

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 4^E GÉNÉRATION

Rapport à l'échelle
des périmètres d'aménagement
coordonnés d'agglomération



TABLE DES MATIÈRES

1	PACA Genève/Rolle	9
1.1	Le PACA Genève/Rolle dans le Grand Genève	9
	Un bassin de vie entre lac et Jura	9
	Présentation	9
	Chiffres-clés	11
	Enjeux	12
1.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	15
	Vision 2040	15
	Du PA1 au PA4	18
1.3	Besoins d'actions	20
	Points faibles	20
	Besoins d'actions et priorités PA4	22
	Métropole verte	22
	Métropole multipolaire	23
	Métropole compacte	24
	Métropole de proximités	25
1.4	Opérations stratégiques et mesures	26
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	26
	Mesures suprarégionales	26
	Mesures structurantes d'agglomération	26
	Opérations stratégiques	27
	Opération stratégique Nyon-Gland	29
	Autres mesures	32
2	PACA Genève/St-Genis/Gex	35
2.1	Le PACA Genève/Saint-Genis/Gex dans le Grand Genève	35
	Atouts internationaux et paysagers	35
	Présentation	35
	Chiffres-clés	37
	Enjeux	38
2.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	40
	Vision 2040	40
	Du PA1 au PA4	44
2.3	Besoins d'actions	46
	Points faibles	46
	Besoins d'actions et priorités PA4	48
	Métropole verte	48
	Métropole multipolaire	49
	Métropole compacte	51
	Métropole de proximités	52
	Métropole transfrontalière	54
2.4	Opérations stratégiques et mesures	55
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	55
	Mesures suprarégionales	55
	Mesures phares d'agglomération	55
	Mesures structurantes d'agglomération	56
	Opérations stratégiques	56
	Opération stratégique Nations - Grand-Saconnex - Ferney	57
	Opération stratégique Meyrin - ZIMEYSAVER - St-Genis	62
	Opération stratégique Aéroport nord et sud	66

3	PACA Bellegarde	71
3.1	Le PACA Bellegarde dans le Grand Genève	71
	Espace de respiration métropolitain	71
	Présentation	71
	Chiffres-clés	73
	Enjeux	74
3.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	76
	Vision 2040	76
	Du PA1 au PA4	80
3.3	Besoins d'actions	82
	Points faibles	82
	Besoins d'actions et priorités PA4	84
	Métropole verte	84
	Métropole multipolaire	85
	Métropole compacte	86
	Métropole de proximités	87
3.4	Opérations stratégiques et mesures	88
	Opération stratégique Centre régional de Valserhône	91
	Autres mesures	91
4	PACA Genève/Bernex/St-Julien	93
4.1	Le PACA Genève/Bernex/Saint-Julien dans le Grand Genève	93
	Un carrefour stratégique entre patrimoine et innovation	93
	Présentation	93
	Chiffres-clés	95
	Enjeux	96
4.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	98
	Vision 2040	98
	Du PA1 au PA4	102
4.3	Besoins d'actions	104
	Points faibles	104
	Besoins d'actions et priorités PA4	106
	Métropole verte	106
	Métropole multipolaire	107
	Métropole compacte	109
	Métropole de proximités	110
4.4	Opérations stratégiques et mesures	112
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	112
	Mesures suprarégionales	112
	Mesures structurantes d'agglomération	112
	Opérations stratégiques	112
	Opération stratégique Genève-Lancy-Onex-Bernex	113
	Opération stratégique Lancy-Plan-les-Ouates-St-Julien	116

5	PACA Genève/Annemasse/Salève	119
5.1	Le PACA Genève/Annemasse /Salève dans le Grand Genève	119
	Au cœur des dynamiques métropolitaines transfrontalières	119
	Présentation	119
	Chiffres-clés	121
	Enjeux	122
5.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	124
	Vision 2040	124
	Du PA1 au PA4	128
5.3	Besoins d'actions	130
	Points faibles	130
	Besoins d'actions et priorités PA4	132
	Métropole verte	132
	Métropole multipolaire	133
	Métropole compacte	134
	Métropole de proximités	135
5.4	Opérations stratégiques et mesures	136
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	136
	Mesures suprarégionales	136
	Mesures phares d'agglomération	136
	Opérations stratégiques	136
	Opération stratégique Axe urbain transfrontalier Genève - Annemasse tramway	137
	Opération stratégique Annemasse-Cranves-Sales-Bonne	142
	Opération stratégique Gare de Machilly	144
	Autres mesures	146
6	PACA Arve Porte des Alpes	147
6.1	Le PACA Arve Porte des Alpes dans le Grand Genève	147
	Ouverture du Grand Genève sur les Alpes et forte présence industrielle	147
	Présentation	147
	Chiffres-clés	149
	Enjeux	150
6.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	152
	Vision 2040	152
	Du PA1 au PA4	156
6.3	Besoins d'actions	158
	Points faibles	158
	Besoins d'actions et priorités PA4	160
	Métropole verte	160
	Métropole multipolaire	161
	Métropole compacte	162
	Métropole de proximités	163
6.4	Opérations stratégiques et mesures	164
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	164
	Mesures suprarégionales	164
	Mesures structurantes d'agglomération	164
	Opérations stratégiques	164
	Opération stratégique : cinq interfaces multimodales, gares Léman Express	165

7	PACA Chablais	169
7.1	Le PACA Chablais dans le Grand Genève	169
	Un espace de vie privilégié entre lac et montagne	169
	Présentation	169
	Chiffres-clés	171
	Enjeux	172
7.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	174
	Vision 2040	174
	Du PA1 au PA4	178
7.3	Besoins d'actions	180
	Points faibles	180
	Besoins d'actions et priorités PA4	182
	Métropole verte	182
	Métropole multipolaire	183
	Métropole compacte	184
	Métropole de proximités	185
7.4	Opérations stratégiques et mesures	187
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	187
	Mesures suprarégionales	187
	Opérations stratégiques	187
	Opération stratégique Thonon les Bains gare-centre	188
	Autres mesures	188
8	PACA Cœur d'agglomération	191
8.1	Le PACA Cœur d'agglomération dans le Grand Genève	191
	Conjuguer rayonnement international et proximités	191
	Présentation	191
	Chiffres-clés	193
	Enjeux	194
8.2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	196
	Vision 2040	196
	Du PA1 au PA4	200
8.3	Besoins d'actions	202
	Points faibles	202
	Besoins d'actions et priorités PA4	204
	Métropole verte	204
	Métropole multipolaire et de proximités	205
	Métropole compacte et de proximités	206
8.4	Opérations stratégiques et mesures	208
	Mesures à l'échelle du Grand Genève	208
	Mesures suprarégionales	208
	Mesures phares d'agglomération	208
	Mesures structurantes d'agglomération	208
	Opérations stratégiques	209
	Opération stratégique Gare de Cornavin	210
	Opération stratégique Praille Acacias Vernets	214

FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1 :	Périmètre et localisation du PACA Genève-Rolle	10
Figure 2 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève-Rolle	16
Figure 3 :	Points faibles du PACA Genève-Rolle	20
Figure 4 :	Opération stratégique Nyon - Gland	30
Figure 5 :	Périmètre et localisation du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	36
Figure 6 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	42
Figure 7 :	Points faibles du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	46
Figure 8 :	Organisation du futur réseau de transport public pour l'axe Genève - Ferney	58
Figure 9 :	Opération stratégique Nations - Grand-Saconnex - Ferney	60
Figure 10 :	Opération stratégique St-Genis - Meyrin - ZIMEYSA	64
Figure 11 :	Opération stratégique Aéroport Nord et Sud	68
Figure 12 :	Périmètre et localisation du PACA Bellegarde	72
Figure 13 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Bellegarde	78
Figure 14 :	Points faibles du PACA Bellegarde	82
Figure 15 :	Opération stratégique Centre régional de Valserhône	90
Figure 16 :	Périmètre et localisation du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien	94
Figure 17 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien	100
Figure 18 :	Points faibles du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	104
Figure 19 :	Opération stratégique Genève - Lancy - Onex - Bernex	114
Figure 20 :	Opération stratégique Lancy - Plan-les-Ouates - Saint-Julien	117
Figure 21 :	Périmètre et localisation du PACA Genève - Annemasse - Salève	120
Figure 22 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Annemasse - Salève	126
Figure 23 :	Points faibles du PACA Genève - Annemasse - Salève	130
Figure 24 :	Organisation du futur réseau de transport public pour l'axe Genève - Annemasse	139
Figure 25 :	Opération stratégique Axe central transfrontalier tramway	140
Figure 26 :	Opération stratégique Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	143
Figure 27 :	Opération stratégique Gare de Machilly	145
Figure 28 :	Périmètre et localisation du PACA Arve - Portes des Alpes	148
Figure 29 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Arve - Portes des Alpes	154
Figure 30 :	Points faibles du PACA Arve - Portes des Alpes	158
Figure 31 :	Opération stratégique cinq interfaces multimodales, gares Léman Express	167
Figure 32 :	Périmètre et localisation du PACA Chablais	170
Figure 33 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Chablais	176
Figure 34 :	Points faibles du PACA Chablais	180
Figure 35 :	Opération stratégique Thonon les Bains gare-centre	189
Figure 36 :	Périmètre et localisation du PACA Cœur d'agglomération	192
Figure 37 :	La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Cœur d'agglomération	198
Figure 38 :	Points faibles du PACA Cœur d'agglomération	202
Figure 39 :	Organisation du futur réseau de transport public du secteur «Gare de Cornavin»	211
Figure 40 :	Opération stratégique Gare de Cornavin	212
Figure 41 :	Opération stratégique Praille - Acacias - Vernets	216

Tableau 1 :	Chiffres clés du PACA Genève Rolle	11
Tableau 2 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	12
Tableau 3 :	Chiffres clés du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	37
Tableau 4 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	38
Tableau 5 :	Chiffres clés du PACA Bellegarde	73
Tableau 6 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	74
Tableau 7 :	Chiffres clés du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien	95
Tableau 8 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	96
Tableau 9 :	Chiffres clés du PACA Genève - Annemasse - Salève	121
Tableau 10 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	122
Tableau 11 :	Chiffres clés du PACA Arve - Portes des Alpes	149
Tableau 12 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	150
Tableau 13 :	Chiffres clés du PACA Chablais	171
Tableau 14 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	172
Tableau 15 :	Chiffres clés du PACA Genève - Cœur d'agglo	193
Tableau 16 :	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA	194



Socle territorial de la coopération transfrontalière du Grand Genève, les périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) abordent les enjeux locaux de manière précise et opérationnelle, en lien direct avec les acteurs et maîtres d'ouvrage.

Ainsi, la **vision d'ensemble** du Grand Genève, décrite dans le rapport d'échelle d'agglomération (document principal – chapitre 6), est déclinée à l'échelle **de chacun des huit PACA**. L'échelle PACA tient compte des spécificités et enjeux locaux, décrit les liens et imbrications entre les différents niveaux de centres, les relations et complémentarités entre agglomérations centrale et régionales, l'espace des bourgs et villages et précise l'application territoriale des stratégies sectorielles.

Les **besoins d'action** de la vision d'ensemble du Grand Genève sont détaillés au niveau des PACA. Un bref constat, se référant aux **points faibles** inventoriés, est complété par une **priorisation des actions** (court terme - CT: environ 10 ans, moyen terme - MT: au-delà et tâche permanente), qui s'inscrivent dans les stratégies sectorielles d'ensemble. Certaines actions sont concrétisées par des mesures du Projet d'agglomération 4 (horizons A – 2024-2027, B – 2028-2031). Afin de démontrer la logique de réalisation par étapes, des mesures sont inscrites en horizon C (2031 et au-delà).

Les points faibles recensés peuvent déjà être traités par une mesure d'un Projet d'agglomération précédent, mais non encore réalisée. Ils peuvent aussi être traités par une nouvelle mesure inscrite au PA4 ou envisagée pour les PA futurs. Ils donnent une vue globale des lacunes du PACA.

Chaque génération de projet d'agglomération contribue à l'évolution du territoire du PACA vers un fonctionnement plus vertueux: report modal, densification de qualité, préservation des espaces ouverts, qualité des espaces publics, services à la population, etc. A chaque Projet d'agglomération, des besoins d'actions sont priorisés.

Les besoins d'actions cités ci-dessous sont, sauf exception, traités à l'échelle du Grand Genève et ne figurent pas dans les PACA:

- Métropole verte: BA01 Promouvoir le paysage comme cadre transversal et qualitatif du Grand Genève
- Métropole de proximités: BA11 Mettre en place une approche de la sécurité du trafic à l'échelle de l'agglomération, BA12 Enclencher une gestion des marchandises à l'échelle de l'agglomération
- Métropole transfrontalière: BA13 Préciser le cadre de croissance du Grand Genève, BA14 Faire converger les outils franco-valdo-genevois, BA15 Améliorer la réalisation du programme d'agglomération

Les **mesures** et leur priorisation sont présentées dans le cadre **d'opérations stratégiques**. Il s'agit de périmètres au sein desquels se superposent les enjeux en matière d'urbanisation, de transport et d'environnement-paysage et pour lesquels une continuité entre les différentes générations de Projet d'agglomération est assurée. Ces périmètres s'articulent généralement autour de mesures d'ordre supérieur ou de mesures structurantes à l'échelle de l'agglomération et des sites prioritaires de développement.

1 PACA Genève/Rolle

1.1 Le PACA Genève/Rolle dans le Grand Genève

UN BASSIN DE VIE ENTRE LAC ET JURA

Le PACA Genève-Rolle, entre lac Léman et Jura, avec une campagne agricole très présente, bénéficie d'une forte croissance économique et démographique; il s'organise autour de centres dynamiques et bien desservis.

La qualité de vie, l'excellente desserte ferroviaire et la proximité du cœur de Genève, ont fait de ce PACA un lieu d'installation privilégié depuis longtemps, mais aujourd'hui difficilement accessible relativement au prix du foncier et à la pression sur les espaces disponibles.

PRÉSENTATION

Le PACA Genève-Rolle s'étend sur le littoral nord du Léman, des bords du lac aux crêtes du Jura. Ses principaux centres urbains sont Divonne-les-Bains, Coppet, Gland, Nyon, Rolle et Versoix. L'axe ferroviaire Genève-Lausanne et l'autoroute A1, qui desservent principalement les centres vaudois et genevois, jouent un rôle structurant tant au niveau suprarégional qu'à l'échelle du PACA. La mise en service du Léman Express en décembre 2019 a amélioré encore la desserte en direction de Genève et renforce l'attractivité des haltes situées entre Bellevue et Coppet.

