

Voie verte d'agglomération

Document cadre





Illustration de la couverture :
Tracé provisoire de la voie verte d'agglomération
Source : service d'urbanisme de la Ville de Genève



Cahier annexe n°15-1

Voie verte d'agglomération

Auteurs :

**Équipe du Projet d'agglomération
Direction Générale de la Mobilité, Canton de Genève
Service de l'Urbanisme, Ville de Genève**





Table des matières

1. Introduction	6
1.1. Caractéristiques générales de la voie verte.....	6
1.2. Objectif du document cadre.....	7
2. Le contexte	7
2.1. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise	7
2.2. La voie verte de la liaison ferroviaire CEVA	10
2.3. L'actualité des secteurs de renouvellement urbains	11
3. Les enjeux et objectifs	14
Mobilité	14
Urbanisation et paysage	14
Espaces naturels et agricoles	14
Animation et tourisme	15
4. Périmètres	16
5. Montage du processus	17
Caractéristiques du mandat de l'étude de faisabilité	19
Etape I: Étude de faisabilité	19
Etape II: Charte d'aménagement.....	19
Calendrier	20
Étape I: Étude de faisabilité.....	20
Etape II: Charte d'aménagement.....	20
Financement de l'étude.....	20



1. Introduction

1.1. Caractéristiques générales de la voie verte

Le projet de la voie verte s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise dont la Charte a été signée le 5 décembre 2007 et dont l'ensemble des documents est accessible sur le site www.projet-agglo.org. Le projet d'agglomération a confirmé le financement à hauteur de 40% pour trois tronçons de la voie verte pour un début de chantier entre 2011 et 2014.

Conçue comme un parc linéaire de 22km environ, la voie verte accueillera en site propre un itinéraire dédié à la mobilité douce, c'est à dire, aux piétons et aux cyclistes. Elle est située dans le prolongement de la voie verte de la future liaison ferroviaire CEVA et s'étend d'ouest en est depuis le centre régional de Saint-Genis (Ain) jusqu'au centre régional d'Annemasse (Haute-Savoie). Elle traverse les communes de Prévessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Genève, Carouge, Coligny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Gaillard et Ambilly. L'itinéraire partiellement existant sera consolidé dans un souci d'unité, de lisibilité, de continuité et de sécurité tout en tenant compte de l'épaisseur des territoires traversés.

Sa vocation est multiple. Elle permet de préserver le paysage, de constituer et de dynamiser plusieurs corridors biologiques. Elle est aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pouvant accueillir diverses animations ponctuelles. Elle est « la place publique » de l'agglomération franco-valdo-genevoise et met en scène les paysages du bassin genevois.



Figure 1: Voie verte d'agglomération, plan de situation et gares CEVA



1.2. Objectif du document cadre

Le document cadre permet de synthétiser les principaux éléments d'une vision commune de la voie verte. Il vise notamment à construire avec les communes concernées les objectifs communs et une approche commune du processus de mise en œuvre.

2. Le contexte

2.1. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise a initié un processus de valorisation territoriale et a été, avec le plan directeur communal de la Ville de Genève, l'élément déclencheur du projet de la voie verte d'agglomération.

Le plan ci-dessous illustre les découpages territoriaux issus du Schéma d'agglomération qui concernent directement ou indirectement la voie verte d'agglomération. Il s'agit des deux périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) «Meyrin-Saint-Genis» et «Eaux Vives Annemasse». A ces deux PACA, s'ajoutent le « secteur sud, Hors Paca » et le secteur « Agglomération ». Ces périmètres ont fait l'objet d'études mettant en avant les lignes directrices d'aménagement au regard d'enjeux de mobilité, d'urbanisation et de paysage (cf. Cahier annexe n° 9 « Lignes directrices. Approfondissement du schéma d'agglomération »).

