

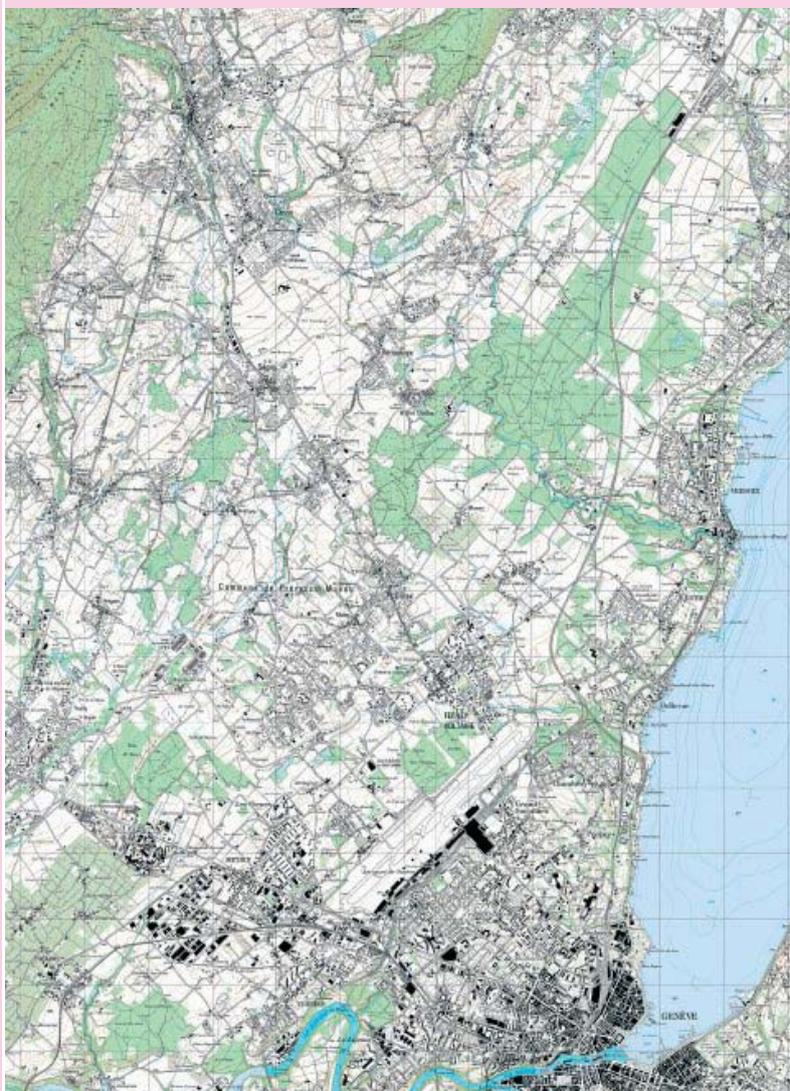
PACA
Genève
Ferney-Gex

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



CAHIER N° 80

Programme des études tests



8 juin 2009

CRFG
comité régional franco-genevois



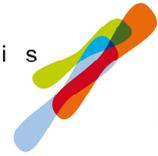




Table des matières

I. Modalités relatives au déroulement de la procédure d'études tests.....	5
1. Autorité adjudicatrice.....	5
2. Objet de l'étude.....	6
3. Forme de procédure.....	6
4. Nature et importance du marché.....	7
5. Participation et sélection.....	8
6. Calendrier et organisation de l'étude test.....	9
7. Collège et Groupe d'appui des administrations.....	11
8. Questions des équipes de projet et réponses du collège.....	14
9. Publication et propriété des projets.....	14
10. Exigences concernant les rendus.....	14
II. Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Ferney-Gex.....	18
1. Le territoire d'étude.....	19
2. Les enjeux du PACA Genève-Ferney-Gex et ses objectifs qualitatifs de développement.....	21
3. Les objectifs quantitatifs de développement.....	30
4. Les démarches et grands projets identifiés.....	32
III. Demandes et objectifs spécifiques émanant des communes.....	45
1. Bellevue.....	46
2. Cessy.....	47
3. Collex-Bossy.....	48
4. Ferney-Voltaire.....	49
5. Genthod.....	51
6. Gex.....	51



7. Grand – Saconnex	52
8. Meyrin	52
9. Pregny – Chambésy	54
10. Prévessin-Moëns	54
11. Ornex	56
12. Sauverny.....	57
13. Segny	57
14. Versonnex	58
15. Versoix.....	58
16. Aéroport international de Genève (AIG)	59
17. Syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM) de l'Est gessien et Collex-Bossy	61
IV. Annexes.....	63
1. Le schéma d'agglomération franco-valdo-genevois et ses enjeux (résumé).....	63
2. Cours d'eau Marquet-Gobé-Vengeron, diverses mesures (note)	67
3. Documents remis aux mandataires (DVD).....	69
4. Liste des documents d'encadrement et d'appui.....	71
5. Glossaire des abréviations	73
6. Cadre des missions.....	75



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

1. Autorité adjudicatrice

Le département du territoire (DT) du canton de Genève, en étroite collaboration avec la communauté de communes du Pays de Gex (CCPG), organise, dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, en procédure sélective, une étude test ayant pour objet l'établissement d'une image directrice du projet urbain du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Ferney-Gex.

Ce périmètre s'articule autour d'un axe structurant urbain et suburbain s'étendant de Genève (place des Nations) à Ferney-Voltaire et se prolongeant sur Gex (route départementale n°1005) et autour d'une transversale reliant Versoix à Meyrin.

Les quinze communes du PACA listées ci-après ainsi que la Communauté de communes du Pays de Gex, la région Rhône-Alpes, le Conseil général de l'Ain et l'Etat français sont associés à la démarche en participant au collège.

- 7 communes suisses : Grand – Saconnex; Collex-Bossy; Pregny – Chambésy; Bellevue; Meyrin; Versoix; Genthod;
- 8 communes françaises : Ferney-Voltaire; Ornex; Prévessin-Moëns; Segny; Versonnex; Sauverny; Cessy ; Gex

D'autres communes sont associées en coopération rapprochée : Genève; Echevenex ;Vesancy; Grilly; Chevry

Adresse et secrétariat de l'étude :

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

L'organisation technique de la compétition est assurée par :

Marie-Paule Mayor.
Rue des Voisins 15
CH -1205 Genève
Courriel : mayor@mayor-beusch.ch



2. Objet de l'étude

La présente étude test porte sur le Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Ferney-Gex

Cette étude doit vérifier, via différents scénarii, si l'organisation territoriale de cette importante portion de territoire permet d'accueillir les nouveaux habitants, emplois et services tels qu'envisagés dans le cadre du Projet d'agglomération. Au terme de l'étude test, il sera possible de présenter des **projets d'image directrice** pour le périmètre situé sur les communes de ce PACA (cf. chapitre II, point 1, plan de situation avec le périmètre indicatif du présent PACA).

Ces projets viseront à définir, sur l'ensemble du périmètre, une stratégie et une conception tant spatiale que fonctionnelle intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, équipements publics, activités économiques), la mobilité (TI y compris stationnement, TP, MD), le paysage, les milieux naturels et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels), ainsi que les espaces publics le long des axes des transports publics (TP).

Cette conceptualisation devra permettre de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage. Les propositions devront aussi préserver et améliorer les sites et les paysages afin qu'ils puissent générer un cadre de vie de haute qualité dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois).

3. Forme de procédure

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

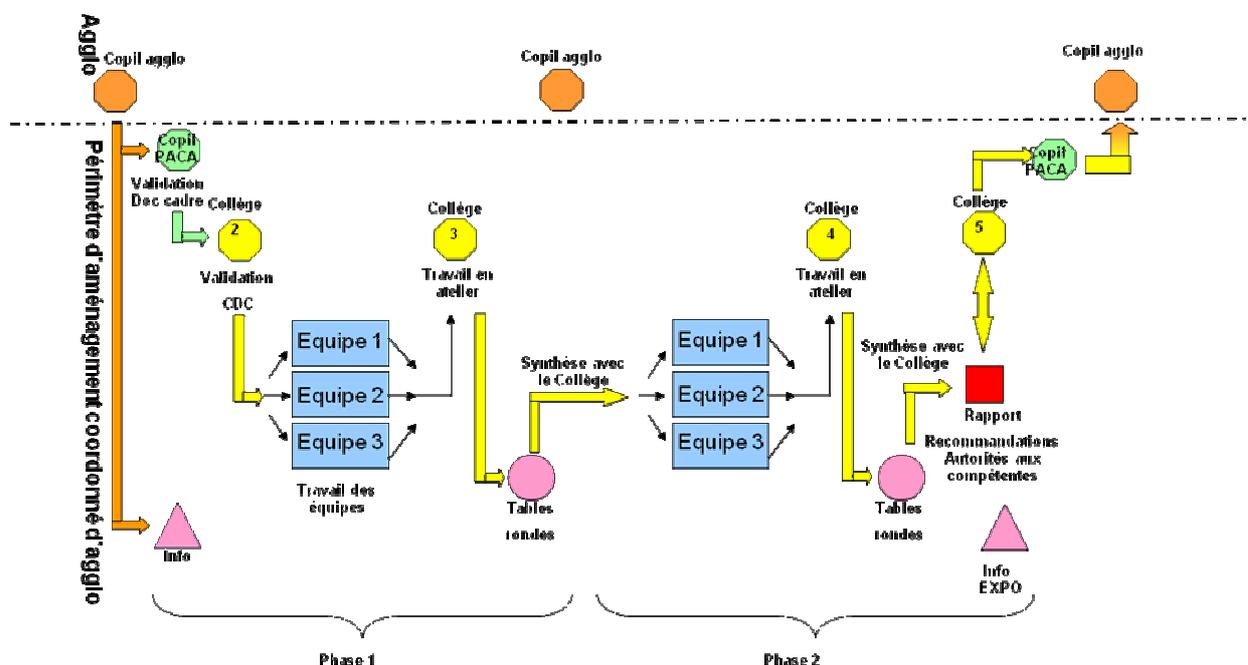
La démarche se déroulera et se poursuivra comme suit :

- Un appel à candidature par voie de presse permet à différentes équipes pluridisciplinaires de présenter leur approche et leurs références. Les équipes font acte de candidature sur la base d'un dossier de présentation et d'une lettre de motivation ;
- Le collège chargé du suivi des études, composé d'élus et d'experts choisit trois équipes pluridisciplinaires sur la base des critères d'appréciation figurant dans le présent règlement ;
- Les équipes sélectionnées testeront plusieurs scénarii. La prestation demandée consistera à établir un projet par groupement, **avec variantes** si nécessaire, pour l'urbanisation et la desserte des périmètres bâtis. Aucune offre financière ne sera demandée dans ce cadre.



L'étude test se déroulera en deux phases d'étude, avec deux rendus ouverts (non anonymes) et des échanges entre le collège et chaque équipe participante ;

- A l'issue de la première phase, les résultats seront présentés et débattus dans le cadre de tables rondes (processus de concertation) qui suivront juste après le rendu ;
- Le collège fournira alors aux équipes les indications nécessaires à la poursuite de la deuxième phase (approfondissements, réorientations, test d'une hypothèse, ...) qui se terminera aussi par l'organisation de tables rondes.



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

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

4. Nature et importance du marché

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



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

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

Les équipes de mandataires sont rétribuées forfaitairement pour l'ensemble de l'étude test à hauteur de CHF 70'000.-- HT /équipe soit environ 45'000 €.-- HT, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés. Le collège peut écarter un groupe qui ne présenterait pas les documents demandés. Les frais (reproduction, déplacement, hébergement) seront facturés en plus sur la base de pièces justificatives.

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

5. Participation et sélection

L'appel à candidature est ouvert aux équipes intégrant des professionnels compétents dans les domaines requis par la problématique.

L'équipe pluridisciplinaire doit réunir les compétences dans les domaines suivants : architecture/urbanisme, mobilité, milieux naturels/paysage. Ces professionnels ne peuvent participer qu'à une seule équipe. Les bureaux et spécialistes couvrant des prestations dans d'autres domaines (ex. programmation, économie) peuvent être consultés, l'adjudicateur ne prend aucun engagement vis-à-vis de ces experts.

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



6. Calendrier et organisation de l'étude test

Le collège sélectionne les 3 équipes de mandataires le 4 juin 2009.

La séance de lancement est programmée le 11 juin 2009.

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

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

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

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

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

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



Calendrier

	Dates	Horaire	Lieu	Equipes	Collège	GRAD
Rentrée des appels à candidatures	14.05.09			X		
2^{ème} collège : choix des 3 équipes et validation du programme	04.06.09	15h à 17h30	Gex		X	
Transmission par email des documents aux mandataires et démarrage de l'étude test	06.06.09			X		
Présentation du programme et du Projet d'agglomération Visite terrain avec GRAD	11.06.09	10h à 12h De 14h à 18h	Etat de Genève	X		
Atelier 1 - 3^{ème} collège : présentation des rendus de la 1 ^{ère} phase et discussion	28.09.09	De 8h à 13h30		X	X	X
Tables rondes 1	29.09.09	16h à 22h		X	X	X
Lancement de la 2 ^{ème} phase : présentation du rapport d'étape	06.11.09	10h à 12h		X		
Atelier 2 - 4^{ème} collège : présentation des rendus de la 2 ^{ème} phase et discussion	11.02.10	10h à 16h30		X	X	X
Tables rondes 2	12.02.10	15h à 21h		X	X	X
5^{ème} collège : rapport 2 du collège	18.03.10	14h à 17h		X	X	X
Exposition et présentation publique des projets	30.03.10	18h30 à 21h		X	Président uniquement	X
Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération avec rapport	2010 – à préciser			X	Président uniquement	X



7. Collège et Groupe d'appui des administrations

Collège

Le collège est composé des personnes suivantes :

Présidente (1), membre professionnel, urbaniste

- Paola Vigano, architecte urbaniste

Élus (19)

- Robert Cramer, Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève, Co-président du Projet d'agglomération
- Etienne Blanc, Président de la Communauté de communes du Pays de Gex, Vice-président de l'ARC
- Marcel Beauverd, Maire adjoint Bellevue
- Christophe Bouvier, Maire de Cessy
- Jean-Marc Comte, Maire du Grand – Saconnex
- Elisabeth Fatton, Maire de Collex-Bossy
- Fabienne Faure, Conseillère régionale de la Région Rhône-Alpes
- Claude Genequand, Maire de Versoix
- Jean-Michel Guette, Maire de Segny
- Franck Hedrich, Maire de Versonnex
- Jacques Janier, Maire de Sauverny
- Yvonne Humbert, Maire de Genthod
- Guy Larmanjat, Vice-Président du Conseil général de l'Ain
- Jean-Paul Laurensen, Maire de Prévessin-Moëns
- Jacques Mercier, Maire d'Ornex
- Jean- Marc Mermoud, conseiller administratif délégué à l'aménagement Pregny – Chambésy
- François Meylan, Maire de Ferney-Voltaire
- Gérard Paoli, Maire de Gex
- Roland Sansonnens, Maire de Meyrin



Professionnels (19)

Professionnels de l'administration (9)

1. Gilles Bouvard, responsable du service Aménagement du Territoire et Relations Frontalières, co-chef de projet PACA, communauté de communes du Pays de Gex
2. Michel Bonnot, canton de Genève, département du territoire, PDLGP
3. Jean-Pierre Chappuis, Grand-Saconnex
4. Jérôme Josserand, direction départementale de l'équipement de l'Ain
5. Rebecca Dougoud, canton de Genève, directrice adjointe DGM
6. Dominique Colin, Conseil général de l'Ain
7. Delphine Pressevot, cheffe de projet PACA, Projet d'agglo, canton de Genève - DGAT
8. Gilles Mulhauser, canton de Genève, directeur Général DGNP
9. Pascale Mariani Roulet, Architecte urbaniste - Projet d'agglo, Nyon Région

Professionnels externes (10)

1. Pascal Amphoux, géographe, architecte, écologue, professeur à l'EnsA de Nantes
2. Bernard Declève, Professeur Université catholique de Louvain, Unité d'urbanisme et développement territorial
3. Pierre Feddersen, architecte urbaniste
4. Alain Leveillé, architecte urbaniste - Commission d'urbanisme
5. Peter Marti, Economiste, Metron
6. Ariella Masbounji, architecte urbaniste en chef de l'Etat français, chargée de la mission Projet urbain
7. Marie-Paule Mayor, architecte urbaniste assistante à maîtrise d'ouvrage
8. Michel Schuppisser, ingénieur transport
9. Christine Thibaud Zingg, architecte urbaniste
10. Roger Wuthrich, Directeur technique des opérations, Aéroport International de Genève

Suppléants (2)

1. M. Bernard Leutenegger, architecte urbaniste - canton de Genève, département du territoire, Directeur PDCR
2. Mme Elizabeth Böhler-Goodship, Conseillère administrative du Grand-Saconnex



Groupe d'appui des administrations (GRAD)

Le GRAD est composé des personnes suivantes :

- M. Emmanuel Ansaldi, canton de Genève, Direction générale de l'agriculture
- Mme Véronique Barbey, Bellevue
- Mme Marie-Claire Billet, Prévessin-Moëns
- M. Gilles Bouvard, Chef de projet, Communauté de communes du Pays de Gex
- M. Micheal Browne, canton de Genève, Département du territoire, PAR
- Mme Bruna Carchia, Agence de développement économique de l'Ain
- Mme Sauter Caillet Aline, canton de Genève, Direction générale de l'environnement
- Mme Laetitia Cottet, canton de Genève, Département du territoire, DPLGP
- M. David Dall' Antonia, Pregny - Chambésy
- Mme Hélène Gerber ou Cédric Bargout, Conseil Général de l'Ain
- M. Sylvain Ferreti, canton de Genève, projet d'agglomération
- Mme Anna-Karina Kolb, canton de Genève, Direction générale des affaires économiques
- M. Jean-Pierre Chappuis Grand Saconnex
- M. Jean-Baptiste Ferey, canton de Genève, Direction générale de la mobilité
- M. Olivier Morand, Meyrin
- Mme Evelise Pichery, Communauté de communes du Pays de Gex
- Melle Prat, Cessy
- Mme Delphine Pressevot, Cheffe de projet PACA
- Mme Patricia Revellat, Sauverny
- M. Christophe Vigué, Gex
- M. Bertrand von Arx, canton de Genève, Direction générale nature et paysage
- M. Patrick Duthion, Ferney-Voltaire
- Mme Catherine Bouquin, Ornex

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



8. Questions des équipes de projet et réponses du collègue

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

9. Publication et propriété des projets

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

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

10. Exigences concernant les rendus

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

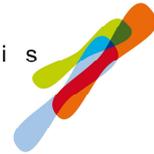
1^{ère} phase : concept général d'aménagement

Echelles principales de rendu : de 1:10'000 et si nécessaire 1:2'000 pour illustrer les configurations possibles de certains secteurs stratégiques (échantillons pour rentrer dans l'univers des lieux).