Le territoire du PACA est maillé d'un réseau de centres urbains et de villages offrant des services de proximité et un tissu social dense. Le long du littoral, les césures vertes entre les localités sont relativement bien préservées et assurent une continuité des espaces naturels et agricoles entre les berges lacustres et les forêts du Jura. Ces espaces constituent des atouts en termes touristiques et paysagers.

Les caractéristiques de ce territoire font bénéficier ses habitants d'une formidable qualité de vie et d'un grand dynamisme économique et démographique. Cependant, ces dernières années, ce dynamisme s'est traduit par une pression sur la demande en espace et par un accroissement de la mobilité pendulaire. En outre, les prix élevés du foncier, en particulier dans le district de Nyon, tendent à rendre difficile l'installation des jeunes et le maintien des personnes âgées.

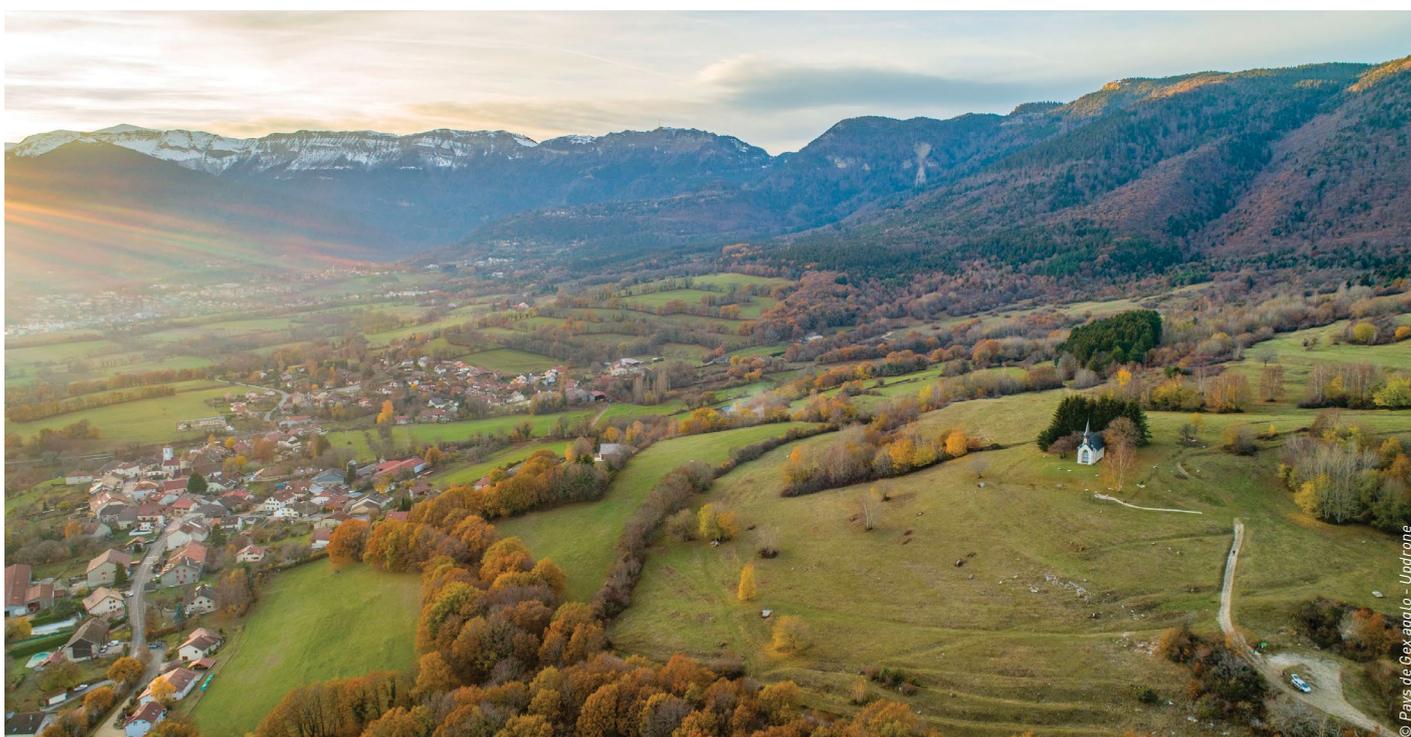




Figure 1: Périmètre et localisation du PACA Genève/Rolle
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	GENÈVE - ROLLE			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	4	52	56	27%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	11 970	120 196	132 166	13%	100 3922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.78%	1.38%	1.42%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	2 342	54 252	56 594	11%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.20	0.45	0.43	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	3 289	0	3 289	4%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	1.75%	/	1.75%	/	3.47%	/
Navetteurs résidents du Dist. de Nyon (VD) travaillant dans le Cant. de GE, 2014 (OFS)	/	14 804	14 804	100%	14 804	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	5 402.2	33 299.4	38 701.6	19%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	647.3	4 366.7	5 014.0	15%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	12%	13%	13%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.28%	0.33%	0.33%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.07%	0.08%	0.08%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	6 781	55 123	61 904	13%	482 802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	714	642	647	/	642	/

Tableau 1: Chiffres clés du PACA Genève/Rolle (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Une maîtrise de la croissance de la tache urbaine de part et d'autre de la frontière ;
- Un ratio emplois/habitants équilibré du côté suisse ;
- Un taux de motorisation élevé du côté français.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique et économique importante, tissu économique dense dans les centres urbains. • Forte armature ferroviaire le long du littoral. • Réseau de centres dense le long du littoral et bien desservi par les TP. • Réseau de rabattement TP vers les gares bien structuré. • Grande qualité paysagère, biologiques et patrimoniales, entre lac et Jura. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte pénurie de logements dans les centres. • Partie du territoire soumise à des nuisances (infrastructures, couloir aérien...), impact sur la densification vers l'intérieur et la qualité de vie. • Trafic TIM pendulaire important vers le cœur d'agglomération et en traversées de localité. • Disparités du niveau de desserte TP selon les secteurs (hors littoral). • Déficit de l'offre TP sur les axes transfrontaliers (Divonne - Nyon, Divonne - Coppet, La Cure - Nyon). • Déficit de l'offre de transport lacustre. • Manque de continuité dans les aménagements cyclables.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Densification en cours des centres comme lieu de vie intégrant services et équipements. • Mesures suprarégionales et structurantes d'agglomération comme leviers de l'organisation territoriale : amélioration gare de Nyon, augmentation de la desserte RegioExpress et de la capacité Léman Express, mise à 2x3 voies A1 Vengeron – Coppet – Nyon et voie verte Versoix – Pregny - Chambésy. • Renforcement des gares ferroviaires comme interfaces multimodales TIM/MD/TP/Train et services aux voyageurs. • Amélioration des liaisons transfrontalières : développement du transport lacustre. • Potentiel de report modal : lieux de loisirs et de tourisme accessibles en TP et MD, une stratégie à développer ; développement d'un réseau MD structurant (schéma cyclable d'agglomération). • Attentes de la population comme levier qualitatif : aménagement des milieux naturels, amélioration des corridors biologiques, renaturation des cours d'eau, développement d'un maillage vert dans les villes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Déséquilibre entre la dynamique de croissance et le développement des infrastructures entraînant une perte de qualité de vie. • Forte demande en logements et prix du foncier en augmentation. • Forte concurrence pour les zones d'activité entre tertiaire et secondaire. • Saturation des gares ferroviaires. • Marge réduite sur le report modal : taux de motorisation élevé et difficultés à augmenter la cadence des lignes TP à cause des investissements. • Pression sur les terres agricoles, les milieux naturels et la faune. • Risque d'érosion de la biodiversité et de fragmentation du paysage.

Tableau 2: Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Marqué par son fort dynamisme, le PACA Genève-Rolle profite de son cadre de vie et de sa situation de « porte d'entrée » du Grand Genève sur la Suisse. Ces dernières années, la majorité de l'urbanisation s'est concentrée à l'intérieur du tissu bâti, avec une croissance annuelle de la tache urbaine de 0,08% entre 2015 et 2019, en deçà de la moyenne d'agglomération de 0,21%.

Ce dynamisme exerce à la fois une forte pression sur la demande en surfaces de logement et d'activité et entraîne d'importants flux pendulaires en direction des centres de Nyon et Gland et de l'agglomération centrale de Genève. Si la forte armature ferroviaire le long du littoral constitue un atout non négligeable, le rabattement vers les centres urbains et les gares doit être facilité en particulier pour les modes doux et les transports publics. Cet atout ferroviaire ne doit pas faire oublier les disparités de desserte en transports publics, notamment le long du pied du Jura et entre les villages, encore très dépendants de la voiture et de ses nuisances. Par ailleurs, les gares et les quartiers alentours doivent être adaptés pour absorber l'afflux attendu de voyageurs tout en évitant la saturation des centres-villes.

Le report modal doit être encouragé en développant des interfaces multimodales et des services aux voyageurs autour des gares de la ligne Lausanne-Genève et en favorisant en priorité le rabattement en transports publics et en modes doux vers ces gares pour éviter la congestion des centres-villes. D'autre part, les villes devraient poursuivre l'achèvement de leur maillage cyclable à l'échelle fine et la pacification de leurs espaces publics urbains.

À plus long terme, des réflexions devraient être engagées pour améliorer la desserte transversale des villages dans une logique de bassin de vie, pour renforcer l'axe ferroviaire Nyon-Saint-Cergue en direction du département du Jura (France), ou encore pour développer les liaisons lacustres entre les rives vaudoise et française du Léman.

Les enjeux pour ce territoire sont :

- La préservation de ses qualités paysagère, patrimoniales et sociales ;
- L'absorption de la croissance démographique dans les centres pour limiter la pression sur les espaces naturels, agricoles et villageois ;
- La pacification du TIM dans les centres et le report modal en faveur des TP et des MD ;
- Le renforcement des liens transfrontaliers et la prise de consciences des enjeux partagés.



Mesure 6621-057 - 12-15 Requalification de la Route de Suisse (Versoix)

1.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, profitant d'un fort dynamisme, d'un haut niveau de services et d'équipements de proximité ainsi que d'espaces ouverts et naturels de grande qualité, tout en jouissant d'une très bonne connectivité vers le cœur d'agglomération et le plateau suisse, le PACA est un véritable bassin de vie à l'échelle métropolitaine.

L'urbanisation est contenue, le mitage réduit, ce qui a diminué la pression exercée sur les espaces agricoles et naturels. La préservation des corridors écologiques et le travail réalisé par les réseaux agroenvironnementaux pour la biodiversité ont mis en valeur les paysages agricoles et forestiers propres au PACA, tout en ménageant les ouvertures sur les grands paysages du Jura et du Léman de **la métropole verte**.

En parallèle, l'extension du réseau cyclable sur toute la longueur du littoral et sur les liaisons transversales, permet les rabattements modes doux vers les centres et les gares CFF, qui sont de véritables interfaces multimodales offrant connectivité et services aux voyageurs. Ces mesures ont diminué la part des déplacements individuels motorisés pour les parcours quotidiens dans la **métropole multipolaire**. En outre, les déplacements de loisir représentent un enjeu très important pour le PACA étant donné son ancrage entre lac et montagnes. Le développement des réseaux de transports publics et de mobilité douce contribue ainsi au développement d'un tourisme local, de proximité et doux tirant profit des atouts paysagers et patrimoniaux de la région.

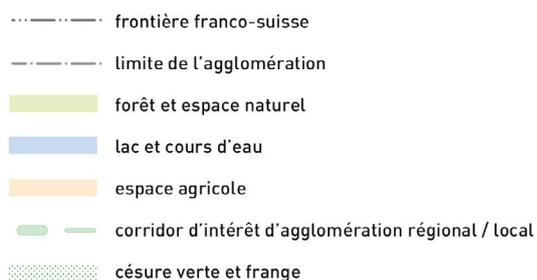
Le renforcement des liaisons en modes doux et en transports publics entre les centres locaux et régionaux du PACA – notamment de Divonne-les-Bains vers Coppet et Nyon et le long des lignes CFF et des lignes du Nyon – Saint-Cergue (NStCM) – fait émerger un **réseau urbain et villageois multipolaire** à l'échelle du territoire. La volonté des autorités de maintenir et développer l'activité et l'emploi sur le territoire du PACA, notamment par le développement de services et d'équipements dans les centres, a permis d'éviter un déséquilibre économique et fonctionnel vis-à-vis de l'agglomération centrale. Enfin, l'offre en transports publics entre la Suisse et la France assure des connexions efficaces, tant entre le Pays de Gex et le Canton de Vaud, qu'entre les rives nord et sud du lac, affirmant encore davantage le caractère **transfrontalier** du Grand Genève.

L'urbanisation du PACA s'est concentrée sur les centres existants, en particulier autour des gares et haltes CFF dont la desserte a été largement améliorée avec l'aboutissement du programme Léman 2030 et du PRODES 2035 permettant une offre au 1/4h du RegioExpress. Le renouvellement urbain a été rendu possible par les démarches entreprises pour contenir l'étalement – périmètres de centres du PDCn vaudois, SCOT et Objectif Zéro artificialisation nette en France – et manifeste la volonté partagée par les autorités de **densifier vers l'intérieur**. Les municipalités, à l'instar de Nyon, Prangins, Coppet, Rolle, Versoix ou Divonne-les-Bains, ont pris des mesures de pacification ou de piétonisation de leurs centres en portant une attention particulière à la végétalisation des espaces ouverts et aux microclimats urbains. Par ailleurs, la mise en place d'initiatives de promotion de l'économie locale et de maintien de l'activités dans les centres urbains et villageois (à l'image des systèmes de gestion des zones d'activité dans le canton de Vaud) a favorisé la création d'emplois et de services dans une **logique de compacité et de proximité**.

