

Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



Voie Verte d'Agglomération
Etude de faisabilité

LES ZONES INDUSTRIELLES
Un axe de restructuration

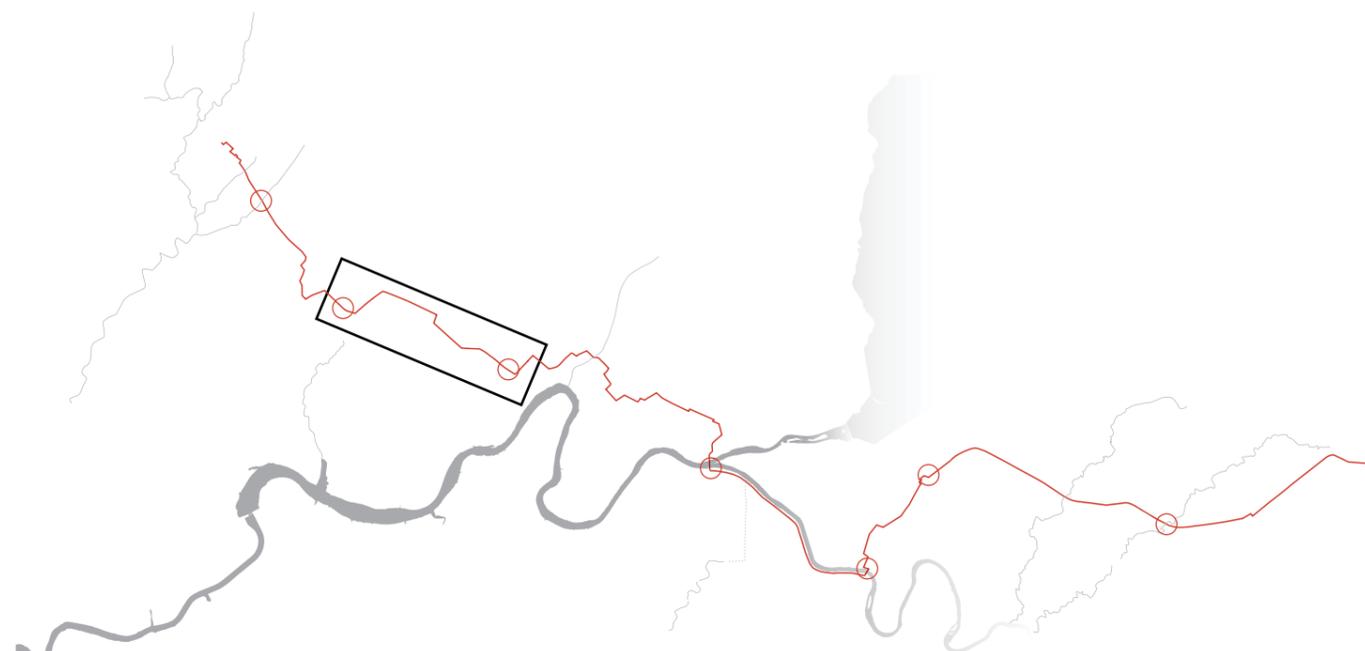
Novembre 2010

LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

SOMMAIRE

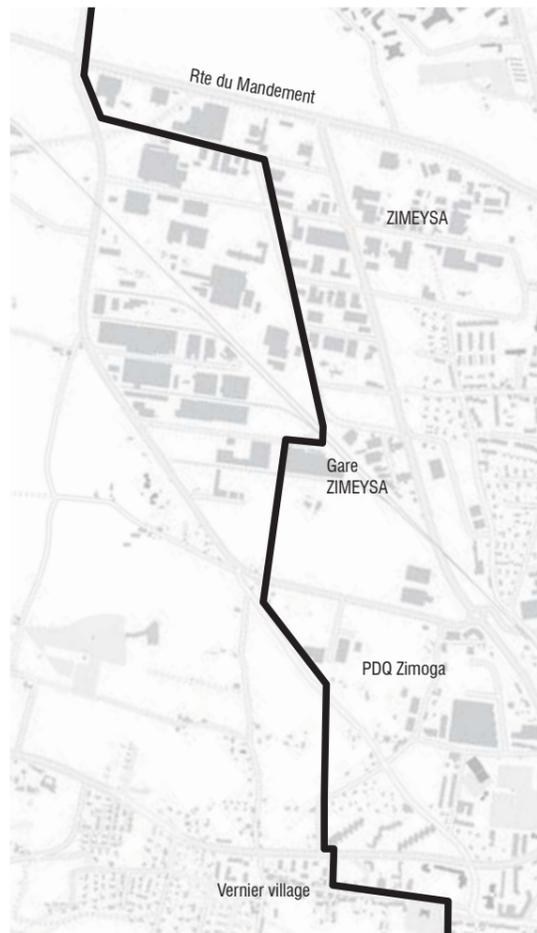
Présentation	3
Variante A - Rue du village	4
S31A. Zimeysa	7
S32A. Traversée industrielle	10
S33A. Zimoga	12
Variante B - Chemin des écoliers	14
S31B. Zimeysa	15
S33B. Zimoga	18
Variante C - Axe historique	20
S32C. Traversée industrielle	21
S33C. Centre sportif	23
Synthèse	25
Annexe - plans du foncier	



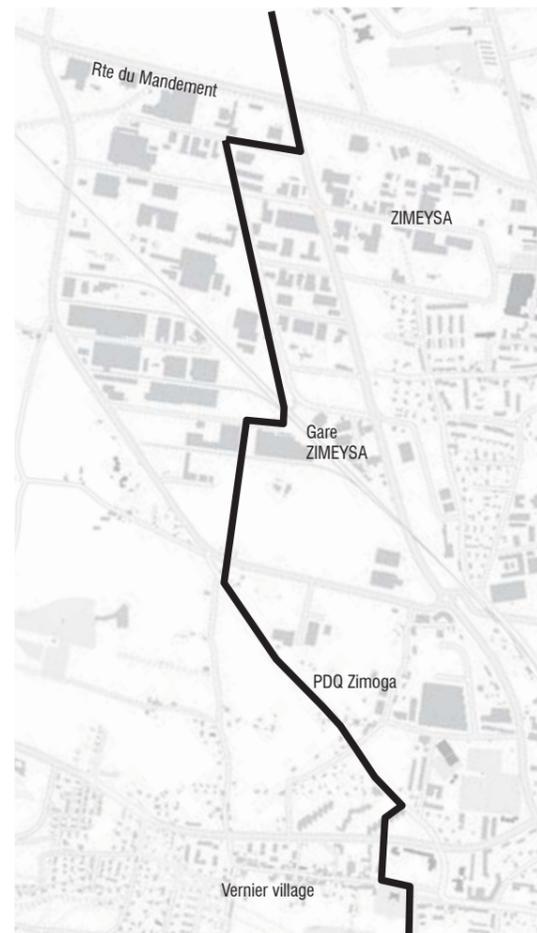
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

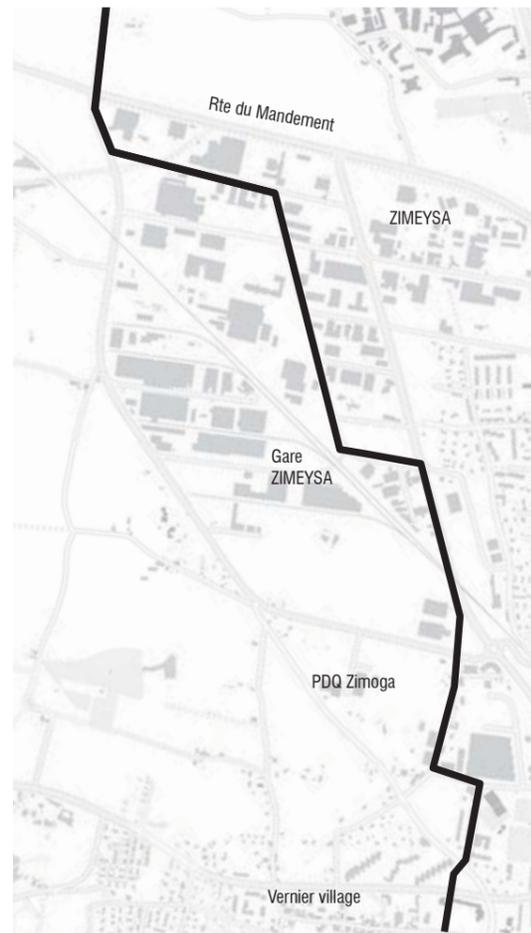
Présentation



Variante A
Rue du village



Variante B
Chemin des écoliers



Variante C
Axe historique

La singularité de cette séquence tient à la fonction monovalente du territoire traversé : la zone d'activité. L'enjeu est ici de montrer que la VVA est capable de devenir un instrument de requalification d'un territoire industriel ordinaire, uniforme et isotrope. Comment ? En introduisant une ligne médiane distincte, qui se situe toujours au centre de gravité des espaces desservis et surtout, sur laquelle puisent se focaliser dans le temps et dans l'espace des services ou des aménités, des espaces publics et une végétalisation protectrice.

- Fonctionnellement, il faut évidemment veiller à ne pas entraver la circulation et le mouvement des véhicules lourds, mais il faut enrichir le réseau d'autres fonctions : mobilité douce, rétention des eaux, haies indigènes, production énergétique.
- Socialement, il ne faut pas prétendre disséminer des espaces publics, des cafés ou des commerces sur tout le territoire, mais offrir un potentiel de développement de tels services aux entreprises sur un axe privilégié situé à distance de piéton de presque toutes les entreprises.
- Symboliquement enfin, il faut faire de la VVA dans la zone industrielle un itinéraire différencié et un espace végétalisé qui, en retournant l'image habituelle d'une suite de rues glauques et indifférenciées, devienne la vitrine des entreprises et fasse image de marque.

Tels sont les trois enjeux qu'il s'agit de recomposer, sur des modes différents, dans trois sous-séquences, d'âges et d'ambiances différentes : Zimeysa 1 (densification et renouvellement de l'existant), Zimeysa 2 (extensions nouvelles), Zimoga (restructuration de l'existant et extensions nouvelles).

Dans la première sous-séquences S31, les deux variantes de tracé A et B correspondent aux variantes du même nom de la séquence 2 (Satigny Vignoble)

Dans la dernière sous séquence S33, les trois variantes de tracé A, B et C correspondent aux variantes du même nom de la séquence 4 (Vernier Saint Jean)

Etudes à coordonner

- Nouveau Plan Directeur de la ZIMEYSA
- Plan Directeur de Quartier de la ZIMOGA
- Exploitation de la gravière d'Epeisses

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
Un axe de restructuration
Variante A
Rue du village

Noeud 2. La route du Mandement

S 31.
Zimeysa

S 32.
Traversée industrielle

S 33.
Traversée de la Zimoga

Noeud 3. L'entrée du village



Synthèse d'aménagement

Degré de priorité

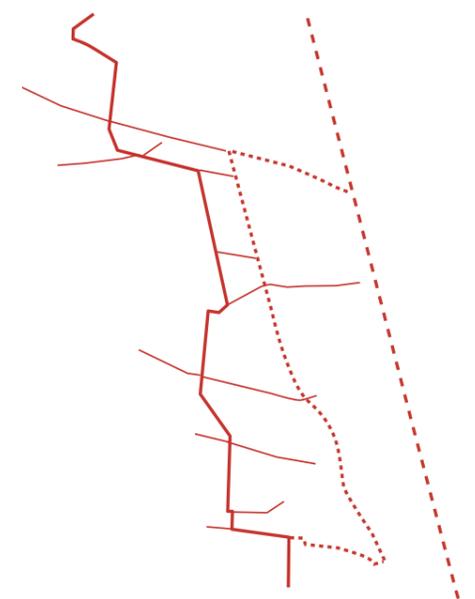
- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

Existant

- Ecoles
- Bâtiment public
- Parc public / Zone de verdure
- Espace public
- Vieux centre
- Alignement majeur
- Falaise

Projet

- Espace public majeur
- Espace public
- Parc projeté
- Restructuration urbaine / Extension urbaine
- Extension zone d'activité
- Renforcement des bvd plantés structurants
- Passerelle projetée
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Lignes CEVA + Tram / Arrêt tram et train
- Ligne CEVA souterrain
- Ligne tram horizon 2020



Le tracé

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)

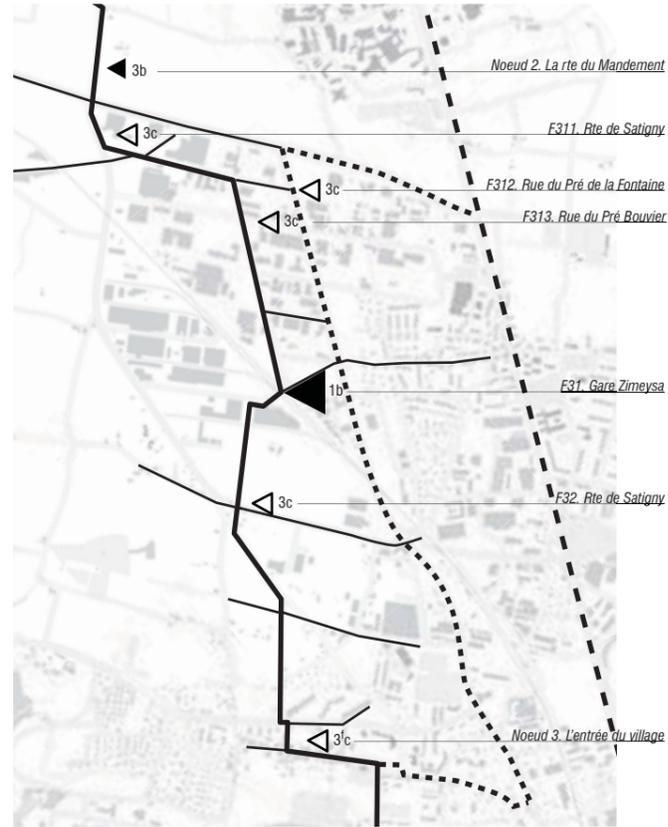
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
Un axe de restructuration
Variante A
Rue du village