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

Ces propositions porteront plus particulièrement sur les points suivants :

- Un **concept territorial, paysager et urbain** évolutif sur l'ensemble du périmètre basé sur une stratégie territoriale en lien avec les spécificités et les diversités du territoire (diversité de la population, confrontation des échelles, spécificité de l'agglomération...);
- Une **structure urbaine et paysagère** fondée sur les polarités et centralités à renforcer, les secteurs de renouvellement urbain, les futurs secteurs stratégiques d'urbanisation et de naturation articulés entre eux, ainsi que les secteurs à préserver à long terme ;



- Une **identification des secteurs et une estimation quantitative** des nouveaux potentiels d'urbanisation (habitat et emploi) ;

Cette identification devra révéler les priorités par secteur, avec des préconisations concrètes visant à privilégier le renouvellement urbain et la densification de l'existant sur l'extension de l'urbanisation. L'estimation quantitative enfin précisera les fonctions et les densités par secteur et par type (logements, activités économiques, loisirs, services, équipements publics) selon le potentiel défini (couloir Genève - Ferney - Gex : horizon 2030 environ +10'000 habitants et +14'000 emplois).

- La **définition de l'accessibilité et des réseaux de déplacement** (fonctions, hiérarchisation...) comprenant les lignes TC structurantes, les voies projetées, les itinéraires des mobilités douces (parcours piétons, cyclistes...) et les interfaces de transport ;
- Un dessin de la **maille des espaces publics** et leur mise en réseau à l'échelle du PACA, comprenant des éléments structurant à différentes échelles ;
- Une présentation des **principales mesures** permettant de répondre aux objectifs environnementaux cités dans le chapitre « développement durable ».

En effet le concept d'ensemble du paysage bâti et végétal devra justifier d'un renforcement des qualités environnementales et écologiques.

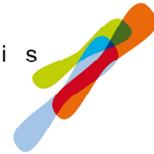
2^{ème} phase : projet et stratégie d'aménagement

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

Le travail de la 2^{ème} phase devra approfondir les notions et propositions présentées lors de la 1^{ère} phase en tenant compte des remarques et demandes du collège et du Groupe d'appui des administrations émises sous forme de recommandations et ainsi faire émerger une vision partagée du territoire.

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

- Le ou les concepts d'aménagement, qu'ils soient paysagers ou urbains, en précisant entre autres les propositions de hiérarchie des différentes centralités et secteurs d'urbanisation. Ce travail devra notamment faire apparaître les relations à établir entre ces secteurs ;
- Sur certains secteurs pourront être précisés les principes d'implantation par exemple, les niveaux de densité (IUS, COS), les fronts bâtis, les orientations, etc. ;
- Confirmation des hypothèses d'urbanisations retenues, précisant les affectations, le bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et les types de déplacement induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, prolongement des surfaces bâties, mesures paysagères et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;



- Perspectives, axonométries, coupes ou tout autre document représentant les formalisations spatiales possibles ;
- Organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (RER, tramway, bus, axe fort mode doux, voiries structurantes ...), niveau de l'offre TC et qualité de service ;
- Sur certains « espaces publics stratégiques » retenus par le collège, définir un concept à l'échelle de référence 1:2'000, précisant des mesures qualitatives (mobilité, attractivité et convivialité des interfaces, valeur d'usage ...) ;
- Identification et proposition d'implantations des principaux équipements publics, qu'il serait souhaitable de programmer (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers etc.) et leur niveau de rayonnement ;
- Préconisations sur les aménagements projetés favorisant la qualité environnementale, comprenant des orientations relatives aux questions énergétiques ;
- Ces plans pourront faire apparaître les échéances de réalisation des opérations d'urbanisation en distinguant d'une part ce qui est à réaliser à court et moyen terme (2015/2020) de ce qui est proposé à long terme (horizon 2030) en identifiant les éléments structurants et les leviers du développement ;
- Priorisation en fonction des étapes : par ex. à moyen terme tramway, à long terme : tunnel ferroviaire.

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

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

- Un exemplaire de tous les documents présentés, sous forme de fichiers numériques transmissibles (PPT, PDF ou image, et format vectoriel DWG ou DXF) sur CD-ROM ;
- Les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, sur un maximum de quatre planches format A0 (soit 118.8 x 168cm / au 1:10'000 le périmètre du PACA tient sur deux planches horizontales superposées) ;
- Un texte concis résumant les concepts et stratégies d'aménagement du projet tenant sur un recto de page A4 ;

Des précisions seront apportées ultérieurement quant au rendu permettant de traduire le projet sur la maquette mise à disposition des mandataires.



- A ce stade, il est prévu que les mandataires fournissent des données informatiques permettant de réaliser des pièces en carton (avec épaisseur et couleur unifiées pour les différents projets) à installer sur la maquette réalisée au 1:5'000 par l'organisateur.

Ces données devront être remises aux chefs de projets huit jours ouvrables avant la date de chaque rendu, de manière à ce que le maquettiste, avec l'aide si besoin d'un membre de l'équipe, puisse les installer sur la maquette et les photographier préalablement aux deux ateliers.

Précisons que la maquette a été établie sur un territoire plus restreint que le périmètre d'étude et que les équipes pourront prendre rendez-vous avec l'équipe projet pour travailler avec la maquette.

La légende de la maquette est la suivante :

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



II. Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Ferney-Gex

Dans le but d'approfondir le Schéma d'agglomération défini dans la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG), des études d'aménagement territorial sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) sont engagées durant la période 2008-2010, afin de mettre en œuvre et de réaliser les mesures d'infrastructures du PAFVG.

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

Une attention particulière sera accordée au volet mobilité, notamment en terme de maillage et complémentarité entre la desserte ferroviaire, les axes structurants de transports collectifs (TC) et de transports individuels motorisés (TIM) de ce périmètre transfrontalier, au-delà de la réflexion sur les dessertes des centralités et pôles de développement économique.

Les propositions d'urbanisme devront répondre, dans une exigence de développement durable, aux objectifs généraux suivants (voir PAFVG / Cahier n°9 « Lignes directrices » de P.Feddersen et M. Schupisser (cf. chapitre IV, Annexe 3.10 du présent programme) :

- **Proposer des scénarios de structuration territoriale à l'horizon 2030** de « l'axe de développement Sécheron - Place des Nations - Grand Saconnex - Ferney-Voltaire - Gex », ainsi que les mesures permettant de le conforter (identité, centralité) ;
- **Penser l'articulation**, tant en matière de transports publics que de développement urbain, entre cet axe et les secteurs de développement identifiés : le quartier des organisations internationales, le pôle de l'aéroport (ex-« rectangle d'Or »), ... ;
- **Avoir à l'esprit que l'étude-test du PACA Genève-Meyrin-StGenis** est en cours sur le territoire jouxtant : préciser les relations possibles entre les deux périmètres, qui se superposent et peuvent se compléter, tant du point de vue des réseaux, des affectations, des paysages, de l'environnement, ... ;
- **Apporter un regard critique sur les différents scénarios, du point de vue de la mobilité et des déplacements engendrés.** Cela signifie que l'expert en mobilité devra tout au long de l'étude mesurer la faisabilité des propositions au regard des trafics générés ;
- Identifier et mettre en valeur **les centralités attractives, tant à l'échelle régionale que de quartier** ;
- **Valoriser le potentiel de développement économique du périmètre**, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage ;
- Identifier **une capacité d'accueil** sur l'ensemble du couloir transfrontalier de 14'000 emplois et de 10'000 habitants.

Les propositions d'urbanisme attendues par le collège devront prendre en considération, lorsque cela le nécessite, **les autres thèmes des politiques de services** du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie et l'agriculture. (cf. chapitres IV, Annexe 3 et 4).



1. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude et de propositions du PACA Genève-Ferney-Gex est constitué des 15 communes suivantes :

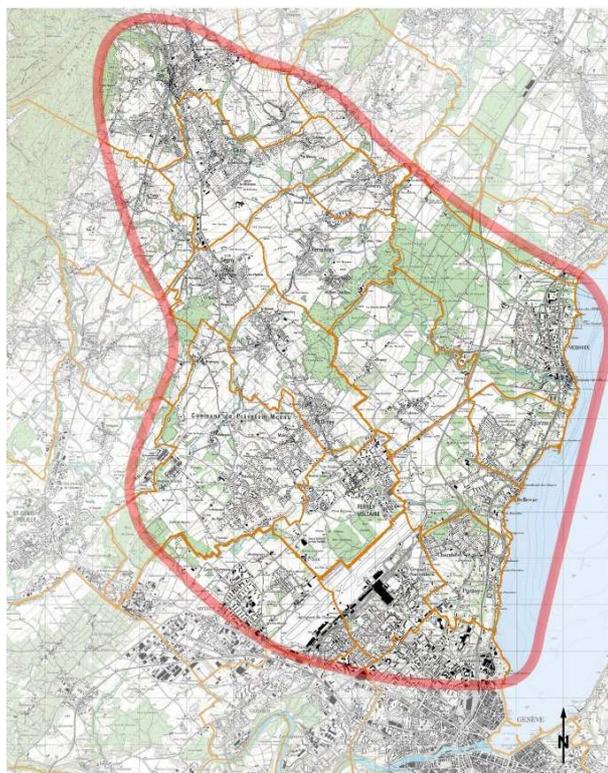
- Communes suisses : Grand-Saconnex; Collex-Bossy; Pregny-Chambésy; Bellevue; Meyrin; Versoix; Genthod;
- Communes françaises¹ : Ferney-Voltaire; Ornex; Prévessin-Moëns; Segny; Versonnex; Sauvigny; Cessy ; Gex.

Périmètre de projet

Le périmètre de projet comprend la partie Nord du cœur d'agglomération et de sa couronne suburbaine, ainsi que la centralité régionale de Ferney-Voltaire et les centralités locales de Gex et Versoix. Il s'articule autour d'un axe structurant de Genève à Ferney-Voltaire, se prolongeant vers Gex (5+9km), et autour d'une transversale de Meyrin à Versoix (7km).

Périmètre de réflexion

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



¹ Les communes françaises du PACA accueillent aujourd'hui une part importante de la population du Pays de Gex, 34'000 habitants, 37'000 en intégrant Vesancy, Grilly et Echenevex, soit plus de la moitié de la population de cet arrondissement.



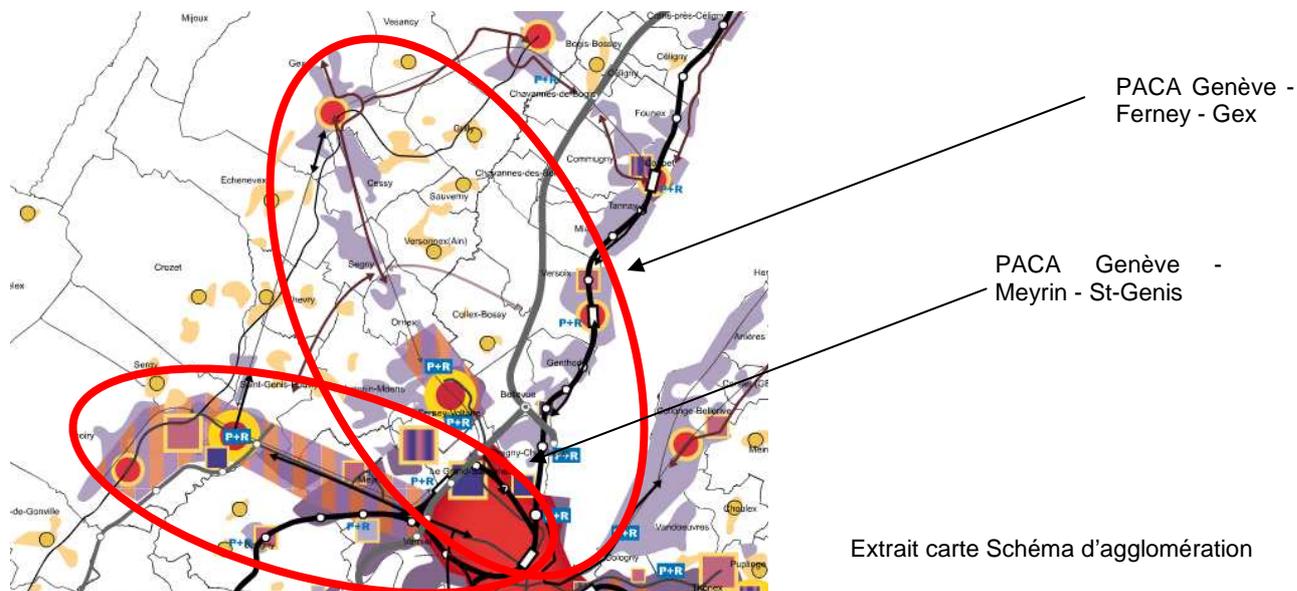
Atouts et contraintes du territoire

Le périmètre se caractérise par :

- Des entreprises structurantes, véritables moteurs économiques au rayonnement international, mais aussi, enclaves territoriales importantes : l'aéroport international de Genève, les entités multiples du CERN, le quartier des organisations internationales.
- Des infrastructures de transports (autoroute, aéroport, voie ferrée) relevant de planifications nationales et internationales :
 - ayant un fort impact sur le territoire du PACA, en termes de nuisances (circulation de transit), de qualité du paysage urbain et suburbain,
 - à intégrer dans la stratégie du PACA : vitrine de l'agglomération genevoise, potentiel de nouvelles haltes ferroviaires / jonctions autoroutières, problématiques contemporaines (confrontation des échelles, vitesses...).
- Des formes urbaines et typologies diversifiées : les quartiers denses, les cœurs de villes, les villages excentrés, les lotissements pavillonnaires en cul de sac, les grandes surfaces « véritables boîtes à chaussure », les grandes propriétés...
- D'importants mouvements pendulaires France / Suisse et des déplacements de la Suisse vers la Suisse, via le territoire français.

Superpositions avec le PACA Genève - Meyrin- St-Genis

Les travaux sur le PACA Genève-Ferney-Gex sont menés en parallèle à ceux du PACA Genève-Meyrin-StGenis. Les deux périmètres d'étude ont des points de superposition, nécessitant une réflexion conjointe, au fur et à mesure de l'évolution des études test (ateliers 1 et 2, phase de synthèse). A titre d'illustrations, on peut citer comme options à coordonner entre les deux PACA, la liaison en direction du centre de Prévessin-Moëns ou celle structurante entre Meyrin et Ferney-Voltaire, renforcée par le développement du pôle aéroport Nord. .





2. Les enjeux du PACA Genève-Ferney-Gex et ses objectifs qualitatifs de développement

La présente étude doit s'inscrire dans les objectifs fondamentaux du Projet d'agglomération (cf. www.projet-agglo.org et chapitre IV, Annexe 1 du présent programme).

Du schéma d'agglomération aux objectifs du PACA

a. Le schéma d'agglomération et ses mesures (PAFVG / [Cahier annexe 3, téléchargeable sur le site internet](#))

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

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

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

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

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

b. Les lignes directrices (PAFVG / [Cahier annexe 9, téléchargeable sur le site internet](#))

Elles constituent une première interrogation sur le territoire, à partir desquelles les objectifs du PACA ont été définis, précisés et complétés.

c. Les objectifs du PACA

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

Ils sont à mettre aussi en regard des éléments explicités au chapitre « les démarches et grands projets identifiés ».



2.1. Objectifs d'ensemble en matière d'urbanisation et d'espaces publics

L'étude test doit permettre de dégager les secteurs à densifier, les secteurs à urbaniser et les secteurs à préserver à long terme, ainsi que la trame des espaces publics de l'axe et de ses transversales dans son ensemble.

L'objectif est aussi de valoriser le potentiel de développement économique dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.

D'une manière générale, on peut mettre en avant les points suivants :

A l'échelle du PACA

- Requalifier l'axe Nations - Ferney et l'axe Ferney - Gex sous forme d'un espace public majeur et structurant, proposer des scénarios d'aménagement de cette voie routière comprenant les aspects paysagers, urbains et de mobilité ;
- Tenir compte de l'impact de la ou des nouvelles haltes ferroviaires à l'échelle de la couronne suburbaine : statut des quartiers excentrés, nouvelles centralités...
- Définir des vocations urbaines aux développements proposés dans une optique de cohérence et de complémentarité ;
- Porter une réflexion sur le développement des zones d'activités en lien avec les questions de desserte et les contraintes environnementales et naturelles ;

Par exemple, tester leur localisation au regard des principes fixés par l'étude PPDE : typologies des entreprises, aptitude du site, échelle d'évaluation, cohérence entre vocation actuelle / future...

Centre régional Ferney-Voltaire

- Densifier et développer le centre régional de Ferney-Voltaire et établir une stratégie de développement en lien avec l'offre TC ;

Ceci suppose de tenir compte des étapes de réalisation du tramway de manière à anticiper et accompagner la mutation urbaine liée à sa mise en place.

Axe Nations - Ferney (Sécheron - Jardin des Nations - Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire)

- Rechercher les potentiels de densification du tissu urbain existant, ainsi que les secteurs de restructuration et de développement urbain ;
- Prendre en compte le Plan directeur de quartier « Jardin des Nations » et rechercher des potentialités de développement (nouvelle gare RER ?) ;
- Développer un nouveau pôle urbain au Grand-Saconnex (pôle multimodal RER / tram ?).

Axe Ferney - Gex (Ornex - Segny - Cessy - Gex)

- Définir un concept d'organisation spatiale de la RD 1005.



Pôle aéroport

- Développer le pôle aéroport Nord, mais valoriser aussi les potentiels de développement au Sud de l'aéroport ;
- Simultanément, mettre en valeur les entités paysagères comprises d'une part, entre la cité de Meyrin, l'aéroport et les zones urbanisées ou en voie de l'être, et d'autre part, entre Saint-Genis, Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns.