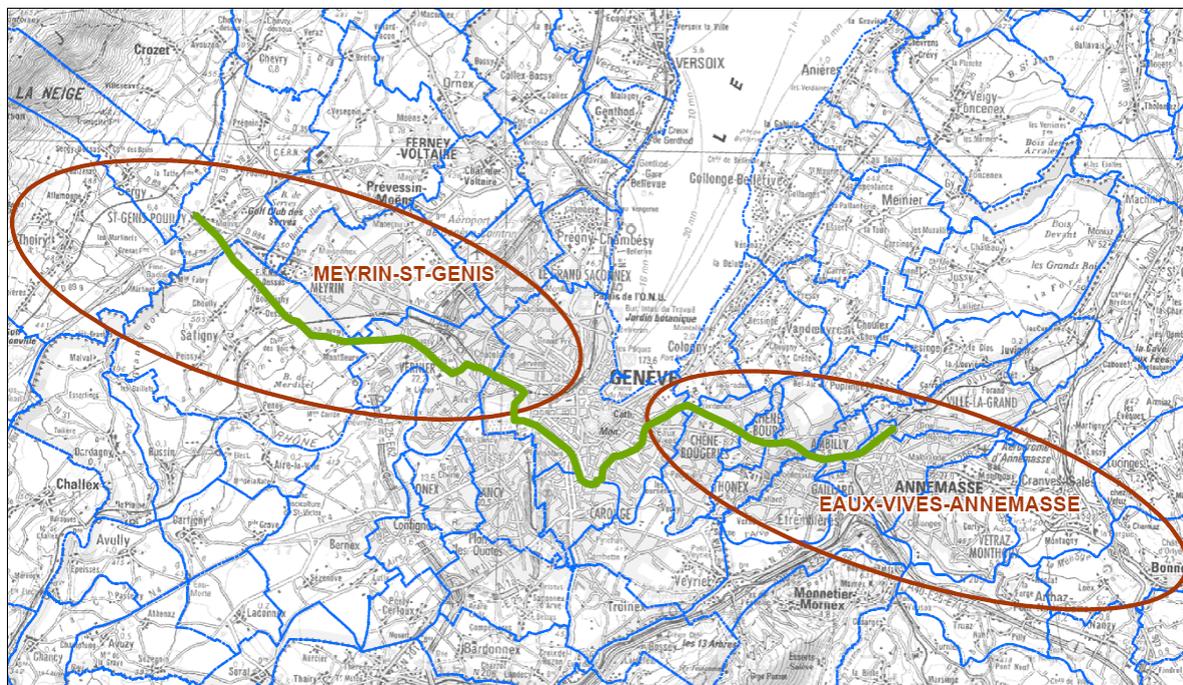


Figure 2: Plan de situation des PACAs en relation avec la voie verte d'agglomération.



Les projets d'infrastructure dédiés à la mobilité douce ont été recensés depuis le centre régional de Saint-Genis jusqu'au centre régional d'Annemasse. Leur assemblage a permis de construire le projet de la voie verte d'agglomération. Dans le rapport d'examen du Département fédéral de l'environnement, des transports et de la communication (DETEC) concernant l'étape 2011-2014 du trafic d'agglomération et soumis à la consultation, les mesures de la voie verte retenues sont les suivantes:

No	Mesure	Coût* (Mio CHF)
10-6	Voie verte mode doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	0.5
30-4	Prolongement de la voie verte de la couverture CEVA	10.5
33-4	Nouvelle liaison mode doux entre Saint-Genis et la zone d'activité de la ZIMEYSA	1.6

Figure 3: Mesures voie vertes retenues par le DETEC

No	Mesure	Coût* (Mio CHF)
10-3	Réaménagement des interfaces de la ligne CEVA	78.5
30-6	Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.8

Figure 4: Mesures à composante "mode doux" en relation avec la voie verte et retenues par le DETEC.

Ces mesures retenues bénéficieront d'une contribution de 40% de la Confédération et s'ajoutent à la voie verte de la liaison ferroviaire CEVA (mesure 10-1, chapitre 2.2). Pour bénéficier de ce financement, ces mesures doivent remplir trois critères:

- Le chantier doit avoir commencé avant la fin de l'année 2014.



- Pour les mesures dont le début du chantier est prévu en 2011 et 2012, le délai de remise des avant-projets est fixé au 31 décembre 2009. Pour celles dont le début des chantiers est prévu en 2013 ou en 2014, les avant-projets doivent être remis à la Confédération deux ans avant le début de la construction.
- Les échéanciers des phases d'études et de réalisation doivent être remis à l'Office fédéral du développement territorial d'ici le 31 décembre 2009.

Les mesures 30-11 et 30-12 visant à faciliter le franchissement des niveaux et la traversée du Rhône sont actuellement planifiées ultérieurement à 2019. Les mesures 10-7, la construction d'une vélostation à la gare d'Annemasse, et 36-2-4, voie verte d'Annemasse - quartier du Perrier, n'ont pas été retenues car l'utilité de la mesure sur la partie suisse ne semble pas suffisante. Dans sa prise de position du 1^{er} avril 2009 concernant la consultation relative à l'arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014, le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève a demandé le réexamen de ces mesures.

D'autres mesures liées à la voie verte d'agglomération pourront être intégrées lors du dépôt du deuxième projet d'agglomération et bénéficier ainsi d'un financement en tranche B ou C.