PACA Genève - Rolle Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

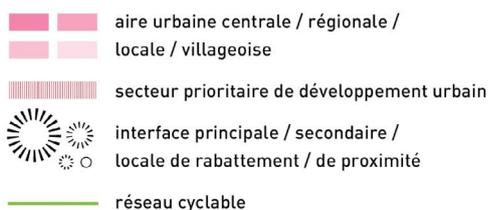
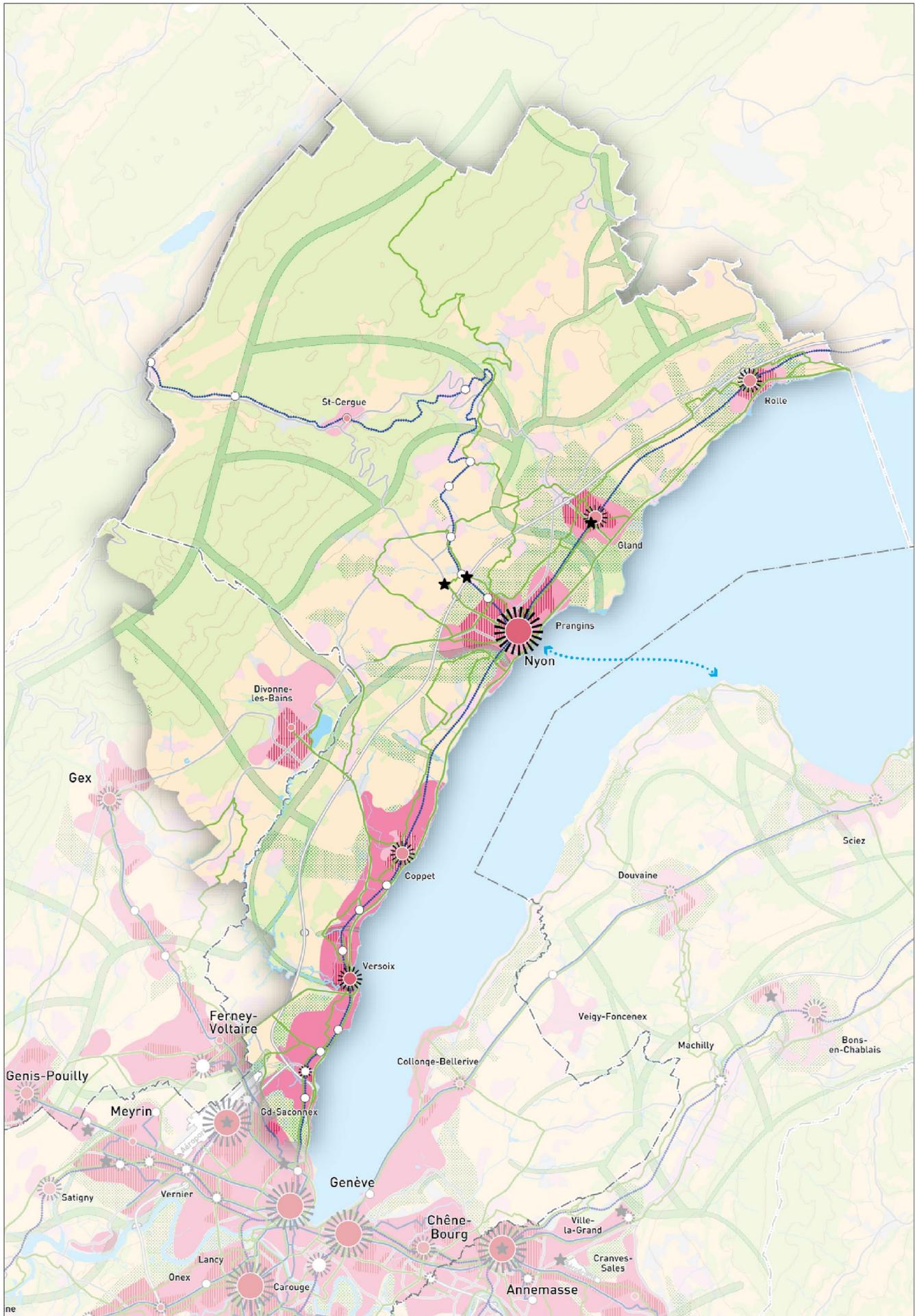


Figure 2: La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève-Rolle
Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Les stratégies PA4 mises en œuvre pour le PACA Genève-Rolle se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions, en donnant de la cohérence aux trois précédentes générations.

Le **PA1** : a cofinancé à l'échelle du PACA des mesures de mobilité liées à la valorisation de l'axe longitudinal Genève-Rolle, un axe majeur de la multipolarité reliant les centres régionaux à l'agglomération centrale. D'autres mesures non cofinancées étaient liées à des opérations urbaines sur le long terme, principalement autour des gares ferroviaires.

Le **PA2** : a introduit une logique d'agglomération régionale formée par les communes de Eysins, Nyon, Prangins, Gland et Vich, ainsi qu'un principe de mise en réseau des villages et centres locaux permettant un rabattement TP efficace sur les gares principales en coordination avec l'amélioration de la desserte ferroviaire (offre 1/2h du RegioExpress).

Le **PA3** : a mis un accent particulier sur le réseau de mobilité douce, en facilitant les rabattements MD en direction des gares ferroviaires et arrêts de TP. Il a concrétisé le rapprochement des intercommunalités d'Eysins-Nyon-Prangins et Gland-Vich en agglomération régionale.

Le **PA4** : et en projection le **PA5, se concentre sur les réseaux mobilités douce et les centres urbains** (mesures d'espaces publics prenant en compte les valeurs environnementales et la qualité des usages). Il priorise des **urbanisations maîtrisées, compactes et de qualité**. Plus généralement, à une logique de réseau introduite par les premiers projets d'agglomération, se substitue peu à peu une logique de proximité, d'espaces de vie attractifs pour ses usagers.



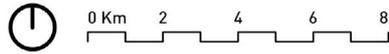
© Office Cantonal de l'Agriculture et de la Nature - Canton de Genève

Mesure 6621.2.324 / EP 1/2 - Contrat corridor Vesancy Entretien des espaces naturels - Versoix

1.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Genève - Rolle Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau (itinéraire)
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Espaces publics cœur de ville de Nyon
- Espaces publics ligne Nyon-St-Cergue, nord de Nyon
- Traversée de localité de Coppet

Besoins de densification / intensification

- Centralités de Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Versoix et Divonne-les-Bains

MOBILITÉ

Déficits offre TP

- Liaisons transfrontalières
- Liaisons lacustres
- Liaison tangentielle TP pied du Jura
- Liaisons TP Terre-Sainte

Lacunes d'aménagement MD

- Aménagements Route Suisse (RC1)
- Aménagements MD Crassier-Vich
- Aménagements MD Eysins-Chésereux
- Aménagements MD Nyon-Asse
- Aménagements MD Chambésy-Versoix
- Franchissement MD sur l'Asse à Nyon
- Franchissement MD Jonction A1 de Rolle, de Gland
- Traversées MD de Gland, de Nyon

Surcharges TIM

- Jonctions A1 de Rolle, Coppet et Gland
- Traversée de St-Cergue
- Tronçon routier Nyon-Gland
- Entrée de Nyon, Route Blanche

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Tronçon routier Divonne-les-Bains-Crassier

Besoin de rabattement

- Gares de Coppet, Rolle, Nyon et Gland
- Gares du Nyon-St-Cergue

ENVIRONNEMENT

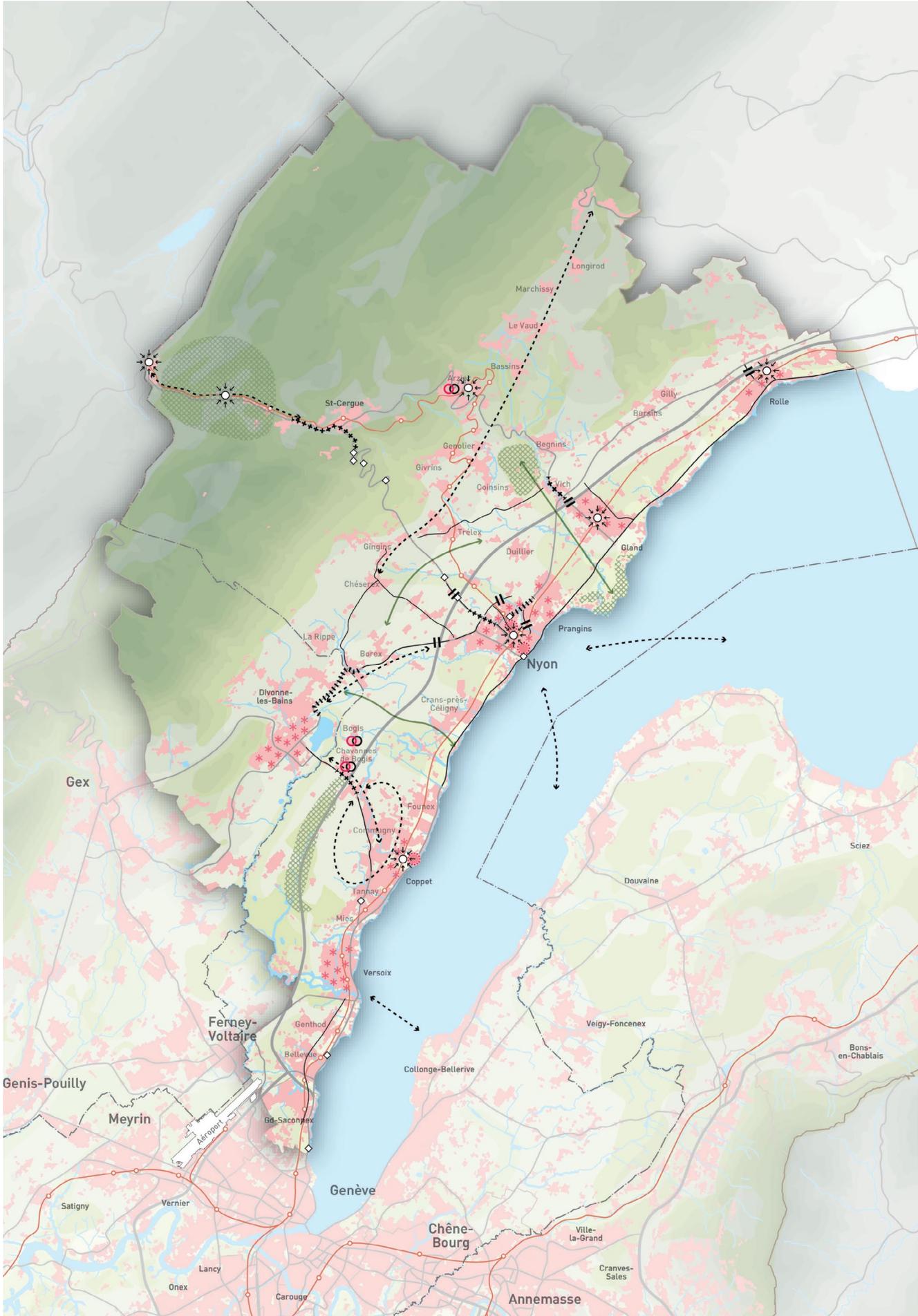
Discontinuités paysagères/biologiques

- Corridor delta de la Promenthouse-Bois de Chêne
- Corridor Crans-près-Céligny-Crassier
- Pied du Jura

Frottements

- Usages récréatifs des espaces naturels du Bois de Chêne et des forêts du Jura
- Ruisseau du Creuson (Chavanne-des-Bois)

Figure 3: Points faibles du PACA Genève-Rolle
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Contenir l'urbanisation et préserver la trame verte et noire

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Sur le littoral, le paysage est structuré par des échappées d'espaces ouverts entre les localités, généralement autour des principaux cours d'eau. Ces coulées vertes, ainsi que les franges urbaines, y compris le long des rives lacustres et les cordons boisés doivent être préservées de la pression « humaine » pour leurs qualités tant environnementales que paysagères. • Les grandes infrastructures de transports menacent les écosystèmes (coulées vertes, franges, littoral) et leur fonctionnement, malgré une prise de conscience des collectivités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tâche permanente : mettre en œuvre et coordonner les stratégies et les plans d'actions (Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), Plan directeur cantonal (PDCn), projet d'agglomération, contrats corridors, Schéma de cohérence territoriale et Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays de Gex) en matière : <ul style="list-style-type: none"> - De concentration de l'urbanisation dans les centres pour limiter les extensions urbaines et réduire la pression humaine sur les espaces naturels, - De réparation des effets de fragmentation et de détérioration des milieux naturels (faune, flore) causés par les infrastructures, - De développement de nouveaux outils de mise en œuvre de mesures biodiversité (pour faire suite aux Contrats corridors), - De promotion de solutions concertées entre les multiples usages des espaces ouverts.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité paysagers/biologiques : <ul style="list-style-type: none"> - Corridor de la Promenthouse - bois de Chênes (discontinuité et pression des usages) - Corridor Crans-près-Céligny – Crassier - Cours d'eau de l'Asse (traversée Route du Châtelard) • Frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Delta de la Promenthouse - Ruisseau du Creuson (Chavannes-des-Bois) - Bois des Douves - Route de Sauvigny 	<ul style="list-style-type: none"> • EP1-05 Création de passages à petite faune à la Route de Sauvigny dans une zone accidentogène pour la faune • EP1-2-8 Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne (Céligny, Versoix)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP1, EP2, EP3, EP6 • Stratégies Urbanisation U1, U2, U9 • Stratégie Transversale T2

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA05-1 Assurer le fonctionnement et le rayonnement de l'agglomération régionale Nyon-Gland

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les efforts consentis pour améliorer l'offre TP structurante (Léman Express depuis Coppet), de rabattement vers les centres dans le district de Nyon (programme TP régional 2009-2021) et les liaisons entre le district de Nyon et la France, doivent être poursuivis, notamment pour consolider le fonctionnement de l'agglomération régionale Nyon-Gland. • Les secteurs des jonctions A1 (Rolle, Gland, Nyon, Coppet), l'entrée à Nyon par la route Blanche et la route de l'Etraz, sont surchargés aux heures de pointe, entravant l'exploitation des TP et générant des nuisances et des problèmes de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : réorganiser l'accessibilité TIM/TP/MD au centre-ville de Nyon. • CT : prioriser ou mettre en site propre les TP sur les axes en direction du centre de Nyon et sur un certain nombre de voies urbaines en complément des mesures d'agglomération précédentes (Mesures 12-8 A2 et 12-42 A3). • MT : prioriser les TP entre Divonne et Crassier pour fiabiliser l'offre, améliorer l'offre entre Divonne et Coppet et entre Divonne et Nyon. • MT : renforcer les lignes de bus transfrontalières notamment vers le Jura français (hors projet d'agglomération). • MT : développer les lignes tangentielles (hors projet d'agglomération). • MT : renforcer les liaisons lacustres entre les rives vaudoises et françaises du Léman. • MT : améliorer l'offre de la ligne Nyon-St-Cergue-Morez sur sa partie haute pour inciter au report modal vers le train en direction de Nyon (hors projet d'agglomération).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP : <ul style="list-style-type: none"> - Liaisons lacustres - Liaisons tangentielles entre villages - Boucle Terre Sainte • Surcharge TIM : <ul style="list-style-type: none"> - Jonctions A1 Rolle et Coppet, - Entrées de Nyon et Gland - Tronçon Nyon-Gland • Conflits d'usage TIM/TP/MD : <ul style="list-style-type: none"> - Divonne - Crassier 	<ul style="list-style-type: none"> • TP/MD : <ul style="list-style-type: none"> - Requalification du passage de l'Etraz (élargissement pour tous les modes) (31-18 / A4) 1^{re} étape d'un système d'accessibilité au centre en peigne. - Requalification de la route de Saint-Cergue 1^{re} partie (31-10 / B4) à Nyon - 2 autres mesures prévues à Nyon sur des axes structurants (12-56 et 31-40 / C4).
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U5, U6, U7 • Stratégies Transport M1, M2, M3, M4, M5