D'ordre particulier :

Ferney-Voltaire

Plusieurs options d'urbanisation peuvent être testées, par exemple :

- NORD et EST : Etudier les différentes variantes de concentration d'urbanisation à Ferney-Nord et Ferney-Est² en fonction du prolongement du tramway et établir une stratégie de développement ;
- OUEST : Développer les nouveaux quartiers de Ferney-Ouest.

Les objectifs d'urbanisation de Ferney-Voltaire doivent être réalisés :

- en respectant le plan de nuisances liées à l'aéroport,
- en étudiant les complémentarités et coopérations avec les communes d'Ornex et de Prévessin-Moëns.

Gex

- Conforter la centralité de Gex et densifier le tissu bâti existant en lien avec l'amélioration de l'offre TC.

Axe Ferney – Gex (RD 1005)

- Accompagner et maîtriser les développements urbains et économiques sur l'axe RD1005 et proposer une stratégie de réparation du paysage et de préservation des coupures vertes / connexions paysagères ;
- ORNEX : Renforcer la lisibilité et l'urbanité de la centralité de Maconnex et développer une centralité secondaire autour du pôle Mairie-Ecoles ;
- SEGNY : Accompagner le développement commercial Carrefour pour faire émerger une centralité forte et assurer ses relations avec le bourg ancien ;
- CESSY : Requalifier les activités, développer des services sur le site de la Bergerie.

Villages (Collex, Bossy, Versonnex, Sauverny)

- Etudier et tester l'identité, le devenir et le rôle des cœurs de villages en relation avec les réflexions sur la mobilité.

² Selon la commune de Collex-Bossy, le développement proposé du pôle de Ferney-Voltaire Est va à l'encontre des projets de bassin de rétention réalisé en 2008 avec renaturation partielle du Marquet, de la poursuite de la renaturation de ce ruisseau (projet en cours), des cheminements piétonniers et cavaliers, du corridor de faune d'importance traversant cette région.



Pôles, centralités / relations

- Traiter les relations fonctionnelles et physiques entre les pôles d'activités (Aéroport, CERN) et les quartiers de Meyrin, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns ;
- Intégrer les projets du CERN, de Bellevue, Genthod et Versoix.

Espaces publics majeurs

- Perméabilité : Rechercher une coordination des TC au niveau transfrontalier et définir les espaces structurants reliant les grands pôles de développement (voir le concept de « trame verte » amorcé dans le document d'orientation générale (DOG) du SCOT) ;
- Identité : Mettre en valeur les franges du quartier des organisations internationales à l'échelle du territoire (construction de tours route de Ferney) et rechercher une articulation avec le tissu urbain existant ;
- Hiérarchie : Distinguer les espaces publics de proximité, les espaces à vocation de quartier et les espaces à attractivité plus large et proposer une définition du statut des sols en fonction de leur traitement et de leur usage.

2.2. Objectifs d'ensemble en matière de mobilité

Les déplacements de toutes natures (TIM, TC et MD) et le stationnement des véhicules devront faire l'objet d'une étude de fonctionnement et d'une proposition hiérarchisée de réseaux en rapport avec le tissu existant et les secteurs de développement proposés.

Les dessertes TC doivent articuler déplacements et structuration urbaine avec la double intention de relier les centralités entre elles, ainsi qu'au centre de Genève.

Une attention particulière est demandée au projet de tramway entre Genève et Ferney et au réseau bus comme vecteur de cohérence et de transformation urbaine.

Concernant la nouvelle ligne ferroviaire (Genève Cornavin - Genève Aéroport), il s'agit d'ouvrir la réflexion sur son positionnement et la localisation des gares sur le territoire du PACA.

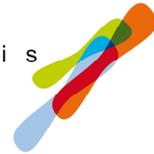
Par ailleurs, à travers la mise en œuvre d'une véritable intermodalité, c'est l'ensemble du territoire du PACA qui doit bénéficier d'une meilleure desserte TC, en adéquation avec une urbanisation plus rationnelle et qualitative, fondée sur les principes du projet d'agglomération (cf. chapitre IV, annexe 1).

D'une manière générale, on peut mettre en avant les points suivants :

TC tram et bus

Pour ce PACA, diverses lignes de transports collectifs doivent être réalisées :

- Un axe TC fort (tramway) pour relier les quartiers de Ferney au cœur de l'agglomération (tracé à vérifier) et étudier une connexion avec l'aéroport (avec une interface au Grand-Saconnex) ;
- Une liaison TC efficace de Gex à Ferney, avec une bonne couverture des quartiers. Pour atteindre cet objectif, trois hypothèses ont été formulées :



- Aménagement de la RD 1005 pour accueillir un TC en site propre et doublement de la RD 1005 par une nouvelle liaison routière,
- Aménagement de la RD 1005 pour accueillir un TCSP ou aménagement permettant de prioriser les TC par rapport au TIM,
- Nouvelle liaison TC (tram-train) à l'Est de la RD 1005.

Il est rappelé que des variantes à ces hypothèses sont non seulement acceptées, mais souhaitées. Chaque équipe devra cependant motiver son choix par rapport aux hypothèses mentionnées ci-dessus.

- Une liaison TC express de Gex à Ferney avec une prolongation jusqu'à l'aéroport ;
- Une connexion TC performante entre Meyrin et Ferney-Voltaire en lien avec le tramway arrivant à la Gravière dès 2009.

De manière générale, le projet d'agglomération demande d'ancrer les liaisons bus sur les centralités et les axes TC structurants.

TC train

- Réaliser une nouvelle ligne ferroviaire Genève Cornavin - Genève Aéroport en fonction des choix de développement du PACA ;
- Donner à la gare de l'Aéroport (ou en alternative à la gare de Bellegarde) le rôle de principale gare du Pays de Gex et étudier sa desserte TC.

Routes

Tout en favorisant l'alternative TC :

- Tester, voire coordonner, les différents projets routiers en lien avec les choix de développement et de préservation du territoire ;
- Analyser l'impact des développements urbains proposés sur le trafic routier.

Villages

- Analyser les potentiels de report modal et d'utilisation renforcée des lignes TC à partir des cœurs de villages (Collex, Bossy, Versonnex, Sauverny) ;
- Traiter la problématique des traversées de villages par le trafic de transit.

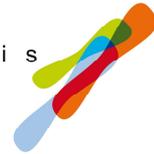
Mobilité douce

- Continuités piétonnes : à définir, notamment en lien avec le plan directeur du Jardin des Nations ;
- Réseau cyclable : à intégrer le long des axes de tramway et sur la RD1005 en proposant des continuités et un maillage.

D'ordre particulier

TC tangentielles

Dans le cadre de ce PACA, des liaisons de transports collectifs tangentielles peuvent être imaginées au nord et au sud de l'aéroport, parmi lesquelles :



- Réaliser une liaison (bus) de Prévessin-Moëns à Meyrin (station du tramway la Gravière), avec une bonne couverture des quartiers, voire même aller jusqu'à la ZIMEYSA, et étudier la connexion avec les stations du tramway de Ferney (vers Ornex) ;
- Etudier l'opportunité du prolongement de la ligne TC Meyrin-Ferney-Voltaire vers Collex-Bossy / Genthod / Versoix ;
- Proposer des scénarii de desserte bus de Bois Chatton / Bossy / Colley en rabattement vers tramway Nations / Grand-Saconnex / Ferney, vers Genthod et Bellevue Gare.

Haltes ferroviaires

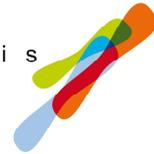
- Identifier une localisation adéquate de la ou des nouvelles haltes ferroviaires en fonction du potentiel de développement urbain, des possibilités d'intermodalité et de création de lignes de rabattement.

Routes (RD 1005, RD 35, route des Nations, route Suisse)

- Etudier le rôle de la RD1005 en fonction des projets TC et TIM envisagés : voie de transit, voie de desserte, intermodalité ;
- Faire un choix stratégique sur la localisation d'un échangeur autoroutier / jonction autoroutière (Versoix ou Collex-Bossy) selon le prolongement de la RD 35 et le raccordement à la RD 1005 ;
- Tester le prolongement de la RD 35 :
 - en assurant son intégration dans les sites et tissus traversés,
 - en relation avec les réflexions sur l'axe Ferney-Gex et sur le projet d'échangeur autoroutier / jonction autoroutière à l'A1,
 - en mettant en évidence les impacts en terme de hiérarchie des voies et de génération de trafic.
- Coordonner le tracé du projet de la route des Nations avec les réflexions sur la halte ferroviaire (interface avec RER, P+R, maîtrise des flux vers la Place des Nations), ...
- Requalifier la route Suisse (modes doux).

P+R

- Etudier la localisation d'un ou plusieurs P+R en testant différents concepts : mutualisation des parkings, multisites, ...



2.3. Objectifs d'ensemble en matière de paysage, milieux naturels et environnement

Au-delà d'une prise en compte générale du paysage, de la nature et de l'environnement dans la définition des potentiels d'urbanisation, il est attendu des équipes une réflexion spécifique sur ces thématiques, ainsi que des propositions allant dans le sens d'une mise en valeur, voire d'une amélioration des éléments marquants.

D'une manière générale, on peut mettre en avant les points suivants :

Dans le domaine du paysage :

- Préserver la succession de sites, de la plaine agricole au Jura en passant par le piémont, et intégrer les grands axes de mobilité.

Dans le domaine de la nature :

- Outre le traitement des franges urbaines, identifier les grands espaces naturels et les biotopes fragiles à préserver, assurer leur connexion, établir ou améliorer les corridors biologiques mettant en relation des milieux naturels d'importance, notamment en proposant, dès ce niveau de planification, des passages dénivelés ou surélevés au croisement avec les grandes infrastructures de transport ;
- Préserver un espace suffisant aux bords des cours d'eau, pour maintenir leurs fonctions écologiques et dans un souci de protection contre les crues.

Dans le domaine de l'agriculture³ :

- Minimiser la consommation d'espace agricole et éviter le morcellement des domaines en assurant une taille compatible avec le mode d'exploitation ;
- Penser la gestion et la nature des limites entre zone à bâtir et zone de production agricole (nature des activités, lieux d'accès du public, réseau MD) ;
- Gérer les différentes activités susceptibles de se développer à proximité des espaces agricoles afin de minimiser les impacts des futurs habitants sur la zone de production par la gestion des accès du public (réseau MD) ;
- Mettre en évidence le rôle multifonctionnel de la zone agricole, ainsi que le rôle et la fonction des différents espaces verts.

Dans le domaine de l'environnement :

- Maîtriser les impacts sur l'environnement (bruit, air, eau, ressources et consommation énergétiques, ...).

³ Le SCOT du Pays de Gex identifie un certain nombre d'espaces agricoles à vocation affirmée ; la commission Environnement de la CCPG travaille sur la mise en œuvre des principes de maintien des espaces agricoles (problématique foncière), de pérennisation de l'activité (problématique économique) et d'autosuffisance vivrière, en lien avec la Chambre d'agriculture.



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

D'ordre particulier

- Mettre en valeur l'axe Ferney - Gex en respectant les coupures vertes / connexions paysagères, les corridors écologiques et la biodiversité ;
- Protéger et mettre en valeur le site du Château de Voltaire avec ses alentours qui composent un ensemble paysager de qualité ;
- Mettre en valeur le Château Prévessin-Moëns et son parc ;
- Préserver la « diagonale verte » : Bois de la Bagasse, Bois de la Mouille, Marais de Mategnin, Bois des Serves ;
- Maintenir la fonctionnalité biologique de la structure paysagère et de la connexion des Marais de Mategnin avec le reste de l'arrière-pays ;
- Etudier la mise en valeur des cours d'eau du Marquet-Gobé-Vengeron et leurs affluents en leur donnant l'épaisseur d'un vrai corridor biologique ;
- Préserver, voire améliorer, les corridors biologiques entre le Mont Mourex et le pied du Jura ;
- Préserver le vallon de la Versoix en regard des développements d'axes de mobilité et considérer l'intégrité du bois de Versoix, y compris la rivière homonyme, comme élément majeur dans sa structure et sa fonction biologique.

D'ordre plus détaillé

- Intégrer les aspects de nature dans les aménagement extérieurs urbains, notamment au sein des zones d'activité et commerciales afin de leur signifier un rôle de ponts biologiques, d'agrément, de détente ;
- Intégrer le concept de compensation écologique en étudiant les compensations en quantité et/ou qualité (ponts ou couloirs biologiques, toits végétalisés, aménagements en milieux suburbains, etc.) ;
- Intégrer la gestion des eaux pluviales dans les espaces publics comme éléments paysagers structurants ;
- Prévoir des surfaces destinées aux installations de production d'énergie (géothermie, paille, bois, solaire, méthanisation des déchets et ordures ménagères, etc.) ;
- Optimiser les formes urbaines par rapport à la consommation d'espace, aux énergies ;
- Garantir l'alimentation en eau des zones humides ;
- Réfléchir aux mesures de protection, de gestion et de valorisation à mettre en place pour les typologies d'espaces verts.



2.4. Objectifs en matière économique et de mixité

Objectifs en termes de développement économique :

- Proposer une stratégie de développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français ;
- Améliorer l'attractivité des zones d'activités, dont commerciales, et proposer une offre d'accueil différenciée, complémentaire et adaptée selon les qualités des sites et les qualités recherchées par les entreprises ;
- Prioriser la concentration et la densification des services (de toute nature) à proximité des arrêts de transports collectifs avec des modalités de liaison à ce réseau (priorité MD).

Dans le cadre des études test, de nouveaux sites pour l'accueil d'activités économiques peuvent être identifiés, ou bien, des changements dans les périmètres des sites identifiés dans le cadre des inventaires PPDE 2008 peuvent être proposés.

La démarche PPDE 2009 prévoit d'intégrer les résultats des études test en évaluant les différentes variantes proposées.

Objectifs en terme de mixité :

Les études devront également intégrer, dans les potentiels de développement, la réflexion sur la localisation des équipements publics existants et à projeter, ces derniers pouvant contribuer à conforter ou créer de nouvelles centralités.

A noter que le périmètre d'étude comprend des équipements publics de grande ampleur qu'il est impératif de penser et situer à l'échelle de l'agglomération (AIG, CERN, Palexpo, IUED, lycée international de ferney-Voltaire, Château de Voltaire...) ; d'autres projets sont en cours (campus de la Paix...).

L'objectif de « mixité globale entre habitants, activités, commerces et services » doit être vérifié dans chaque sous-périmètre du PACA caractérisé par un potentiel de réaménagement et de développement (charte d'agglomération de répartition de part et d'autre de la frontière).



3. Les objectifs quantitatifs de développement

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

Sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération

L'objectif à l'horizon 2030 est de 200'000 habitants supplémentaires, dont 50% des nouveaux habitants devront s'établir à l'intérieur du canton de Genève, et de 100'000 emplois supplémentaires, dont 30% des nouveaux emplois, en particulier des emplois qualifiés, devront se trouver sur France.

Au sein du territoire du PACA

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

Potentiel à localiser	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités	Nombre emplois
à identifier par les mandataires	environ 4'000	environ 10'000	à vérifier par les mandataires	environ 14'000

Cette hypothèse de base (décembre 2007) du Projet d'agglomération doit être comparée, notamment pour les activités, avec les potentiels identifiés dans l'étude en vue d'une « Politique des pôles de développement économique (PPDE) » (cf. chapitre IV, annexe 3.12 et 3.13 du présent programme).

Le PACA Genève-Ferney-Gex englobe le pôle stratégique de développement « aéroport Nord » (ex-« rectangle d'Or »). La surface disponible à l'horizon 2030 est d'environ 97 hectares (23 ha à Prévessin Sud, 27 ha à Prévessin Est, 23 ha à Bois Candide et 24 ha à Veudagne/La Mouille), soit un potentiel de 8 à 10'000 emplois ; le calcul tient compte d'un usage du sol de 66,66 % et d'une densité comprise entre 0,6 et 0,8.

Calcul de consommations foncières

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

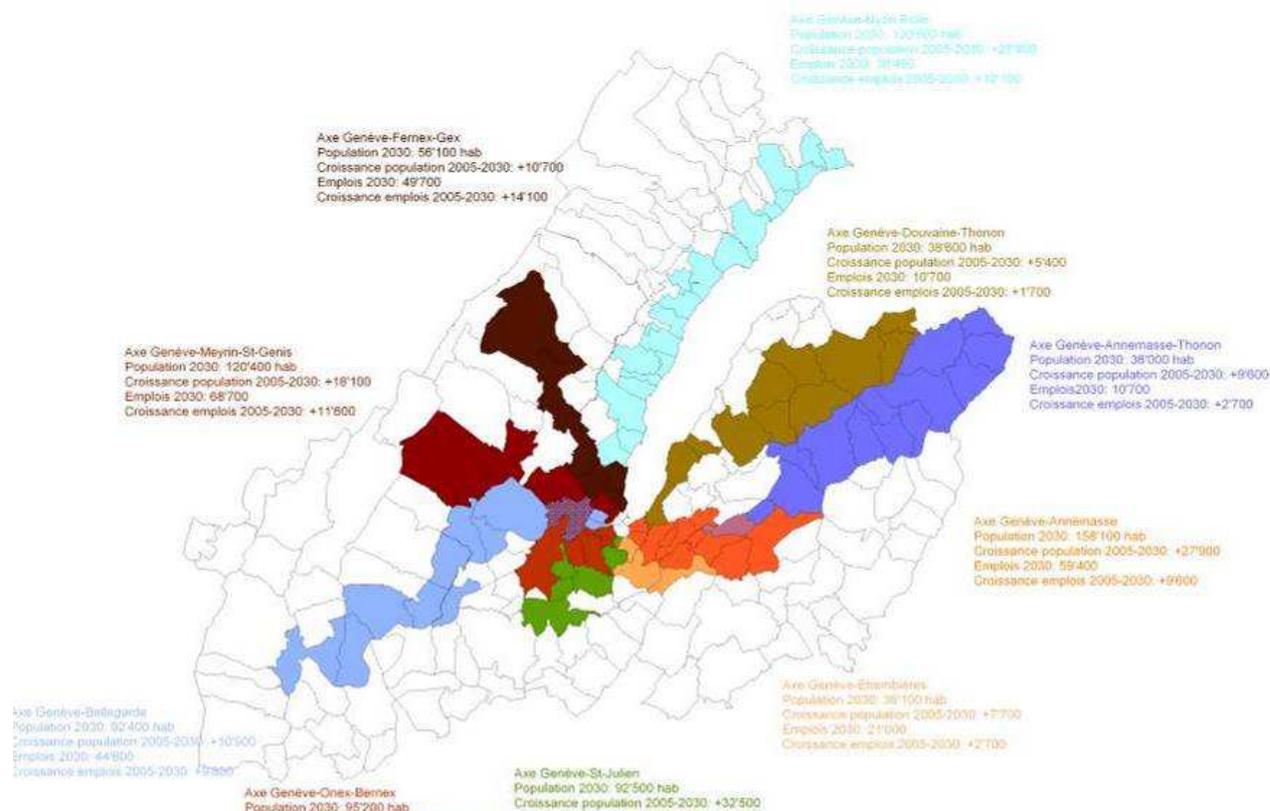
Pour les emplois sur territoire suisse, les activités tertiaires nécessitent en moyenne 25m² SBP/emploi, les activités de recherche et développement (R&D) 50 m² SBP/emploi et les activités secondaires de 60m² SBP/emploi.