Les fonctions

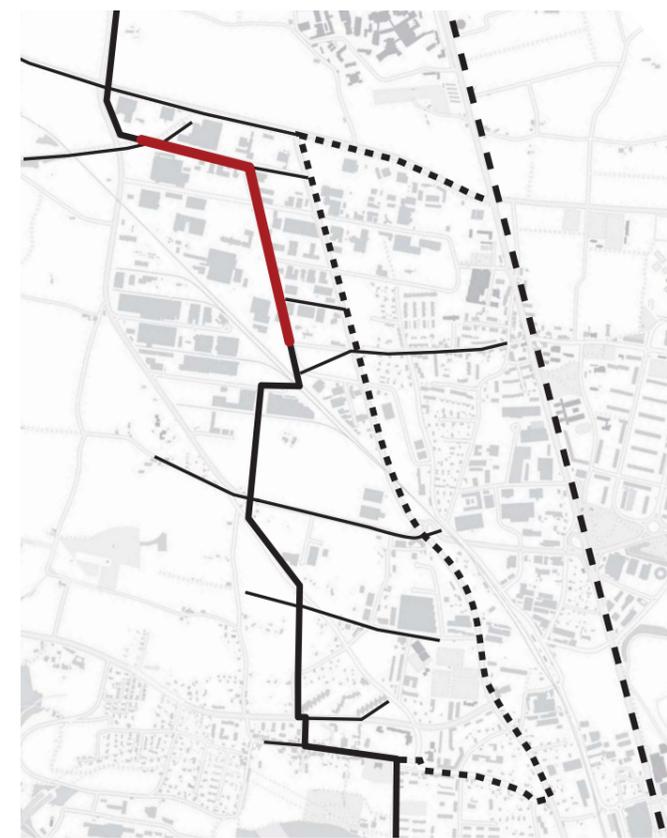
- Existant**
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo
- A créer**
- ⋯ vélo + piéton
 - ⋯ piéton
 - ⋯ vélo

Synthèse trafic



Les franchissements

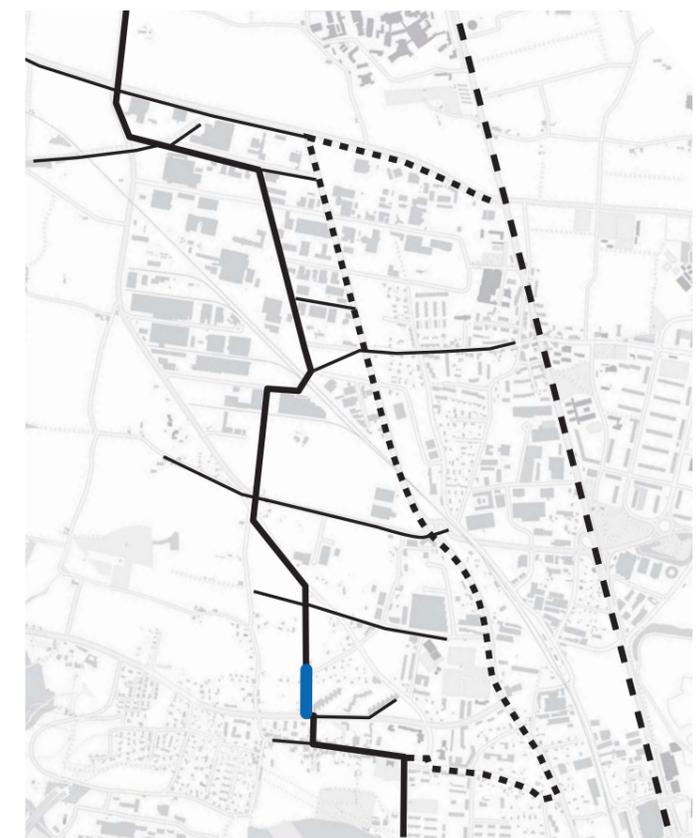
- | Typologie de franchissement | Situation |
|-----------------------------|----------------|
| | Urgente (a) |
| | Singulière (b) |
| | Type (c) |



Suppression du stationnement TI :

- 1 à 10 places
- 11 à 20 places
- 21 à 30 places

Bilan stationnement
-143 places TI



Modification du régime de circulation :

- ⋯ zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

Variante A

Rue du village

Echelles prises en compte

Par la rue du Pré de la Fontaine:

- Micro-séquences à l'échelle locale

L'axe central:

- Articulation entre l'échelle locale (identité de plusieurs secteurs de Zimoga) et l'échelle interquartier (de part et d'autre de la voie ferrée : l'axe structurant Grenet / Mouille-Galland joue ici le même rôle dans Zimoga que l'axe Bergère dans Zimeysa 1)

Avantages

Par la rue du Pré de la Fontaine:

- Une entrée indirecte et nature dans les ZI

L'axe central:

- Cohérence la plus grande du point de vue fonctionnel, social et symbolique à la fois : distribution centrale et accessibilité égale, concentration progressive dans le temps, des services aux entreprises et aménités de proximité, aménagement unitaire et narrativité du cheminement entre trois secteurs différenciés (Grenet, Zimoga 1, Zimoga 2)

Inconvénients

Par la rue du Pré de la Fontaine:

- Relation de dépendance avec la variante correspondante en S2
- Nécessité de traiter 4 franchissements dont un rond-point complexe
- Une entrée moins directe dans le territoire de Zimeysa

L'axe central:

- Relation de dépendance avec la variante correspondante en S4
- Difficulté de négociation rapide sur le secteur gare (passage souterrain, servitude le long des voies ferrées)

Les franchissements

Typologie de franchissement	Situation
Franchissement type 1	Urgente (a)
Franchissement type 2	Singulière (b)
Franchissement type 3	Type (c)

Degré de priorité

- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

Légende

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Bâtiment public
- Espace public projeté

Noeud 2. La route du Mandement

S 31.
Zimeysa

S 32.
Traversée industrielle

S 33.
Traversée de la Zimoga

Noeud 3. L'entrée du village



◀ 3 b Noeud 2. La rte du mandement

◁ 3 c F311. Rte de Satigny

◁ 3 c F312. Rue du Pré de la Fontaine

◁ 3 c F313. Rue du Pré Bouvier

◀ 1 b F31. Gare Zimeysa

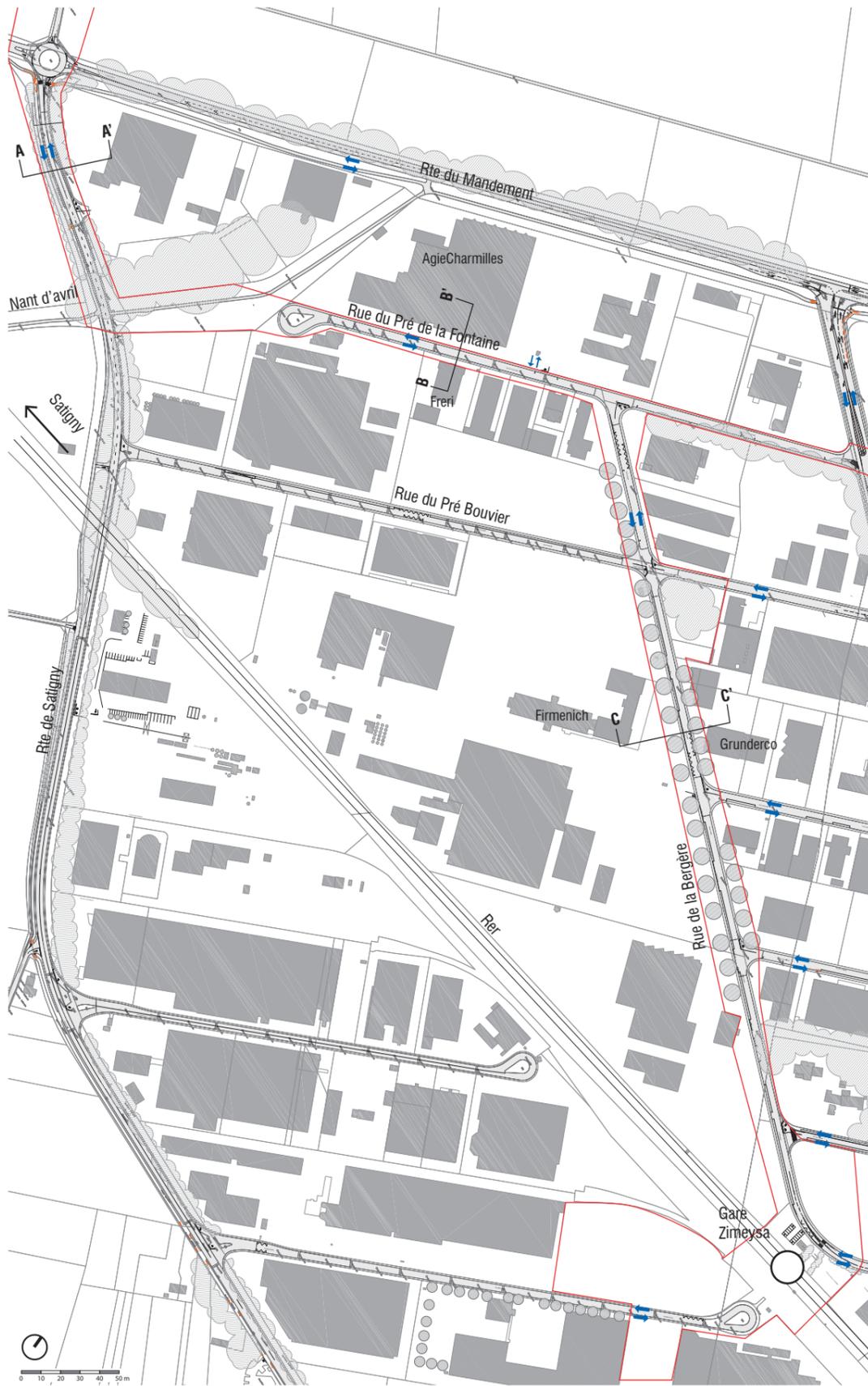
◁ 3 c F32. Rte de Satigny

◁ 3^f c Noeud 3. L'entrée du village

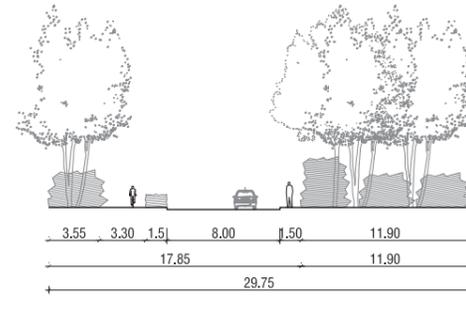
Plan de situation

Franchissements

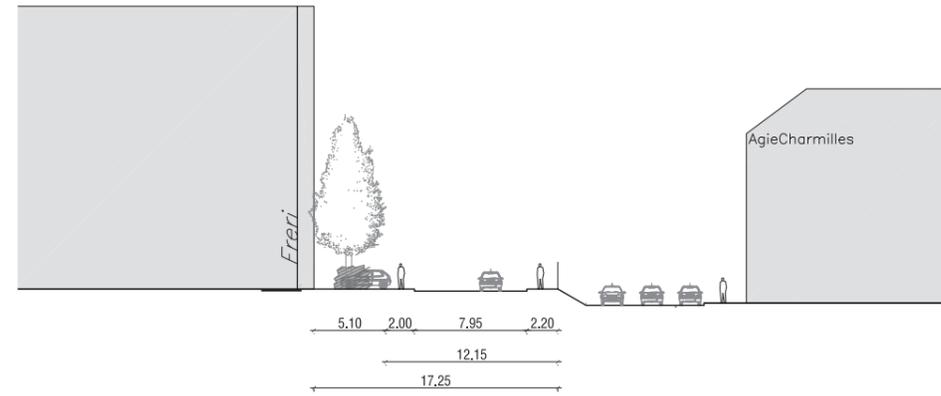
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
S31A. Zimeysa



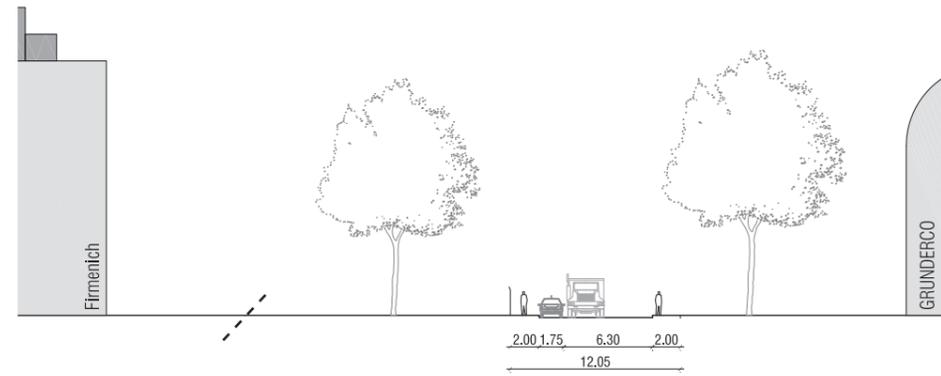
Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Rte de Satigny



Coupe BB' 1/500
Rue du Pré de la Fontaine



Coupe CC' 1/500
Rue de la Bergère



Le long du Nant d'Avril



Rue du Pré de la Fontaine



Rue de la Bergère

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation
 - Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP, Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
- (c) plan foncier de la Ville de Genève

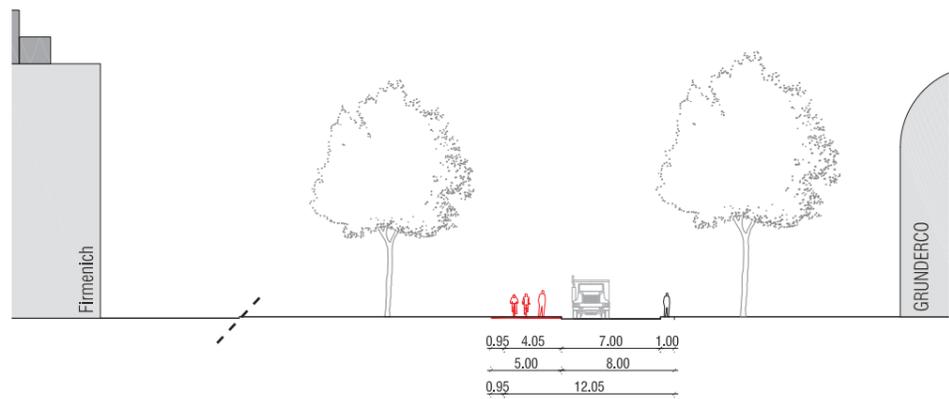
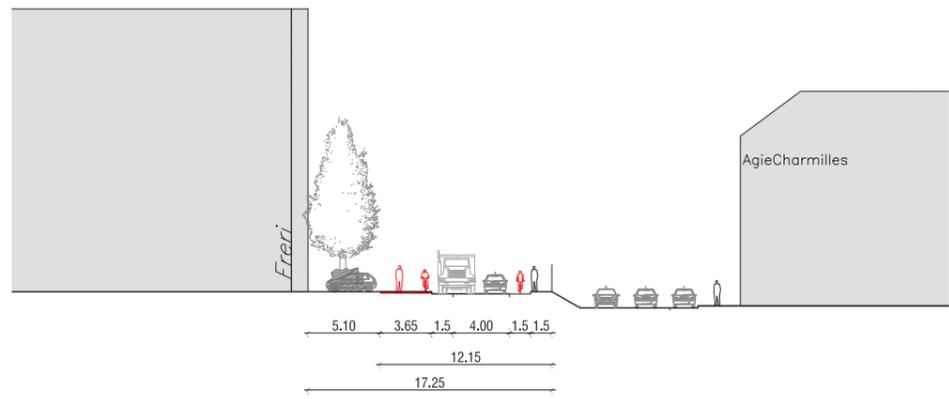
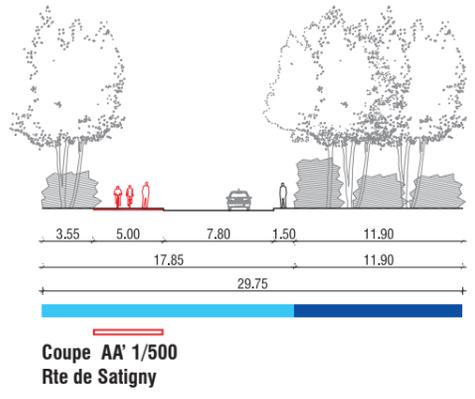
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