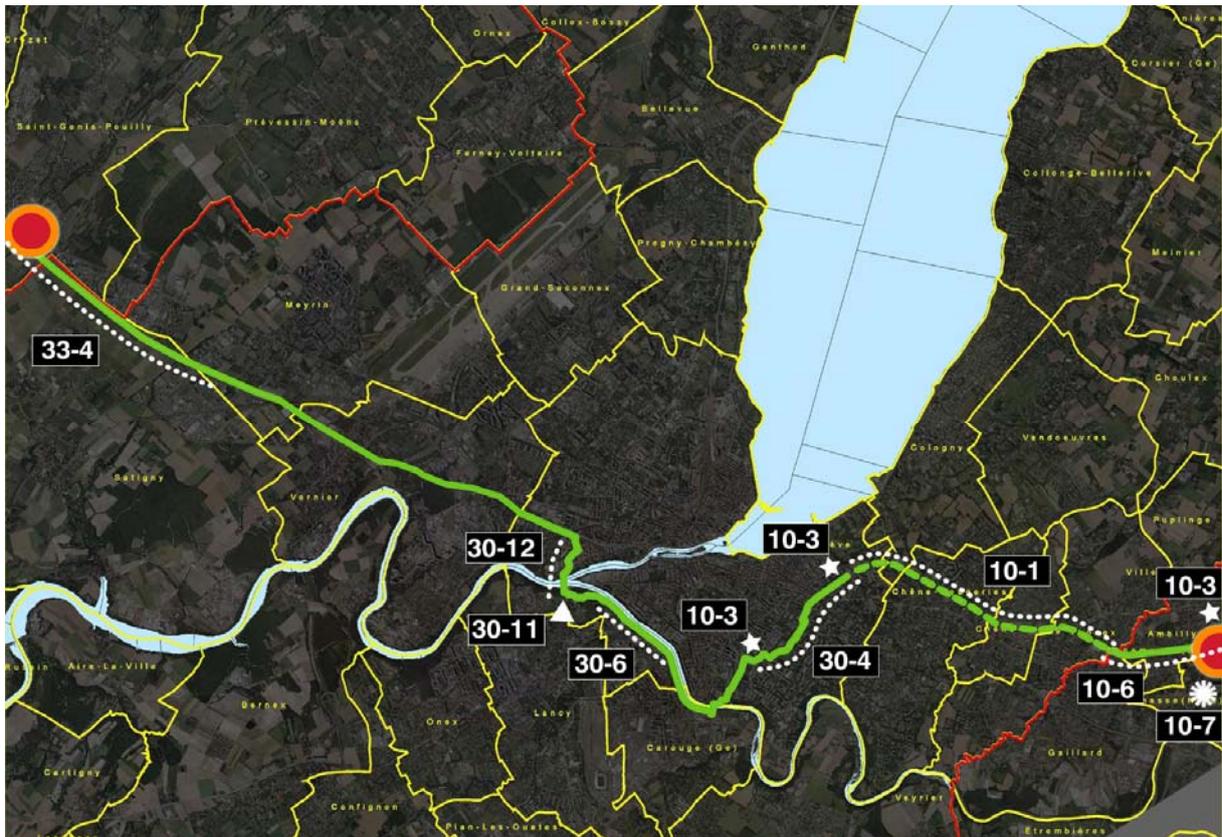


Figure 5: Mesures du projet d'agglomération



2.2. La voie verte de la liaison ferroviaire CEVA

La voie verte CEVA représente le tronçon de la voie verte d'agglomération situé entre la gare des Eaux-Vives et la rivière du Foron (Frontière Franco-Suisse). Elle est liée à la réalisation de la liaison ferroviaire CEVA et fait partie des mesures de compensation du projet. Il est donc impératif de mettre à niveau l'étude d'aménagement du tronçon situé entre la rivière du Foron et la gare d'Annemasse avec celle de la voie verte CEVA afin d'en assurer continuité et praticabilité de manière simultanée.