Les bases de calcul côté français sont différentes avec une moyenne de 50m²/emploi, ce qui représente déjà une densification par rapport à la situation actuelle des territoires français de l'agglomération, plus proche de 100m²/emploi. Le ratio est à moduler en fonction de la typologie



d'emplois analysée⁴. En effet, les activités tertiaires sont nettement moins consommatrices d'espace par emploi, inversement aux activités commerciales, plus consommatrices.

A noter que le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise va dans le sens d'une densification des surfaces, en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses.



⁴ Stockage, entreprises de technologie avancée, industrie traditionnelle/artisanat de production, construction, services de distribution et à la personne (commerce léger et lourd), services aux entreprises, quartiers généraux, administration privée (back offices), administration publique, organisations à caractère international, logistique.



4. Les démarches et grands projets identifiés

Les études test, qui sont conduites dans le PACA, doivent intégrer les fondamentaux des politiques spatiales existantes, de même que les démarches et les grands projets en cours, de façon à mieux les orienter et les enrichir « in fine ».

Il s'agit de l'ensemble des projets ou des choix de développement ou de préservation d'initiatives privées ou publiques, dont les équipes doivent avoir connaissance (cf. chapitre IV, annexes 3 et 4)

Certains de ces projets, au stade de l'idée, n'ont fait l'objet d'aucune validation et peuvent être remis en cause.

4.1. Les politiques spatiales existantes

Il s'agit des documents suivants :

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

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

Les documents de planification (Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève et le SCOT du Pays de Gex) sont considérés comme des invariants à horizon 2015/2020, mais devront toutefois être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.



4.2. Le PSD pôle aéroport Nord, ex-« Rectangle d'Or », un projet à construire

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

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

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

Il ressort de l'analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération (Inventaire de base PPDE) que les principaux déficits du site, à l'horizon 2030, seront les TP, la représentativité et le manque de service aux entreprises. Mais, ces trois critères sont influençables selon le développement du site qui sera opéré. Par ailleurs, les secteurs de Bois Candide et de Veudagne/La Mouille sont potentiellement adaptés à des activités avec des exigences maximales (quartiers généraux, organisations à caractère international, services aux entreprises), tandis que les secteurs de Prévessin Sud et Prévessin Est sont adaptés pour des activités à exigences moyennes à nombreuses et fortes (administration privée, éventuellement services aux entreprises).

L'état actuel du projet ne permet pas d'évaluer s'il y a cohérence entre la vocation prévue pour le site et ses aptitudes.

Concernant le potentiel de développement, l'atout du site est la proximité de l'aéroport au cœur d'agglomération. Devra se poser la question de la création d'un nouveau quartier urbain, en connexion avec Ferney / Meyrin / Prévessin, voire avec la partie Sud de l'aéroport, avec une desserte TP performante, des services de proximité aux entreprises et une forte représentativité. En conclusion, le site présente un potentiel élevé, mais des efforts importants doivent être faits pour le qualifier, notamment pour les secteurs de Bois Candide et de Veudagne/La Mouille.

Se référer aussi au chapitre III, point 16, AIG.



4.3. Le « Jardin des Nations », un plan directeur de quartier à prendre en compte

Le Jardin des Nations, site des organisations internationales, concerne un large espace compris entre le lac, l'autoroute, l'aéroport et les quartiers urbains du côté Sud de la route de Ferney.

L'objectif de ce plan directeur est d'accompagner le développement du quartier des organisations internationales afin d'éviter la banalisation du site par un développement incontrôlé et d'offrir :

- Un espace de détente, pour la population,
- Un environnement de travail, pour les organisations internationales,
- Un lieu d'échange entre la population genevoise et le monde international.

Le projet s'est concrétisé en mars 2003 par l'adoption du plan directeur de quartier (cf. chapitre IV, annexe 3.18), dont les options principales développent trois thèmes :

La trame verte

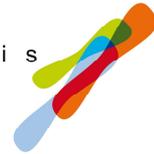
La trame verte s'appuie sur un ensemble remarquable d'espaces ouverts aux caractères très différents, pour créer un vaste jardin à l'échelle d'agglomération, désenclaver le site, l'ouvrir aux quartiers voisins et le rendre accessible à la population. Elle est organisée par une armature de grandes voies vertes et irriguée par un maillage fin de chemins pour piétons et cyclistes. Elle est étoffée par une succession de jardins ponctuée par un ensemble de places et esplanades.

Unité et diversité : la trame verte cherche à mettre en valeur les qualités particulières de chacun des lieux qui composent le site tout en lui donnant une identité commune. Chaque nouveau programme, privé ou public, doit être l'occasion de créer de nouveaux lieux pour compléter les jardins déjà présents sur le site. Cela exige de respecter quelques règles, pour que l'addition de projets individuels parvienne à créer un ensemble.

Les potentiels constructibles

La définition de la trame verte, structure d'accueil cohérente pour de futurs programmes, permet d'identifier les lieux pouvant recevoir de nouvelles constructions, et ainsi répondre aux demandes futures des organisations internationales gouvernementales et non-gouvernementales, tout en préservant les qualités du site et en l'ouvrant à la cité. Les potentiels constructibles sont définis selon leur lieu d'implantation et leur capacité d'accueil. Plusieurs critères interviennent dans cette appréciation : l'accessibilité par les transports publics, les conditions de la desserte routière, le patrimoine bâti et naturel, l'état foncier, etc.

La position d'un terrain dans la trame verte et les autres fonctions déjà présentes dans son voisinage immédiat jouent également un rôle. La prise en compte de l'ensemble de ces critères permet de classer les terrains en quelques grandes catégories : grands bâtiments autonomes au centre, tours sur la frange urbaine, quartiers d'activités au nord du site, transformations-extensions de l'existant, pavillons dans la trame verte.



Elle oriente l'éventail des programmes que chacun est susceptible d'accueillir : sièges de nouvelles organisations internationales, extensions d'institutions existantes, bâtiments d'accueil pour ONG, instituts universitaires, structures d'hébergements pour séjours de moyenne durée, équipements collectifs culturels, sportifs ou éducatifs, commerces de proximité, etc. L'architecture des nouveaux bâtiments doit faire l'objet d'une attention particulière, afin de conserver au site son caractère représentatif.

Les déplacements

Pour assurer une desserte efficace du site tout en réduisant les nuisances du trafic automobile et en encourageant la mobilité douce, les déplacements sont réorganisés.

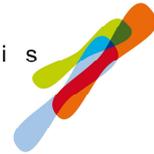
L'offre TC est améliorée : la ligne de tramway est prolongée de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, puis jusqu'à Ferney-Voltaire. La ligne RER s'arrête à Chambésy, Sécheron et Cornavin. Une nouvelle ligne de bus, la ligne des Nations, desservira l'intérieur du site.

L'accessibilité routière est déplacée sur un nouvel axe, la route des Nations, évitant le Grand-Saconnex, en tunnel entre l'OMS et la jonction autoroutière de Ferney. Collectant l'essentiel du trafic automobile en direction des organisations internationales, elle permet de réduire de moitié le trafic à Pregny-Chambésy ainsi que sur les routes de Ferney et Colovrex, et mettre en place des zones de modération de trafic.

La création de voies vertes rend les déplacements à pied et à bicyclette plus attractifs et plus sûrs. L'implantation des constructions nouvelles dans des secteurs bien desservis par les TC permet de limiter drastiquement le nombre de places de stationnement supplémentaires et de maîtriser le nombre de déplacements en véhicule privé.



Illustration : maquette au 1:2500



4.4. La route départementale n°1005 (RD1005), un axe de projets à définir

La RD 1005 constitue un support au développement urbain. Les projets sollicitant une intervention sur cet axe, se multiplient depuis quelques années :

Gex :

La zone des grands champs, située sur les communes de Gex et d'Echenevex est définie au SCoT comme un nouveau pôle économique communautaire. La proximité du réseau ferré est un atout à valoriser pour ce site d'une vingtaine d'hectares.

Cessy :

Le site de la Bergerie est destiné à accueillir un projet mixte habitat / activités. Le développement de ce secteur nécessitera un aménagement du carrefour avec la route de la plaine.

La zone du Journans limitrophe du secteur de la Bergerie, accueille une vingtaine d'activités commerciales et artisanales. Il est souhaité de redynamiser ce secteur en apportant un soin particulier à sa desserte. Un aménagement par contre-allée est actuellement envisagé.

Segny :

Le projet commercial sur SEGNY consiste à un développement significatif de la zone commerciale autour du carrefour (projet prévu dans le SCOT comme 3ème pôle commercial du Pays de Gex). A terme, les surfaces de vente seraient triplées. Des projets commerciaux situés au même niveau que le carrefour à l'Ouest de la RD 1005 sont également à l'étude.

A proximité de ces zones destinées à accueillir des activités commerciales, le PLU comprend une zone 1 NAB1x qui sera prochainement aménagée sous forme de lotissement par la société SLC. Permis accordé représentant environ 25 000 m² de SHON dont une centaine de logements sociaux.

Par ailleurs, les élus de Segny ont demandé la création d'un arrêt de la ligne F au niveau de la zone commerciale.

Actuellement, ces projets qui s'inscrivent dans une continuité géographique, ne font pas l'objet d'une approche d'ensemble et sont conduits distinctement.

Ornex :

Le PLU d'Ornex prévoit à la fois la requalification de la zone commerciale et d'activités de la Maladière et son extension sur environ 7 ha.

Ferney Voltaire :

Les projets communaux qui se développent dans le cadre du PLU, visent à mieux desservir les quartiers d'habitat social et à effacer l'effet de coupure de la RD 1005. Ils incluent une forte dimension de renouvellement urbain.

Compte tenu de l'ensemble de ces enjeux, une étude de programmation sur la RD 1005 va être engagée par la communauté de communes parallèlement aux études test (cf. chapitre IV, annexe 3.21, extrait du cahier des charges).



Les thématiques déclinées seront : Espaces publics, Centralités, Développement économique, Espaces naturels et agricoles.

L'étude de programmation RD 1005 est complémentaire de la démarche du PACA et vise à :

- une convergence des objectifs des différentes parties prenantes sur cet axe (communes de Ferney-Voltaire, Ornex, Prevessin-Moëns, Segny, Cessy, Gex, le Conseil Général de l'Ain, la Communauté de Communes du Pays de Gex) ;
- permettre une mise en œuvre à court terme ;
- assister les communes dans les études pré-opérationnelles.

Dans le cadre de l'étude du PACA, il s'agit de définir un concept général d'organisation spatiale dont les principes pourraient être déclinés dans l'étude de programmation en modalités de mise en œuvre.

4.5. Le secteur Cointrin-Vireloup, un potentiel d'urbanisation à évaluer

Ce secteur dit-des Bisons a fait l'objet d'une proposition, de la part d'un bureau d'architecture privé, de création d'une zone d'activités dans le cadre du développement des zones industrielles du canton de Genève.

Cette proposition consiste à créer une nouvelle zone industrielle d'une surface de 140 ha, équivalente à celle du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), entre l'extrémité Est de l'aéroport, l'autoroute, la route des Fayards et la frontière franco-suisse. Cela en la raccordant au réseau ferroviaire par la création d'une nouvelle liaison entre la gare CFF de l'aéroport et le site des Tuileries. Un des objectifs est de reloger les entreprises n'ayant pas vocation à rester dans le PAV au cœur de l'agglomération.

Aujourd'hui, la proposition ne figure pas dans le plan directeur cantonal. Le secteur visé, situé en entrée d'agglomération, abrite des espaces naturels de valeur destinés à rester en zone agricole, à l'exception de la petite zone industrielle de Chânants-Valavran.

Par ailleurs, le Projet d'agglomération ne prévoit pas de périmètre stratégique de développement (PSD) sur le site des Bisons, mais par contre des extensions importantes des zones industrielles de Meyrin-Satigny et du Bois-de-Bay (ZIMEYSA et ZIBAY), totalisant 86 ha, sur les communes de Satigny et de Vernier. L'étude PPDE sur les sites d'accueil économique ne tient pas compte de ce site, à l'exception de la petite zone des Chânants-Valavran: les scénarios développés y préconisent l'implantation d'entreprises à faible valeur ajoutée et faible densité d'emplois (construction, artisanat ou stockage) en raison de la faible attractivité du site.

Enfin, le raccordement ferroviaire n'est pas aisé (franchissement autoroute, topographie) et devra donc faire l'objet d'une vérification de sa faisabilité au moyen d'une étude ad hoc (DT et CFF).



4.6. Les transports en commun structurants et les espaces publics à étudier

a) L'extension du tramway intégrant une requalification de l'espace-rue

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-1-2 : Tronçon Nations - Grand-Saconnex – aéroport, dont traitement de l'espace public

Mesure 32-1-3 : Requalification de l'espace-rue en lien avec le tram

Mesure 32-1-7 : Tronçon Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire et réaménagements des voiries au centre de Ferney-Voltaire

L'axe fort de la ligne de tramway a pour but d'offrir des liaisons rapides entre le cœur d'agglomération, le Grand-Saconnex et le centre régional de Ferney-Voltaire avec une desserte possible de l'aéroport.

La demande de concession a été déposée auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) en décembre 2005 (état de la procédure : concession en attente).

La coupe type sur la route de Ferney organise les circulations de la manière suivante: trottoir - piste cyclable - 1 voie routière - tram en site propre dans les 2 sens - 1 voie routière - piste cyclable - trottoir.

La Délégation du Conseil d'Etat aux transports a proposé le 27 avril 2007 de mener une étude complémentaire pour une desserte de la zone aéroportuaire en lien avec ce tram (tracé non étudié par la Direction générale de la mobilité DGM).

b) La création d'un TCSP entre Ferney-Voltaire et Meyrin et d'une nouvelle liaison MD

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-2-3 : création d'un TCSP entre Ferney-Voltaire et Meyrin et une liaison MD

La création de cette ligne de transport collectif en site propre (TCSP) est à considérer comme un axe structurant de densification et de liaison tangentielle, à traiter en lien avec les réflexions sur le Pôle aéroport Nord et sur la création de lignes de bus de rabattement vers l'arrêt du tramway de la Gravière (Meyrin-Mategnin).

Cette mesure fait aussi l'objet de réflexions dans le cadre des études test menées sur le PACA Genève – Meyrin – St-Genis.

c) La nouvelle ligne ferroviaire Genève (Cornavin) - Nations - Genève aéroport, ses connexions et ses gares

Mesures de la Charte d'agglomération du 5/12/2007

Mesure 11-1 : Nouvelle ligne ferroviaire Genève (Cornavin) - Nations - Genève aéroport

Mesure 11-2 : Nouveau raccordement ferroviaire Genève - Aéroport - ligne Bellegarde sur Valserine Genève

Mesure 11-3 : Nouvelle halte du Jardin des Nations

Mesure 11-4 : Nouvelle halte du Grand-Saconnex

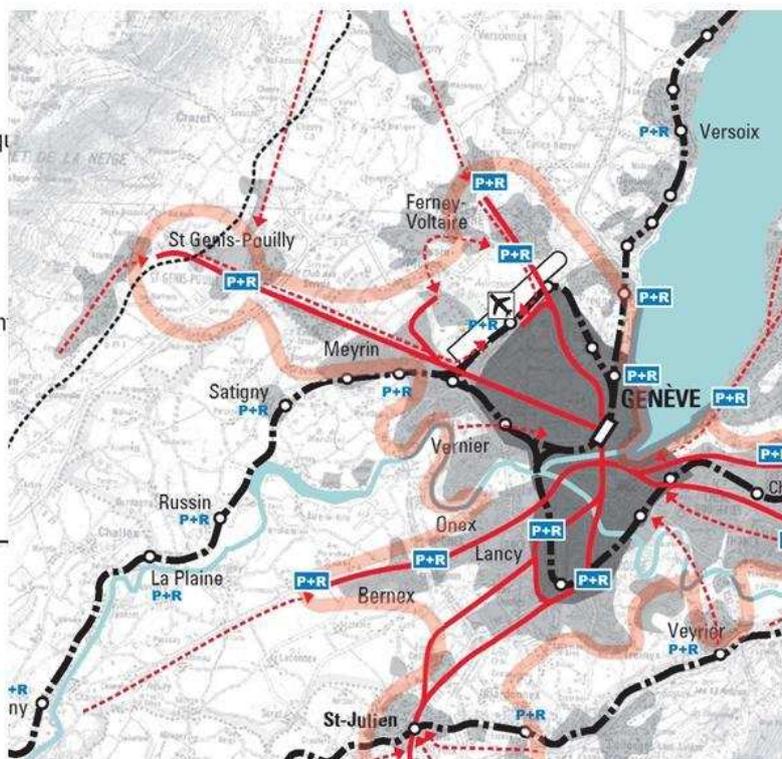


Une première étude en 2006 avait pour objectif de déterminer les infrastructures ferroviaires nécessaires à l'échelle de l'agglomération, sur la base de l'évolution de l'offre des réseaux RER et grandes lignes (GL) à l'horizon 2030. De cette réflexion est ressorti un schéma d'offre et un ensemble de projets d'infrastructures nouvelles, parmi lesquelles :

- une liaison nouvelle entre l'aéroport et la gare Cornavin via le Grand-Saconnex (suppression du cul de sac de l'aéroport),
- un shunt dans le secteur de Blandonnet permettant des liaisons directes Bellegarde - Satigny - Vernier - Aéroport - Cornavin,
- l'agrandissement de la gare de l'aéroport,
- l'agrandissement de la gare Cornavin (idée de gare terminus côté Lausanne).