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06 et BA07-1 Densifier les centres urbains (Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Versoix, Divonne-les-Bains) et pacifier les centres urbains et les traversées de localité

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La forte demande en logements exerce une pression sur les espaces disponibles et sur le prix du foncier, plus particulièrement dans les espaces périphériques créant un déséquilibre dans la répartition emploi-logement. • La mixité entre surfaces d'activité et d'habitat dans les centres urbains est fragilisée par les modes de consommation et les prix du foncier. • La pression foncière favorise la tertiarisation des zones d'activités au détriment des activités industrielles à proximité des centres. • Le recours important aux TIM pour les trajets interurbains engendre des nuisances et des problèmes de sécurité dans les localités traversées par des routes cantonales principales, la qualité des espaces publics est fortement péjorée. Les espaces publics de la vieille ville de Nyon nécessitent une réorganisation du trafic afin de favoriser les modes doux et de réduire les nuisances. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : requalifier les espaces publics et renforcer le maillage vert des centres urbains en complément des stratégies de réduction et de report de la circulation automobile. • CT : poursuivre la stratégie d'urbanisation des centres, initiée avec le PA3, en concentrant la croissance urbaine à l'intérieur des périmètres compacts en coordination avec le réseau TP. • Tâche permanente : dans le district de Nyon, la mise en place d'un système régional de gestion des zones d'activité permettra à terme le maintien d'une offre foncière à proximité des centres pour répondre aux besoins en surfaces d'activités, notamment industrielles (hors projet d'agglomération). Démarche engagée en 2020.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de densification/intensification : <ul style="list-style-type: none"> - Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Divonne-les-Bains, Versoix • Manque de qualité des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> - Cœur de ville de Nyon - Villages de la ligne du NStCM, - Traversées de localité Coppet (RC1) et Saint-Cergue (RC19) 	<ul style="list-style-type: none"> • Espaces publics : Requalification du cœur de ville à Nyon, MD et espaces publics (31-24 / B4) 1 mesure prévue en C pour le secteur traversé par le NStCM à Nyon (31-20 / C4). La traversée de Coppet fait l'objet d'une mesure PA2 en cours, la traversée de Rolle est réalisée. Prangins a requalifié le centre du village. • Urbanisme : 6 mesures de densification (UD1-03, UD1-04, UD1-05, UD1-06, UD1-07, UD1-09 en As4/Bs4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U5, U6, U7 • Stratégies Transport M1, M2, M3, M4, M5

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA09 et BA10-1 Inciter au report modal par des liaisons MD performantes et des interfaces multimodales plus efficaces

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses lacunes d'aménagement du réseau cyclable sont constatées (axe littoral, liaisons entre les centres locaux et les villages, réseau de maillage intra-urbain), ainsi que des problèmes de sécurité aux points de passage sur l'autoroute. Le rabattement vers les gares doit être amélioré. • Le fonctionnement des interfaces multimodales CFF n'est pas optimisé. Les espaces publics environnants les gares ne favorisent pas l'accessibilité MD, et le transbordement bus-train doit être amélioré. Les gares n'offrent pas suffisamment de services aux voyageurs pour être attractives. • À la Givrine, la construction d'un nouveau parking attenant à la gare du NStCM offre des perspectives de développement multimodal (P+R). Le faible niveau de desserte de la ligne ferroviaire sur ce tronçon ne favorise toutefois pas cet usage. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : créer des itinéraires MD interurbains en site propre, dans l'espace urbain et en rabattement sur les gares. • CT : sécuriser les itinéraires cyclables sur les principales artères radiales du centre-ville de Nyon. • CT : une stratégie (Canton de Vaud) de développement des interfaces multimodales a été adoptée pour favoriser le transbordement, l'accessibilité MD et développer les services aux voyageurs, elle est déclinée dans le district de Nyon (étude en 2020), les quatre gares régionales font l'objet de mesures. • CT : une étude menée à l'échelle du district de Nyon permettra d'identifier les potentiels de réalisation de P+R et B+R notamment le long de la ligne Nyon/Saint-Cergue/Morez. • Tâche permanente : poursuite de la mise en œuvre des réseaux MD des territoires, à l'échelle locale et à l'échelle d'aggl. Sur le district de Nyon, le réseau cyclable régional prévoit à termes 315 km d'itinéraires.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes d'aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Route Suisse - Crassier - Vich, - Eysins - Cheserex - Nyon - Asse - Chambésy - Versoix - Franchissement Asse à Nyon, - Jonction A1 à Rolle et Gland - Traversées Nord-Sud de Gland et Nyon • Problème de fonctionnalité d'interface : <ul style="list-style-type: none"> - Gares de Coppet, Gland, Nyon, Rolle 	<ul style="list-style-type: none"> • MD : <ul style="list-style-type: none"> - 2 itinéraires en sites propres dans les centres de Gland et Nyon (12-28 / A4 et 31-39 paquet MD A4) - Voie Verte Versoix - Pregny-Chambésy - Sécheron et ses connexions, 3 mesures (12-53 / A4, 31-21 et 12-60 paquet MD B4). - 4 mesures prévues en C4 (12-58 - traversée jonction A1 Rolle et Gland, 31-16 - passage sous-voies à Nyon, 12-29 - itinéraires en site propre Maconnex - Nyon et 12-59 - Eysins - Cheserex). • Requalification routière : la Route Suisse poursuit son réaménagement par étapes tronçon Prangins - Gland (A), (de Mies à Nyon PA1, PA2, 4^e et 5^e étapes jusqu'à Perroy prévues en C4 - mesure 12-56). • Interfaces : 12-20 - Rolle 2^e étape (1^{re} étape PA2) et 12-57 - Coppet 1^{re} étape prévues en C4. • Nyon a une mesure en PA3 et Gland et Versoix sont déjà réalisées.
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP6 • Stratégie Urbanisation U3 • Stratégies Transport M1, M4, M5, M7, M10 • Stratégie Transversale T1

1.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y compris rampes d'accès) PRODES Rail 2035

Ces travaux accompagneront l'augmentation du niveau de service sur la ligne ferroviaire et seront coordonnés avec la réalisation de l'interface multimodale de la gare de Nyon.

Augmentation de capacité entre Annemasse et Coppet sur le RER Léman Express grâce à des trains plus long (et adaptation de quais), Mise au ¼ d'heure des Intercity Genève – Lausanne et des RegioExpress Genève – Lausanne (première étape éventuelle jusqu'à Nyon) avec desserte de Genève-Aéroport PRODES 2035

Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon–Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposés sur le tronçon Genève–Lausanne. Dans la région de Genève, les prolongements de quais permettront d'allonger aussi les trains RER à 220m entre Coppet et Annemasse. Ces améliorations du service renforceront encore l'armature ferroviaire du PACA, aussi bien en direction de l'agglomération centrale, que vers le reste du Grand Genève par les connexions Léman Express et vers le reste de la Suisse.

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Nyon – Coppet et Coppet – Vengeron PRODES Routes nationales 2030

Élargissement de l'autoroute A1 et nouvelle jonction autoroutière à Versoix: l'autoroute A1 devrait être élargie à six voies entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon. Les mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que les mesures de requalifications routières sur le réseau cantonal et communal du district de Nyon accompagnent l'élargissement de l'autoroute destiné à accueillir le report du trafic individuel résiduel. Par ailleurs, une nouvelle jonction autoroutière pourrait voir le jour à la hauteur de Versoix. Ces nouvelles infrastructures routières visent à réduire le goulet d'étranglement que constitue l'entrée de l'agglomération centrale genevoise. La nouvelle jonction de Versoix permettra une meilleure desserte de la rive droite genevoise, elle déchargera les jonctions existantes de Coppet et du Vengeron et déléstera les routes de desserte adjacentes en localité.

MESURES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A

Mesure 12-53 Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extension en direction de Collex-Bossy et de Genève

Cette voie verte d'une longueur de 8km fait partie du schéma cyclable d'agglomération et est inscrite au plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 du canton de Genève. Elle constitue l'une des pénétrantes modes doux principales du PACA Genève-Rolle vers l'agglomération centrale et permet de créer un espace public de qualité reliant les centres traversés pour favoriser les déplacements à pied et à vélo.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

L'opération stratégique Nyon-Gland concerne la consolidation de l'agglomération régionale, partie intégrante de la multipolarité du Grand Genève. Formée de deux entités complémentaires, chacune extrêmement bien desservie par les TP et à ce titre lieux de rabattement des bassins de vie environnants, elles sont appelées à se densifier et à mettre à niveau leurs infrastructures (interfaces multimodales notamment), ainsi que le partage des usages de leurs espaces publics pour plus de qualité. Le maintien et le développement de la diversité sociale et culturelle est un enjeu fort de l'agglomération régionale Nyon-Gland et la qualité de son organisation spatiale en est un facteur.

Les mesures d'infrastructures de transports déploient principalement leurs effets sur deux axes :

- **Facilitation du report modal :**

- Développement des interfaces multimodales autour des gares ferroviaires, entamé dans les générations précédentes de projet d'agglomération et en favorisant le rabattement (besoin d'action Métropole multipolaire et de proximités).

- **Pacification et sécurisation du trafic :**

- Création de voies modes doux en sites propres et sécurisés et requalification des espaces publics urbains (besoin d'action Métropole compacte et de proximités).

Les mesures d'urbanisation répondent au besoin **de densification des centres et de coordination** entre localisation des logements et places de travail et infrastructures de transport. Le PACA Genève-Rolle recense six mesures d'urbanisation aux horizons A et B du PA4, autour des centres de Divonne-les-Bains, Coppet, Gland, Nyon, Rolle et Versoix.

La grande majorité des mesures infrastructurelles est localisée à proximité de ces centres, dont une grande part dans l'opération stratégique centrée sur l'agglomération régionale Nyon-Gland, qui concentre l'essentiel des besoins d'action du territoire.



Mesure UD1-05 Construction des «Jardins du Couchant» (Nyon)

© Ville de Nyon / Michaël Perret

OPÉRATION STRATÉGIQUE NYON-GLAND

L'agglomération régionale Nyon-Gland est identifiée comme un secteur à forts enjeux du PACA Genève-Rolle, et ce depuis le PA1 : elle est à la fois un pôle d'emploi et un centre de rabattement à l'échelle du littoral lémanique. Interfaces ferroviaires importantes sur la rive nord du lac, les gares de Nyon et Gland sont des sites stratégiques pour la maîtrise du développement urbain, et pour la coordination entre urbanisation et transport.

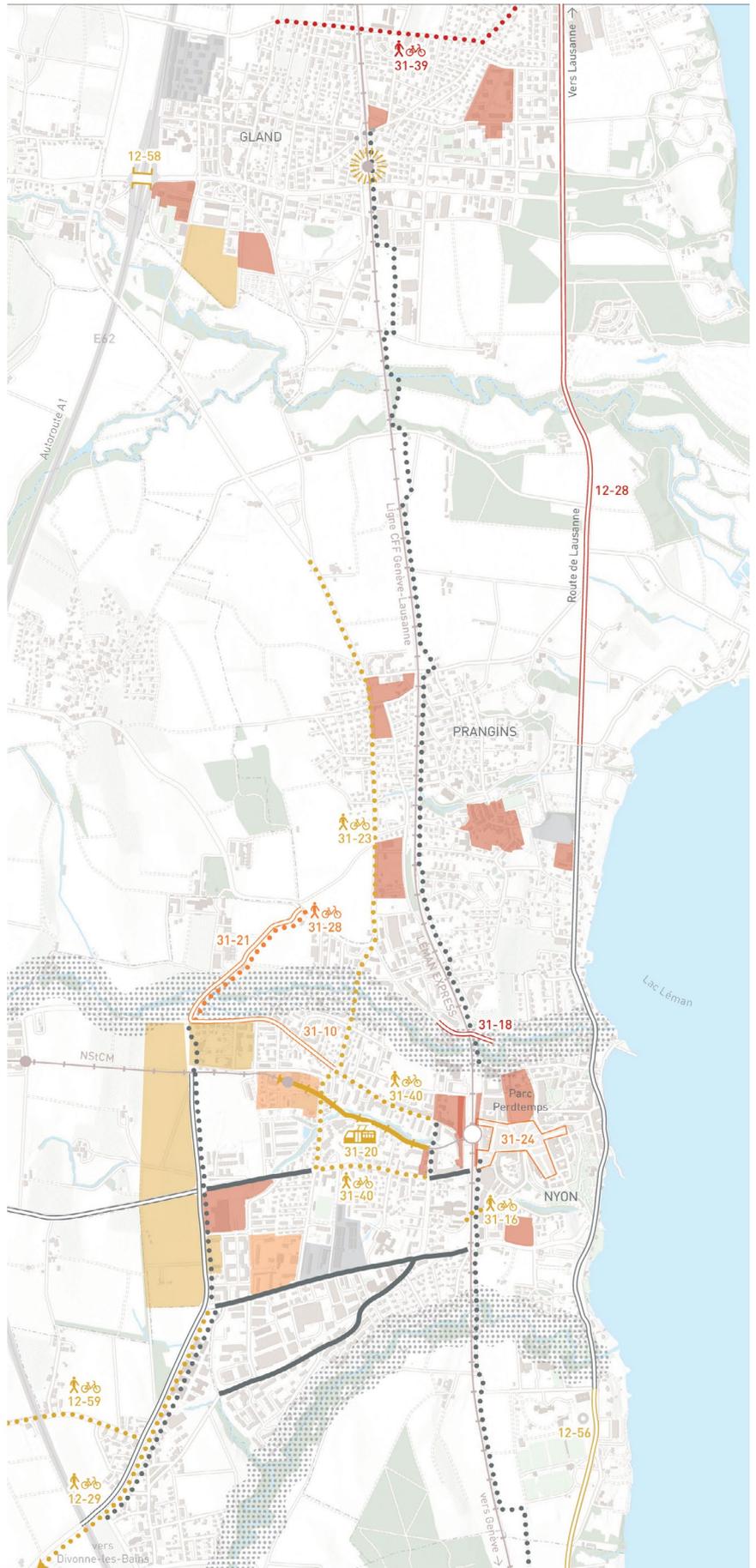
Les deux villes ont entrepris un travail important sur la coordination entre un développement urbain contenu et le déploiement de réseaux TP et MD performants. Des axes structurants les relient, les CFF, la Route suisse, la route de l'Etraz, une voie cyclable en construction le long des voies CFF (mesure 6621.3.065 paquet MD / 31-12 A3), un site naturel exceptionnel les sépare, la Promenthouse et son delta, elles ont chacune leur identité mais ensemble elles sont un pôle à l'échelle du Grand Genève, emplois, services et un centre de rabattement à l'échelle du littoral lémanique.