S31A. Zimeysa



Principes d'aménagement

- ◀ 3 b
Noeud 2. La rte du Mandement
- ◀ 3 c
F311. Rte de Satigny
- ◀ 3 c
F312. Rue du Pré de la Fontaine
- ◀ 3 c
F313. Rue du Pré Bouvier
- ◀ 1 b
F31. Gare Zimeysa



Parti

Faire de la rue de la Bergère l'axe emblématique de la Zone Industrielle de Meyrin-Satigny : entre l'axe ferroviaire (CEVA CFF) et l'axe automobile (rte du Nant d'Avril) un axe de mobilité douce, d'espaces publics, de services aux entreprises et de transports publics qui mène du Nant d'Avril à la gare de Zimeysa. Dans la variante A, le raccord se fait, au sud-ouest, par la route de Satigny, le Nant d'avril et la rue du Pré de la Fontaine (S311A)

Contraintes. Création du raccord entre le nant d'avril et la route du Pré de la Fontaine, traitement de 4 franchissements en respectant la fonctionnalité des voiries existantes (routes du Mandement, de Satigny, du Pré de la Fontaine, du Pré Bouvier)

Enjeux ou potentiels

Enjeux. S311A. Jouer le contraste entre un cheminement nature (avec peut-être une stratégie de renaturation du Nant d'Avril, en lien ou non avec le programme Ecofolie Pépinière du Mandement) et la rue en impasse de desserte industrielle : élargir et officialiser le passage sauvage existant entre les deux mondes (20 m de chemin à réaliser).

Potentiels. S312. Inventer un mode de relation et/ou de partenariat Public / privé pour imaginer, examiner ou réaliser progressivement des programmes de transformation de l'axe principal : possibilité de redoublement des effets de végétalisation entre espaces publics et espaces privés (négociation d'une servitude de 3 à 5 m le long des lignes d'arbres marquant les limites de propriété sur la rue), préemption et programmation de dents creuses en attente d'urbanisation, traitement des abords de la gare de Zimeysa, ...

Trafic

Caractéristiques. La traversée de la rte du Mandement (réseau primaire) devra comprendre une bande cyclable et une bande piétonne. L'espace disponible sur le domaine public cantonal devrait permettre d'aménager cette traversée sans péjorer la circulation dans le giratoire, dont la proximité nécessitera une étude spécifique (3b). Le gabarit de la rte de Satigny (réseau primaire) est suffisant pour faire passer la VVA en bordure de la chaussée sur l'espace piéton cyclable existant. De même la traversée de la route de Satigny devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne (3c).

Le gabarit de la rue du Pré de la Fontaine (réseau de quartier) ne permet par contre pas l'aménagement de la VVA sans modification de la voirie (la circulation bidirectionnelle poids lourds nécessite une largeur minimum de chaussée de 7m selon la norme en vigueur). L'opportunité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le trottoir nord devra être discutée. Dans le cas où les négociations n'aboutiraient pas, l'aménagement d'une bande cyclable pourra être envisagée mais nécessitera la suppression de 51 places de stationnement situées sur le côté Nord de la chaussée. Dans les deux cas, la traversée de la rue du Pré de la Fontaine devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne (3c).

<p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> — Périmètre de pertinence — Tracé voie verte (gabarit 5m) — Variante voie verte — Stationnement à supprimer / modifier ↕ Sens de circulation — Traversée à aménager / réaménager — Implantation de la Voie verte 	<p>Franchissement</p> <ul style="list-style-type: none"> ◁ Type 1 ◁ Type 2 ◁ Type 3 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Urgente (a) ▲ Singulière (b) ◁ Type (c)
<ul style="list-style-type: none"> — Ville de Genève — DP Communal — DP, Cantonal — Etat de Genève, Privé — Etat de Genève COP, Privé — FTI, Privé — Privé — Dépendance — Hôpital, Privé — Commune, Privé — CAP, Privé <p><small>(cf plan foncier de la Ville de Genève)</small></p>		

Trafic

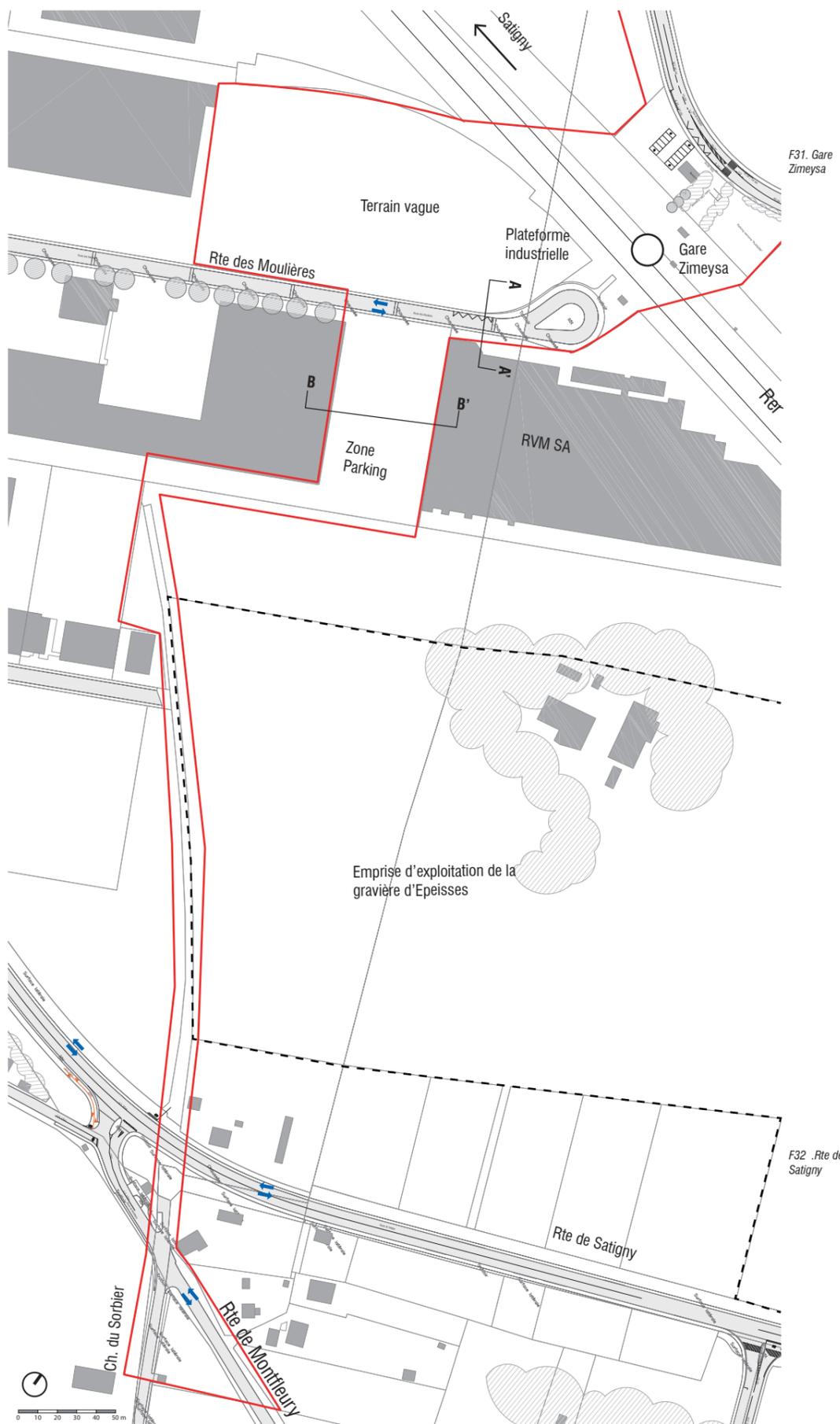
De même, le gabarit de la rue de la Bergère (réseau de quartier) ne permet pas l'aménagement de la VVA sans modification de la voirie (ibid. largeur minimale 7m pour circulation bidirectionnelle poids lourds et bus). D'où opportunité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le sud de la route ou, en cas d'échec, aménagement d'une bande cyclable nécessitant la suppression des 92 places de stationnement situées sur le côté sud de la chaussée. Dans les deux cas, la traversée de la rue du Pré Bouvier devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne (3c).

RECOMMANDATIONS.

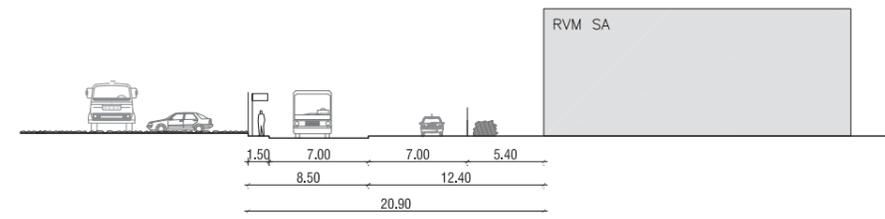
L'aménagement de la VVA sur la route de Satigny n'engendre aucun impact sur la circulation, néanmoins la traversée de la route du Mandement devra faire l'objet d'une étude spécifique afin que la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes soient garantis, notamment au niveau du giratoire. Par ailleurs, dans le cas des rues du Pré de la Fontaine et de la Bergère où le gabarit de la voirie est insuffisant, la possibilité d'aménager une bande cyclable devra être confrontée à la nécessité de supprimer de nombreuses places de stationnement. Dans ce cadre la problématique des flux bidirectionnels devra être étudiée.

A coordonner avec l'étude en cours sur le Plan Directeur de la Zimeysa

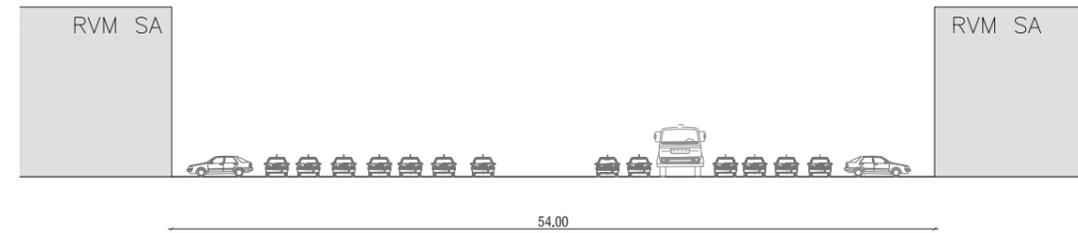
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
S32A. Traversée industrielle



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Route des Moulières



Coupe BB' 1/500
RVM SA



Route des Moulières



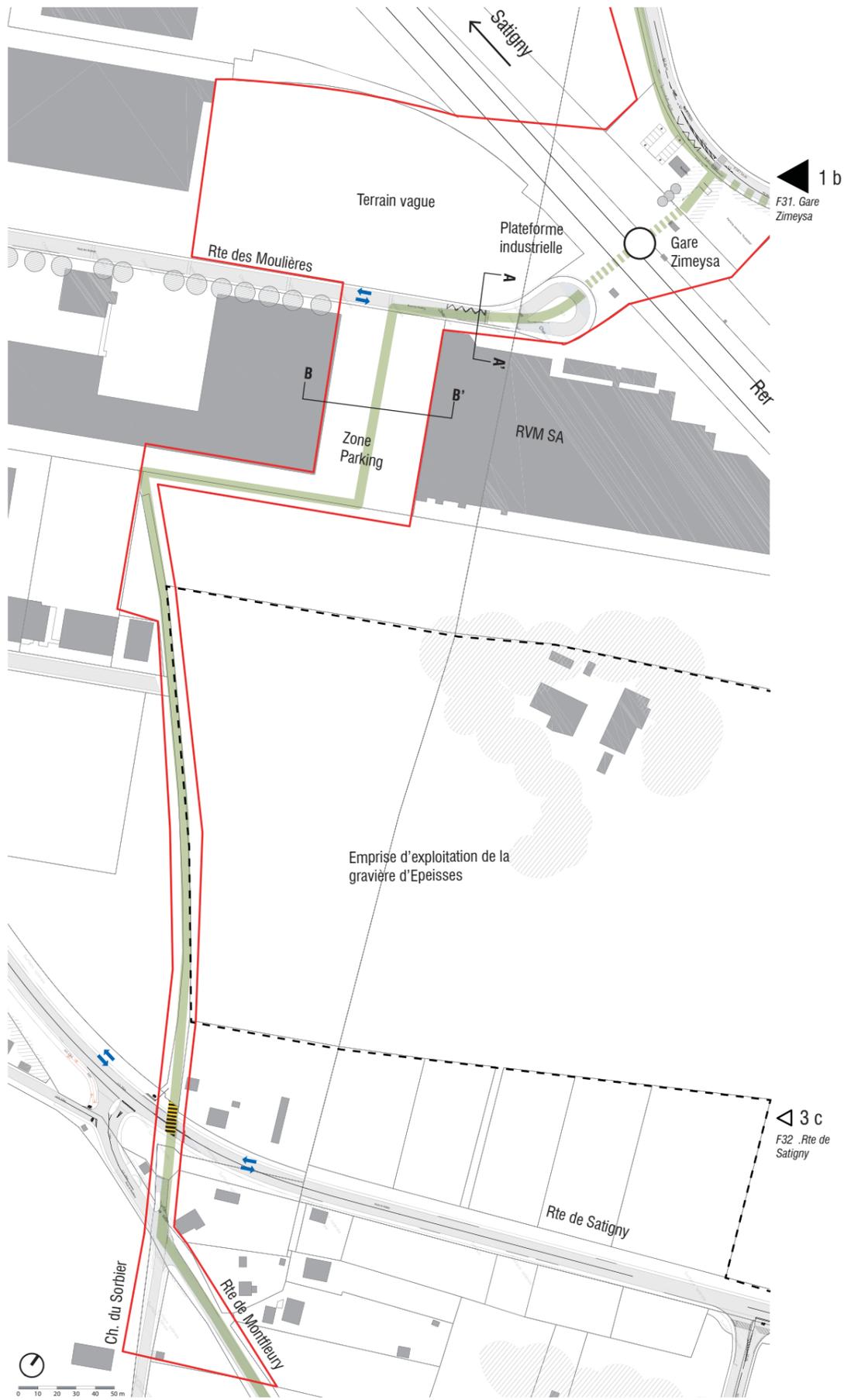
Passage sous voie gare Zimeysa



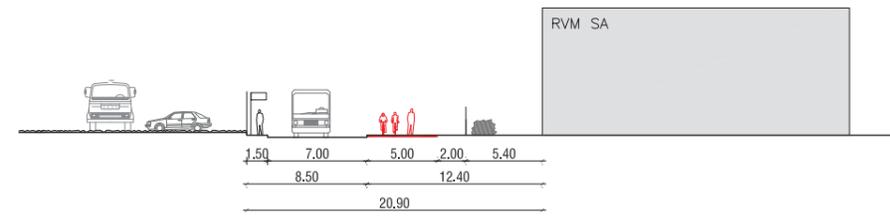
Plateforme industrielle

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation
 - Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
- (cf plan foncier de la Ville de Genève)

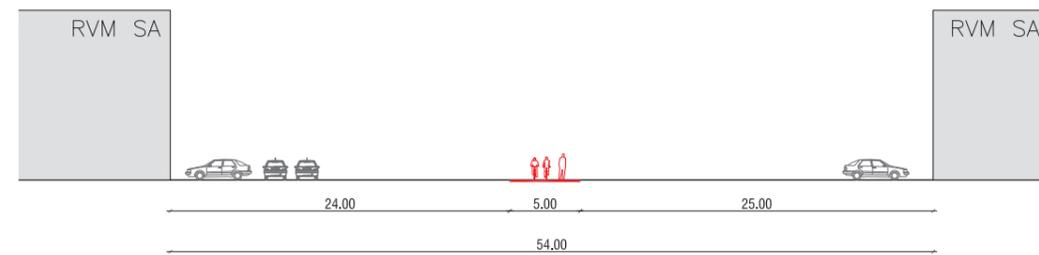
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S32A. Traversée industrielle



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Route des Moulières



Coupe BB' 1/500
RVM SA

Parti

Variante consistant à utiliser le passage souterrain de la gare de Zimeysa pour franchir les voies ferrées et relier la route de Satigny au niveau de la fourche avec la route de Montfleury (laquelle mènera directement au nouveau centre commercial de Vernier – S33B).