Légende

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



Carte Schéma d'agglomération /concept transport public

Bouclage ferroviaire au cœur de l'agglomération (rive droite)

Le projet de tronçon ferroviaire Genève (Cornavin) - Nations - Genève aéroport offre une alternative de tracé pour les trains en direction de l'aéroport, cette liaison étant aujourd'hui proche de la saturation (notamment, le segment de la tranchée de Châtelaïne).

Le Projet d'agglomération préconise ce « bouclage » pour développer l'offre RER en relation avec les quartiers urbanisés ou à développer: la création de gares ou haltes ferroviaires peut être imaginée, par exemple, à la Place des Nations en interconnexion avec le tramway, au Grand-Saconnex...

Cette connexion, en grande partie souterraine, sera complétée d'une nouvelle liaison entre la gare de l'aéroport et la ligne Genève - Bellegarde (shunt Blandonnet).



Cette nouvelle structure ferroviaire rendra possible certaines relations directes entre les branches du réseau, permettant des gains de temps importants pour toutes les liaisons avec le secteur Ouest de l'agglomération, y compris grâce au rabattement sur la gare de Genève-aéroport des déplacements transfrontaliers du Pays de Gex. Cette gare verra son rôle de pôle d'échange multimodal renforcé.

Objectifs du concept d'offre

Ce projet de bouclage est pour l'instant à l'état d'idée. Il n'existe aucune réflexion à ce jour (tracé ou faisceau d'étude) permettant d'avoir une idée précise du tracé de la grande boucle. Les buts premiers du concept d'offre correspondant sont notamment de :

- offrir des liaisons directes avec l'aéroport à la majorité de l'agglomération et du bassin ;
- développer l'offre RER et grandes lignes (GL) sur l'ensemble de l'agglomération et du bassin ;
- desservir par le RER les zones du Grand Saconnex et du Jardin des Nations ;
- résoudre le problème de capacité de la tranchée de Châtelaine (saturation) ;
- optimiser l'exploitation combinée des réseaux suisses et français.

L'étude de ce bouclage ferroviaire renvoie à l'échelle de l'agglomération et ne peut être résolu dans le cadre de ce PACA. Une étude est en cours à la DGM, qui ne sera pas terminée avant l'été 2009. Cependant, la pertinence et les possibilités d'emplacement de haltes ferroviaires peuvent y être traitées.

d) La requalification de la route de Genève / axe RD 1005

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-1-8 : Requalification de l'axe RD 1005 pour la mise en site propre du bus Gex - Ferney-Voltaire et intégration MD par création d'une voie verte entre Gex et Ferney-Voltaire

Mesure 32-1-11 : Doublement de la RD1005 avec contournement Est de Ferney connecté à la nouvelle jonction à l'A1

La RD 1005 connaît un trafic moyen journalier de l'ordre de 17'500 véhicules sur la section Ferney/Ornex et de 9'000 véhicules sur celle comprise entre Segny et Gex. Sur la période 2000-2007, le trafic de la RD 1005 connaît une stabilisation voire une légère baisse (- 2%) alors que l'ensemble des axes attenants connaissent une augmentation de l'ordre de 3,5 % par an.

La RD 1005 est également desservie par la ligne F à raison de 21 bus par jour et par sens. L'offre sur cette ligne apparaît insuffisante en raison d'une capacité des bus inadaptée au nombre de montées. Par ailleurs, les cadencements sont insatisfaisants, et les retards une doléance récurrente des usagers, d'autant plus préjudiciable que l'arrivée sur Ferney Voltaire implique une correspondance.

Le principe de « requalification de la RD 1005, axe historique » a pour objectif de réaliser un axe urbain permettant la création d'un site propre pour les transports publics, dont la continuité devrait être maximale.

L'objectif est aussi de conférer à cet axe une structuration paysagère et urbaine des espaces bâtis limitrophes et/ou connectés sur cette route : maintien des coupures vertes / connexions paysagères, densification des communes suburbaines traversées, recherche de centralités, développement des réseaux de mobilités douces. Perçu comme une voie de transit, cet axe comprend aussi des fonctions de desserte et de vitrine commerciale. Mais, quelque soit l'hypothèse envisagée (voie paysagée, boulevard urbain,...), l'étude doit permettre d'élaborer une stratégie de reconquête de cet axe.

Se reporter aussi au point 4.4.



e) Requalification de la route Suisse

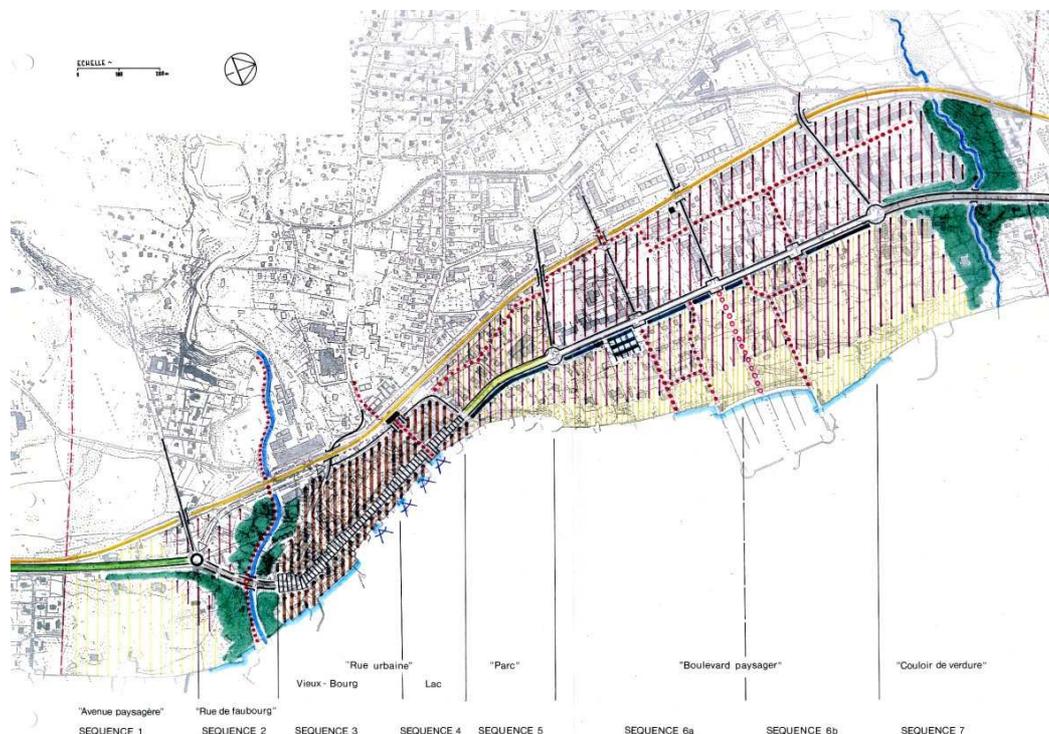
Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesures 52-1 et 52-2 : Requalification de la route Suisse

La requalification de cet axe sur le territoire de la commune de Versoix a fait l'objet d'une étude en 2000 réalisée par le bureau d'étude URBAPLAN. Cette étude fixe des grands principes d'aménagement de cet axe en intégrant les modes doux et les projets d'espaces publics communaux.

Plusieurs séquences ont été identifiées qui devront être testées à la lumière des nouveaux développements, notamment dans le secteur de la gare CFF de Versoix.

Le plan directeur cantonal confirme la vocation de « voie urbaine structurante » de ce tronçon routier.



4.7. Les projets routiers à étudier

a) La route des Nations

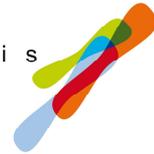
Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-1-4 : Route des Nations (couplée au tram par la loi⁵)

Le projet de « route des Nations » a comme objectifs:

- de supprimer le trafic de transit sur la place des Nations et dans le village de Chambésy ;

⁵ Le Grand Conseil a subordonné la réalisation de ce prolongement de tramway à la fin des travaux de la route des Nations.



- de délester la route de Ferney pour la construction du tram ;
- d'assurer une desserte du périmètre des Organisations internationales, particulièrement l'accès aux nombreuses places de stationnement, en évitant la traversée de Chambésy et du Grand-Sacconnex.

La réalisation de la route des Nations, avant l'insertion du tramway sur la route de Ferney, présente l'intérêt de pouvoir assurer la desserte de ce secteur de l'agglomération durant la phase chantier de l'extension du tramway.

Différents scénarii ont été étudiés et dessinés par la DGM. Le projet est aujourd'hui dans sa phase de planification avec l'Office fédéral des routes (OFROU). Sa mise en service est prévue pour 2014, ce qui permettra, immédiatement après, la construction du prolongement du tramway « Nations-Grand-Sacconnex ».

Se référer aussi au texte sur PDQ du Jardin des Nations (cf.4.3)

b) La RD 35, son prolongement et la création d'une voie verte

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-1-8 : Jonction routière entre la RD1005 et la RD35 permettant de structurer le réseau routier et de supprimer les transits parasites sur le réseau secondaire du secteur Prévessin-Moëns - Ferney-Voltaire

Mesure 32-2-4 : Création d'une voie verte entre la RD1005 et la RD35 suivant le tracé d'une nouvelle route

Mesure 32-2-1 : Mise en 2x2 voies (carrefour du CERN-RD35a)

La communauté de communes du Pays de Gex a mené une étude sur les besoins et l'opportunité de prolonger au Nord, en direction de Gex, cette liaison rapide transversale en vue de pouvoir, le cas échéant, retenir un tracé de cette nouvelle infrastructure en cohérence avec le SCOT (Rapport technique de février 2005, réalisé par Transitec).

Trois tracés sont envisagés (cf. <http://www.egis-route-france.fr/actualites/Liaison-RD-35-RD-1005-Etude-de-faisabilite>). A ce jour, aucune variante n'a été adoptée par la communauté de communes. A noter que le CERN est opposé au passage de la route dans son emprise du secteur des Aglands.

c) La création de P+R

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

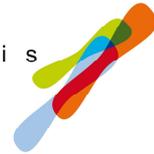
Mesure 32-1-5 : P+R et B+R d'Ornex (première étape)

Mesure 32-1-9 : Extension du P+R à Ornex

Mesure 32-1-6 : Création d'un P+R dans le cadre du réaménagement du plateau de la douane à Ferney-Voltaire (France)

Autres hypothèses à tester sur Ferney-Voltaire:

- la création d'un P+R à Ferney-Voltaire en mutualisant les places de stationnement de l'enseigne commerciale Leclerc,
- un concept de P+R multisites à Ferney-Voltaire même.



Autres projets à l'étude :

- P+R des Tuileries d'une capacité de 1'000 à 2'000 places (actuellement 50 places) en lien avec la halte CFF et la réalisation d'une demi jonction autoroutière orientée vers le canton de Vaud ;
- parking de Sécheron d'une capacité de 430 places (actuellement 110 places) à réaliser en plusieurs étapes, dont 300 places seront destinées aux usagers P+R.

d) Contournement Ouest de Ferney-Voltaire en lien avec le Périmètre stratégique de développement de l'aéroport

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-2-6 : Contournement Ouest de Ferney-Voltaire en lien avec le périmètre stratégique de développement (PSD) de l'aéroport

Cette mesure est à mettre en lien avec le rapport 1 des études test menées sur le PACA Genève - Meyrin - St-Genis et les propositions de développement du Pôle aéroport Nord.

e) Nouvelle jonction à Collex sur l'A1 (et déviation du village)

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-1-10 : Nouvelle jonction à Collex

Aujourd'hui, le plan directeur cantonal prévoit une jonction autoroutière / échangeur autoroutier à Versoix. Une alternative a été envisagée avec une jonction / échangeur à Collex établie dans le prolongement d'une déviation du village par la "Voie Albert", projet qui n'a pas été étudié à ce jour. Une étude d'infrastructure doit être lancée prochainement pour mesurer les impacts de ce projet de jonction.

f) Modification de la jonction de Ferney sur l'A1

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesure 32-2-6 : Modification de la jonction de Ferney

Cette mesure n'a fait l'objet d'aucune poursuite.

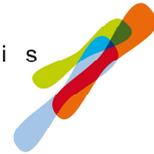
g) Evitement de la Cité de Meyrin

Mesures de la Charte d'agglomération du 5.12.2007

Mesures 52-3 : Evitement de la Cité de Meyrin

Les réflexions sur une nouvelle infrastructure routière supprimant le trafic de transit dans la cité satellite de Meyrin doit être menée en lien avec les propositions de développement du Pôle aéroport Nord.

Cette mesure fait aussi l'objet de réflexions dans le cadre des études test menées sur le PACA Genève - Meyrin - St-Genis.



4.8. Les projets et actions sur les milieux naturels et l'environnement à conforter

a) Préservation des marais de Mategnin et de la diagonale du Bois de la Bagasse au Bois des Serves et ses connexions en direction du Jura et du lac

Marais de Mategnin : Situés au Nord de l'aéroport, sur la commune de Meyrin, juste à la frontière, ces marais représentent un élément majeur, dont la fonctionnalité ne pourra être garantie que par la réalisation d'un projet d'agrandissement et de fermeture de la route de Prévessin. Ce projet, piloté par Pro Natura Genève, est en cours de réalisation avec de nombreux partenaires, dont les communes de Meyrin et Ferney-Voltaire. De plus, ce marais ne saurait être isolé au milieu de construction et de voie de circulation. Il faut donc prévoir de désenclaver ce secteur par des ponts biologiques par exemple.

Bois de la Bagasse : Forêt historique gérée par l'Office national des forêts français (ONF), elle demeure l'un des éléments prépondérants du chapelet de sites naturels subsistant entre la cité de Meyrin, l'aéroport et les zones urbanisées ou en voie de l'être, entre Saint-Genis et Ferney-Voltaire. C'est un réservoir important pour certaines espèces de la flore comme le rosier de France.

b) Mise en valeur des cours d'eau du Marquet-Gobé-Vengeron et leurs affluents

Le « Marquet-Gobé-Vengeron » désigne un ensemble de trois cours d'eau se jetant l'un dans l'autre, dont les eaux posent des problèmes de sécurité en cas d'inondation sur les localités de Ferney-Voltaire et Collex-Bossy.

Pour y remédier, des bassins de rétention ont été construits sur France et sur Suisse entre 2005 et 2008 (Nant, Ouye, Marquet) et des travaux de renaturation ont été entrepris (hameau de Vireloup). En complément à la réalisation de ces mesures, il est important de ménager des zones d'expansion des crues, qui se trouvent en général en zone agricole. (cf. chapitre IV, annexe 4 et 5.4).

c) Le réseau agro-écologique COLVER

Sous l'impulsion d'agriculteurs, puis des communes de Collex-Bossy et Versoix, d'importants efforts ont été déployés pour reconstituer un réseau de structures naturelles, nommé réseau agro-écologique (RAE) COLVER. Ce projet a notamment permis de créer des surfaces de compensation écologique (SCE), d'encourager la reconstitution de vergers traditionnels à hautes-tiges, de prendre en compte les besoins sociaux de loisirs et de détente, par la création d'un réseau équestre, de parcours pédestres, de points de vente à la ferme... Ce réseau pourrait être élargi au territoire français.



III. Demandes et objectifs spécifiques émanant des communes

Les textes de ce chapitre sont rédigés par les communes et constituent des compléments d'information.

Certains objectifs communaux locaux peuvent toutefois être en contradiction avec les objectifs du projet d'agglomération. Les équipes de mandataires peuvent en apporter une appréciation dans leurs propositions.



1. Bellevue

Mobilité :

Transports publics : Englober la réflexion de raccorder les lignes existantes de bus (V et Z) et future (U) sur l'axe de TP qui relie Ferney au cœur de l'agglomération en faisant converger ces lignes vers le centre régional de Ferney ou sur une centralité locale en évitant de toutes les faire converger au centre de l'agglomération de Genève, notamment la gare de Cornavin.

Transports individuels : Privilégier l'implantation d'une jonction autoroutière sur les communes de Collex ou de Versoix afin d'établir une connexion au centre régional de Ferney et/ou à la centralité locale de Gex et d'éviter l'engorgement de la circulation sur la commune de Bellevue.

Mobilité douce : Prendre en considération les projets de développement de cheminements piétons et de pistes cyclables (plan directeur communal) en les intégrant dans une réflexion globale de liaison avec le centre régional de Ferney, les centralités locales de Versoix et de Gex et la voie verte développée par la ville de Genève et les communes avoisinantes, comme par exemple en effectuant un passage du réseau piéton-cycliste sous /sur l'autoroute en prolongation du ch. William-Rappard.

Nature :

Valorisation du Nant du Gobé faisant frontière avec la France par plusieurs actions :

- aménagement d'un cheminement pédestre tout le long,
- réaménagement du lit du nant afin de favoriser la biodiversité piscico-batrachienne ainsi que la petite faune.

Préservation et conservation des forêts du nord de la Commune (William-Rappard), ainsi que les zones humides des Bois d'Avault.

Favoriser les couloirs faunistique au nord de la commune, en aménageant conjointement au passage sous/sur l'autoroute du réseau piétons-cyclistes, un passage pour la faune.

Aménagement des axes routiers :

Aménager des trottoirs et pistes cyclables en site propre le long des axes routiers principaux (routes cantonales de Collex et des Fayards) afin de permettre aux piétons de rejoindre sans danger les localités, les centralités locales et le centre régionale.

Dans le cadre du projet de la traversée de la rade, prévoir un accès souterrain au niveau du Vengeron.

Limiter le trafic sur la route de Lausanne sur le tronçon « Vengeron-Versoix » en privilégiant des axes routiers forts.

Zone industrielle :

Tenir compte de l'idée de création de la zone industrielle sur la zone des Bisons (Colovrex) en étudiant les connexions avec l'axe principal du PACA.

Zone de Valavran-Chanâts : si l'idée de création de zone industrielle sur Colovrex est recevable, effectuer une réflexion globale des ZIA sur la commune de Bellevue, afin d'éviter tout morcellement de celles-ci.

