

PACA
Genève
Meyrin-St Genis

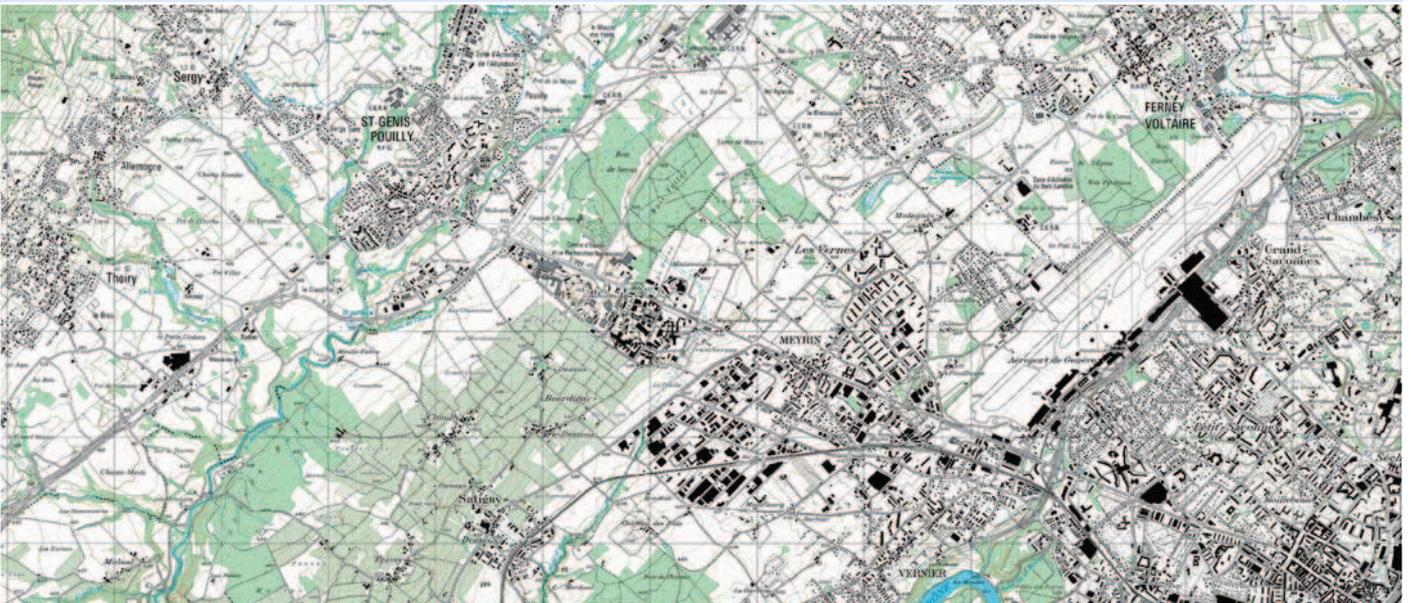
Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



CAHIER N° 70-6

Rapport final du collège pour le 2ème degré

Etude test à 2 degrés



Février 2010

CRFG
comité régional franco-genevois







PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA Genève-Meyrin-St Genis

Etude test à 2 degrés

Rapport final du Collège

Auteur :

Christine Thibaud-Zingg / THIBAUD-ZINGG SA architectes urbanistes

Avec l'appui de :

L'Équipe du Projet d'agglomération

Le Groupe d'appui des administrations

Les communes de Genève, Vernier, Meyrin, Satigny, St Genis-Pouilly,

Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Thoiry, Crozet, Sergy

La Communauté de communes du Pays de Gex

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

DAT- PDCR

5 Rue Dufour – CP 22

1211 GENEVE 8





Table des matières

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Objet et attendus de l'étude test | 7 |
| 1.1 | Rappel du contexte | 7 |
| 1.2 | Rappel des objectifs et du programme de l'étude test | 7 |
| 1.3 | Contenu et déroulement de l'étude test | 8 |
| 1.3 | Les acteurs du PACA | 12 |
| 2. | Présentation des trois projets | 17 |
| 2.1 | Projet de l'équipe GGau | 17 |
| 2.2 | Projet de l'équipe OBRAS | 25 |
| 2.3 | Projet de l'équipe KCAP | 35 |
| 3. | Recommandations du Collège | 45 |
| 3.1 | Synthèse des travaux du Collège | 45 |
| 3.2 | Recommandations d'ensemble | 49 |
| 3.3 | Recommandations en terme d'urbanisation | 57 |
| 3.3.1 | (Grands) projets | 58 |
| 3.3.2 | Polarités identifiées et caractérisées | 60 |
| a | St Genis/Porte de France (élargie) | 60 |
| b | CERN 1 (Meyrin) et CERN 2 (Prévessin-Moëns) | 62 |
| c | ZIMEYSA (élargie) | 64 |
| d | Aéroport Nord et Aéroport Sud / tête GVA | 67 |
| e | Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire | 70 |
| 3.3.3 | Thèmes généraux | 72 |
| a | Renouvellement urbain / densification / requalification / extension | 72 |
| b | Transitions ville/nature et limite urbaine | 76 |
| c | Bourgs, villages et satellites | 78 |
| d | Phasage du développement urbain | 79 |
| 3.4 | Recommandations en terme de mobilité | 81 |
| 3.5 | Recommandations en terme de paysage, nature et environnement | 89 |
| 4. | Annexes | 95 |





1. Objet et attendus de l'étude test

1.1 Rappel du contexte

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) a prévu sa mise en œuvre par le biais de projets de territoires à l'échelle de ses axes de développement : les « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACAs). L'élaboration de ces projets a été organisée sous forme d'études test : trois équipes (urbaniste, ingénieur transports, paysagiste et/ou ingénieur environnement et économiste) ont travaillé en parallèle et proposé différents scénarios de développement comme base d'échanges entre élus, professionnels de l'aménagement ou de l'urbanisme et la société civile. Cette démarche avait pour but de vérifier – via différents scénarios de mise en œuvre conceptuelle – si l'aménagement et le développement du territoire de Genève - Meyrin - St-Genis pouvait accueillir les nouveaux habitants, emplois et activités liés à la vie d'un axe important retenu par le Projet d'agglomération. Sur la base des mêmes thèmes que le Schéma d'agglomération, il s'agissait à terme d'être en mesure d'en préciser :

- les aspects de centralités, de mixités, de formes urbaines, de programme, de qualification des espaces publics, de croisement des logiques sectorielles, de préservation et de valorisation du patrimoine ;
- les facteurs de développement économique ;
- la charpente paysagère et environnementale ;
- les tracés ou alternatives de tracés des transports publics, les mesures de mobilité douce, les mesures d'actions sur le réseau routier ;
- des éléments de politiques de services ;

Selon les modèles de simulation démographique développés lors de la mise au point du Projet d'agglomération, le périmètre du PACA Genève-Meyrin-St Genis pourrait accueillir une croissance démographique évaluée à environ 18'000 habitants et 11'000 emplois supplémentaires sur l'ensemble de l'axe d'ici à 2030 (non compris les projets engagés actuellement, les Vergers, parc Jean-Monnet, etc.). Il s'agit d'hypothèses que les tests par le projet ont permis de consolider en se confrontant à la réalité du "terrain".

Les résultats de ces études test – une fois validés – serviront de référence commune pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française et genevoise.

1.2 Rappel des objectifs et du programme de l'étude test

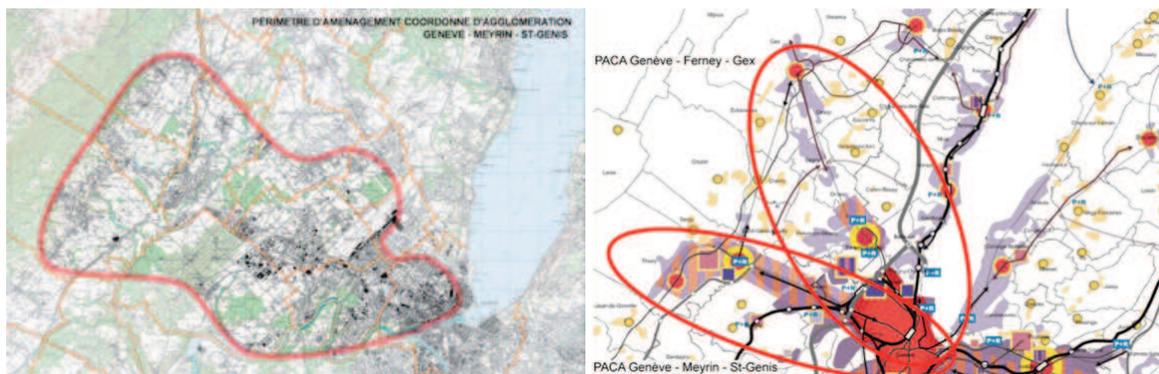
Le territoire d'étude

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.



Il est à remarquer que le PACA Genève-Meyrin-St Genis est mené en parallèle du PACA Genève-Ferney-Gex et qu'il existe une interrelation forte entre eux. Les périmètres de ces deux PACAs ont des points de superpositions, c'est-à-dire, engendrant des franges de contact et des régimes d'influence qui doivent susciter une réflexion conjointe. La coordination entre les deux PACAs s'établira au moyen du Plan de synthèse qui suit les études test.

1.3 Contenu et déroulement de l'étude test

Les enjeux majeurs du territoire

Les élus signataires de la Charte du Projet d'agglomération souhaitent que la croissance prévue à l'horizon 2030 (200'000 habitants et 100'000 emplois) ne se répartisse pas de manière homogène, mais en rééquilibrant habitants et emplois.

Le concept d'aménagement du PACA Genève-Meyrin-St Genis devait - à son échelle - vérifier et évaluer ces objectifs politiques, et traduire dans l'espace la répartition des emplois et habitants, en fonction de la spécificité du territoire et dans l'esprit d'une agglomération compacte, multipolaire et verte. Ceci consistait à identifier les conditions-cadres susceptibles de favoriser ce développement économique et démographique rééquilibré, puis à proposer des développements économiques et urbains dans l'optique d'une centralité régionale préconisée à St Genis et à examiner la cohérence entre préservation et développement du territoire.



Les étapes de la démarche et leur contenu

Suite à un appel à candidatures international, le Collège a retenu trois équipes pluridisciplinaires dans sa réunion du 09/04/2009. Il s'agit de :

- **équipe GGau** : Güller Güller architecture urbanisme à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote M. Michael Güller, architecte urbaniste/Metron à Brugg, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Marc Schneider/MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris, avec pour référent M. Michel Desvigne.
- **équipe OBRAS** : Obras Architectes Urbanistes à Paris, avec M. Frédéric Bonnet, architecte urbaniste/Alphaville à Paris, experts programmation, avec pour référent M. François Monjal/Coteba à St Denis (F) ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Jean-Baptiste Rey.
- **équipe KCAP** : KCAP Architects & Planners à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote Mme Ute Schneider, architecte urbaniste/Buchhofer Barbe à Zürich, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Daniel Amstad/Wuest & Partner à Zürich, experts économie, avec pour référent M. Hervé Froidevaux.

Le 1^{er} degré a donné lieu à l'établissement d'un « **concept général d'aménagement** », que chacune des trois équipes a présenté le 05/06/2009 au Collège et le 08/06/2009 à la société civile, lors de Tables rondes de concertation. Les plans et autres dessins représentaient et présentaient les notions suivantes :

- Concept d'aménagement territorial, paysager et urbain sur l'ensemble de l'axe ;
- Structure urbaine, naturelle et paysagère, vocations, polarités à identifier et/ou à renforcer, cohabitation des fonctions, morphologies urbaines sectorielles ;
- Fonctionnalité des réseaux de déplacement et interfaces de transport ;
- Implantations des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers, etc.) ;
- Implantation et caractérisation des sites destinés au développement des activités économiques ;
- Principes d'étapes, priorités par secteurs ;
- Illustrations des principes de formalisations spatiales possibles ;

Le 2^{ème} degré intitulé « **projet et stratégie d'aménagement** » s'est déroulé de juillet à mi-octobre 2009 et a permis d'approfondir les notions et propositions présentées lors de la 1^{ère} phase en tenant compte des remarques et demandes du Collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration. Les équipes ont présenté le résultat final de leurs travaux au Collège le 16/10/2009 et lors des Tables rondes de concertation le lendemain, le 17/10/2009.

Suite aux échanges qui ont eu lieu au terme de la 1^{ère} phase avec le Collège et la société civile, les principales demandes suivantes ont été faites aux équipes :

- Affirmer le profil des lignes directrices et des stratégies de développement de chaque projet pour une vision sur le long terme ;
- Approfondir la question centrale des déplacements, de leur hiérarchie et vocation, ainsi que leur phasage (démonstration en termes d'investissement/d'exploitation) ;
- Intégrer la temporalité du développement de chaque projet en soulignant à chacune des phases la dynamique qui lui est nécessairement associée (opérations phares, effets d'entraînements, marges d'action pour gérer adaptations et opportunités ;



Chacune des équipes devait les décliner dans les thématiques suivantes :

- Elargir la focale de manière à inclure le contexte d'influence des centralités repérables en dehors de l'axe strict Genève-St Genis ;
- Approfondir et détailler le développement prévu en mettant en évidence l'essentiel du projet du point de vue structurel, quantitatif, qualitatif, de sa localisation et de son phasage ;
- Approfondir et mieux argumenter la question des transports collectifs performants ;
- Préciser à quelles conditions le statut de nouveau pôle régional pour St Genis est envisageable ;
- Confronter ce qui est souhaitable et souhaité pour les autres entités/centralités ;
- Développer et préciser le traitement de la limite ville/campagne ;
- En terme économique, mieux intégrer les résultats de la PPDE (politique des pôles de développement).

Quelques demandes spécifiques ont également été transmises aux équipes :

- GGau : développer le projet en confirmant l'hypothèse du RER jusqu'à Gex, parallèlement démontrer le degré de faisabilité d'un tram-train sur cet axe et affirmer le concept des adresses ;
- OBRAS : approfondir la logique du projet sur sa relation bâti/nature/maillage dense de la mobilité tous modes confondus et développer le concept des franges urbaines ;
- KCAP : affirmer la stratégie de la linéarité du développement tout en intégrant la mesure à donner au principe de transversalités ;

Le travail des mandataires a ainsi permis d'approfondir les points suivants :

- Les concepts généraux d'aménagements : cohabitation nature et urbanisation (extension et renouvellement), densification ;
- Pôles et centralités dans leur définition, leur vocation, leur rôle (majeur ou plus secondaire), leur fonctionnalité et de cibler l'adéquation de leurs affectations (activités, services, habitat, mixité) ;
- La confirmation des éléments déclencheurs et structurants, ainsi que l'identification des moteurs de développement ;
- Les mesures paysagères et la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;
- Les mesures stratégiques hiérarchisées et principes de mise en œuvre par étapes, notamment en ce qui concerne les leviers permettant de produire des effets déclencheurs ;
- L'organisation et l'attractivité des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (tram, bus, RER, Mobilité douce) et la mise en place d'une complémentarité cohérente ;
- Les implantations, voire quelques zooms de formalisation des lieux de développement urbain pour l'accueil des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, parcs régionaux), pour du logement et l'évaluation du mixage des activités.



Le principe d'une étude test consiste à disposer de plusieurs visions sur le développement transfrontalier du territoire, de manière à susciter le débat, avant que les décisions ne soient prises par chacune des entités française et suisse concernées. Le présent rapport final présente les résultats de cette démarche et doit servir de base dans un premier temps à un Plan de synthèse couplant les PACAs de Genève-Meyrin-St Genis et de Genève-Ferex-Gex, puis dans un second temps à orienter, à l'appui d'éventuelles études des spécificités complémentaires, les travaux de révision des différents outils d'urbanisme (SCoT et PLU en France) et d'aménagement du territoire (PDC, PDQ voire PLQ à Genève).

Le rappel du calendrier

| | |
|--|-----------------------------|
| - Information aux communes | 05.01.09 |
| - 1er Collège : validation règlement appel à candidatures | 03.02.09 |
| - Publication de l'appel à candidatures | 10.02.09 |
| - Rentrée des appels à candidatures | 18.03.09 |
| - 2ème Collège, choix des 3 équipes et validation du cahier des charges | 09.04.09 |
| - Lancement du 1 ^{er} degré, remise des documents, visite site | 14.04.09 et 23.04.09 |
| - 3ème Collège + GRAD, Présentation des rendus du 1 ^{er} degré et Atelier 1 | 05.06.09 |
| - Tables rondes n°1 avec la société civile | 08.06.09 |
| - Lancement du 2 ^{ème} degré | 03.07.09 |
| - 4 ^{ème} Collège + GRAD, Présentation des rendus du 2 ^{ème} degré et discussion | 16.10.09 |
| - Tables rondes n°2 avec la société civile | 17.10.09 |
| - 5 ^{ème} Collège, Rapport final du Collège | 14.01.10 (de 14h00 à 17h00) |
| - Vernissage et présentation des projets | 02.02.10 |
| - Exposition publique | du 3-12.02.2010 |



1.3 Les acteurs du PACA

Les trois bureaux d'études

Equipe GGau

- Pilote : Güller Güller architecture urbanisme à Zürich et Rotterdam - Michael Güller
- Architecte/Urbaniste : Michael Güller, architecte urbaniste
- Mobilité : Metron à Brugg, Marc Schneider, ingénieur transports
- Paysage : MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris, Michel Desvigne, architecte paysagiste

GGau

Grubenstrasse 12 - Postfach 5071 - CH - 8045 Zürich

tél +41 (0) 44 212 38 91

fax +41 (0) 43 960 77 39

e-mail : michael@ggau.ch

Equipe OBRAS

- Pilote : Obras Architectes Urbanistes à Paris - Frédéric Bonnet
- Architecte/Urbaniste : Frédéric Bonnet, architecte urbaniste
- Programmation : Alphaville - François Monjal
- Mobilité : Coteba à St Denis (F) Jean-Baptiste Rey, ingénieur transports
- Paysage : MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris, Michel Desvigne, architecte paysagiste

OBRAS

Rue Avron 42 - F - 75020 Paris

tél +33 (1) 43 48 06 92

fax +33 (1) 43 70 24 30

e-mail : frederic-bonnet@paysages.net

Equipe KCAP

- Pilote : KCAP Architects & Planners à Zürich et Rotterdam - Ute Schneider
- Architecte/Urbaniste : Ute Schneider, architecte urbaniste
- Mobilité : Buchhofer Barbe à Zürich, Daniel Amstad ingénieur transports
- Economie : Wuest & Partner à Zürich, Hervé Froidevaux, économiste

KCAP Architects & Planners

Wasserwerkstrasse 129 - CH - 8039 Zürich

tél +41 (0) 44 350 16 51

fax +41 (0) 44 350 16 52

e-mail : a.kuitenbrouwer@kcap.eu



Le Collège

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. Guy Maurin, adjoint au Maire de Prévessin-Moëns
- M. Denis Linglin, Maire de Sergy
- M. François Meylan, Maire de Ferney
- M. Rémy Pagani, Maire de la Ville de Genève
- M. Henri Piney, Maire de Crozet
- M. Yvan Rochat, Conseiller administratif de Vernier
- Mme Martine Roset, Conseillère administrative de Satigny
- M. Roland Sansonnens, Maire de Meyrin

Professionnels (14)

Professionnels de l'administration

- M. Dominique Colin, Conseil général de l'Ain
- M. Jérôme Josserand, Direction départementale de l'équipement 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. Gilles Bouvard, Chef de projet, Communauté de communes du Pays de Gex
- 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 (2)

- 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, Conseiller administratif de Meyrin

Le Groupe d'appui des administrations (GRAD)

- 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 Aline, canton de Genève, Direction générale de l'environnement
- M. Patrick Duthion, représentant technique de la commune de Ferney-Voltaire
- M. Dominik Meyer, 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
- M. Gilles Bouvard, 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. Grégory Delattre, canton de Genève, Direction générale de la mobilité
- M. Bruno Beurret, canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire



Le pilotage du projet

Département du territoire Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération

Delphine Pressevot
5 rue David-Dufour - CP 224
CH-1211 Genève 8
tél +41 (0)22 546 73 46
fax +41 (0)22 327 40 40
e-mail : delphine.pressevot@etat.ge.ch

Communauté de Communes du Pays de Gex

Gilles Bouvard
135, rue de Genève
F-01170 Gex
tél +33 (0)450 42 05 66
fax +33 (0)450 42 65 01
e-mail : gbouvard@ccpg.fr

L'assistance à Maîtrise d'ouvrage

Thibaud-Zingg SA architectes et urbanistes

Christine Thibaud-Zingg
Rue des Pêcheurs 7
CH-1400 Yverdon-les-Bains
tél +41 (0)24 425 95 55
fax +41 (0)24 425 95 59
e-mail : thibaud.zingg.ylb@bluewin.ch

L'animation des Tables rondes

Sémaphores

Manuel Nardin et Eric Maisonneuve
13 rue Martin Bernard
F-75013 Paris
tél +33 (1) 53 62 72 00
fax +33 (1) 53 62 24 45
e-mail : eric.maisonneuve@semaphores.fr

Les participants aux Tables rondes

Les Maires, Conseillers administratifs et Conseils municipaux des communes de Genève, Vernier, Meyrin, Satigny, St Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Thoiry, Crozet, Sergy, les représentants du CERN et les élus des autres collectivités (F et GE), ainsi que la société civile et les milieux professionnels concernés par le sujet du devenir du territoire du PACA Genève-Meyrin-St Genis (associations, syndicats, conseils ou commissions, ...).





2. Présentation des trois projets

2.1 Projet de l'équipe GGau

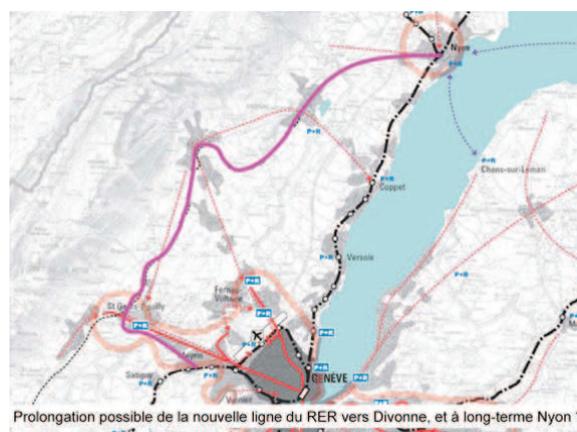
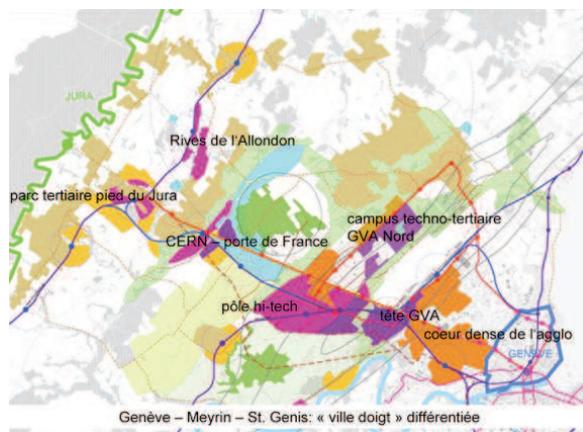
Composition de l'équipe GGau : Güller Güller architecture urbanisme à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote M. Michael Güller, architecte urbaniste/Metron à Brugg, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Marc Schneider/MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris, avec pour référent M. Michel Desvigne.

(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe GGau)

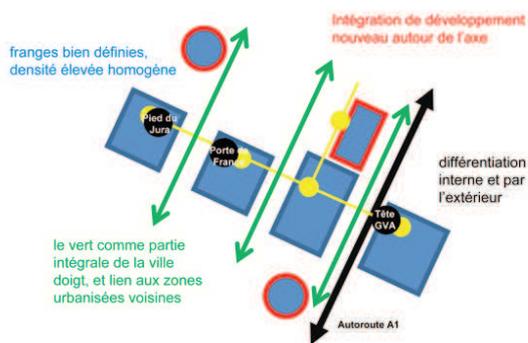
Rappel du 1^{er} degré

Trois cartes essentielles à jouer dans la considération de la proposition

- 1) la densification et la lecture d'une ville-doigt dont l'axe de Genève-St-Genis en représente un
- 2) l'atout incontournable d'un transport collectif ambitieux pour le pays de Gex
- 3) la différenciation en tant que foyers distincts sur le tracé du TC fort avec accommodation équilibrée entre côtés suisse et français.



Le projet met en œuvre :



PACA Genève - Meyrin - St. Genis

- un compartimentage de zones de développement à densité élevée homogène et aux limites bien définies le long de l'axe TC fort ;
- des liaisons transversales opérées par la continuité des éléments verts donnant le lien avec les zones urbaines voisines ;
- l'intégration de développements nouveaux autour de l'axe structurant.



Sur cette base s'inscrivent trois réflexions majeures :

_le principe de densification et de renouvellement urbain

Constat : côté suisse, la densité moyenne est en bonne partie basse (IUS 0.2-0.5), côté français aussi (IUS 0.2).

Différentes plaques d'activités mobilisent 3 fois plus de surfaces qu'utilisées. Une grande partie du domaine bâti genevois n'a pas été rénové.

Mesures : grand travail de renouvellement urbain par densification et/ou rénovation du domaine bâti genevois le long de l'axe et vers l'Aéroport, permettant de doubler/tripler les SBP.

_un TC puissant jusqu'au Pays de Gex

Pour faire de St Genis-Pouilly un pôle de dimension régionale (essor de valeur ajoutée et de qualité sur partie française), le pré-requis est la mise à disposition d'un transport public performant et puissant à long terme afin d'atteindre un rapport modal TC attractif.

Constat : l'axe prévu du tramway Cornavin-St Genis est trop long et perd de son attractivité au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre.

Mesures : afin de soulager la pression du trafic routier, le tram est renforcé par une ligne RER complémentaire jusqu'à Gex, passant par St Genis (étendue jusqu'à Gex) dont le point de connexion s'établit à partir de la ligne de la Plaine.

Le principe de densification s'opérera alors à proximité des gares RER (IUS 0.7 à 1 min.) du tracé sur Suisse comme sur France.

_le principe de différenciation et d'adresses

Image, espace, programme et paysage sont les éléments marquants créant l'image forte de ce territoire. Les facteurs de sa différenciation s'établissent sur :



- le découpage du paysage en compartiments transversaux d'horizons successifs structurés par les moraines et sur l'impact d'entités à rayonnement international : CERN, Aéroport; Genève Internationale.

Ces aspects fondent l'organisation de l'espace de ce PACA et deviennent la clé de son développement en se concentrant sur les moteurs essentiels que représentent le CERN et l'Aéroport.



La différenciation des polarités de ce territoire est portée par :

- l'identification de la polarité **Tête GVA** promise à une forte densité tertiaire/infrastructure hôtelière, ...
- le pôle **Hi-Tech de la ZIMEYSA** réservé à l'implantation d'industries à forte valeur ajoutée
- le secteur d'**Aéroport-Nord** : campus techno-tertiaire tourné sur la recherche et l'économie liées aux données et aux enjeux environnementaux
- la polarité du **CERN-Porte de France** vouée à une entité formation/recherche et développement
- un **parc** tertiaire du **Pied du Jura**

Chiffres : les opérations de densification et de développement prévues permettent d'accéder à un développement quantitatif largement supérieur aux objectifs du programme demandé (18'000 habitants et 11'000 emplois)

En synthèse :

Cherchant à identifier les centralités différenciées à image forte, la condition première de l'essor économique du périmètre régional au-delà de l'Aéroport est la mise en place d'un transport collectif puissant.

Réorientations particulières du Collège pour le 2ème degré

Outre les réorientations d'ensemble relatives à l'urbanisation, à la mobilité, au paysage/nature/environnement communes aux trois équipes qui ont eu pour but de cibler les objectifs généraux du programme, le Collège a en outre listé des réorientations spécifiques à chaque équipe dont l'essentiel fut :

- Approfondir la stratégie prometteuse d'identification d'adresses (mise en évidence de polarités significatives) avec ses multiples effets d'entraînement ;
- Examiner de manière détaillée les capacités de renouvellement urbain au cœur d'agglomération ;
- Confirmer les localisations et les fonctionnalités relatives aux centralités ;
- En explorer les formalisations possibles ;
- Faire des zooms sur les secteurs d'activités et les hiérarchiser ;
- Justifier et phaser le développement des TC performants combinés : RER, tram jusqu'à St Genis et au-delà (Gex) ;
- Investiguer plus avant les déplacements et développements tangentiels (Meyrin/Ferney, ...) ;
- Résoudre le resserrement des infrastructures qui créent un engorgement de mobilité à l'extrémité ouest de l'Aéroport ;
- Développer la Voie verte et la mobilité douce (MD) : déplacement des pendulaires et accès aux loisirs ;
- Tester et analyser le mode de transport tram/train ;
- Développer les notions de compartimentage des espaces verts avec vocations différenciées ;
- Evaluer l'emprise du développement sur domaine rural.



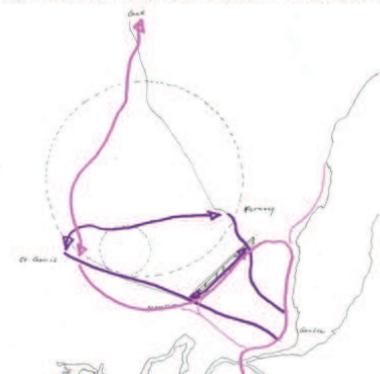
Projet du 2^{ème} degré

(texte explicatif ci-dessous issu de l'équipe GGau)

Quatre plus un principes de développement

Principe 1 : installation d'un système de TC puissant

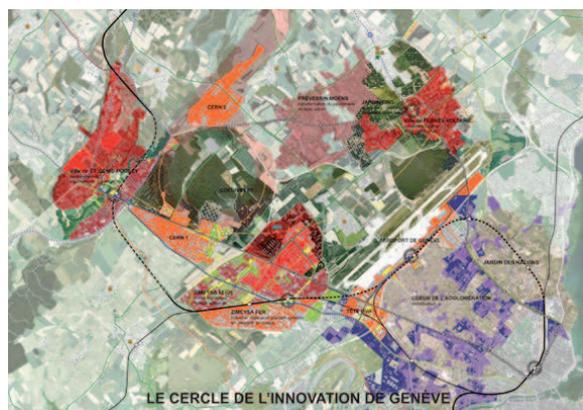
(1) TRANSPORT COLLECTIF PUISSANT POUR TOUT LE SECTEUR



Pour induire un développement dynamique et de qualité non seulement du côté suisse, mais aussi du côté français dans le secteur, il semble indispensable d'établir, en étapes, un système de TC puissant qui irrigue l'axe Meyrin St. Genis ainsi qu'en orientation transversale celui de Ferney et Gex, et relie le secteur directement à l'aéroport. Les éléments clés sont :

- le barreau RER Meyrin – St. Genis, à prolonger jusqu'à Gex. Il sera directement connecté à l'aéroport, à la boucle vers Cornavin et au CEVA, ce qui permettra d'ailleurs aux TGV depuis Bellegarde d'accéder directement à l'aéroport et ensuite de passer via Cornavin à Annemasse et au-delà à Annecy. Le nouveau RER Annemasse – St. Genis – Gex garantira l'intégration du pays de Gex dans l'agglomération.
- la prolongation du tram via St. Genis jusqu'au CERN 2, et l'établissement de deux raccordements de tram, l'un à travers la zone des terminaux de l'aéroport, l'autre de St. Genis vers Ferney.
- par cela, la confirmation de la gare CFF de l'aéroport comme "gare centrale" du nord de Genève.
- la réorganisation du réseau de bus dans le pays de Gex, et l'établissement d'interfaces des TC à Gex, Ferney et St. Genis pour inclure le pays de Gex entier dans le système des TC de l'agglomération

Principe 2 : dynamique de développement urbain et économique dans le "cercle de l'innovation"



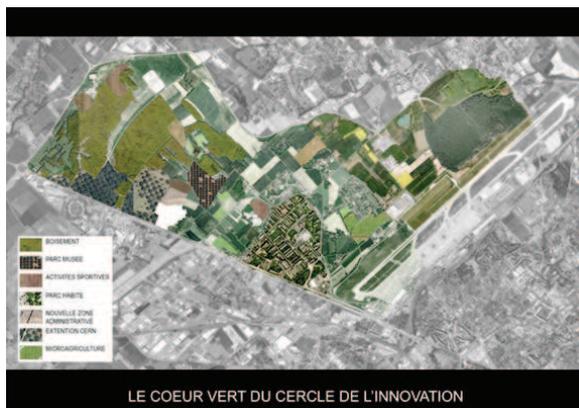
La concentration des investissements dans le réseau TC aux zones déjà urbanisées autour de l'aéroport se justifie par le potentiel de ces zones pour accueillir de nouveaux habitants et places de travail dans une urbanisation cohérente, de haute qualité et avec un potentiel économique élevé: le cercle de l'innovation de Genève. Ce cercle, dont le potentiel se base surtout sur les grands atouts de l'aéroport, des organisations internationales et du CERN, est constitué des éléments et adresses suivants:

- l'aéroport avec des nouvelles zones de développement pour des activités de haute valeur ajoutée, qui l'accrochent au cœur de l'agglomération à travers l'autoroute (e.a. zone terminale, tête GVA) et qui accueilleront un développement du genre "ville aéroportuaire",



- la ZIMEYSA transformée en zone mixte résidentielle, tertiaire et de hi-tech (recherche et développement) au nord de la ligne du chemin de fer (ZIMEYSA TECH), et en zone logistique et industrielle basée sur le rail au sud (ZIMEYSA FER),
- le CERN avec ses deux sites principaux qui augmentera substantiellement sa "population" dans les décades à venir et se développera autour d'une nouvelle place, la "place des particules",
- St. Genis comme centre régional compact, avec un développement concentré autour de la nouvelle interface de la "Porte de France" et orienté vers Genève, tout en conservant un couloir vert structurant le long du Nant du Lion entre la Porte de France et les zones déjà urbanisées,
- les communes de Prevessin-Moëns et Ornex qui se verront transformées sous l'influence du tram (transformation du pavillonnaire en tissu urbain autour des haltes de tram),
- la zone appelé "jardin ONG" (entre Prevessin, Ornex et Ferney) comme parc urbain habité, et
- Ferney-Voltaire qui renforcera ses vocations éducative, hôtelière et de conférence.

Le cercle de l'innovation constituera un secteur urbanisé avec un potentiel économique énorme et très particulier dans l'agglomération. Il garantit l'installation d'adresses d'envergure suprarégionale et internationale au-delà de la frontière Suisse. A noter: si on ne réussit pas dans ce secteur à donner une perspective internationale au côté français, on ne réussira nulle part dans l'agglomération.



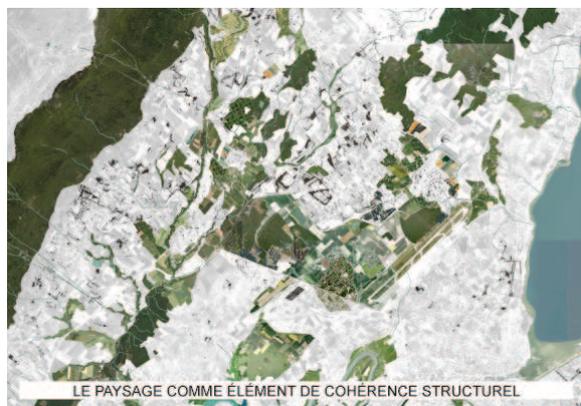
A l'intérieur du cercle de l'innovation se trouve le coeur vert, un élément de qualité fondamentale. Il garantit une forte présence de la nature et de l'agriculture (disposant de près de 500ha de terrains agricoles qui représentent une taille critique permettant encore une exploitation économique) ainsi que de quelques poches de loisirs (réseau de mobilité douce, champs de sport etc.).

Principe 3 : développement léger dans les "zones rurales" du secteur

Au-delà de l'aire d'influence directe des TC puissants RER et tram, un système de mécanismes de "développement léger" (densifier le tissu existant, remplir les poches internes) guidera de manière différenciée le développement des villages et hameaux.



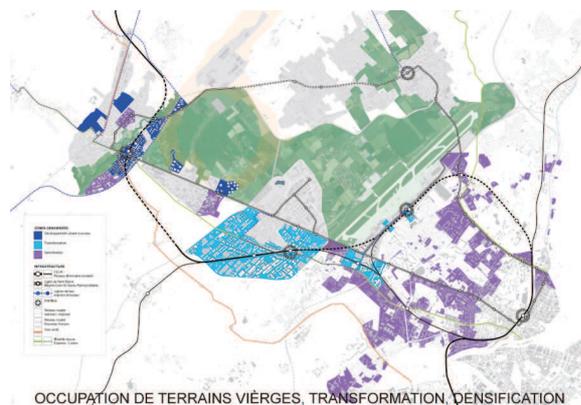
Principe 4 : paysage comme élément structurant et de qualité



Le secteur nord de l'agglomération étant, outre le Chablais, la deuxième grande zone agricole et verte de l'agglomération, le paysage joue un rôle fondamental comme élément structurant et de qualité. Il garde, grâce à la forte présence de l'agriculture, aussi un rôle économique important. Les ruisseaux (toujours boisés) et les bocages densifiés formeront un réseau de couloirs pour la grande et la petite faune. Ils valoriseront les zones agricoles et structureront le paysage ainsi que les zones urbanisées (p.ex. corridors verts le long des ruisseaux qui traversent St. Genis, Gex ou Ferney).

La concentration du développement urbain dans les zones déjà urbanisées (par moyen de processus de transformation et de densification) permet de réduire le déclassement de terrains agricoles au minimum.

Principe additionnel : densification dans le coeur de l'agglomération



Vu le manque de terrains libres à Genève, les très basses densités du tissu urbain existant ainsi que la nécessité forte de rénovation du parc immobilier Genevois, il paraît impératif de lancer un processus de densification dans le coeur de l'agglomération. Pour faire avancer le discours, il est indispensable de montrer de manière différenciée de quels sites on parle, et quelles sont les perspectives de densification particulières pour chacun de ces sites. Quelques premières indications concernant le potentiel de densification peuvent être tirées des différentes typologies du tissu urbain. Ensuite, c'est

surtout les terrains en propriété publique qui devraient être densifiés au plus vite possible, comme exemple visible pour les propriétaires privés.

La considération des typologies et des propriétés permet déjà d'indiquer quels terrains sont faciles à transformer, quels terrains nécessitent des stimulants particuliers additionnels, et lesquels sont difficiles voire impossibles à transformer. Cette différenciation devrait être approfondie encore par d'autres catégories, notamment le surplus d'utilisation du sol dans chaque zone, l'état des bâtiments et la nécessité de rénovation, le statut de protection patrimoniale, le potentiel d'identification pour les habitants, la condition des franges peu denses, et les blocages comme p.ex. le plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

Potentiels conséquents

La partie du cercle de l'innovation de Genève sur l'axe Genève – Meyrin – St. Genis, plus la densification dans le coeur de l'agglomération, permettent la création de surfaces additionnelles pour environ 25'000 habitants et 32'000 places de travail. Cela dépasse l'objectif pour cet axe. Cependant, il semble judicieux, avec une vue sur l'ensemble du secteur du Nord de Genève, de concentrer une plus grande partie des habitants et places de travail prévus pour le secteur sur l'axe Meyrin – St. Genis (capacité d'accueil plus



grande, meilleure desserte en TC), et de soulager l'axe Ferney – Gex. Ceci dit, un transfert de la moitié des places de travail additionnelles prévues pour Ferney – Gex, soit 7'000 places, à Meyrin – St. Genis, semble possible et tout à fait raisonnable dans la vue d'ensemble. Cela permettra, d'ailleurs, de concentrer une bonne partie du développement dans le pays de Gex sur St. Genis et d'en faire un vrai centre régional.

Avec le schéma de développement selon les principes énoncés, le déclassement de terrains agricoles se limite à environ 50ha à la Porte de France de St. Genis et sur les terrains du CERN. Le reste du développement sera accueilli par la transformation et la densification de 330ha de tissu urbain existant.

La compacité de l'urbanisation dans le cercle de l'innovation est un facteur clé pour la faisabilité et l'efficacité du TC puissant. Ce n'est que par l'installation du RER et du tram, ainsi que par la concentration du développement urbain aux zones bien desservies par les TC, qu'il sera possible d'induire un transfert modal des TIM aux TC et ainsi de soulager le système routier, tout en augmentant le nombre d'habitants et de places de travail dans le secteur. Le schéma des TC avec bus, tram et RER permet une réalisation du réseau TC en étapes, toujours bien coordonnée avec le développement urbain.

Demande supplémentaire à l'équipe :

Note : le Collège a demandé à cette équipe d'expliquer ce qu'est un tram/train, d'en tester l'hypothèse sur l'axe Cornavin/St Genis et de livrer ses conclusions qui sont rapportées en annexe.





2.2 Projet de l'équipe OBRAS

Composition de l'équipe OBRAS : Obras Architectes Urbanistes à Paris, avec M. Frédéric Bonnet, architecte urbaniste/Alphaville à Paris, experts programmation, avec pour référent M. François Monjal/Coteba à St Denis (F) ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Jean-Baptiste Rey.



(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe OBRAS)

Rappel du 1^{er} degré

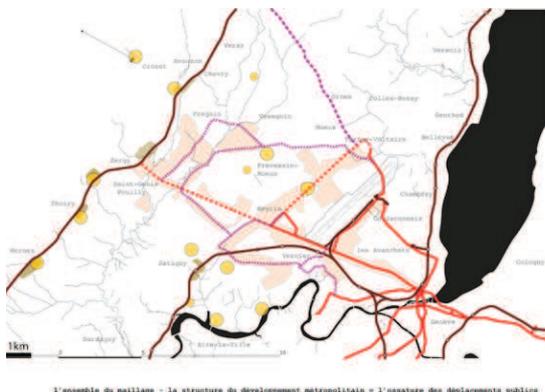
Le paysage comme fondation

Afin d'associer la réflexion sur les modes de déplacement à celle du développement de la structure de la ville, le projet définit quatre thèmes :

- séquences, équilibres métropolitains ;
- entrelacement des échelles, de la chambre aux montagnes ;
- vis-à-vis, patchwork et tissages ;
- respirations et lisières.

La proposition souhaite déplacer le débat de la mobilité vers le "comment se déplacer moins".

Séquences, équilibres métropolitains



Constat : l'agglomération existante est marquée principalement par 6 axes radiaux au départ du centre-ville de Genève vers la périphérie et le PACA Genève-Meyrin-St Genis est un des six.

Genève assure l'essentiel des emplois et la périphérie celle des fonctions d'habitat induisant un temps de déplacement conséquent de l'un vers l'autre.



Projet : en matière de mobilité, le rééquilibrage des fonctions sur l'ensemble des polarités de l'agglomération doit conduire à un urbanisme de mixité rapprochant les lieux de résidence et de travail et incitant à des déplacements transversaux pour relier les lieux d'attractivité.

Le choix du tramway favoriserait le "cabotage" inter-milieux, véritable raison d'être de ce mode de déplacement. Le rééquilibrage des fonctions implique également une diversification des attracteurs par mutations radicales de certaines plaques d'urbanisation mono-fonctionnelles avec prévalence d'opérationnalité sur les franges bâties.

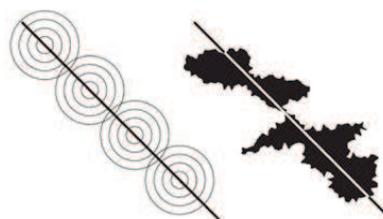
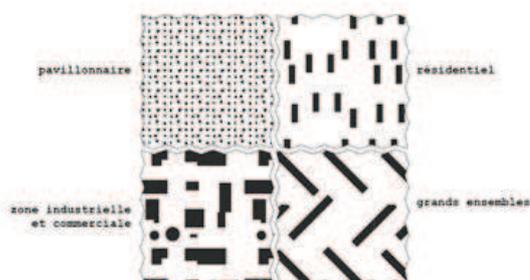
Entrelacement des échelles, de la chambre aux montagnes.