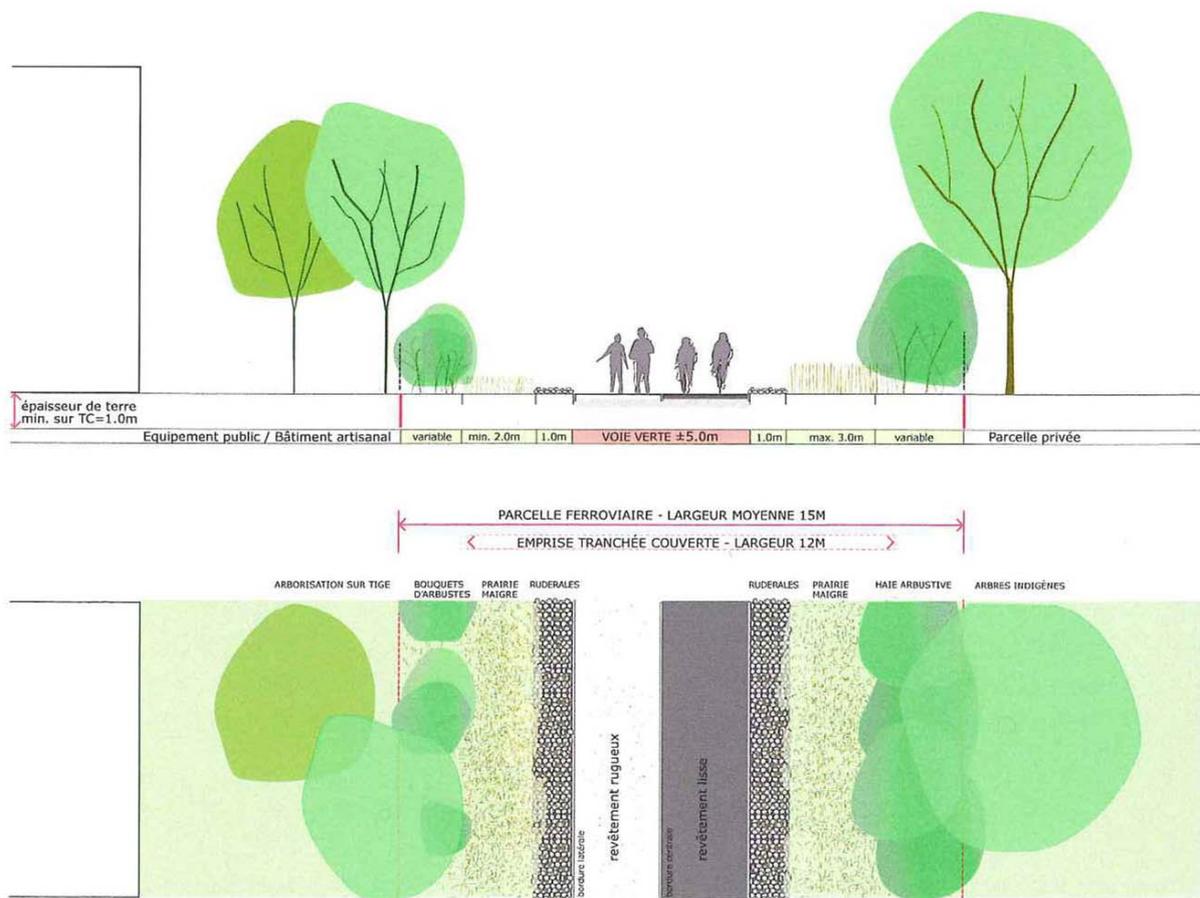


Figure 6: Principe d'aménagement de la voie verte in « Concept des aménagements subsidiaires et annexes à la création d'une voie verte » (CEVA, 2007)

La voie verte CEVA consiste en un réseau de mobilité douce couplé à un corridor écologique implanté sur la couverture de la tranchée couverte de la future liaison ferroviaire CEVA.

L'étude CEVA a conduit à l'élaboration du « Concept des aménagements subsidiaires et annexes à la création d'une voie verte ». Cette étude définit la voie verte, propose des scénari



d'aménagement et indique les liaisons à aménager entre la voie verte et les quartiers adjacents dans une épaisseur de 500 mètres.

Compte tenu de la fonction de corridor écologique de la voie verte, l'approche environnementale et paysagère a été développée de cas en cas, selon les caractéristiques des zones traversées. Cinq coupes de principe illustrent les structures paysagères préconisées. Les plans de plantation de la voie verte CEVA font partie d'un mandat donné par l'équipe de projet CEVA. Cette étude pose les bases fondamentales pour l'aménagement de la voie verte CEVA mais aussi pour l'ensemble du tracé de la voie verte d'agglomération. Ainsi, même si la voie verte d'agglomération ne pourra probablement pas concrétiser un corridor écologique à travers toute l'agglomération, les dimensions paysagères et environnementales sont prépondérantes et devront être intégrées de manière intelligente.

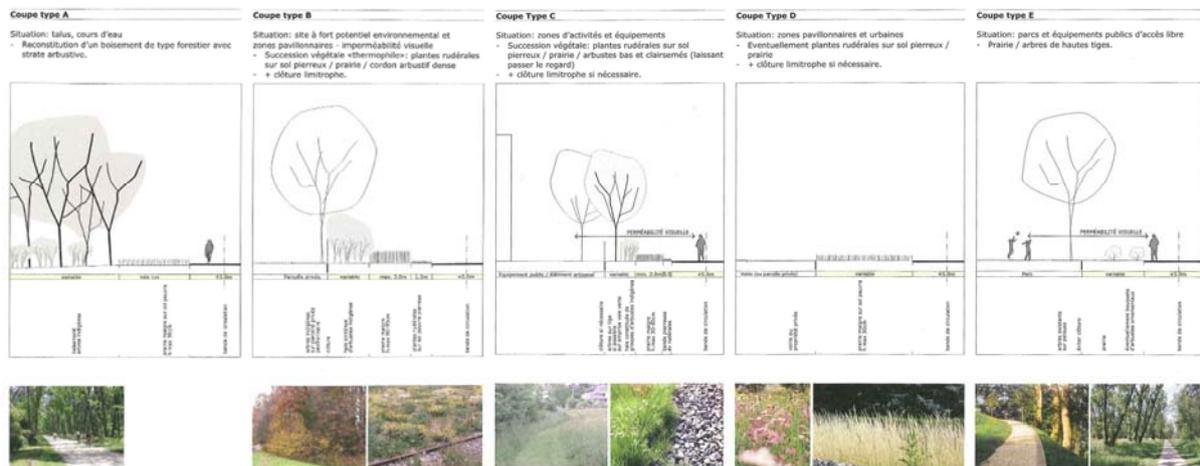


Figure 7: « Plantation sur la voie verte » in « Concept des aménagements subsidiaires et annexes à la création d'une voie verte » Triporteur- Citec-Viridis, mars 2007.