La ville de Nyon réorganise son accessibilité, en peigne, permettant ainsi des mesures de pacification du centre-ville et du secteur gare. La requalification du passage de l'Etraz (élargissement pour tous les modes) (mesure 31-18 A4) est la 1^{re} étape de ce système d'accessibilité au centre en peigne, la mesure de la route du Châtelard (mesure 31-28 Be4) complétera le dispositif pour distribuer le trafic et délester le centre et les quartiers résidentiels de la ville du trafic de transit, permettant par la même occasion de sécuriser les MD. Des mesures sur l'espace public du cœur de ville sont prévues à la suite (mesure 31-24 B4). La gare de Nyon a fait l'objet de mesures dans les générations précédentes des projets d'agglomération pour renforcer ce rôle d'interface multimodale (mesure 6621.2.085 / 31-8 du PA2 et 6621.3.081 / 31-7 du PA3). Ces mesures prévoient la relocalisation des arrêts TP, la création de stationnements vélos et TIM, ainsi que la sécurisation des cheminements MD à proximité de la gare. La requalification de la route de Saint-Cergue en faveur des TP/MD 1^{re} partie (mesure 31-10 B4 et autres mesures en C) à Nyon poursuivra le travail de priorisation des TP en accès au centre de Nyon.

La ville de Gland a opéré une évolution importante du fonctionnement du secteur de la gare et de son accessibilité, dont la création de nouveaux passages inférieurs (mesure 6621.2.026 / 31-5 du PA2 réalisée et 6621.2.080 / 31-6 du PA3). Elle prévoit la réalisation d'un axe nord-sud de MD à l'est de la ville (mesure 31-39 A4), distribuant facilement les différentes parties de la ville et rejoignant la RC1 route Suisse, axe structurant du bord du lac de Lausanne à Genève qui fait l'objet d'une requalification par étapes : PA1 6621.057 / 52-1, PA2 6621.2.006 / 12-16, mesure 12-28 / A4 et suivants).

Le secteur est également concerné par deux mesures d'urbanisation. La mesure UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins, déjà inscrite au PA3, coordonne les opérations de densification et d'extension comprises dans le périmètre compact d'agglomération du PDCn Vaud autour de l'intercommunalité de Nyon-Eysins-Prangins. La mesure UD1-06 Gland-Vich prévoit des opérations de densification des zones de logements ainsi que des extension au nord-ouest. Les opérations de mutation urbaine des zones industrielles de l'ouest de Gland prévues aux PA3 ont été abandonnées dans l'optique de maintenir de l'activité secondaire à proximité du centre-ville et des lignes ferroviaires. A l'avenir, le périmètre de cette mesure pourra être adapté dans le cadre du Plan directeur intercommunal étant donné la volonté exprimée par la commune de Vich de sortir du périmètre compact d'agglomération.

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... 🚶🚲 Itinéraire
 - ⌈⌋ Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- 🚆 Rail projeté (train / tram)
 - 🚌 Bus projeté
 - ☀️ Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- == Axe requalifié
 - ✖ Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- Espace public apaisé
 - Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- ▨ Mesure environnement paysage



PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	12-28	Requalification de la route de Suisse (3 ^e étape) : tronçons sur Prangins et Gland	Canton de Vaud
A4	31-18	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz	Nyon
A4	31-39	Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD	Gland
B4	31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : route de St-Cergue (partie haute)	Nyon
B4	31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : tronçon rte de St-Cergue - rte de Duillier	Nyon
B4	31-24	Aménagement MD et espaces publics dans le Cœur de ville de Nyon	Nyon
Be4	31-28	Réalisation de la Route du Châtellard au nord de l'agglomération nyonnaise	Nyon
C4	12-29	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins	Canton de Vaud
C4	12-58	Traversées MD Jonctions A1, Rolle et Gland	Gland, Rolle
C4	12-59	Liaison MD Eysins - Chésereux	Chésereux, Grens, Signy, Eysins, Canton de Vaud
C4	31-40	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)	Nyon
C4	31-16	Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes	Nyon
C4	31-20	Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)	Nyon
C4	31-23	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TC et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)	Nyon
Mesures d'urbanisation			
As4/Bs4	UD1-05	Nyon-Eysins-Prangins	Nyon, Eysins, Prangins
As4/Bs4	UD1-06	Gland	Gland

AUTRES MESURES

Le PACA Genève-Rolle inclut d'autres mesures hors opérations stratégiques. Ces mesures poursuivent la stratégie de renforcement de l'armature TP et MD en direction des gares de rabattement et sur l'axe principal le long du littoral :

- La voie verte Genève gare de Sécheron – Pregny-Chambésy – Versoix ouvre une voie MD rapide et sécurisée pour la rive droite (mesure 12-53 A4 et 12-60 B4 en complément de la mesure 6621.3.010 paquet MD / 12-32 A3) et renforce en outre les liens fonctionnels entre les communes de la rive droite genevoise.
- La requalification de la Route Suisse fait l'objet de mesures dans les différentes générations de projets d'agglomération, les phases successives ont été inscrites au PA1 (6621.057 / 52-1 A1), PA2 (6621.2.006 / 12-16 A2), PA4 (12-28 A4) et suivants (12-56 C4).
- Des voies cyclables confortables pour traverser les jonctions autoroutières à Rolle et Gland sont inscrites en C car dépendantes des importants travaux prévus notamment à Rolle dans ce secteur.

A Rolle, la première étape du réaménagement de l'interface multimodale, comprenant la réfection des espaces publics et des accès aux quais a fait l'objet de la mesure 6621.2.005 / 12-19 du PA2. La coordination avec les travaux prévus par les CFF a repoussé la réalisation de la 2^e étape, qui reste inscrite en priorité C du PA4.

A Coppet, en parallèle à l'arrivée du Léman Express, la commune a engagé une étude pour le développement de sa gare et la réalisation d'une interface multimodale. Là encore, les indéterminations liées aux planifications CFF ont nécessité une inscription en horizon C du PA4 de cette mesure.

La mesure d'urbanisation UD1-04 prévoit la réalisation de plusieurs opérations de logements en densification et en extension à proximité immédiate de la gare de Coppet. La desserte très importante du site justifie l'extension urbaine du village sur des parcelles actuellement non bâties en centre de localité. Une attention particulière sera portée à la préservation des qualités paysagères et patrimoniales exceptionnelles du site, en particulier le château et ses abords, les allées plantées et les ouvertures sur le lac et les Alpes.

Rolle est concernée par la mesure d'urbanisation UD-1-07. La plupart des opérations urbaines inscrites au PA3 ont été mises en vigueur. La mesure prévoit des opérations de densification entre le centre historique et la gare ferroviaire à réaliser en horizon A et B du PA4.

La mesure d'urbanisation UD1-03 vise à renforcer la vocation de centre régional de la ville de Versoix au sein de l'agglomération centrale. Elle prévoit notamment la densification à proximité des deux gares Léman Express de la commune (Versoix et Pont-Céard) ainsi que la requalification des espaces publics urbains dans ces secteurs. Ces opérations sont coordonnées avec les mesures de mobilités douces planifiées ou en cours de réalisation sur le territoire communal.

La mesure d'urbanisation UD1-09 prévoit la densification et l'extension sur dix secteurs de projets à proximité du centre de Divonne-les-Bains, coordonnés par un plan local d'urbanisme intercommunal. Ces opérations sont réalisées en coordination avec la réalisation d'infrastructures TP et MD planifiées ou en cours de réalisation.

Deux mesures d'environnement-paysage sont en outre planifiées sur le périmètre du PACA :

- *EP1-05 Passages à faune de la Route de Sauvigny dans une zone accidentogène pour la faune.* Dans le cadre de l'étude de base pour l'élaboration d'un contrat corridors – Secteur Vesancy-Versoix (Cahier n°13-57, 2010), la route de Sauvigny a été identifiée comme accidentogène pour la grande faune (ongulés), mais aussi pour la petite et moyenne faune (batraciens, mustélidés).
- *EP1-2-8 Restauration des corridors noir fonctionnels pour la faune nocturne.* Le Plan de biodiversité du Canton de Genève a mis dans ses priorités la restauration de la trame noire cantonale pour la faune nocturne (chiroptères, rapaces nocturnes, papillons nocturnes). Elle a été partiellement identifiée pour les communes de Versoix, Céligny, Bellevue, Collex et Genthod.

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	12-53	Élargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	Canton de Genève
paquet MD A4	12-54	Connexions mobilité douce du quartier du Champ du Château à la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et au Vengeron	Bellevue
paquet MD B4	12-60	Extension de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron	Canton de Genève
C4	12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (2 ^e phase)	Rolle
C4	12-56	Requalification de la route de Suisse (4 ^e et 5 ^e étapes) : tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy	Nyon, Canton de Vaud (DGMR)
C4	12-57	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Coppet	Coppet
C4	12-58	Traversées MD Jonctions autoroutières A1, Rolle et Gland	Gland, Rolle
Mesures d'urbanisation			
As4	UD1-03	Versoix	Versoix, Canton de Genève
As4/Bs4	UD1-04	Coppet-Commugny	Coppet, Commugny
As4/Bs4	UD1-07	Rolle-Mont-sur-Rolle	Rolle, Mont-sur-Rolle
As4	UD1-09	Divonne-les-Bains	Divonne-les-Bains, Pays de Gex Agglo
Mesures Environnement - Paysage			
As4	EP1-05	Création de passages à petite faune à la Route de Sauverny dans une zone accidentogène pour la faune	Canton de Genève
As4	EP1-2-8	Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne	Canton de Genève

2 PACA Genève/St-Genis/Gex

2.1 Le PACA Genève/Saint-Genis/Gex dans le Grand Genève

ATOUTS INTERNATIONAUX ET PAYSAGERS

Lieu privilégié du rayonnement international de Genève, le PACA bénéficie de la dynamique exceptionnelle engendrée par la présence de nombreuses organisations internationales, du CERN, d'industries et d'entreprises de renom, de l'aéroport, etc. Ces activités et institutions participent au développement du Grand Genève de manière significative, elles sont inscrites dans un tissu très dense qui doit gagner en connectivité et en qualité d'espaces publics et d'usages.

PRÉSENTATION

Dominé par la chaîne du Jura, le PACA Genève - St-Genis - Gex est caractérisé par la coexistence de secteurs périurbains en pleine croissance encadrés par un paysage de qualité. La structure paysagère est forte, avec notamment un réseau hydrographique important (vallon de l'Allondon, Nant d'Avril, Journans, etc.) et le maintien de grandes plaines agricoles de part et d'autre de la frontière. Satigny, à 15 minutes en train du cœur d'agglomération, est ainsi la plus grande commune viticole de Suisse (en superficie).

Les moteurs économiques du Grand Genève, l'aéroport international, désormais implanté au sein même de l'agglomération centrale, le CERN, le quartier des organisations internationales (Jardin des Nations) et la zone industrielle Meyrin - Satigny - Vernier, plus grande zone industrielle de la métropole, voisinent dans ce territoire. Ils génèrent une attractivité dont l'échelle dépasse largement celle du Grand Genève et un dynamisme matérialisé par une concentration d'emplois importante, notamment dans la partie genevoise du territoire.

Le développement urbain est quant à lui concentré autour des deux axes historiques Genève - Meyrin - St-Genis et Genève - Nations - Grand-Saconnex - Ferney - Gex, mais l'ensemble du PACA connaît une forte dynamique démographique et économique.



France

Suisse

Ain

Genève

- Cessy
- Chevry
- Crozet
- Échenevex
- Ferney-Voltaire
- Gex
- Ornex
- Prévessin-Moëns
- Saint-Genis-Pouilly
- Ségný
- Sergy
- Thoiry
- Versonnex

- Collex-Bossy
- Grand-Saconnex
- Meyrin
- Satigny
- Vernier

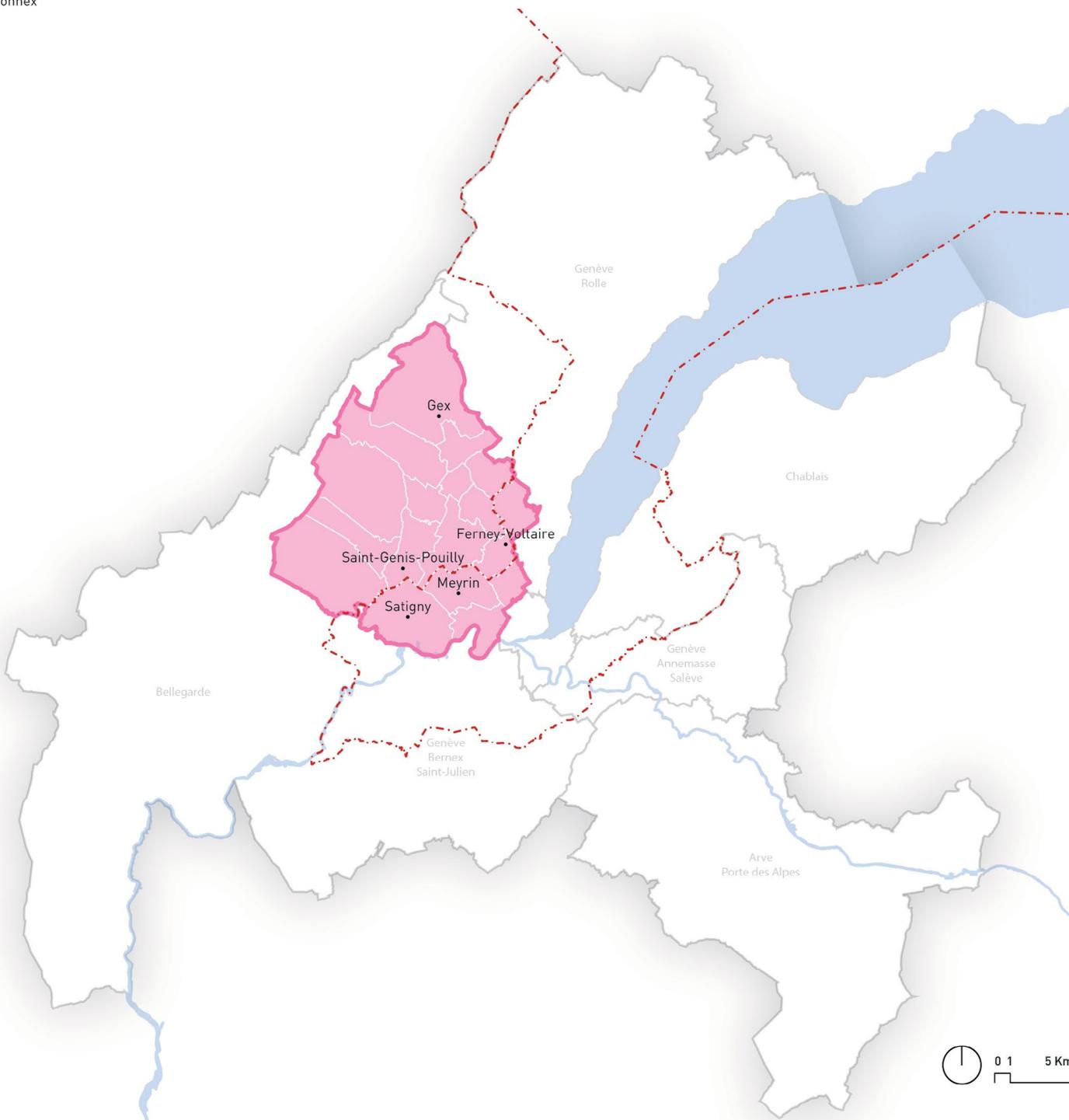


Figure 5 : Périmètre et localisation du PACA Genève - Saint-Genis - Gex
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	GENÈVE – SAINT-GENIS - GEX			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	13	5	18	9%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	71 369	76 669	148 038	15%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	3.21%	0.92%	1.97%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	16 196	72 886	89 082	17%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.23	0.95	0.60	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	20 471	0	20 471	25%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	4.08%	/	4.08%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	16 798.7	4 781.5	21 580.2	11%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	2 694.0	1 557.1	4 251.1	13%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	16%	33%	20%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.78%	0.34%	0.62%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.19%	0.09%	0.15%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/CH: 31.12 - OST)	34 096	31 023	65 119	13%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	648	521	613	/	642	/