Constat : sur le site, la valeur paysagère est grandiose. Pour l'heure négligée, elle constitue pourtant un élément essentiel de l'attractivité dont il faut tirer parti en terme de planification, d'urbanisation, de forme urbaine, d'espace public. Cette éloquence du rapport au lieu doit s'opérer sous "contrainte réglementaire".

Projet : la qualité de vie représente une valeur économique indéniable (indicateurs de développement économique allant en augmentation).

L'aménagement global d'un milieu continu qualitatif qui saisit sans cesse l'opportunité de tirer profit du grand paysage est à considérer. Il doit mailler les TC (tramway), l'espace public, la mobilité douce, les déplacements voiture et les parcours.

Vis-à-vis, patchwork et tissages



La qualité des lieux et leur hospitalité conditionnent les déplacements piétons et cyclés dans l'épaisseur du tissu.

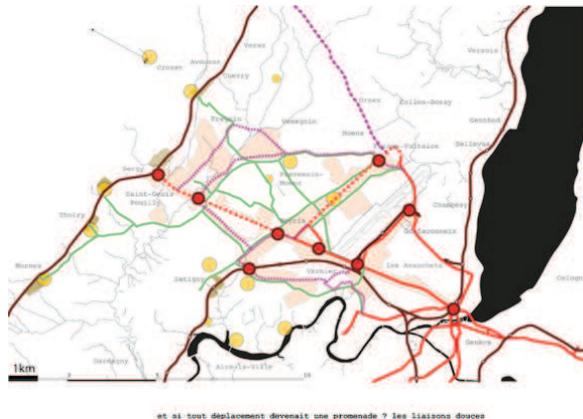
Constat : sur ses quelques 15 km, la séquence du PACA identifie la présence de plaques essentiellement monofonctionnelles.

Projet : la confrontation de cette urbanisation par "spécialité" induit des ruptures qui sont autant de lieux d'interventions stratégiques du projet permettant de générer des transformations urbaines. Ces franges constitutives des vis-à-vis sont considérées comme des attracteurs pour l'ensemble des modes de déplacements.

Source d'accroissement de la qualité de vie, l'introduction d'une mixité d'usages complémentaires a un impact de ralentissement sur les flux de déplacement.



Respirations et lisières



L'idée d'une ville où la nature est omniprésente et le déplacement une promenade.

Constat : l'organisation de la majorité des zones construites (CERN, quartiers d'habitat, etc...) tourne le dos au grand paysage. A cette échelle, la gestion urbaine se doit de "rencontrer" celle des cultures/forêts, ainsi que le génie écologique.

Projet : la stratégie du projet s'appuie sur :

- une diversification ponctuelle portée sur les vis-à-vis de l'axe St-Genis/Cornavin induisant les déplacements courts.
- un traitement global des franges consistant en un épaissement conséquent. Cette reconquête doit offrir une diversité d'usages et un maillage dense des types de mobilité (MD, TP, liaison avec RER, ...)
- un réseau développé de villages et fermes à forte valorisation patrimoniale
- l'épaisseur de l'axe et son lien avec l'autre axe Genève-Gex. Le réseau des radiales sont sustentées par trois transversales stratégiques :
 - St Genis-Gex
 - Meyrin-Ferney
 - Grd Saconnex-Aéroport Nord

exploitées fonctionnellement selon leur propre rapport au paysage et drainées chacune par des mobilités spécifiques.

En synthèse :

L'enrichissement du tissu urbain et de centralités mixtes dans une logique de milieu, ainsi que la mise en œuvre d'un contact privilégié entre nature et bâti destinent les utilisateurs urbains à des déplacements courts et plus qualitatifs.

Réorientations particulières du Collège pour le 2ème degré

Outre les réorientations d'ensemble relatives à l'urbanisation, à la mobilité, au paysage/nature/environnement communes aux trois équipes qui ont eu pour but de cibler les objectifs généraux du programme, le Collège a en outre lister des réorientations spécifiques à chaque équipe dont l'essentiel fut :

- Clarifier de quelle manière le processus d'optimisation du territoire (rapport au paysage naturel et construit) peut produire de la qualité de vie et générer une réelle valeur d'attractivité économique ;



- Donner des éléments déclencheurs complémentaires au moteur de "qualité de vie" et d'image attractive du paysage ;
- Préciser et phaser le processus de mutation progressive de la logique de zone en une logique de milieu ;
- Spécifier les points stratégiques de transformation urbaine ;
- Expliciter l'attachement à traiter avant tout les zones de contact paysage/bâti, ainsi que les tissus de "couture" qui gagnent en épaisseur et s'orienter vers une mixité plus complexe (réseau de mobilité fine, fonctionnalités ouvertes, forme urbaine variée) ;
- Expliciter le processus de mutation de la dimension radiale de la mobilité en réseau innervé, combinant le TC et la mobilité douce dans le but d'enrichir l'organisation du développement urbain et en préciser les étapes clés.
- Approfondir les applications des valorisations du paysage (projets agricoles, ...) ;

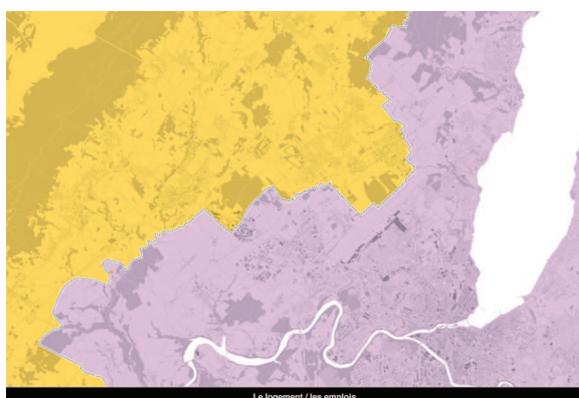


Projet du 2ème degré

(texte explicatif ci-dessous issu de l'équipe OBRAS)

Equilibres, localisation des programmes dans un territoire exceptionnel

L'extrême qualité du grand paysage, spectaculaire, entre Jura et Mont-Blanc, marque ce territoire à cheval sur la frontière entre Suisse et France. On y retrouve les phénomènes urbains caractéristiques de chacun des secteurs : gel des parties les plus denses à cause d'une survalorisation des valeurs foncières, mono-fonctionnalité des pôles d'emploi, prédominance des déplacements en voiture, mitage progressif des terrains agricoles, étalement pavillonnaire, « plaques » franchisées.



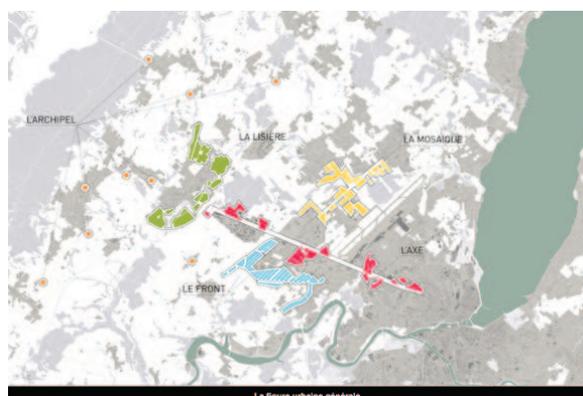
Les deux principaux enjeux sont l'équilibrage des fonctions entre la France et la Suisse et la sauvegarde des qualités du grand site naturel, aujourd'hui bien fragilisées par l'urbanisation. Les différences de législation entre les deux pays (taxes, droit des sols, politique agricole), sont durables, et ont un impact majeur sur la recherche d'un meilleur équilibre. Au delà des déclarations d'intention, seules des actions très volontaires et très qualitatives, en particulier du côté français, peuvent équilibrer l'attractivité des sites. Il faut donc faire autrement, et il serait bon de s'interroger sur le bien

fondé des projets en cours, dont la plupart s'inscrivent dans la continuité du développement des trente dernières années, qui a banalisé les sites et altéré durablement les ressources. Le moindre projet peut pourtant s'inscrire à la hauteur des enjeux métropolitains.

Les franges entre sol naturel et construit

Les franges sont à la fois les lieux les plus fragiles et ceux où les qualités paysagères sont très fortes, et valorisent potentiellement le bâti. Même si les valeurs ajoutées des zones agricoles sont très contrastées (notamment entre France et Suisse), toutes ces franges sont des territoires d'enjeu.

Nous avons nommé ainsi ces éléments territoriaux :



- *La mosaïque, entre Preveysin, Ferney et Meyrin (nord de l'Aéroport), qui constitue le pôle majeur de redéploiement de la partie française, avec un pôle métropolitain associant emplois et activités résidentielles. La forme urbaine proposée permet d'assurer la continuité des éco-systèmes.*
- *Le front paysagé, la frange épaisse de la ZIMEYSA, sur Satigny et Vernier. La mutation de cette zone monofonctionnelle est localisée, nous ne croyons pas à une*



contamination généralisée, ni à la cohabitation systématique d'usages contrastés sur l'ensemble du site. Il faut localiser les zones de valorisation et de diversification. Nous appuyons cette transformation sur deux zones, qui servent de déclencheur à la mutation de l'ensemble :

- Depuis la frange, et en particulier au droit de la gare, avec un pôle mixte ;
- Depuis l'axe, à la même hauteur, les deux actions se rejoignant à la gare RER.

Des espaces publics majeurs traversent ainsi toute la Zone d'Est en Ouest.

- La lisière, alternance poreuse de zones urbanisées et de respirations organisée autour de Saint-Genis-Pouilly, en léger recul par rapport à la RD, pour créer ici un « parkway » généreux et multimodal reliant Bellegarde à Ferney-Voltaire.

L'**archipel**, regroupant tous les sites de moindre taille éparpillés sur tout le territoire, mais qui participent néanmoins au développement, à la diversité et à l'attractivité du grand site. Crozet, Chouilly, etc., chacun à son échelle et selon ses propres contraintes, peut promouvoir soit des activités de loisirs (existantes ou à créer) et de détente, soit, sur des niches spécifiques, accueillir des entreprises de haute valeur ajoutée en complément des autres activités (laboratoires à la campagne).

S'y ajoute l'axe, le long de l'ancienne route du Génie, avec une intensification et une mutation des secteurs les plus stratégiques. Notamment la partie sud-est du CERN, à la hauteur de la gare RER de la ZIMEYSA, et à l'articulation avec le « rectangle d'or ». Nous n'avons pas développé de proposition sur l'ensemble du secteur de Genève : les valeurs foncières, mais aussi les modes de réaction prévisibles du voisinage rendent assez hypothétique une mutation réelle du site, ceci même sur les emprises publiques. Seule une action publique très forte, assortie de compensations importantes, semble aujourd'hui susceptible d'actualiser la partie la plus dense de la zone. A ce titre l'investissement important du tramway, qui valorise les parcelles situées sur les marges, aurait dû s'accompagner de mesures diverses (projets négociés, participations, etc.) pour mieux équilibrer l'intérêt particulier (la valorisation d'un foncier) avec l'intérêt général.

Milieus et paysages, nouvelles formes de ville

La ville de demain est une ville plurielle : les parties les plus denses, réglées par l'îlot et l'alignement, sont complétées par une ville aérée, où les espaces naturels sont associés à un fort niveau de service : mixité, desserte, diversité de l'offre résidentielle. Seule une alternative construite à la ville dense, offrant des respirations et des pratiques liées aux milieux ouverts est susceptible de répondre à la diversité des demandes sociales, et réduire l'attraction vers les quartiers pavillonnaires suburbains.

Un « milieu » étendu à l'ensemble du territoire, nouvelle forme de ville



Le grand site est une ressource incroyable, pleine de « pépites », qu'il s'agisse des activités existantes (comme le CERN), des milieux naturels, des paysages, des éléments patrimoniaux. C'est à l'échelle de cet ensemble, du lac au pied du Jura, que nous considérons les équilibres métropolitains. La desserte nouvelle par les transports publics et les modes doux est l'occasion de constituer en complément du centre historique une « nouvelle idée de ville », discontinuée, réconciliée avec les dynamiques naturelles. Ceci suppose un nouveau



mode de planification, de projet et de gestion, qui intègre pleinement, au même titre que l'urbanisation, les projets agricoles (aussi pluriels) et les éco-systèmes.

C'est pourquoi, en contraste avec les propositions présentées par nos confrères, nous ne croyons pas aux « adresses » ou au « parc ». Le risque est grand d'une répartition artificielle des activités, et derrière les thématiques des énoncés, d'une spécialisation, ou d'un affichage trop lié au mode opératoire (un projet = un acteur = un temps = un investisseur), voire même d'un effet de « produit » qui, pour intéresser certains grands acteurs privés, risque de minorer la mixité et la part de l'intérêt public. Les territoires de demain seront équilibrés, complémentaires, et appuyés sur toutes les ressources d'un site. Précisément, une desserte en transport en commun performante permet ces effets de répartition sur l'ensemble du territoire, sans avoir besoin de concentrer les efforts selon des thématiques précises.

Modes opératoires : quelle économie ? Quels équilibres ?

La proposition suppose un bon dosage entre des interventions volontaires et les dynamiques du marché, avec un contrôle coordonné de l'intérêt général, ceci sur la longue durée. Notamment :

une stratégie foncière forte, pour arriver à maintenir des respirations importantes et stabiliser l'agriculture et la « part de nature » métropolitaine, tout en répartissant les valorisations foncières selon des critères socialement acceptables ;

au moins sur le pôle Nord Aéroport, la mise en place d'un outil (établissement public, par exemple) pour gérer dans le temps l'économie de cette opération, qui est essentielle au ré-équilibre entre Nord et Sud de la voie.

une programmation mixte, en cessant de créer des pôles monofonctionnels, même si des dominantes peuvent identifier les lieux. Mieux se déplacer, c'est aussi moins se déplacer...

dans une perspective durable, les moyens de ménager l'avenir, notamment, au sud de Ferney-Voltaire, le prolongement de la ligne ferrée depuis l'aéroport vers Nyon, et l'implantation d'une gare.

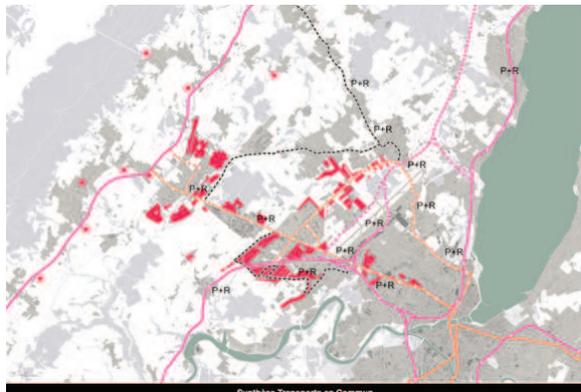
De nouvelles politiques de gestion, intégrant le génie rural, le génie écologique, établies dans la durée avec les acteurs concernés, en cherchant à valoriser ces activités ;

Quelles qu'en soient les modalités, il faut prévoir un système de compensation des plus-values foncières liées à la desserte en transport en commun. Dans la valorisation des « produits » immobiliers, la desserte en transports en commun et en mode doux, et la qualité de « l'urbanité » et des niveaux de service sont devenues ces dernières années un élément clef (exemple : les banques financent trois fois plus facilement une opération desservie par les transports publics). Cette valorisation doit être compensée, sous forme de participation et/ou en imposant un cahier des charges qualitatifs. Faute de quoi le premier effet de l'investissement public est de fabriquer de la rente foncière. L'étude de ces modes de compensation doit ici tenir compte des différences de législation transfrontalières si l'on veut à la fois être ambitieux et conserver les équilibres sans créer de concurrences territoriales.



Mobilités

Le schéma des mobilités constitue l'ossature du développement de tout le site, sur laquelle les pôles de développement s'appuient.



Ferroviaire

Nous proposons des investissements propres au site assez mesurés. Il s'agit de l'actualisation de la ligne du pied du Jura au Nord, principalement, qui doit devenir une ligne rurale équivalente à ce que le territoire suisse offre à proximité. La connexion appelle un projet attractif d'échelle régionale, dont la dimension peut rester réduite.

Nous ménagons la possibilité d'une gare à Ferney Voltaire, sans conditionner le projet à cette installation. Cette éventualité correspond à une nouvelle liaison rapide transfrontalière, de type LVG, pour sortir de la situation actuelle du « cul de sac » de Genève dans le réseau européen. Il est judicieux dans cette hypothèse de positionner la nouvelle voie le long du faisceau de l'autoroute Genève-Lausanne, pour réduire l'addition des nuisances sur le territoire.

Tramway

Le tramway est prolongé jusqu'à Sergy, connecté avec la ligne de pied du Jura. Sur l'axe, les intervalles entre les stations et les vitesses de déplacement peuvent être modulées pour mieux desservir la Porte de France, Saint-Genis et Sergy. (espaces et vitesse plus élevés entre Meyrin village et porte de France).

Une boucle de tramway passant par Ferney-Voltaire et reliant Ferney-Voltaire à Meyrin constitue l'ossature principale, au sud du site, du développement du nord de l'aéroport.

Parkway et bus

Nous ne proposons pas de nouvelles liaisons routières de fort gabarit. La route de la porte de France à Ferney-Voltaire, par contre, constitue un « parkway » diagonal dans le site. C'est une emprise large, de largeur variable, qui intègre plusieurs modes (route, TCSP/BHNS, doux) et des cordons boisés et noues.

Le réseau de bus est développé aux marges du site, en particulier par la desserte de la frange ouest de la ZIMEYSA entre Vernier et le CERN.

Modes doux et espaces publics

Les modes doux concernent plusieurs échelles : le maillage territorial, qui ne peut être pensé que sur l'ensemble du site, et en lien avec les activités qui en assurent la gestion (agriculture, environnement) ; un maillage intermédiaire, à l'échelle des quartiers, de préférence maillé avec le grand réseau ; une qualité de l'espace public, et donc des activités présentes au rez-de-chaussée et des interfaces avec les édifices.



Il faut pour cela être plus inventif : la rue, le boulevard, la place sont par endroits tout à fait légitimes, mais ne pouvons nous pas inventer de nouveaux espaces d'urbanité, de lien, de partage, qui soient mieux connectés au grand paysage ?





2.3 Projet de l'équipe KCAP

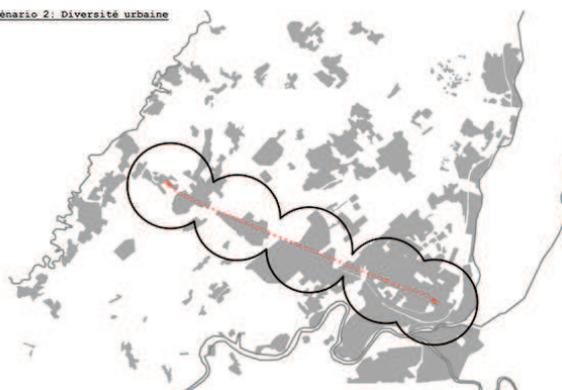
Composition de l'équipe KCAP : KCAP Architects & Planners à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote Mme Ute Schneider, architecte urbaniste/Buchhofer Barbe à Zürich, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Daniel Amstad/Wuest & Partner à Zürich, experts économie, avec pour référent M. Hervé Froidevaux.

(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe KCAP)

Rappel du 1^{er} degré

Organisé en axes radiaux à partir d'un cœur de ville et aboutissant à un pôle régional, le schéma d'agglomération s'articule sur un principe de "centres-nœuds-axes" où les TP forment la colonne vertébrale de l'urbanisation existante et à venir, où les nœuds permettent la concentration des fonctions ainsi que la densification du tissu urbain. Ce processus est volontaire et "planifié". Cependant, le territoire du PACA Genève-Meyrin-St-Genis relève de composantes propres se démarquant des autres PACAs qu'il y a lieu d'identifier, de caractériser aux fins d'enrichir la ville.

Scénario 2: Diversité urbaine



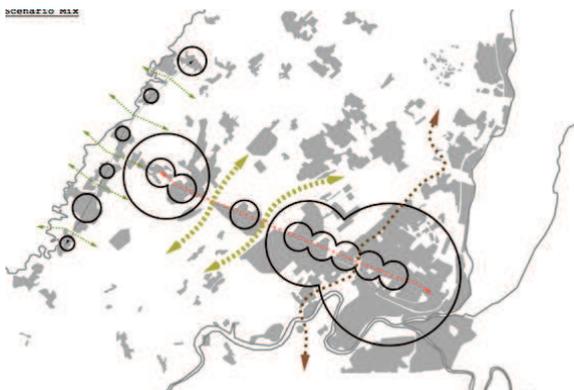
Scenario 3: Nature et ville dense



Scénario 1: Axe dense



Scénario mix



Trois scénarios d'étude, axe dense, diversité urbaine, nature et ville dense, ont permis d'identifier les caractéristiques propres de ce territoire et de soutenir les éléments propices à la mise en place d'un projet optimisé. Le projet recrute les aspects signifiants suivants :

de l'ordre du paysage :

- l'identification de grandes et précieuses entités paysagères permet de définir des périmètres d'urbanisation respectueux du paysage ;



- l'identification des espaces naturels de haute qualité et le renforcement de leur interconnection, notamment dans le sens de la transversalité ;
- le renforcement des fonctions écologiques des cours d'eau ;
- le maintien des grands espaces agricoles ;

de l'ordre de l'approche économique :

Pour le développement d'un centre régional à St Genis, les conditions d'une accessibilité efficiente (TP) et des infrastructures dynamiques, de la mise à disposition de services et de zones d'activités attractifs, d'une fiscalité attractive et des facilités administratives, ainsi que d'une volonté politique très forte d'aménagement doivent être réunies.

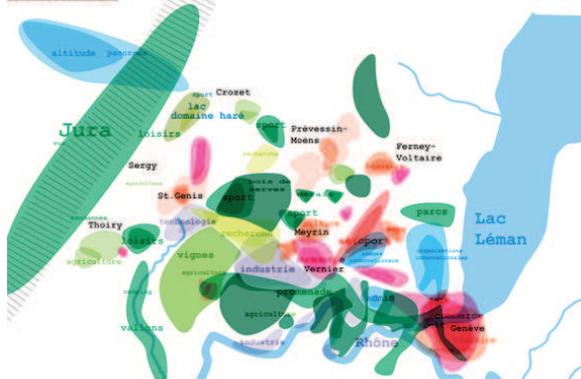
A l'appui d'une analyse statistique détaillée, le poids, en terme d'habitat nouveau comme de création d'emplois, doit être mis sur la partie française.

de l'ordre des identités :

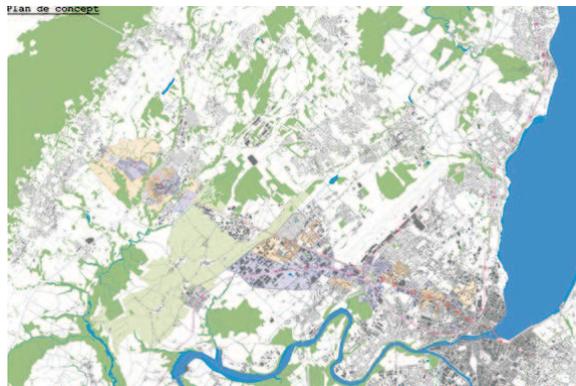
Partant du postulat que chaque partie de territoire doit posséder ses caractéristiques identitaires propres, le projet cristallisera les centres de gravité (St Genis, Meyrin, Aéroport, Genève centre), chacun d'entre eux offrant des intensités différentes et des programmations diverses et comblera les déficits en équipements publics d'importance locale.

Concept et conclusion provisoire

identités: analyse

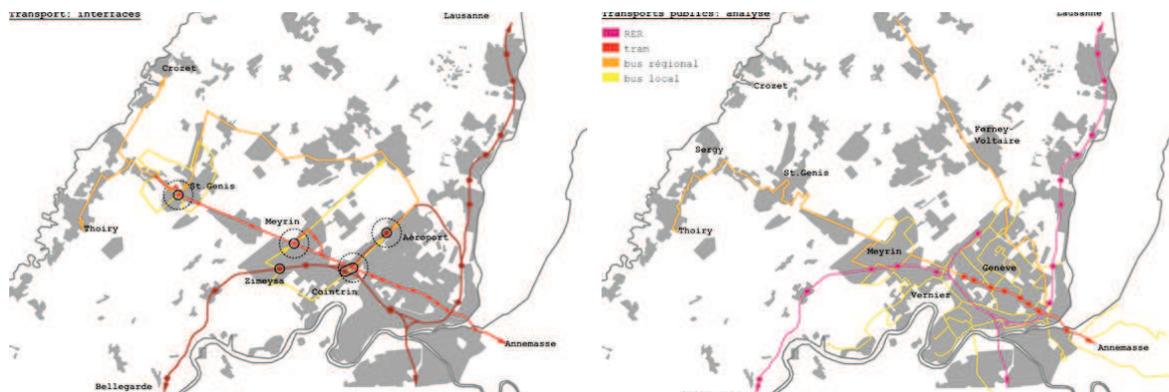


Plan de concept



L'identité forte se décline sur des définitions de périmètres à valeur de polarités spécifiques :

- Pied du Jura (St Genis/Sergy/Thoiry/Crozet) : St Genis comme centre local renforcé ou centre régional et Thoiry, Sergy, Crozet comme villages ruraux encadrés par le paysage environnant
- Campus (CERN) : comme ensemble clairement défini par ses césures vertes et desservi par le TP performants
- Porte de Genève (Meyrin/Vernier) : comme quartier mixte et Porte de Genève comme espace d'intensification urbaine en densité comme en mixité
- Cœur (Aéroport/Genève).



Le cadre urbain et paysager élaboré autour de ces nouvelles polarités permet aussi, outre leur développement spécifique, l'implantation d'une ligne de tramway efficace, le couplage dans un rayon de 1 km des arrêts TP du "développement urbain et espaces de densification", la pérennisation d'un cadre paysager robuste, productif et lisible, préservant de grands ensembles boisés et agricoles reliés entre eux par un réseau vert (couloirs, cours d'eau, ...).

En synthèse :

Partant de Cornavin jusqu'au pied du Jura, l'axe de transport collectif se concentre sur deux pôles majeurs dont le cœur d'agglomération et sa périphérie Meyrin/Cointrin et St Genis/Sergy. Des respirations vertes rythment le parcours et signifient les entités d'urbanisation.

Réorientations particulières du Collège pour le 2ème degré

Outre les réorientations d'ensemble relatives à l'urbanisation, à la mobilité, au paysage/nature/environnement communes aux trois équipes qui ont eu pour but de cibler les objectifs généraux du programme, le Collège a en outre lister des réorientations spécifiques à chaque équipe dont l'essentiel fut :

- clarifier l'exploitation de la dynamique axiale du concept d'urbanisation et de mobilité (axe de TC tram) s'organisant le long d'un axe avec affirmation de centralités caractérisées ;
- en tester l'aboutissement au-delà du pôle régional de St Genis selon 3 variantes (est, nord, ouest) ;
- non traité, donner la mesure du principe de transversalité du programme tant au plan de l'urbanisation qu'au plan de la mobilité ;
- Faire évoluer les morphologies urbaines en frange du milieu rural afin de garantir les limites de cet axe structurant d'urbanisation sur le territoire ;
- transformer la répartition transfrontalière en une logique de répartition équilibrée (secteurs d'activités, logement, équipements) et montrer leur localisation ;
- mieux définir le rôle des centralités de CERN 1 et de CERN 2 ;
- considérer le statut des grappes d'urbanisation en territoire intermédiaire (non directement rattaché à l'axe structurant) et proposer une stratégie pour contrecarrer le mitage incessant de ces sites ;



- vérifier la faisabilité d'un tram seul sur une distance aussi longue (vitesse commerciale ?) et démontrer que ce mode de transport a la capacité suffisante d'insuffler valeur de centre régional à St Genis-Pouilly. Etudier des alternatives ;
- inscrire l'axe du tram dans un réseau de mobilité plus complexe (quel maillage, quelle accessibilité depuis l'axe sur les zones de développement à rayon plus large) ;
- donner les éléments qui pourraient confirmer la faible emprise de développement sur le milieu naturel et rural.



Projet du 2^{ème} degré

(texte explicatif ci-dessous issu de l'équipe KCAP)

Le triangle urbanisé

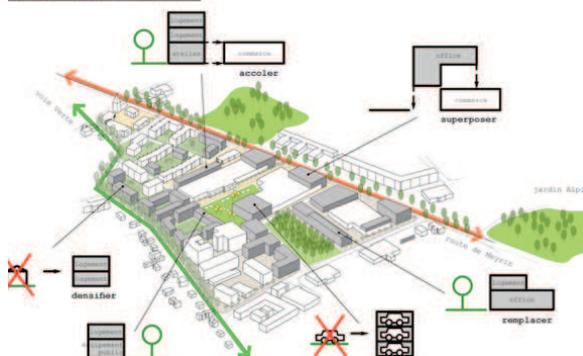


Morphologie urbaine et communes urbaines caractérisées

La morphologie urbaine d'aujourd'hui montre que l'urbanisation a connu une organisation locale et indépendante. Peu de différences sont reconnaissables entre les entités construites avec cependant une grande variation des caractères urbains ; les résultats ne sont que parfois positifs.

La proposition de KCAP est de consolider et stabiliser les qualités naturelles en concevant un parc paysager autour duquel peut se concentrer l'urbanisation future, notamment du triangle dessiné par St Genis-Pouilly, Meyrin et Ferney-Voltaire.

Axonometrie - mesures



L'introduction d'une mixité programmatique et typologique différenciée est une condition de base essentielle pour créer des lieux de vie future variés et dynamiques. La densité variable proposée par secteur, vise également la caractérisation des entités, de nouveaux développements et la création de nouvelles centralités.

Pied du Jura

Afin qu'au long terme se définisse une plus riche caractérisation morphologique, les communes au-delà de la rivière Allondon connaîtrons un développement à une échelle moins accentuée. KCAP reconnaît en effet déjà les villages au pied du Jura comme une succession de « perles » reliées par une « chaîne » verte, et ne veut pas dénaturer ce principe spécifique. Un éventuel surinvestissement des moyens de transport, comme par exemple la réhabilitation du tracé au pied du Jura, aurait comme conséquence un développement compromettant l'équilibre actuel entre surface bâtie et surface agricole. KCAP propose un développement urbain différencié et compact concentré sur Genève et les pôles régionaux, soucieux de l'efficacité des transports publics et du développement durable.

Meyrin

Meyrin est le nœud stratégique entre Genève, le Pays de Gex et les grandes infrastructures. Une intervention prioritaire vise le cœur du village où KCAP propose une densification du tissu existant et une programmation



plus diversifiée. Ce développement vise l'amélioration du domaine public et l'élimination des conflits les plus flagrants des programmes non compatibles.

Grâce à sa position entre le CERN et l'aéroport et à sa connexion ferroviaire, le domaine autour du centre de Meyrin, ZIMEYSA, est un pôle d'activité très dynamique et performant.

KCAP propose une continuité de cette dynamique autour de trois pôles d'activités:

- Une continuation et une densification des activités de haute gamme notamment liées à l'horlogerie et au CERN à l'est de Meyrin. Ceci permettrait une meilleure coexistence avec les quartiers d'habitation actuels.
- Une relocalisation des activités de transport et logistique vers Meyrin Nord, nouveaux développement urbain en continuité avec la Citadelle, au nord de l'aéroport. Ici nous proposons de concentrer les activités qui profitent de la proximité des infrastructures et qui sont moins compatibles avec de la mixité et les nuisances sonores.
- Le troisième pôle est autour de Blandonnet, aujourd'hui déjà fortement caractérisé par une dynamique tertiaire. L'enjeu est de préserver une certaine mixité afin que ce nœud ne devienne pas une enclave.

Citadelle

Ce développement considérable, envisagé dans une phase plus tardive (après 2050), est conçu selon les nuisances sonores provoquées par l'aéroport. Trois bandes parallèles aux pistes sont prévues. Des activités de production industrielle et de logistique (Garages, ateliers...) sont destinées près des pistes alors que la bande longeant le PACAparc est orientée principalement au logement. La bande en continuité avec la station du CERN (derrière le supermarché E.Leclerc) est de nature mixte avec bureaux et services.

CERN

KCAP propose une extension du CERN (Meyrin et Prévessin) s'intégrant dans la région en proposant une orientation ouverte vers le parc paysager. Les programmes de restauration, détente ou éducation dont il nécessite pour ses employés, pourront être couplés avec les besoins d'accueil pour les visiteurs dans des développements faisant face au paysage. En tissant ainsi un lien entre paysage et programmes, les développements futurs trouveront une instance contrôlante par laquelle ils pourront évoluer.

St Genis-Pouilly

La position stratégique de pivot entre le triangle de développement et le Pays de Gex confère à St Genis-Pouilly le potentiel de devenir un pôle régional. Alors que le cœur de l'habitat est circonscrit à l'intérieur des limites paysagères de St-Genis Pouilly, les quartiers à prédominance économique sont orientés vers les axes majeurs en direction de Genève et de Gex. Développée comme quartier mixte à prédominance économique, la porte de France joue un rôle primordial dans le développement économique de pôle. Afin d'atteindre les 20.000 habitants prévus pour assurer une bonne rentabilité du tram, une importante zone de développement à l'est de St-Genis-Pouilly est envisagée. La variété des densités assure une diversification typologique liée aux conditions paysagères alentour, distinguant St-Genis notamment de Genève et de Ferney.

Ferney-Voltaire

Au vu de ses conditions analogues et de sa position stratégique, Ferney-Voltaire est également développé en pôle régional. Partant de ses caractéristiques morphologiques modernes, KCAP propose une densification forte avec une attention particulière sur les variations typologiques.



Prévessin-Moëns

Cette commune peu dense est attractive par ses qualités typologiques de villas dans le vert. KCAP propose un développement modéré en continuité avec l'existant avec une particulière attention sur une définition des limites avec le paysage (les bords) et une augmentation de la perméabilité viaire.

PACAParc le parc paysager



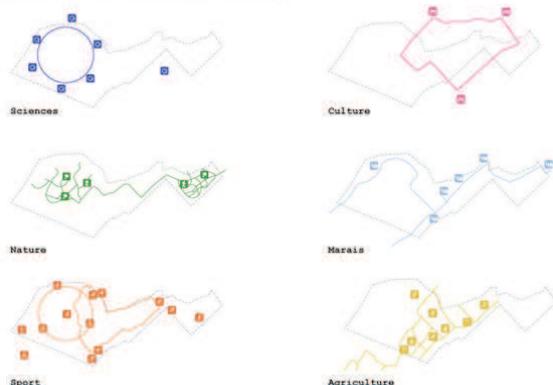
Il y a une divergence remarquable entre la perception du caractère paysagère et l'urbanisation. Même si l'urbanisation dans ce territoire a connu une dynamique forte, on perçoit encore un paysage champêtre. Ceci est une qualité remarquable.

Le paysage est marqué par certains éléments majeurs fortement liés à la topographie; le Jura, l'Allondon et, plus indépendants, les territoires viticoles de Satigny. L'agriculture et les « tâches forestières » sont très fragmentées.

Le concept paysager reconnaît et met en valeur deux éléments structurants principaux : premièrement les corridors écologiques entre le Jura et l'Allondon, qui rythment et limitent les communes au pied de Jura, et deuxièmement l'espace vert au cœur du triangle urbanisé. KCAP propose la classification de cet espace vert en parc paysager, capable de fédérer les divers développements des entités alentours se référant à celui-ci. Le parc paysager, nouvelle référence identitaire transfrontalière, vise la cohérence des développements futurs et l'inhibition du mitage urbain.

Partant des qualités existantes paysagères, des parcours thématiques sont mis en valeur et exploités sans transformations radicales et sans entraver le fonctionnement actuel des différentes activités.

Parc paysager - les parcours



- Route des marais : après la rénaturalisation du Nant d'Avril et du Nant de l'Ecra, cette route basée sur les tracés agricoles et aquatiques, relie les marais et définit les couloirs verts perpendiculaires de la route de Meyrin.
- Itinéraire des châteaux : les parcs urbains des châteaux de Prévessin, Voltaire et Feuillasse (transformé en parc intégré dans le tissu urbain de la Citadelle, 2050+) sont reliés par des allées arborées au parc paysager PACAParc.



- Tracé agricole : suivant les tracés actuels, donne la possibilité d'activer des fermes agricoles et notamment confère à Mategnin une nouvelle perspective économique.
- Parcours sportif : suivant la logique du centre sportif de Meyrin, les centres sportifs de Prévessin et de Voltaire-Citadelle seront reliés par des parcours de footing de huit, cinq et trois kilomètres de long, également suivant les tracés agricoles actuels.
- Circuit magnétique : empreinte visible du caché, ce cercle parfait donne la possibilité au visiteur de percevoir une réalité invisible. Relié aux activités du CERN, ce circuit revalorise les friches provoquées par l'urbanisation sporadique du CERN et par les installations électriques en donnant la possibilité au CERN de recycler des matériaux désuets désormais intégrés dans un parcours didactique sur ses activités.
- Sentiers forestiers : relie la mosaïque des forêts.
- L'allée découverte du PACAparc : ce nouveau tracé relie les différents parcours entre eux en créant une identité spécifique du parc.

Le parc et les développements urbains se nourrissent l'un l'autre. Notamment l'agriculture pourrait, grâce à sa proximité à la ville, développer des activités plus urbaines comme par exemple des programmes éducatifs, une offre gastronomique ou la vente directe.

La mobilité

Le projet de mobilité part de l'hypothèse qu'une modeste amélioration du réseau viaire doit être faite en parallèle avec une forte amélioration des réseaux de mobilité douce et de transport public.

La mobilité douce

Le réseau de la mobilité douce est aujourd'hui presque inexistant. KCAP propose un vrai réseau qui offre tout simplement la possibilité de se déplacer sur un réseau analogue au réseau viaire. Différentes hiérarchies, chemin indépendant ou intégré à la route, sont identifiées.

Le réseau viaire

Les deux axes régionaux St Genis-Genève et Ferney-Genève, sont aujourd'hui fortement utilisés.

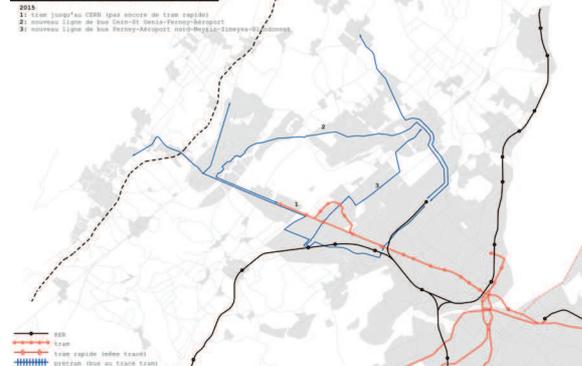
Le seul endroit où il manque physiquement une connexion continue est l'axe St Genis-Ferney.

KCAP propose de compléter ou étendre le réseau uniquement en prévision des développements urbains prévus. Le lien le plus important dans cette logique est un axe majeur entre Meyrin et Ferney-Voltaire au nord de l'aéroport où peut s'accrocher la route de direction de St Genis. Les zones développées ont des diverses trames de routes secondaires qui doivent être comprises comme des propositions typologiques.

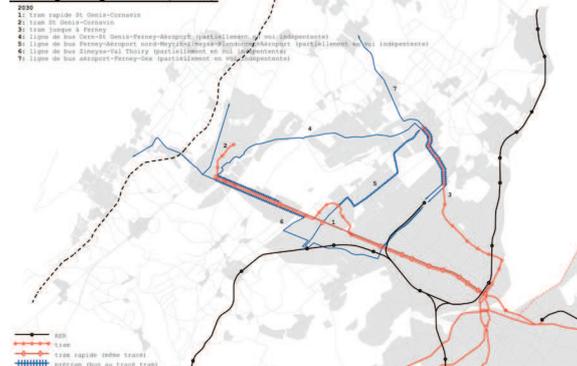


Le transport public

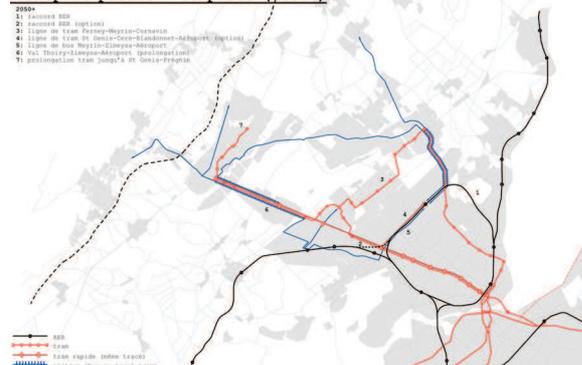
Transport public (2015)



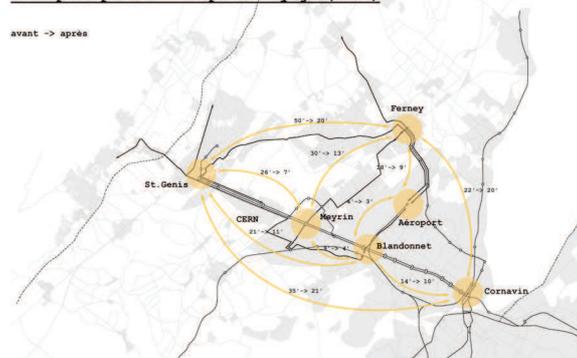
Transport public (2030)



Transport public - complété (2050+)



Transport public - Temps de voyage (2030)



Grâce à un transport public efficace, des entités urbaines géographiquement distantes sont accessibles en quelques minutes seulement depuis la gare Cornavin. Citons en exemple Nyon qui, à moins de 15 minutes de train, est considérée donc proche de Genève. Ceci n'est pas cependant le cas pour St Genis-Pouilly. Considérant un temps de 25 minutes au-delà duquel est ressentie une distance « pas à portée de main », St Genis est encore loin de Genève.

KCAP propose de connecter St Genis de Genève en 21 minutes par une ligne de tram classique couplée d'un tram rapide, roulant sur les mêmes rails. L'exemple du Forchbahn à Zurich démontre non seulement la faisabilité d'un tel projet, mais aussi qu'un tram peut parfaitement desservir en ville et dans des zones moins urbaines. Cette intervention peut être mise en œuvre rapidement et à des moindres coûts en comparaison avec, par exemple, une nouvelle ligne de RER.

A long terme (2050+) KCAP prévoit une connexion en tram entre Meyrin et Ferney en desservant la nouvelle zone de développement au nord de l'aéroport. En prévision de ceci, sont prévues des lignes de bus appelées « pré-trams », bus roulant dans des lignes indépendantes susceptibles de devenir des tracés de tram.

Le réseau de bus régionaux est renforcé ainsi que les fréquences. Un bus rapide roulant en partie sur les tracés des trams garantis la fluidité (CERN- St Genis) et dans le cas de pré-trams, réserve le tracé pour un futur tram (Blandonnet- Aéroport Ferney-Voltaire)

Les différents sites du CERN peuvent être desservis par un système de transports en commun privé traversant le parc pour diminuer les déplacements actuellement fait en voiture. Ce bus se doit d'être un moyen de transport exemplaire et innovant.

Une amélioration considérable des temps de voyage est le résultat de ces actions combinées.



Zooms

Meyrin village

Situé entre la route de Meyrin et la voie verte, cette entité urbaine est reliée à Genève par une nouvelle ligne de Tram. A quelques pas du centre historique de Meyrin, se situent des grandes surfaces commerciales, des activités tertiaires et de logistique en discontinuité avec les quartiers d'habitation alentour. En libérant de nombreuses places de stationnement, KCAP propose une densification de la zone de Meyrin village permettant une nouvelle mixité programmatique où cohabitent activités et logements. Le quartier nouveau rentre en relation avec la place du village et parallèlement avec le Jardin Alpin par un réseau d'espaces publics connectés.

Pour la transformation graduelle plusieurs interventions sont prévues comme notamment l'élimination des grandes surfaces de stationnement par des parkings à étages, ou par la superposition et juxtaposition des programmes mixtes habitation et tertiaires avec les grandes surfaces commerciales. De nouvelles typologies sont introduites telles les logements-ateliers là où il est le plus approprié.