2.3. L'actualité des secteurs de renouvellement urbains

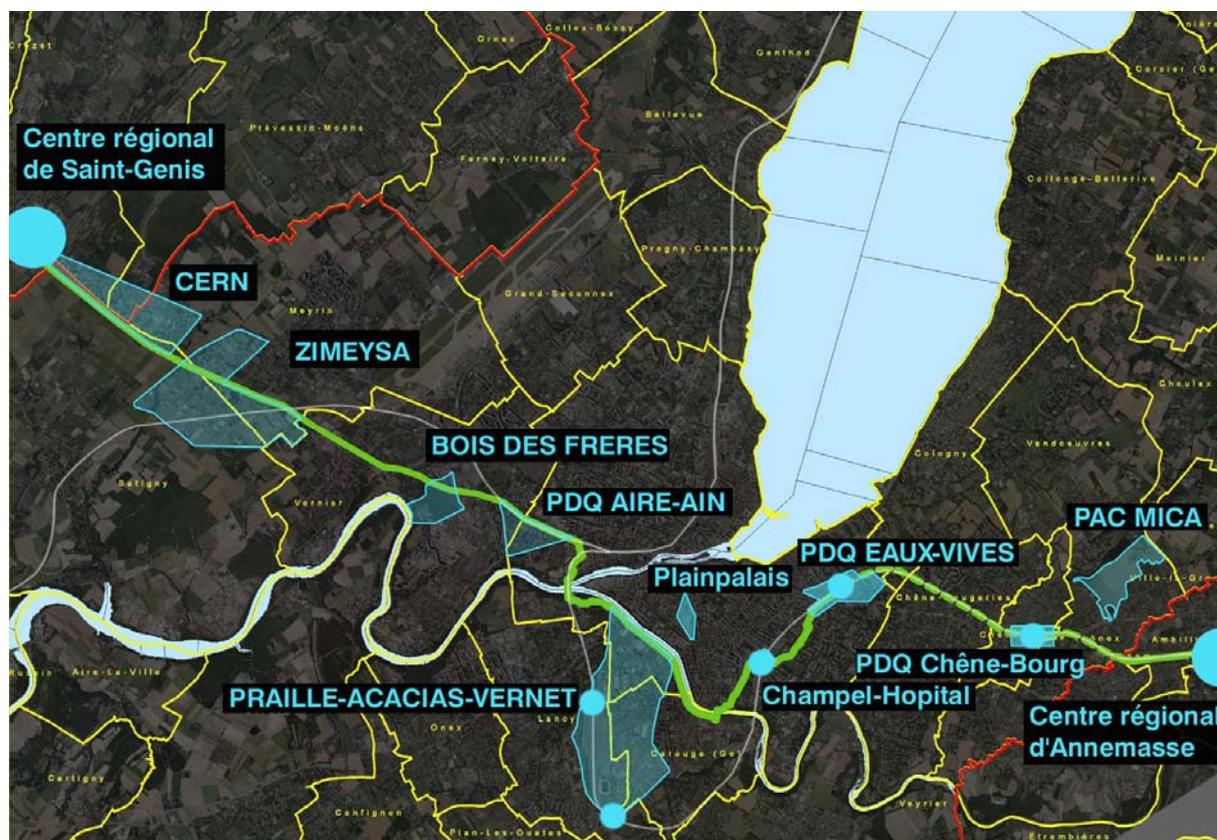
La carte présente les sites stratégiques qui font l'objet de projets de requalification, de densification et/ou d'extension. La liste n'est pas exhaustive et ne tient uniquement compte que des sites majeurs ou traversés par la voie verte. Elle devra être complétée et modifiée de manière plus fine selon l'avancement des projets, notamment ceux liés à la densification autour des gares du CEVA et ceux des PACAs. L'échéance de réalisation est variable mais nous pouvons considérer trois périodes.

Le court terme correspondant aux tranches A et B du projet d'agglomération

- Bâtiment de la Gare d'Annemasse et Etoile d'Annemasse
- Centre régional d'Annemasse
- Etienne-Chennaz



- Première pièce MICA
- Gare de Chêne-Bourg
- Frontenex la Tulette
- Gare des Eaux Vives
- Amandolier
- Halte CEVA Champel-Hôpital
- PDQ Fontenettes
- Praille-Acacias-Vernets
- Ligne TCOB
- Halte Châtelaine
- Centre régional de Saint-Genis



Le long terme, correspondant à la tranche C du projet d'agglomération ou ultérieurement:



- Concorde et Libellules
- Extension des zones industrielles de Meyrin-Satigny (ZIMEYSA, ZIMOGA, ...)
- Extension du CERN
- ZAC de porte de France à Saint Genis
- MICA



3. Les enjeux et objectifs

Le cœur de l'agglomération subit un important trafic individuel motorisé. Il est la zone la plus sensible en matière de pollution de l'air, de congestion du trafic mais aussi de pollution sonore. Des politiques coordonnées en matière d'espaces publics, d'aménagement du territoire ou encore de mobilité, sont déterminantes dans la mesure où elles peuvent agir sur la diminution du trafic individuel motorisé et ainsi améliorer la qualité de vie dans le bassin genevois. Alors même que les comportements modaux ont évolué dans l'agglomération, puisque la part des déplacements en modes doux est supérieure à celle de la voiture (données du mirco-recensement 2005), l'espace public à disposition de la mobilité douce reste très faible. Les objectifs suivants s'organisent selon quatre classes d'enjeux principaux comprenant la mobilité, l'urbanisation et le paysage, les espaces naturels et agricoles et enfin l'animation et le tourisme. La définition des objectifs particuliers à chaque tronçon sera précisée dans le cadre de l'étude.