Contraintes. Le passage sous-voies très glauque et étroit de la gare. Une négociation conditionnelle avec RVM SA (et Toyota ?) d'une servitude de passage sur parking privé actuel

Enjeux et potentiels.

Enjeu. Transformation de la halte de Zimeysa en une véritable gare, utilisable par un grand nombre d'employés, de part et d'autre des voies ferrées, pour parvenir à financer la reprise d'un passage souterrain ou aérien de qualité.

Potentiels. Ce tracé, moins direct que celui de la variante A, occupe une position plus excentrée au sud-ouest par rapport aux développements programmés de Zimeysa 2.

Trafic

Caractéristiques.

Comme pour la variante A, le gabarit du passage sous-voie de la gare Zimeysa (3m) ne permet pas l'aménagement de la VVA dans ses dimensions de base (5m). Négociation possible que dans le cadre d'une opération de requalification de la gare Zimeysa. Ensuite :

- Le gabarit de la route des Moulières ne permet pas l'aménagement de la VVA (7m pour circulation bidirectionnelle poids lourds et bus). Nécessité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le Nord de la route ou, en cas d'échec, maintien des trottoirs existants et aménagement d'une bande cyclable
- Un nouveau tronçon est à créer entre la rte des Moulières et la rte de Satigny. Nécessite négociation d'une servitude de passage et requalification d'une zone de parking située sur parcelle privée (n° 10276)
- Une traversée de la route de Satigny (réseau primaire) est à créer avec une bande piétonne et une bande cyclable (3c).
- L'accès au site propre piéton prévu par le Plan Directeur de la Zimoga sur la route de Montfleury devra également être aménagé.

RECOMMANDATIONS.

Les diverses contraintes de gabarit liées à ce secteur ne permettent pas l'aménagement de la VVA dans ses dimensions de base (5m). La faisabilité de cette variante est conditionnée par la négociation de la servitude initiale (parcelle 10276). Les alternatives en termes d'aménagement et de négociations foncières devront être discutées dans l'objectif de garantir la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Dans le cas d'aménagements avec bande cyclable, la problématique des flux bidirectionnels devra être étudiée.

A coordonner avec l'exploitation de la gravière d'Epeisses

Légende

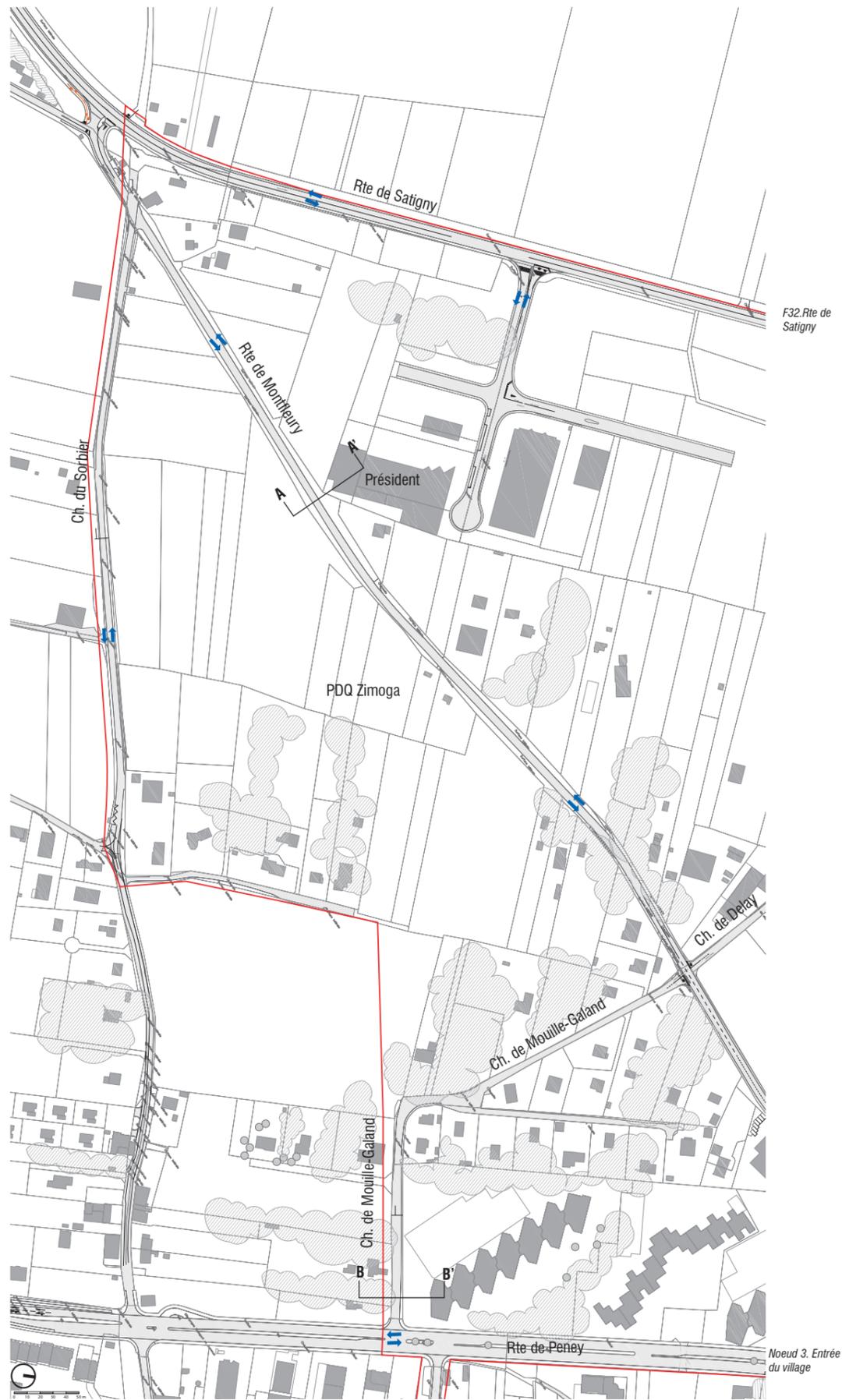
- Périmètre de pertinence
- Tracé voie verte (gabarit 5m)
- Variante voie verte
- Stationnement à supprimer / modifier
- ↕ Sens de circulation
- Traversée à aménager / réaménager
- Implantation de la Voie verte

Franchissement

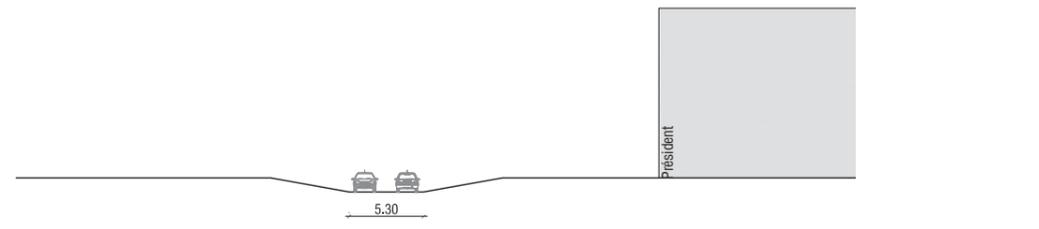
- ◁ Type 1
- ◁ Type 2
- ◁ Type 3
- ◁ Urgente (a)
- ◁ Singulière (b)
- ◁ Type (c)

- Ville de Genève
- DP Communal
- DP, Cantonal
- Etat de Genève, Privé
- Etat de Genève COP, Privé
- FTI, Privé
- Privé
- Dépendance
- Hôpital, Privé
- Commune, Privé
- CAP, Privé

(cf plan foncier de la Ville de Genève)



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Rte de Montfleury



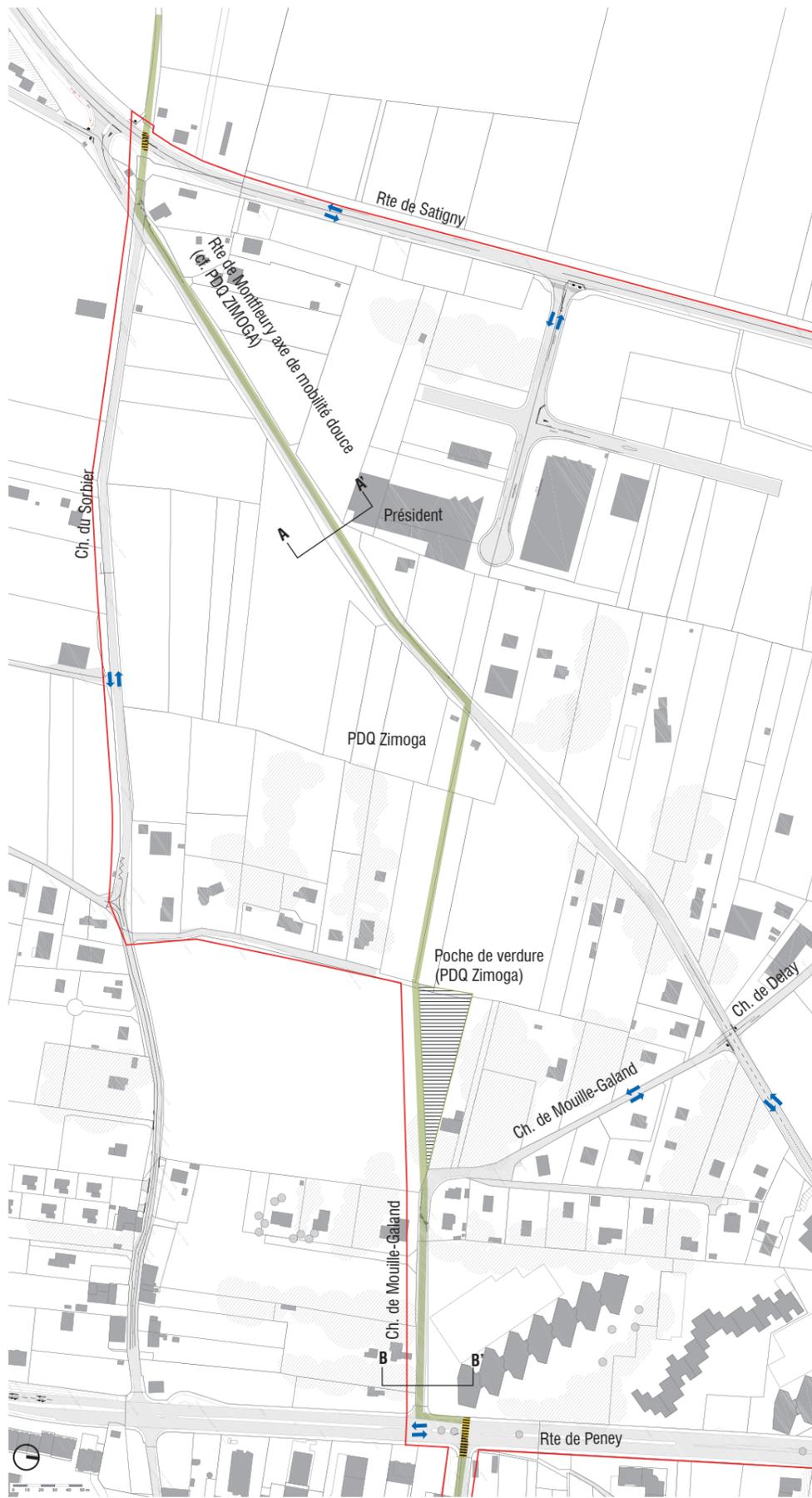
Coupe BB' 1/500
Ch. de Mouille Galand



Chemin de Mouille Galand

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation
 - Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
- (cf plan foncier de la Ville de Genève)

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S33A. Zimoga

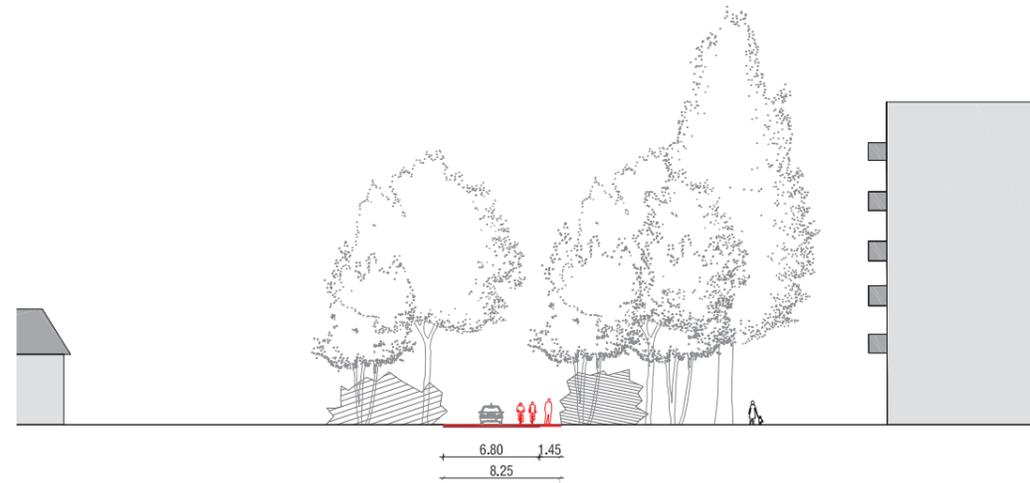
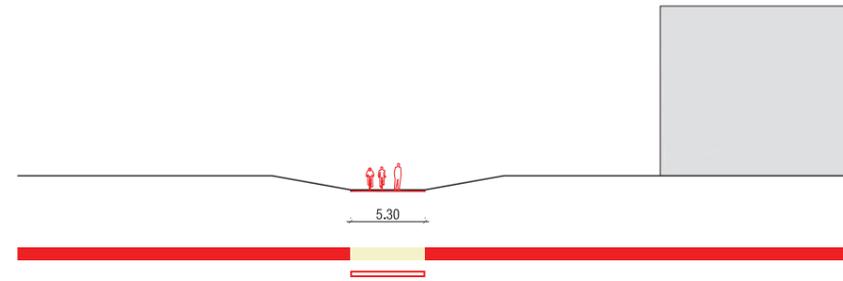


3 c
F32 Rte de Satigny

3' c
Noeud 3. Entrée du village

Coupe AA' 1/500
Rte de Montfleury
Axe de mobilité douce (cf. PDQ Zimoga)

Coupe BB' 1/500
Ch. de Mouille Galand



Parti

Variante prolongeant la S32A et consistant à relier la route de Montfleury à l'entrée dans le village de Vernier en implantant la VVA le long de la Rte de Montfleury (axe de mobilité douce prévu dans le PDQ de la Zimoga) jusqu'à l'amorce du chemin de Mouille-Galand, situé sur le même axe.