Par la redéfinition des espaces publics majeurs s'opère une densification. Il en résulte une redéfinition des espaces allant du plus public au plus privé, en relation avec les programmes alentours.

Porte de France

C'est la porte d'entrée et la carte de visite de St Genis en venant de Genève. Sa proximité avec le CERN lui confère une situation idéale pour l'implantation de start-up orientées dans la recherche. Sa proximité avec le Lion et le PACAParc lui offrent un grand potentiel de développement, également pour de l'habitation.

Pour la perméabilité du quartier malgré une haute densité (1.5), une série de zones tampon sont prévues parallèles à la route de Meyrin, reliant le Lion au PACAParc et permettant à la faune de circuler librement dans le grand paysage.

Les nouveaux blocs situés le long de la D35 sont destinés principalement à la recherche et aux activités tertiaires ; les blocs à l'arrière, le long du Lion, sont principalement dédiés au logement. Grâce à une différenciation des typologies (villas urbaines, barres de logement, grands objets, blocs ouverts) il résulte une mixité programmatique et un aménagement flexible des espaces extérieurs.



3. Recommandations du Collège

3.1 Synthèse des travaux du Collège

Synthèse des travaux du Collège

De larges remerciements sont adressés par l'ensemble Collège aux trois équipes pour la haute qualité de leur contribution et l'effort d'engagement à répondre aux demandes exprimées par le rapport intermédiaire.

Les discussions du Collège relatives aux ateliers successifs des 5 juin et 16 octobre 2009 ont fait apparaître que l'approfondissement et la réorientation des projets par les trois équipes confirment trois démarches possibles face au développement de ce territoire et de souligner les complémentarités.

1. Equipe GGau : dynamiser le développement urbain et économique de la région par la mise en place d'un réseau de transport public puissant et miser une grande carte sur le renouvellement urbain.
2. Equipe OBRAS : travailler sur les franges de développement aux fins de réorienter l'urbanisation face au territoire grandiose du Pays de Gex et introduire davantage de mixité d'usages complémentaires de manière à contribuer au ralentissement des flux de déplacement.
3. Equipe KCAP : fédérer un triangle urbanisé régional autour de la référence centrale d'un parc paysager et se développer dans un processus graduel.

Des principes communs entre projets :

- Dans les grandes lignes, il y a quasi consensus sur l'identification des polarités fortes de développement, mis à part les polarités définies autour de l'Aéroport (Aéroport Sud/tête GVA et Aéroport Nord) ;
- Les projets s'accordent à montrer que le développement escompté de St Genis en pôle régional dépend d'une desserte en transports publics bien affirmée, si l'on souhaite induire à la fois un développement rééquilibré emplois/habitat et une force d'attractivité sur sol français ; pour ce faire le principe d'un système de transport collectif très performant (dont modes encore à définir) y est conditionné ;
- La création de nouvelles polarités (Porte de France élargie), ainsi que le renforcement des entités urbaines existantes (St Genis, CERN 1 et 2, Meyrin, ZIMEYSA élargie, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Façade Aéroport Sud sur le cœur d'agglomération) en leur donnant plus de consistance qu'aujourd'hui et en ayant soin de leur apporter des qualités spécifiques pour en diversifier ainsi l'attrait ;
- Le développement de l'axe Cornavin-St Genis avec une connexion TC le long des centralités décrites ci-dessus, dont Meyrin, CERN 1, Porte de France, St Genis, CERN 2, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Façade Aéroport Sud ;
- La question des transports détient de fait un caractère structurant évident et particulier (car notamment maîtrise par les pouvoirs publics) ;
- La complémentarité des systèmes de mobilités et un maillage innervé ;



- Les petites entités piémontaises sont détectées comme faisant partie d'un patrimoine villageois qu'il y a lieu de contenir dans des limites qui préservent avant tout les césures vertes du pied du Jura. Ce qui induit qu'elles peuvent chacune faire l'objet de densification et non d'un étalement ;
- La nécessaire corrélation entre les développements du projet urbain et du réseau de transports publics (décisions et financement en mains publiques pour ce dernier) ;
- A part quelques adaptations minimales, le réseau viarie ne fait l'objet d'aucune amplification majeure ;
- Une stratégie annoncée d'optimisation de l'usage du territoire, centrée sur la préservation maximum des entités paysagères et des espaces verts et la mise en valeur de leurs caractéristiques avec des mesures mettant en place un maillage paysager affirmé dans le but de mettre en relation ces entités ;
- Régionalement, le paysage est au centre du projet. La ressource du paysage entre l'Aéroport et le pied du Jura est identifiée très fortement et doit participer activement à la requalification de ce secteur ;
- Les projets mettent l'accent sur la préservation de continuités similaires de milieux naturels (couloirs à faune, loisirs, ...)
- Le Projet d'agglomération et le PACA Genève-Meyrin-St Genis doivent éviter le mitage du territoire agricole très (trop) avancé et recoudre cette diffusion ; les conditions favorables à la mise en œuvre des éléments retenus des projets doivent être réfléchies (faisabilités de différentes natures) pour être ensuite décidées ;
- Pour ce PACA, le renversement de perspective face à l'étalement urbain avec un centrage sur le « vert » (espaces ouverts, paysages agricoles et naturels) est un élément clé de la qualité et de l'attractivité du cadre de vie futur et de l'optimisation de l'usage du sol ;
- La vision des trois projets semble compatible avec le développement des études sur le PACA voisin de Genève-Ferney-Gex.

Des spécificités à chaque projet :

- Si des similarités sont apparues quant aux localisations des secteurs de développement, les stratégies pour y arriver diffèrent complètement d'un projet à l'autre ;
- Une urbanisation généralisée soucieuse de densification/transformation/requalification ainsi que d'économie du territoire, mais dont les chiffres de développement de surfaces prises sur les terres agricoles diffèrent énormément ;
- Le renouvellement urbain, de même que l'extension urbaine, sont toutes deux nécessaires au développement d'ordre quantitatif et qualitatif ambitieux du PACA Genève-Meyrin-St Genis. Ce qui varie d'un projet à l'autre, c'est l'ampleur inégale donnée à l'un ou à l'autre des aspects et la stratégie de leur mise en place.
- Une densification/renouvellement urbain du bâti sur le centre genevois porté sur l'axe de Cornavin/Blandonnet pour l'un d'eux (OBRAS), sur l'ensemble du centre pour l'autre (GGau), sans proposition explicite de densification sur le troisième (KCAP) ;
- Une relation nature/bâti liée aux caractères développés par chaque projet. Pour exemple, la manière d'inventer la mise en œuvre des lisières et leur épaisseur - processus complexe au moment du passage à la planification/législation/réglementation - (OBRAS) ;



- Les spécificités des démarches de chaque projet relevées lors de la 1ère phase ont eu tendance, avec la maturation de chaque réflexion, à générer une image territoriale plus analogue, lui conférant une force intrinsèque accrue ;
- La gestion et la complémentarité des modes de TC, leur mise en réseau, ainsi que leur tracé.





3.2 Recommandations d'ensemble

Ce chapitre situe **les recommandations** que le Collège entend transmettre aux collectivités et au Projet d'agglomération, en distinguant pour chaque thématique ce qui fait déjà l'objet d'un consensus, des réflexions encore ouvertes qui devraient être approfondies ultérieurement par le Plan de synthèse (études spécifiques au Plan de synthèse ou autres démarches).

De manière très synthétique, le Collège recommande de prendre en compte sept grandes lignes de force dans la suite des réflexions, de manière à cibler l'essentiel :

- 1) **Le rééquilibrage « emplois / logements » France/Suisse et les nécessaires concertations liées à cet objectif général ;**
- 2) **Pour l'immédiat, le tram comme instrument de mobilité structurant du développement jusqu'à St Genis centre par Porte de France et complété des prolongements de transports publics nécessaires (bus, bus express, MD pendulaires, ...) et, à terme, un système de mobilité aux performances encore améliorées (RER/tram) ; L'essor d'un pôle fort à St Genis-Pouilly avec recentrage d'une zone de développement sur le croissant Porte de France élargie ;**
- 3) **La participation centrale du grand territoire au projet paysager lié fortement à celui d'un développement qualitatif, donc attractif (espaces ouverts agricoles et naturels dont les cours d'eau et cordons boisés de l'Allondon, des Nants du Lion, d'Avril, de l'Ecra, dont les bois des Serves, Tollot, Perdriaux, Durand, dont les Marais du Nant, de Mategnin, dont le vignoble de Satigny) ;**
- 4) **L'effet de fort moteur de développement représenté par le CERN et l'Aéroport de Cointrin ;**
- 5) **La densification et le renouvellement du tissu bâti ;**
- 6) **L'identité et la qualité d'un territoire révélées par des adresses dont St Genis, Porte de France élargie, CERN 1 et 2, Meyrin, ZIMEYSA élargie, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Façade Aéroport Sud et cœur d'agglomération.**

Au niveau de la communication du projet, il apparaît important à l'issue de l'étude test – puis lors du Plan de synthèse – de concevoir puis de faire connaître la dynamique du projet : programmation des étapes avec leurs contenus et leurs effets d'entraînement, puis affichage clair des échéances vis-à-vis des élus et de la population. Il s'agira de démontrer qu'il y aura, dans un délai raisonnable des logements à Genève et des emplois en France.

Structure, localisation et objectif quantitatif du développement

Ce chapitre développe la cohérence d'ensemble des propositions retenues, entre le socle paysager, le maillage des infrastructures de transports publics et de voiries, le tissu urbain et son développement, et les maillages verts (agricoles et naturels) d'intérêt public.

L'analyse a consisté à vérifier si l'économie générale du projet allait dans le sens du rééquilibrage souhaité entre France et Suisse. Elle a ensuite examiné si la localisation du développement urbain proposé s'insérerait de manière satisfaisante dans le paysage et permettait d'optimiser les investissements en transports et de minimiser la consommation des terres agricoles et des milieux naturels.

Il en ressort donc les grands principes consensuels suivants.



- **Le projet de territoire doit permettre aux collectivités d'accueillir l'objectif démographique et économique de ce PACA (18'000 habitants et 11'000 emplois),** et contribuer au rééquilibrage souhaité du Projet d'agglomération, avec au moins 50% des nouveaux logements en Suisse et au moins 30% des nouveaux emplois en France à l'échelle de l'agglomération.

L'entier du rééquilibrage global souhaité pourra se faire sur le territoire du PACA, sur la base des visions chiffrées des projets à long terme et selon la dynamique de développement déployée ; le potentiel de développement de logements sur le territoire genevois et d'emplois en France est important ; s'il s'agit d'un rééquilibrage strict dans le cadre annoncé, les chiffres et les développements proposés par les projets devraient être même réappréciés à la baisse.

Le principe du rééquilibrage après vérifications chiffrées est validé par le Collège, en soulignant l'importance fondamentale d'une stratégie d'accueil à la mise en place des équipements structurants dans les deux territoires. Les autorités genevoises présentes dans le Collège réaffirment leur volonté de réalisation de logements en Suisse, de densification du logement en couronne suburbaine genevoise et de non-opposition à l'installation d'activités côté français.

A l'horizon 2030 :

| Données fournies par les équipes dont certaines restent à consolider et/ou à élargir | KCAP | OBRAS | GGau |
|---|----------------|---------------|--------------|
| Ha nouvellement consommés (activités + logements) | 413 | 215 | 68 |
| Répartition ha consommés F/CH | 316 F / 223 CH | 92 F / 123 CH | 57 F / 11 CH |
| Nb habitants | 53'500 | 38'100 | 25'100 |
| Répartition habitants F/CH | 60 / 40 | 10 / 90 | 20 / 80 |
| Nb emplois | 41'200 | 24'400 | 32'700 |
| Répartition emplois F/CH | 60 / 40 | 30 / 70 | 25 / 75 |

Les trois projets répondent au-delà des objectifs quantitatifs souhaités, dans des valeurs très différentes et localisent une grande partie des sites de développement en des lieux similaires mis à part leur valorisation autour de l'Aéroport. Pourtant la capacité d'urbanisation se distribue très différemment selon les projets et la répartition de nouveaux sols consommés et de maximisation de sols déjà urbanisés, (requalification/densification/transformation) également. On peut en conclure de manière schématique toutefois que le potentiel théorique du territoire est nettement plus important que ce qui est envisagé à l'horizon 2030 notamment en terme de nombre d'emplois. C'est pourquoi, afin d'éviter des dispersements



opérationnels néfastes à l'économie du territoire, il y a lieu de vérifier la capacité d'accueil, cerner les phasages pour s'y tenir dans la durée et recadrer si besoin les développements en tenant compte aussi du potentiel issu de l'Aéroport, ainsi que du PACA Genève-Ferney-Gex.

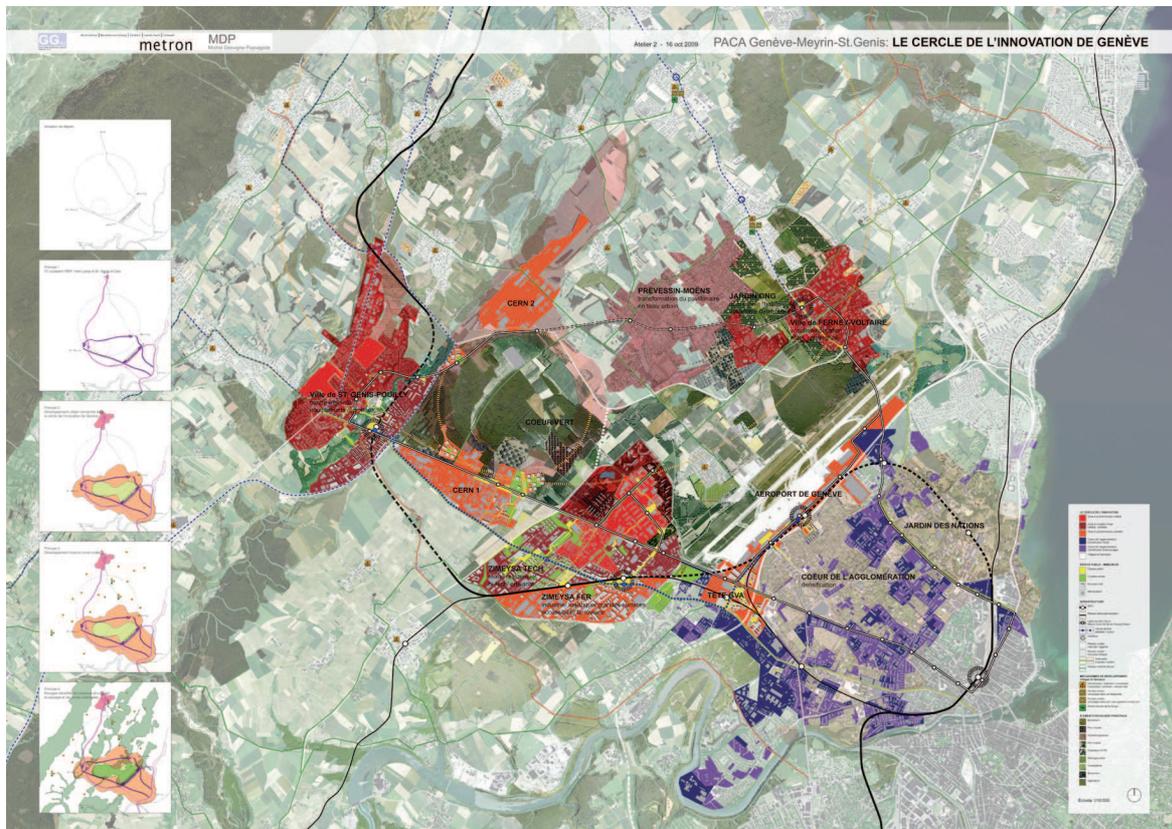
- **Le projet doit organiser le développement économique et urbain attendue moyennant une optimisation et un usage mesuré du sol**, c'est à dire en centrant le projet sur les espaces ouverts (agricoles et naturels) de manière à favoriser leur consommation minimale, ce que semble faire excellemment surtout un des projets.

Le Collège valide ce principe d'optimisation de l'usage du sol sur la base des vérifications chiffrées nécessaires.

- **Le tracé d'un transport collectif performant sera localisé en boucle le long des centralités repérées (voir chap. 3.3.2 : Polarité identifiées et caractérisées) et les espaces nécessaires à son développement seront réservés.** L'absence de viabilité du système « tram + tram accéléré étant démontrée et effective, le choix de l'infrastructure des transports collectifs se porte sur la combinaison de modes TC complémentaires « RER (niveau de type régional) et tram (niveau de type urbain) ». Le renforcement/développement urbain et le projet paysager se feront en cohérence avec ce choix définitif nourri des entités urbaines existantes et projetées fortes.

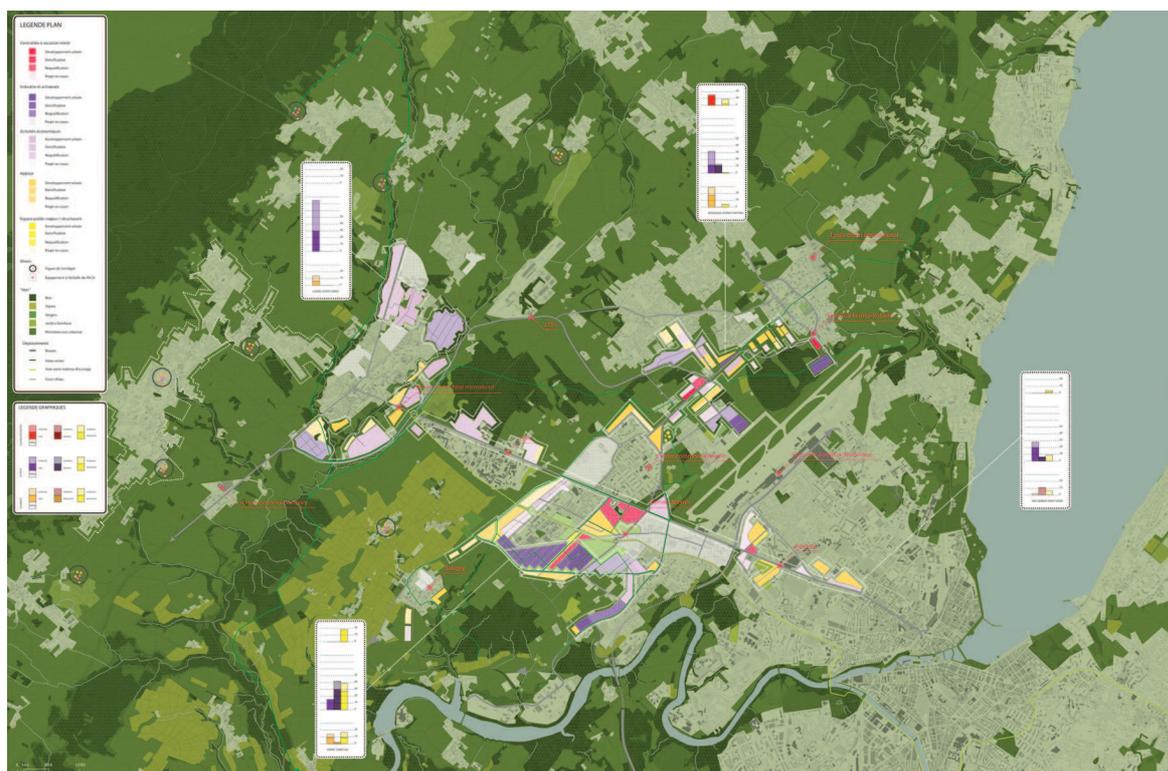
Le Collège valide cette orientation moyennant l'approfondissement des tracés et des temporalités de ces modes de transports combinés.

- **Le concept global d'urbanisation développe une couronne de centralités discontinues autour d'un espace vert (PACA parc, cœur vert) comprenant St Genis, Porte de France élargie, CERN 1 et 2, Meyrin/ZIMEYSA élargie, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Façade Aéroport Sud.**





O
B
R
A
S

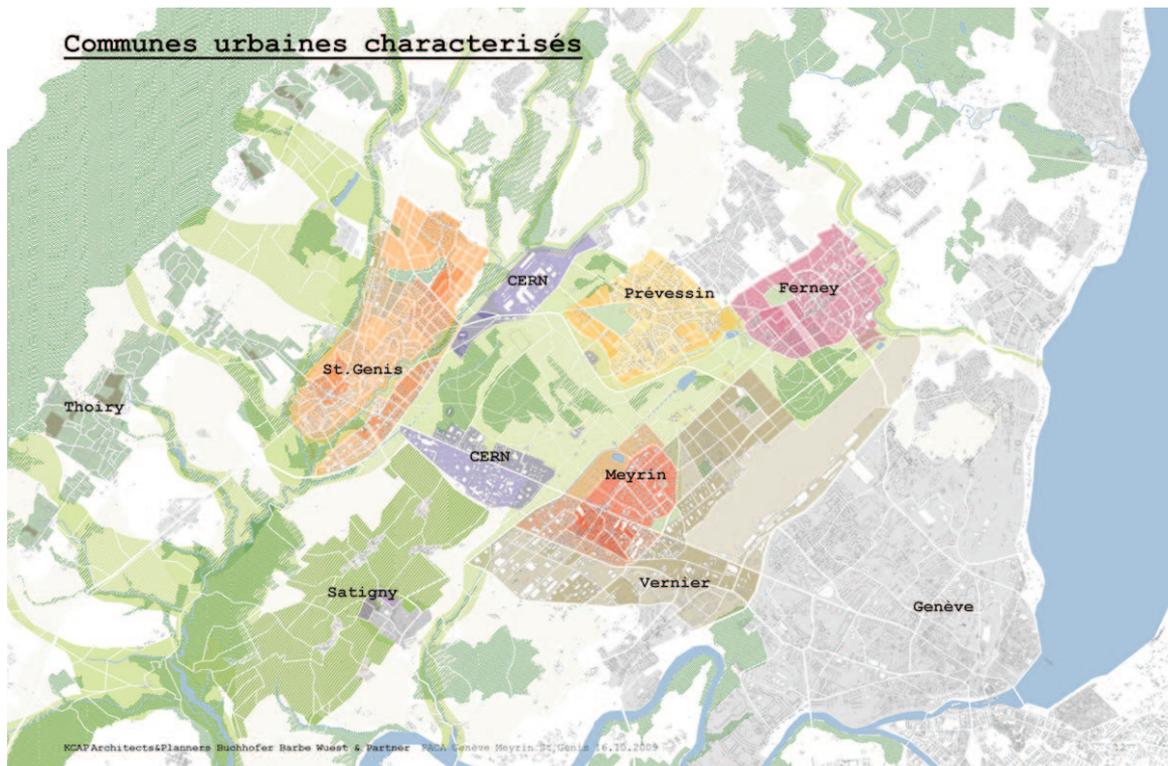


Dans une reconsidération du statut de ce territoire, trois hypothèses supplémentaires restent à vérifier pour compléter cette urbanisation en boucle :

- une urbanisation ne se rattachant qu'à la façade Sud de l'Aéroport, sans développement d'une transversalité urbaine au Nord de l'Aéroport, liant ce secteur à la préservation et la mise en valeur d'une « perle » naturelle.
- une urbanisation se rattachant d'une part à la façade Sud de l'Aéroport et d'autre part gérant un développement transversal au Nord de l'Aéroport dont les fonctionnalités (couple activités / logement) resteraient à préciser.
- une urbanisation se rattachant à la façade Sud de l'Aéroport et acceptant une transversalité modérée au Nord de l'Aéroport essentiellement en lien avec l'exploitation aéroportuaire et servant de réserve à l'extension de l'Aéroport.



Communes urbaines caractérisées



K
C
A
P

Le Collège demande l'approfondissement de ces hypothèses d'urbanisation dans l'optique de rationaliser au mieux l'infrastructure des transports collectifs, en sachant que le PACA Genève-Ferney-Gex pourra contribuer certainement à les faire mûrir. Mais il retient et valide ...

le concept, ainsi que la stratégie principale du PACA Genève-Meyrin-St Genis en accord avec une ville multipolaire, compacte et verte en tant que chaîne de polarités urbaines caractérisées, organisées en anneau autour d'une entité verte naturelle et réalisant son accrochage par bouclage à l'interface de l'Aéroport/gare de Cointrin.

Le Plan de synthèse précisera donc l'aspect quantitatif du développement et son éventuel rééquilibrage, en localisant les zones de développement à retenir définitivement dans le sens de la PPDE ; de même il équilibrera les modes de transports combinés retenus sur les deux PACAs, ainsi que d'après le contexte d'urbanisation lié à l'Aéroport.



Objectif qualitatif du développement

Quel projet ou quels éléments des projets ont la capacité de révéler qualitativement un territoire ?

La notion de qualité de vie des futurs lieux de développement est intimement liée à la pluralité d'une offre urbaine basée sur les aspects aussi différenciés et complexes que sont les rapports entre les vides et les pleins (nature/espaces publics/bâti), entre les tissus construits de densité, de nature patrimoniale, de formes diverses, les contrastes de vie sociale et les équilibres dans les répartitions d'affectations, la qualité des liaisons entre tissu. En regard du potentiel morphologique naturel et bâti de ce PACA, la présence de ces ingrédients et leur dosage général font partie intégrante des trois projets. Les équipes ont également fait part d'une conscience attentive à ce sujet, livrant à l'échelle du PACA et dans les grandes lignes, les démarches envisageables posées en tant que principes conceptuels appuyés de quelques illustrations zoomées.

Ainsi peut naître la richesse urbaine d'espaces de vie donnant le choix d'usages et d'appropriations multiples propres à favoriser la sociabilisation de la vie urbaine, en fait à conférer une urbanité à un lieu.

Il s'agit de proposer des rapports d'échanges largement diversifiés - des plages plus intenses (solicitation urbaine forte : centralité/animation/mixité/...) à des plages plus calmes (solicitation urbaine moindre : mixité atténuée, centralité secondaire, quartier d'habitation, relation à la nature accrue, espaces verts (espaces publics, ...) - dans une combinaison infinie de l'ensemble.

Ces registres complexes sont présents dans les trois propositions, traitées avec des sensibilités qui donnent des prévalences diverses dont on retient la force explicite pour chacune d'elle :

- la nomination des lieux différenciés en tant que cristallisation d'adresses urbaines (GGau) ; un levier de développement en soi.
- l'identification d'un important espace - vert diagonal (PACAparc / cœur vert) comme référence centrale à l'urbanisation alentours.
- le travail sur les franges de l'urbanisation qui identifie que le bâti ne tourne plus le dos à la nature mais dialogue avec elle dans un rapport frontal valorisé et la mise en place de "milieux" se diffusant sur l'ensemble du territoire sans énoncer de thématiques précises.

La mise en œuvre de ces caractéristiques est explicitée dans le détail à la suite de ce rapport : chaque polarité ou zone de développement y est analysée livrant au Collège le condensé de ses appréciations et conclusions.





3.3 Recommandations en terme d'urbanisation

Qui dit pôle urbain (capacités économiques et d'habitat importantes) dit bonne accessibilité (tous modes confondus).

Les valeurs de centralités s'inscrivent dans une logique de système de mobilité structurante développée à des degrés divers.

Pour ce PACA, les bons développements aux bons endroits ont été identifiés, pour l'essentiel distribués et le Collège s'est prononcé sur leur bien-fondé.

Le Collège retient que le projet urbain global a hiérarchisé ces notions dans le sens livré ci-dessous :

- d'un pôle régional à St Genis moyennant une accessibilité ultra efficace avec une centralité nouvelle gravitant sur Porte de France élargie ;
- de pôles existants qui se décrivent en même temps comme moteur économique fort et image spécifique représentative forte de ce PACA - l'Aéroport de Cointrin et le CERN (1 et 2) ;
- de deux pôles majeurs d'activités économiques et/ou d'équipements publics révélés : ZIMEYSA (élargie), Porte de France (élargie) ;
- de l'ancrage d'un développement majeur de la façade Sud de l'Aéroport sur l'agglomération (incluant la tête GVA) ;
- d'un profil de pôle régional à Ferney, qui sera analysé dans sa potentialité et sa vocation définitives par le PACA parallèle Genève-Ferney-Gex ;
- des pôles secondaires : extension et densification à l'Est de St Genis, extension et densification de Prévessin-Moëns en lien avec Ferney-Voltaire ;
- des grappes bâties constituées en unités contenues et valorisées par le paysage alentours (bourgs du Piémont, villages viticoles, ...).

Chaque polarité ainsi caractérisée fait l'objet d'un approfondissement explicatif à la suite (voir chap. 3.3.2 : Polarités identifiées et caractérisées).

Evoluant au fil des horizons considérés, cet enchaînement de centralités gravite sur un anneau de distribution de TC combiné, inter-connecté au réseau existant du centre-ville, qui met en action, selon les projets, des mobilités aussi variées que train hyper-express CFF, RER, tram express, tram normal, bus express, bus, parkway, mobilité douce (MD) dans des temporalités diverses.

L'examen détaillé des propositions conduit à relever que certaines préconisations et réflexions vont imputer le Plan de synthèse et notifier les mesures de temporalité, de même qu'orienter les études complémentaires (variantes, suite d'investigations) nécessaires à l'assiette définitive des paramètres à retenir.

Ainsi le Plan de synthèse ou la suite du Plan de synthèse pourrait s'accompagner de fiches thématiques sous forme de "projet stratégique de développement (PSD) pour viser une opérationnalité phasée" relatives aux points développés de la table des matières du présent rapport.



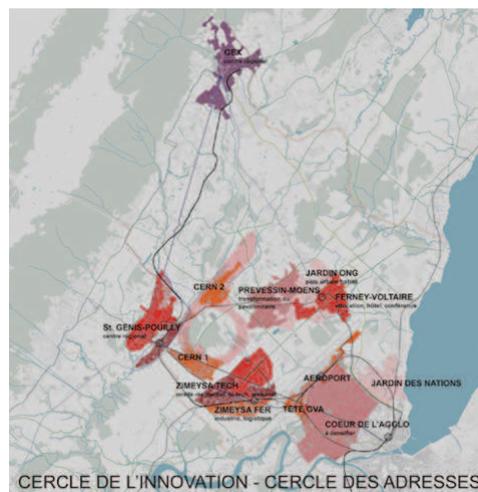
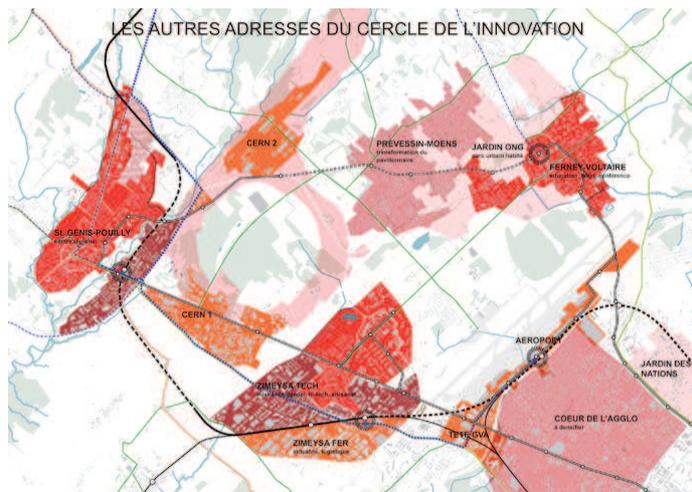
3.3.1 (Grands) projets

Selon les débats du Collège, le levier à une dynamique territoriale, essentiellement dans la partie française, passe certainement par un grand projet, un projet qui dépasse la courte vue. La nature de ce projet porteur est certainement encore à faire valoir et à fixer. Il s'agit de mettre en place une dynamique suffisamment efficace et attractive pour produire le bras de levier d'un mécanisme à forte inertie.

Chacun à leur manière, les trois projets situent déjà une démarche de "grand projet" porteur.

GGau : L'illustration de la complexité et de l'échelle des valeurs de transmission et d'entraînement des dynamiques de développement peut être représentée par le projet du cercle de l'innovation sur lequel s'inscrivent les secteurs de développement. Cette démarche de projet soutient en soi un grand projet aux composantes diversifiées qui peuvent également être amplifiées chacune selon une thématique particulière.

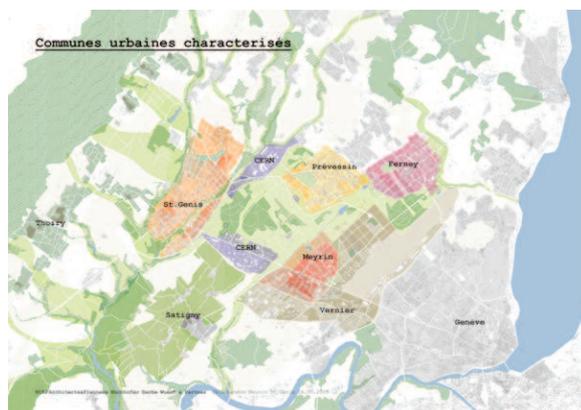
Le projet GGau cherche à mettre en place une identification d'adresses d'énergie suprarégionale et internationale qu'il estime pouvoir être portée par la dynamique particulière de la trilogie CERN-Aéroport-Organisations Internationales (ressource du PACA Genève-Ferney-Gex), ceci de manière à garantir une perspective internationale à haute valeur ajoutée aussi sur territoire français.



GGau

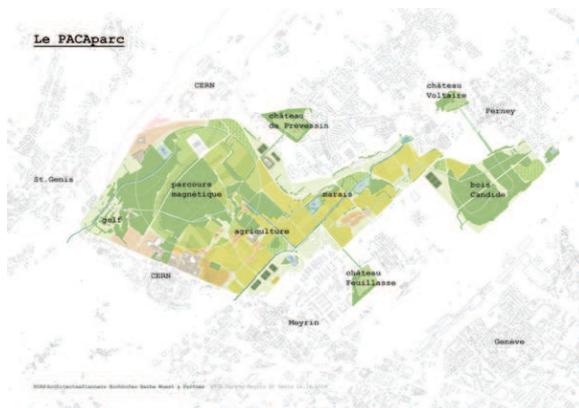
GGau

La condition première à cette dynamique, pour rappel, est de l'accompagner d'un système de mobilité en transports collectif ambitieux.



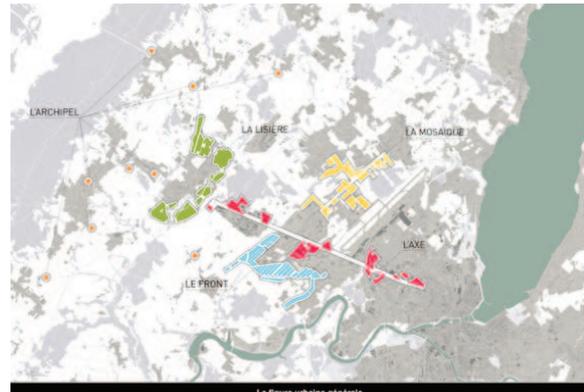
KCAP : Guidé par PACAparc, grand projet territorial fédérateur avec la caractérisation des entités urbaines qui le borde, le triangle vert fait état d'une foultitude de plus petits projets capables de prendre racine graduellement à partir de l'existant, et de se développer avec une immédiateté opérationnelle dont les autorités pourraient s'emparer rapidement, produisant ainsi un effet de logique d'engrenage facilité.

KCAP



K
C
A
P

OBRAS : Le paysage comme fondation et son intégration dans un concept de mobilité maillé induisant une amélioration qualitative et une réduction du temps de déplacement est un grand projet en soi qui mise avant tout sur la qualité et la diversité des milieux. L'attractivité naîtrait de ce "luxe" offert aux lieux de vie et de travail.



O
B
R
A
S

O
B
R
A
S

Sur la base des conceptions avancées par les équipes, le principe même des (grands) projets (ou projets porteurs) synthétise une volonté partagée du Collège qui recommande une vision ambitieuse. Reste à savoir quel principe pourra mettre en phase des attitudes aussi différentes :

- comme la modestie de tirer parti du statu quo en vue de la mise en place d'une stratégie de l'opérationnalité plus immédiatement applicable
- comme l'ambition supérieure du cercle de l'innovation (y.c. TC puissant) mis en action par les moteurs économiques représentés par la trilogie CERN-Aéroport-OI (Organisations Internationales), et initier d'eux-mêmes un développement sur la partie française
- si d'autres grandes thématiques porteuses complémentaires devaient encore être lancées et se rajouter au terreau fertile des conceptions proposées.

Le Plan de synthèse fera en sorte de donner des orientations à ce sujet et il convient de prendre déjà en compte que pour viser une opérationnalité effective sur la partie française, il y a lieu d'initier un projet d'envergure, d'intérêt régional et transfrontalier. Le passage de la concrétisation d'ordre stratégique à celle d'ordre projectuel sera une manière d'en venir à l'action et surtout de fédérer des opérateurs.



3.3.2 Polarités identifiées et caractérisées

a St Genis/Porte de France (élargie)

Avec la volonté économique d'endosser son rôle de pôle régional, l'indication très précise des trois études est de développer l'urbanité des zones de développement de St Genis sur la zone du croissant appuyé sur la RD 35 que constitue Porte de France, Nord/Porte de France et Technoparc, Est/Porte de France ; elle est aussi d'y associer la mise en place d'une interface modale d'importance régionale sur l'axe du TC dont l'emplacement doit être encore apprécié plus précisément du fait que chaque proposition diffère à ce sujet.

Il ne fait donc aucun doute que Porte de France élargie représente le potentiel concentré d'un maillage urbain propice à recevoir l'extension de développements mixtes de St Genis tournés vers Genève et qu'à terme cette couronne de fonctionnalités non cloisonnées (activités, habitat, services et équipements régionaux) fera partie intégrante de St Genis. L'intitulé de son adresse est identifié et validé par le Collège en tant que " St Genis et croissant de Porte de France ". Relevons la nécessité d'une réflexion globale sur le croissant en ayant conscience que l'effort de densification sur ce périmètre aura pour effet de « porter » l'arrivée du tram jusqu'au cœur de St Genis.

Le développement du pôle régional de St Genis prend clairement place entre la limite naturelle de l'Allondon au Nord et la zone en croissant au Sud. Quant à sa limite à l'ouest, le Collège comprend que le projet Grand-Pré (Badian, Technopolis) est déjà engagé. Par l'effet de son fort décentrement par rapport à l'interface de Porte de France, le bien-fondé du développement de ce secteur n'est pas souhaité par le Collège, mais il sera réévaluer dans les réflexions du Plan de synthèse.

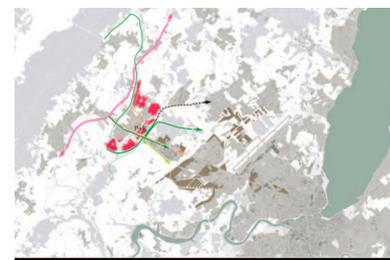


O
B
R
A
S

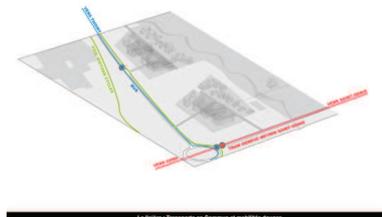


G
G
a
u

ST. GENIS. PORTE DE FRANCE



O
B
R
A
S



O
B
R
A
S



G
G
a
u

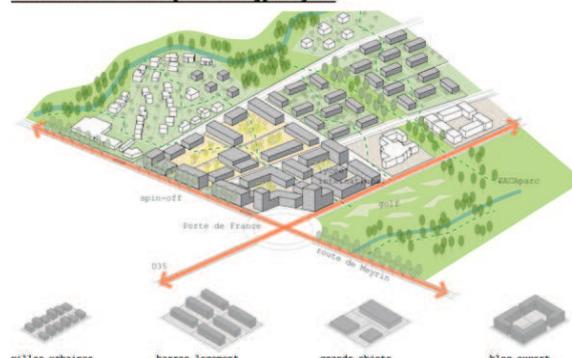
DÉVELOPPEMENT DE LA PORTE DE FRANCE, ORIENTÉ VERS GENÈVE



L'inscription des formes urbaines prenant possession de ce territoire varie d'une proposition à l'autre. Soit il s'agit d'un secteur fortement densifié avec emphase mixité/densification progressive à l'approche de l'interface, soit ce secteur admet, dans les préceptes d'OBRAS, un large espace tampon vert en regard de la RD 35 (2x 2 voies), ainsi que des couloirs verts transversaux se liant au Nant du Lion.



Axonométrie - exemples de typologies



K
C
A
P

K
C
A
P

En ce qui concerne le développement de la partie Est de St Genis, les propositions diffèrent quant à l'impact à lui donner et aux affectations proposées :

OBRAS complète la typologie de sa couronne d'activités en la faisant remonter en direction de l'Est ; KCAP l'identifie comme quartiers mixtes et d'habitation en l'étendant largement au-delà de la RD 35a, absorbant l'entité bâtie de Prégny; GGau ne lui donne pas de notables développements dans l'immédiat.

Le Collège retient et valide l'adéquation d'une implantation de quartiers mixtes et d'habitation sur la partie Est de St Genis ; la mesure de cette extension ne doit toutefois pas aller au-delà de la RD 35a; il retient également l'implantation des quelques poches complémentaires proposées au sud-ouest.

Ainsi le Collège valide la localisation du développement du pôle régional St Genis/Porte de France élargie confinée rigoureusement dans les limites décrites (cordon boisé de l'Allondon, la 2x2 voies / RD 35, à l'est limité par la RD 35a de manière à préserver l'entité de Prégny) livrant ainsi un large potentiel de développement qualificatif.

Dans ce contexte, le Plan de synthèse donnera l'appréciation des opportunités d'occupations diverses, notamment à l'éclairage des chiffres vérifiés et/ou recadrés, ainsi que la mesure de sa vitalité urbaine en regard de l'arrivée du tramway. Il appréciera aussi la complémentarité entre pôles régionaux (St Genis et Ferney-Voltaire), notamment quant à la localisation et la définition des divers équipements.



b CERN 1 (Meyrin) et CERN 2 (Prévessin-Moëns)

Le PACA Genève-Meyrin-St Genis identifie le CERN comme un moteur de forte dynamique économique urbaine au même titre que l'Aéroport et les projets de mobilités.

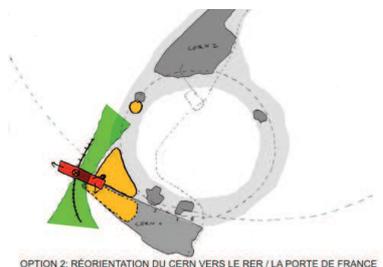
Il est effectif que le CERN, ces prochaines années, va amplifier ses échanges et le nombre de ses utilisateurs.

Ce dernier mène, en parallèle de la réflexion qui nous occupe, sa propre étude urbanistique de développement à ce sujet qu'il souhaite mettre en coordination avec le Projet d'agglomération en vue de l'élaboration d'un master plan interne.

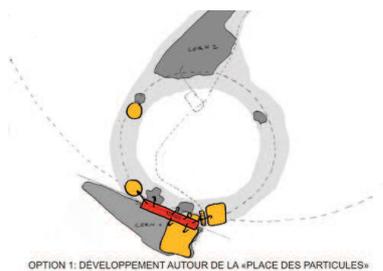
L'entité du CERN, comme celle de l'Aéroport de Cointrin, sont à la fois enclaves exemptes de perméabilité urbaine (car territoire sécurisé) et pourtant sources reconnues de développement économique à rayonnement tant local qu'international.

Dans une concertation interactive déjà entamée entre le PACA Genève-Meyrin-St Genis et le CERN et selon les objectifs d'échanges et de diffusion sur l'extérieur évoqués par ce dernier, la prise en compte des potentialités offertes par ces réflexions parallèles amène à créer le lien de cette entité avec l'urbanisation pressentie par les propositions des trois projets.

Les projets exposent deux variantes de développement :



- l'une portée par GGau sous forme d'une nouvelle porte d'accueil orientée sur Porte de France que le Collège recommande d'abandonner.