Tableau 3 : Chiffres clés du PACA Genève - Saint-Genis - Gex (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Il existe un très fort déséquilibre du ratio emplois/habitant entre la partie française et suisse du PACA malgré un nombre d'habitants très similaire ;
- Cette disparité est aussi matérialisée par la croissance contrastée de la tache urbaine entre parties française et suisse, qui par contre a connu un fort ralentissement depuis 2015 des deux côtés de la frontière.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Support territorial du rayonnement international de Genève (organisations internationales et non gouvernementales, CERN, entreprises et industries internationales, aéroport). • Plusieurs gares Léman Express sur la rive droite genevoise : Satigny, ZIMEYSA, Meyrin, Vernier, Sécheron. • 1 interface multimodale majeure : l'Aéroport. • Présence d'un «Cœur vert» forestier et agricole et du grand paysage avec vues sur le Jura, les Alpes, le massif du Mont-Blanc. • Activités agricoles et viticoles dynamiques et reconnues, Satigny (plus grande commune viticole de Suisse), Pays de Gex (produits labellisés). 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration des emplois sur la partie genevoise. • Manque d'aménités urbaines pour l'appartenance à l'agglomération centrale, malgré une forte densité (par ex. manque de services de santé dans le Pays de Gex). • Faible accessibilité au Léman Express et absence de desserte ferroviaire pour la partie gessienne. • Déficit de l'offre multimodale (interfaces) et de la desserte TP/MD. • Trafic TIM pendulaire important : vers le cœur d'agglomération et depuis le reste du Grand Genève vers le PACA. • Grandes infrastructures envisagées seulement à long terme (2040-2050). • Contraintes environnementales : l'aéroport, l'autoroute, la voie ferrée, génèrent des contraintes air, bruit, risques majeurs (marchandises) qui limitent le potentiel en logements.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Des grands projets genevois prioritaires réalisés ou engagés, pour favoriser le rééquilibrage et accueillir la population (Les Vergers, Vernier-Meyrin-Aéroport, Grand-Saconnex, Châtelaine) • Nombreuses mesures planifiées dans les projets d'agglomération précédents (13 mesures cofinancées) pour rattraper les besoins d'investissement et de desserte multimodale • Mesures suprarégionales et structurantes comme leviers de l'organisation territoriale : augmentation capacité Léman Express Genève- La Plaine, 2x3 voies A1 Vengeron – Aéroport, Tramway Nations – Grand-Saconnex - Ferney, aménagement de l'interface multimodale de l'aéroport. • Gouvernance renforcée de Pays de Gex Agglomération : concentration des compétences clés et déploiement de stratégies intercommunales en aménagement, urbanisme, transport, environnement, équipements publics. • Réduction de l'impact de l'urbanisation : les nouveaux Schéma de cohérence territorial (SCOT) et Plan localisé d'urbanisme intercommunal et habitat (PLUIH) en vigueur réduisent de 450ha les zones à bâtir et limite la croissance démographique à 1,5%/an. • Outil opérationnel de mise en œuvre puissant à disposition : société publique locale pour la réalisation de projets d'aménagements. • Potentiel de report modal en faveur des TP et MD : avec l'usage à long terme de l'emprise ferroviaire du Pied du Jura. 	<ul style="list-style-type: none"> • Déséquilibre entre la dynamique de croissance et le développement des infrastructures entraînant une perte de qualité de vie. • Développement rapide et peu qualitatif le long des axes urbains structurants. • Banalisation et mitage des paysages. • Flux TIM, liés aux développements commerciaux et à la construction de nouvelles routes, en expansion. • Pression sur les franges urbaines, les connexions biologiques et paysagères • Oppositions populaires face à la densification / mutation urbaine (report et abandon de projets de densification : Cointrin, Pré-du-Stand, Petit-Saconnex). • Ralentissement de la mise en œuvre due à la forte imbrication entre les projets.

Tableau 4: Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Dans la partie française, la densification se poursuit, alliant renouvellement du tissu existant et densification des «dents creuses». Les prix de l'immobilier et du foncier rendent l'installation et le maintien des classes moyennes et des entreprises de proximité difficiles. Dans la partie genevoise, de nombreux projets urbains ont été engagés mais peinent à se concrétiser face aux recours populaires et aux contraintes multiples qui s'imposent. Il existe une forte spécialisation des secteurs du PACA : à Genève rive droite, concentration d'emplois et faibles capacités à créer du logement en l'état actuel, dans le Pays de Gex, forte dynamique résidentielle «historique», qui induit une croissance régulière des besoins en déplacements, internes et vers le reste du Grand Genève.

Ce contexte entraîne une pression particulièrement forte sur les ressources naturelles : pressions foncières, tendances à l'extension urbaine au détriment des espaces de productions agricoles, menaces sur les connexions biologiques, îlots de chaleur, bruit, détérioration de la qualité de l'air liée à la présence de nombreuses infrastructures routières, industrielles et aéroportuaires. Le caractère périurbain du secteur n'a pas contribué à le doter d'espaces verts ou publics de grande ampleur, pouvant jouer le rôle d'espaces de respiration.

L'autoroute A1, régulièrement saturée aux heures de pointe de et vers les zones d'emplois, traverse le périmètre au sud de l'aéroport. A court terme, la mise en service de la route des Nations, connectée à la ceinture urbaine définie dans la Loi cantonale genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), canaliserà les flux TIM et permettra une importante requalification de la route de Ferney permettant la suppression du trafic de transit, une réduction forte de la capacité TIM sur cet axe en faveur des autres modes, et le développement du tramway entre Nations et le P47 (mesure 32-1-2 / A3).

Le système TP/MD structurant déjà performant et mis en œuvre partiellement sur les deux axes majeurs de déplacement Genève – Saint-Genis et Genève – Gex doit être complété pour atteindre le maximum d'efficacité : mise en service du BHNS vers Saint-Genis, prolongation du tramway vers Ferney, connexion multimodale de l'aéroport et amélioration de la desserte tangentielle entre ces deux axes radiaux.

Des mesures suprarégionales, routières et ferroviaires à l'horizon 2030-2035, sont aussi des leviers qui faciliteront la desserte du PACA et qui sont intégrées au mécanisme général de son fonctionnement. A long terme, le développement ferroviaire (diamétrale nord entre Cornavin, Aéroport et ligne de la Plaine) augmentera encore significativement la desserte du secteur et sa connexion au reste du Grand Genève : pour l'instant le Léman Express ne dessert que le sud du quartier du Jardin des Nations avec la halte Sécheron. La requalification des espaces publics pourra ainsi se déployer en concomitance.

Le développement du télétravail, accéléré par la crise du COVID, impacte les déplacements des 220 000 délégués qui transitent par le Jardin des Nations. Des réflexions sur l'évolution des modes de travail sont en cours : c'est un enjeu du futur, qui fera l'objet d'attention dans un PA5 résolument tourné vers des objectifs ambitieux de transition écologique.

Les enjeux principaux pour le PACA sont :

- Compléter la desserte en transports publics et mobilité douce à la hauteur des besoins et des enjeux du PACA ;
- Densifier qualitativement les espaces urbains, construire un «morceau de ville».

2.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, les acteurs économiques, les collectivités, les institutions ont intégré dans leurs pratiques et leurs objectifs la volonté commune d'un développement positionné autour de l'innovation et de l'excellence environnementale.

Au milieu du PACA, le «**Cœur vert**» est un espace naturel et agricole entouré par le centre métropolitain de l'aéroport, les deux sites du CERN, la zone industrielle de Meyrin – Satigny - Vernier (ZIMEYSAVER), les centres régionaux de Meyrin, Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly. Il joue un rôle fondamental pour le PACA et assure la complémentarité des fonctions, paysagère, de production, de loisirs, dans un secteur en forte croissance. Les espaces ouverts et bâtis cohabitent dans le respect des besoins de l'agriculture de proximité, qui occupe le centre du dispositif (secteur de Feuillasses) et des habitants riverains avec le développement d'un réseau de cheminements de loisirs. Par ailleurs les autres atouts naturels du PACA (réseau hydrographique notamment) sont protégés.

La multipolarité du PACA est consolidée d'une part par la reconnaissance du rôle et des spécificités de chaque centre et d'autre part avec le développement du réseau TP/MD structurant. Les complémentarités économiques et agricoles entre Genève et le Pays de Gex sont mises en valeur.

Les axes historiques, Genève - Nations - Grand-Saconnex - Ferney - Gex d'une part et Genève - Meyrin - St-Genis d'autre part, desservis par des tramways et BHNS, relient les quatre centres régionaux (Ferney, Gex, Meyrin, Saint-Genis) au cœur d'agglomération et à Cornavin, gare centrale du Grand Genève. Ils sont complétés par un axe fort de transport public structurant tangentiel reliant le secteur Aéroport / Nations au secteur Plan-les-Ouates / Bernex.

Les habitants bénéficient d'équipements efficaces, une interface aéroportuaire fonctionnelle, bien connectée à l'ensemble du Grand Genève et la gare de l'aéroport, interface multimodale majeure, dans l'attente de la poursuite des développements ferroviaires à long terme.

Avec la desserte Léman Express au quart d'heure, le centre local de Satigny voit également son rôle de proximité affirmé en termes d'accueil de population, d'équipements et de services pour son bassin de vie.

Ferney-Voltaire et St-Genis-Pouilly sont les portes d'entrées nord de l'agglomération centrale, Meyrin est un centre dense aux espaces publics valorisés et Gex est positionné sur une vocation administrative et culturelle, reconnue à l'échelle de tout le Pays de Gex.

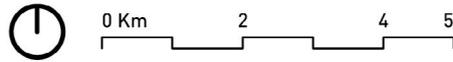
Le système de transports publics très performant, notamment dans l'agglomération centrale, et le réseau modes doux qui l'accompagne a permis l'émergence d'**une ville compacte**, aux espaces publics de qualité, un «quartier» de l'agglomération centrale, y compris dans les espaces à vocation majoritairement économiques comme la ZIMEYSAVER ou la façade sud de l'aéroport.

Au-delà, les localités existantes sont densifiées et les césures vertes entre elles préservées, par exemple le long de la RD1005 autour de Segny, Maconnex et Ornex.

Un réseau MD, structuré et maillé à **l'échelle de proximité des quartiers** a vu le jour sous l'impulsion de la voie verte d'agglomération et de la véloroute Ferney-Gex, prolongée vers le centre-ville de Genève, le long du tram. Les centres urbains sont pacifiés au bénéfice des piétons. De grands espaces publics et/ou verts ponctuent le territoire comme par exemple le parc linéaire des Écoles à Vernier, l'allée de la Tire à Ferney, les parcs des domaines Rigot et Pictet en connexion avec le tram. L'ensemble de ces améliorations métamorphose ce territoire très compact et modifie profondément son image, urbaine plutôt que périurbaine.

Enfin, l'implication des grands acteurs économiques du PACA facilite l'évolution de l'entier du secteur, renforce son identité et son attractivité internationale, qui bénéficie à toute **la métropole transfrontalière**.