Aéroport : Diminution des gênes sonores des quartiers habités par une surveillance des survols du territoire. Respect des couloirs aériens.

Santé : Projet de D2 et crèche intercommunale de la parcelle des Tuilots à intégrer dans le processus de mobilité en donnant la possibilité d'accéder facilement au réseau de soins et aux structures sociales de la ville de Genève.

Urbanisme :

Le future développement d'une zone d'activité sur la parcelle dite « champs du château », environ 2000 emplois, est à prendre en compte notamment avec l'aménagement prévu d'un P+R avec accès direct depuis la RN1.

Habitat, arcades : Volonté de densifier la zone de Crest d'El au nord de la commune en déclassant certaines zones agricoles en zone 4B protégée afin de développer Crest d'El en hameau.



2. Cessy

Urbanisme :

Un centre-village à valoriser et redessiner afin de mieux l'identifier et de le rendre plus attractif, plus fonctionnel : renforcement des équipements publics, requalification et sécurisation des espaces publics dans le but de les rendre conviviaux, attractifs, verdoyants et utiles à la population ...

La mutation de la zone de « La Bergerie » en bordure de la RD1005, « vitrine » et entrée de village, en zone mixte logements/commerces/équipement publique, avec développement d'un éco-quartier. Un projet urbain est actuellement en cours d'étude.

Activités économique :

La structuration des zones d'activités existantes et futures dans le cadre du projet commercial/artisanal intercommunal Cessy/Ornex/Segny avec pour objectif la création d'un pôle intégré, homogène, et cohérent le long de la RD 1005. Il s'agit de d'améliorer la fonctionnalité et l'attractivité de ces zones, d'encadrer leur développement, d'améliorer leur qualité architecturale et de tenter de « réparer » les conséquences du développement anarchique des années passées.

La confortation et le développement des zones d'activités est une volonté forte de la municipalité qui souhaite maintenir et renforcer les activités commerciales et les services sur son territoire et donc créer des emplois afin de ne pas se cantonner à une fonction de commune « dortoir » et de proposer des services de proximité pour éviter les déplacements longs.

La préservation de la ressource agricole.

Mobilité :

Renforcement et amélioration de la desserte en TC vers Genève et création d'une véritable transversale afin de limiter les déplacements en véhicules individuels et donc la fréquentation des principaux axes en direction de la Suisse, du nord et du sud du pays de Gex, (notamment de la RD1005).

Aménagement en boulevard urbain de la RD 1005 avec création d'une voie TC en site propre entre les villages et une sécurisation de l'accès aux zones d'activités, notamment celle du Journans. La continuation en site propre pourra se faire à l'intérieur des villages en utilisant des voies secondaires.

La requalification de la RD15c dans sa partie urbaine (rue du Jura), axe structurant afin d'y limiter et d'y ralentir la circulation en incitant le trafic de transit à passer par la RD 1005.

Le développement et l'amélioration des liaisons inter quartiers, des cheminements doux avec une connexion au centre-village.

Elaboration d'un plan de circulation.

Environnement / cadre de vie :

Préservation et valorisation des zones naturelles et les paysages (prairie, bois et rivière).

Promotion et développement des énergies renouvelables.

Social :

Renforcer et diversifier le patrimoine de logements sociaux.

conforter les services à la population et le tissu associatif (construction de locaux associatifs et de services à la personne)...

Par ailleurs, deux procédures de modification du plan local d'urbanisme seront lancées en 2009 afin de mettre en compatibilité ce document d'urbanisme avec le SCOT et de permettre la mise en œuvre de ces projets.



3. Collex-Bossy

Mobilité :

Transports publics

Amélioration des cadences et des capacités de la ligne TPG Z de 30min. à 20 min. aux heures de pointe.

Etudier la possibilité d'une nouvelle ligne TPG entre Versoix, les Hauts de Genthod, Collex, Ferney-Voltaire.

Dès le passage du train à Bellevue au quart d'heure, prévoir une navette directe (par la route de Collex) Bois-Chatton, Bossy, Collex, Hauts de Genthod, Bellevue-gare.

Trains

Réhabiliter la ligne ferroviaire Bellegarde-Divonne.

Mobilité douce

Aménagement de pistes cyclables :

a) sur la route de Collex, entre Collex-Bossy et Bellevue

b) sur la route de Vireloup/Colovrex entre Collex-Bossy, Bellevue, Pregny-Chambésy et le Grand-Saconnex.

Poursuite des projets de réseaux piétonniers et cavaliers entre les Communes de Versoix, de Genthod, Bellevue, mais aussi de Ferney-Voltaire, d'Ornex et de Versonnex en France voisine.

Réseau routier

Suite au refus du Conseil d'Etat suivi dans sa décision par le Gd-Conseil de réaménager la route de la Vieille-Bâtie afin de détourner la circulation des villages de Collex-Bossy et d'Ornex, aménagement d'une connexion routière Département de l'Ain/Commune de Versoix par le contournement ouest de Sauverny afin de rejoindre la route de Sauverny puis la jonction autoroutière prévue dans le plan directeur cantonal ainsi que dans le plan directeur communal de Versoix (adopté par le Conseil d'Etat le 28 février 2007), ce qui permettrait de canaliser la circulation pendulaire en provenance de l'Ain.

Social :

Améliorer la sécurité des citoyens par le détournement de la circulation pendulaire et la mise en place d'infrastructures de modération du trafic.

Etudier la possibilité d'acquérir et de déclasser des terrains privés afin de pouvoir offrir des logements à la population.

Environnement :

Préservation du domaine boisé du vallon de la Versoix ainsi que des corridors écologiques d'importance nationale qui traversent notre commune de part en part.

Poursuite du projet de renaturation du ruisseau du Marquet entre Collex et la Commune de Bellevue.

Préservation de sa biodiversité.

Sauvegarde des patrimoines viticoles et arboricoles communaux.

Comité de pilotage du 23 février 2009

« Nous référant à l'édification d'un bassin de rétention en 2008 avec renaturation partielle du Marquet, de la poursuite de la renaturation du ruisseau du Marquet (projet en cours), des cheminements piétonniers et cavaliers, du corridor de faune d'importance traversant cette région, nous sommes totalement opposés au développement proposé du pôle de Ferney-Voltaire Est (variante 2), tel que mentionné sur la carte 4.5 Paca Nations-Aéroport-Ferney, cahier annexe no.9 mars 2008 (photocopie ci-jointe). »



4. Ferney-Voltaire

Culture

- Mise en valeur du patrimoine Voltairien (Le Châtelard, Maison Prada),
- Dynamisation du Château de Voltaire pour « redevenir » un pôle d'attraction culturel de 1er plan. ▪ Sauvetage du conservatoire et diffusion de ses activités dans les structures scolaires.
- Projet de Maison des Cultures.

Rôle attendu de l'agglomération :

- Développer une citoyenneté transfrontalière (appartenance à un destin commun) ;
- Associer étroitement FV aux célébrations du tricentenaire de la naissance de JJ Rousseau ;
- Mise en réseau avec les institutions culturelles régionales (Musée des Délices, Forum de Meyrin, théâtre de Carouge, théâtre du Bourdeau etc.).

Enseignement-Formation

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

Rôle attendu de l'agglomération :

- Mise en place d'une formation administrative transfrontalière (modules d'enseignement en CH et en FR ou UE par exemple) ;
- Apprentissages croisés et reconnaissance des acquis professionnels à l'étranger ;
- Echanges d'expériences sur alimentation scolaire biologique.

Environnement

- Préservation, valorisation et gestion des bois (de la Bagasse, de la Mouille)
- Protection des zones humides (gouille du Poirier de l'Épine, marais de Mategnin, étang de Colovrex).
- Reconquête des cours d'eau et renfort des ripisilves.
- Mesures puis gestion du bruit, de la qualité de l'air et de l'eau.

Rôle attendu de l'agglomération :

- Inscription dans le plan Vert-Bleu transfrontalier et dans la future charte paysagère du Pays de Gex.
- Préservation du couloir faunistique transfrontalier (Bois de la Bagasse, bois de la Mouille, marais de Mategnin, bois de Serves).

Mobilité

- Développement de l'offre et de l'efficacité des TC (bus en sites propres : anticipation du tram) ;
- Promotion de la mobilité douce (maillage piétonnier et cyclable renforcé, Park & Bike).
- Requalification et partage des voiries.
- Organiser le report modal des pendulaires.
- Redéployer la navette conviviale municipale

Rôle attendu de l'agglomération :

- Inscription dans le réseau transfrontalier des pistes cyclables et chemins de randonnées.
- Bus : création d'une ligne Versoix / FV / ZIMEYSA en rabattement sur le TCMC ; prolongement sur FV des lignes 23 et 54.
- Trams : Arrivée des trams du Grand-Saconnex et de Meyrin.
- Raccordement à la gare CFF de l'aéroport (gare du Pays de Gex ?)

Social

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

Rôle attendu de l'agglomération :

- Echanges de « bonnes pratiques » au niveau de la politique du handicap ;
- Rééquilibrer les objectifs de logement social mentionnés au Plan directeur de l'habitat transfrontalier (Nyon : 10% de logements aidés ; GE : 15% ; Fr : 20%).



Santé

- Hébergement des personnes âgées (unité de vie).
- Dynamisation du Centre de soins infirmiers, attirer les professions médicales et paramédicales.

Rôle attendu de l'agglomération :

- Possibilité de soins à GE (pas seulement les urgences).
- Création d'un hôpital gessien ?

Activité économique

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

Rôle attendu de l'agglomération :

- Vérifier la viabilité économique d'une zone d'activité « Aéroport Nord » (étudier une zone franche ?)
- Interdire tout risque de renforcement des déséquilibres dus à l'effet frontière par les bilocalisations et analyser les effets locaux de la suppression de la TP (compensation franco-genevoise...)
- Situer le niveau de qualification et la valeur ajoutée des emplois envisagés en France.

Veiller à empêcher le transfert systématique sur France des activités à faible valeur ajoutée et à faible densité d'emplois du secteur PAV

Aéroport

- Dévoiler les aspirations de l'AIG.
- Diminution des gênes sonores, surveillance des survols du territoire, respect des horaires et des voltes.
- Amélioration de l'isolation acoustique du bâti existant.
- Préserver l'interface végétale entre l'aéroport et la ville.

Rôle attendu de l'agglomération :

- Impliquer davantage l'AIG dans le PACA et le projet d'agglomération.
- Traiter du redéploiement du secteur français, améliorer les conditions d'accès (TP, cycles, autos).
- Eviter l'atterrissage sur France de projets non désirés sur Suisse (parkings, etc.).
- Gare de Cointrin = gare du Pays de Gex ?

Urbanisme

- Economiser le sol (densification des secteurs urbanisés, libération progressive et limitée des zones constructibles, politique d'acquisition et de gestion foncière, préservation des zones naturelles).
- Préparer le territoire aux contraintes futures (réseau de TC en sites propres, coût de l'énergie et des ressources, réchauffement climatique).
- Production de logements sociaux en adéquation des besoins de la population.
- Mise en réseau des espaces verts et des espaces publics (notamment les séquences depuis le château jusqu'aux bois de la Bagasse).
- Renforcer la vocation de pôle régional de Ferney-Voltaire.

Rôle attendu de l'agglomération :

- Coordonner le plan directeur cantonal et les PLU / SCOT français (objectifs chiffrés et gestion des zones de friction).
- Revoir les objectifs de densification à la hausse.
- Revoir les infrastructures routières à la baisse.
- Mettre la priorité sur les TP et la MD.
- Partager équitablement la satisfaction des besoins futurs en logements (donc revoir les objectifs du projet d'agglomération).
- Penser les équipements publics au niveau de l'agglomération (investissements croisés et partenariats) aux niveaux sportif, culturel, éducatif, énergétique etc.



Agriculture

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

Rôle attendu de l'agglo :

- Refus de la culture d'OGM.
 - Promotion de l'agriculture biologique.
 - Anticiper la baisse des rendements agricoles par le changement climatique.
- Evaluation des besoins futurs pour satisfaire à l'autosuffisance locale

5. Genthod

Pas de remarque

6. Gex

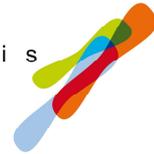
Principale ville de l'axe Ferney–Gex qui représente lui-même près de la moitié de la population du pays gessien, la commune profite de sa situation en balcon (vue panoramique sur la chaîne des Alpes) et proche de la nature (ville-porte du PNR, réserve naturelle) pour accueillir une population résidentielle à la recherche d'un cadre de vie agréable.

La structure de la population active composée majoritairement de travailleurs frontaliers (1400 vers Genève, 1200 vers le Canton de Vaud) requiert aujourd'hui d'améliorer le lien et les communications à destination de ces pôles d'emplois.

Pour y répondre, un des premiers objectifs communaux vise à encourager le développement d'un service de transport en commun performant. La ville juge ainsi opportun le doublement de la Route Départementale 1005 et réfléchit à la localisation d'au moins deux parkings relais à des endroits stratégiques de son territoire.

En tant que Sous Préfecture, la ville tient également à conforter son rôle de pôle administratif et urbain en s'appuyant notamment sur le renforcement de la centralité du cœur de ville (requalification de l'îlot compris entre la Place du Jura et le Square Jean Clerc, développement de la zone des Contamines) et sur une politique socio-économique volontariste (développement d'une zone d'activités dans le secteur des « Grands Champs », opérations d'habitat social).

D'autres programmes plus spécifiques comme la mise en place d'un centre médico-social, l'arrivée d'une antenne de la Police aux Frontières, la réalisation d'une maison relais ou bien encore l'élargissement du champ de compétence de l'hôpital intercommunal doivent enfin permettre d'asseoir la fonction administrative de la ville au sein du territoire gessien.



7. Grand – Saconnex

Urbanisme :

- intégrer la jonction autoroutière de Ferney et la route des Nations dans son environnement avec la mise en valeur des terrains récupérés sur la tranchée couverte et la mise en place des mesures d'accompagnement
- poursuivre dès à présent l'étude du tram du Grand-Saconnex avec, notamment, le nouvel aménagement de la Place de Carantec
- coordonner et gérer les interfaces entre les projets définis ci-dessus, de même qu'avec la nouvelle ligne ferroviaire Cornavin-Nations-Cointrin (halte du Grand-Saconnex)

Mobilité :

- faire respecter la hiérarchie des voies routières
- mettre en application les mesures définies par l'étude de circulation menée par la Commune, afin d'éviter le transit à travers le village, en accord avec la DGM
- favoriser la mobilité douce à travers la Commune et au-delà

Environnement :

- soutenir la mise en œuvre du PDQ « Jardin des Nations », notamment la réalisation d'un parc public au domaine de Mont-Riant (mission du Brésil) avec l'aménagement de la Promenade du Cours des Nobels
- aménager les liaisons entre les parcs et les pénétrantes vertes avec les instances concernées

Economie :

- participer au développement de la zone industrielle et artisanale de la Susette dont la capacité est d'environ 3000 emplois
- conduire la réalisation d'infrastructures dans la zone industrielle et artisanale du Bois-Brûlé avec la collaboration de l'Etat

8. Meyrin

Transports publics

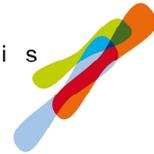
Amélioration du RER au niveau de sa capacité et des cadences. Mise en œuvre de lignes de bus performants pour les rabattements sur le tram. Mise en œuvre de lignes de bus desservant la zone industrielle en relation avec les domiciles de la Cité de Meyrin. Amélioration du RER et relation bus au RER. Principales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

Transports individuels

Mettre en place une connexion rapide par la construction de la route Est (nord aéroport, connectée à la 2x2 voies française) permettant l'allègement et le déclassement de la route de Mategnin.

Mobilité douce: voie verte Ville de Genève

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



Nature

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

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

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

Aménagement urbain des axes routiers

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

Zones industrielles

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

Développement des différents secteurs

Nouveau quartier aux Vergers

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

Aménagement du cœur de la Cité de Meyrin

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

Quartier de Cointrin

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

Secteur de la Gravière

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

Secteur du CERN

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

Secteur Pré-Bois

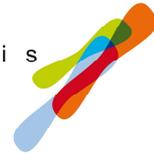
Développer le secteur de Pré-Bois par un programme stratégique, compte tenu notamment de la proximité à l'aéroport. Etudier dans ce cadre la possibilité de couverture des voies CFF.

Aéroport nord

Intégrer la réflexion sur l'avenir du secteur aéroport nord

Secteur Citadelle

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



9. Pregny – Chambésy

Circulation, transports :

- Soulager les axes sensibles de la commune par la réalisation du projet " route des Nations " avec les mesures d'accompagnement prévues. Ceci afin de diminuer de manière importante le trafic pendulaire qui traverse la commune, sur des routes qui n'ont en l'état pas le gabarit, en générant de fortes nuisances.
- Renforcer la cadence des trains, dans le but de d'obtenir une cadence au 1/4 heure.
- Mettre en place une liaison de transport public en direction des importants centres d'intérêts que sont l'aéroport, palexpo, Zimeysa.
- Réaliser le projet de P+R des Tuileries (commune de Bellevue) consistant en un parking de capacité très importante avec accès direct depuis l' autoroute.

Le plan directeur est disponible à l'adresse suivante :

http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pregny_chambesy-691-3622-8199.html

10. Prévessin-Moëns

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

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

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

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

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

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

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

- **programmes urbains en cours :**

- Quartier de Chapeaurouge (certains immeubles en cours de construction): 180 logements, 70 logements aidés (35%) (densification du centre)- Sur une partie du programme des surfaces



ont été réservées pour accueillir des services (actuellement un restaurant, une banque et un institut de beauté). A ce jour, quatre surfaces sont encore disponibles.

- Le secteur de la Bretonnière : 380 logements dont 95 logements aidés (25 %). Il s'articule autour d'un équipement public qui vient d'être achevé, à savoir un groupe scolaire avec 5 classes en fonctionnement (capacité qui va s'accroître).
- Les Acculats (a débuté) : 260 logements dont 90 logements aidés. La construction d'une crèche d'une capacité de 44 places (compétence CCPG) va prochainement commencer. Son ouverture est prévue courant 2010.
- Aux Pugins : 60 logements dont 12 logements aidés. Le permis de construire a été délivré en fin d'année 2008.