- l'autre, quelque peu similaire pour les trois projets non dans sa forme, mais dans son insertion, sous forme de points d'extension au-delà de l'axe du TC ou d'une plateforme d'accrochage amplifiée (GGau) sur l'axe du tramway, à les faveurs de principe du Collège.



- Cependant, le globe relevant lui-même d'une centralité, le développement du secteur reste réservé et s'opérera sous la direction du CERN.



K
C
A
P



O
B
R
A
S

Ces alternatives implantées au-delà de l'axe TC restent à évaluer et à confirmer avec le CERN pour le Plan de synthèse.



K
C
A
P

L'intérêt marqué d'intégrer le CERN 2 à la logique générale d'urbanisation et surtout à celle de rattachement au TC est perçu positivement par le Collège, par contre le secteur d'urbanisation (KCAP et GGau) qui s'avance au-delà de la RD 35 est impossible, car occupé par des expériences souterraines déjà lancées par le CERN.

Sur ce point, le Plan de synthèse intégrera les recommandations du Collège comme telles.

c ZIMEYSA (élargie)

Sur l'ensemble des projets, l'unanimité est faite sur l'attention de développement économique concentré sur les zones de ZIMEYSA élargie (= Meyrin/ZIMEYSA/ZIBAT/ZODIM, ZIRIAN).

Les propositions diffèrent évidemment sur la stratégie d'approche et sur le dosage des interventions.

Le grand potentiel de ce vaste secteur d'activités est puisé en premier lieu dans les importantes surfaces hypothéquées par le stationnement véhicules.

KCAP travaille sur la requalification de cette zone à partir du cœur du village poursuivant son développement (densification injectant de la mixité), ainsi que sur des plaques re-caractérisées. Cette tentative de "recoudre" le secteur de ZIMEYSA est favorablement accueillie par le Collège.



K
C
A
P



K
C
A
P

OBRAS cible également un épaississement de l'axe au cœur de Meyrin et une intervention en périphérie de toute la zone.

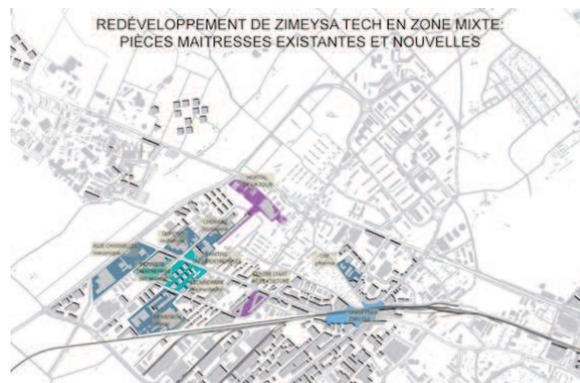


O
B
R
A
S



O
B
R
A
S

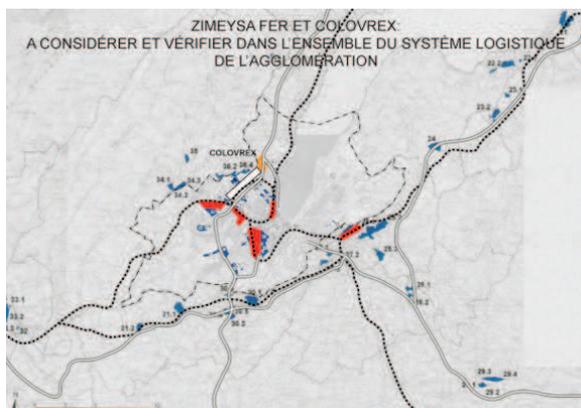
GGau distingue un secteur d'activités économiques à valeur ajoutée (ZIMEYSA TECH) agrémentée de lieux d'accueil et de développement pour des "pièces maîtresses" publiques (centre d'art, nouvelle centralité liée à l'interface multimodale ZIMEYSA, espace urbain) d'une zone d'activité à faible valeur ajoutée (ZIMEYSA FER/logistique : bonne accessibilité rail).



GGau

GGau

Il est intéressant de mettre en balance le poids "logistique" de ZIMEYSA FER et de Colovrex avec l'analyse proposée par cette équipe et portée en préliminaire sur l'ensemble du territoire genevois.



GGau

Cette problématique de l'agglomération reste à ce stade une question ouverte, car ne résolvant qu'une partie du thème. Elle peut éventuellement trouver un éclaircissement supplémentaire en fonction de l'approche du PACA Genève-Ferney-Gex.

Le Collège retient l'intérêt de l'approche d'une requalification générale du secteur à partir de la référence du cœur de village (Meyrin-Village) qu'il y a lieu ainsi de coupler avec la force requalifiée de l'image de GGau et la recommande selon les principes de densification, de transformation, de mixité développés au chap. 3.3.3/a : Renouvellement urbain / densification / requalification / extension - du présent rapport. Une approche identique peut être reproduite depuis le centre de Vernier.

La logique de complémentarité et de compatibilité entre activités du secteur doit rester au cœur des préoccupations de développement. Ainsi par exemple au plan de la compatibilité, ZIMEYSA élargie, à fonctionnalité industrielle, ne peut accueillir du logement.

Le Collège pense encore que ce périmètre industriel ne doit pas miser exagérément sur les activités à haute valeur ajoutée et doit chercher à valoriser également les activités du secondaire. Une organisation en verticalité (logistique au rez, fonctions à valeur ajoutée aux étages) laisse présupposer même d'un possible mixage d'activités à priori difficilement conciliables. De plus le tissu des activités peut s'enrichir de l'introduction, outre d'espaces publics, de fonctions de commerces et de services à l'intérieur même de la zone industrielle.

Le secteur de développement en frange Sud (OBRAS) est perçu positivement par le Collège pour autant que sa vocation de pur habitat soit abandonnée au profit d'une mixité accueillant des activités compatibles. Il pourrait être étendu en situation de façade longitudinale (le long des routes de Satigny et de Montfleury) afin d'absorber et d'intégrer les capacités de développement envisagées dans l'inventaire PPDE. Il doit cependant



être mis en équilibre avec l'ensemble des développements d'activités des environs (comme le site confirmé des Communs, comme Crotte-au-Loup dont la spécificité fonctionnelle doit rester pour l'heure encore ouverte, comme les Pétroliers à horizon plus lointain).

Le Collège, par contre, ne souscrit pas au développement s'étirant le long de la route de Mandement en direction de Satigny. En revanche, il relève l'intérêt de disposer de l'habitat en frange nord-ouest sans aller au-delà de l'axe routier.

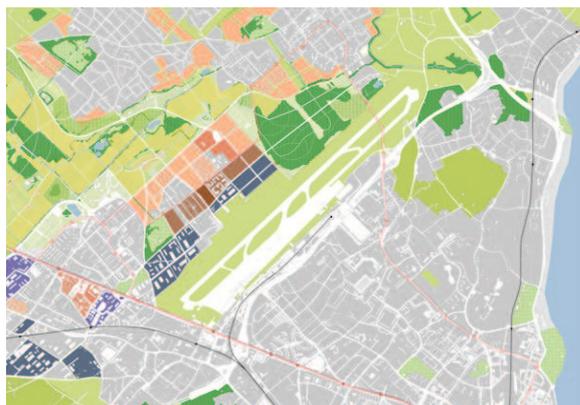
Le Plan de synthèse intégrera les différentes réponses des projets en fonction des appréciations et des recommandations du Collège ; de même, Vernier ne souhaitant pas valoriser outre mesure la fonctionnalité de ZIMEYSA FER (elle accepte difficilement le principe de mixité), il traitera sa mise en balance avec le secteur de Colovrex du PACA Genève-Ferney-Gex intégrée dans une vision d'ensemble à l'échelle d'agglomération. A cela s'ajoute la prise en compte nouvellement révélée au sein du Collège de la demi-jonction autoroutière de Vernier (Canada) qui permettrait notamment d'accéder à l'interface de l'Aéroport directement et qui pourrait positionner les secteurs de développement de ZIMEYSA élargie vers d'autres horizons.



d Aéroport Nord et Aéroport Sud / tête GVA

C'est dans l'appréhension de la localisation du développement aux environs immédiats de l'Aéroport que réside une des différences fondamentales entre projets.

Les uns (KCAP et OBRAS) mettent le poids sur un développement au Nord de l'Aéroport de manière à créer un lien définitif entre Meyrin et Ferney et absorbe en même temps l'urbanisation naissante de ce site.



K
C
A
P



O
B
R
A
S

L'un est composé en couches structurées et finement maillées faisant cadre au PACA parc, accueillant des affectations en relation aux contraintes isophones de l'Aéroport, l'autre en damiers larges irréguliers entremêlant bâti et nature. L'impact de ces projets caractérisés est clair. Ils véhiculent la volonté de transversalité directe entre Meyrin et Ferney et considère volontairement ce secteur comme réservoir important de surfaces de développement mixte, sans vouloir forcément établir de liens directs avec l'Aéroport (secteurs d'activités différenciés, secteur résidentiel).

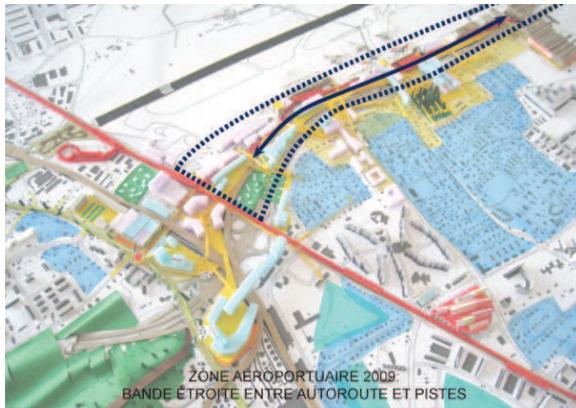
Le Collège, comme les équipes, s'accordent à penser que l'impact de l'Aéroport est à considérer comme un puissant déclencheur économique et sera à l'avenir appelé à jouer un rôle d'interface multimodale prépondérante d'agglomération. A terme, la gare de Cointrin ne devra plus être une impasse ferroviaire et devra être complétée par un raccordement avec la ligne CFF Lausanne-Genève.

A cet égard, l'équipe GGau, après avoir défendu le développement du secteur Nord dans son projet du 1er degré, l'abandonne au profit d'une structuration urbaine renforcée de l'Aéroport de Cointrin.

Les centralités urbaines du PACA organisées en anneau sont rattachées de manière directe à l'agglomération genevoise par un bouclage de TC (tram) accompagné hiérarchiquement par une ligne de RER qui se prolonge à l'Est pour rejoindre le CEVA par Cornavin.

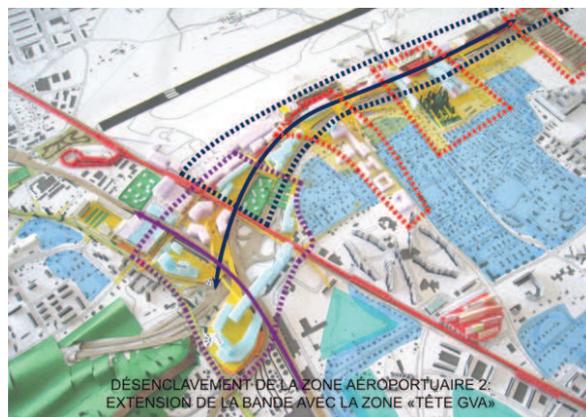
La montée en puissance de cette interface multimodale valorise fortement le statut de ce secteur Sud et crée une plus-value de différents ordres :

- résolution des lourds engorgements viaires aux passages des deux extrémités de l'Aéroport (connexion TC RER et tram)
- identification forte d'une gare au nord de Genève (gare du Pays de Gex ou gare du Nord de Genève)
- désenclavement de la zone périurbaine au-delà de l'Aéroport
- attractivité notamment pour activités à haute valeur ajoutée



L'équipe GGau souhaite remédier à l'isolement de la façade Sud de l'Aéroport produit par la césure forte des infrastructures routières. Le modèle du processus déjà engagé par Palexpo, c'est-à-dire jeter un pont au-dessus du réseau routier afin de gagner en surfaces de continuité urbaine et lier ponctuellement la zone aéroportuaire au centre-ville, se poursuit en trois endroits-clés :

G
G
a
u



- à l'emplacement de l'interface gare CFF, RER futur, tram futur, terminaux.
- à hauteur de Louis-Casai en référence à un axe d'importance.
- en direction de l'Ouest (zone des pétroliers) avec l'adresse Tête GVA, description d'une intervention de construction d'envergure en vue de fidéliser des programmes ambitieux tels que grands sièges sociaux.

Sur le long terme, le Collège convient que la manière de voir le défi de ce secteur d'Aéroport Sud incluant tête GVA tel une polarité formidable qui jette des têtes de pont sur Genève et dégage un potentiel de dynamique économique majeure est séduisante à plus d'un titre. Il peut y adhérer d'autant plus au sens que les acteurs de cette immense scène puissent aussi y trouver leur compte ; le Collège valide cette vision et précise que l'appellation de tête GVA au sens élargi regroupe le secteur de Blandonnet/Pré-Bois/frange de Cointrin ouest (à l'immédiateté de développement), le secteur de l'Etang (éventuellement promis à un développement mixte habitat / activités) et la zone des Pétroliers (identifiée peut-être à plus court terme que prévu comme potentiel de développement, notamment à fonctionnalité tertiaire). Le Plan de synthèse fera état des récentes études portant sur ce périmètre.

Il est vrai que cette démonstration censée donner une partie des clés de l'impulsion qu'il faut au développement du PACA relègue le développement d'Aéroport Nord en second plan.

D'une part, à l'éclairage des quantifications chiffrées (habitants, emplois additionnels) à redistribuer vraisemblablement à la baisse (en priorité pour les équipes qui localisent une forte extension mixte au Nord de l'Aéroport), d'autre part en regard du déploiement conséquent possible de la zone aéroportuaire Sud, le Collège s'interroge sur la réelle justification et l'intérêt du développement du secteur Nord, car il pourrait contribuer à l'affaiblissement de la dynamique potentielle d'Aéroport Sud. De plus, ajouté au réseau au réseau de mobilité, le Collège pense que son accessibilité s'avérerait difficile et onéreuse.

En contrebalancement et en constatant que les structures de l'Aéroport de Cointrin sont en limite de potentiel d'extension sur le territoire qui leur est dévolu, ne peut-on pas penser le secteur de l'Aéroport Nord comme un



secteur d'activités à réserver avant tout à l'extension de l'exploitation aéroportuaire en lien avec Cointrin (maintenance) ?

Et si les résultats des PACAs conjugués Genève-Meyrin-St Genis et Genève-Ferney-Gex devaient conclure à un développement très mesuré, voire au non-développement d'Aéroport Nord, ce qui par ailleurs conforterait la centralité de Meyrin, il y aurait lieu de réfléchir à une légère amplification du développement urbain en lisière de Gravière afin "d'étoffer" ce terminus du tram.

Le Plan de synthèse intégrera le développement de la façade Aéroport Sud (inclus tête GVA) avec ancrage sur Genève au droit d'axes ou lieux majeurs (après Palexpo, il s'agit de la gare de Cointrin, l'avenue Louis-Casaï, tête GVA) et, à l'éclairage complémentaire des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex, précisera la vocation du Nord de l'Aéroport.



e Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire

Les illustrations de ce chapitre donnent une vision couplée des entités de Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire.

En effet, bien que l'analyse puisse s'établir de façon individuelle, les projets livrent une attitude d'interdépendance marquée à des degrés divers pour chacune des entités. Leurs caractéristiques propres en sont cependant sauvegardées.

Prévessin-Moëns

Relevée comme une commune peu dense, mais attractive par le caractère d'habitat ouvert qu'elle véhicule, l'effort de la Commune de Prévessin-Moëns doit porter essentiellement sur une transformation et le remplissage mesuré et qualitatif des poches de son tissu pavillonnaire à vocation résidentielle et d'espaces publics en vue d'admettre une densité supérieure.



K
C
A
P

O
B
R
A
S

De même, les limites et la définition de son entité bâtie doivent absolument être contenues de manière claire et stricte.

Comme toutes les communes situées sur le pourtour de la référence verte intérieure (PACAparc, cœur vert, ...), elle en tirera profit tant sur le plan de son profil d'identification que sur le plan de son rattachement à un réseau promis à une cohérence nouvelle. Sa vocation est ainsi redéfinie et doit être confortée par les résultats du PACA Genève-Ferney-Gex.

Si le Collège se rallie à cette attractivité retrouvée de milieu homogène décrite ci-dessus et la recommande, il en est tout autrement de la perception qu'il a de l'amplification de la zone d'activités (OBRAS) en marge de la partie Sud, rattachée au projet de "mosaïque urbaine".

Ferney-Voltaire

Selon les projets, il semble bien que Ferney-Voltaire représente une capacité de pôle régional de par sa position stratégique rattachée à l'axe du PACA Genève-Ferney-Gex et de part sa situation de proximité de l'interface majeur de l'Aéroport de Cointrin.

De là peut découler effectivement un profil d'urbanité calqué sur les aspects de requalification urbaine déclinés tout au long de ce PACA et développant donc des valeurs de densification et de variétés typologiques, afin de confectionner un tissu propre à accueillir des activités économiques, des services et du logement inhérents à son rôle régional.



O
B
R
A
S

Les projets s'entendent à livrer une lecture assez interdépendante et complémentaire entre Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns, articulée autour d'une référence forte (Château de Ferney et son parc ONG - GGau) ou sur un fondu enchaîné tissulaire à la fonctionnalité plus ou moins diverse (KCAP, OBRAS).

Il incombe maintenant au PACA Genève-Ferney-Gex de confirmer ou d'infirmier ce profil et le réel poids économique que peut représenter une telle centralité ainsi que l'opportunité de sa situation, infléchie éventuellement encore par l'hypothèse de l'implantation d'une 3ème voie CFF sur le tracé de l'autoroute menant à l'Aéroport de Cointrin. A ce propos cette proposition (OBRAS) est intéressante dans l'optique de compléter éventuellement les infrastructures CFF par une ligne hyper-express s'insérant sur le tracé de l'autoroute Lausanne-Genève et reliée directement à la gare de Cointrin à l'horizon 2050 (voir aussi chap. 3.4 : Recommandations en terme de mobilité / Réseau TC principal à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du PACA).

Si, selon les experts de la spécialité au sein du Collège, ceci peut se justifier dans une vision d'ouverture et était avéré, il y aurait lieu d'étudier l'effet d'une éventuelle inflexion de ce tracé sur Ferney-Voltaire dans le but d'y placer une gare ; le poids régional de Ferney en serait largement valorisé.

Le Collège valide l'orientation résidentielle et la redensification du tissu pavillonnaire existant de Prévessin-Moëns, ainsi que le profil de pôle régional de Ferney. Une fois le PACA Genève-Ferney-Gex révélé, le Plan de synthèse aura charge de confirmer ces orientations et de préciser la configuration de la centralité de Ferney (vocation pressentie mixte activités / services / habitat), ainsi que l'articulation à opérer avec sa voisine.



3.3.3 Thèmes généraux

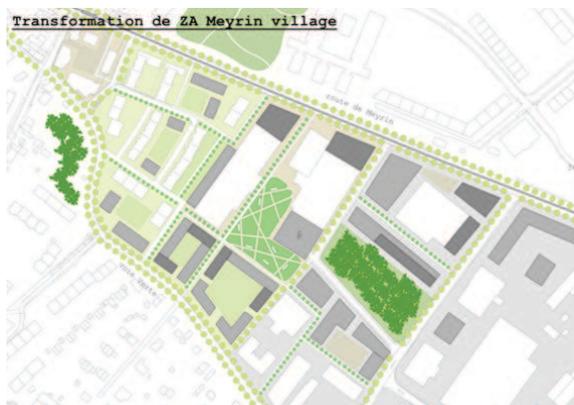
a Renouvellement urbain / densification / requalification / extension

Espaces publics et transformation / développement urbains

De façon globale, la réflexion portée sur le développement urbain fait en sorte de déployer une instrumentation urbaine architecturale usant de principes qualitatifs. Les valeurs de transformation ou/et de développement urbains sont accompagnées d'un travail en profondeur sur le tissu bâti renouvelé, requalifié ou nouveau incluant, outre l'identification de l'offre nécessaire ou souhaitée par quartier en matière d'équipements, de services, d'activités et de logement, l'assimilation indispensable d'un maillage d'espaces publics, véritables tissus de cohésion urbaine.

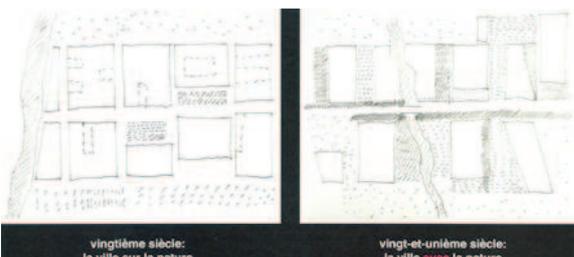


G
G
A
U



K
C
A
P

K
C
A
P



O
B
R
A
S

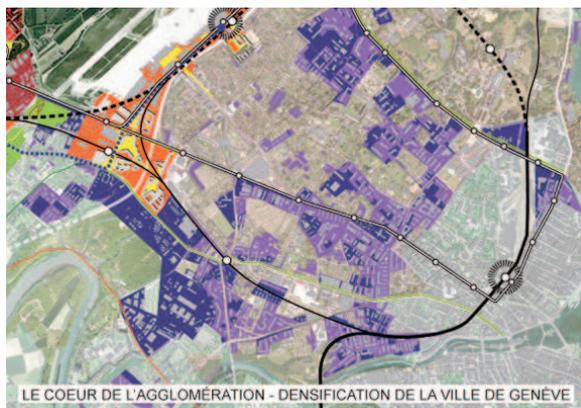
Participant activement à la qualification urbaine, une des tâches centrales du Projet d'agglomération, les espaces publics ont vocation de porosité libérant des parcours urbains maillés, de liaisons inter-quartiers évitant tout enclavement néfaste, de points d'accrochage de l'urbanisation aux TC structurants, de lieux d'identification des interfaces entre transport et urbanisation.

Les trois propositions font état d'une grande attention à ce sujet que le Collège recommande de reconduire pour le Plan de synthèse.



Rééquilibrage renouvellement / densification sur le centre-ville

Le projet GGau déploie une démonstration phasée très avancée et convaincante de cette application sur le parc immobilier en ville de Genève. La combinaison superposée entre la cartographie du potentiel de renouvellement et la maîtrise foncière publique (ou institutionnelle) de ce potentiel lui confère une opérationnalité intéressante, envisageable avec facilité si volonté.

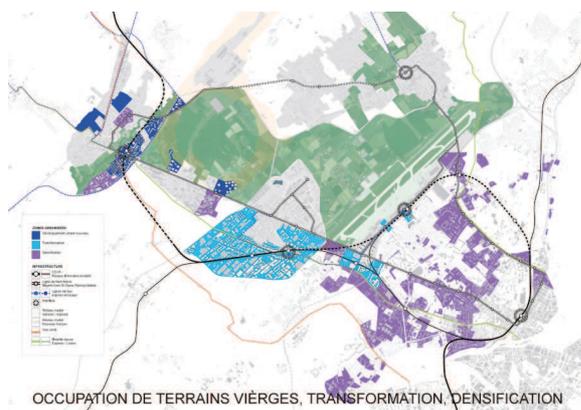


Le Collège recommande cette exploration prometteuse.

Le Plan de synthèse en collaboration avec les services cantonaux concernés s'appliquera à cristalliser l'envergure de cette démonstration en ville de Genève, où la matérialisation effective du principe doit encore se vérifier (vérification à la parcelle) et la transformation urbaine être axée sur les tissus à fort potentiel de densification et de renouvellement.

Principe de densification applicable à toutes zones confondues (requalification / renouvellement / extension)

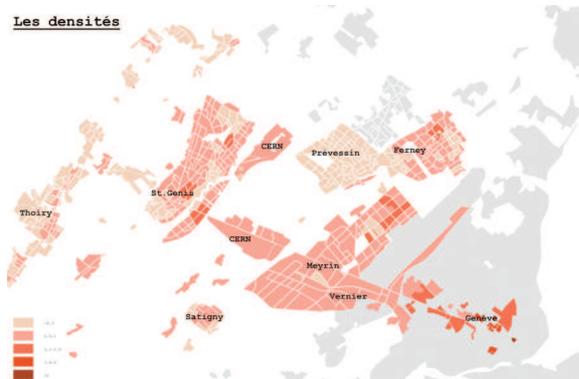
L'effort généralisé des équipes est porté en ce sens tant sur les secteurs de logement (faible et moyenne densité, du côté français comme du côté suisse) que ceux de services et d'activités. Il met en oeuvre des typologies (nouvelles) denses et mixtes de forme urbaine relative aux logiques de requalification et voit la densité et la mixité croître à l'approche des centralités et le long des axes forts.



Le projet le plus démonstratif à ce sujet (GGau), chiffres à l'appui, densifie des plaques urbaines de grande envergure, (ZIMEYSA élargie, Prévessin-Moëns, etc...) et cherche à limiter au maximum la consommation de nouvelles surfaces agricoles.



Les densités



K
C
A
P



O
B
R
A
S

Les approches des autres propositions s'inspirent des mêmes règles et principes : ainsi le projet de KCAP en faisant une application plus mesurée sur quelques plaques urbaines circonscrites ou le projet d'OBRAS agissant sur certaines requalifications urbaines très ponctuelles augurant certainement d'une meilleure épaisseur du tissu sans toutefois en apporter une démonstration détaillée.

Quelques solutionnements zoomés (forme urbaine) sont proposés très concrètement par les équipes.

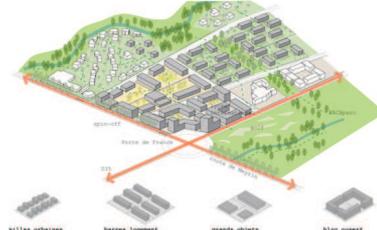


G
G
a
u



O
B
R
A
S

Axonométrie - exemples de typologies



K
C
A
P

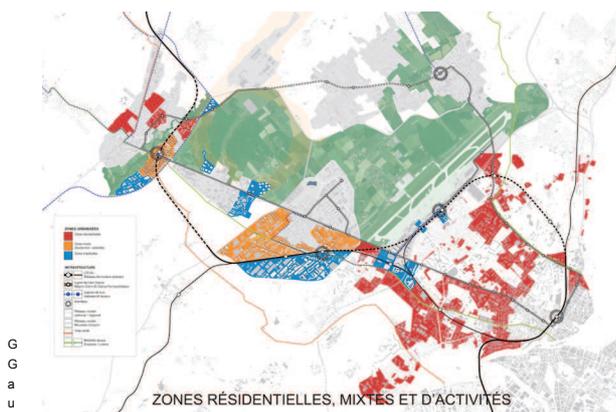
Le choix d'une attitude ou d'une autre sera dicté en fonction d'une limite éventuelle de mise à disposition de terres agricoles, ainsi que de la réévaluation chiffrée sur la base des PPDE.

Le Collège recommande ce principe de densification et de transformation que le Plan de synthèse reprendra.

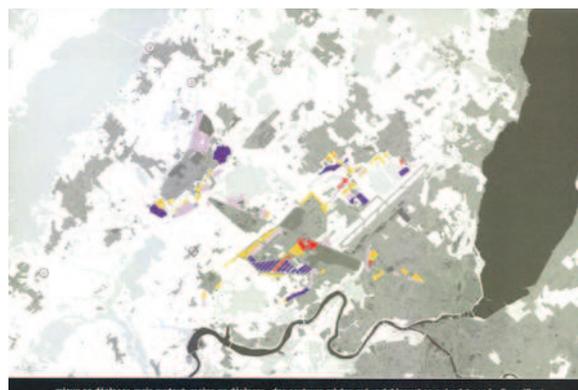


Principe de mixité applicable à des degrés divers à toutes zones confondues (requalification / renouvellement / extension)

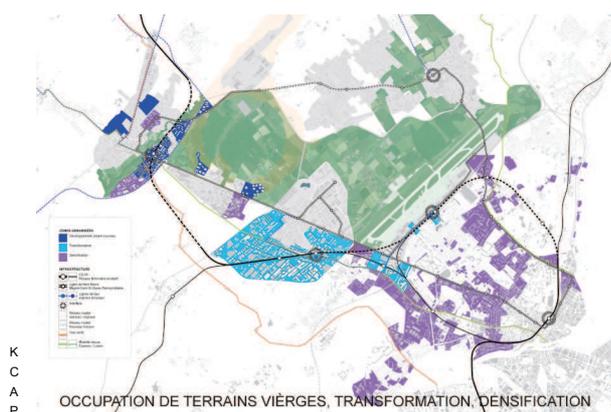
Afin de garantir une pluralité urbaine, source même de son attractivité et de son équilibre, d'après les études les plaques monofonctionnelles mutent pour favoriser une pluri-fonctionnalité compatible et valorisante.



G
G
a
u



O
B
R
A
S



K
C
A
P

Les tissus d'extension peuvent être assujettis aux mêmes règles et ne font pas exception.

De manière générale, les mixités se complexifient à l'approche des centralités comme le long des axes forts à des degrés divers suivant qu'elles se rattachent à des centralités simples ou à des centralités multipolaires, ces dernières majoritairement combinées avec une interface (inter-) modale forte, comme l'Aéroport de Cointrin et sa gare, la ZIMEYSA et son interface RER, la Porte de France et son interface (inter-) modale (tramway, RER).

Ces règles de mixité sont portées par les trois projets et le Collège reconduit cette vision pour le Plan de synthèse moyennant les approfondissements nécessaires à la compatibilité entre activités, à l'appréciation d'une gradation sectorielle, à leur complémentarité (tant sociale que professionnelle), ainsi qu'à l'évaluation du potentiel d'accueil d'activités différenciées (ZIMEYSA élargie, autres). L'on pense particulièrement au travail d'enrichissement porté sur les typologies, notamment les formes urbaines liées à l'habitat (côté ville / côté jardin), à éviter la mono-fonctionnalité et la ségrégation des fonctions, à la valorisation du couplage non seulement entre espaces publics et habitat, mais aussi avec insistance, entre espaces publics et activités.



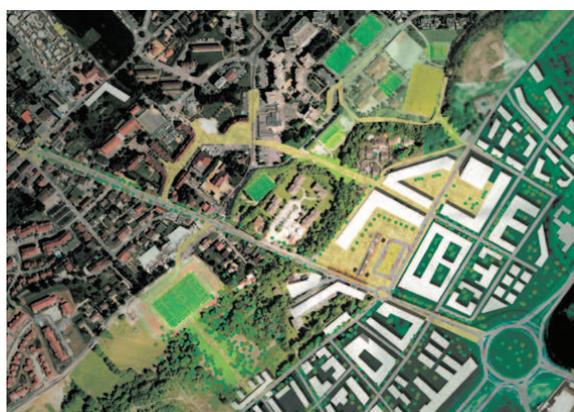
b Transitions ville/nature et limite urbaine

Le Collège souhaite que le traitement des franges urbaines soit inhérent au Plan de synthèse. Tant par la qualification des interventions nouvelles que par la requalification des interventions sur le tissu existant, elles doivent offrir une façade valorisée en regard du grand paysage (pas d'arrière, skyline, coutures inter-milieux, ...). La spécification du principe pourrait s'arrêter là ; cependant, à l'éclairage de l'approche d'OBRAS, elle appelle une réflexion supplémentaire.

Les projets de GGau et KCAP donnent aux zones de développement des limites franches et clairement contenues.



K
C
A
P



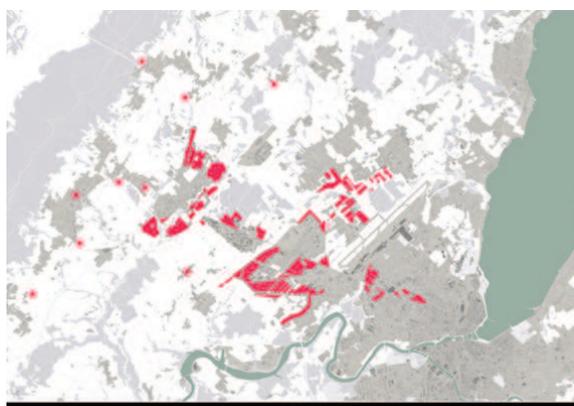
G
G
A
U

Le projet d'OBRAS apporte non seulement une prise de conscience plus fine de cette problématique, mais aussi une démonstration sur laquelle s'articule le fondement même de son projet. Cette zone franche constitutive de la façade de l'urbanisation est majoritairement implantée sur territoire agricole et conçue à neuf. Le caractère mêlé entre nature et bâti destiné à augmenter la qualité des lieux de vie et de travail est exacerbé.

Cette vision intéressante (avec présence du TC,...) sous-entend la mise en place de stratégies foncières fortes, de contrôles coordonnés sévères afin de préserver l'intérêt général avant tout et d'études complexes d'éventuel mode compensatoire sur les plus-values foncières.



O
B
R
A
S



O
B
R
A
S



Cette équipe prône l'idée de produire une nouvelle urbanité qualitative par les dynamiques d'entrelacement nature/bâti, augmente la "densification" en espaces de transition verts et magnifie spécifiquement le rapport avec le grand paysage. La démonstration d'application qui en est faite sur le présent PACA est toutefois opposable au fait qu'elle peut être grande consommatrice de territoire vierge, qu'elle propose un découpage dentelé, fragilisant ainsi une limite qui cherche à s'étirer au maximum et peut contribuer de ce fait, dans une contrepartie plus ambiguë, à la continuation d'une nouvelle forme d'étalement urbain. Par la forme urbaine qu'elle génère, elle peut être l'antithèse d'une ville "compacte".

Cette nouvelle manière de confectionner la ville est identifiée par le Collège plus comme une stratégie d'application ponctuelle à valeur d'expérimentation qu'il est difficile de généraliser à l'ensemble du territoire.



LA MOSAÏQUE

O
B
R
A
S

La notion nouvelle de "densification verte" (OBRAS) étroitement lié au bâti a un prix lié à la maîtrise de l'exploitation de ses surfaces (agriculture de proximité, espaces publics, plantations de diversification, plantages, ...), de leur entretien, à terme au renouvellement de leur vocation, au rapport volontairement amplifié nature/bâti qui peut aboutir à une perte d'identification à un lieu due à l'effet surexprimé de la discontinuité du tissu bâti.

A noter que la formalisation de langues urbaines étroites placées le long de certaines voiries (Satigny) ou de zone mosaïque (axe Meyrin-Ferney) induit obligatoirement la fragilisation du territoire agricole alentours en renvoyant celui-ci à sa réelle pérennité et n'est pas recommandée par le Collège.

Ainsi, selon les recommandations et la validation du Collège, le Plan de synthèse valorisera avant tout les perceptions franches des limites urbaines, mais pourra de cas en cas se référer aux valeurs d'imbrications alternées de bâti/nature d'OBRAS (couloirs verts sur Porte de France, ...).

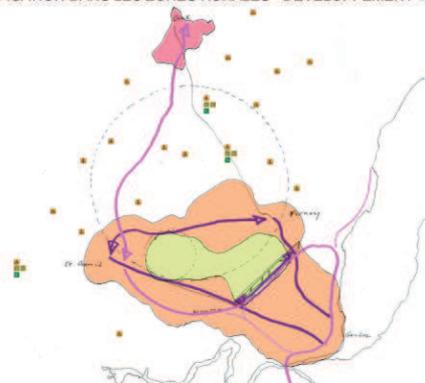


c Bourgs, villages et satellites

L'ensemble des bourgades, villages, zones d'activités isolées comme, sans être exhaustif, le centre commercial de Val Thoiry, Chouilly, Satigny (sauf pour OBRAS), Prégnin (sauf pour KCAP), Citadelle (pour GGau), hameaux piémontais et ruraux se prêtent à un développement modeste et contenu de façon à pouvoir les identifier comme entité "patrimoniale" ou caractérisée, repérable dans leur cadre vert qui tient compte des percées de corridors paysagers.

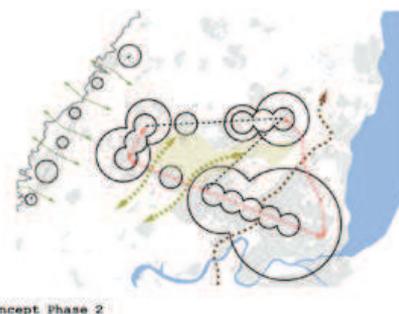
Ces entités spécifiques doivent répondre d'abord aux principes de densification portés sur le tissu existant et l'emprise bâtie actuelle (densifier le tissu existant et remplir les poches internes) avant de pouvoir imaginer disposer de terres agricoles supplémentaires.

DENSIFICATION DANS LES ZONES RURALES - DÉVELOPPEMENT «LIGHT»



GGau

Elles peuvent contribuer à promouvoir, à leur échelle, des niches d'activités spécifiques, non dénuée d'intérêts.



KCAP

A ce titre, le Collège reconnaît complètement l'intérêt de cette démarche et la valide. Il émet toutefois la réserve que, pour largement prévaloir au contexte de qualification proposé ci-dessus, la réactivation de la ligne de chemin de fer du Pied du Jura serait préjudiciable, car elle aurait certainement pour effet d'induire sur son tracé un développement qui déséquilibrerait rapidement le rapport entre surface bâtie et surface verte, évidemment au détriment de cette dernière.



OBRAS

De plus, son tracé reste excentré par rapport à nombre de micro-centralités piémontaises et ne dégage, sous cet angle de vue, pas l'intérêt en droit d'être attendu.

Cependant il y a lieu de confirmer ou d'infirmer ces aspects à l'éclairage des résultats du PACA parallèle Genève-Ferney-Gex.

Le Plan de synthèse s'attachera à considérer ces unités comme des entités "particulières" mises en valeur par leur écrin paysager.

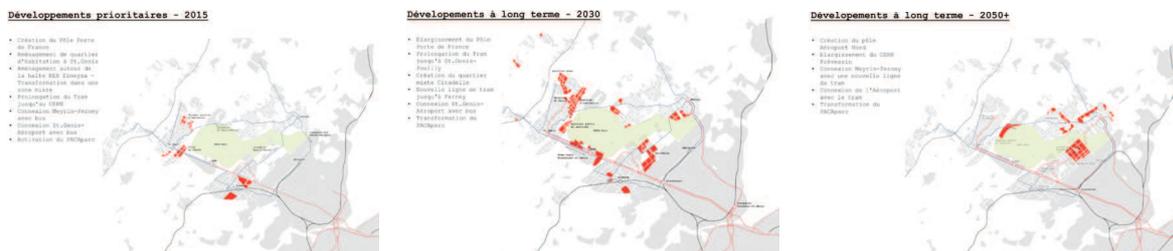
Avec la volonté de renforcer les polarités identifiées du PACA, le Piémont ne va pas croître partout dans les mêmes proportions ; or pour l'heure le SCOT a élaboré le principe d'équivalence de développement entre communes françaises ; les résultats du PACA doivent induire la mise en place d'une forme nouvelle de péréquation.



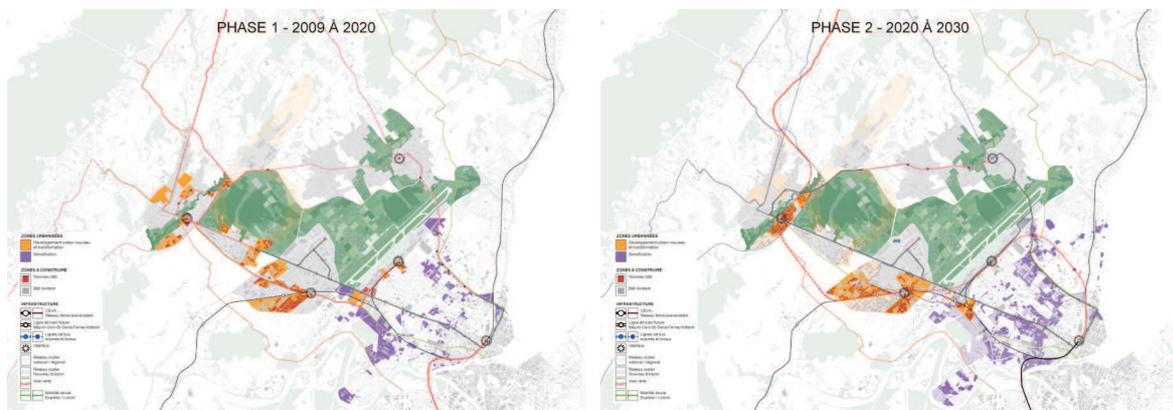
d Phasage du développement urbain

Les étapes prévisibles du développement du territoire du PACA Genève-Meyrin-St Genis devraient permettre d'anticiper de manière coordonnée à relativement long terme le développement de l'urbanisation, la préservation et la mise en valeur des terres agricoles et des paysages, ainsi que les investissements en matière d'infrastructures de transports.

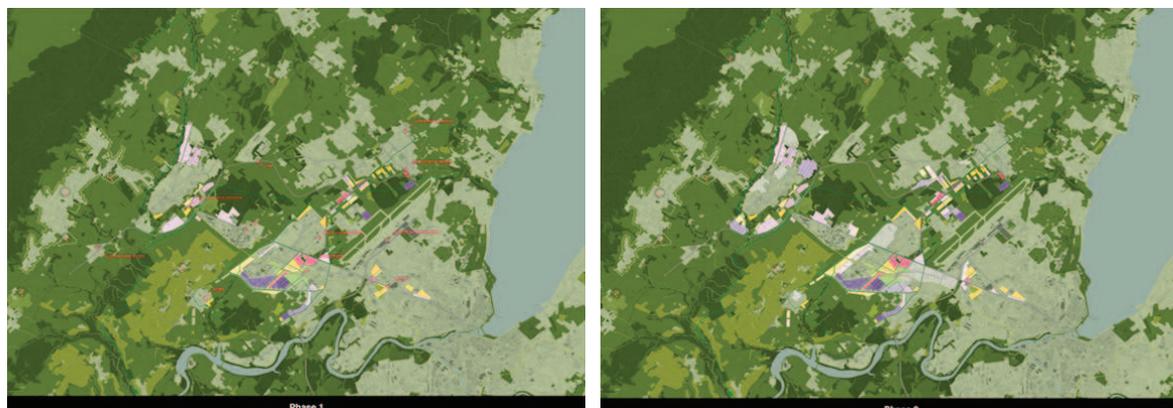
En terme d'étapes, les projets GGau et KCAP sont très explicites à ce sujet et prévoient clairement les sites d'intervention des différentes progressions accompagnées d'une logique de mise en place des interfaces et des tracés de mobilité de TC dont les modes sont destinés à évoluer en cours de développement : à ZIMEYSA élargie, St Genis/Porte de France élargie, St Genis secteur Est pour KCAP, et des développements additionnels encore plus différenciés pour GGau à tête GVA, CERN 1 et 2, Gare de Cointrin et ville de Genève.



K
C
A
P



G
G
a
u



O
B
R
A
S

Pour le reste une certaine indépendance est de mise, tout en prenant garde que des règles rigoureuses de préservation de l'ensemble du paysage puissent être mises en place rapidement et drastiquement.



Dans le but central du Projet d'agglomération en vue d'un rééquilibrage franco-suisse progressif, si l'on veut réaliser des logements sur territoire genevois et concrétiser l'implantation d'emplois (à valeur ajoutée) sur le territoire français, l'hypothèse avancée d'un transport collectif très performant (tram + RER) est confirmée par le Collège comme étant l'unique condition à cette concrétisation (voir aussi chap. 3.4 : Recommandations en terme de mobilité / Réseau TC à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du PACA) .

Le Plan de synthèse aura l'objectif d'engager la mise en place d'une vision échelonnée, de confirmer la temporalité du développement et sa mise en phase adéquate avec les infrastructures de TC envisagées, surtout en regard des mesures d'investissement économique, des configurations des réservations territoriales et des modes opératoires qu'elles préfigurent.