PACA Genève - St-Genis - Gex Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE

- frontière franco-suisse
- limite de l'agglomération
- forêt et espace naturel
- lac et cours d'eau
- espace agricole
- corridor d'intérêt d'agglomération régional / local
- césure verte et frange

MULTIPOLAIRE

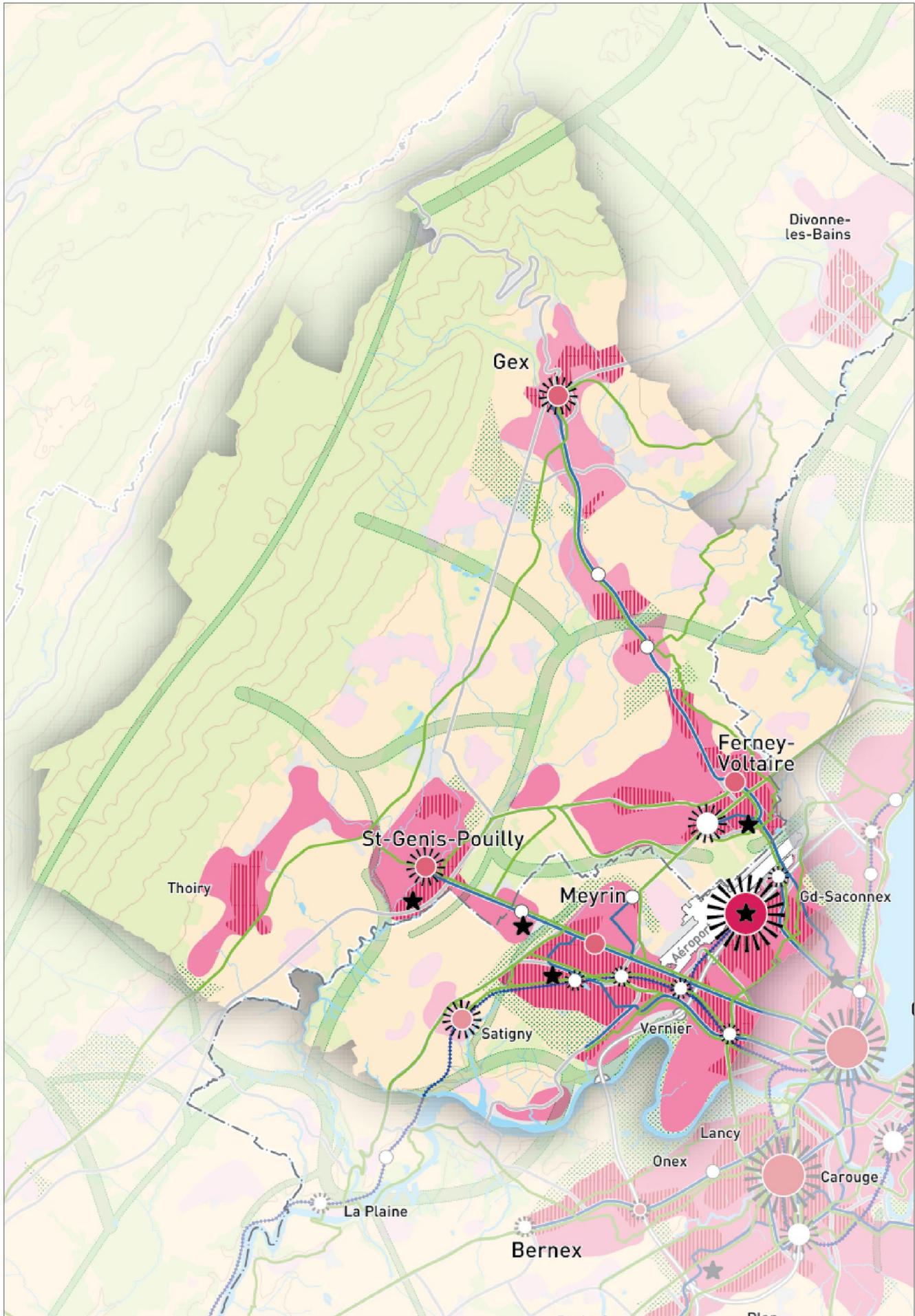
- centre métropolitain / régional / local
- ★ pôle d'activités métropolitain
- réseau ferroviaire
- réseau TP structurant (tram, BHNS)
- réseau autoroutier (avec jonction)
- réseau routier primaire

COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

- aire urbaine centrale / régionale / locale / villageoise
- secteur prioritaire de développement urbain
- interface principale / secondaire / locale de rabattement / de proximité
- réseau cyclable

Figure 6 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Saint-Genis - Gex

Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

La priorité a été donnée dès le PA1 à la construction des axes forts de desserte de la multipolarité du Grand Genève, indispensables pour le fonctionnement de cette métropole en forte croissance et pour la densification des lieux bien desservis. Le PA4 consolide les stratégies déployées dans les projets d'agglomérations précédents et conforte les choix opérés sur les sites de développement urbain qui sont stables depuis 2007 :

- Le **PA1** : a initié la construction du réseau des axes forts avec la construction du tramway en direction de Meyrin et du CERN et la requalification de l'espace-rue au terminus du CERN.
- Le **PA2** : a complété le réseau des axes forts avec le déploiement du BHNS transfrontalier Genève - Ferney - Gex. Il a mis l'accent sur la proximité, soit l'amélioration des espaces publics et de la mobilité douce, avec le prolongement de la voie verte en rive droite du quartier de Saint-Jean à Genève jusqu'à la ZIMEYSAVER et l'accessibilité aux gares de la ligne de la Plaine. Il a introduit des actions en faveur des maillages verts et des franges urbaines.
- Le **PA3** : a poursuivi la construction des axes forts avec le prolongement du tram Nations (mis en service en 2004) vers le Grand-Saconnex et la mise en place d'un BHNS Genève - Vernier - ZIMEYSAVER. Il a complété ainsi la desserte multimodale des quartiers densifiés et compacts autour des axes Genève - Vernier et Genève - Grand-Saconnex.
- Le **PA4** : **finalise le réseau transfrontalier structurant TP et MD entre les différents centres régionaux** du PACA, notamment avec le prolongement du tram du Grand-Saconnex vers Ferney; il initie le développement du secteur de l'aéroport et **concrétise plusieurs projets urbains engagés de longue date**, tels que: la mutation urbaine du Grand-Saconnex avec le réaménagement de l'axe urbain long du tram, celle du secteur Vernier Meyrin Aéroport, l'extension au sud de Ferney avec le nouveau quartier Ferney-Genève Innovation.
- Le **PA5** : poursuivra le développement du secteur aéroport prévu par étapes, compte tenu de l'importance des investissements programmés. Le PA5 s'engagera plus fortement vers des propositions liées à la démarche «Grand Genève en transitions» initiée en 2020 et précisera l'intégration urbaine du projet de diamétrale ferroviaire nord.

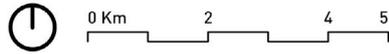


Mesure 6621.2.043 - 32-1-12 Mise en site propre pour le BHNS Genève - Gex

2.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Genève - St-Genis - Gex Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- risque d'étalement urbain
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo): linéaire
→ infra / réseau (itinéraire)
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Espaces publics Ferney
- Espaces publics St-Genis
- Espaces publics Meyrin
- Gares de la ligne de la Plaine

Besoins de densification / intensification

- Sud de Ferney
- Facade sud de l'aéroport
- Village de Satigny

Risques d'étalement urbain

- Secteur Sergy, Thoiry, Crozet, Chevry, Echenevex

Manques de coordination urbanisation-transport

- Secteur Mategnin / Bois candide
- Prévessins-Moëns
- St-Genis Pouilly
- Thoiry

MOBILITÉ

Déficits offre TP

- Liaison transfrontalière Ferney - Grand-Saconnex
- Liaison St-Genis - Ferney

Lacunes d'aménagement MD

- Desserte de St-Genis-Pouilly
- Liaisons MD Ferney-Gd Saconnex
- Liaisons interquartiers rive droite genevoise
- Liaisons MD CERN St-Genis

Surcharges TIM

- Accès Meyrin et Ferney
- Autouroute A1 + jonctions secteur Vernier
- Autouroute A1 + jonctions secteur aéroport / Grand-Saconnex

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Liaison transfrontalière St-Genis - Meyrin
- Axe Meyrin - Ferney
- Axe Nations Grand-Saconnex
- Axe Genève Châtelaine Vernier
- Facade sud de l'aéroport

Besoins de rabattement

- Gare de l'aéroport
- Interface de Ferney
- Interface de St-Genis
- Interface de Châtelaine
- Gare de Satigny
- Gares Vernier et ZIMEYSA
- Gare de Meyrin

ENVIRONNEMENT

Discontinuités paysagères/biologiques

- Corridors entre le cœur vert et les espaces agricoles et naturels
- Corridor nord / sud de la RD 1005 à Cessy

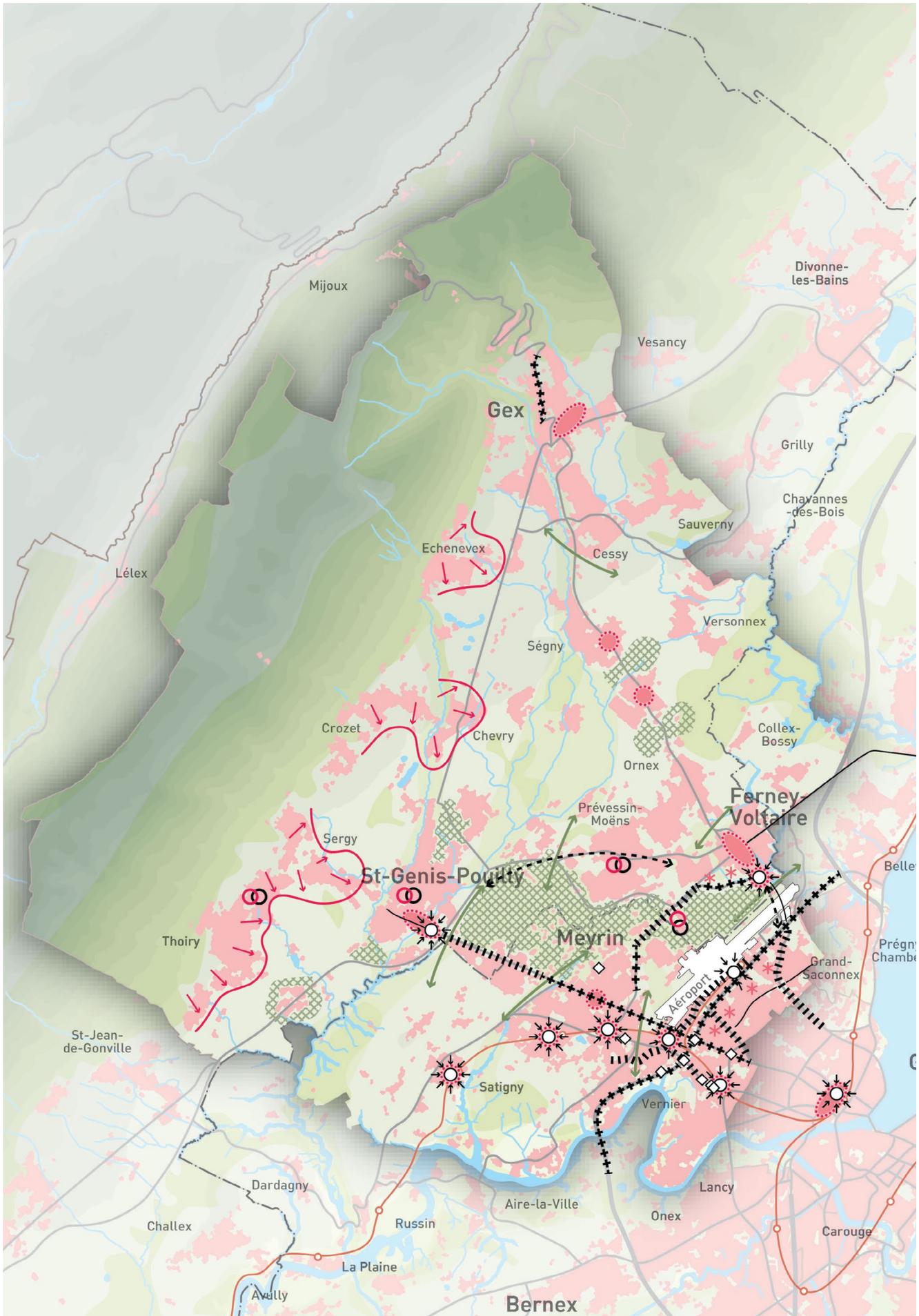
Frottements

- Cœur vert
- Zone commerciale de Thoiry
- Grands-prés entre Thoiry et St-Genis
- Nord est de Saint-Genis
- Localités de la RD 1005

Nuisances

- Abords de l'aéroport

Figure 7: Points faibles du PACA Genève - Saint-Genis - Gex
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Favoriser la mise en réseau des acteurs pour l'excellence des projets

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les moteurs économiques du PACA sont fortement consommateurs de ressources (sol, énergie, etc.) et entraînent de nombreux déplacements pendulaires. Ces acteurs (CERN, organisations internationales, Genève aéroport) représentent des atouts pour mettre en avant l'exemplarité et l'innovation environnementales. • Les espaces agricoles et naturels sont menacés : coupures des infrastructures, fortes pressions foncières et immobilières, pression des activités de loisirs. • Le secteur de l'aéroport indispensable à l'économie du Grand Genève génère de nombreuses nuisances pour le voisinage et contraint le développement urbain aux abords. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT - MT : Mobiliser les ressources énergétiques locales dans les projets urbains en construction (réseau Génie Lac dans les projets au sud de l'aéroport, réseau d'énergie du quartier Ferney - Genève Innovation alimenté par la chaleur résiduelle du CERN, géothermie à Satigny). • CT-MT : mettre en œuvre les objectifs du PSIA pour réduire les nuisances de l'aéroport en termes de bruit et qualité de l'air (actions pour le report modal et pour la réduction du bruit des avions – Rapport principal chapitre 4.1) • MT : structurer une offre de tourisme doux en coordination avec le Parc naturel régional du Jura. • Tâche permanente : réduire les nuisances avec la recherche de solutions innovantes : sur les plans constructifs, de la planification et de la gouvernance. • Tâche permanente : protéger les activités agricoles concurrencées par l'urbanisation et anticiper les tensions relatives à la cohabitation entre agriculteurs et habitants. • Tâche permanente : les mesures de restauration et consolidation de la trame verte initiées par les contrats corridors Mandement Pays de Gex et Vesancy-Versoix, de développement des réseaux TP/MD, d'urbanisation vers l'intérieur, de meilleure coordination urbanisation/transports concourent toutes à construire la métropole verte.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuités paysagères/biologiques et <ul style="list-style-type: none"> - Corridors entre Cœur vert et espaces ouverts environnants - Corridor Journans – Cessy nord et sud de la RD 1005 • Frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Cœur vert - Thoiry et Saint-Genis zones commerciales (Grands-Prés, Rives de l'Allondon), - Césures vertes sous pression entre les localités de la RD1005 • Nuisances : <ul style="list-style-type: none"> - Aéroport, autoroute, ligne ferroviaire • Risques d'étalement urbain : <ul style="list-style-type: none"> - Secteurs Sergy – Thoiry, villages du pied du Jura 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : deux exemples de démarches d'optimisation énergétique dans les opérations d'urbanisation : Ferney Genève Innovation (UD2-03), ZIMEYSAVER (UD2-09) • Environnement-Paysage : EP1-2-8 Restauration des corridors noir fonctionnels pour la faune nocturne (partiellement identifiée pour les communes de Satigny et Collex-Bossy)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP1, EP2, EP3, EP4, EP6 • Stratégies Urbanisation U1, U9 • Stratégies Transport M6, • Stratégie Transversale T2

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA04 -1 Développer et coordonner en transfrontalier le positionnement économique du secteur et ses conditions d'accueil d'entreprises et d'institutions internationales et métropolitaines