Contraintes. Servitude de passage sur parcelle privée.

Enjeux ou potentiels.

Potentiels. Ce tracé, favorise l'utilisation de la rte de Montfleury prévu comme axe de mobilité douce dans le PDQ de la Zimoga.

Trafic

Caractéristiques.

Le Plan Directeur de la Zimoga préconise l'aménagement d'un site propre piéton et cyclable d'une largeur de 5m sur la route de Montfleury (actuellement réseau secondaire) entre le carrefour avec la rte de Satigny et les chemins Delay et Mouille-Galand. Sur ce tronçon, l'option validée correspond donc à l'emprise de la VVA. L'aménagement du tronçon entre la route de Montfleury devra correspondre à la charte de la VVA.

Le gabarit du chemin Mouille-Galand ne permet pas l'aménagement de la VVA dans ses dimensions de base (5m). Dans ce cadre, deux alternatives pourront être envisagées : la modification du régime de circulation de la rue en zone de rencontre ou l'aménagement d'une bande cyclable sur la chaussée.

Commentaires. On observe du stationnement illicite sur le chemin Mouille-Galand.

RECOMMANDATION.

Compte tenu des aménagements prévus dans le Plan Directeur de la Zimoga sur le tronçon situé à l'Est, la VVA n'engendre aucun impact sensible sur le trafic dans ce secteur. La continuité et la lisibilité de la VVA devront être appréciées à partir du tronçon Sud du chemin de Mouille Galland.

A coordonner avec le Plan Directeur de la Zimoga.

Légende

- Périmètre de pertinence
- Tracé voie verte (gabarit 5m)
- Variante voie verte
- Stationnement à supprimer / modifier
- ↕ Sens de circulation
- Traversée à aménager / réaménager
- Implantation de la Voie verte

- Ville de Genève
- DP Communal
- DP, Cantonal
- Etat de Genève, Privé
- Etat de Genève COP, Privé
- FTI, Privé
- Privé
- Dépendance
- Hôpital, Privé
- Commune, Privé
- CAP, Privé

(cf. plan foncier de la Ville de Genève)

Franchissement

- ◁ Type 1
- ◁ Type 2
- ◁ Type 3
- ◁ Urgente (a)
- ◁ Singulière (b)
- ◁ Type (c)

Principes d'aménagement

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

Variante B

Chemin des écoliers

Echelles prises en compte

- Par la route du Nant d'Avril (S311B)
- Lien programmatique avec l'échelle internationale : présence du Cicr (nouveau bâtiment en chantier) et lien avec le Cern (S22)
- Le détour par Montfleury :
- Echelle locale dominante : donne une échelle semblable au secteur de Zimoga, et à celui de Zimeysa 2

Avantages

- Par la route du Nant d'Avril (S311B):
- Une entrée directe dans le territoire des ZI
 - Un espace public et une écofolie avec acteurs locaux CICR (Comité International de la Croix Rouge) / CERN / horlogerie
- Le détour par Montfleury :
- Traversée diagonale et bonne distribution par rapport au territoire de Zimoga
 - Valeur symbolique moins forte

Inconvénients

- Par la route du Nant d'Avril (S311B):
- Lien de dépendance avec la variante correspondante en S2.
 - Nécessité de traiter 3 franchissements
- Le détour par Montfleury :
- Lien de dépendance avec la variante correspondante en S4.
 - Difficulté de négociation rapide sur le secteur gare (passage souterrain, servitude sur le parking privé)
 - Position décentrée vers le sud-ouest par rapport aux développements de Zimeysa 2
 - Valeur sociale et symbolique moins forte

Remarques

Pour la séquence S32B. Traversée industrielle, cf. S 32A

Les franchissements

Typologie de franchissement	Situation
Franchissement type 1	Urgente (a)
Franchissement type 2	Singulière (b)
Franchissement type 3	Type (c)

Degré de priorité

- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

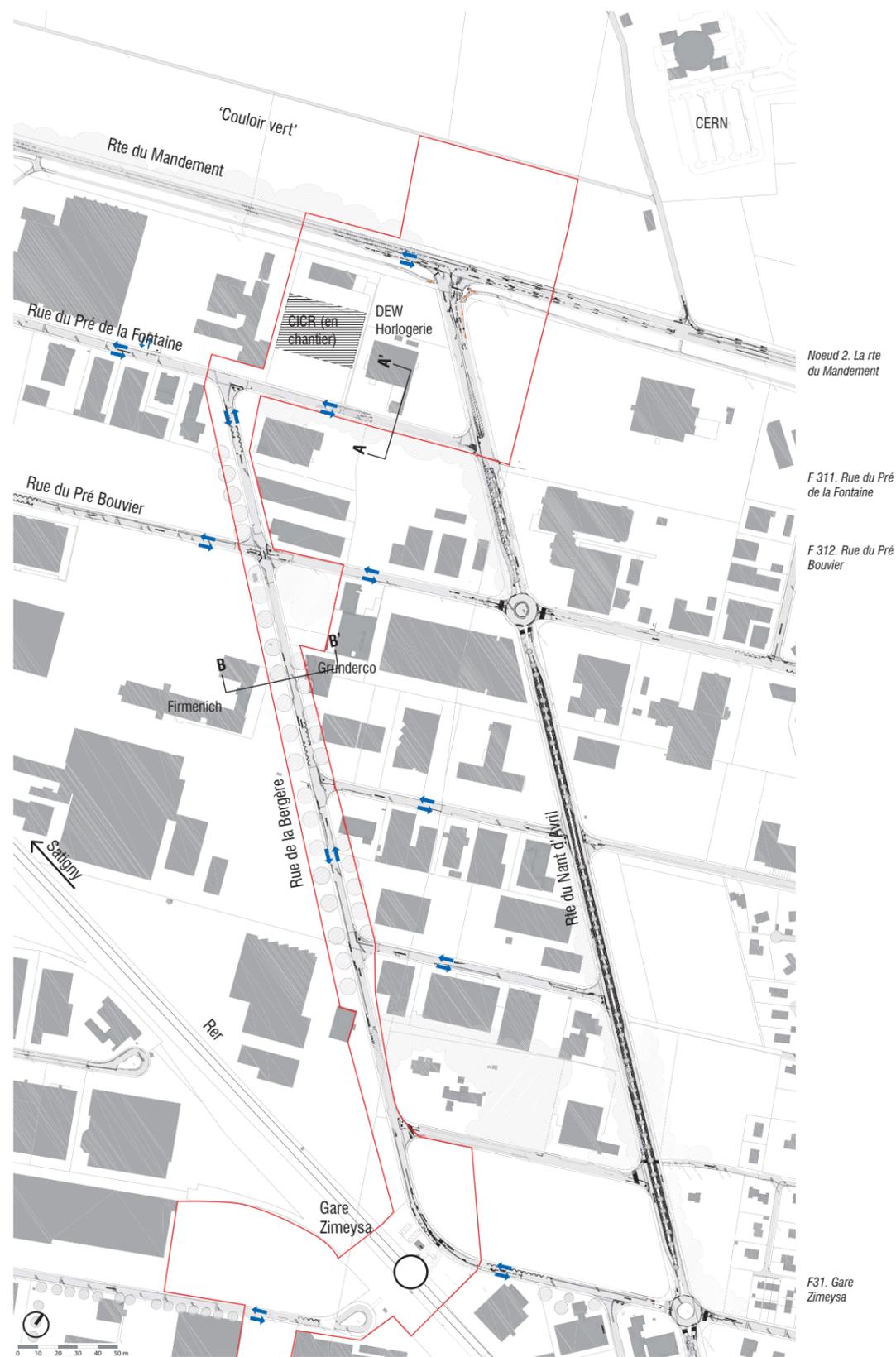
Légende

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Bâtiment public
- Espace public projeté