Cette réflexion devra parallèlement examiner les conditions nécessaires à la mise en œuvre du projet retenu ou recomposé dans la longue durée pour répondre à l'objectif central du Projet d'agglomération d'un rééquilibrage franco-suisse progressif.

Pour atteindre les objectifs définis, le Plan de synthèse pourra lister les mesures essentielles à prendre, ainsi que leur degré d'urgence. Ceci permettra d'orienter les communes vers une opérationnalité concrète plus immédiate.



3.4 Recommandations en terme de mobilité

En préambule : l'idée du tram/train et sa justification, lancée lors des débats du Collège de l'Atelier précédent, a été analysé par une équipe. Le résultat de ces réflexions est consigné en annexe (Synthèse de l'étude sur le tram/train-Metron de l'équipe GGau) et il apporte la conclusion que le tram/train n'est pas adapté dans un système clairement hiérarchisé des transports sur rail qui distingue le "light rail" (tram, desserte urbaine) et le "heavy rail" (chemin de fer, liaisons régionales).

Réseaux d'infrastructures de transports

Le système global de mobilité comprend l'ensemble des moyens de transports (publics et privés) et des échelles (d'agglomération à locale) et constitue un levier important de l'action publique en faveur du développement durable. Les différents modes, du point de vue des infrastructures et de leur exploitation, sont développés ci-après.



TRANSPORTS - LES ENJEUX

Il s'agit d'abord de connecter le territoire du PACA avec l'extérieur, puis ensuite d'articuler différentes échelles d'infrastructures de transports à l'intérieur du PACA pour satisfaire les besoins de tous les usagers (produits de "confection" et non du "sur mesure"). La facilité d'accès aux TC (transports collectifs) pour les usagers doit être au centre des préoccupations et devrait par principe couvrir l'ensemble du territoire. Les usagers qui ne pourraient bénéficier d'un tel service (trop faible densité, dispersion aléatoire de l'habitat) doivent être incités à utiliser les TC (à la meilleure proximité possible du domicile) ou se rabattre sur les TC dans des P+R localisés sur les axes forts des TC (train et tram).

Le réseau des infrastructures de transports collectifs (TC) doit favoriser le plus possible l'usage de ce mode de transport et doit être parfaitement coordonné avec le réseau principal des voiries et les principes de gestion des trafics individuels motorisés. Le réseau des TC doit aller en direction de l'urbanisation et, en périphérie surtout, l'urbanisation en direction des réseaux TC.

Réseau TC principal à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du PACA

Au-delà de l'Aéroport et de Meyrin, une des caractéristiques du territoire du PACA Genève-Meyrin-St Genis est celle d'une urbanisation diffuse, éclatée. La prise en compte d'un territoire de ce type au plan des déplacements doit forcément mettre en œuvre tous les registres modaux dans un rapport très précis de complémentarités et de hiérarchies en dialogue avec les structures territoriales : diversité et attractivité de



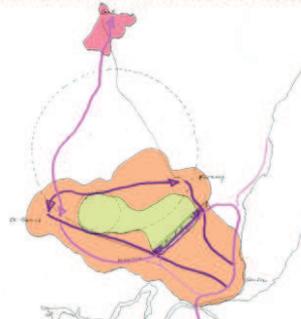
l'offre en mobilité avec assurance d'un territoire innervé bien au-delà des centralités (voir chap. 3.3.3/c : Bourgs, villages et satellites).

A l'échelle métropolitaine, les dispositifs du train et du tram ne doivent pas être opposés, mais bien se compléter et fonder une combinaison complémentaire, liaisons rapides à très forte capacité pour le train, desserte urbaine fine de haut niveau pour le tram.

RESEAU TC PUISSANT POUR LE SECTEUR (RER ET TRAM)



(2) CERCLE DE L'INNOVATION - CRÉATION DES ADRESSES AUTOUR LES TC

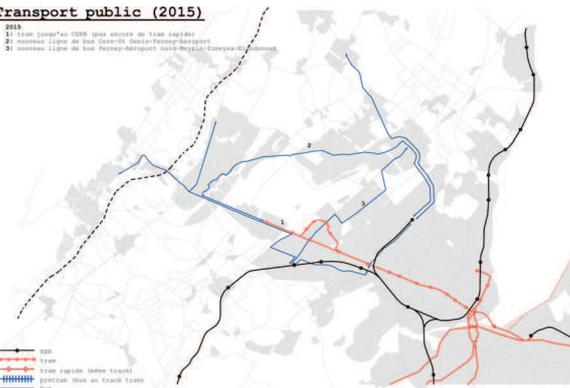


G
G
a
u

G
G
a
u

Transport public (2015)

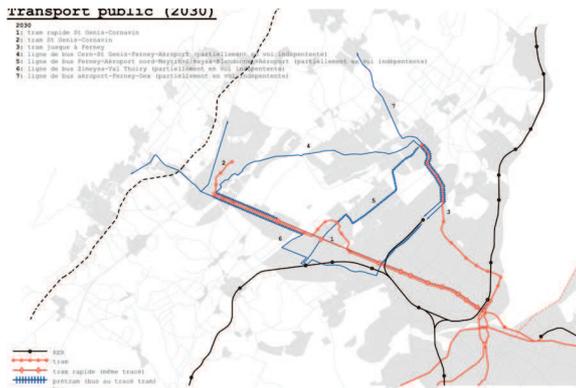
- 2015
- 1) tram longifère CBSD (sans accès de tram rapide)
- 2) nouvelle ligne de bus Caux-St Genis-Perrey-Berthoz
- 3) nouvelle ligne de bus Perrey-Aéroport nord-Weyssolles-Berthoz



K
C
A
P

Transport public (2050)

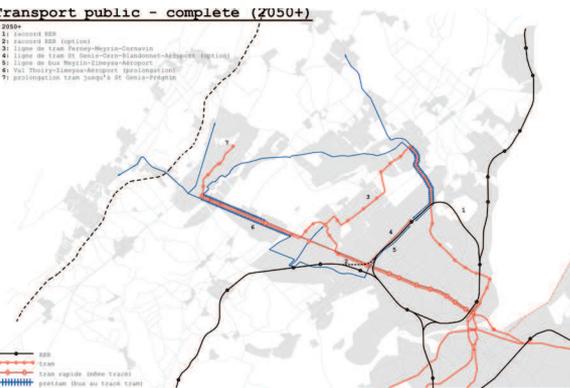
- 2050
- 1) tram rapide St Genis-Corbas
- 2) tram de St Genis-Corbas
- 3) tram longifère à Perrey
- 4) ligne de bus Caux-St Genis-Perrey-Berthoz (partiellement ou totalement)
- 5) ligne de bus Perrey-Aéroport nord-Weyssolles-Berthoz-Aéroport (partiellement ou totalement)
- 6) ligne de bus Longifère-Valley (partiellement ou totalement)
- 7) ligne de bus Aéroport-Perrey-Gen (partiellement ou totalement)



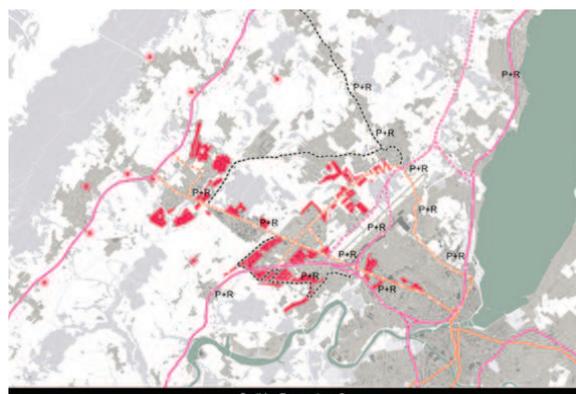
K
C
A
P

Transport public - complete (2050+)

- 2050+
- 1) accès RER
- 2) accès RER (gare)
- 3) ligne de tram Perrey-Meyrin-Corbas
- 4) ligne de tram de Weyssolles-Berthoz-Aéroport (partiel)
- 5) ligne de bus Meyrin-Lancy-Aéroport
- 6) bus Thoiry/Lancy/Berthoz (partiel)
- 7) prolongement tram longifère St Genis-Perrey



K
C
A
P



O
B
R
A
S

Le Collège s'accorde à dire que pour donner une impulsion générale suffisante au développement côté français, seul l'infrastructure d'un réseau de TC puissant couplé à une urbanisation cohérente peut y parvenir. Il s'agit bien d'envisager un réseau structurant fort qui puisse faire basculer le rapport modal en faveur des TC par des gains de temps de parcours très importants. Ce réseau fort doit bien entendu se compléter d'un maillage plus fin, de mobilité complémentaire (réseaux bus urbains et régionaux de rabattement, accès à pied, rabattement par vélos, P+R).



De même, le pôle régional de St Genis, pour avoir une chance de présenter un profil définitivement attractif au-delà de son propre voisinage et englober un intérêt d'agglomération, doit être dynamisé par une structure de transport public efficace.

En tant que vision de projet la plus aboutie à l'échelle tant d'agglomération que régionale (le Collège dixit), la configuration d'une chaîne de polarités urbaines organisée en anneau réalisant son accrochage à l'interface de Cointrin est soumise maintenant à la confrontation du choix de l'infrastructure de transport collectif adéquat, aidé par la consolidation apportée à ce propos par le PACA Genève-Ferney-Gex. Pour ce PACA, il semble qu'une desserte TC en anneau telle que proposée dans l'image générale de liaisons des polarités greffées sur la grande interface de l'Aéroport Sud (Cointrin) est, selon le Collège, d'une adéquation optimale.

Pour l'organisation urbaine en ring, les propositions mettent en évidence que le développement du réseau TC doit être envisagé sous l'angle des usages à plusieurs échelles de lecture (métropolitaine à locale).

Le tram en cours de réalisation tiré jusqu'au cœur de St Genis, puis à l'Est de la localité (carrefour des Hautains), ne fait plus de doute (voir chap. 3.3 : Recommandations en terme d'urbanisation) et le Collège le confirme.

Afin de répondre à la problématique de la vitesse commerciale du tram sur une distance aussi longue (Cornavin-St Genis et au-delà, plus de 10 km), KCAP propose de gérer sur la même ligne un tram standard (omnibus) et un tram express (même itinéraire, moins de haltes, à l'exemple du Forchbahn à Zürich ou d'un autre cas récent à Lyon). Cependant, cette double forme d'exploitation pose des exigences très contraignantes de respect des horaires, sur un tronç commun limité pour éviter de doubler les infrastructures et s'avère après les premières vérifications des spécialistes totalement inappropriée dans le contexte.

Par le biais d'une démonstration très étayée et dans le contexte d'activation de pôles urbains régionaux équilibrés, GGau estime, lui, totalement approprié de mettre en place un RER liant à terme Gex au CEVA en passant par l'Aéroport de Cointrin avec un bouclage en forme de S, reliant ainsi le Pays de Gex à la Haute-Savoie (80% des frontaliers vivent en Haute-Savoie). Ce "heavy rail" à horizon 2030 est la clé qui puisse renverser la part modale en faveur des TC par des liaisons très rapides dans l'agglomération, ainsi que le complément adéquat au light rail (tram) pour opérer le basculement vers une forte attractivité, la logique de desserte régionale (RER⇒40 km/h) complétant ainsi celle de desserte urbaine (tram⇒22 km/h).

Il est évident que le projet GGau jouit d'un élargissement profitable de sa vision, puisque cette équipe développe en parallèle une réflexion PACA Genève-Ferney-Gex. Elle travaille donc avec une logique du territoire qui intègre les éléments à plus grande échelle encore, et profitant des imputs complémentaires, donne au projet une cohérence globale au-delà du PACA Genève-Meyrin-St Genis.

Aussi le fait de vérifier l'importance régionale de Gex apporte peut-être la justification nécessaire à long terme de l'équipement d'un RER rattachant les pôles régionaux du périmètre : le trajet serait définitivement trop long pour se satisfaire du tram ou du bus. Il s'agit cependant d'investissements très lourds, surtout en milieu urbain (dénivelés pour croisements, tunnels). Entre Gex et St Genis, un tracé existe et pourrait être adapté à moindre frais. Ces investissements ne se justifieraient que par une politique très active de redéploiement de l'urbanisation sur les haltes.

Sur ce point, le Plan de synthèse pourra s'enrichir de la vision de cohérence portée sur les 2 PACAs et apportera en outre une considération d'ensemble d'un RER relié à celui de la rive opposée (CEVA).



La combinaison de TC très complémentaires (RER ≠ tram) a l'avantage de rendre la hiérarchie des interfaces, le degré de leur intermodalité, l'interactivité structurante entre interfaces et centralités urbaines en rapport à leur dynamique de déploiement beaucoup plus clair.

Pour ce PACA dans le respect du rééquilibrage du socle "économique" du Projet d'agglomération, il est vrai que l'enjeu d'un RER jusqu'à Gex est de taille, mais aussi perçu comme étant la seule possibilité de renverser le cours des choses et établir une force suffisante à la réelle prise de rôle des centralités régionales sur ce territoire. Il y a lieu également de tenir compte de la notion de rentabilité socio-économique d'un RER jusqu'à Gex (localisation du tracé, nombres de haltes, potentiel de rabattement et de développement urbain lié à cette infrastructure).

L'investigation sur la faisabilité technique du type adéquat de TC performant a depuis été affinée et examinée par le Service de la mobilité de l'Etat de Genève. Ses conclusions livrent qu'à l'instar du tram-train, le système mixte tram express superposé à la ligne du tram standard n'est dans le contexte pas viable. La fragilisation extrême du réseau en cas de problèmes (et ces problèmes ne sont pas rares) reste l'argument majeur à l'abandon de ce système. En conclusion, la complémentarité du réseau de tram (TC de type léger) doit se jouer par l'apport d'un TC de type lourd, de type ferré (RER).

L'angle des temporalités et des investissements financiers (échelonnés) des TC combinés sera apprécié par le Plan de synthèse en collaboration avec les services des collectivités concernées (Etat de Genève, CCPG, Communes).

L'idée de l'organisation urbaine de ce PACA en anneau induit que les liaisons transversales (axe Meyrin-Ferney) sont remplacées par des "bouclages" de transports collectifs. (voir chap. 3.3.2/a : St Genis/Porte de France (élargie) et 3.3.2/d : Aéroport Nord et Aéroport Sud / tête GVA).

Pour ce qui est de la ligne du Pied du Jura, elle n'est en définitive réactivée que par le projet OBRAS, en tant que ligne rurale, qui souhaiterait l'inscrire dans une charge générale d'investissements ferroviaire mesurée en la rattachant à la logique du développement d'un maillage fin, toutes mobilités confondues (TC/MD).

Pour les autres propositions, la réhabilitation de la ligne du Pied du Jura constituerait certainement un surinvestissement de moyen de transport et cet effort n'est pas souhaitable du fait qu'elle guiderait un développement de l'urbanisation du Pied du Jura outre mesure et compromettrait la morphologie alternée entre entités bâties et zones de continuités vertes indispensables. (voir chap. 3.3.3/c : Bourgs, villages et satellites). Pourtant l'intérêt d'une connexion de la ligne ferroviaire du Piémont avec le TC (éventuellement dans un phasage plus lointain) doit être évalué; les résultats du PACA Genève-Ferney-Gex compléteront les arguments de compréhension du statut de la ligne du Pied du Jura.

Le Collège retient en partie l'idée (OBRAS) de bouclage ferroviaire passant par la gare de l'Aéroport et Ferney-Voltaire; par contre, au lieu de suivre l'autoroute vers un raccordement inconnu, le tracé pourrait se raccorder sur la ligne Lausanne-Genève vers l'échangeur du Vengeron.



C'est un tracé alternatif à celui passant par les Nations qui a le désavantage d'une allonge de parcours, mais l'immense avantage d'une gare pour le centre régional de Ferney-Voltaire. D'autre part, le tracé de Ferney-Voltaire en direction du Vengeron pourrait être à ciel ouvert et en tranchée couverte. Selon le Collège, une nouvelle voie de chemin de fer le long de l'autoroute pourrait correspondre à une nouvelle transversale très rapide Intercity. Cette idée s'enrichit des réflexions déjà abordées au chapitre 3.3.2/e : Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire.

Avec l'appui de spécialistes en la matière, le Plan de synthèse s'engagera à la mise en place d'une vision à long terme et d'une mise œuvre par étape (par exemple à court terme : desserte bus avec rabattement sur le tram, à moyen terme : BHNS, et à long terme : RER).

Principe d'accompagnement des lignes de bus :

Dans ce PACA, les lignes de bus sont destinées à remplir 2 fonctions d'accompagnement :

La première : mesure provisoire palliative limitée dans le temps liée au phasage des étapes de développement vers le tram et le RER. Les lignes d'accompagnement créent l'équilibre de fonctionnement du système de transports en attendant l'équipement TC définitif projeté.

La deuxième : fonction de desserte du territoire du PACA, mesure générale de compléments aux axes forts (tram), sous forme de lignes de liaisons vers les centres régionaux et les polarités (emplois, équipements), ainsi que jusqu'aux interfaces principaux.

Il en est ainsi des quartiers excentrés par rapport aux axes principaux, des villages du Pied du Jura, du Centre commercial du Val Thoiry, etc.

Pour ce qui est de la première mesure qui permet d'inscrire le projet de mobilité dans une temporalité opérationnelle, il est intéressant de remarquer le projet (KCAP) propose des lignes de bus précédant le développement du tram (pré-tram) sur les tronçons diffus de Meyrin/Porte de France, Blandonnet/Cointrin, Ferney/Meyrin, Ferney/Cointrin, tandis que le projet GGau met en place sur la voie verte une ligne de bus express intérimaire reliant Gex/St Genis/Porte de France, Meyrin/ZIMEYSA/Cointrin précédant l'équipement du RER, afin d'offrir déjà un TC aux connexions attractives et rapides.

L'évolutivité des dessertes TC du PACA devant être prise en compte, le Collège souscrit à l'inscription de dessertes de bus efficaces avec rabattement sur le tram à court terme (voire sur le train), d'un BHNS à moyen terme et du RER à long terme et soutient le bus accéléré (=bus express RER) depuis le Pays gessien à l'agglomération ; il reconduit l'exploration de ces différentes applications au Plan de synthèse.

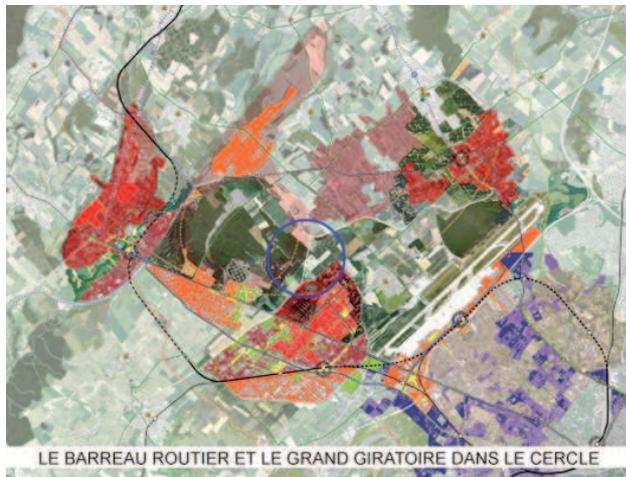
Viaire

Malgré un déploiement actuel déjà assez généreux, le réseau viaire qui distribue la partie française et établit ses connexions au territoire suisse souffre d'engorgements significatifs aux heures de pointe.

Sur côté suisse, les deux goulets que constituent les voies situées aux extrémités Nord-Est et Sud-Ouest de l'Aéroport génèrent le même effet.



Avec la condition de la mise en place d'une infrastructure de TC performant, l'attitude des mandataires à propos du système viaire donne les résultats suivants :



G
G
a
u

aucun ne développe de maillage routier significatif supplémentaire, ni de classement supérieur routier des routes existantes, si ce n'est l'irrigation viaire des nouveaux quartiers et si ce n'est la transversale drainant l'équipement éventuel de la zone Aéroport-Nord (Citadelle : KCAP et OBRAS) encore à étudier, ainsi que le barreau supplémentaire liant le RD 35 et Meyrin au lieu-dit les Vernes (GGau) qui propose ainsi une connexion multidirectionnelle centrale efficace. Ceci permet de supprimer totalement le trafic TIM sur la route tangentielle Meyrin-Ferney au profit de sa transformation en Voie verte intégrant une ligne de bus en accord avec

l'abandon par cette équipe de tout développement en cette zone.

Le Collège porte grand intérêt à la formule du parkway (OBRAS : voie large qui intègre plusieurs modes de déplacement en site propre : BHNS, MD, ...) et la valide ; il souscrit également à l'intérêt de la création du barreau entre la RD 35 et Meyrin moyennant l'étude de l'effet de ce barreau (flux capté / flux généré) et émet qu'il y a lieu de vérifier la pertinence de sa localisation fine, ainsi que sa faisabilité technique et environnementale.

La liaison routière (RD 35) entre St Genis et Ferney doit encore asseoir son statut parkway en accord avec le PACA Genève-Ferney-Gex.

Le Collège recommande que le réseau principal des voiries et les principes de gestion des trafics individuels motorisés (TIM) soient bien coordonnés avec le schéma des transports publics et, mis à part l'intégration du barreau supplémentaire Prévessin-Meyrin auquel il peut adhérer après vérification ; il soutient le statu quo du réseau viaire général sous réserve des questions ouvertes liées d'une part à la transversale Ferney-Meyrin en attente des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex et d'autre part, à l'éclairage du récent Atelier, à la considération de la demi-jonction autoroutière de Vernier (Canada), car cette dernière permettrait d'accéder à l'interface de l'Aéroport directement et d'autre part elle profile les secteurs de développement alentours vers d'autres perspectives.

Le Plan de synthèse s'appliquera à ces considérations.

P+R (park and ride) et B+R (bike and ride)

Les P+R plutôt qu'approfondis ont été évoqués par les études comme partie intégrante de l'équilibre du concept de mobilité.

Composante indiscutable de la "chaîne" de mobilité, il convient de les localiser adéquatement (intermodalité entre TC et MD), le plus proche possible du domicile, de manière à minimiser le trajet en voiture et maximiser le trajet en TC, alors que la tendance actuelle est de les construire aux portes de la ville, lieu des premières congestions importantes.



Ceci est un élément que le Plan de synthèse évaluera de façon plus aboutie en regard des valeurs accordées aux différentes interfaces, notamment en précisant schématiquement, outre leur localisation, une hiérarchie sur l'ensemble des PACAs St Genis et Ferney (vocation à définir : P + R de dissuasion).

La réflexion sur les B+R dont l'ampleur va croissant en contexte d'urbanisation doit lui être associée.

La mobilité douce

Dans le périmètre périurbain au-delà de l'Aéroport en direction du Jura, l'interrelation nature et bâti se veut forte et valorisée par les projets.

La connexion de l'un des aspects à l'autre s'accompagne d'une réflexion approfondie sur les déplacements en mode doux, en superposition aux réseaux rationnels et structurants des TC et des routes.

Il s'agit de tisser une maille bien innervée prenant appui principalement sur le réseau viaire tant dans l'environnement d'espaces ouverts que dans celui d'espaces bâtis/espaces publics. Cet entrelacement permet une perception accrue de la qualité de vie.

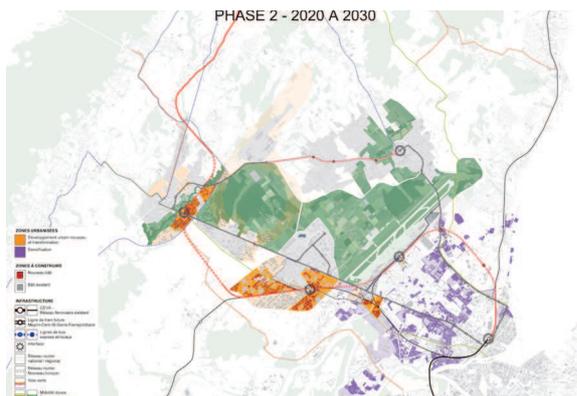
La mise à disposition d'un tel réseau développe une notion essentielle : l'attractivité de se déplacer d'un lieu vers l'autre par ses propres moyens dans un cadre adapté, convivial, sécurisé.

L'usage des voies de mobilité douce est multiple : de déplacements pendulaires aux déplacements de loisirs, en passant par les déplacements inhérents à toute vie sociale, active.

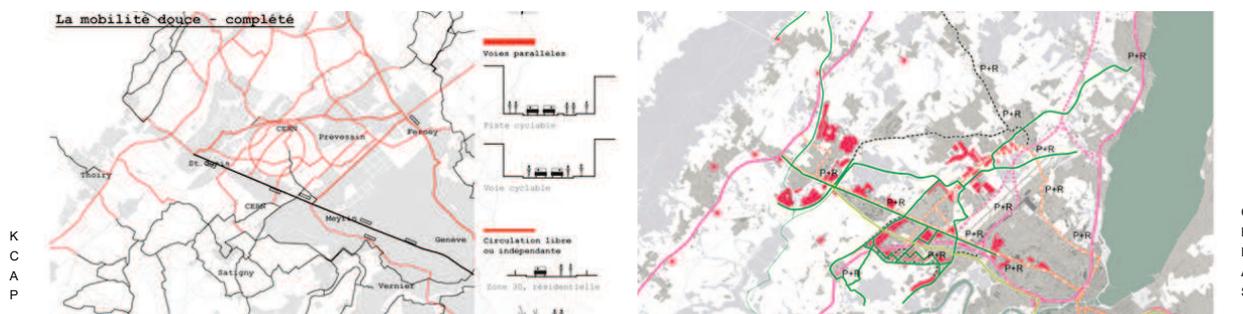
Ce réseau contribue à compléter de manière très substantielle les différents dispositifs de TC ou TIM (transports individuels motorisés) du PACA et se justifie d'autant plus que l'investissement à sa réalisation reste mesuré.

La présence d'un tissu fin de mobilité douce (MD) est une composante affirmée dans les trois projets moyennant des différences dues aux options de développement urbain spécifique à chaque projet.

Le Collège valide largement ces aspects en insistant sur une coordination des réseaux suisses et français ; le Plan de synthèse les intégrera.



Dans les projets KCAP et GGau, une voie cyclable express destinée essentiellement aux pendulaires est proposée l'une sur l'axe du tramway St Genis - Cornavin (KCAP), l'autre sur la voie verte (GGau). Dans ce dernier cas, la voie verte assure un large gabarit capable d'accepter en parallèle un tracé de bus express (en site et en itinéraire propres) reliant Gex et St Genis à l'Aéroport, le temps de la réalisation du RER.



K
C
A
P

O
B
R
A
S

Le Collège se prononce en faveur de ces principes et le Plan de synthèse évaluera ces différentes positions et pourra fixer les points forts du réseau MD, ainsi que son maillage adéquat et ses points de raccordements (perpendiculaires) avec la Voie verte.

La Voie verte et son usage

La Voie verte est configurée comme un axe majeur de mobilité douce, issu de l'agglomération, traversant le centre de la ZIMEYSA, puis :

- pour OBRAS - longeant la face Ouest du site de CERN 1 jusqu'à Porte de France pour être greffé sur le réseau de mobilité douce général
- pour GGau - longeant la face Ouest du site CERN 1, passant par Porte de France et St Genis jusqu'au cœur de Sergy
- pour KCAP, se rabattant au cœur de Meyrin pour se fondre au réseau vert dense de PACAparc.

La Voie verte qui irrigue jusqu'à Sergy a la préférence du Collège, car dans le contexte elle lui confère véritablement le rôle de voie de desserte complémentaire. On peut même envisager une connexion supplémentaire qui lui permet de se brancher sur l'entité paysagère à l'intérieur du ring en direction de Ferney et Prévevassin. Ces aspects sont validés par le Collège.

Le Plan de synthèse pourra élaborer un schéma des différentes échelles de réseau MD, même si les réponses définitives s'établiront certainement en fonction des PSD.

En conclusion générale, le Plan de synthèse proposera une coordination des réseaux d'infrastructures de transports suisses et français avec l'appui de spécialistes en la matière.



3.5 Recommandations en terme de paysage, nature et environnement

Contribuant au cadre de vie des habitants du territoire comme à son attractivité économique, le paysage, la nature et l'environnement prennent valeur de socle dans les trois propositions.

La conscience de prendre possession d'un territoire naturel magnifique est omniprésente. Les aspects de nature et d'environnement sont reconnus tel un facteur prépondérant de qualité de vie.

Bâti et nature se valorisent l'un l'autre pour autant que leur lisibilité respective reste affirmée.

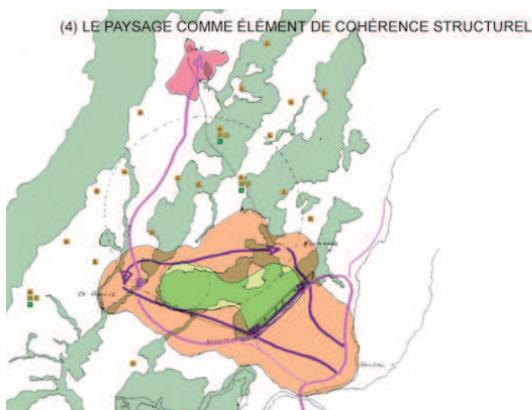
Les perceptions des composantes morphologiques du territoire ont été livrées par les équipes à une identification rigoureuse comme autant d'horizons diversifiés structurés par les moraines (coteaux, crêtes, creux, ...cordons boisés, arborisations caractérisées, massifs forestiers, séquences paysagères ouvertes / fermées, lignes de ruisseaux,...)

Ainsi identifiées, les composantes d'usage des espaces verts contribuent à une visibilité forte qui induit d'autant plus au respect de ses valeurs.



K
C
A
P

O
B
R
A
S



G
G
a
u

Le rapport du bâti avec la nature s'établit sous label qualificatif (voir aussi chap. 3.3.2/b : Transitons ville / nature et limite urbaine) comme autant de zones de transitions à qualifier attentivement.



Préservation de l'espace agricole : limitation de l'étalement urbain et économie du territoire

La nature est le réservoir de surfaces dans lequel on puise pour tout nouveau développement.



A partir de la ligne périurbaine approximative de l'Aéroport en direction du Jura, les valeurs bâti/nature s'inversent par rapport au contexte de centre urbain genevois. La trame verte devient prépondérante.

Pourtant la fragmentation du territoire est déjà bien entamée et appellent d'urgence des mesures limitatives à l'étalement urbain.

K
C
A
P

Les positions chiffrées de la consommation du territoire des trois études affichent des valeurs en hectares passant selon les projets du simple au sextuple à l'horizon 2030.

La proposition de GGau semble être la moins consommatrice de surface verte (68 ha pour 57 ha en France et 11 en Suisse) pour un développement qui atteint les objectifs du PACA et table sur une régénération maximisée du tissu bâti, avec la constatation qu'il est plus important de relier par un transport collectif performant les zones déjà urbanisées, plutôt que d'en ajouter de nouvelles au détriment des autres.

Avant de concrétiser le Plan de synthèse, le Collège recommande et valide la limitation de l'étalement urbain tout en demandant la confirmation des chiffrages auprès des équipes (chiffres de consommation de terrain agricole), car l'interprétation des données ne semblent pas pouvoir se comparer. Il faut surtout y apporter l'éclairage du réajustement à la baisse de la trop grande capacité d'accueil en nombre d'habitants et en emplois des propositions demandé par le Projet d'agglomération (18'000 habitants - 11'000 emplois) et d'y adjoindre les valeurs de desserrement des ménages.

Ceci peut contribuer à faire comprendre que le développement transversal de Meyrin à Ferney constituant la façade Nord de l'Aéroport puisse se ré-éclairer sous deux aspects : d'une part l'existence du développement sur cet axe priverait Meyrin d'un contact direct à l'Est avec l'environnement vert et d'autre part le développement de ce secteur participerait au gonflement du potentiel d'accueil de développement du PACA sur zone verte peut-être au-delà de la demande.

Ceci se doit d'être encore consolidé par le Plan de synthèse.



Espace vert majeur encerclé par l'urbanisation existante

Les trois propositions amènent avec plus ou moins d'évidence à la lecture d'un espace vert majeur contenu par les zones urbanisées existantes.

Ces dernières s'orientent sur lui contribuant au repérage d'une référence qualitative fondamentale.



G
G
a
u

Le cœur vert de GGau propose un espace vert aux qualités différenciées pouvant accepter une exploitation agricole au seuil minimum (env. 500 ha), des espaces protégés (marais), quelques poches de sport et loisirs.

Le PACAparc de KCAP s'identifie, tel un parc à thèmes de grande échelle urbaine, par une concentration d'usages organisés (récréatifs, culturels et pédagogiques, ressourcement, mobilité douce très innervée). C'est le point de focalisation et de prolongements directs extérieurs des territoires urbanisés et des centralités alentours, ce qui présuppose que la nature et le grand paysage situé en périphérie externe à l'urbanisation sont davantage libérés de charges directement liées aux activités humaines.



K
C
A
P



O
B
R
A
S

Sans focaliser sur une mise en valeur particulière de cette entité paysagère spécifique, l'étude d'OBRAS traite le paysage dans une relation globaliste et répond par une mise en contact maximale de la façade bâtie et du paysage.

A ce sujet, la composition en "mosaïque" de par son riche découpage de la zone de contact bâti/nature est sensé permettre de distinguer et de vivre en direct cette réalité exceptionnelle du paysage, mais doit aussi être mis en balance par rapport à la réflexion liée à la fragilisation des limites émise au chap. 3.3.3/b : Transitions ville/nature et limite urbaine.

De manière générale, le Collège retient et valide la force d'identification de ce grand espace vert en regard de l'urbanisation alentours (très forte valorisation de sa périphérie bâtie); il aura caractère d'espace vert (poumon) relié au réseau des couloirs biologiques.



Le Plan de synthèse donnera les éléments d'appréciation de la mesure de cet espace vert contenu à l'intérieur d'un périmètre urbanisé avec le concours de spécialistes, car il y a lieu d'assurer à la fois cette cohabitation de même que les instruments (légaux) de cette cohabitation.

Le réseau agro-environnemental

Les études, unanimes, font référence à une réaffirmation indubitable des continuums paysagers, des mises en valeurs des cours d'eau (réseaux biologiques majeurs reliés y.c. connexions aux entités agricoles). Chacune des études, à leur manière, en amplifie la lecture conceptuelle et rend la lisibilité de leur mise en réseau plus évidente et perceptible.



Entre St Genis et Meyrin, le cordon de l'Allondon, les Nants du Lion, d'Avril, de l'Ecras sont autant d'éléments sur lesquels s'appuient clairement la définition des limites de l'urbanisation et constitue de ce fait l'un des points structurants du projet paysager.

Le Collège valide l'affirmation des continuums naturels et fait en outre remarquer que si une liaison urbaine accrue avec le CERN se situait à Porte de France, accentuant d'autant la centralité de ce lieu, la connexion paysagère et biologique naturelle à cet endroit semble compromise, ou devrait du moins être

gérée avec précision.

De même, il émet une question sur la requalification du Nant du Lion : à la pression du développement opéré de part et d'autre de cet étroit couloir vert, au vu de l'indication très précise des trois études de développer une urbanisation de zone de développement de St Genis essentiellement sur Porte de France (élargie) contenue par la limite de la RD 35 et de mettre en place un interface modal d'importance régionale à proximité immédiate de Porte de France, le cordon boisé du Nant du Lion peut-il officier de pair comme espace public récréatif et comme couloir de faune ?



Le Collège émet encore un bémol à la proposition du concept de développement en "mosaïque urbaine" d'OBRAS au Nord de l'Aéroport qui semble à cet endroit rompre ou du moins minimiser très fortement une connexion biologique majeure par un effet d'étranglement. Dans ce contexte des mesures compensatrices doivent-elles être mises en œuvre ?



Le Collège souligne que le volet paysage/nature/environnement est traité dans l'ensemble avec respect et mise en valeur par les mandataires. Moyennant certaines appréciations que peuvent apporter les réponses et nuances des spécialistes, le Plan de synthèse du projet paysager semble pouvoir s'alimenter directement de la source des projets en n'omettant pas le traitement de la remise à ciel ouvert du Nant d'Avril.





4. Annexes

Compte-rendu de la séance du Collège du 14/01/2010

Tableau des orientations du projet à recomposer

Compte-rendu des Tables rondes du 17/10/2009

Synthèse de l'étude sur le tram/train (Metron de l'équipe GGau)

Notes sur PACA de Mme Ariella Masbounji

Glossaire des abréviations

Recommandations de la Région Rhône-Alpes

Remarques de Pronatura du 25.11.09

Compte-rendu : étude d'impact sur l'agriculture du 17.10.09

Courrier CCIG du 26.10.09

Remarques de l'Agence de Développement Economique - Pays de Gex/Bassin Bellegardien

AIG – Aéroport International de Genève – procès-verbal de la visite du 19.10.09

CERN – procès-verbal de la visite du 28.09.09





Compte-rendu de la séance du Collège du 14/01/2010

COMPTE-RENDU

Collège Etude test du PACA de Genève-Meyrin-St Genis

Date : 14 janvier 2010

Lieu : Meyrin - ferme de la Golette

Présents

| | | |
|-----|-------------------------|---|
| M. | Pierre Feddersen | architecte urbaniste |
| M. | Mark Muller | Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève, Co-président du Projet d'agglomération |
| 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. | Guy Maurin | adjoint au Maire de Prévessin-Moëns |
| M. | Denis Linglin | Maire de Sergy |
| M. | François Meylan | Maire de Ferney-Voltaire |
| M. | Rémy Pagani | Maire de la Ville de Genève |
| M. | Henri Piney | Maire de Crozet |
| M. | Yvan Rochat | Conseiller administratif de Vernier |
| Mme | Martine Roset | Conseillère administrative de Satigny |
| M. | Roland Sansonnens | Maire de Meyrin |
| M. | Dominique Colin | Conseil général de l'Ain |
| M. | Jérôme Josserand | Direction départementale de l'équipement de l'Ain |
| Mme | Delphine Avocat | représentante technique du CG01, remplaçante de Hélène Gerber |
| M. | Olivier Morand | architecte urbaniste, Commune de Meyrin |
| Mme | Delphine Pressevot | Cheffe de projet, Projet d'agglomération, canton de Genève - DGAT |
| M. | Jacques Moglia | canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire, remplaçant de Xavier de Rivaz |
| M. | Gilles Bouvard | Chef de projet, Communauté de communes du Pays de Gex |
| Mme | Christine Thibaud Zingg | architecte urbaniste assistante à maîtrise d'ouvrage |
| M. | Luc Malnati | architecte urbaniste |
| Mme | Martine Meunier-Chabert | Présidente de l'association des urbanistes et aménageurs dans l'Etat français, urbaniste géographe au Certu |
| M. | Thomas Pettersson | CERN |
| Mme | Michel Schuppisser | ingénieur transport, urbaniste |
| Mme | Nicole Surchat Vial | Cheffe de Projet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, canton de Genève - Direction générale de l'aménagement du territoire |

Excusés

| | | |
|-----|--------------------|--|
| M. | Etienne Blanc | Président de la Communauté de communes du Pays de Gex, Vice-président de l'ARC |
| M. | Gérard Dentinger | Maire de Thoiry |
| M. | Xavier de Rivaz | canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire |
| Mme | Laëtitia Zaghouane | Région Rhône-Alpes |
| Mme | Ariella Masbounji | architecte urbaniste en chef de l'Etat français, chargée de la mission Projet urbain |
| M. | Jean-Marc Devaud | Conseiller administratif de Meyrin |
| M. | Alain Carlier | Commission d'urbanisme |

GRAD et invités : présents

| | | |
|-----|-------------------------|---|
| M. | Olivier Laurens Bernard | Sous-Préfet de l'Arrondissement de Gex |
| M. | Bertrand Von Arx | canton de Genève, Direction générale nature et paysage |
| M. | Grégory Delattre | canton de Genève, Direction générale de la mobilité |
| Mme | Sylvie Lacroux | adjointe au Maire, commune de Ferney-Voltaire |
| Mme | Françoise Le Sourd | adjointe au Maire, commune de Prévessin-Moëns |
| M. | Moussa Ibrahim Abdou | responsable urbanisme mairie de St Genis-Pouilly |
| Mme | Aline Sauter Caillet | Canton de Genève, direction générale de l'environnement |



Mme Marie-Paule Mayor

architecte urbaniste assistante à maîtrise d'ouvrage du PACA
Genève-Ferney-Gex

Distribution

Personnes présentes et excusées

PV : Christine Thibaud-Zingg

1. Accueil

Introduction par le Président, M. Pierre Feddersen, de M. Mark Muller, conseiller d'Etat en charge du DCTI, qui succède à M. Robert Cramer quant aux questions d'aménagement, puis à cet égard tour de table de présentations des membres du Collège.

M. Mark Muller se dit convaincu de cette réflexion transfrontalière, réaffirme la priorité portée sur le projet d'Agglo, ainsi que son attachement au projet, ainsi qu'au maintien de l'avancement de son processus selon une perspective de stabilité et de continuité.

2. Avancement et suite de la démarche

Propos de Mme Nicole Surchat-Vial : prochaine étape : élaboration d'un Plan de synthèse conjoint entre le PACA Genève-Meyrin-St Genis et le PACA Genève-Ferney-Gex ayant pour but de préciser les orientations de développement de l'aménagement spatial de cette portion de territoire.

L'acheminement suivant sera repris par les autorités compétentes (comité de pilotage) qui mèneront le projet à sa concrétisation avec en finalité la mise en place des instruments de planification (SCOT, PLU, ...) nécessaires.

3. Prononcé sur les éléments clés issus de la structure du rapport final et de la présentation du Collège final (14/01/2010) dans l'ordre de leur discussion

| RAPPORT ET PRESENTATION | PRONONCE DU COLLEGE |
|-------------------------|---------------------|
|-------------------------|---------------------|

Le projet de territoire doit accueillir l'objectif démographique et économique de ce PACA, soit 18'000 habitants et 11'000 emplois et contribuer au rééquilibrage souhaité F/CH à l'échelle du PA, soit au moins 50% des nouveaux logements en CH et 30% des nouveaux emplois en F

Cette proposition est validée par le Collège, ce qui implique une vérification précise de la capacité d'accueil (chiffres et localisation des fonctionnalités) résultant des études test en vue d'un rééquilibrage fondé d'emplois qualifiés sur France et du logement sur Suisse.

Dans ce cadre, une réflexion complémentaire doit avoir lieu afin d'approfondir et préciser le potentiel issu de l'Aéroport (Sud et Nord). Attente également des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex.

Selon le Collège encore, la conscience d'une utilisation mesurée du sol (aussi sur France) doit être omniprésente à la réflexion du Plan de synthèse, tout comme l'application des principes de densification et de mixité (aussi sur France).