Mobilité

- Encourager l'usage des modes doux.
- Inciter les utilisateurs des TIM à opérer un transfert modal vers les MD à travers une amélioration du réseau et des conditions générales de « circulation » (rapidité, sécurité, etc.) pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite.
- Améliorer les opportunités de complémentarité modale notamment avec le CEVA, le RER Genève- Bellegarde et le réseau de tram
- Assurer la continuité, la lisibilité et la sécurité du tracé.

Urbanisation et paysage

- Créer des espaces publics de proximité et améliorer leur qualité en créant des liaisons inter-quartier, domicile - travail, domicile - école.
- Relier la voie verte aux quartiers existants et futurs et au réseau d'espaces publics.
- Relier les sites attractifs générateur de flux importants d'usagers tels que les équipements scolaires, culturels, sportifs, de recherche et les pôles d'activité.
- Préserver et valoriser les éléments naturels et construits qui font la singularité du bassin genevois.

Espaces naturels et agricoles

- Améliorer la connexion des grandes continuités hydrographiques, forestières et paysagères traversées et garantir leur fonction biologique



- Intégrer les mesures restauration de corridors et de relais entre les espaces naturels
- Offrir un habitat aux espèces à exigences biologiques compatibles avec le milieu urbain et péri-urbain.
- Intégrer les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces agricoles, ainsi que leur prise en compte comme éléments structurant du territoire.
- Orienter les espaces agricoles périurbains vers une multifonctionnalité organisée.
- Garantir la fonction de production des espaces agricoles traversés.

Animation et tourisme

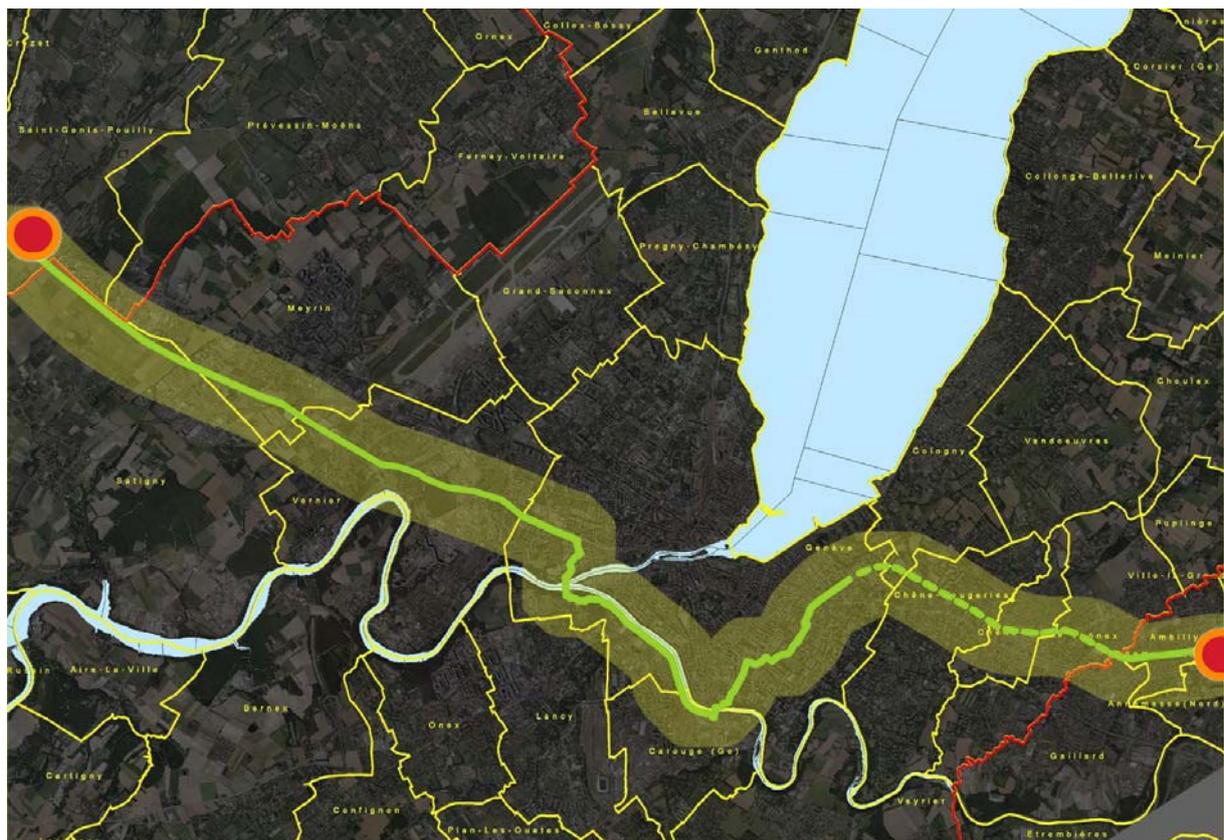
- Offrir un nouvel espace public intercommunal ; un parc linéaire propice à la détente, la promenade, les loisirs et la culture.
- Concevoir un véritable lieu de rencontre qui encourage la mixité sociale ; un lieu de vie animé pouvant accueillir des expositions temporaires, du « land art », des étales de marché, des spectacles de plein air (Festival de la Bâtie par exemple).
- Sensibiliser les usagers à la mobilité douce et à l'environnement naturel: «semaine de la mobilité », « festival du développement durable », visite guidée « nature en ville », ...
- Renforcer l'attractivité touristique du bassin Genevois.
- Créer un itinéraire ludique et attrayant à travers une réalisation novatrice.
- Apporter une plus value pour l'image des communes et de l'agglomération.
- Mettre en liaison les lieux d'intérêt touristique (patrimoine architectural et naturel, le CERN, les lieux de baignade, ...)