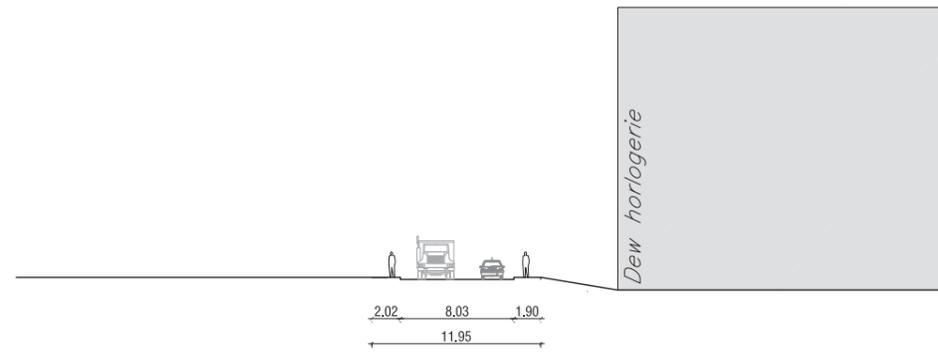


Plan de situation

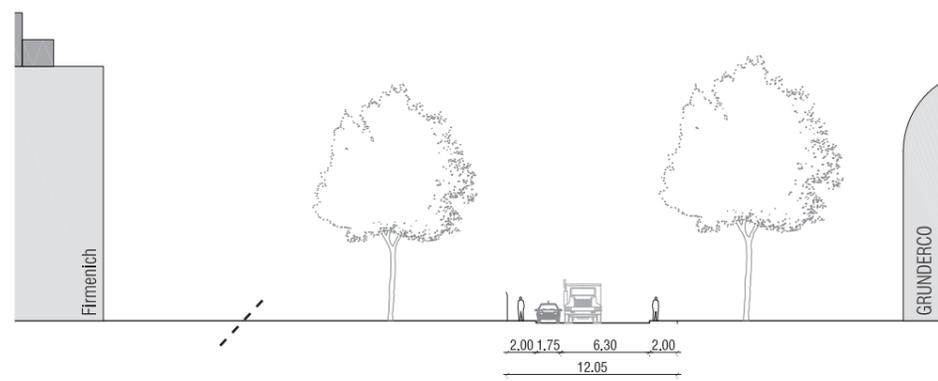
Franchissements



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Rue du Pré de la Fontaine



Coupe BB' 1/500
Rue de la Bergère



Rte du Mandement



Rte du Nant d'Avril



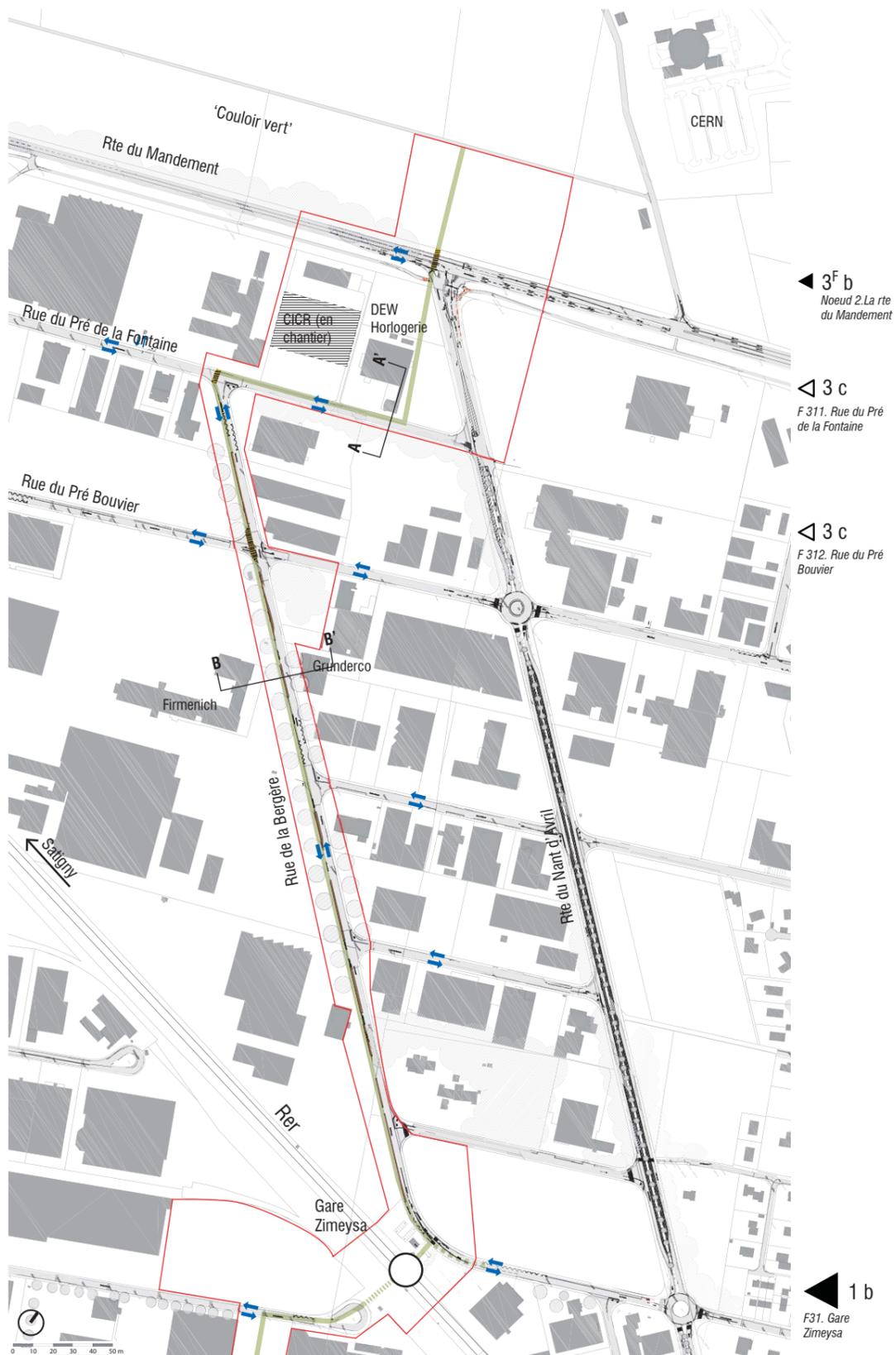
Entreprise DEW Horlogerie

Légende

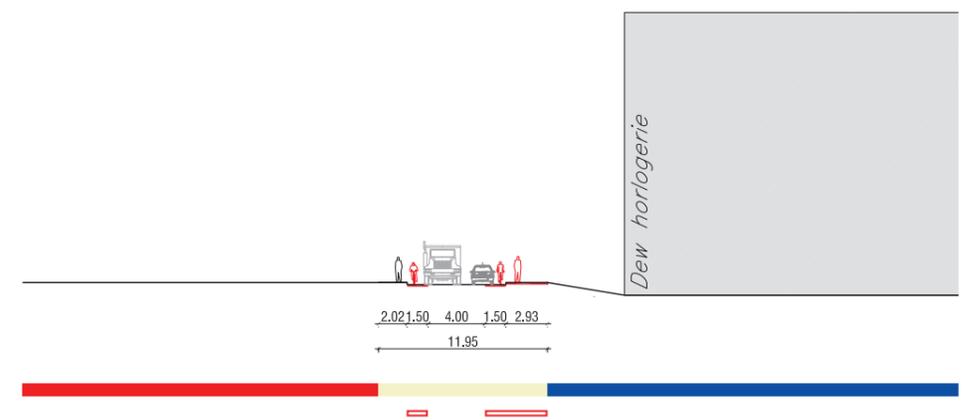
- Périmètre de pertinence
- ⇄ Sens de circulation
- Ville de Genève
- DP Communal
- DP Cantonal
- Etat de Genève, Privé
- Etat de Genève COP, Privé
- FTI, Privé
- Privé
- Dépendance
- Hôpital, Privé
- Commune, Privé

(cf plan foncier de la Ville de Genève)

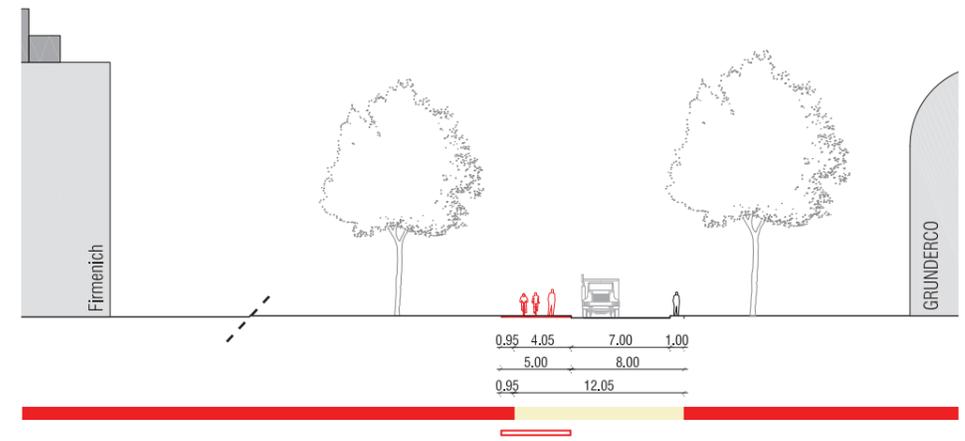
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S31B. Zimeysa



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Rue du Pré de la Fontaine



Coupe BB' 1/500
Rue de la Bergère

Parti

Faire de la rue de la Bergère l'axe emblématique de la Zone Industrielle de Meyrin-Satigny : entre l'axe ferroviaire (Ligne de la Plaine CFF) et l'axe automobile (rte du Nant d'Avril), créer un axe de mobilité douce, d'espaces publics, de services aux entreprises et de transports publics qui mène du Nant d'Avril à la gare de Zimeysa.

Dans la variante B, le raccord se fait, au nord-est, par la route du Nant d'Avril et l'autre côté de la rue du Pré de la Fontaine (S311B).

Contraintes. Traitement de 3 franchissements en respectant la fonctionnalité des voiries existantes (routes du Mandement, du Pré de la Fontaine, du Pré Bouvier)

Enjeux ou potentiels
Enjeux. S311B. Programme Ecofolie / espace public de franchissement de la route du Mandement, négociation potentielle avec CICR (nouveau bâtiment en chantier) ou entreprise Horlogerie

Potentiels. S312. Inventer un mode de relation et/ou de partenariat Public / privé pour imaginer, examiner ou réaliser progressivement des programmes de transformation de l'axe principal : possibilité de redoublement des effets de végétalisation entre espaces publics et espaces privés (négociation d'une servitude de 3 à 5 m le long des lignes d'arbres marquant les limites de propriété sur la rue), préemption et programmation de dents creuses en attente d'urbanisation, traitement des abords de la gare de Zimeysa, ...

Trafic

Caractéristiques.
311B. Le carrefour route du Mandement / route du Nant d'Avril, déjà régulé par un feu, devra être complété par une traversée comprenant une bande piétonne et une bande cyclable. Cet ajout nécessitera une étude de régulation spécifique (3^b).

Le gabarit de la rue du Pré de la Fontaine (réseau de quartier) ne permet pas l'aménagement de la VVA sans modification de la voirie (la circulation bidirectionnelle poids lourds nécessite une largeur minimum de chaussée de 7m selon la norme en vigueur). D'où opportunité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le trottoir nord ou, en cas d'échec, aménagement d'une bande cyclable nécessitant la suppression d'une vingtaine de places de stationnement situées sur le côté nord de la chaussée. Dans les deux cas, la traversée de la rue du Pré de la Fontaine devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne (3c).

Légende		Franchissement	
	Périmètre de pertinence		Type 1
	Tracé voie verte (gabarit 5m)		Type 2
	Variante voie verte		Type 3
	Stationnement à supprimer / modifier		Urgente (a)
	Sens de circulation		Singulière (b)
	Traversée à aménager / réaménager		Type (c)
	Implantation de la Voie verte		
	Ville de Genève		
	DP Communal		
	DP, Cantonal		
	Etat de Genève, Privé		
	Etat de Genève COP, Privé		
	FTI, Privé		
	Privé		
	Dépendance		
	Hôpital, Privé		
	Commune, Privé		
	CAP, Privé		

(cf plan foncier de la Ville de Genève)

Trafic

312. De même, le gabarit de la rue de la Bergère (réseau de quartier) ne permet pas l'aménagement de la VVA sans modification de la voirie (ibid. largeur minimale 7m pour circulation bidirectionnelle poids lourds et bus). D'où opportunité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le sud de la route ou, en cas d'échec, aménagement d'une bande cyclable nécessitant la suppression des 92 places de stationnement situées sur le côté sud de la chaussée. Dans les deux cas, la traversée de la rue du Pré Bouvier devra comprendre à la fois une bande cyclable et une bande piétonne (3c).

RECOMMANDATIONS.

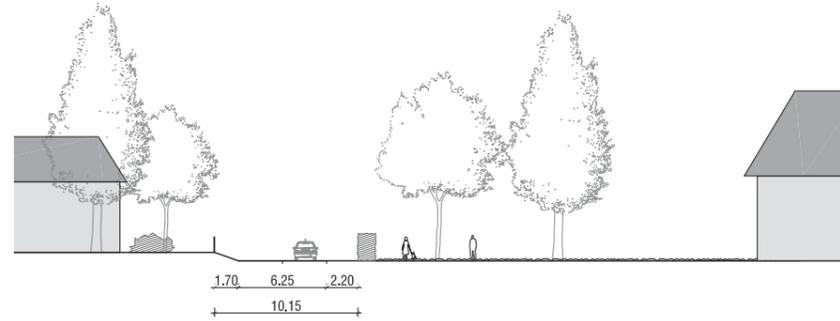
L'aménagement de la VVA dans ce tracé en baïonnette n'engendre aucun impact sur la circulation, néanmoins la traversée de la route du Mandement devra faire l'objet d'une étude spécifique, éventuellement couplée avec un programme d'écofolie (CICR). Par ailleurs, dans le cas des rues du Pré de la Fontaine et de la Bergère où le gabarit de la voirie est insuffisant, la possibilité d'aménager une bande cyclable devra être confrontée à la nécessité de supprimer de nombreuses places de stationnement. Dans ce cadre la problématique des flux bidirectionnels devra être étudiée.

A coordonner avec l'étude en cours sur le Plan Directeur de la Zimeysa

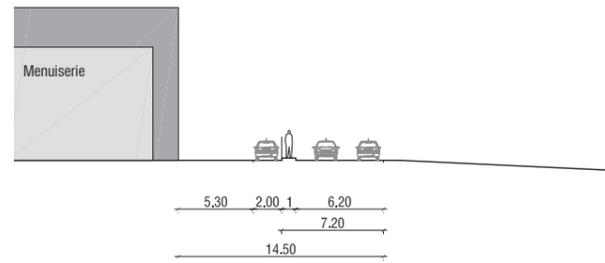


Emprise dans l'existant

F32 .Rte de Satigny



Coupe AA' 1/500
Rte de Montfleury



Coupe BB' 1/500
Rte de Montfleury



Route de Montfleury

Légende

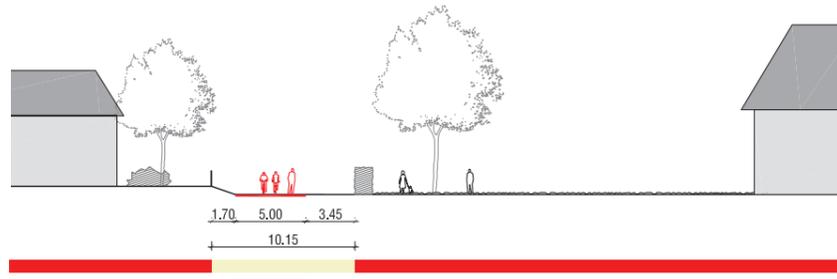
- Périmètre de pertinence
- ⇄ Sens de circulation
- Ville de Genève
- DP Communal
- DP, Cantonal
- Etat de Genève, Privé
- Etat de Genève COP, Privé
- FTI, Privé
- Privé
- Dépendance
- Hôpital, Privé
- Commune, Privé

(cf plan foncier de la Ville de Genève)

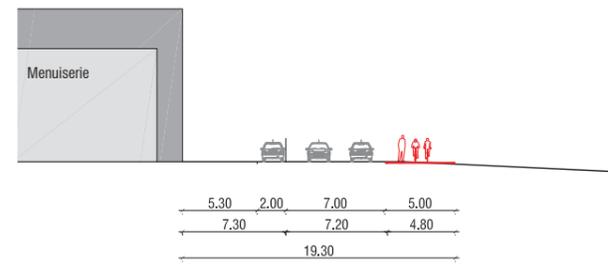
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S33B. Zimoga



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Rte de Montfleury
Axe de mobilité douce (cf. PDQ Zimoga)



Coupe BB' 1/500
Rte de Montfleury

Parti

Variante prolongeant la S32B et consistant à relier la route de Satigny au nouveau centre culturel de Vernier en implantant la VVA le long de la route de Montfleury.

Contraintes. Servitude de passage sur parcelle privée

Enjeux et potentiels.

Enjeu.

Potentiels. Ce tracé favorise l'utilisation de la rte de Montfleury prévu comme axe de mobilité douce dans le PDQ de la Zimoga.

Trafic

Caractéristiques.

Le Plan Directeur de la Zimoga préconise l'aménagement d'un site propre piéton et cyclable d'une largeur de 5m sur la route de Montfleury (actuellement réseau secondaire) entre le carrefour avec la rte de Satigny et les chemins Delay et Mouille-Galand. Sur ce tronçon, l'option validée correspond donc à l'emprise de la VVA. Pour le tronçon suivant, de la route de Montfleury jusqu'à la route de Peney, le gabarit disponible n'est plus suffisant, de sorte que le Plan Directeur de la Zimoga prévoit l'aménagement d'une voie de desserte complémentaire réservée aux mobilités douces et aux TP (tronçon ouest). La circulation bidirectionnelle TC qui caractérise l'axe de Montfleury nécessite une largeur minimum de chaussée de 7m selon la norme en vigueur. D'où la nécessité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées et publiques qui bordent le Nord de la voirie ou, en cas d'échec, l'aménagement d'une bande cyclable.

RECOMMANDATION.

Compte tenu des aménagements prévus dans le Plan Directeur de la Zimoga, la VVA n'engendre aucun impact sensible sur le trafic dans ce secteur. Néanmoins, la requalification du tronçon Est de la route de Montfleury (à partir du carrefour avec les chemins Delay et Mouille-Galand) devra être discutée, afin que la continuité et la lisibilité du tracé soit garantie. Dans le cadre de l'aménagement d'une bande cyclable, la problématique des flux bidirectionnels devra être étudiée.

A coordonner avec le Plan Directeur de la Zimoga.