Concept du PACA Genève-Meyrin-St Genis : la stratégie principale est validée par le Collège en tant que chaîne de polarités urbaines caractérisées, organisées en anneau autour d'une entité verte naturelle et réalisant son accrochage par bouclage à l'interface de l'Aéroport / gare Cointrin



| St Genis/Porte de France (élargie) | POLARITES |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Appellation proposée : "St Genis et croissant Porte de France" | validé |
| <ul style="list-style-type: none"> Limite du croissant RD35 et Allondon | validé |
| <ul style="list-style-type: none"> St Genis Est à vocation d'habitat | validé |
| <ul style="list-style-type: none"> Extension à l'est contenue par RD35a ou admissible au-delà | concernant l'extension, validé à l'Est mais pas de développement au-delà de la RD35a. L'entité de Prégny doit être préservée. |
| <ul style="list-style-type: none"> Grand-Pré (Badian, Technopolis) ... | après discussion, pas de décision sur ce secteur. A noter que le collège n'est pas favorable à un développement, car il faut garder à l'esprit que l'action combinée Urbanisation / Desserte TC (tram) est centralisée vers Porte de France. Grand-Pré apparaît comme totalement excentré; dès lors, à court terme, son développement serait considéré comme négatif, car déconnecté d'une certaine logique sectorielle. |
| <ul style="list-style-type: none"> Vocation St Genis/Porte de France (élargie) : activités, équipements, logement | validé avec la mention de la nécessité d'une réflexion globale portée sur le croissant et celle d'éviter l'écueil d'en faire un développement essentiellement cloisonné. |
| <ul style="list-style-type: none"> Densification et mixité au contexte d'interface | validé, avec notification que la cohérence du développement et de l'effort de densification sur St Genis/Porte de France (élargie) aura pour effet de "porter" l'arrivée du tram jusqu'au cœur de St Genis. |
| <ul style="list-style-type: none"> Complémentarité entre pôles régionaux : St Genis, Ferney et en corollaire localisation et définition précises des services (équipements,...) | en attente des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex. |
| CERN 1 (Meyrin) | POLARITES |
| <ul style="list-style-type: none"> Insertion d'une plateforme au-delà Route de Meyrin | validé moyennant les remarques suivantes : |
| <ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la centralité autour de la station tramway | - le globe relevant d'une centralité, le développement du secteur reste réservé et s'opérera uniquement sous la direction du CERN. |
| <ul style="list-style-type: none"> Forme à adapter en fonction étude CERN | |
| CERN 2 (Prévessin-Moëns) | POLARITES |
| <ul style="list-style-type: none"> Intérêt de son rattachement à la logique d'anneau | validé avec intérêt marqué pour son rattachement à une desserte de TC. |
| <ul style="list-style-type: none"> Pas d'extension au sud de la RD35 | validé, surtout que ce territoire fait déjà l'objet de développement d'expériences souterraines. |
| ZIMEYSA (élargie) | POLARITES |
| <ul style="list-style-type: none"> Affirmation d'un grand secteur d'activités à mixité compatible | validé, avec la proposition de promouvoir un enrichissement supplémentaire créé par l'introduction, outre d'espaces publics, d'activités commerciales et de services à l'intérieur même de la zone industrielle. |
| <ul style="list-style-type: none"> Densification | validé |
| <ul style="list-style-type: none"> Extension du front de part et d'autre de la route de Satigny et route de Montfleury, et vocation "activités" | principe validé, mais à mettre en équilibre avec l'ensemble des développements d'activités du secteur (Les Communs, les Pétroliers, etc.) |
| <ul style="list-style-type: none"> Proposition d'accueil des entreprises du PAV (Praille / Accacias / Vernets) | se référer aux points traités ci-dessous (ZIMEYSA (élargie) : offre logistique et Aéroport Sud : élargissement tête GVA) |



- Emprise et localisation du secondaire notamment Les Communs et Crotte-au-Loup

cet aspect relève d'une vision à une échelle élargie et demande à être travaillé lors du Plan de synthèse dans le contexte PPDE. L'on peut cependant déjà retenir :

 - les Communs en secteur d'activités : validé
 - déclassement de Crotte-au-Loup en faveur d'une zone d'activités dont les fonctionnalités précises ne doivent pas être figées : validé
- Développement de l'offre logistique à l'échelle d'agglomération - Etude marchandise.

ZIMEYSA FER / TECH : Vernier souhaiterait moins valoriser la valeur "FER" de cet endroit, estimant qu'il y a dichotomie entre cette fonctionnalité et l'idée d'introduire plus de mixité. Après discussion, le Collège fait valoir que la cohabitation de fonctions secondaires et de fonctions d'activités à valeur ajoutée est possible par exemple en mixité verticale (logistique au rez et activités à valeur ajoutée aux étages).

Il est établi que dans le Plan de synthèse la localisation du secondaire (notamment ZIMEYSA FER) sera mis en balance dans une vision élargie (PACA Genève-Ferney-Gex, Colovrex, ensemble de l'agglomération).
- Accès autoroutier (Canada)

cet aspect sera l'objet d'une vérification indispensable dans l'étude de ce secteur pour le Plan de synthèse.
- Principe de gradation sectorielle depuis Meyrin centre

validé, mais avec application du même principe en direction de Vernier.
- Potentiel d'habitat sur le secteur

Selon la législation en vigueur, il y a incompatibilité entre logement et fonctions industrielles, notamment à l'intérieur de ZIMEYSA.

Aéroport Sud

POLARITES

- Façade Sud incluant tête GVA

validé, dont l'immédiateté de développement est constitué par le secteur de Blandonnet / Pré-Bois / frange Cointrin Ouest.
- Elargissement de tête GVA incluant zone des Pétroliers à long terme

une explication détaillée est donnée par Vernier, car il s'agit d'un site stratégique intéressant au potentiel important. Ainsi :

 - le secteur de l'Etang bouge et est promis à un développement mixte habitat / activités.
 - la zone des Pétroliers : il n'est pas si vite dit que ce secteur ne peut se développer qu'à horizon lointain; une étude est en cours qui identifierait positivement les possibilités de développement à court terme, notamment à fonctionnalité tertiaire. Le Plan de synthèse fera état de ces récentes réflexions.
- Ancrage têtes de pont sur Genève

validé

Aéroport Nord

POLARITES

- Localisation d'un secteur de développement en lien avec l'aéroport

L'appréciation portée à ce propos donne des positions divergentes au sein du Collège :

 - le point de vue liant ce secteur à la préservation et la mise en valeur d'une "perle" naturelle (cœur vert).
 - vouant ce secteur à des potentiels de développement dont les fonctionnalités (couple activités / logement) resteraient à préciser. A noter que ceci aurait pour conséquence un affaiblissement de la dynamique d'Aéroport Sud.



- la considération où le statut de ce territoire demande une réactualisation, notamment en regard des réflexions du PACA Genève-Ferney-Gex et en lien avec l'exploitation aéroportuaire de Cointrin.

En regard de ces questions encore ouvertes, il est relevé par le spécialiste qu'au plan de la mobilité une desserte TC en anneau tel que proposé dans l'image générale de liaisons des polarités greffées sur le grand interface de l'Aéroport Sud (Cointrin) est l'adéquation optimale.

Prévessin-Moëns

POLARITES

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Vocation essentiellement résidentielle et d'espaces publics • Limites strictes • Densification tissu existant • 2 options : urbanisation continue entre Ferney et Prévessin (KCAP) et articulation autour Château de Voltaire et parc ONG (habitat + emplois qualifiés - GGau) | <p>validé dans la mesure des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex</p> <p>validé</p> <p>validé</p> <p>options non déterminées. En attente des résultats du PACA Genève-Ferney-Gex</p> |
|---|---|

Ferney-Voltaire

POLARITES

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Vocation mixte activités / services / habitat • Définition du rôle urbain en tant que pôle régional | <p>validé avec consolidation par l'étude du PACA Genève-Ferney-Gex</p> <p>validé avec consolidation par l'étude du PACA Genève-Ferney-Gex</p> |
|--|---|

En réponse au débat ouvert au sein du Collège initié par certaines considérations soulevées par les points précédents, les autorités genevoises du Collège (MM. M. Muller et R. Pagani) s'accordent à réaffirmer leur volonté de réalisation de logement sur Suisse, de densification du logement en couronne suburbaine genevoise et de non-opposition à l'installation d'activités côté français.

Renouvellement urbain / densification

THEMES GENERAUX

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Renouvellement du parc immobilier • Principe général de remplissage des poches • Matérialisation et localisation à recibler (cf. diapo suivante) • Densification le long des axes forts et complémentarité entre TC et développement urbain | <p>validé</p> <p>validé, et devant tenir compte de l'introduction rythmée d'espaces publics.</p> <p>principe validé moyennant un travail "à la parcelle", car l'examen des propositions fait état de fautes manifestes.</p> <p>validé. En prolongement de discussion et en corollaire, cet aspect confirme, selon le Collège, la présence du tramway jusqu'au cœur de St Genis et l'adéquation de son prolongement sur une branche en direction de l'est.</p> |
|--|---|

Principe de Mixité

THEMES GENERAUX

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la mixité à l'approche des centralités | <p>validité, moyennant un enrichissement de la mixité fonctionnelle par l'introduction de mixités sociale et professionnelle.</p> <p>L'on pense particulièrement au travail d'enrichissement porté sur les typologies, notamment les formes urbaines liées à l'habitat (côté ville / côté jardin), à éviter la mono-fonctionnalité et la ségrégation des fonctions, à la valorisation du couplage non seulement entre espaces publics et</p> |
|--|--|



- Attention à porter au principe de complémentarité et compatibilité des activités
- habitat, mais aussi avec insistance, entre espaces publics et activités.
v. remarques traitées sous le point concernant ZIMEYSA (élargie) du présent compte-rendu.

Transition ville / nature et limite urbaine **THEMES GENERAUX**

- Traitement des franges, skylines, coutures entre milieux validé
- Limites contenues validé

Bourgs, villages et satellites **THEMES GENERAUX**

- Développement contenu (limites contenues) validé
 - Identification d'entités patrimoniales validé
 - Application du principe : renouvellement/densification/requalification validé
- Ces aspects sont validés avec les remarques de prise en compte suivantes :
- l'importance doit être mise sur les moyens de relier les bourgs avec les zones d'agglomération (efficacité des TC de rabattement notamment).
 - Avec la volonté de renforcer les centralités identifiées, le Piémont ne va pas croître partout dans les mêmes proportions; or pour l'heure le SCOT a élaboré le principe d'équivalence de développement entre communes françaises; les résultats du PACA devront induire donc certainement la mise en place d'une forme nouvelle de péréquation.

Phasage urbain (2015 / 2030 / 2050+) **THEMES GENERAUX**

- Cohérence échelonnée explicite validé, mais à consolider par le Plan de synthèse
- Rééquilibrage franco-suisse progressif doit passer par un TC validé
- Choix du système de TC performant v. point traité ci-après : Mobilité.

Transport en commun (TC) **MOBILITE**

Fondement préalable apporté par M. Delattre : s'il a été démontré que le tram-train dans les débats du Collège précédent n'est pas viable, il en est de même du système mixte tram express superposé au tram standard. La fragilisation extrême du réseau en cas de problème (et ces problèmes ne sont pas rares) reste l'argument majeur à l'abandon du système du tram express. La complémentarité du réseau de tram doit se jouer par l'apport d'un TC de type lourd, de type ferré (RER).

- Complémentarité entre tram et train (RER) validé
- Ligne de bus de rabattement complémentaire sur interface et ligne de bus intérimaire (phasage) validé
- Réseau RER de Gex au CEVA validé, moyennant la vérification de :
 - l'intérêt d'une considération d'ensemble du RER côté St Genis/Gex et de le relier à la rive opposée (CEVA et St Julien).
 - l'intérêt d'une connexion de la ligne ferroviaire du Piémont avec le TC (éventuellement dans un phasage plus lointain)
- Bouclage entre tram St Genis - tram Ferney validé, moyennant encore la consolidation apportée par le PACA Genève-Ferney-Gex.
- Le tracé du tramway sera sur la Route de Genève puis à l'Est de St Genis validé : route de Genève / Porte de France / cœur de St Genis / carrefour des Hautains



- Options : Tram standard et tram express ou tram et RER vers St Genis voire Gex
- abandon validé par le Collège du système du tram express combiné au tram. Ceci est décidé à l'éclairage encore des propos de M. Schuppisser qui rapporte les problèmes majeurs d'exploitation en regard de trop petits gains de temps sur des distances définies.
- Le heavy rail (RER) à horizon 2030 est le complément adéquat au light rail (tram) pour opérer le basculement vers une forte attractivité, la logique de desserte régionale (RER ⇒ 40km/heure) complétant ainsi celle de desserte urbaine (tram ⇒ 22 km/heure).
- A court terme et en regard d'un transport de type pré-tram qui ne bénéficierait que d'un site propre intégré à l'axe de la voirie existante, le bus-express RER développé en site et en itinéraire propres (sur ou en parallèle de la Voie verte) lui attribuerait déjà des valeurs attractives de rapidité et d'efficacité et pourrait s'avérer être la bonne solution intérimaire. Le Plan de synthèse évaluera ces diverses positions.

Réseau viaire

MOBILITE

- Pas de création de voirie sauf barreau RD35 - Les Vernes à Meyrin et maillage viaire des nouveaux quartiers
- la création du barreau est validée en tant que tel avec à l'étude le bilan de l'effet de ce barreau (flux capté, généré). Ses positionnement et faisabilité sont à évaluer.
- Pour le Collège, le statu quo du réseau viaire semble trop péremptoire, notamment par le simple fait du développement futur de nouveaux quartiers qui nécessiteront une irrigation viaire. De plus, l'introduction de la demi-jonction autoroutière de Vernier (Canada) est à prendre en compte, puisque d'une part elle permettrait d'accéder à l'interface de l'Aéroport autrement et d'autre part elle positionne les secteurs de développement alentours vers d'autres perspectives (v. point développé aussi sous "ZIMEYSA").
- Voirie transversale Meyrin / Ferney
- confrontation avec les résultats du PACA Ferney et avec les réflexions issues du chapitre « Aéroport Nord » du présent compte-rendu.
- Statut RD35 : parkway ...
- validé et jugé particulièrement enrichissant par le Collège.
- P+R à localiser et hiérarchiser
- principe validé mais à mûrir en cohérence avec l'ensemble des PACAs St Genis et Ferney (vocation à définir : P+R de dissuasion).

Modes doux

MOBILITE

- Maillage des modes doux
- validé, moyennant la coordination des réseaux français et suisses et aussi bien pour les loisirs que les déplacements en domicile/travail
- Voie verte jusqu'à St Genis passant par ZIMEYSA
- validé
- Extension du réseau voie verte vers Ferney et Prévessin et vers Sergy
- validé, intégrant cette extension au travers du grand espace central vert (cœur vert).

Paysage / nature / environnement

- Limitation du mitage
- validé
- Cœur vert naturel entouré par les polarités significatives
- validé en tant que "grand espace ouvert" vert relié au réseau des couloirs biologiques et non une centralité verte fermée.
- Vocation cœur vert central à définir
- vérification à effectuer.
- Chiffrage consommation terrain agricole à vérifier
- vérification à effectuer.



| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Affirmation des continuums naturels : Allondon, Lion, Nant d'Avril ▪ Remise à ciel ouvert du Nant d'Avril ▪ Développement Aéroport Nord et continuum biologique | <p>validé</p> <p>validé comme étant à traiter.</p> <p>confrontation avec les résultats du PACA parallèle ainsi que les réflexions issues du point Aéroport Nord du présent compte-rendu.</p> |
|---|--|

Avant de conclure, une dernière intervention sur l'évocation de l'aspect de « grand projet » est souhaitée par Mme Meunier-Chabert.

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grand(s) projets(s) | <p>Afin de rendre l'opérationnalité du projet effective sur la partie française, ceci doit passer par un projet d'intérêt régional et transfrontalier, alliant aussi bien les vecteurs d'économie que de fonctionnalités (habitat, ...). Il s'agit bien de lancer une manière de fédérer les opérateurs pour en venir à l'action et passer de la concrétisation d'ordre stratégique à celle d'ordre projectuel.</p> |
|---|---|

4. Conclusions et remerciements

Le Président, M. Pierre Feddersen réaffirme son grand intérêt et celui du Collège à l'élaboration de l'image finale de ce développement prometteur, cohérent et équilibré, où la participation et l'implication de chacun ont permis de mener le processus vers une définition de plus en plus sérieuse. Il relate encore que le travail de synthèse apportera les derniers éléments à la construction d'un cadre abouti destiné à la mise en œuvre des instruments de planification adéquats et remercie vivement l'ensemble des participants.

Mme Surchat-Vial se joint à ces propos, remercie de plus le Président de son travail éminent de direction et indique que le projet passe dès à présent en mains des élus ; les prochaines réunions seront présidées par MM. Muller et Blanc.

Mention de l'exposition publique de l'étude test du PACA Genève-Meyrin-St Genis
 salle Uptown - quartier des Grottes Genève
 vernissage : 18 février 2010 à 18h30
 exposition des projets : du 19 au 25 février 2010 de 17h00 à 19h00

Suite du calendrier :
 Lancement étude du Plan de synthèse : 23 février 2010 de 14h à 16h
 COPIL mixte 1 : 6 mai 2010 de 9h à 12h
 COPIL Genève-Ferney-Gex : 24 juin de 14h à 17h
 COPIL Genève-Meyrin-St Genis : 2 juillet de 9h à 12h
 Tables rondes : 16 septembre 2010 de 16h à 22h
 COPIL mixte 2 : 21 octobre 2010 de 14h à 17h



Tableau des orientations du projet à recomposer

TABLEAU DES ORIENTATIONS DU PROJET A RECOMPOSER (sur base synthèse du Collège / rapport final)

| ORIENTATIONS RETENUES | ORIENTATIONS A ADAPTER, CHOISIR OU CONSOLIDER | ORIENTATIONS EN ATTENTE DU PACA GENEVE/FEYRNEYGEX | SUJETS PEU OU PAS TRAITES |
|---|--|--|--|
| <p>URBANISATION</p> <p>(Grands) projets</p> | <p>le concept PACA Genève-Meyrin-St Genis en accord avec une ville multipolaire, compacte et verte : chaîne de polarités urbaines caractérisées, organisées en anneau autour d'une entité verte naturelle et réalisant son accrochage urbain par bouclage à l'interface de l'Aéroport / gare de Cointrin</p> | | |
| <p>POLARITES IDENTIFIEES</p> <p>St Genis/Porte de France (élargie)</p> | <ul style="list-style-type: none"> quantitatif des surfaces consommées et de génération d'emplois et d'habitants logique interactive d'entraînement (TC et développement économique / urbanisation mise en balance concept d'un développement graduel et concept d'un TC ambileux (GGau) | | <ul style="list-style-type: none"> localisation et définition précises des services (équipements, ...) |
| <p>CERN 1 (Meyrin)</p> | <ul style="list-style-type: none"> appellation nouvelle proposée : St Genis et croissant de Porte de France contention de limites strictes (RD 35, Allondon, Pré) St Genis/Porte de France (élargie) en tant que secteur privilégié d'activités mixtes vocation : activités, équipements, logement densification et mixité allant augmentant au contexte de l'interface et le long des axes forts St Genis Est : vocation de quartier mixte à prévalence d'habitat si tram extension à l'Est contenue par RD 35a | <ul style="list-style-type: none"> complémentarité entre les pôles régionaux : St Genis et Farnay ou si autres variantes | |
| <p>CERN 2 (Prévessin-Moëns)</p> | <ul style="list-style-type: none"> insertion d'une plateforme d'accueil et d'extension au-delà de l'axe du TC et Route de Genève renforcement de la centralité autour de l'interface (tramway) forme à adapter en fonction de l'étude urbanistique menée en parallèle par le CERN | | <ul style="list-style-type: none"> intérêt de son rattachement aux logiques conjointes d'urbanisation et de développement TC en anneau pas d'extension au-delà de la RD 35 |
| <p>ZIMEYSA (élargie)</p> | <ul style="list-style-type: none"> affirmation d'un grand secteur d'activités à mixité compatible selon : gradation sectorielle depuis le centre de Meyrin et évaluation du potentiel d'accueil d'activités différenciées sectorisation et valorisation du tertiaire, du secondaire, autres... attention à porter au principe de complémentarité et de compatibilité entre activités secteur d'activités misant trop sur la haute valeur ajoutée potentiel et zone d'accueil d'habitat à définir mise en place d'un groupe de travail avec spécialistes aux fins de consolidation de la réflexion secteur Crote-au-Loup en zone d'activités à vocation non figées Les Communs : secteur d'activités | <ul style="list-style-type: none"> ZIMEYSA FER développement réflexion éventuelle sur offre logistique au plan de l'agglomération, en particulier sur Colovrex | <ul style="list-style-type: none"> localisation précise des services/équipements valeurs de confrontations entre différentes zones d'activités |



| ORIENTATIONS RETENUES | ORIENTATIONS A ADAPTER, CHOISIR OU CONSOLIDER | ORIENTATIONS EN ATTENTE DU PACA GENEVE/FERNEY/GEX | SUJETS PEU OU PAS TRAITES |
|---|--|--|---------------------------|
| <p>Aéroport Nord</p> <p>Aéroport Sud / tête GVA</p> <ul style="list-style-type: none"> contraction de l'appellation en "Façade Sud Aéroport" (incluant tête GVA) son ancrage avec têtes de pont sur ville de Genève (aire Contrin, av. Louis-Casal, Blandonnet, ...) <p>Prévessin-Moëns</p> <ul style="list-style-type: none"> vocation essentiellement résidentielle et d'espaces publics contention stricte des limites redensification tissu existant <p>Ferney-Voizain</p> <ul style="list-style-type: none"> vocation pressentie mixte activités / services / habitat existence et définitions du rôle urbain en tant que pôle régional | <ul style="list-style-type: none"> tête GVA: développement Blandonnet/Piépiébois /frange Contrin Ouest à court terme, zone Pétroliers à plus long terme | <ul style="list-style-type: none"> évaluation de l'existence et définition de l'éventuel traitement du site localisation d'un secteur de développement en lien avec l'Aéroport 2 options : fondu-enchaîné tissulaire entre Prévessin et Ferney ou articulation autour référence forte (Château de Ferney et parc ONG) | |
| THEMES GENERAUX | | | |
| <p>Renouvellement urbain/densification/requalification/...sur cœur d'agglomération (Genève)</p> <ul style="list-style-type: none"> principe du parc immobilier renouvelé : matérialisation et localisation effectives à recycler processus de transformation urbaine (renouvellement, densification) sur zones à fort potentiel (Villes, ...) mise en place d'un groupe de travail avec spécialistes aux fins de consolidation de la réflexion | | | |
| <p>Renouvellement urbain/densification/requalification/... sur autres</p> <p>Principe de mixité</p> <ul style="list-style-type: none"> principe général de "remplissage des poches internes", de densification tissu existant, d'extension minimale mixité et complexification augmentées à l'approche des centralités et le long des axes forts attention à porter au principe de complémentarité et de compatibilité entre activités | | | |
| <p>Transition ville/nature et limite urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> traitement des franges, sky lines, coutures entre milieux limites compactes clairement contenues (pas d'éclatement morphologique, ni d'étrétement le long de voiries) | | | |
| <p>Bourgs, villages et satellites</p> <ul style="list-style-type: none"> vocation pour un développement contenu et pour une identification d'entités patrimoniales dans un cadre vert (principe de densification, niches spécifiques, ...) application du principe renouvellement/densification/requalification/extension (v. point ci-dessus) | | | |
| <p>Phasage urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> cohérence échelonnée explicite (GGau et KCAP) ré-équilibrage franco-suisse progressif doit passer par un TC très performant | <ul style="list-style-type: none"> éclairage par le choix retenu du système de TC hyper-performant (tram + RER) | | |



| MOBILITE | ORIENTATIONS RETENUES | ORIENTATIONS A ADAPTER, CHOISIR OU CONSOLIDER | ORIENTATIONS EN ATTENTE DU PACA GENEVE/FERNEY/GEX | SUJETS PEU OU PAS TRAITES |
|--------------------------------------|---|---|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> mise en place d'un groupe de travail avec spécialistes aux fins de consolidation de la réflexion <p>TC</p> <ul style="list-style-type: none"> TC : échelle métropolitaine (agglomération) → → → → complémentarité entre modes de transports lourds : train, tram (pas d'opposition) TC : choix du système tram + RER (abandon système tram 2 vitesses) tram jusqu'à Porte de France, centre de St Genis, puis à l'Est de la localité (les Hautains) bus : lignes d'accompagnement ; rabattement complémentaire sur interfaces ou/et rabattement intermédiaire lié au dvpt par passage <p>Réseau viaire</p> <ul style="list-style-type: none"> statu quo du réseau tout à l'avantage du développement TC intérêt d'un barreau de liaison RD 35 et Meyrin (les Vernes). Positionnement et faisabilité à évaluer. prise en compte de la demi-jonction autoroutière (Vernier-Canada) RD 35 : statut de/parkway <p>P+R (B+R)</p> | <ul style="list-style-type: none"> réseau RER à composer de Gex au CEVA | <ul style="list-style-type: none"> 3ème ligne CFF jusqu'à Cointrin, via Ferney réactivation éventuelle de la ligne du Pied du Jura bouclage St Genis - Ferney voirie transversale Meyrin / Ferney hiérarchiser, localiser en fonction PACA Genève-Ferney-Gex | |
| | <ul style="list-style-type: none"> MD : maille très innervée (pr complémentarité accessibilité jusqu'aux noyaux urbanisés retirés) Voie verte jusqu'à St Genis passant par ZIMEYSA et connexion sur entité du cœur vert Voie verte prolongée jusqu'à Sergy Extension du réseau Voie verte vers Ferney et Prévessin <p>MD et Voie verte</p> | | | |
| PAYSAGE/NATURE/ ENVIRONNEMENT | <ul style="list-style-type: none"> mise en place d'un groupe de travail avec spécialistes aux fins de consolidation de la réflexion <p>Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> projet = label qualitatif du rapport bâti / nature limitation du mitage territorial (contenon par mesures strictes limitatives) mise en avant d'une solution la moins consommatrice en territoire cœur vert naturel entouré par les polarités significatives <p>Réseau agro-éovirosemeetal</p> <ul style="list-style-type: none"> affirmation des continuums naturels, dont : le cordon de l'Allondon, le Nant d'Avril, le Nant de l'Ecras Porte de France (version Obras) → → → le Nant du Lion → → → | <ul style="list-style-type: none"> vérifier, chiffrage des projets (de consommation du territoire) vocation et valeur à définir : soit mise en valeur de l'espace vert quasi comme tel, soit parc à vocation mixte (loisirs, agriculture de proximité, ...) pouvant limiter la charge d'activités humaines au-delà du cercle d'urbanisation évaluation de la cohabitation des connexions paysagère et biologique à la fois | <ul style="list-style-type: none"> développement Aéroport Nord et continuum biologique | <ul style="list-style-type: none"> remise à ciel ouvert du Nant d'Avril |





Compte-rendu des Tables rondes du 17/10/2009



Compte-rendu

**PACA Genève-Meyrin-
St Genis :
Étude test à 2 degrés
2^{èmes} tables rondes**

→ Samedi 17 octobre 2009



SOMMAIRE

- P.3 Introduction : une deuxième phase d'approfondissement**
- P.4 Équipe KCAP : développement graduel sur un périmètre élargi**
- P.7 Équipe Obras : une ville verte aux franges de l'urbanisation**
- P.10 Équipe Güller : une puissante dynamique de développement**
- P.13 Les trois propositions en chiffres**
- P.14 Les avis des tables rondes**
- P.15 Les remarques des tables rondes, *in extenso***
- P.19 Conclusion**
- P.19 Et la suite ?**



En deuxième phase de l'étude test du PACA Genève-Meyrin-St Genis, les trois équipes de mandataires ont affiné et renforcé leurs propositions de stratégies de développement territorial : renforcement graduel de l'urbanisation et des transports (KCAP) ; urbanisation verte sur les bords de l'urbanisation (Obras) ; engagements forts créant une puissante dynamique de développement (Güller). Ces scénarios ont été discutés lors des deuxièmes tables rondes tenues à Saint-Genis-Pouilly le 17 octobre 2009, qui ont attiré 120 participants français et suisses.

Introduction : une deuxième phase d'approfondissement

Le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Meyrin-St Genis (« PACA St-Genis » dans ce texte) fait l'objet d'une étude test à deux degrés lancée début 2009. La première phase avait débouché sur trois propositions, discutées lors des premières tables rondes du 8 juin 2009.

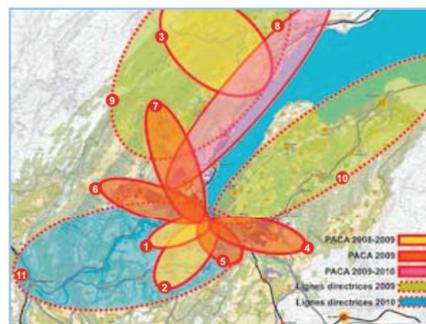
L'étude test du PACA voisin Genève-Ferney-Gex (« PACA Gex » dans ce texte) a été lancée peu après. Sa première phase s'est conclue en septembre dernier. Elle a également débouché sur trois scénarios de développement.

Ces deux PACA sont la partie la plus internationale de l'agglomération franco-valdo-genevoise. On y retrouve le même contraste entre un côté Genève très dense en logements et en emplois et un Pays de Gex français peu construit et essentiellement résidentiel. Chaque périmètre correspond à un projet de tramway prolongé côté France : vers Saint-Genis-Pouilly d'une part, vers Ferney-Voltaire d'autre part. Les deux études sont très interdépendantes, comme l'a confirmé la deuxième étape du PACA St-Genis.

Grâce à elles, a souligné Nicole Surchat-Vial, on disposera bientôt de cinq scénarios de développement pour ce secteur de l'agglomération. Ces données seront complétées par les études en cours sur l'agriculture, les corridors biologiques, les pôles de développement économique, etc. L'ensemble des réflexions sera intégré dans un plan de synthèse réunissant les deux PACA St-Genis et Gex. Ce plan identifiera des « Périmètres stratégiques de développement » (PSD) opérationnels, dont la réalisation pourra être lancée rapidement. Et il alimentera la préparation du Projet d'agglomération 2^{ème} génération, à adresser à la Confédération en juin 2012.

Delphine Pressevot, cheffe de projet PACA, a rappelé les résultats de la première phase de l'étude test et présente les orientations données pour la deuxième phase. Le collègue du PACA St-Genis (20 élus, 21 experts), avec le soutien du groupe d'appui des administrations, a encouragé les trois équipes de mandataires à poursuivre sur les voies tracées en première phase. Ils leur ont demandé d'être à la fois plus synthétiques et plus précis sur les moyens à utiliser, en accordant une attention particulière aux transports, à la densification, à la valorisation des activités internationales et à l'agriculture. En outre, chaque équipe a reçu des recommandations particulières.

Le collège avait également demandé que soit étudiée la faisabilité d'un « tram-train ». Ce dossier n'a pu être évoqué devant les tables rondes, faute de temps. Le bureau Metron, de l'équipe Güller, a apporté une réponse clairement négative : dans le contexte franco-genevois, un tram-train serait irréalisable sans coûts disproportionnés (différences d'écartement, d'alimentation, état et capacité des infrastructures, etc.) et n'offrirait pas de capacité de transport suffisante par rapport aux besoins. Dans la Genève transfrontalière, le train et le tram doivent être pensés séparément.

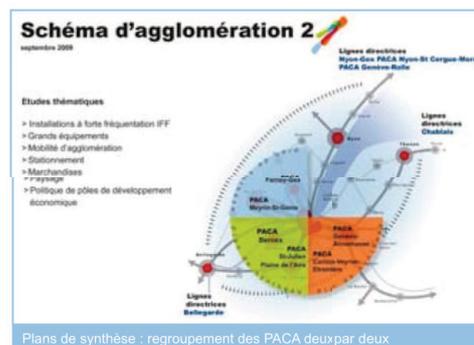


Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Carouge-Veyrier-Etrembières
- 6 Genève-Meyrin-St Genis
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Axe Genève-Rolle

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde



Plans de synthèse : regroupement des PACA deux par deux



Équipe KCAP : développement graduel sur un périmètre élargi

L'équipe KCAP (voir encadré) a renforcé et précisé ses propositions de première phase, en élargissant le cadrage territorial et en prévoyant un développement graduel, dosant les investissements à engager au fil du temps.

L'équipe KCAP

- KCAP Kees Christiaanse architects & planners (Rotterdam Zurich)
- Buchhofer Barbe AG (Zurich)
- Wuest & Partner SA (Suisse Allemande)

→ Contexte régional : unité du paysage, urbanisation contrastée

Sa lecture du bassin genevois souligne l'unité du grand paysage, cadré par les montagnes à l'horizon, et le contraste entre un centre très compact et une périphérie très dispersée. Le PACA St-Genis est à l'écart des grands réseaux de trans-

port. L'équipe élargit le périmètre pour retenir les éléments-clés suivant : Genève, l'aéroport, Meyrin et la ZIMEYSA, Ferney, le CERN, St-Genis, le vignoble et les espaces naturels.

→ Projet urbain : de l'axe à la boucle

L'intégration de Ferney-Voltaire dans le périmètre d'étude permet de concevoir un développement plus intéressant que sur le seul axe Genève - St-Genis : une boucle d'urbanisation

renforçant les secteurs déjà urbanisés sera plus favorable, pour l'efficacité des transports publics comme pour le maintien des espaces ouverts et naturels.



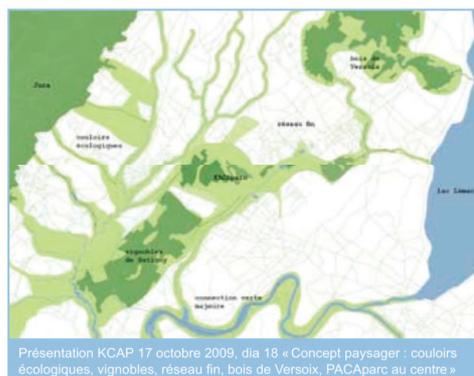
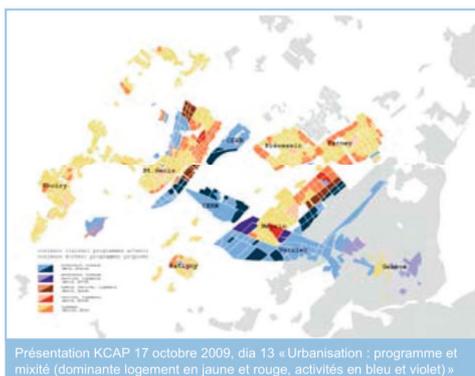
Présentation KCAP 17 octobre 2009, dia 11 « Concept phase 1 : l'axe Genève-St-Genis »



Présentation KCAP 17 octobre 2009, dia 11 « Concept phase 2 : urbanisation en boucle »



La stratégie de développement vise à renforcer la diversité des localités (de la ville dense aux villages du pied du Jura) et la mixité du Pays de Gex, en consolidant les zones d'activité et les pôles de services.



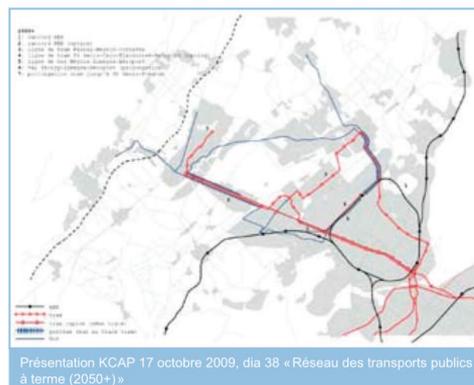
→ Concept paysager : espaces ouverts et PACAparc

Le concept d'urbanisation préserve les espaces agricoles de loisirs et naturels (couloirs écologiques et connexions vertes, vignobles, marais, réseau fin, bois, etc.). Le centre de la boucle d'urbanisation est traité comme un « PACAparc » à la manière des « parcs paysagers urbains » qui existent à

Munich, La Haye ou Duisburg, en combinant plusieurs types d'affectation (agriculture, nature, loisirs) ; divers parcours thématiques (de l'agriculture, des sciences, de la culture, etc.) relieront les entrées et les lieux du PACAparc.

→ Mobilité : tramways à terme

Les réseaux de mobilité douce, très lacunaires, sont à compléter.
 Les réseaux routiers sont localement inachevés : des maillages urbains sont à créer pour l'urbanisation (notamment au nord de l'aéroport et de St-Genis).
 Les transports publics ne nécessitent pas un RER, selon l'équipe, avant le très long terme. Jusqu'en 2050, une offre attractive peut être assurée d'abord par des bus accélérés puis par des tramways rapides partageant la même infrastructure que des lignes urbaines (comme le Forschbahn à Zurich) et reliant Cornavin à St-Genis en 21 minutes. Cette approche permet d'étaler les investissements en les calibrant selon l'évolution de la population et des emplois.



→ Passage : un développement graduel

Ainsi, l'urbanisation et les transports se développent graduellement :

- 2015 : tram jusqu'au CERN, bus St-Genis-aéroport et Meyrin-Ferney, développement de ZIMEYSA, St-Genis et Porte de France, début du PACAparc
- 2030 : trams jusqu'à St-Genis et Ferney, bus St-Genis-

- aéroport, développement des quartiers Nord de l'aéroport, de St-Genis et Porte de France, PACAparc
- 2050+ : tram desservant l'aéroport et tram Meyrin-Ferney, développement du CERN2 Prévessin, création d'un pôle Nord de l'aéroport, PACAparc.

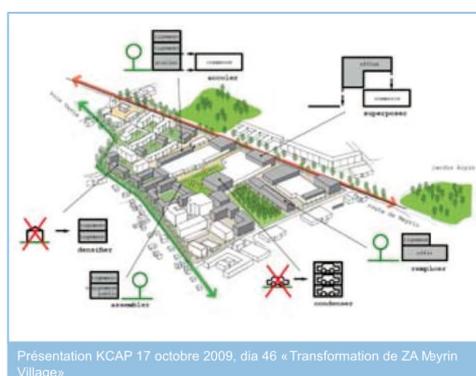


→ Deux zooms : densification et extension de l'urbanisation

Deux exemples illustrent les formes d'urbanisation proposées.

- Densification : la zone artisanale de Meyrin Village peut gagner en densité et en mixité en concentrant le stationnement dans des silos et en mélangeant logements, activités et services lorsque c'est possible.

- Extension : à l'entrée de St-Genis, le site Porte de France accueillera un pôle d'équipements publics près du giratoire, une bande d'activités de pointe et une zone mixte de logements et de bureaux ; un mail reliera les rives du Nant du Lion, préservées, au PACA parc voisin.





Équipe Obras : une ville verte aux franges de l'urbanisation

L'équipe Obras (voir encadré) confirme son option de première phase, en abordant les espaces bâtis à partir du paysage et en localisant le développement sur les franges de l'urbanisation. Comme les deux autres équipes, elle étend le périmètre d'étude en incluant Ferney.

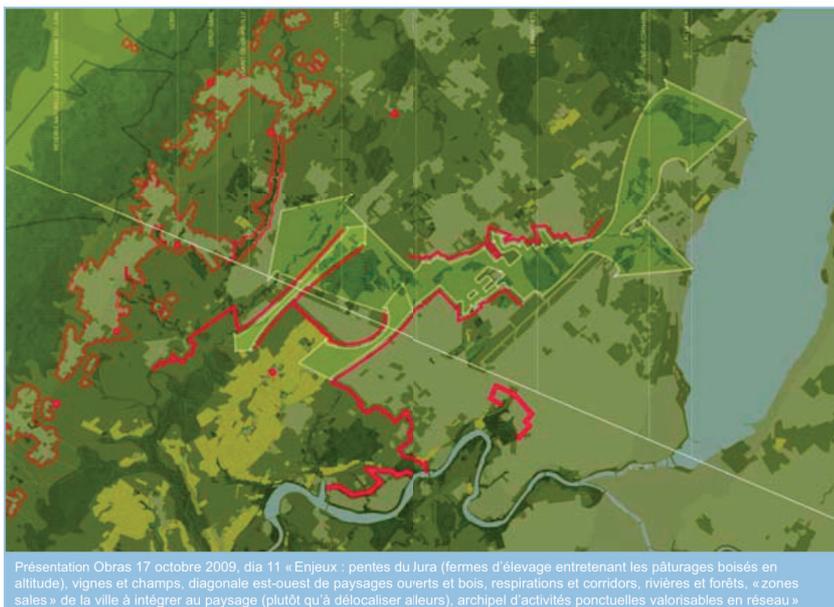
L'équipe Obras

- Obras, Frédéric Bonnet (Paris)
- François Monjal, Alphaville (Paris)
- Coteba (Paris)

→ Le paysage, atout spécifique de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Pour l'équipe, le paysage est l'atout spécifique de l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui la différencie d'autres agglomérations (la métropole et la nature en bas de chez soi). Cette ressource partagée de haute qualité, dont l'urbanisme des dernières décennies a très peu tenu compte, reste à valoriser. À cet égard, les secteurs les plus fragiles sont

les franges de l'urbanisation : les terrains que l'urbain risque de grignoter en « tournant le dos au paysage ». C'est sur ces zones de fragilité (en rouge sur la carte) que l'équipe propose de localiser le développement : elle estime ces franges largement suffisantes pour accueillir la croissance souhaitée.



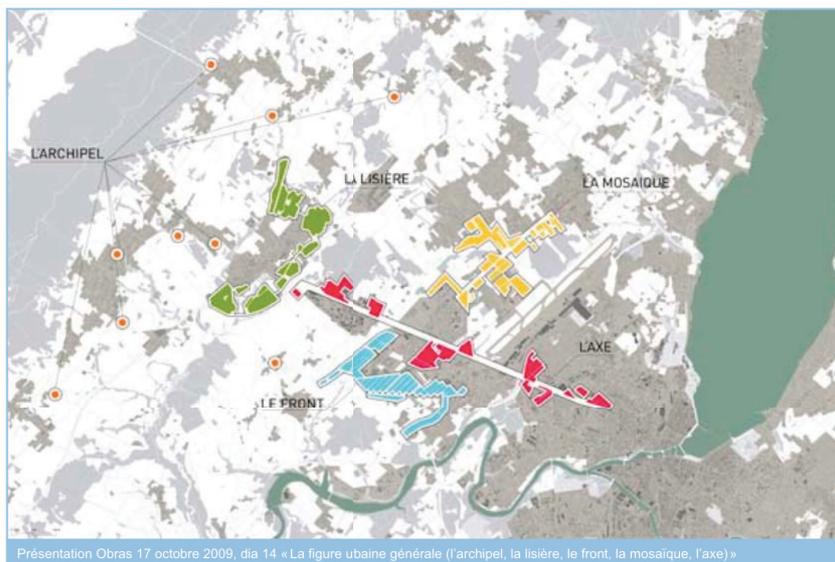


→ Forme urbaine

L'urbanisation s'effectue à 40 % par extension sur des terres agricoles, à 60 % par densification et reconversion de secteurs déjà urbanisés. Elle vise à fabriquer un bord d'air de l'urbain, une cicatrice qui en arrête l'extension. La mixité des tissus assure leur diversité et réduit la demande de mobilité. Les types d'urbanisation varient selon les situations :

- densification le long de l'axe Genève - St-Genis
- urbanisation en lisière autour de St-Genis
- front paysager à la ZIMFYSA : urbanisation progressive partant de la gare

- ville-mosaïque au nord de l'aéroport, avec une forte interpénétration entre constructions, continuités naturelles et agriculture de proximité
- archipel de petits pôles, de bourgs et de villages fonctionnant en réseau.



→ Mobilité

L'équipe propose de renforcer fortement les transports publics :

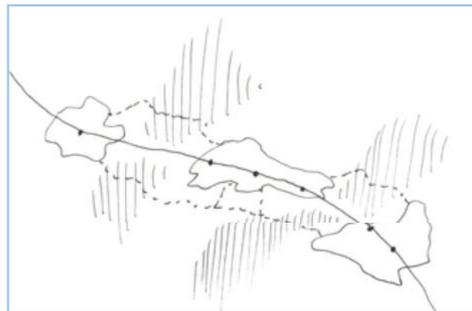
- revitalisation de l'infrastructure ferroviaire du pied du Jura : ligne rurale
- réseau RER desservant Ferney, avec création d'une 3^e voie ferrée le long de l'autoroute Genève-Lausanne
- tramways lents en ville, accélérés en périphérie : desserte de St-Genis et Seron, boucle Cornavin-Meyrin-Ferney

- réseau de bus desservant les autres franges urbanisées
- Elle ne propose pas de nouvelle route, mais des « parkways ». Enfin, de grandes liaisons de mobilité douce sont à créer.



→ Une ville avec la nature

Les interstations d'un tramway de périphérie permettent de créer une maille ample d'urbanisation interstitielle, conciliant les continuités naturelles et agricoles et la qualité de vie résidentielle. Ce concept de « ville avec la nature » du XXI^e siècle (par opposition à la « ville sur la nature » du XX^e) est illustré par trois zooms : urbanisation en mosaïque au nord de l'aéroport, urbanisation en lisière au sud de St-Genis et urbanisation en front paysager à la ZIMEYSA. Dans les trois cas, l'organisation du mélange ville-nature nécessite une forte maîtrise foncière.