4. Périmètres

Il est impératif que l'aménagement de la voie verte s'inscrive dans une approche globale du territoire et tienne compte des zones urbanisées, des secteurs en mutations, du contexte agricole et naturel situés dans un large périmètre. Deux niveaux de lectures doivent être considérés :

- Le périmètre d'analyse doit mettre en avant l'ensemble des sites stratégiques répondant aux enjeux et objectifs décrit précédemment ainsi que les liaisons. Ce périmètre d'analyse peut varier en fonction des tronçons considérés et aller jusqu'à 500 mètres sur chaque rive en fonction des tronçons considérés.
- Le périmètre d'intervention correspond à l'emprise de la bande de circulation, ses structures paysagères et à sa fonction biologique ainsi que ses connexions directes avec la proximité des tissus qu'elle traverse.





5. Montage du processus

Une première étape consiste en la réalisation des phases suivantes : une étude de faisabilité et la charte des mesures retenues par le DETEC. Cette étape permettra de viabiliser le tracé et conduira à l'élaboration d'une « Charte d'aménagement » fixant les invariants du « fil vert »

- Afin de permettre une vision globale de la conception de la voie verte à travers toute l'agglomération, le pilotage de l'étude de faisabilité et de la charte est assuré par le groupe de conduite et de suivi de projet. Ce groupe se compose de l'équipe du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, de l'Etat de Genève et de la Ville de Genève.
- Un groupement de mandataires composées d'architectes, d'architectes paysagistes et d'ingénieurs en mobilité et environnement sera mandaté.
- Le groupement de mandataires choisi intégrera les conclusions de la phase I des études tests des PACAs Meyrin-Saint-Genis et Eaux-Vives Annemasse.
- Des séances de présentation, durant l'élaboration des l'études, seront organisées avec les communes concernées.
- Des forums de discussion seront menés régulièrement avec la société civile.
- Les résultats de l'étude de faisabilité et de la charte seront transmis sous la forme d'un rapport aux autorités compétentes (communes, cantons, communautés de communes, ...). A la faveur de cet examen, des remarques pourront être émises quant à la conformité des propositions avec les contraintes réglementaires mais aussi avec les objectifs poursuivis.
- L'optimisation du projet passe par des contacts réguliers avec les acteurs clés. Il s'agit d'une part de veiller à établir des relations transversales entre les acteurs et d'autre part de s'assurer tout au long de sa réalisation d'un processus dynamique et permanent de dialogue et d'échange entre les communes, le groupe de pilotage et les habitants (milieux associatifs...).
- L'étude de faisabilité et la charte seront validés par les structures du Projet d'agglomération franco-valdo genevois.
- L'équipe de projet CEVA réalise la voie verte CEVA (mesure 10-1) selon la charte d'aménagement.
- Un principe de maîtrise d'ouvrage conjointe sera proposé ultérieurement aux collectivités concernées pour la réalisation de la voie verte par séquence.