Légende

- Périmètre de pertinence
- Tracé voie verte (gabarit 5m)
- Variante voie verte
- Stationnement à supprimer / modifier
- ↕ Sens de circulation
- Traversée à aménager / réaménager
- Implantation de la Voie verte

- Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP, Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
 - CAP, Privé
- (cf. plan foncier de la Ville de Genève)

Franchissement

- ◁ Type 1
- ◁ Type 2
- ◁ Type 3
- ◁ Urgente (a)
- ◁ Singulière (b)
- ◁ Type (c)

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

Variante C
Axe historique

Noeud 2. La route du Mandement

S 31.
Zimeysa

S 32.
Traversée industrielle

S 31.
Traversée de la
Zimoga

Noeud 3. Le centre commercial



Plan de situation

Franchissements

Echelles prises en compte

Echelle locale dominante : Unités paysagères successives

Avantages

Evitement des pbs de négociation pour le passage sous-voies de la gare
Requalification de la route du Nant d'Avril
Narrativité des séquences 32 et 33, avec reconnexion de trois secteurs d'ambiances différentes: artisanat, sport, commerce

Inconvénients

Evitement du village de Vernier
Complexité de l'opération plus forte : négociation avec l'école primaire traversée (droit de passage et restructuration de la logique de fonctionnement des préaux) + négociation avec le projet du centre culturel (espace public, passage, écofolie)

Remarques

Pour S31C. Zimeysa cf. S31A

Les franchissements

Typologie de franchissement	Situation
Franchissement type 1	Urgente (a)
Franchissement type 2	Singulière (b)
Franchissement type 3	Type (c)

Degré de priorité

- ① : court terme
- ② : moyen terme
- ③ : long terme

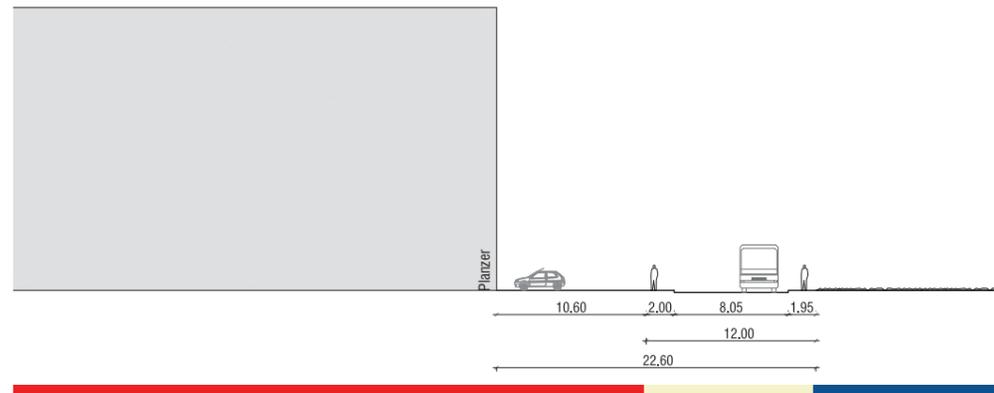
Légende

- Voie majeure (axe principal)
- 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')
- Bâtiment public
- Espace public projeté

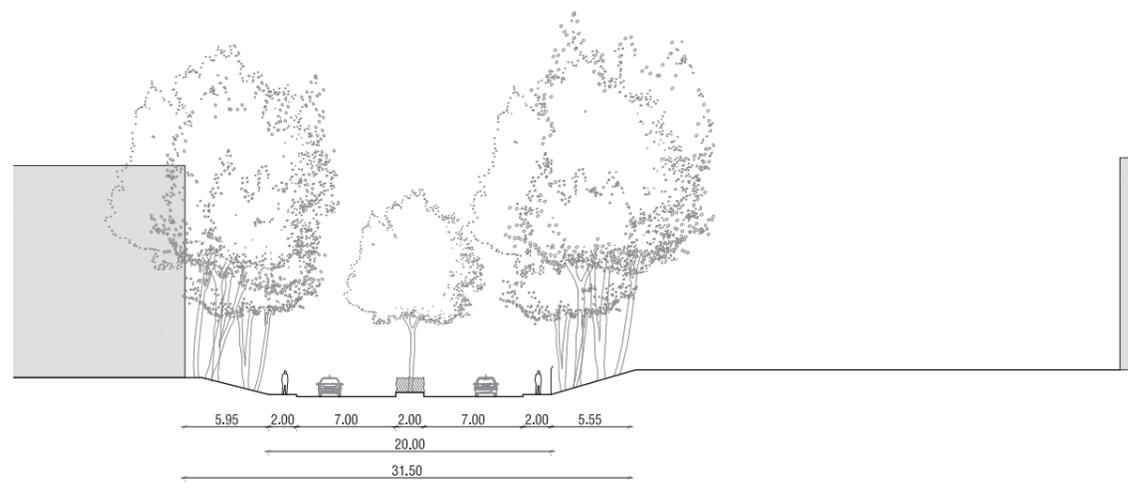
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
S32C. Traversée industrielle



Emprise dans l'existant



Coupe AA' 1/500
Rue de la Bergère



Coupe BB' 1/500
Rte du Nant d'Avril

F31. Passage sous voie et 'Rampe plateau'

F32. Rte de Satigny



Rue de la Bergère



Passage de Corabois



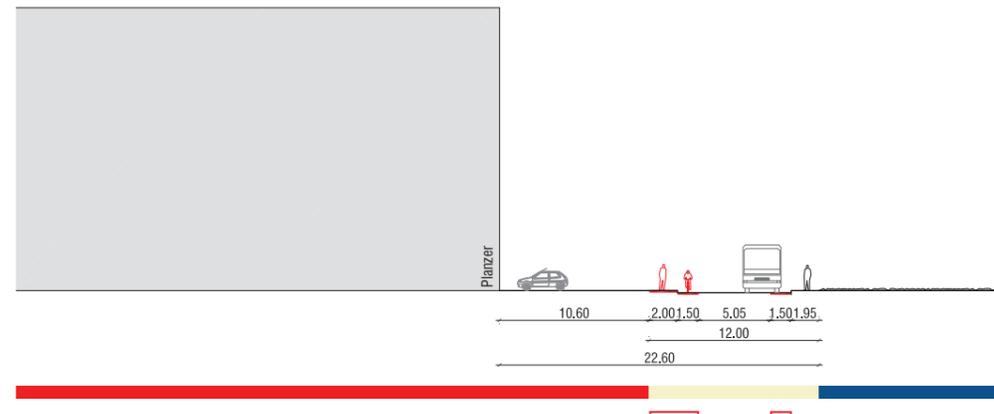
Rte du Nant d'Avril passage sous voie

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation
 - Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP, Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
- (cf. plan foncier de la Ville de Genève)

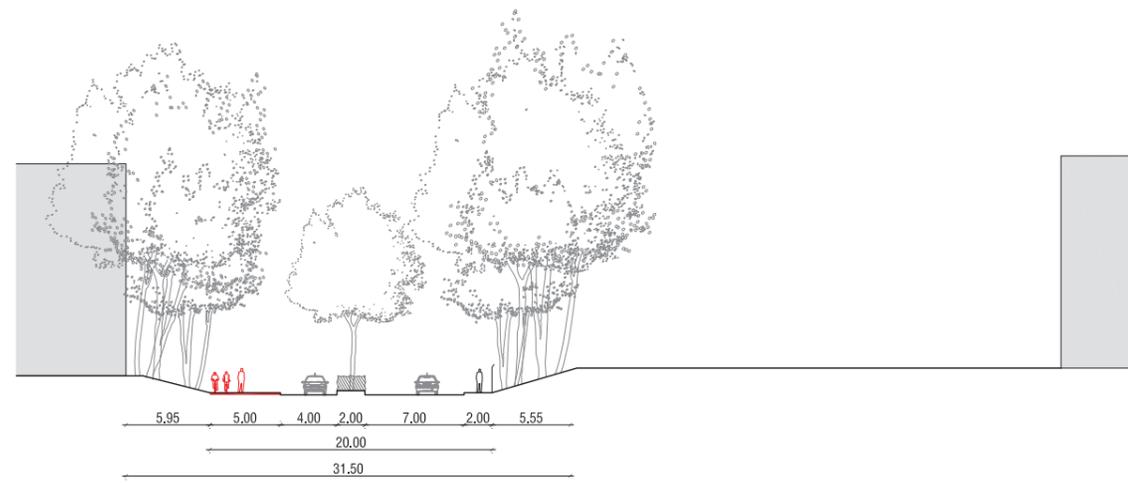
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S32C. Traversée industrielle



Principes d'aménagement



Coupe AA' 1/500
Rue de la Bergère



Coupe BB' 1/500
Rte du Nant d'Avril

1 b

F31. Passage sous voie et "Rampe plateau"

3 c

F32. Rte de Satigny

Parti

Variante consistant à utiliser le passage sous-voies, large et généreux, de la route du Nant d'Avril pour franchir les voies ferrées et rejoindre la route de Satigny dans l'axe du chemin de Delay (lequel mènera simplement au nouveau centre commercial de Vernier en desservant un secteur de zones artisanales ou industrielles en pleine mutation).

Contraintes. Aucune
Enjeux et potentiels.

Enjeu. Requalification paysagère et apaisement de la route du Nant d'Avril. Négociation du passage de la VVA dans le site d'exposition de Corabois.

Potentiels. Ce tracé évite le goulet d'étranglement du sous-terrain de la gare et les difficiles négociations du secteur Sud-Ouest (Variantes A et B). Il n'est pas dépendant de négociations lourdes mais est moins central par rapport aux développements nouveaux de Zimeysa 2.

Trafic

Caractéristiques.

Le gabarit de la rue de la Bergère (réseau de quartier) ne permet pas l'aménagement de la VVA sans modification (7m pour circulation bidirectionnelle poids lourds et bus). Opportunité de négocier une servitude de passage sur les parcelles privées qui bordent le Sud-Est de la voirie ou, en cas d'échec, aménagement d'une bande cyclable qui nécessiterait la suppression de 19 places de stationnement sur le côté Nord de la chaussée. Ensuite :

- Une traversée du chemin des Léchères (réseau de quartier) à aménager, avec bande piétonne et bande cyclable (3c).
- Une étude spécifique pour le passage de la VVA au niveau du giratoire au carrefour Bergère - Nant d'Avril (prise en compte du gabarit réduit de la voirie, double sens cyclable sur la VVA, gestion des entrées, sorties et contresens).
- La suppression d'une voie de circulation (~300m) sur la rte du Nant d'Avril (réseau primaire) pour implanter la VVA dans son gabarit (sens de circulation, trottoir opposé).
- Un tronçon nouveau entre la rte du Nant d'Avril et la rte de Satigny, à aménager, dans le prolongement du ch. de Delay, sur la parcelle n°14060 appartenant à l'Etat de Genève en concertation avec la parcelle Corabois.
- La traversée de la route de Satigny (réseau primaire), à aménager, avec bande piétonne et bande cyclable (3c).

RECOMMANDATION.

Le gabarit de la rue de la Bergère ne permettant pas l'inscription de la VVA dans ses dimensions de base (5m), une alternative devra être trouvée entre négociation d'une servitude latérale ou aménagement d'une bande cyclable moyennant suppression de places de stationnement. Dans ce cas, la problématique du contresens cyclable devra être prise en compte, notamment dans le cas de l'entrée et de la sortie du giratoire du Nant d'Avril. Pour l'aménagement de la rte du Nant d'Avril une étude complémentaire devra être faite.

Légende

- Périmètre de pertinence
- Tracé voie verte (gabarit 5m)
- Variante voie verte
- Stationnement à supprimer / modifier
- ↕ Sens de circulation
- Traversée à aménager / réaménager
- Implantation de la Voie verte

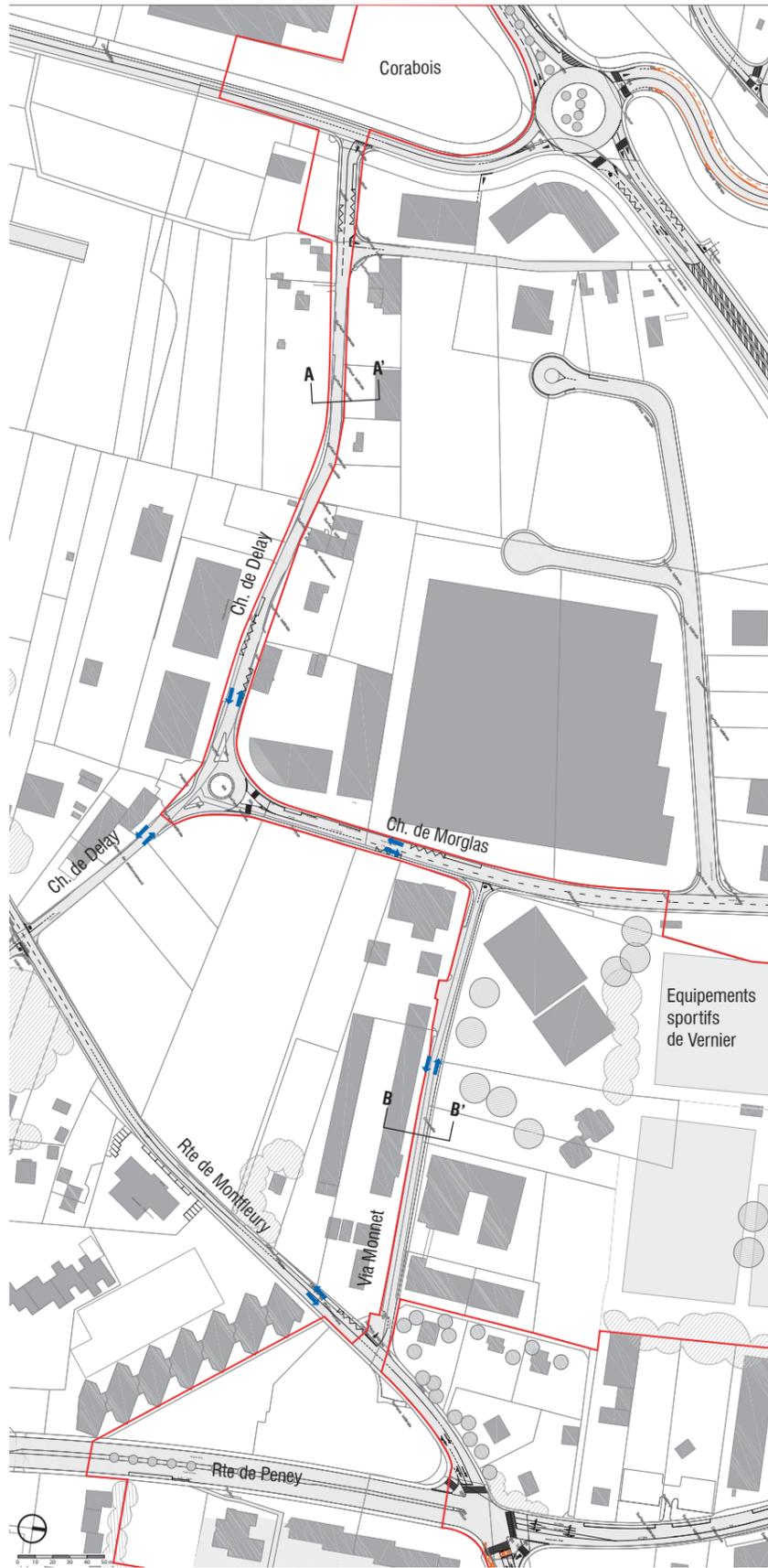
Franchissement

- ◁ Type 1
- ◁ Type 2
- ◁ Type 3
- ◁ Urgente (a)
- ◁ Singulière (b)
- ◁ Type (c)

- Ville de Genève
- DP Communal
- DP, Cantonal
- Etat de Genève, Privé
- Etat de Genève COP, Privé
- FTI, Privé
- Privé
- Dépendance
- Hôpital, Privé
- Commune, Privé
- CAP, Privé

(cf plan foncier de la Ville de Genève)