Présentation Obras 17 octobre 2009, dia 28 « Le séquençage du tramway permet une ville aérée, traversée par des continuités naturelles »



Présentation Obras 17 octobre 2009, dia 25 « La mosaïque (au nord de l'aéroport) »



Présentation Obras 17 octobre 2009, dia 30 « La lisière (au sud de St-Genis) »



Équipe Güller : une puissante dynamique de développement

L'équipe Güller (voir encadré) part du constat que ce secteur de l'agglomération est celui qui offre les meilleures chances de valoriser le profil international de Genève. Ce potentiel justifie des investissements lourds, propres à lancer et à entretenir une puissante dynamique de développement.

L'équipe Güller

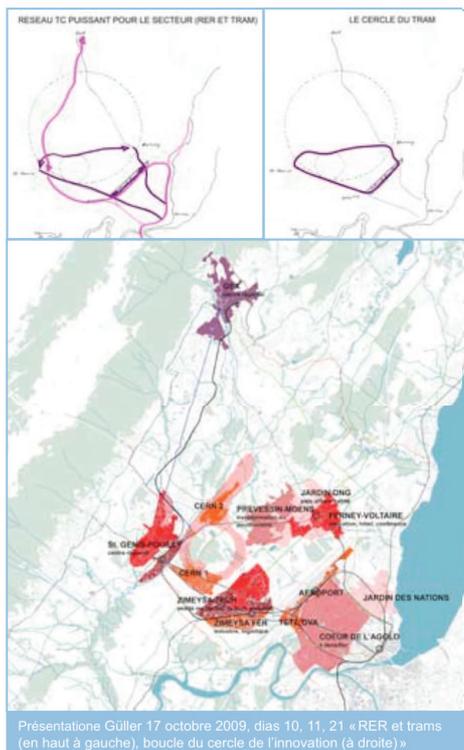
- Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism³ GGau (Rotterdam Zurich) : pilote de l'étude
- Metron (Brugg, Berne, Zurich) : enjeux mobilité
- Bureau d'étude Desvigne, Atelier de paysage (Paris) : enjeux paysage

→ Un schéma pour deux PACA

Également mandatée pour le PACA Gex, l'équipe a modifié son schéma général de première phase.

- Elle maintient son concept de RER : la connexion France-France est indispensable à terme pour intégrer St-Genis et Gex dans l'agglomération
- Pour les grandes lignes, l'accès direct des TGV à l'aéroport (shunt) est un enjeu suprarégional
- Elle modifie son réseau tram, en renonçant à relier Meyrin à Ferney pour créer une boucle plus large aéroport-Ferney-St-Genis, qui intègre des secteurs déjà urbanisés dans la dynamique de l'aéroport (à l'exemple de trams périphériques à Amsterdam, Francfort, Helsinki ou Glattalbahn à Zurich).

Mieux préservé, le paysage (bocages, ruisseaux, corridors, agriculture) est l'élément de cohérence du schéma.





→ Le cercle de l'innovation

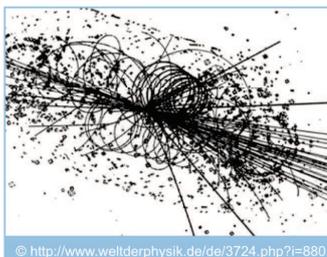
Les secteurs desservis par la boucle de transports publics forment un « cercle de l'innovation ». Leur développement s'effectue à 87 % par densification de zones déjà bâties.

- Aéroport et « tête GVA » : sur ce pôle de liaisons internationales, européennes, régionales et d'agglomération, les valeurs foncières très élevées permettent de densifier en construisant au-dessus de l'autoroute et des infrastructures ferroviaires (notamment immeubles XL de 30 à 40'000 m² optimaux pour investisseurs)
- Meyrin et ZIMEYSA : au nord, un secteur mixte « ZIMEYSA TECH » (résidentiel, high tech, artisanat) se densifie par une meilleure utilisation des 30 % de sol affecté au stationnement, par les « pièces maîtresses » existantes et futures et par un maillage renforcé des espaces verts et des espaces publics liés à Meyrin Centre ; au sud, un secteur ZIMEYSA FER accueille des industries lourdes et de logistique, qui valorisent la desserte ferroviaire



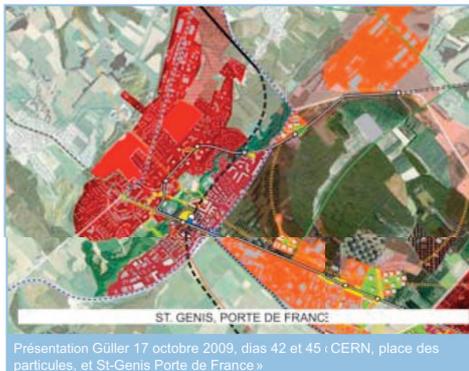
Présentation Güller 17 octobre 2009, diapos 22 et 28 « Aéroport et tête GVA. Meyrin et ZIMEYSA. »

- CERN : pour créer avec ses autorités le « CERN du futur », deux scénarios sont proposés : fédérer les bâtiments autour d'une grande « place des particules » (publique, piétonne, sur route enterrée, 2 arrêts de tram) ; ou bien, en cas de développement plus important, rapprocher le CERN de St-Genis en l'accrochant à la future gare REF de Porte de France



© <http://www.weltderphysik.de/de/3724.php?i=880>

- St-Genis et Porte de France : Porte de France accueille d'abord une gare routière (bus rapide vers l'aéroport) puis une interface tramway, puis une gare RER ; St-Genis s'étend au sud vers ce pôle, en préservant le corridor vers le Nant du Lion ; un quartier mixte est créé, orienté vers Genève. Les possibilités de développement au nord de St-Genis sont réservées et utilisées seulement en cas de forte croissance (possibilité de créer une gare RER)
- Les autres adresses du « cercle de l'innovation » sont : Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire, traités dans le PACA Gex (densification du pavillonnaire, jardin ONG en parc habité, Ferney pôle international de formation, hôtellerie et conférences).



Présentation Güller 17 octobre 2009, diapos 42 et 45 « CERN, place des particules, et St-Genis Porte de France »



→ Un « cœur vert »

Le cercle de l'innovation entoure un « cœur vert » :

- des espaces naturels préservés, notamment les maïs au nord de l'aéroport : la création d'un barreau routier et d'un giratoire au nord de Meyrin permettrait même de supprimer 600 m de route entre Meyrin et Ferney et de renforcer la continuité écologique
- une entité territoriale continue de 500 à 600 hectares, taille critique conditionnant la viabilité de l'agriculture.



→ Capacité, densification, déplacements

La capacité d'accueil du PACA St-Genis dépasse nettement les prévisions. L'équipe propose d'y transférer 7'000 emplois difficilement logeables et moins bien desservis dans le PACA Gex.

Le développement s'effectue à 13 % par extension (50 hectares consommés). Sur les 87 % restants, l'équipe précise les conditions des densifications :

- côté Genève, le passage d'un indice de 0.3 à 0.6 est préparé par une analyse différenciée des secteurs selon le type de tissu, l'importance de l'enjeu et la propriété du sol (publique ou privée)

- en zone rurale est prévu un développement « light », surtout résidentiel, des localités.

Les déplacements induits sont évalués : grâce aux investissements lourds, un net report modal s'effectuera en faveur des transports publics. Le RER à terme apparaît comme le seul moyen de surmonter le handicap des « goulets » d'étranglement de part et d'autre de l'aéroport.

→ Passage : deux grandes étapes

Chaque phase de développement est équilibrée entre France et Suisse :

- phase 1 2009-2020 : bus express précurseurs des trams et du RER
- phase 2 2020-2030 : réseau RER et trams, développés selon les besoins.



Les trois propositions en chiffres

La comparaison des données chiffrées fournies par les trois équipes met en évidence les points suivants :

- la capacité d'accueil du PACA St-Genis dépasse nettement les +18'000 habitants et +11'000 emplois prévus par le cahier des charges
- les équipes KCAP et Obras prévoient des développements relativement équilibrés entre les côtés France et Suisse

(notamment emplois), mais sans préciser par quels moyens ; plus concentrée sur Genève, la proposition Güller est peut-être plus réaliste

- la consommation de sol non bâti est très variable, allant de 410 ha pour KCAP à 180 ha pour Obras et 50 ha pour Güller.

| | habitants | | | emplois | | | sol consommé | |
|---------------|-----------|--------|--------|---------|--------|--------|--------------|---------------|
| | France | Suisse | Total | France | Suisse | Total | Total | Dont non bâti |
| KCAP | 32'700 | 20'500 | 53'200 | 25'400 | 15'800 | 41'200 | 540 ha | 410 ha |
| Obras | 15'000 | 14'000 | 29'000 | 26'500 | 16'500 | 43'000 | 420 ha | 180 ha |
| Güller | 5'700 | 19'500 | 25'100 | 7'600 | 25'000 | 32'700 | 380 ha | 50 ha |



Les avis des tables rondes

Les tables rondes ont apprécié l'approfondissement des propositions, qui apportent des réponses précises aux questions posées en première phase. À noter : les discussions ont fait ressurgir plusieurs souvenirs de l'étude du « Rectangle d'or » réalisée il y a quelques années.

L'objectif d'un **développement compact**, économe en sol, est soutenu par tous. Les tables rondes déplorent que le projet KCAP consomme 400 ha de terres agricoles, soit un sixième des 2'500 ha prévus pour l'ensemble de l'agglomération. À l'inverse, elles apprécient les propositions de densification de tissus existants, notamment en réduisant les surfaces affectées au stationnement. Mais certaines s'interrogent sur leur faisabilité.

La nécessité d'un **renforcement massif des transports publics** ne fait pas de doute. L'idée du RER séduit, mais les tables rondes s'inquiètent de son coût. L'accès des TGV à l'aéroport, en connexion avec le CEVA, est retenu comme un enjeu d'agglomération majeur. L'idée de trams rapides et de trams lents utilisant la même infrastructure soulève l'intérêt, mais aussi certains doutes. Enfin, la notion d'un « tramtrain » est abandonnée.

L'importance accordée au **paysage** et à **l'agriculture** a été vivement appréciée. Les tables rondes ont salué la préservation du pied du Jura, des couloirs verts et des corridors biologiques, les projets de parcs et la proposition de maintenir 500 ha de terres agricoles d'un seul tenant (équipe Güller). Elles se sont inquiétées de la compatibilité entre activités agricoles et de loisirs et ont attiré l'attention sur les limites d'une « agriculture urbaine » ou « de proximité » (actuellement 5 % des exploitations, ne dépassera jamais 10 % - que faire des 90 % restants ?).

La proposition de l'équipe KCAP a été appréciée pour la concentration de l'urbanisation, la diversité et la mixité des sites de développement – notamment la restructuration de la ZIMEYSA et du secteur de Blandonnet. En revanche l'idée d'urbaniser immédiatement au nord de l'aéroport a été reçue diversement. La notion de « PACAparc » a retenu l'attention, mais reste à préciser, notamment sur le partage des affectations (agricoles et autres). De même, la proposition d'une desserte tramway à deux vitesses a été appréciée, même si certaines tables rondes doutent de son fonctionnement. Enfin, la conception d'un développement graduel, avec des investissements mesurés au fur et à mesure de l'urbanisation, a été jugée très positive.

La proposition de l'équipe Obras a séduit par la sensibilité de l'approche, l'importance accordée au paysage et aux qualités de vie des habitants. Certaines tables rondes ont regretté des densités trop faibles et une trop grande consom-

mation de sol. Le concept de mobilité a soulevé plusieurs doutes, notamment sur la création d'une gare RER à Prnney. Enfin, la notion innovante d'une « ville verte », créant des proximités séduisantes entre constructions et paysages, a suscité le scepticisme de plusieurs tables rondes, qui ont douté notamment de sa compatibilité avec l'agriculture.

La proposition de l'équipe Güller a été saluée pour sa force, sa clarté et son degré d'aboutissement. Elle valorise le profil international de Genève, son aéroport et sa connexion TGV en réunissant les conditions d'un développement puissant des deux côtés de la frontière. Sa proposition de liaison RER est un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération, créant une relation Ain - Haute-Savoie par Genève. Très économe en sol, elle préserve les enjeux agricoles et écologiques. En revanche, la proposition est chère : plusieurs tables rondes doutent de la capacité d'engager des investissements nécessaires.



Les remarques des tables rondes, *in extenso*

Les tableaux suivants reprennent les commentaires apportés aux trois projets, dans l'ordre des questions posées aux tables rondes. Toutes les remarques significatives y ont été reportées, sans chercher à homogénéiser ni à mettre en

cohérence les opinions émises. Le premier tableau récapitule les remarques non différenciées, adressées de manière identique aux trois propositions.

Remarques adressées aux trois propositions

- favoriser le aménagement des deux PACA
- ne pas dépasser 18'000 habitants et 11'000 emplois
- tenir compte de l'urbanisation galopante au pied du Jura
- maintenir la zone nord de Vernier hors activité
- intégrer la future 2x1 voie entre St-Genis, Prévessin et Ornex
- quid du projet de 2x2 voies, des TER existants par route, des P+R ?
- évaluer la possibilité de raccorder directement Cointrin à Lausanne
- prévoir un barreau Meyrin-Thoiry via Sergy
- quid du réseau bleu ?
- bonne prise en compte de l'activité agricole
- dessiner les courbes isophones sur les cartes
- manque une rubrique « développement économique »
- mieux montrer les étapes de développement (2015, 2020, 2030, 2050...)
- mise en place d'outils de gestion transfrontaliers



Équipe KCAP

Aspects à confirmer

- **Urbanisation** : urbanisation concentrée, densification, mixité, notamment de la ZIMEYSA ; enterrement des parkings, réduction de la surface de stationnement ; valoriser l'identité de chaque pôle ; faible développement des communes du pied du Jura, au caractère rural préservé
- **Mobilité** : trams à deux vitesses, concept de « tram-train » ; tram Genève-Meyrin-Ferney, bus Meyrin-Ferney ; transversale Meyrin-St-Genis-Preveysin-Ferney ; étude des temps de parcours ; transversales et maillage, axes routiers transversaux ; bon développement de la mobilité douce, connectée au tram
- **Paysage-nature-environnement** : prépondérance du paysage sur l'urbain, haute valeur ajoutée des paysages ; pénétrantes vertes perpendiculaires au Jura ; zone verte au centre, parc à l'échelle de l'agglomération ; respect de la zone agricole ; couloirs écologiques, transversales naturelles, connexions entre entités paysagères
- **Ensemble** : cohérent, tous thèmes traités ; pluralité de scénarios ; aspect aéré

Aspects à modifier

- **Urbanisation** : répartition France-Suisse, quelle densification au sud de l'aéroport ? trop d'espace consommé ; quelle articulation habitat-activités, quelle mixité entreprises-logements, quelle densification ? quels équipements publics pour favoriser la mixité ? rôle de la Porte de France ? restructuration de la ZIMEYSA ? développement à Satigny ? traitement de Blarionnex ? urbanisation au nord de l'aéroport exposée au bruit ; prévoir des réserves de développement pour l'avenir
- **Mobilité** : cohérence avec les SCOT ? faisabilité d'un tram-train ? connexion RER-tram - pied du Jura ? potentiel de la ligne du pied du Jura ? accessibilité au nord de l'aéroport ? prévoir des P+R à des prix abordables quels coûts des infrastructures, notamment routes ? déplacements transversaux ? préciser, développer le réseau routier (saturé)
- **Paysage-nature-environnement** : séparer nature, loisirs et agriculture ; quelle viabilité pour quelle agriculture ? PACAparc à préciser, qui le gère et l'entretient ? ne pas attirer trop de monde avec les parcours thématiques, parc thématique trop artificiel ; couloirs verts trop étroits
- **Ensemble** : manque de profondeur, peu clair ; mieux connaître le territoire ; préciser l'affectation des terrains

Aspects à supprimer

- **Urbanisation** : Urbanisation : logements au nord de l'aéroport (et donc liaison TC directe Meyrin-Ferney) ; habitat dans la ZIMEYSA ; urbanisation au château de Ferney, développement à Preveysin et Ferney ; développement sur le site du CERN
- **Mobilité** : le tram-train rapide, l'appellation « tram-train » ; le tram Meyrin-Ferney ; la route à travers le bois de la Bagasse ; les transports publics au pied du Jura (risque d'explosion des communes)
- **Paysage-nature-environnement** : encore un parc urbain au détriment de l'agriculture ; parcours thématiques ; le mot « friche » ; le site du CERN comme réserve naturelle (peut se construire à tout moment)
- **Ensemble** : projet déconnecté de la réalité, théorique ; trop centré sur St-Genis, côté Genève oublié ; surconsommation d'espace agricole ; pas abouti



Équipe Obras

Aspects à confirmer

- **Urbanisation** : urbanisation qui ne tourne pas le dos au paysage, ville avec la nature (notamment St-Genis) ; franges, fronts ou lisières comme limites d'urbanisation ; mixité ou mosaïque réduisant la demande de mobilité ; densification limitant la consommation de sol ; lisibilité autour de la Porte de France ; zone portuaire au nord de l'aéroport ; services dans chaque pôle (limite les déplacements) ; intégration paysagère des « zones sales »
- **Mobilité** : gare TGV à Ferney ; raccordement à la ligne du pied du Jura, connexion tram-train à Sergy ; tran Cornavin-Meyrin-Ferney, tram gare ZIMEYSA ; liaison ZIMEYSA-Ferney ; accès à l'aéroport amélioré ; liaisons entre franges et archipel ; voies vertes ; pas de nouvelles routes
- **Paysage-nature-environnement** : ville-nature ; paysages respectés et valorisés (vignoble, nature), mitage limité ; agriculture urbaine, plusieurs agricultures ; jardins dans la ville ; couloirs écologiques, continuité
- **Ensemble** : bonne connaissance du territoire ; tient compte de la qualité de vie des habitants ; réflexion sur les outils d'aménagement et sur les outils de gestion transfrontaliers

Aspects à modifier

- **Urbanisation** : quartier au nord de l'aéroport ; préciser et détailler les franges, matérialiser les limites ; dans quel ordre concrétiser ? site du CERN ?
- **Mobilité** : à approfondir et clarifier (notamment ferroviaire) ; déplacements viaires transversaux ? tram Sergy injustifié ; quel projet de parkway ? développer le réseau routier ; des P+R côté France, à localiser hors des tissus denses ; axes de mobilité douce tenant compte des distances et dénivelés
- **Paysage-nature-environnement** : quelle agriculture ? maintenir des terres agricoles au nord de l'aéroport ; renforcer les coupures vertes de part et d'autre du CERN ; faisabilité de jardins coopératifs ? ; traitement des déchets ? attention aux réserves de Mategnin
- **Ensemble** : comment passer à l'acte ? relation avec le CERN ?

Aspects à supprimer

- **Urbanisation** : franges créant des zones non maîtrisées ; logements au nord de l'aéroport (bruit) ; densités trop faibles, consommation de sol trop forte ; emplois autour de Satigny ; développement autour de Mategnin
- **Mobilité** : gare de Ferney
- **Paysage-nature-environnement** : agriculture urbaine peu réaliste ; corridors biologiques supprimés
- **Ensemble** : théorique et conceptuel, pas assez ancré au territoire ; forte consommation d'espace ; pérennité des franges ? côté Genève oublié



Équipe Güller

Aspects à confirmer

- **Urbanisation** : cohérence urbanisation-transports ; répartition France-Suisse ; transfert de 7'000 emplois du PACA Gex ; densification côté Genève enjambant l'autoroute, densification de la zone autoroute Cointrin : appui sur l'existant ; approche foncière ; faible consommation d'espace ; cercle de l'innovation ; des projets pour tous les secteurs, des adresses différenciées et bien reliées ; rôle central de l'aéroport ; intégration concrète du CERN ; densification de la ZIMEYSA FER et TECH, mixité zone TECH ; route de Genève en souterrain à hauteur du CERN ; développement du centre pétrolier ; utilisation des surfaces de stationnement pour densifier
- **Mobilité** : TC puissant ; concept cohérent nécessaire d'ici 50 ans ; RER créateur de continuité d'agglomération (rendue ainsi multipolaire) ; phasage, montée en puissance ; cercle de l'innovation ; connexion TGV-aéroport-CEVA ; ligne du pied du Jura-CEVA, bouclage ferroviaire : P+R ; tram Blandonnet-aéroport ; barreau routier, girabire et suppression de la route de Mategnin
- **Paysage-nature-environnement** : coeur vert, poumon vert au centre du cercle de l'innovation ; importance économique de l'agriculture, surface critique pour l'agriculture ; zone de marais préservée au nord de l'aéroport ; corridors verts préservés (pas de nouvelle voirie) ; maintien du bocage et des ruisseaux
- **Ensemble** : réflexion sur 2 PACA ; détaillé, abouti, approfondi, innovant, tranché, constructif, efficace, transparent, vues à long terme, respecte l'espace, phasage, calculs apportant un complément à l'analyse ; bonne présentation

Aspects à modifier

- **Urbanisation** : quelles mixités et articulation des quartiers ? revoir la répartition des emplois, zones économiques côté France peu abordé ; quelle densification côté France (Prévessin) ? coûts de déplacement de la ZIMEYSA ? prise en compte des « coups partis » (J. Monnet, Hauts de Pouilly, rives de l'Allondon...) ; réévaluer le développement en zone rurale ; développer au nord de l'aéroport (entretien d'avions) ? ; continuum tête GVA - zone TECH ; zone du Bois des Frères
- **Mobilité** : coûts élevés, nombreuses infrastructures ; vérifier la capacité des bus rapides ; phasage et priorités à préciser ; intégrer la 2x1 voie St-Genis - Prévessin - Ornex ; réseau routier, notamment connexion de la transversale du Pays de Gex à l'autoroute, intégrer les projets en cours : déplacements transversaux ? desserte de Vernier-Village ; reconversion de Louis Casai ; prévoir des P+R ; RER revoir la liaison Est ; renforcer la mobilité douce

- **Paysage-nature-environnement** : articulation entre coeur vert et cercle de l'innovation ; production d'énergie ; renforcer les couloirs à faune et le Nant du Lion ; prévoir des zones vertes dans les zones urbanisées ; fragilité des zones vertes du CERN
- **Ensemble** : infrastructure sanitaire ; gouvernance et de péréquation France-Suisse ; ne pas dépasser 18'000 habitants et 11'000 emplois (qualité de vie)

Aspects à supprimer

- **Urbanisation** : ne pas trop densifier Genève ; développement du CERN (couloirs écologiques)
- **Mobilité** : liaison CERN2 - Ferney ; barreau routier et giratoire
- **Paysage-nature-environnement** : laisser un passage à faune entre le Nant du Lion et le coeur vert
- **Ensemble** : coût exorbitant, faisabilité d'un RER ? prise en compte du SCOT ?



Conclusion

Nicole Surchat-Vial, cheffe du Projet d'agglomération, a conclu les tables rondes en remerciant les participants de leur engagement et en évoquant ce territoire, tel qu'il pourrait être d'ici quelques années si les propositions des équipes se réalisaient : la salle Jean Monnet de St-Genis serait à 15 minutes de l'aéroport en bus, en attendant le tram ou le RER ; les chantiers se multiplieraient le long du trajet ; et les emplois augmenteraient côté France, amorçant un rééquilibrage très désiré.

Pour en arriver là, bien des difficultés restent à surmonter notamment en matière de fiscalité et de droit du travail. Des

investissements importants devront être engagés : les trois équipes ont mis en avant la nécessité de transports publics puissants, indispensables pour débloquer la situation actuelle.

Mais les problèmes ne se résoudront jamais si on ne commence pas par les poser. C'est le but du Projet d'agglomération que de pousser en avant l'hypothèse d'un développement solidaire, qui corrige progressivement les déséquilibres passés et place l'agglomération sur la voie d'un développement durable.

Et la suite...

L'étude test du PACA St-Genis est terminée. Celle du PACA Gex va l'être bientôt. Le plan de synthèse réunissant les deux PACA sera mis en discussion lors de nouvelles tables rondes au printemps 2010.

Calendrier

| | | |
|------|---------------------|--|
| 2010 | vendredi 12 février | tables rondes du PACA Gex, 2 ^{ème} phase |
| | avril-mai | tables rondes communes aux deux PACA : St-Genis et Gex |

► Toute l'information sur les PACA (présentation des équipes, compte-rendu, etc.) : www.projet-agglo.org onglet PACA

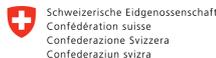
Principaux sigles utilisés

| | |
|-----------|--|
| CERN : | Centre européen de recherche nucléaire |
| CEVA : | liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Anremasse |
| GVA : | Aéroport international de Genève Réseau express régional |
| ONG : | Organisations internationales non gouvernementales |
| P+R : | Parc relais Zone industrielle Mouille-Galand |
| PACA : | Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération |
| PSD : | Périmètre stratégique de développement |
| RER : | Réseau express régional |
| SCOT : | Schéma de cohérence territoriale (France) |
| TC : | Transport public |
| TER : | Lignes de transport public régionales (France) |
| TGV : | Train à très grande vitesse |
| ZA : | Zone artisanale (Genève) |
| ZIMEYSA : | Zone industrielle de Meyrin-Satigny (Genève) |

Compte-rendu des 2^{èmes} tables rondes du PACA Genève-Meyrin-St-Genis - 17 octobre 2009

Animation des tables rondes : **Sémaphores (Paris)**, Rédaction : **Richard Quincerot (Genève)**, Mise en page : **Porteur d'Image (Annecy)**

Coordonnées : Projet d'agglomération - 5 rue David-Dufour - CP 224 - CH-1211 Genève 8 - delphine.pressevot@etat.ge.ch - www.projet-agglo.org







Synthèse de l'étude sur le tram/train (Metron de l'équipe GGau)

metron

Note 02 PACA Genève-Meyrin-Saint-Genis

Cette note traite les points suivants :

- le secteur ferroviaire Gare Cornavin – Genève-Aéroport – Vernier-Meyrin, y c. les différences et difficultés techniques liées à la présence des deux réseaux ferrés français et suisse
- la capacité de ce secteur ferroviaire
- une analyse comparative des systèmes de transports « heavy rail » et « light rail », pour entamer un choix entre les options tram, tram-train, RER ainsi que des considérations et recommandations
- la question du CEVA et la constitution d'un RER franco-valdo-genevois.

Le système ferroviaire du secteur Gare Cornavin – Genève-Aéroport – Vernier-Meyrin

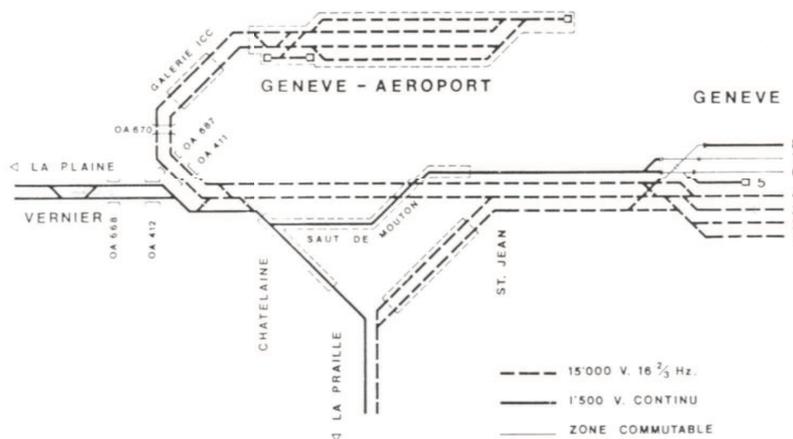


Figure 1:
Illustration schématique de l'électrification du secteur Gare Cornavin – Genève-Aéroport – Vernier-Meyrin.
Source : Schweizer Eisenbahn-Revue 6/1987

Ce secteur ferroviaire, a priori peu spectaculaire, est en fait très compliqué. Il s'agit là d'un endroit où plusieurs lignes et deux systèmes d'électrification s'entrecroisent. D'une part, il y a la ligne qui relie la Gare Cornavin à Genève-Aéroport (CFF). D'autre part, il y a la ligne française, desservie essentiellement par des TGV et des TER, qui relie Genève-Cornavin à la France (via Bellegarde-sur-Valsère) ainsi que la ligne franco-suisse de RER actuelle « Rhône-Express-Régional » (Gare Cornavin – Vernier-Meyrin – La Plaine – Bellegarde-sur-Valsère).



metron

Les lignes suisse et françaises se distinguent par leur tension :

| Ligne | Tension |
|---|-----------------------------------|
| Ligne suisse (vers Genève-Aéroport) | 15'000 v 16⅔ Hz (ca) ¹ |
| Lignes françaises : TGV, TER et RER, reliant Genève à la France | 1'500 v (cc) ² |
| REMARQUE : La ligne « française » Genève – La Plaine (– Bellegarde) sera probablement convertie à 25'000 v 50 Hz (ca), afin de permettre aux TGV français (normaux) de circuler sur cette ligne. ³ | 25'000 v 50 Hz (ca) |

Le tronçon Cornavin – Genève-Aéroport transite sur 3.5 km le long de l'axe Genève-Bellegarde. A l'aiguillage de Châtelaine, il reste 2.5 km où ce tronçon a dû être construit (ouverture de la ligne en 1987).

Le tronçon de la ligne Genève-Bellegarde, emprunté par la ligne de l'aéroport, était auparavant doté d'un système français (tension, signalisation). Après la mise en service de la ligne de l'aéroport, ce tronçon a été modifié sensiblement, afin de permettre le transit des trains suisses. Cela a permis d'éviter de changer de locomotive à Cornavin pour parcourir ces 6 km jusqu'à l'aéroport. Mais pour continuer de permettre aux trains français de circuler jusqu'à Cornavin, une nouvelle voie a dû être construite selon le système français (en saut-de-mouton, cf. ci-dessous).

« La ligne [Genève-Bellegarde], entièrement à double voie dès son origine, a été ramonée à un tronçon à voie unique entre Cornavin et Vernier-Moyrin lors de la réalisation du raccordement de l'aéroport de Cointrin au réseau des CFF. En effet, l'espace à disposition, notamment dans la tranchée de Saint-Jean, par son élargissement, a permis l'implantation d'une troisième voie, deux étant dès lors consacrées au réseau helvétique, ne laissant qu'une seule disponible pour la relation vers la France croisant d'ailleurs les deux autres en saut-de-mouton souterrain, le tout se compliquant encore des relations en triangle vers la gare aux marchandises de La Prairie. Ce dernier raccordement devra en outre encore être adapté prochainement à la circulation des trains sur le raccordement CEVA en direction des Eaux-Vives et d'Annemasse. »⁴

Une zone commutable permet aux locomotives fonctionnant selon les deux différents voltages de circuler sur un tronçon déterminé : le long des voies 6 et 7 et à l'approche des aiguillages vers les voies 5, 6, 7 et 8.

¹ ca: courant alterné.

² cc: courant continu.

³ Source : Revue *arbeit & verkehr*, n° 31/33 du 28 juillet 2018.

⁴ Secrétariat du Grand Conseil (GE). Date de dépôt: 24 octobre 2006



metron

Remarques concernant la capacité de ce tronçon ferroviaire

La capacité de ce tronçon ferroviaire ne peut être, aujourd'hui, que difficilement augmentée. Deux lignes sont utilisées par les chemins de fers suisses pour desservir l'aéroport, tandis qu'une ligne est nécessaire pour assurer la liaison avec la France (lignes TER et TGV) et le canton de Genève (RER jusqu'à La Plaine / Bellegarde). Il manque de la place pour de nouvelles infrastructures.

RER, tram-train ou tram?

La remarque précédente répond déjà en partie à la question de savoir si on pourrait augmenter la capacité du réseau ferroviaire pour desservir le CERN et la Porte-de-France. Cette possibilité n'est pas réaliste, vu les contraintes techniques (voltage différent, saturation du réseau), en tout cas dans les conditions actuelles. En effet, si on pouvait prolonger le réseau ferroviaire au nord de la gare de l'aéroport (boucle Cornavin – aéroport – Genève-Sécheron – Cornavin) il y aurait plus de capacité disponible (les RER pourraient continuer leur parcours au nord de l'aéroport).

Un tableau de comparaison de décision est présenté ci-dessous :

| Critères | Train RER « heavy rail » | Tram (TPG) « light rail » |
|---|--|--|
| 1. Largeur voies | 1'435 mm | 1'000 mm |
| 2. Tension - CFF - SNCF | 15'000 v 16% Hz (ca) 25'000 v 50 Hz (ca) ⁵ | 600 v (cc) (Tram et trolleybus du réseau TPG) |
| 3. Longueur des rames | 300 m (3 rames RER zurichoises à 2 étages) 225 m (3 rames Flirt articulées longues) | 42 m (CityRunner, TPG) 22 ou 31 m (DAV, TPG) |
| 4. Capacité des rames (pers.) | 2'200 pp. (3 rames RER zurichoises à 2 étages) ca. 1'650 (3 rames RER Flirt articulées longues) | 240 pp. (Bombardier CityRunner, TPG) 115 pp. (rame DAV petite, TPG) 165 pp. (rame DAV grande, TPG) |
| 5. Capacité (pers. par heure) aux HP ⁶ | 44'000 pp. (3 rames RER zurichoises à 2 étages) 33'000 pp. (3 rames RER Flirt articulées longues) | 2'880 pp. (CityRunner, TPG) 1'380 pp. (rame DAV petite, TPG) 1'900 pp. (rame DAV grande, TPG) |

⁵ cf. p. 2, remarque dans le tableau.

⁶ Aux HP: 1 train RER toutes les 3 minutes ; 1 tram toutes les 5 minutes (un sens).



metron

| Critères | Train RER « heavy rail » | Tram (TPG) « light rail » |
|---|--------------------------|---------------------------|
| 6. Vitesse commerciale | 40 – 60 km/h | 17 – 25 km/h |
| 7. Vitesse max | 130 km/h – 160 km/h | 50 - 60 km/h |
| 8. Temps de parcours Cointrin – Porte-de-France | 12' – 20' | ca. 30' |
| 9. Pente max | 25 à 30‰ | 60‰ |
| 10. Rayon | 300 m | 25 m |
| 11. Gabarits | Type X | Type Y |
| 12. Quais | Type X | Type Y |

Tram-Train: une solution (a priori) avantageuse?

Le choix d'un système de type tram-train suscite beaucoup d'intérêt dans de nombreuses villes d'Europe, surtout en France. Un exemple bien connu est le réseau tram-train de Karlsruhe. D'autres exemples sont les réseaux de Strasbourg et Saarbrücken, la Forchbahn zurichoise et le projet de réseau tram-train de Mulhouse.

Ces réseaux comportent des tensions différentes, p.ex. la Forchbahn a une tension commutable : 1'200 v (cc) sur le réseau suburbain et 600 v (cc) sur le réseau urbain (tramways zurichois – ZVV). A Karlsruhe, les trams-trains sont aussi dotés de motrices « bi-modales » (15'000 v 16% Hz (ca) dans le réseau ferroviaire et 750 v (cc) dans le réseau de tramways urbain).

Les tram-trains devront donc de toute façon être dotés de motrices pouvant alterner leur tension (réseau de tramways genevois : 600 v cc et réseau CFF, 15'000 v ca), ce qui causerait une mesure hors de prix – surtout que le parc véhicules de tramways a été rénové ces dernières années, par l'achat de rames Bombardier CityRunner.



metron

Le tableau comparatif suivant présente les détails techniques des exemples de tram-trains en Europe.

| Région / Ville | Tension réseau ferroviaire | Tension réseau de tramways | Ecartement | Capacité (pers.) |
|--|---|----------------------------|------------|------------------------------|
| Karlsruhe | 15'000 v 16½ Hz (ca) | 750 v (cc) | 1'435 mm | 220 |
| Saarbrücken | 15'000 v 16½ Hz (ca) | 750 v (cc) | 1'435 mm | 240 |
| Forchheim | 15'000 v (ca) | 600 v (cc) | 1'000 mm | 100 à 400 |
| Alicante | 750 v (cc) | 750 v (cc) | 1'000 mm | 210 |
| Chemnitz | 750 v (cc) | 600 v (cc) | 1'435 mm | 200 |
| Strasbourg (projet en cours) | 15'000 v 16½ Hz (ca) ou 25'000 v 50 Hz (ca) | 750 v (cc) | 1'435 mm | « TER 200 » (Alsace) : 53 |
| Mulhouse (projet en cours) | 750 v (cc) | 750 v (cc) | 1'435 mm | 240 |
| Paris, extension du T4 (projet en cours) | 25'000 v 50 Hz (ca) | 750 v (cc) | 1'435 mm | 240 |

Figure 2:
Tableau comparatif des tram-trains en Europe réalisés ou en projet

Considérations et recommandations sur le choix du système de transport

Sur la base de ce qui précède, il est recommandé de ne pas prolonger les réflexions sur l'option tram-train pour desservir le secteur Cornavin – Porte-de-France. Le coût d'adaptation du réseau est très élevé (substitution ou adaptation des motrices des tramways, construction d'une nouvelle voie à écartement réduit afin que les trams genevois puissent y rouler –en souterrain, faute d'espace, etc.).



metron

Développement des transports publics: chemin de fer (« heavy rail ») plutôt que tramway (« light rail »)

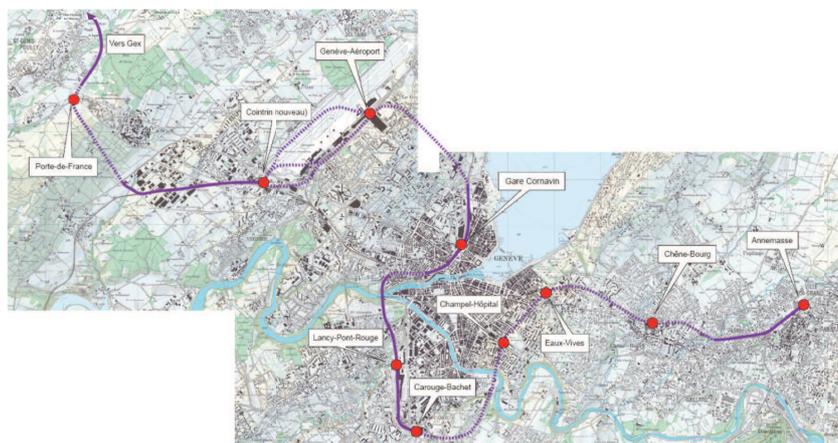
Nous nous référons aux points suivants :

- A moyen terme, il est attendu une augmentation massive de la demande en transports publics en Suisse, en particulier dans les agglomérations
- Un grand besoin de rattrapage de développement des transports publics dans la région de St-Genis – Gex
- Un système de transport saturé (route et chemin de fer) dans le corridor de Meyrin
- Le développement fragile et lent de la liaison ferroviaire CEVA
- L'idée du prolongement du CEVA en direction de l'aéroport.

Nous poursuivons jusqu'au bout l'idée de ce prolongement. Le futur RER permettra à long terme des liaisons rapides dans l'ensemble de la région.

Le train n'étant réalisable qu'à long terme, nous envisageons, à court terme, la mise en service rapide d'un système de bus amélioré.

La carte suivante illustre le « double lacet » formé par la liaison complète RER / CEVA.



Figur 3:
Réseau complet RER / CEVA (horizon 2030)



metron

Etape 1

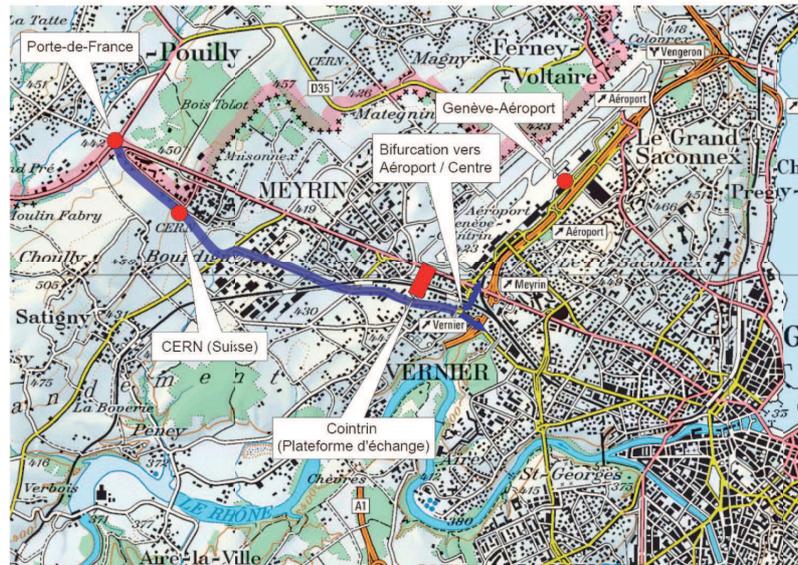


Figure 4:
Etape 1 : Axe Bus (TPSP) Genève – Porte-de-France à l'horizon 2013

Etape 2

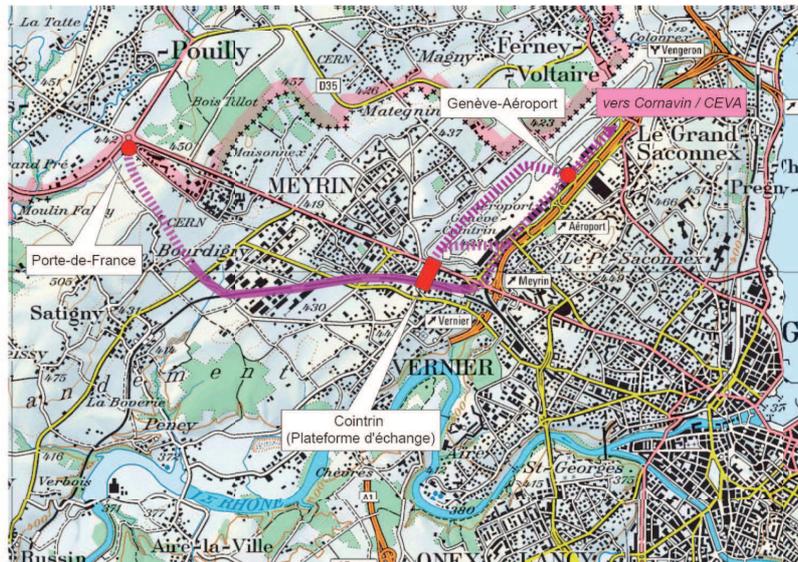


Figure 5:
Etapes 2 : Axe Genève – Porte-de-France à l'horizon 2030

Le RER ne serait pas prolongé jusqu'à Saint-Genis-Centre, mais seulement jusqu'à Porte-de-France. Cet endroit stratégique constitue en fait déjà aujourd'hui une gare



metron

routière pour les bus régionaux français (TER Rhône-Alpes, reliant Bellegarde à Gex via Porte-de-France). A l'horizon 2030, Porte-de-France deviendra un pôle d'échange important entre les bus régionaux, le tramway TCMC et les modes doux.

A Cointrin un pôle d'échange (route de Meyrin, RER et bus) verra le jour, ainsi qu'à la Porte-de-France (route de Meyrin, RER, bus et cars régionaux TER). Ces infrastructures nécessitent d'aménagements de qualité pour gagner en attractivité : commerces, locaux couverts et chauffés, bonnes fréquences et correspondances agréables, des agences unireso ou des « centrales de la mobilité », ainsi que des locaux pour le stationnement sécurisé de vélos. Ces deux pôles devraient être en service entre 6h00 et 24h00, 7 j./j.

Le RER pourrait être prolongé au nord jusqu'à Gex, selon une cadence d'un train toutes les demi-heures ou toutes les heures, dans les deux sens.

Cointrin est d'ailleurs aussi stratégiquement important, l'idée étant de prolonger le REF vers l'aéroport.