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

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

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



11. Ornex

Les projets de la commune d'Ornex s'articulent autour de différents pôles.

Rappelons d'abord que le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est en cours de révision.

Urbanisme:

La commune veut continuer de bénéficier d'un cadre de vie de qualité en respectant l'équilibre de ses zones urbaines et de ses zones agricoles et naturelles.

Un programme immobilier consacré à l'habitat social notamment en location (167 logements) ou accession à la propriété (90 logements) est en cours de livraison avenue de Vessy, voie limitrophe avec la commune de Ferney-Voltaire.

Située à côté de la mairie, en bordure de la RD1005, le projet ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) des Charbonnières constituera un véritable "cœur de village".

Quelques projets immobiliers répartis sur le territoire sont en cours d'étude.

Mobilité:

La RD1005 est un axe important qui reçoit la quasi-totalité des flux automobiles de l'axe Genève – Gex. Il est proche de la saturation du fait du trafic pendulaire.

Le gabarit disponible le long de la RD1005 dans la traversée de la commune ne permet pas la réalisation d'un transport en commun en site propre.

Afin de canaliser et sécuriser le flux automobile quotidien, la commune d'Ornex a décidé de réaménager la partie en interface avec Ferney-Voltaire jusqu'au rond point en "boulevard urbain". Ces travaux prévus en 3 phases successives sont actuellement en cours.

Le carrefour RD15 (rte de Divonne) / RD1005 sera sécurisé par des feux tricolores, l'entrée sur la RD 1005 étant particulièrement difficile et dangereux aux heures de pointe.

Notre objectif est de dévier la RD1005 des différents quartiers d'Ornex (historique, cœur de village, Villard Tacon, Maconnex) pour recréer une qualité de vie et réunifier notre commune.

Ornex formule 2 propositions pour répondre au problème d'une liaison transfrontalière rapide :

- soit la mise en place d'un transport en commun en site propre circulant sur le réseau secondaire existant et sur l'emprise de la RD1005, celle-ci serait alors déviée du rond-point à la future RD35 (2 x 1 voie),
- soit la création d'une liaison train-tram électrique en site propre, non polluant, non bruyant passant en périphérie d'Ornex (côté est) pouvant intéresser plusieurs autres communes.

Mise en place d'un maillage d'axes/pistes piétons/cycles sur l'ensemble du territoire de la commune permettant un déplacement sécurisé entre les différents lieux de vie (école, ZAC des charbonnières, lycée et équipements sportifs de Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns).

Environnement:

- Préservation du couloir écologique entre la ZAE Maladière et la ZAC Charbonnières,
- Préservation des bois et zones naturelles humides,
- Préservation des alignements de chênes classés au PLU.

Activité économique:

Projet d'une Zone Activité Economique en liaison avec les communes situées le long de la RD1005.

Agriculture:

- Volonté de maintenir les exploitations agricoles et maraîchères existantes.

Equipements:

- Projet de gendarmerie situé av. de Vessy pris en charge par le SIVOM de l'Est Gessien,
- Dans la ZAC : nouvelle école avec centre de loisirs, salle polyvalente, plateau sportif,
- A Villard Tacon : terrain BMX, city stade, jardins communaux.



12. Sauverny

Observations :

La commune de Sauverny se situe en limite nord-est du périmètre d'aménagement coordonné Genève-Ferney-Gex, voisine de VERSOIX. C'est une commune rurale et résidentielle qui dispose d'un point de passage frontalier non gardé mais ouvert à la circulation 24h sur 24.

La municipalité vient de décider de la révision complète du plan local d'urbanisme qui sera mis en compatibilité avec le SCOT du Pays de Gex dans un délai estimé à 2 ans. Le développement de l'urbanisation devra donc être contenu selon les préconisations du SCOT.

Objectifs à rechercher :

Préserver le caractère rural et résidentiel du village :

Cet objectif n'exclut pas la densification ni la mixité de l'habitat. En ce qui concerne l'environnement, l'agriculture et la continuité des espaces naturels (rives de la Versoix et de l'Oudar) devront être sauvegardées.

Contenir le trafic routier :

En effet, sur le point de passage frontalier, le trafic routier est actuellement de l'ordre de 2000 véhicules par jour ; l'essentiel de ce trafic traverse le village, sans déviation possible.

La municipalité souhaite donc que les projets routiers envisagés, notamment la réalisation d'un échangeur sur l'autoroute suisse à hauteur de Versoix ne provoque, en aucun cas, une augmentation importante de la circulation que la traversée de village serait incapable d'absorber.

Améliorer la desserte par les transports publics :

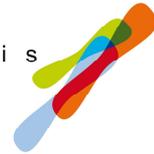
A l'exception des transports scolaires, actuellement une seule ligne de bus TER dessert le village en direction de Bellegarde avec une fréquence très faible. Le maintien de cette ligne n'est pas garanti à court terme.

Les transports publics à destination de Genève et de Coppet puis Nyon pourraient être améliorés soit par la prolongation de la ligne de bus Z qui arrive actuellement à Bois-Chatton (Versonnex) soit par l'ouverture d'une nouvelle ligne de bus passant près de la frontière en desservant le centre commercial de Chavannes-de-Bogis qui exerce une forte attractivité (travailleurs et clients) et Versoix.

13. Segny

La commune de SEGNY demande qu'une attention particulière soit portée au projet routier reliant la RD35 à la RD1005 : étude d'un autre tracé passant plus au Sud, dans le couloir situé entre Mâconnex et Ornex, entre « Jardiland » et la casse automobile des Monnier (suivant globalement les lignes à haute tension), tracé qui permettrait de desservir à la fois les zones commerciales -existantes et leurs extensions à venir- d'Ornex et de Segny.

De plus, ce tracé devrait faciliter un raccordement au territoire suisse et alléger de façon sensible le trafic sur la RD1005 au niveau de Segny et du hameau de Mâconnex (Ornex).



14. Versonnex

Pas de remarque

15. Versoix

Le plan directeur communal peut être résumé au travers des objectifs-cadre et projets figurant ci-dessous.

Conforter la commune dans son rôle de centre périphérique et pôle régional

- Renforcer la collaboration intercommunale pour développer des projets dans les domaines :
 - des activités de sports et loisirs,
 - de l'accueil d'activités internationales,
 - des équipements socioculturels,
 - des commerces et services,
 - du patrimoine naturel et culturel.
- Réaliser une desserte RER à la cadence du quart d'heure.
- Développer le secteur de la gare (Versoix Centre-Ville).
- Réaliser les zones artisanale et commerciale Scie/Fayards.
- Diminuer le déséquilibre entre emplois et habitat, notamment par :
 - l'implantation d'activités à l'intérieur des zones bâties, bien desservies par les transports publics (mixité habitat/activités),
 - le maintien des activités hors zone à bâtir,
 - le développement d'une nouvelle zone d'activités, sous la forme d'un parc technologique (Ecoparc), en relation avec la jonction autoroutière.
- Offrir de bonnes conditions d'accueil aux entreprises (accessibilité multi-modale, qualité environnementale, espaces publics, paysage, etc.).

Renforcer l'attractivité du territoire

- Développer les accès au lac et les espaces publics riverains.
- Aménager un parc rural de détente-loisirs à Ecogia-Bécassière.
- Mettre en valeur les richesses naturelles, industrielles, patrimoniales du vallon de la Versoix.
- Mettre en place un réseau d'espaces publics reliant les habitations, équipements scolaires, commerces et parcs.
- Mettre en valeur les espaces publics : parcs, places, promenades, jardins.

Promouvoir une politique de l'habitat prenant en compte les conditions environnementales, économiques et sociales

- Diversifier l'offre en logements pour répondre aux divers besoins de la population.
- Restructurer les quartiers soumis aux nuisances sonores.
- Densifier de manière modérée la zone de villas.
- Renforcer et améliorer les relations et les liens entre les quartiers au sud de la Versoix et le Bourg.
- Développer progressivement un quartier mixte avec priorité au logement sur le terrain "Chez Pélissier".
- Introduire plus de mixité dans les quartiers.



- Adapter l'offre d'équipements publics aux besoins futurs.

Améliorer le fonctionnement du territoire, gérer la mobilité

- Améliorer la desserte par les transports publics en direction de Genève :
 - desserte RER au quart d'heure,
 - mise en service de la ligne de bus « U » (Versoix-Aéroport),
 - parking d'échange à la gare.
- Réaménager la route de Suisse
- Réaliser la route de contournement de la Scie.
- Mettre en place un réseau continu et sécurisé de mobilités douces (piétons-vélos).

Préserver et valoriser l'environnement

- Préserver les valeurs écologiques, paysagères et patrimoniales des pénétrantes de verdure.
- Contribuer à l'assainissement de l'air.
- Limiter les besoins en énergie.
- Promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables.
- Promouvoir des constructions à faible consommation énergétique (par ex. label Minergie ou HQE).
- Diminuer la quantité des déchets.

16. Aéroport international de Genève (AIG)

Pôle économique

11.5 millions de passagers en 2008 (16 millions estimés en 2020), 8'500 collaborateurs travaillant dans plus de 150 entreprises, un réseau aérien dense (lignes régulières, charters, vols d'affaires et cargo), un centre commercial et une gare ferroviaire font de l'Aéroport International de Genève un pôle économique majeur de la région franco-valdo-genevoise.

Plateforme multimodale

Avec son activité aérienne, sa gare ferroviaire, et ses lignes de bus, l'aéroport doit aussi être considéré comme un pôle multimodal à l'instar des autres pôles du canton de Genève. La gare de Genève-Aéroport est la gare principale du Pays de Gex ainsi que des parties ouest (Meyrin, Vernier, Mandement) et nord (Collex-Bossy, Bellevue) du canton. Les liaisons de transports publics et de mobilité douce doivent être développées en conséquence entre l'aéroport et ces régions.

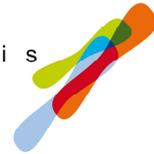
Horaires de fonctionnement des transports publics

L'aéroport est ouvert entre 6h et minuit et 7 jours sur 7 (1er départ et dernière arrivée des avions). Les passagers aériens et les employés du site peuvent se rendre à l'Aéroport dès 4h30 pour les passagers et 4h pour le personnel et en repartir jusqu'à 1h du matin.

Actuellement la desserte des transports publics ne couvre pas la période d'opération de l'aéroport. De plus, la fréquence des bus et leur plage horaire de fonctionnement sont réduites le week-end. Les transports publics desservant l'aéroport devraient circuler 7 jours sur 7 dès 4h et au moins jusqu'à 0h30.

Desserte longitudinale

- Renforcement de la desserte longitudinale de l'aéroport, entre le Tunnel de Ferney et Blandonnet afin d'améliorer les correspondances, en particulier avec le tram et le bus F et de desservir les principaux pôles d'activité de la zone aéroportuaire (Fret, Palexpo-Arena, Ancienne Aérogare, SKYGUIDE et le Grand Hangar).



- Ouverture à des solutions techniques innovantes n'imposant que peu d'emprise au sol (par exemple un télécabine, des véhicules automatiques).
- Desserte de l'aire nord (centre d'aviation générale) de l'aéroport par les transports publics et par des itinéraires piétons et cyclables sécurisés (lien avec PACA Meyrin).
- La mise en place de nouvelles infrastructures ne doit pas péjorer l'accès routier à l'aéroport (préservation de l'espace en front de l'Aérogare), les voies d'accès au site étant déjà très encombrées.

Desserte locale en transports publics

- Desserte directe de Ferney-Voltaire, voire de Gex : prolongement de la ligne 23 jusqu'à Ferney, arrivée de la ligne F (Ferney-Gex) à la gare de l'Aéroport avec de bonnes fréquences.
- Liaison avec le Grand-Saconnex (quartier du Pommier) et le Petit Saconnex, par exemple par un prolongement de la ligne 3 vers une des passerelles piétonnières traversant l'autoroute.
- Desserte de la région de Bellevue – Collex Bossy - Versoix.

Desserte ferroviaire

- Réalisation de la boucle ferroviaire Cornavin - Aéroport – Canton de Vaud, en assurant l'aboutissement ou le passage de toutes les « grandes lignes » à la gare de l'aéroport.
- Raccordement de l'aéroport au réseau ferroviaire régional (CEVA, RER, TER, RE), voire au TGV.
- Réalisation d'un « by-pass » permettant l'arrivée des trains provenant de Bellegarde (trains de France et TER desservant le Mandement) à l'Aéroport.

Mobilité douce

- Développement des itinéraires piétons et cyclables sécurisés, en particulier coté est de l'Aéroport vers Ferney-Voltaire puis Gex et Collex-Bossy.

Parkings

- Réalisation de parkings nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, notamment un parking sur le P47 affecté au stationnement des personnels des instances et sociétés aéroportuaires (2000 places).
- Réalisation d'un parking pour les passagers en front de l'aérogare au-dessus de l'autoroute en y incorporant le stationnement des autocars et des minibus.
- Réalisation de P+R en périphérie bien reliés au réseau des transports publics desservant l'aéroport, en particulier avant les douanes coté français.

Centre commercial

- Prise en compte de la vocation commerciale de l'aéroport, de par son centre commercial (commerces, restaurants, animations) ouvert 7 jours sur 7 de 7h à 20h voire plus, qui attire les chalands de la région.

Développement des zones d'activité

- Privilégier le développement de zones d'activités à haute valeur ajoutée et bien desservies par les transports publics.
- Réserver les espaces situés dans la zone aéroportuaire pour l'extension future des bâtiments et infrastructures aéroportuaires.

Sécurité aérienne

- Prendre en compte le plan des zones de sécurité de l'aéroport.
- Eviter la mise en place d'activités susceptibles d'attirer les oiseaux autour de l'aéroport et sous les couloirs aériens.



17. Syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM) de l'Est gessien et Collex-Bossy

Commission conurbation / Compte-rendu de la réunion tenue le 15/04/2009

Présents : Ferney-Voltaire : Mme Lacroux, MM.A Berthier, F.Meylan / Ornex : MM. J.Mercier, Delavenne, Leray, Thoumelin / Prévessin-Moens : Mme Kung-Lesour, M Charlier / Collex-Bossy : M.Favre, en représentation de Mme E. Fatton

Excusés : Mme Boulas (Ornex), Mme F.Faure (Présidente SIVOM), Mme Sainte-Croix et M. Laurenson (Prévessin-Moëns)

Ordre du jour : Avis sur le Programme provisoire PACA Genève-Ferney-Gex, Cahier no.80, version amendée en date du 30/03/2009, pour transmission à l'équipe technique du Projet d'Agglomération, avant le 30 avril 2009

S. Lacroux, responsable de la Commission, rappelle le contexte de ce programme : suite au lancement du Programme en février 2009, la première réunion du Collège entre collectivités et mandataires tenue le 23 mars au Grand-Saconnex a examiné une version provisoire du Programme destiné à guider les études tests, qui seront confiées à des cabinets d'études. La Commune de Collex-Bossy a été invitée à se joindre à la réunion de la Commission Conurbation du SIVOM pour échanger sur les perspectives respectives de chaque commune et émettre collectivement des avis sur le document d'ensemble.

Les représentants de chaque commune ont rappelé les demandes et objectifs spécifiques de leur commune respective tels que consignés dans le document cité en objet et rappelé en annexe ; un débat s'est ensuite engagé et des positions communes se sont dégagées comme suit :

- Objectif d'ensemble : ne pas perdre de la mobilité, des solutions multiples, mettre l'accent sur le train et autres modes de transports collectifs rapides, minimiser l'extension des routes (coûts élevés, pollution, consommation d'espace, aspirateur à flux de transport individuel) ;
- Priorité à l'amélioration des transports publics - bus, tram/bus et train (facilitant la mobilité radiale interne au pays de Gex tenant compte du fait que les relations domicile - travail (transfrontalières essentiellement) ne représentent que le tiers des déplacements ; en conséquence, tenir compte des déplacements loisirs et accès aux zones de services et d'activités commerciales (voir études du SMET Syndicat mixte d'Etudes des Transports et des Déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois, <http://www.smetd.org>, <http://www.smetd.org/qui-sommes-nous.htm>) ;
- Prise en considération de la programmation transfrontalière en cours d'élaboration (information fournie par F. Meylan, Président de la Commission Transports de la CCPG)

Phase 2014 : 4 nouveaux axes retenus :

0. Prolongement du bus Z jusqu'à Versonnex (déjà réalisé)
 Décembre 2009 : augmentation des fréquences du F et du système de fonctionnement
1. Bus Versoix Meyrin via Ferney
2. Prolongement de la ligne de bus 23 sur l'itinéraire Aéroport/ Mairie de Ferney en site propre
3. Nouvelle ligne Aéroport/CERN/ Prévessins/Technoparc St-Genis



4. Rabattement de bus depuis Prévessin sur le tram La Gravière/Meyrin

- Accent sur la réhabilitation de l'itinéraire train Bellegarde-Collonges-Gex–Divonne (pied du Jura) ;
- A terme, valoriser la liaison ferroviaire CFF et SNCF autour de l'aéroport ;
- Réflexion sur la localisation des parkings P+R : prévoir parking des Gravières (Meyrin), coupler parkings et accès à des services divers ;
- Considération de zones franches (voir exemple GLCT à Mulhouse ou autre) ;
- Identification des entreprises du Pays de Gex qui utilisent les services aéroportuaires côté français ;
- Réelle problématique par rapport à la traversée des communes pour réaliser des itinéraires de transport en commun en sites propres ;
- Inclure l'étude sur le transport de poids lourds dans le Pays de Gex (transport marchandises pour approvisionnement local et de l'agglomération, voir aussi l'accès au transport de fret aérien)
- Mise en question du site aéroport nord (doute sur les bi-localisations et nécessité d'effectuer le bilan du Technoparc de Saint-Genis - Pouilly)
- Réfléchir à l'aménagement de l'espace à l'échelle de l'agglomération FVG : densité et mixité de l'espace bâti (60/80 logements/ha) ; réflexion sur l'autosuffisance énergétique et des équipements intercommunaux mutualisés (méthanisation ...)
- Demande que toutes les études et documents mentionnés par les communes dans leur rapport spécifique soient transmis aux groupes d'études chargés des études tests.