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES
S33C. Centre sportif

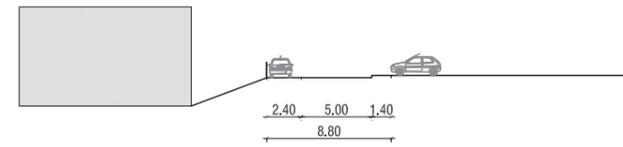


Emprunt dans l'existant

F32. Rte de Satigny



Coupe AA' 1/500
Ch. de Delay



Coupe BB' 1/500
Via Monnet

F321. Ch. de Morglas

Equipements sportifs de Vernier

F322. Rte de Montfleury

Noeud 3. Le Centre commercial



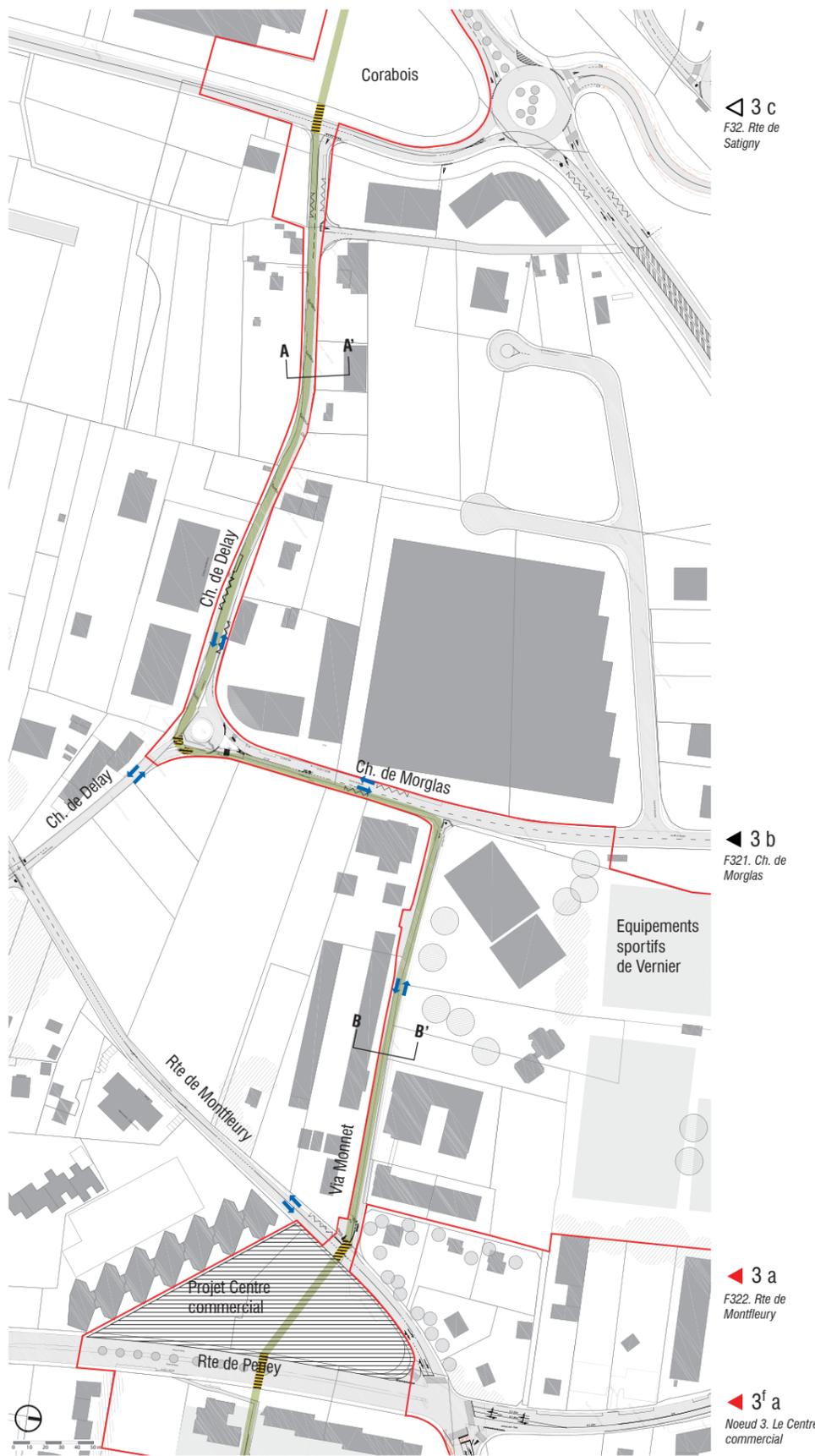
Ch. de Delay



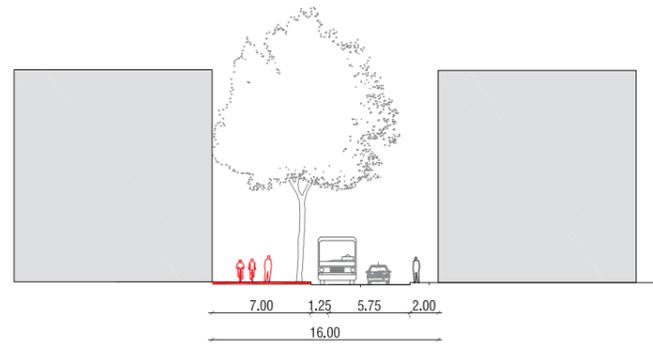
Ch. de Delay

- Légende**
- Périmètre de pertinence
 - ⇄ Sens de circulation
 - Ville de Genève
 - DP Communal
 - DP Cantonal
 - Etat de Genève, Privé
 - Etat de Genève COP, Privé
 - FTI, Privé
 - Privé
 - Dépendance
 - Hôpital, Privé
 - Commune, Privé
- (cf plan foncier de la Ville de Genève)

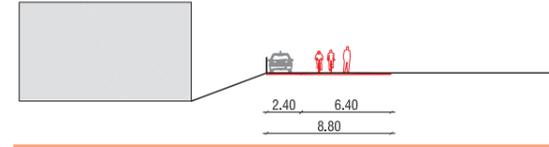
SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES S33C. Centre sportif



◁ 3 c
F32. Rte de Satigny



Coupe AA' 1/500
Ch. de Delay (cf. PDQ Zimoga)



Coupe BB' 1/500
Via Monnet

◁ 3 b
F321. Ch. de Morglas

◁ 3 a
F322. Rte de Montfleury

◁ 3¹ a
Noeud 3. Le Centre commercial

Principes d'aménagement

Parti

Variante prolongeant la S32C et consistant à relier la route de Satigny au nouveau centre commercial de Vernier par un itinéraire direct en baïonnette empruntant successivement le chemin de Delay, le chemin de Morglas et la Via Monnet.

Contraintes. Négociation avec le Plan Directeur de la Zimoga

Enjeux et potentiels.

Enjeu. Requalification d'un itinéraire traversant des ambiances confuses d'époques différentes.
Potentiels. Desserte d'un secteur de zones artisanales ou industrielles en pleine mutation. Desserte de la zone des terrains de sports entre la zone des activités artisanales et le centre commercial côté village.

Trafic

Caractéristiques.

L'aménagement de la VVA sur les chemins de Delay et de Morglas (réseaux de quartier) devra tenir compte des options validées dans le Plan Directeur de la Zimoga. Afin de garantir une certaine continuité, le parti qui y est pris de séparer les flux piétons et cyclables pourra être discuté en fonction des opportunités offertes par les gabarits de voirie disponibles. Ensuite :

- La traversée du ch. de Delay devra être aménagée, avec bande piétonne et bande cyclable. La présence du giratoire nécessitera une étude spécifique afin, notamment, que les flux cyclables (contresens) s'inscrivent correctement dans le trafic (3b).
- La traversée du chemin de Morglas devra être aménagée, avec à la fois bande piétonne et bande cyclable (3c)
- Une requalification totale de la Via Monnet (réseau de quartier) devra être imaginée : gabarit insuffisant, le trottoir abaissé, insécurité, discomfort et mauvaise accessibilité aux infrastructures sportives de Vernier.
- La traversée de la rte de Montfleury devra être aménagée, avec bande piétonne et bande cyclable (3a). Le projet du centre commercial qui verra le jour à court terme, mais aussi la requalification de la Via Monnet et le Plan Directeur de la Zimoga devront être pris en compte.

RECOMMANDATION.

Compte tenu des aménagements prévus dans le Plan Directeur de la Zimoga, la VVA n'engendrera aucun impact sensible sur le trafic. Néanmoins, la continuité et la lisibilité du tracé, en lien avec les autres séquences, devront être discutées. Le réaménagement de la Via Monnet devra tenir compte du caractère foncier particulier (dépendance), de l'accessibilité des entreprises (véhicules lourds) et des aménagements annexes proposés dans le Plan Directeur de la Zimoga. Dans le cadre de l'aménagement d'une bande cyclable, la problématique des flux bidirectionnels devra être étudiée.

A coordonner avec le Plan Directeur de la Zimoga

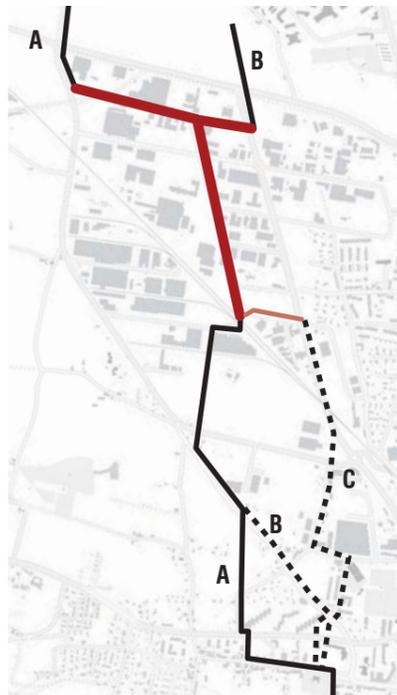
Légende		Franchissement	
	Périmètre de pertinence	◁ Type 1	◄ Urgente (a)
	Tracé voie verte (gabarit 5m)	◁ Type 2	◄ Singulière (b)
	Variante voie verte	◁ Type 3	◄ Type (c)
	Stationnement à supprimer / modifier		
	Sens de circulation		
	Traversée à aménager / réaménager		
	Implantation de la Voie verte		
	Ville de Genève		
	DP Communal		
	DP, Cantonal		
	Etat de Genève, Privé		
	Etat de Genève COP, Privé		
	FTI, Privé		
	Privé		
	Dépendance		
	Hôpital, Privé		
	Commune, Privé		
	CAP, Privé		

(cf. plan foncier de la Ville de Genève)

SÉQUENCE 3. LES ZONES INDUSTRIELLES

Un axe de restructuration

Synthèse



Suppression du stationnement TI :

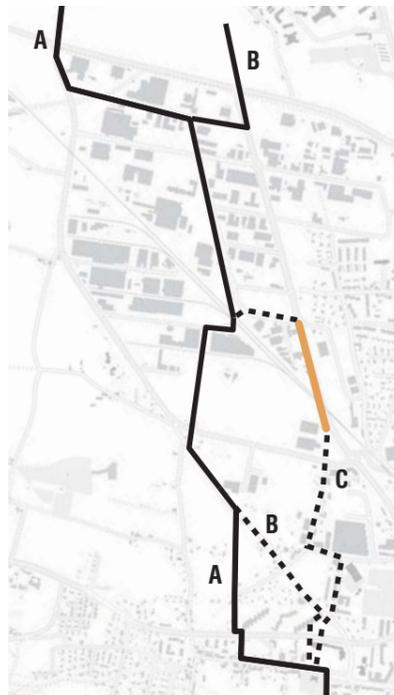
- 1 à 10 places
- 11 à 20 places
- 21 à 30 places

Bilan stationnement

Variante A: -143 places TI

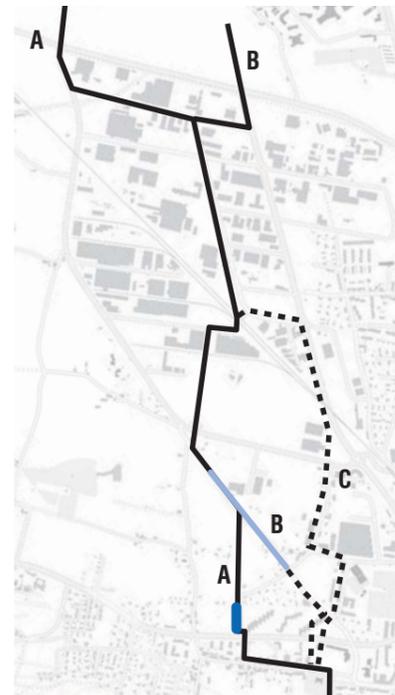
Variante B: -112 places TI

Variante C -149 places TI



Modification de l'exploitation de la voirie :

- calibrage (largeur de la voirie)
- présélection (suppression)
- voie de bus (suppression)



Modification du régime de circulation :

- zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne

	Echelles prises en compte	Avantages	Inconvénients
S31			
Variante A Par la rue du Pré de la Fontaine	Micro-séquences à l'échelle locale	Une entrée nature dans les ZI	Relation de dépendance avec la variante correspondante en S2 Nécessité de traiter 4 franchissements dont un rond-point complexe Une entrée moins directe que variante B dans le territoire de Zimeysa
Variante B Par le rte du Nant d'Avril	Lien programmatique avec l'échelle internationale : présence du Cicr (Comité International de la Croix Rouge) (nouveau bâtiment en chantier) et lien avec le Cern (S22)	Une entrée directe dans le territoire des ZI Un espace public et une écofolie avec acteurs locaux cicr (Comité International de la Croix Rouge) / cern / horlogerie	Lien de dépendance avec la variante correspondante en S2. Nécessité de traiter 3 franchissements
S32-33			
Variante A Arrivée sur le vieux village	Echelle locale dominante	Traversée diagonale et bonne distribution par rapport au territoire de Zimoga Connexion directe entre les Zones industrielles et le coeur du village Promotion potentielle d'une écofolie sur la route de Peney	Lien de dépendance avec la variante correspondante en S4. Difficulté de négociation rapide sur le secteur gare (passage souterrain, servitude sur le parking privé) Position décentrée vers le sud-ouest par rapport aux développements de Zimeysa 2
Variante B Arrivée sur le centre commercial	Echelle locale dominante	Traversée diagonale et bonne distribution du territoire de Zimoga 1 Arrivée sur le futur projet du centre commercial	Lien de dépendance avec la variante correspondante en S4. Difficulté de négociation rapide sur le secteur gare (passage souterrain, servitude sur le parking privé) Position décentrée vers le sud-ouest par rapport aux développements de Zimeysa 2
Variante C Le chemin des sports et de l'artisanat	Echelle locale dominante : Unités paysagères successives	Evitement des pbs de négociation rapide pour le passage sous-voies de la gare Requalification de la route du Nant d'Avril Narrativité des séquences 32 et 33, avec reconnexion de secteurs artisanat, sport, commercial	Lien de dépendance avec la variante correspondante en S4. Evitement du village Complexité de l'opération plus forte : négociation avec l'école primaire traversée (droit de passage et restructuration de la logique de fonctionnement des préaux) + négociation avec le projet du centre commercial (espace public, passage, écofolie)