Etape 3

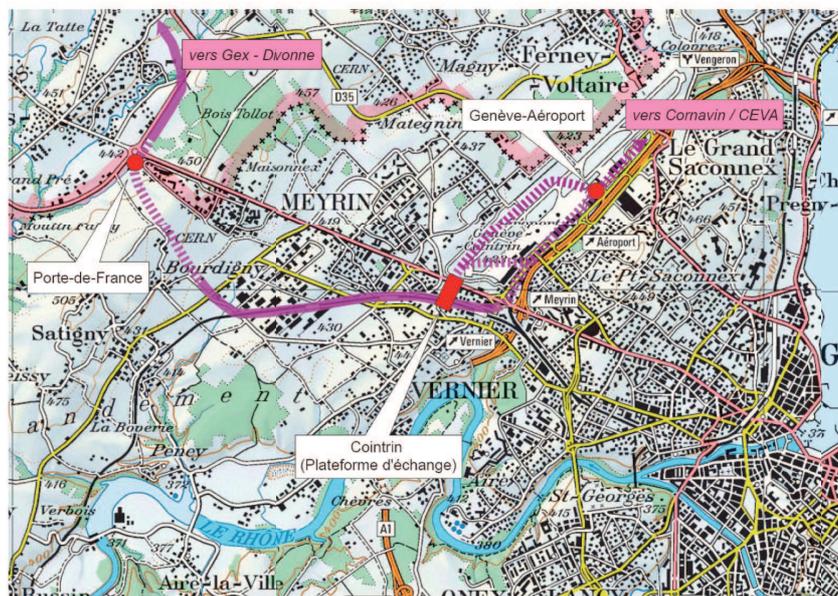


Figure 6:
Etapes 3 : Axe Genève – Porte-de-France – Gex / Divonne à l'horizon >2030

Metron Planification en transport SA.

Francesco Gilardi Géographe
Marc Schneider Ingénieur HES FSU/SV/SIA
29.07.2009 / 18.08.2009



Notes sur PACA de Mme Ariella Masboungi

1

QUELQUES REMARQUES SUR LE RAPPORT FINAL GENEVE-LEYRINS-ST GENIS

- Dans une phase ultérieure, il serait souhaitable de tester les grands axes de proposition, concernant les grands acteurs à rôle déterminant, dans une étroite concertation avec eux. Seules des solutions qui leur agréeraient auront des chances de trouver une application concrète dans les faits. C'est notamment le cas avec l'Aéroport de Genève, le Cern, les autorités chargées des transports, les syndicats d'agriculteurs, ...
- Sur les choix transports, il serait bon de tester les hypothèses audacieuses et lourdes de RER auprès des transporteurs. Est on en mesure d'anticiper au plan des transports sur une organisation urbaine et économique future ?
- Il peut être intéressant de prioriser et de labelliser certains projets moteurs, de tailles variées, qui mettent en marche le dispositif souhaité, et qui bénéficieraient d'une image de marque et, si possible, de financements prioritaires.
- Paysage comme élément structurant s'impose et mériterait, pour que cela ne reste pas un vain mot, de décliner les différentes situations de préservation et de mise en valeur, avec les acteurs concernés, car le paysage est vivant et non statique
- Densification : certes, mais tentons la modération en zone française, faute de quoi il y aurait à la fois rejet par les habitants et disparition de ce qui est aujourd'hui jugé comme un avantage. La localisation des urbanisations en greffe de l'existant est sans doute encore plus nécessaire que la densité.
- Le cercle des adresses me paraît un atout majeur et devrait servir également la partie française. Même si l'idée n'émerge que d'une seule



équipe, elle est porteuse mais il faut lui donner corps. Elle ne me semble pas de nature à diluer l'intérêt ou à spécialiser. L'adresse, pour cela, ne doit pas être exclusive de toute autre activité, mais doit marquer le caractère dominant du lieu, l'activité motrice.

- Dans le dossier Obras, j'ai bien apprécié l'évaluation de la difficulté de la tâche qui met l'accent sur ce qu'il y aurait à faire pour cet ambitieux projet transfrontalier, cad les différences de mode de vie, de valorisation économique, et de législation. C'est un chantier qui me paraît devoir être poursuivi au regard de la synthèse souhaitée.
- Différenciation : c'est un thème qui ressort bien des trois études et qui est très présent chez Obras, accepter les différences et les traiter comme telles tout en recherchant une meilleure équité mais aussi un lien par l'espace public et les transports. Ce sont certes des truismes mais encore ont-ils le mérite d'avoir été exprimés et d'être cohérents. On pourrait en dégager une sorte de charte de l'aménagement de ce territoire, qui servirait toute action à y mener.
- La clé de toute action porte bien évidemment sur les transports en commun dont les tracés et les vitesses seront déterminants. La proposition de compensation des plus values foncières liées aux poles dessertes (par Obras) me paraît une piste à développer. Comment maîtriser ces territoires et y créer les polarités souhaitées ? C'est bien un croisement entre localisation, aménagement, stratégies foncières, programmes, gestion, qui y répondra.
- KCAP propose, à sa manière, des spécialisations qui se réfèrent aux caractéristiques physiques et fonctionnelles des différents lieux. Cette voie me paraît à poursuivre. Les 3 équipes insistent sur la diversité à renforcer mais Obras s'oppose à la qualification fonctionnelle. Le débat pourrait offrir un échange intéressant entre les trois équipes et la commission.



- KCAP propose des circuits spécialisés, ce qui est intéressant mais je pense que leur nombre est excessif et risque de diluer l'intérêt sur une si petite surface. N'est il pas possible de regrouper des thèmes ? Et faire en sorte que ces parcours donnent le ton à l'aménagement prévu sur leur longueur et leur épaisseur ?
- La proposition de travailler sur les différentes strates de mobilité y compris la mobilité douce est essentielle. Mais ce n'est pas seulement physique car cela relève d'un mode d'organisation des déplacements en différenciant les types qu'ils représentent. L'objectif est il de moins utiliser la voiture ? Si tel était le cas, ce n'est pas seulement l'offre lourde qui y répondra mais une prise en compte des modes de gestion publics et privés, et des différents types de transports (loisirs, travail, courses, etc.) L'amorce est faite dans le dossier KCAP et mérite d'être prolongée, mais sans doute est ce fait ailleurs ? Si tel était le cas, ce serait à croiser avec ces scenarios d'aménagement.
- Les trois équipes proposent des visualisations d'évolution de certaines situations urbaines. Ce serait très intéressant si chacune pouvait avoir un terrain d'exercice pour approfondir le test voire disposer d'une mission de maîtrise d'ouvrage, ce qui permettrait de mieux exploiter la richesse remarquable du travail fourni, et de passer à l'acte en même temps que l'élaboration du schéma directeur.

En conclusion, bravo aux 3 équipes et à la maîtrise d'ouvrage pour les avoir si bien conduites à bon port, mais ce serait intéressant de continuer avec elles

Désolée de ne pas être des vôtres pour les débats dont je ne doute guère de l'intérêt certain qu'il offriront

Ariella Masbounji

-





Glossaire des abréviations

CH = notion suisse, F = notion française

| | |
|-------|---|
| BHNS | Bus à haut niveau de services |
| 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) |
| OI | Organisations Internationales |
| PACA | Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération |
| PADD | Projet d'Aménagement et de développement Durable (F) |
| PAFVG | Projet d'agglomération franco-valdo-genevois |
| PAV | Praille / Accacias / Vernets (CH) |
| 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 |



| | |
|----------|---|
| TCSP | Transports en commun en site propre |
| 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) |



Recommandations de la Région Rhône-Alpes

DPT-IPCT

10 octobre 2009

Recommandations de la Région Rhône-Alpes relatives à la phase finale du PACA Saint-Genis-Meyrin.

La Région Rhône-Alpes s'est impliquée dans la démarche du PACA Genève-Saint-Genis-Meyrin, au niveau politique, par sa participation aux collèges et « tables rondes » et au niveau technique, par sa contribution aux GRAD. Cette implication s'est concrétisée, entre autres, par la formalisation d'avis régionaux devant compléter les différents documents marquant les étapes de la démarche PACA : Cahier des charges, Rapport intermédiaire du collège (entre les 2 phases) et, enfin, objet de cet avis, le Rapport final du collège.

Dans cette étape stratégique qui synthétise les résultats, à la fois, de l'étude de mandats parallèles proposant trois projets et la concertation (tables rondes) qui a accompagnée cette démarche, la Région souhaite que soient pris en compte ses recommandations pour la suite sous la forme d'une annexe au Rapport final.

Sur la base de l'analyse des trois projets finaux des équipes Güller- Güller, Obras et KCAP, la Région Rhône-Alpes constate qu'une partie de ses interrogations demeurent. En effet, les trois propositions d'aménagement sont tellement différentes sur la question des transports, du développement urbain et du rééquilibrage habitat/emploi qu'elles nécessitent, dans cette phase de synthèse, une nouvelle affirmation des priorités de la Région.

Voici les attentes et les recommandations de la Région dans la suite de la démarche :

1. La Région est attentive à ce que l'objectif initial du Projet d'Agglomération en termes de rééquilibrage habitat/emploi de part et d'autres de la frontière soit respecté.

Cette priorité régionale est doublement questionnée par les résultats du mandat d'études parallèles :

1/ les chiffres mentionnés dans le tableau récapitulatif ne précisent pas toujours la répartition des logements et de l'emploi entre Suisse et France. Les nombre d'emplois, d'habitants et d'hectares agricoles consommés sont bien souvent répertoriés sur la totalité du PACA, alors que l'intérêt de l'exercice réside dans **la localisation** de ces éléments.

2/ si il est illusoire d'évaluer finement l'accueil de nouveaux emplois, les décideurs politiques ont en revanche la possibilité de planifier le développement de nouveaux logements en particuliers de nouveaux logements sociaux. A ce stade de l'étude, la localisation des logements en Suisse reste partielle et nécessiterait encore d'être approfondie.

Comme évoqué dans le précédent avis rendu par la Région pour le second degré, l'atteinte des objectifs quantitatifs de ce PACA pourrait être justifiée plus précisément, d'une part par le repérage de zones de développement prioritaires (secteurs mutables autour de Vernier notamment), d'autre part par l'analyse des gabarits de logements (hauteur (R+2des bâtiments...)), et des procédures adaptées à de telles transformations (droit de l'urbanisme suisse et français).



DPT-IPCT

10 octobre 2009

Recommandation : La Région recommande pour la phase suivante de « Plan de synthèse », que soit précisée la localisation de nouveaux logements et l'extension d'activités en 2030 dans les quatre secteurs urbains, pôles mixtes accessibles en TP que sont Porte de France, ZIMEYSA, sud de l'aéroport et tête de GVA.

2. La Région est attentive à la localisation précise des terminus des différents niveaux de transport collectif. Le terminus stratégique de l'axe TC principal doit être justifié par la meilleure articulation possible avec l'organisation TC locale **et le développement urbain programmé à long terme.**

Lors du second collège, une intervention technique de la Région incitait l'équipe KCAP à justifier le choix de terminus du tramway à Sergy gare et d'étudier les trois variantes possibles :

- Thoiry gare avec un éventuel développement du secteur de Grand prés (option dont la pertinence reste à valider)
- Sergy gare en justifiant ce choix au regard du système TC
- Chevy gare, en particulier si l'on considère la tendance actuelle de l'urbanisation en direction du Nord-est de Saint-Genis (ZAC de J. Monnet et Haut de Pouilly et projet Retail-Park- Rives de l'Allondon générateur de flux en VP avec un parking de 1900 places).

Dans tous les cas, **le tracé du tramway devait aller au-delà de Porte de France.** La localisation du terminus en entrée de ville du pôle régional de Saint-Genis est contraire à l'ambition de structuration cohérente entre urbanisation et transports en territoire gessien.

Par ailleurs, l'analyse comparative des choix de terminus devait s'élaborer en lien avec :

- l'opportunité d'une remise en service de la ligne du Jura même si la Région ne s'est pas engagée sur une desserte voyageuse à moyen terme.
- l'opportunité d'un tram-train plus performant que le TCMC non envisagé à ce jour.

Aujourd'hui si la perspective d'un tram-train a été abandonnée, la nécessité d'une imbrication entre développement urbain et TC de bon niveau est plus que jamais d'actualité.

Recommandation : la Région recommande une connexion TC forte entre l'agglomération genevoise et les secteurs NO de Saint Genis (ZAC J. Monnet, Haut de Pouilly et du projet Retail-Park- Rives de l'Allondon, fort générateur d'emplois et de trafic en VP). En l'absence d'une desserte TC efficace à la fois du centre-ville de Saint-Genis mais également des sites de développement majeurs situés au NO du centre urbain, la Région s'interroge sur le respect du principe de cohérence entre urbanisme et transport.

3. La Région est attentive à l'intégration d'une logique transversale dans le plan de déplacement TC du Pays de Gex (PACA Genève/Meyrin/Saint-Genis et PACA

AvisStGenis rapport final
C.Creissels
L.Zaghouane

2



DPT-IPCT

10 octobre 2009

Genève/Ferney/Gex) reliant Versoix à la ligne RER Genève-Bellegarde et distribuant Prévessins et le secteur Nord de l'aéroport.

Cette logique de déplacement transversale s'associe et renforce le projet du « ring de contournement autour de l'aéroport » proposé par l'équipe Güller & Güller. La Région considère la nécessité d'une liaison TC transversale forte offrant une alternative à l'axe prévu au sud de l'aéroport Grand-Saconnex/Cointrin/Cornavin.

Le SCOT du Pays de Gex prévoit une ligne TC interpôles entre Saint-Genis et Ferney-Voltaire, cette liaison est importante et doit être associée à la localisation des deux terminus dans une logique transversale. Par ailleurs l'organisation TC du secteur doit tenir compte d'une remise en service voyageur de la ligne ferrée du pied du Jura. Une étude de prolongement du TCMC vers une jonction TER doit faire partie de la réflexion PACA, pour aller vers une organisation globale même si c'est à long terme. Par ailleurs, le RER de « La Plaine » Genève-Bellegarde doit appartenir plus clairement à l'organisation TC du secteur de Saint-Genis. Des liens doivent être étudiés entre la ligne TCMC et les arrêts du RER de La Plaine entre Meyrin et Satigny.

Recommandation : la Région recommande donc, l'intégration d'une logique transversale dans le plan de déplacement TC du Pays de Gex (PACA Genève/Meyrin/Saint-Genis et PACA Genève/Ferney/Gex) reliant Versoix à la ligne RER Genève-Bellegarde et distribuant Prévessins et le secteur Nord de l'aéroport.

Plus généralement, la Région propose, en accompagnement de la concertation politique la poursuite d'une collaboration technique dans cette seconde phase du Projet d'Agglomération :

La collaboration technique de la Région facilitera le processus d'articulation entre démarches PACA et procédures, projets, contrats et documents français : SCOT ; PDU ; PLH ; PLU ; CDRA, politiques sectorielles régionales, grands projets en cours...





Remarques de Pronatura du 25.11.09



Association Genevoise pour la Protection de la Nature
16, rue Chausse-Coq
1204 Genève
Tél. : 022 311 10 10 - Fax : 022 311 10 39

Mme Delphine Pressevot
Cheffe de projet PACA
Direction générale de l'aménagement
du territoire (DT)
Case postale 224
1211 Genève 8

Genève, le 25 novembre 2009

Concerne : PACA St Genis – Meyrin. 2^{ème} table ronde

Madame,

En complément aux remarques formulées suite aux 1^{ères} Tables rondes, notre association vous fait part des demandes et remarques suivantes qu'elle souhaite voir intégrées dans les réflexions que mènent les bureaux d'étude :

I. Remarques relatives au PACA

Préserver et valoriser le couloir biologique Jura - Gobé

L'extension de CERN 1 vers le sud et une urbanisation continue entre le CERN 2 et St Genis ferment le corridor biologique essentiel entre le Jura, les zones humides du piémont, le nord de l'aéroport et le ruisseau du Gobé. Il faut veiller à ce qu'un couloir substantiel non construit soit prévu et garanti sur ce tracé.

Ne pas faire abstraction du devenir des parcelles du CERN

Le CERN est un grand propriétaire foncier. Il faut impérativement l'inclure dans les discussions des PACAs Fernex et St Genis afin de limiter l'impact sur la nature et le paysage des constructions prévues sur ses parcelles.

II. Remarques par équipe

II. A – KCAP

Les points positifs ou à étudier

- **Corridors à faune** : nous apprécions la **valorisation des rivières** et de leurs rives en tant que relais transversaux de corridors biologiques.

- **Transports** : l'exemple de la Forchbahn (un train type RER roulant sur des rails de tram) devrait effectivement être envisagée (si cette option est bien différente de celle d'un tram-train). Ces notions mériteraient un glossaire pour l'ensemble des PACAs.

ZA de Meyrin : la proposition de superposer des bureaux à des rez de chaussée à fonction industrielle ou de créer des silos à voitures est un excellent moyen de réduire l'étalement des zones industrielles et d'aller dans le sens d'une utilisation plus polyvalente et rationnelle de ces espaces.



Les points négatifs ou flous

- Le **concept de PACA parc** est flou : l'équipe ne semble pas avoir cerné les fonctions et les besoins des valeurs nature du périmètre. Le principe des connexions vertes et couloirs écologiques est évoqué, mais n'est pas concrétisé ou est mal compris.
- **Corridors à faune** : le scénario KCAP coupe le corridor biologiques Jura - Gôbé en deux endroits : au nord de l'aéroport et à l'ouest de CERN 2. Il doit être modifié et adapté de manière à respecter ce corridor.
- **Urbanisation et infrastructures au nord de l'aéroport** : il n'y a pas assez d'espace pour justifier des emprises sur le corridor Jura - Gôbé. Par conséquent, une liaison en tram n'est ni justifiée, ni souhaitable en termes d'impact sur ce même corridor.
- **La consommation en surfaces actuellement hors zone à bâtir est beaucoup trop importante.**

II. B – Obras

Les points positifs ou à étudier

- Nous apprécions l'**identification claire des franges**, notamment de la césure verte au sud de CERN 1.
- **Réhabilitation de la ligne de chemin de fer du pied du Jura.**
- Le **concept de ville avec la nature** est intéressant.

Les points négatifs ou flous

- **Nord de l'aéroport** : les explications et les implantations proposées pour l'urbanisation au nord de l'aéroport menacent le couloir biologique mentionné sous I.A. Par ailleurs, une urbanisation tampon – même intelligente – autour et entre des milieux protégés tels que les marais de Mategnin, n'est pas acceptable.
- **Parkways** : notion à définir.
- **La consommation en surface actuellement hors zone à bâtir est importante**, trop si on en juge l'alternative proposée notamment par l'équipe Güller.

II. C – Güller

Les points positifs ou à étudier

- Nous apprécions la proposition de **construire par dessus l'autoroute**, ce qui permet de limiter les impacts sur les espaces agricoles et naturels au nord en préservant ainsi cette césure verte y compris sa fonctionnalité de corridor biologique.
- La proposition de **reporter 7'000 emplois du PACA Ferney à celui de St Genis** est à soutenir. L'intérêt de ces études PACA est justement de pouvoir re-équilibrer les répartitions logement / travail en tenant compte des projections des équipes.
- **Transports en commun puissants** : desserte de l'aéroport par le TGV, ainsi que réalisation d'un RER jusqu'à St Genis, puis Gex.
- **La consommation en surface actuellement hors zone à bâtir est bien inférieure aux deux autres équipes.** Il va de soi qu'un projet densifiant sur les espaces bâtis ou à bâtir existants est à privilégier dans la mesure où la qualité de vie dans les zones d'habitation ne s'en ressent pas.
- **Le phasage clair.**



Les points négatifs ou flous

- **Développement de CERN 1** : l'option 1 (développement au sud) doit être supprimée afin de conserver la cézure verte ouest - est entre le Mandement et le couloir biologique Jura - Gobé. Par conséquent, l'option 2 est à privilégier, c'est-à-dire le développement au nord de CERN 1 en ménageant un couloir vert - bleu jusqu'à St Genis via le nant du Lion.
- L'emplacement et l'**emprise du giratoire au nord de Meyrin** risque de couper le corridor Jura – Gobé.

III. Remarques générales

Phasage

Proposer des scénarios modulables dans le temps en termes d'habitants, mais réalisables et progressistes en termes d'infrastructures des transports en commun. Chaque phase doit être indépendante de la réalisation de la phase suivante.

Transports en commun

L'encouragement au report modal par des infrastructures de transport appropriées doit être soutenu et bénéficier d'investissements en conséquence.

Mixité dans zones industrielles et artisanales

La mixité et une meilleure exploitation des surfaces en densifiant vers le haut devraient être étudiés dans l'ensemble des PACAs.

Nous nous tenons bien sûr à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions de recevoir, Madame, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour Pro Natura Genève :

Ruth Bänziger, responsable de l'aménagement du territoire

Copie : M. Gilles Bouvard, chef de projet PACA, CCPG





Compte-rendu : étude d'impact sur l'agriculture du 17.10.09



COMPTE-RENDU

Etude impacts sur l'agriculture n° 13-1

Table ronde PACA Meyrin St Genis Pouilly n°2 – 17 octobre 2009

Note n° 32

Date : 17 octobre 2009

Lieu : St-Genis-Pouilly, Salle Jean Monnet

Compte-rendu : Alain Bidaux, ACADE

1. Remarques générales

Les recommandations faites dans le compte rendu de la première table ronde sur les aspects agricoles n'ont été que très partiellement suivies. Néanmoins, on note un effort louable des équipes pour préciser ce qui peut l'être, même si ce n'est pas à l'aide des outils proposés (indicateurs agricoles notamment).

2. Remarques par projet

2.1 Projet GGau / Metron / MDP

Il s'agit sans aucun doute du projet le plus « classique » qui privilégie une stratégie de zoning stricte. On densifie au maximum tout ce qui peut l'être (y compris les zones industrielles, même si cela ne semble pas toujours très évident) et on garde les espaces verts les plus compacts possible. L'incidence sur la zone agricole n'est pas quantifiée, mais le projet apparaît comme le moins impactant pour l'agriculture de la région.

2.2 Projet OBRAS / Alphaville / Coteba

A première vue très « rêveur », ce projet apparaît après réflexion comme assez pragmatique. En effet, il stipule deux choses :

- la qualité paysagère de la région est une valeur à conserver absolument.
- densifier les espaces déjà construits est extrêmement difficile vue l'atomisation de la propriété foncière.

L'urbanisation de nouvelles zones aujourd'hui vertes est donc inévitable ; il faut la contenir autour des zones déjà construites (principe de la tâche d'huile).

Ce principe, très généreusement appliqué lors de la présentation de la première table ronde, a été utilisé plus parcimonieusement dans le dossier actuel (par exemple, la frange située sur la zone viticole de Satigny bordant le CERN a disparu), ce qui a rendu le projet moins impactant pour l'agriculture. Un chiffre est donné sous la forme de 182 hectares de « nouvelles emprises bâties » sur 416 hectares concernés par le projet dans les 50 ans à venir (voir tableau Obras ci-dessous).

| Emprises (hectares) | 15 ans | 50 ans |
|-----------------------------|--------|--------|
| Nouvelles emprises bâties : | 94 | 182 |
| Emprises densifiées : | 55 | 69 |
| Emprises reconverties : | 130 | 165 |



Compte tenu du principe d'urbanisation du projet reposant sur « la ville avec la nature » au lieu de « la ville sur la nature », cet impact peut être perçu comme modéré.

2.3 Projet KCAP

Bien que cherchant à concentrer le développement de l'urbanisation là où celle-ci existe déjà (densification), le projet KCAP est celui qui déborde le plus sur la zone agricole, soit sous la forme de nouvelles zones à bâtir, soit sous la forme de nouvelles zones de mobilité douce ou de détente. La zone agricole devient en quelque sorte le grand jardin de la zone urbanisée.

KCAP a chiffré l'incidence de son projet sur la zone agricole à 413 hectares (sur un total de 539 hectares concerné par le projet dans son ensemble). C'est donc le projet le plus impactant pour l'agriculture de la région.

Mais, car il y a un « mais », ce projet peut être aussi perçu comme le plus porteur d'une agriculture résolument tournée vers les marchés de proximité. Pour être positif pour celle-ci, le projet implique donc un changement radical de « modèle économique » pour l'agriculture de la région.

Ceci dit, le point faible du projet pour l'agriculture dans tous les cas de figure est de réduire les possibilités de productions animales (odeurs, dérangement, etc.), et plus généralement la flexibilité d'adaptation des systèmes de production agricole dans le temps (notamment en terme de réversibilité).

3. Conclusions

Bien que l'impact des trois projets sur l'agriculture soit très variable, on constate que chacun d'entre eux évite soigneusement de toucher à la zone viticole.

Par projet, on constate que :

- Pour autant que la stratégie de densification qu'il propose soit réalisable, le projet GGau est celui qui conserve le maximum de flexibilité pour le secteur agricole à travers la préservation de grands territoires compacts ; d'autre part, le territoire restant relativement restreint, il n'exclut pas le développement d'une agriculture de proximité.
- Le projet KCAP peut séduire par la proximité qu'il met entre le rural (producteur) et l'urbain (consommateur). Mais il consomme beaucoup de terres agricoles et implique un choix stratégique « fort » vers une agriculture de proximité pour être bien valorisé.
- Le projet Obras, qui se caractérise par son approche paysagère, peut être perçu comme un projet de compromis. Son impact sur l'agriculture de la région devrait se situer entre celui des deux autres projets (GGau et KCAP), à condition que la créativité de ses auteurs soit bien encadrée et que la contribution de l'agriculture à la valeur actuelle du paysage soit mieux reconnue et valorisée.

Finalement, dans la démarche de synthèse, les recommandations issues de la réunion des premières tables rondes (doc n°22) restent d'actualité et devraient permettre de préciser les intentions de chacun des projets.



Courrier CCIG du 26.10.09

Par info
cc: KSV
DP

628 371-2009



| | | |
|--------------|---------|----|
| EST | 9 | T |
| 27 OCT. 2009 | | |
| SA | SE | CA |
| CC | RCR-C36 | |
| Resp. | DGAT | |

Monsieur Robert CRAMER
Conseiller d'Etat chargé du
Département du territoire
Case postale 3918
1211 Genève 3

CL/MFP

Genève, le 26 octobre 2009

PACA Genève – Meyrin – Saint-Genis – Tables rondes

Monsieur le Conseiller d'Etat,

La Chambre de commerce, d'industrie et des services a, comme à son habitude, activement participé à la journée de tables rondes consacrée à la seconde étape des projets relatifs au PACA Genève-Meyrin-St-Genis. Elle entend par le présent courrier vous faire part de quelques réflexions initiées par cette présentation dont les aspects concrets, développés par l'un ou l'autre des mandataires sur des sujets précis, ont été appréciés.

Sur un plan général, une fois n'est pas coutume, nous souhaitons plus particulièrement nous identifier à l'un des trois projets présentés, celui de l'équipe Güller. Ses visions de densification des tissus urbains (du « cœur de Genève » et des zones industrielles de Vernier et de Meyrin-Satigny), d'extension de l'aéroport au-delà de l'autoroute et de transports publics « puissants » et efficaces nous semblent de bons prémisses à une réflexion axée sur l'efficience de l'aménagement à venir.

Dans le détail, et en reprenant de manière plus large les propositions des trois mandataires, nous accueillons avec satisfaction la volonté de réaménagement de l'espace déjà urbanisé. L'étude spécifique présentée par l'équipe Güller est, à cet égard, révélatrice des potentiels de réalisation dans le périmètre appelé « cœur de Genève ». Compte tenu de la maîtrise foncière par des entités publiques, le lancement de projets de construction à court terme est envisageable, l'ensemble du périmètre pouvant effectuer sa mutation sur plusieurs dizaines d'années.

La densification de la zone industrielle de Vernier, sur laquelle l'ensemble des équipes s'accorde, nous paraît également indispensable. Elévation des bâtiments, silos à voitures et implantation d'activités de services et de proximité au sein des périmètres d'activités de ce PACA sont à encourager. Nous sommes convaincus qu'une attention particulière doit être accordée au transfert incontournable d'une part importante des entreprises localisées sur le périmètre du PAV pour permettre la réalisation de ce nouveau quartier de Genève. Des solutions doivent être trouvées au sein des zones existantes et de celles à créer. Cette question doit impérativement guider la réflexion sur les zones d'activités de l'ensemble de PACA et nous regrettons, à ce propos, qu'aucune réponse n'ait pu être donnée par le mandataire chargé de l'analyse de cette question en relation avec le site de Colovrex. Sur le plan de la mobilité, nous pensons que les options développées par les mandataires au



niveau des transports publics fait sens. Ainsi, l'option de privilégier un cadencement différencié des trams sur l'axe conduisant à Saint-Genis est un préalable incontournable à la prise en compte des transports publics comme alternative crédible aux véhicules privés. Elle permet en effet de rejoindre les deux terminus en un peu plus de 20 minutes, temps qui laisse augurer un transfert modal non négligeable pour nombre de résidents du pays de Gex et de la région meyrinoise. Il conviendra bien entendu de prévoir des P+R en suffisance à proximité du tracé du tram.

Le développement du réseau ferroviaire RER, tant sur Suisse que sur France, reste pour sa part séduisant, notamment en ce qu'il prévoit le désenclavement de la gare de l'aéroport par la prolongation de la voie jusqu'au Vengeron. Les coûts de ces infrastructures doivent cependant être particulièrement élevés et un chiffrage de l'ensemble des mesures proposées devrait à présent être établi afin d'en évaluer la faisabilité.

S'agissant de l'aménagement, la large préservation des terres agricoles et du vignoble, qui découle notamment de l'option de densification, nous apparaît particulièrement opportune dans ce périmètre où des solutions alternatives au déclassement existent. Le projet de « triangle vert » au nord de l'aéroport mérite pour sa part d'être approfondi, notamment en collaboration avec le CERN et l'AIG, tout comme le projet « tête GVA » proposé par l'équipe Güller. Il en est de même du projet d'extension de l'aéroport, s'agissant de ses bâtiments administratifs, au-delà de l'autoroute et sur celle-ci.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de notre parfaite considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Jacques Jeannerat
Directeur

Charles Lassaue
Membre de la direction



Remarques de l'Agence de Développement Economique - Pays de Gex/Bassin Bellegardien

Agence de Développement Economique
Pays de Gex - Bassin Bellegardien

PACA Genève-Meyrin-St Genis

Remarques sur le rapport final au 24/11/2009

- **Projet GGau**

Points forts

- Le coeur d'agglomération est bien intégré à la réflexion
- Aéroport comme coeur d'un pôle de développement à part entière => objectif d'agglomération multipolaire bien pris en compte
- Identification, différenciation et liaison de sites existants entre eux et à l'AIG, qui est dès aujourd'hui un pôle multimodal => renforcement de ce rôle dans une logique d'agglomération multipolaire
- les TC n'ont pas forcément vocation de rabattement sur le centre => 1°) le renforcement du pôle de l'aéroport réduirait les flux vers/à travers le centre-ville ; 2°) transformation des flux existants
- Structuration du développement autour du TC d'abord et avant tout par densification => faible consommation d'espace (on capitalise sur l'existant)
- Intégration de la requalification de la ZIMEYSA en lien avec la ville (paysage, maillage)
- Bouclage TC autour de l'aéroport par les zones d'habitat ou d'activités existantes (dont CERN-Prévessin) + densification => bonnes chances de meilleur fonctionnement de ces infrastructures et de transformation des zones concernées
- Lien RER vers/de Gex => 1°) bonne intégration du nord gessien au projet 2°) à LT, possibilité de revaloriser la voie de chemin de fer du pied du Jura
- Coeur vert préservé, en intégrant la logique de la valorisation et de l'entretien des espaces, qui seule permet d'assurer leur pérennité

Questions et/ou remarques

- Question de phasage et de temporalité N°1
Options 1 et 2 CERN : réellement des options ou bien phases de développement (d'abord la Place des particules, ensuite les développements du côté de la connexion RER) ?
=> 2 phases seraient plus en cohérence avec le reste du projet
- Question de phasage et de temporalité N°2
Beaucoup d'emplois à St Genis, or ces emplois sont liés au RER ; ne pourrait-on pas envisager une première phase de développement à Ferney (où les TP existent déjà), et des développements ultérieurs à SGP ?
- Question de phasage et de temporalité N°3
Extension du centre de SGP vers la Porte de France avec densification et augmentation des hauteurs, y compris sur le Technoparc : non prévu ni possible dans le PLU en cours de révision et bientôt soumis à l'enquête publique => Quel est le phasage prévu par l'équipe ?

Conclusion

- Objectifs du projet d'agglomération de métropole multipolaire et verte atteints
- TC puissant indispensable pour réellement intégrer le secteur français proche de la frontière au fonctionnement de l'agglomération (à l'opposé de la fonction de « déversoir » actuelle) => nécessité d'une volonté politique forte



- **Projet OBRAS**

Points forts

- Paysage comme ressource
- Rôle des franges / Transition urbanité-paysage
- Bouclage TC autour de l'aéroport
- Liaison bus HF inter-PACA
- Orientation/prolongation des développements du CERN-Prévessin vers St Genis
- Formes urbaines variées

Questions et/ou remarques

- Vraiment moins de déplacements ? Des déplacements plus courts peut-être, mais moins de déplacements ? Les différents pôles ne seront pas auto-suffisants !
- Difficulté à développer du TC si de tout partout et si on multiplie les vides (coûts majorés)
- Multiplication des pôles entraîne d'autre part une difficulté économique : comment les « vendre » s'ils ne sont pas différenciés, au moins dans leurs priorités de développement ?
- Forte consommation d'espace
- Impact du foncier très important sur les opérations => augmentation de la discrimination sociale par le prix des logements
- Comment assurer la gestion des espaces naturels dans la ville ?
- Orientation/prolongation des développements du CERN-Prévessin vers St Genis => n'est-on pas en zone humide protégée sur ce secteur ?
- On ne comprend pas comment l'équipe arrive aux nombres annoncés, en particulier pour le nombre d'emplois en France.

Conclusion

- Concept dont la concrétisation pratique exigerait probablement de déployer des moyens publics très importants, en particulier pour l'acquisition et l'entretien du foncier, moyens dont l'affectation ne sera que peu visible => coûts importants (financiers et politiques)

- **Projet KCAP**

Points forts

- Bonne prise en compte de l'existant
- Interconnexion des PACA SGP et FV intégrée avec cœur vert préservé
- Paysage comme ressource, non seulement à contempler, mais aussi à valoriser (PACA-Parc). L'idée des parcours intégrés à un parc urbain est intéressante.
- Formes urbaines modèles (éléments constructifs) pour assurer la mixité et la densification très intéressantes (illustrations des développements possibles à Meyrin Village)
- Sécurisation des mobilités douces et liaisons MD interquartiers (pas seulement « autoroute verte »)
- Rappel du rôle capital du facteur temps dans les TP avec intégration de ce facteur décisif dans les développements proposés
- Concept TP 2015 intelligent => intérêt des bus de rabattement sur les arrêts tram ou RER
- Concept TP 2030 permettrait d'attendre la réalisation du RER de GGau

Questions et/ou remarques

- Boucle autour de l'aéroport par bus possible dès aujourd'hui : pourquoi attendre la phase 2 ? Ce bouclage est-il uniquement lié au tram ? Si oui, pourquoi ? Pourquoi le rabattement par bus sur tram CERN + Gravière n'est-il pas envisagé ?
- Très forte consommation d'espace



- Extension vers le nord de SGP pas logique si on veut optimiser les TC. Accompagnement/encadrement d'une tendance actuelle et interruption de coupure verte. Ny a-t-il pas des zones naturelles protégées dans ce secteur ?
- Si le PACA Parc est un parc urbain, à qui appartient-il, qui le gère et qui l'entretient-il ? => question des coûts induits et de la gestion des conflits d'usages
- Comment arrive-t-on à un tel nombre d'emplois en France avec si peu de surfaces dédiées, y compris de surfaces mixtes ?
- Intérêt des bus de rabattement sur les arrêts tram ou RER mais problème des ruptures de charges => nécessité d'un cadencement très fort pour assurer la performance par rapport au TIM

Conclusion

- Ce projet apparaît assez limité dans ses ambitions et semble plutôt viser la greffe d'une gestion de l'espace un peu plus forte mais toujours limitée sur l'urbanisme existant plutôt que la construction d'un projet de développement harmonieux d'une agglomération multipolaire, ce qui reste l'objectif du projet d'agglomération en tant que tel .
- Les solutions proposées en terme de mobilité répondent à des besoins actuels, soulagent les problèmes présents, sans traiter le fond et n'apportent pas de réponses à long terme. En effet, au delà de 2030, l'agglomération existera toujours et les solutions de mobilité doivent être pensées dès aujourd'hui afin de faire ne serait-ce que les réservations d'espaces nécessaires à leur réalisation future.
- Si un parc urbain est faisable dans une entité urbaine unique, une ville, il paraît bien difficile à mettre en œuvre dans le contexte local. Ce parc pourrait en revanche être un objectif à long terme.





AIG – Aéroport International de Genève – procès-verbal de la visite du 19.10.09

PACA GEFEGEX

AIG

Visite du 19.10.09 par Roger Wüthrich Directeur technique et des opérations

L'AIG est un **établissement public autonome**, propriété de l'Etat de Genève, au bénéfice d'une concession fédérale, chargé de l'exploitation et de l'adaptation de l'aéroport ; C'est aussi une infrastructure d'intérêt national au service de la politique économique et sociale de la Confédération et plus particulièrement de la Suisse romande et de la France voisine.

Son périmètre se développe sur **340 ha** avec une piste principale de 3900 mètres et une piste gazon de 700 mètres ; **8'500** emplois sont concernés ; le trafic aérien est ouvert de 6h00 à 24h00 ;

Le nombre de passagers en 2008 était de 11 522 302 dont 11 479 884 commercial). Il a progressé de 45% de 1996 à 2008. Depuis le départ de Swissair vers Zürich, Easyjet s'octroie le tiers du trafic passagers ;

L'activité du fret est marginale, surtout des marchandises à haute valeur ajoutée.

L'AIG est le deuxième aéroport européen en nombre de vols d'affaires après celui du Bourget à Paris.

La taxe d'aéroport est plutôt basse (CHF 21.50).

52% des recettes proviennent des activités non-aéronautiques dont 26.1% des recettes commerciales. L'activité de centre commercial de l'AIG est indéniable.

Après l'« Aile Ouest » (travaux d'amélioration de la fluidité et du confort des passagers, intégration des futures contraintes « One-Stop Security » et « Schengen », renforcement activité commerciale), la prochaine étape de **développement de l'AIG** est la réalisation entre 2012 et 2015 de l'« Aile Est » remplaçant le bâtiment gros porteurs ; ce nouveau bâtiment permettra là aussi une meilleure utilisation des possibilités de stationnement des avions.

Le développement de l'infrastructure aéroportuaire fait l'objet d'une étude en cours : le plan directeur 2016-2025.

La **route douanière** a été négociée en 1956, afin de rendre l'aéroport directement accessible depuis le territoire français; la douane existe toujours (?).

Avec les accords de Schengen, l'avenir de ce secteur est en discussion. Même Air France demande sa disparition, car la compagnie est obligée de doubler ses guichets, son personnel, etc.

La qualité de **l'accessibilité à l'aéroport** dépend du mode de transports et du lieu d'origine : bonne depuis l'autoroute, bonne en train depuis la Suisse, mais mauvaise depuis la France en TC en général et en train en particulier.

25% du trafic passagers de l'AIG provient de France ; 90% de ces voyageurs accèdent du côté suisse de l'aéroport.

A noter que les habitants et visiteurs de la Haute-Savoie prennent l'avion plutôt à Genève.

L'AIG souhaitent déplacer le stationnement des salariés de l'aéroport au profit des visiteurs.



Les **terrains au nord de l'aéroport** pourraient être utilisés pour la maintenance des avions et le développement de l'aviation d'affaire ; « la balle est dans le camp de la France ».

L'idée d'une **entrée nord de l'aéroport** n'est pas une priorité :

- Le développement d'un « secteur français » nécessiterait de doubler les infrastructures de l'aéroport et les moyens de gestion qui en découlent ;
- les coûts apparaissent disproportionnés, juste pour réduire d'environ 1km l'accès des passagers français qui entrent aujourd'hui à l'aéroport par la Suisse.

L'AIG souhaiterait une **jonction ferroviaire grandes lignes** avec Lausanne (plutôt qu'une boucle RER). Les trains suisses constituent un apport de clients pour l'aéroport. Les TGV constituent une concurrence pour l'aéroport.



CERN – procès-verbal de la visite du 28.09.09

PACA GEFEGEX

CERN

Visite du 28.09.09 par Michael Poehler - ingénieur civil services généraux Ingénierie du site et management des installations

Actuellement, **8'000 personnes travaillent au CERN**, sur l'ensemble des sites (y compris 1'000 emplois à Prévessin).

Les visiteurs sont les utilisateurs du CERN, soit environ 4'000 personnes en permanence sur le site; 2'250 autres personnes constituent le personnel du CERN (fonctionnaires) ; 1'000 autres des prestataires de services.

Un accroissement est prévu, plus particulièrement sur le site de Meyrin, qui porterait le nombre d'emplois à 10'000, voire 14'000 emplois.

Une **étude directrice d'urbanisme** est en cours, en trois phases (préliminaire, étude-test, plan directeur) ; il s'agit d'organiser l'aménagement des sites et leur densification/extension.

Site de Meyrin

La **route de Meyrin**, même avec la future ligne de tramway, constituera une coupure entre les sites du CERN organisés de part et d'autre de l'axe.

Un bâtiment avec un amphithéâtre est prévu ouvert vers l'extérieur le long de la voie.

Au sud du site, où se trouve le globe, il est imaginé un hôtel et un parking de 300 places (dont 50 P+R). Un tunnel-exposition pourrait relier sous la route les diverses parties du CERN.

La station ESSO doit être déplacée.

Concernant les **infrastructures du CERN**, un nouvel « injecteur » est prévu au nord de la route de Meyrin, en extension du réseau existant.

(A noter, que la nouvelle génération d'accélérateur est linéaire ; le dispositif peut se développer sur env. 40 km)

Site de Prévessin

Les employés sont moins nombreux à y travailler. Des **potentiels de densification et d'extension existent**. Le site est très vert.

Les questions que se pose le CERN: **comment s'étendre et où ?**

- des parcelles appartenant aux états (F et CH) sont à disposition du CERN (en jaune sur le plan) ;
- le CERN est intéressé aux idées développées dans le cadre des PACA.

Le CERN est financé par les 20 états membres et accueille des chercheurs de divers pays ; il partage son savoir avec tous ces membres; les nouveaux programmes / bâtiments peuvent être répartis et construits sur d'autres pays membres (par exemple, un centre de calculs en Norvège).

La **proximité pour les entreprises** qui dépendraient des résultats des recherches développées au CERN, n'est pas une nécessité pour le CERN ; un réseau de communication performant peut suffire (internet).

Un incubateur d'entreprises se trouve sur le technoparc de St-Genis et en Haute Savoie.

Il est rappelé toutefois que la ZIMEYSA a aussi été créée en lien avec le CERN (DuPont De Nemours, HP, cité de l'invisible...) ; « il faudrait donner du sens à tout ça ».



Des **logements ont été et seront encore construits** dans le périmètre du CERN pour des chercheurs, ce qui lui confère le ton d'un campus, la cafétéria avec la terrasse jouant un rôle central.

A noter que certaines installations du CERN sont utilisées jour et nuit.

Environ 10 à 15% des employés du CERN viennent de CH ; 85% depuis le Pays de Gex et la Savoie.

On trouve donc **4'300 places de stationnement** dans l'enceinte du CERN ; du côté suisse, le trafic est saturé ; du côté français, on ne dispose d'aucun moyen de transport collectif.

Le tram est donc bienvenu ; le co-voiturage favorisé.

Quelques déplacements se font entre les deux principaux sites du CERN avec des véhicules du CERN ou des navettes ; à l'intérieur des sites, des vélos sont à disposition.

Le site du CERN à Meyrin dispose de plusieurs entrées ; une nouvelle est prévue côté St-Genis (modes doux ?).