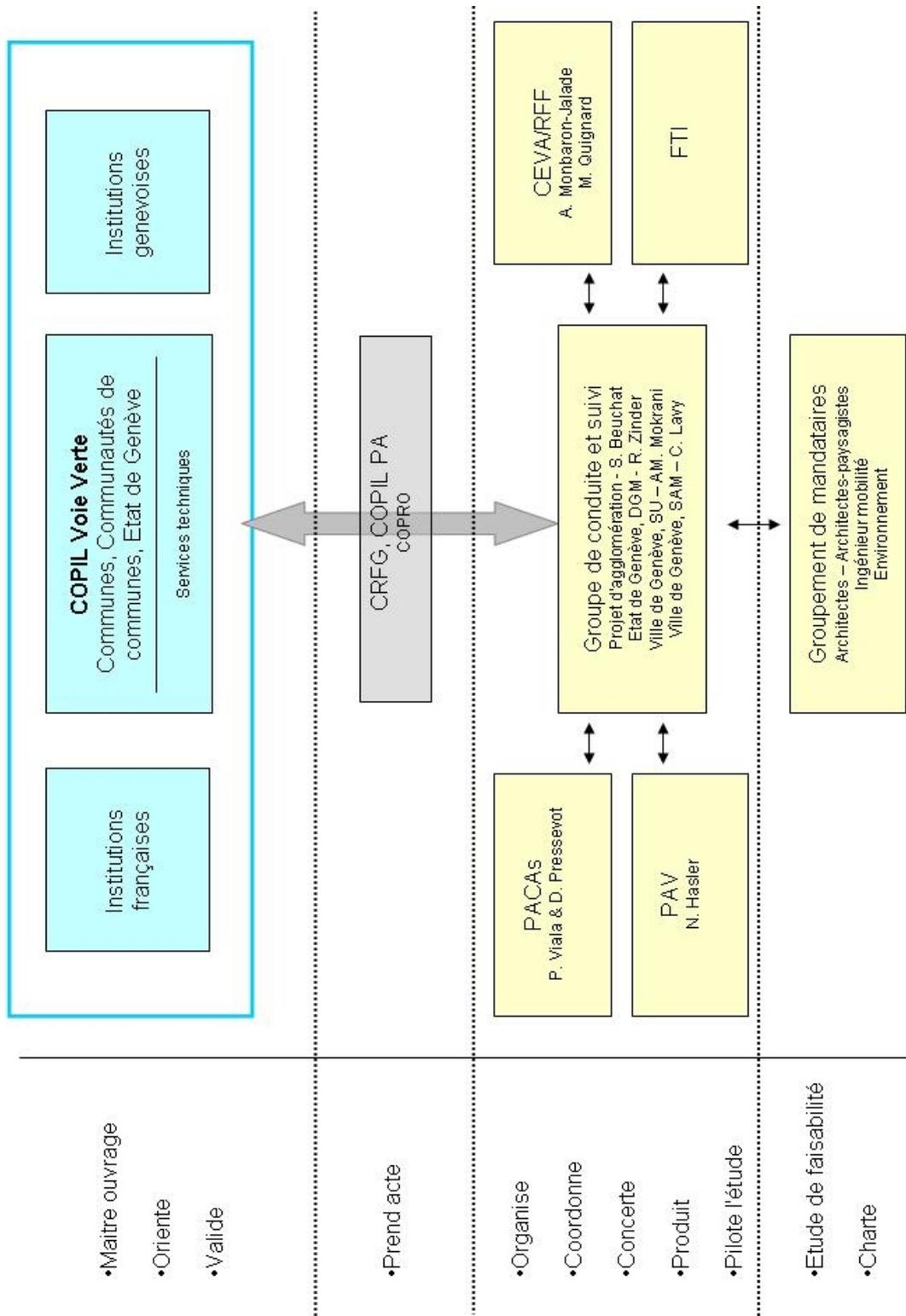


Figure 8: Processus de l'étude de faisabilité



Caractéristiques du mandat de l'étude de faisabilité

- Équipe de mandataires regroupant des architectes, architectes-paysagiste et ingénieurs mobilité et en environnement.
- Procédure d'appel d'offre sur invitation, mandat < 250'000 CHF
- Durée du mandat: 6 mois

Etape I: Étude de faisabilité

- Variantes de tracés et leur évaluation à partir des résultats d'étude phase I des PACAs
- Intégration des conclusions des études liées aux secteurs de renouvellement urbains (chapitre 2.3) et celle de mobilité: plans directeur ZIMEYSA et ZIMOGA (Vernier/Satigny), aménagements liés à la voie verte (Chêne Bougeries), véloroute voie verte (Annemasse Agglo), ...
- Identification des instruments de politique foncière à mettre en oeuvre (cession au domaine public, servitude, achat, ...)
- La découpage en tronçon fonctionnel et à vocation homogène.
- La définition des fonctionnalités de chaque tronçons (mobilité, type d'usage, espaces publics, espaces naturels et agricoles).
- Identification des structures naturelles et paysagères importantes.
- Identification des parcs et espaces verts (existants et projetés) environnements avec fonctions identifiées et utilisations actuelles...
- Identification des points de conflits entre les diverses thématiques.
- L'identification des coupures fonctionnelles et des emprises.

Etape II: Charte d'aménagement

- Définition des invariants d'aménagement de la voie verte d'agglomération, par exemple: largeur de la bande de circulation, matériaux utilisés, typologie de la végétation ...
- Grand principes d'aménagement selon les séquences dégagées lors de l'étude de faisabilité
- Concept de traitement de la voie verte aux abords des haltes des transports publics et des gares RER pffrant les dispositifs marquants en faveur de la mobilité douce tel que stations vélo, bornes électriques pour vélos à assistance électrique, aires de repos.....



- Identification et proposition de résolution des points de conflits.
- Évaluation des mesures d'accompagnement nécessaires, notamment en zone agricole.
- Évaluation des coûts.
- Définition du mode financement des phases d'étude et de construction des 60% à la charge de l'agglomération
- Calendrier des phases d'étude et de réalisation
- Rédaction de la charte d'aménagement.

Calendrier

Étape I: Étude de faisabilité

- Lancement des études: mai 2009
- Table ronde PACA Meyrin-Saint-Genis: 6 juin 2009
- Table ronde PACA Eaux-Vives-Annemasse: 2 juillet 2009
- 1ère séance d'information aux communes et partenaires (Fin étape I): fin août 2009

Etape II: Charte d'aménagement

- Plusieurs séances avec les communes et partenaires (Fin phase II) jusqu'à novembre 2009
- Validation par le COPIL PA : 19 novembre 2009
- Envoi des documents à la Confédération: fin 2009

Financement de l'étude

- Financement de l'étude de faisabilité et de la charte partagés en trois parts égales entre: Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Etat de Genève - Direction Générale de la Mobilité et Ville de Genève - Service d'urbanisme & Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.