IV. Annexes

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

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

Les enjeux d'urbanisation

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

Les enjeux économiques

- Assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevoise et créer les conditions-cadre pour accueillir environ 100'000 emplois supplémentaires d'ici 2030.
- Promouvoir un développement économique multipolaire, concerté et solidaire en favorisant les conditions d'implantation des activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire et selon les spécificités des territoires.
- Promouvoir un développement économique et social durable.



- Contribuer à renforcer l'offre et les retombées économiques du secteur international dans l'agglomération.

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

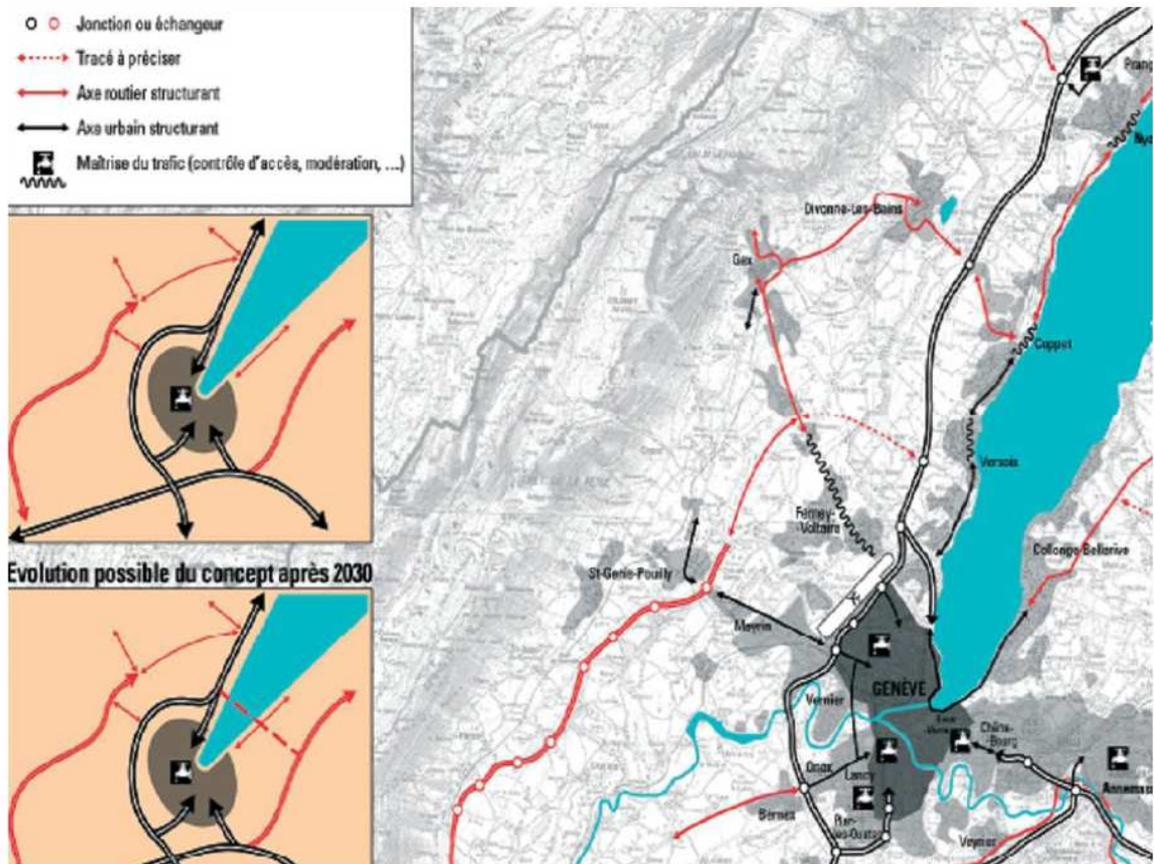
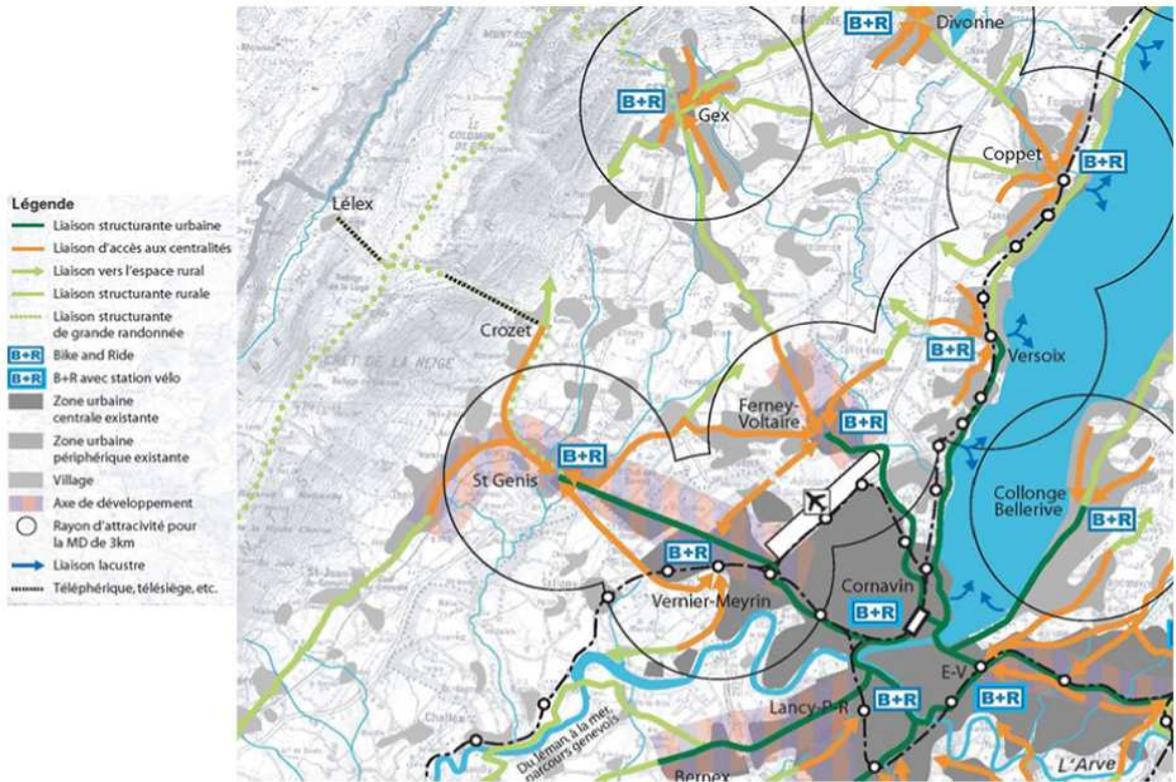
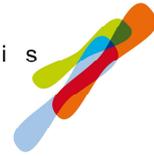
Le Schéma d'agglomération a été établi pour permettre l'accueil d'environ 200'000 habitants et 100'000 emplois nouveaux d'ici 2030. L'agglomération franco-valdo-genevoise comptera alors près de 1 million d'habitants et 500'000 emplois.

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

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

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

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





Les enjeux environnementaux

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

Les autres enjeux de l'agglomération

Sous l'égide du CRFG, les objectifs liés aux 10 thématiques du Projet d'agglomération sont mis en œuvre par diverses stratégies et actions, résumées dans les tableaux du point 2.5 de la charte d'agglomération.

L'annexe 7 présente ces actions dans des fiches détaillées, qui décrivent l'état actuel d'avancement du Projet. Outre les enjeux décrits plus haut, les autres thématiques sont les suivantes : formation, social, santé, culture, agriculture et logement.



2. Cours d'eau Marquet-Gobé-Vengeron, diverses mesures (note)

Sur de nombreuses communes du bassin versant, la sécurité en cas d'inondation n'était pas assurée en raison du développement de l'urbanisation dans des secteurs sensibles et de la disparition des marais et de leur pouvoir régulateur. Afin de protéger durablement les personnes et les biens, en particulier à Ferney-Voltaire et à Collex-Bossy, trois bassins de rétention ont été réalisés entre 2005 et 2008. Ces bassins ont également pour fonction de réduire les débits de pointe des crues qui créaient de nombreux effondrements de berges sur le Gobé et le Vengeron.

Bassin de rétention du Nant (F)

Construit en 2005, ce bassin a été conçu pour stocker les eaux de ruissellement du bassin versant du Nant. Sa capacité de 28'500 m³ est dimensionnée pour affronter une crue centennale.

En période normale, le Nant s'écoule en fond de bassin dans un nouveau lit, où la flore et la faune ont trouvé leur place (canards, grenouilles, roseaux, etc.).

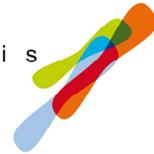
En période de crue, le bassin de rétention se met en charge et accumule tout ou partie des eaux superficielles. Un exutoire situé à l'extrémité de l'aménagement maintient un débit d'évacuation qui garantit la sécurité de l'école et des habitations situées en aval du bassin. En parallèle à la construction du bassin, des travaux sur le lit du cours d'eau ont été réalisés afin de garantir une capacité d'écoulement suffisante.

Bassin de rétention de l'Ouye (F)

La réalisation de ce bassin de rétention en 2008 a pour objectif de stocker temporairement les eaux provenant de l'Ouye lors d'épisodes pluvieux importants. Il permet de supprimer les risques d'inondation sur le centre ville de Ferney-Voltaire, lors de crue pouvant statistiquement se produire tous les 100 ans, tout en laissant un débit d'évacuation compatible avec les ouvrages présents en aval. D'une capacité de stockage de 12'200 m³, ce bassin agit donc comme un amortisseur des débits issus du ruissellement du bassin versant naturel et artificiel. En période sèche, cet espace a la forme d'une cuvette réaménagée tout en préservant le corridor biologique (arbres séculaires) existant.

Bassin de rétention du Marquet (CH)

D'une capacité de 20'000 m³, ce bassin de rétention, réalisé en 2008, allie protection contre les inondations et reconstitution de milieux humides. Une attention toute particulière a été apportée à son intégration paysagère. L'aire de détente aménagée en sommet de digue permet d'admirer le paysage environnant.



En complément à la réalisation de ces trois bassins, il est important de garder à l'esprit la nécessité de préserver les zones d'expansion des crues qui se trouvent généralement en zone agricole. En effet, les volumes mobilisables sont sans commune mesure avec ce qui pourrait être fait dans des ouvrages construits (bassins,..) et le fonctionnement hydrologique "naturel" des cours d'eau est respecté. Il s'agit donc de conserver des surfaces libres le long et au abords des cours d'eau pour permettre un fonctionnement naturel, garantir le rôle de corridor "vert-bleu" et s'assurer qu'aucun objet sensible ne soit placé dans une zone inondable.

Dans cet esprit, le **hameau de Vireloup** fait l'objet d'un projet visant, d'une part, à protéger les habitations contre les crues du Marquet, et d'autre part, à remettre à ciel ouvert ce cours d'eau jusqu'à sa confluence avec le Gobé suivant un tracé proche de son cours naturel historique.

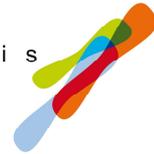
Se référer aussi à la carte des risques naturels sur le bassin genevois (cf. chapitre IV, annexe 5.4).



3. Documents remis aux mandataires (DVD)

n° fichiers DVD

- 01 Cahier n°80 : programme du PACA Genève-Ferney-Gex /pdf
- 02 Plan d'ensemble comme fond graphique au 1:10'000 /tif
- 03 Cadre de missions (avec calques thématiques n°1 Périmètre PACA, n°2 Appellations, n°3 Etat des planifications, n°4 Lignes ferroviaires, n°5 Lignes de tram, n°6 CERN, n°7 Connexions paysagères, n°8 Hydrographie, n°9 Faune, n°10 Cadastre bruit de l'aéroport et zone aéroportuaire, n°11 Servitudes, n°12 Numérotation des planifications /dwg/dxf/pdf, y.c. calque de superpositions des 12 thématiques /pdf
- 04 Carte des risques naturels sur le bassin genevois (extrait)
- 05 Cours d'eau Marquet-Gobé-Vengeron, diverses mesures (note)
- 06 Carte transfrontalière 1:20'000 /jpg
- 07 Orthophoto (état 2006) /tif, carte nationale /tif, fond vectoriel /dwg
- 08 Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Décembre 2007 /pdf
www.projet-agglo.org
- 09 Cahier n°3 Le schéma d'agglomération et ses mesures Décembre - 2007 /pdf
www.projet-agglo.org
- 10 Cahier n°9 « Lignes directrices », Pierre Feddersen et Michel Schuppisser - Extraits - Novembre 2008 /pdf
- 11 Cahier n° 11-1 Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois - Novembre 2008 /pdf
- 12 Cahier n° 11-2 Inventaire de base (territoires français) PPDE - Politique des pôles développement - Novembre 2008 /pdf
- 13 Cahier n° 11-3 Inventaire de base (territoire genevois) PPDE Politique des pôles de développement - Novembre 2008 /pdf
- 14 Tableau indicateurs agricoles /pdf
- 15 Diagnostic de l'espace agricole transfrontalier - synthèse, CRFG, 2008



- 16** Charte DTPR transports publics dans le bassin franco-valdo-genevois - Juin 2003 /pdf
- 17** Notions suisses et françaises : degrés de sensibilité au bruit et plan d'exposition au bruit (PEB) /pdf
- 18** Le Plan directeur du Jardins des Nations, 2003
<http://www.geneve.ch/jardindesnations/welcome.html>
- 19** Plan directeur de l'habitat transfrontalier, première charte d'engagement, 05.12.07
- 20** Schéma Transports publics /pdf
Accès données complémentaires concernant la mobilité :
[http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-plan_charge_mesure_densite_reseau_routier - 7682.html](http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-plan_charge_mesure_densite_reseau_routier-7682.html)
<http://etat.geneve.ch/geoportail/geomobilite/>
- 21** Cahier des charges étude de programmation RD 1005, 2009



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

(non exhaustive)

Informations générales complémentaires sur le territoire :

www.etat.geneve.ch/topoweb4/main.aspx

Les PLU / POS / PDCOM-plan directeur communal / ZAC / Plan des zones d'affectation / etc. des diverses communes du PACA : voir leurs sites internet

- Bellevue : plan directeur communal
- Ferney-Voltaire : PLU approuvé le 10 décembre 2007, révision votée le 22 avril 2008
- Genthod : plan directeur communal
http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdcom_genthod-691-3722.html
- Gex : PLU approuvé le 7 janvier 2008. Révision votée le 2 juin 2008
- Grand-Saconnex: plan directeur adopté par le conseil d'état le 26 juillet 2006
http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdcom_grand_saconnex-691-3197.html
- Ornex : PLU approuvé le 17 juillet 2007 (dernière révision), mis en révision le 27 mai 2008
- Prégny-Chambésy : plan directeur adopté par le conseil d'état le 25 juillet 2007
http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdcom_pregny_chambesy-691-3622.html
- Prévessin-Moëns : PLU approuvé le 16 octobre 2007
- Versoix : plan directeur communal
http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/pdcom_versoix-691-3659.html

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois :

www.projet-agglo.org

SCOT du Pays de Gex et le Plan directeur cantonale :

www.cc-pays-de-gex.fr/scot/ ciblé document «PADD Projet d'Aménagement et de développement durable» et «document d'orientations générales»

Plan Directeur Cantonal :

www.ge.ch/themes

Accès données complémentaires concernant la mobilité :

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-plan_charge_mesure_densite_reseau_routier-7682.html



<http://etat.geneve.ch/geoportail/geomobilite/>

Accès données complémentaires concernant l'environnement :

<http://www.cc-pays-de-gex.fr/rivieres/>

Portail pour accès aux planifications genevoises :

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

Accès données concernant l'histoire et le patrimoine :

[http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/TRAN
SFO_TERRITOIRE.gif](http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/TRAN
SFO_TERRITOIRE.gif)

[http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/LEGE
NDE_HISTO_TRANSFORMATION.gif](http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/LEGE
NDE_HISTO_TRANSFORMATION.gif)

[http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/NAPO
LEON.gif](http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/NAPO
LEON.gif)

[http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/LEGE
NDE_HISTO_NAPOLEON.gif](http://etat.geneve.ch/geoportail/metadatas/Publish/images/raster_ge/plans_historiques/LEGE
NDE_HISTO_NAPOLEON.gif)

<http://etat.geneve.ch/geoportail/geopatrimoine/>

Accès données statistiques :

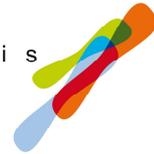
<http://www.geneve.ch/statistique/statistiques/communes/welcome.asp>

<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=statistiques-locales.htm>



5. Glossaire des abréviations

AIG	Aéroport international de Genève
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin-Eaux Vives-Annemass
COS	Coefficient d'occupation au sol
DGM	Direction générale de la mobilité
GL	Grandes lignes (réseau ferroviaire)
HQE	Haute qualité environnementale
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol
MD	Mobilité douce
MZ	Modification de zone
OFROU	Office fédéral des routes
ONF	Office national des forêts
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAFVG	Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
PAV	Praille Acacias Vernets
PD	Plan directeur
PDQ	Plan directeur de quartier
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLQ	Plan localisé de quartier
PLU	Plan local d'urbanisme
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSD	Projet stratégique de développement



RAE	Réseau agro-environnemental
R&D	Recherche et développement
SBP	Surface brute de plancher (notion suisse)
SCE	Surface de compensation écologique
SCOT	Schéma de cohérence territorial
SHOB	Surface hors œuvre brute (notion française quasi équivalente à SBP)
SIG	Système d'Information Géographique
TC	Transports collectifs
TCSP	Transport collectif en site propre
TI(M)	Transports individuels (motorisés)
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
ZAC	Zone d'activités
ZIA/ZDIA	Zone (de développement) industrielle et artisanale



6. Cadre des missions

Cartes thématiques des pages suivantes:

- n°1 Périmètre du PACA Genève-Ferney-Gex
- n°2 Appellations
- n°3 Etat des planifications
- n°4 Lignes ferroviaires
- n°5 Lignes de tram
- n°6 CERN
- n°7 Connexions paysagères
- n°8 Hydrographie
- n°9 Couloirs grande faune
- n°10 Cadastre du bruit de l'aéroport et zone aéroportuaire
- n°11 Servitudes des lignes à haute tension
- n°12 Numérotation des planifications
- Carte de superposition des 12 thématiques
- Carte des risques naturels sur le bassin genevois (extrait)