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le développement commercial périphérique dans le Pays de Gex et la concentration des fonctions économiques dans les pôles d'activités côté suisse, contribuent aux flux pendulaires et transfrontaliers importants. • Un rééquilibrage serait souhaitable entre France et Suisse. • Le secteur est fortement sollicité pour les implantations et les développements d'entreprises et d'organisations internationales, ONG, etc. C'est un atout, une vitrine pour le Grand Genève : l'aménagement du territoire doit accompagner et organiser qualitativement ce développement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : soutenir les initiatives pour créer des emplois à haute valeur ajoutée sur le territoire français, notamment dans les projets urbains. • CT : requalifier les entrées de ville et les zones commerciales, éviter les extensions et les nouveaux espaces commerciaux. • Tâches permanentes : renforcer le rayonnement et les potentiels économiques : <ul style="list-style-type: none"> - Optimiser l'aménagement des zones d'activités (densification, mixité, équilibre des plans financiers, mutualisation des équipements, gestion des flux (logistique, personnel), accessibilité tous modes, qualité du bâti et des espaces publics) ; - Favoriser les potentiels d'essaimage du CERN ; - Diversifier les leviers pour maintenir services et commerces dans les cœurs de villes et de villages.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : Cité des Savoirs dans le quartier Ferney-Genève Innovation (UD2-03) et technopole Saint-Genis Porte de France (UD2-12), deux sites destinés à accueillir des emplois en France ; ZIMEYSAVER (UD2-09) centre économique «urbain»
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U3, U5, U6, U7 • Stratégies Mobilité M3, M9

BA05-1 Compléter le réseau de transports structurants transfrontalier et tangentiel, entre les centres régionaux et vers le cœur d'agglomération

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Bien qu'elles soient déjà très importantes, les infrastructures structurantes TP du PACA (tramways Genève – Grand-Saconnex et Genève – Meyrin – CERN, BHNS Ferney – Gex, Blandonnet-CERN– Saint-Genis et Genève – Vernier-ZIMEYSAVER) ne peuvent répondre à l'entier des besoins de la dynamique habitants/emplois. • De plus, les connexions radiales restent prédominantes. • L'offre doit être augmentée pour plus d'efficacité, en plus de la réalisation des mesures programmées dans les 4 PA, ce d'autant plus que le réseau TIM transfrontalier d'accès au cœur d'agglomération est saturé, générant des nuisances (air, bruit) qui dégradent la qualité de vie. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT: finaliser le réseau TP/MD structurant entre les centres et le cœur d'agglomération (BHNS Genève Vernier, BHNS Ferney-Gex. BHNS Meyrin–St-Genis, tram Nations-Ferney). • CT: compléter les liaisons TP/MD tangentielles, entre Meyrin et Ferney, entre Vernier et Grand-Saconnex et le long de l'aéroport (nord et sud de l'autoroute) • CT: organiser le rabattement TIM en amont, dans des interfaces multimodales et P+R bénéficiant d'une gestion stricte, en terminus de ligne et/ou en limite de l'aire urbaine centrale (interfaces multimodales de St-Genis Pouilly, P47, Ferney-Bisou, interfaces de proximité de la RD 1005) • CT : concrétiser la mise en œuvre des mesures identifiées dans les précédents PA. • MT : Améliorer encore l'accessibilité du secteur : intégrer l'élargissement de l'autoroute dans le tissu urbain et le réseau TIM /TP ; • MT : Anticiper le développement ferroviaire à long terme (diamétrale ferroviaire nord avec une nouvelle branche vers l'aéroport, Meyrin-La Plaine) sur le plan de l'urbanisation et de la mobilité.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP sur les axes : <ul style="list-style-type: none"> - Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney - Meyrin - Saint-Genis - Ferney - Saint-Genis • Conflit d'usage TIM/TP/MD sur les axes : <ul style="list-style-type: none"> - Meyrin - Ferney, - Nations- Grand-Saconnex - Genève – Châtelaine - Vernier - Façade sud Aéroport • Surcharges TIM sur les axes : <ul style="list-style-type: none"> - Genève – Meyrin - Saint-Genis - Genève - Ferney - Autoroute A1 secteurs Vernier et aéroport 	<ul style="list-style-type: none"> • Tramway : réalisation du tram transfrontalier Grand-Saconnex – Ferney avec une interface multimodale au terminus (32-1-7 – A4), ainsi que 5 mesures d'accompagnement MD et sécurité du trafic et valorisation d'espaces verts de proximité (A4). • Axes forts TP tangentiels : Axe fort TP sud autoroute (32-2-2) ; Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois entre Meyrin et Ferney (32-2-21) • TIM : Mesures d'accompagnement au TNGS (32-1-25, 32-1-27, 32-2-22, 32-2-23 – A4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP6 • Stratégie Urbanisation U3 • Stratégies Transport M3, M4, M5, M6 • Stratégie Transversale T1

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA07-1 Promouvoir l'organisation des espaces publics en réseau et le maillage vert dans les opérations d'urbanisation, construire un « morceau de ville »

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le PACA se développe très rapidement, les centres urbains manquent d'aménités : services, commerces, espaces publics conviviaux. • Pour devenir acceptable et accepté par une population de plus en plus réfractaire à la densification, ce « morceau de ville » doit miser sur la qualité. • Les projets urbains en cours agissent sur le stationnement privé et privilégient les MD, par exemple les quartiers des Vergers, de l'Etang ou de Ferney-Genève Innovation. C'est un début. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Intégrer les espaces publics et la trame verte comme structuration des développements : <ul style="list-style-type: none"> - Affirmer les limites urbaines ; - Établir un réseau des espaces publics pour les centres régionaux et locaux, la façade sud de l'aéroport et les zones d'activités ; - Favoriser l'accès aux espaces verts de proximité : cœur vert, grands parcs urbains au cœur des sites prioritaires de développement (Châtelaine, Nations, Grand-Saconnex, Ferney) ; - Améliorer / restaurer les qualités paysagères et naturelles dans les centres et autour des axes de mobilité • CT : généraliser les contraintes au stationnement privé dans les nouvelles opérations : au sein du Plan localisé d'urbanisme intercommunal et habitat (PLUIH) gessien, avec la mise en place de Plan de déplacement entreprises ou de stationnement mutualisé (sud de Ferney – place du Jura), en négociation avec les Organisations internationales. A noter que l'aéroport n'augmente pas voire réduit son stationnement depuis de nombreuses années.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de densification - intensification à poursuivre : <ul style="list-style-type: none"> - Sud de Ferney - Mail sud Aéroport - Cornavin - Centre local de Satigny • Manque de qualité des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> - Ferney - Saint-Genis - Meyrin-centre - Gares de la ligne de la Plaine (Vernier, Meyrin, Zimeysa, Satigny, Châtelaine) - A1 et jonctions secteur aéroport • Manque de coordination urbanisation/transports : <ul style="list-style-type: none"> - Bois Candide (vs mesure Meyrin Ferney av F Dubois) - Prevevins-Moens et Saint-Genis-Pouilly 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : Opérations de nouveau quartiers et de densification (Sud de Ferney, Façade sud aéroport, centre local de Satigny, Saint-Genis). • Environnement-Paysage : <ul style="list-style-type: none"> EP2-06 : Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie Nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram Nations-Grand-Saconnex EP2-07 : Parc linéaire (Libellule, Bois des frères - Lignon) et liaison avec la voie verte Rive droite • Axes forts TP : Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois entre Meyrin et Ferney (32-2-21)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP5, EP6 • Stratégie Urbanisation U9 • Stratégies Transport M4, M6, M8 • Stratégie Transversale T1

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA08-1 et BA10-1 Réaliser un réseau MD à l'échelle des quartiers

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La structuration du secteur autour des TP et des MD est engagée, il s'agit de poursuivre les efforts sur la complémentarité des modes et l'efficacité des chaînes de déplacements et accentuer la réalisation du réseau MD qui reste lacunaire. La sécurité de l'usager modes doux est aussi à assurer. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : compléter la réalisation des grands axes MD structurants (voies verte d'agglomération prolongée vers Satigny) et de quartiers (par exemple au sud de l'aéroport, la Promenade des Parcs crée une trame paysagère ainsi qu'un maillage inter- quartiers cycles et piétons entre les différents sites de densification) • CT : organiser le partage des usages sur les voiries pour plus de sécurité et de confort, au cœur des centres régionaux (Meyrin) et des pôles d'activités (ZIMEYSAVER) • CT : finaliser les mesures en cours des PAs précédents : voie verte et maillage MD vers Saint-Genis-Pouilly en lien avec la réalisation du BHNS Meyrin-Saint-Genis • MT : développer une approche autour des «vitesses» en complément des axes MD structurants rapides
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Saint-Genis Pouilly : accès interface multimodale - Grand-Saconnex - Ferney : franchissement douane - CERN - Saint-Genis : franchissement douane) - Liaisons inter-quartiers rive droite en rabattement vers les trams 	<div data-bbox="801 1158 1487 1440" style="background-color: #f8d7da; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> • MD : construction d'une passerelle MD à Vernier (33-26 – A4), différentes mesures MD en accompagnement du tramway Nations-Grand-Saconnex-Ferney et au sud de l'aéroport (A4), extension de la voie verte d'agglomération vers Satigny (33-33 B4), • Sécurité et multimodalité : Sept mesures de requalification multimodale du réseau routier dans la ZIMEYSAVER et abords (A4, B4, C4). • Sécurisation et piétonisation : Modération du trafic dans Meyrin-centre (33-32 A4). </div> <div data-bbox="801 1444 1487 1684" style="background-color: #f8d7da; padding: 5px;"> <h4 style="margin: 0;">STRATÉGIES PA4</h4> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-Paysage EP6 • Stratégie Urbanisation U9 • Stratégies Transport M6, M8, M10, M11 • Stratégie Transversale T1 </div>

BA10-1 Faire de la gare de l'aéroport l'interface multimodale principale du PACA

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La capacité et le confort d'accueil des transports publics à l'aéroport, de même que les liaisons piétonnes entre la gare CFF, le terminal et les arrêts TP ne sont aujourd'hui pas satisfaisants : la capacité ne peut plus être augmentée ; les arrêts TP sont dispersés, ce qui ne facilite pas l'orientation des usagers. La connexion entre l'itinéraire cyclable provenant du Grand-Saconnex et celui provenant de Palexpo vers la route de Pré-Bois est mauvaise et il n'y a pas d'infrastructure cyclable entre l'aéroport et le Tunnel de Ferney. • Globalement les interfaces multimodales sont peu valorisées et manquent de services. Leurs abords doivent être requalifiées. Leur desserte TP/MD doit s'améliorer pour permettre un report modal plus conséquent. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Poursuivre la réorganisation du réseau TP urbain en rabattement vers les gares : ligne express BHNS Genève – Ferney – Genève en terminus à Sécheron, réseaux TP et MD vers les gares de la ZIMEYSAVER. • CT : Structurer les rabattements TP/MD le long de la ligne ferroviaire de la Plaine, une 1^{re} phase est engagée avec l'amélioration de l'accessibilité aux gares de Vernier et ZIMEYSA, en lien avec la voie verte d'agglomération (mesures PA2), A plus long terme, réflexion similaire à conduire pour la gare de Meyrin. • CT : Engager la restructuration de l'interface multimodale de l'aéroport et son accessibilité, par étapes, en lien avec les infrastructures supra-régionales (nouvelle jonction Aéroportale) et l'adaptation du réseau TP urbain
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de fonctionnalité des interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Gare aéroport - Ferney – Place du Jura - Saint-Genis - Châtelaine - Satigny - Vernier - Zimeysa - Meyrin 	<ul style="list-style-type: none"> • Interface : Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève (32-2-24 – B4) • TP : 3 mesures (32-2-25 B4 - 32-2-26, 32-2-27 C4) pour poursuivre le développement de la fonctionnalité du secteur aéroport. • MD : 1 mesure de liaison MD (32-2-23 paquet MD A4) <p>STRATÉGIES PA4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP6 • Stratégie Urbanisation U9 • Stratégies Transport M5, M3, M4, M10

MÉTROPOLE TRANSFRONTALIÈRE

- BA13 - Préciser le cadre de la croissance du Grand Genève
- BA14 faire converger les outils franco-valdo-genevois

BA13-1 Organiser le dialogue et le travail transfrontalier par projet

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les nombreux projets engagés ou planifiés sur le PACA sont interdépendants les uns des autres. Les frontières institutionnelles peuvent rendre la mise en cohérence des démarches difficile. • Les démarches de coordination initiées jusqu'à présent ont porté leurs fruits autour de projets opérationnels. La dynamique est plus difficile à plus large échelle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le cadre du PACA avec souplesse pour faciliter les échanges et la co-construction transfrontalière, en développant des groupes de pilotage ad hoc, par exemple : un groupe pour le secteur Façade sud, un pour le prolongement du tram Grand-Saconnex - Ferney, pour les axes Meyrin - Ferney et Meyrin - St-Genis. • Développer la concertation transfrontalière pour des projets opérationnels et intégrer systématiquement les enjeux transfrontaliers en amont des démarches, à l'exemple de la concertation publique conduite pour la voie verte rive droite.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
	<p data-bbox="798 1097 1503 1164">STRATÉGIES PA4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP5, EP6 • Stratégie Urbanisation U4 • Stratégies Transport M1, M3, M4, M9

2.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Mise au ¼ d'heure du RER Léman Express sur la ligne Genève – la Plaine (PRODES 2035)

Cette amélioration de capacité permet de renforcer le centre local de Satigny et l'amélioration de la desserte des milliers d'emplois de la ZIMEYSAVER.

Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – (section Vengeron –Aéroport, mise en service 2027 puis section Aéroport – Meyrin-Vernier, mise en service 2032).

A l'échelle du PACA, ces élargissements s'articulent avec de nouvelles jonctions autoroutières et permettent de mieux canaliser le trafic de transit ou d'accessibilité externe aux grands pôles d'emplois du PACA.

La jonction du Grand-Saconnex est actuellement en travaux et permet une connexion directe entre la route des Nations, en construction, et l'autoroute. Ces infrastructures maintiennent un accès direct au quartier des organisations internationales et libèrent l'espace routier de la route de Ferney au profit du tramway et des modes doux, tout en conservant les qualités patrimoniales de cet axe historique.

La demi-jonction de Vernier-Canada soulage le trafic dans le tunnel de Vernier et offre une nouvelle accessibilité à la ZIMEYSAVER avec la création d'une route d'accès (route de Montfleury, mesure 6621.3.100 / 33-14 Ae3). Ces infrastructures permettent la réorganisation du trafic au sein de la ZIMEYSAVER au profit des modes doux et des transports publics, le déploiement du BHNS Genève - Vernier (mesure 6621.3.099 / 33-13 A3) et de la Voie verte d'agglomération (mesures 6621.2.025 / 30-21 et 6621.2.018 / 33-11 A2) et plusieurs mesures du PA4.

A plus long terme, la jonction Aéropostale améliore l'accès à l'aéroport et permet de consolider l'accessibilité TP / MD à ce fort générateur de trafic. Une mesure en C4 permet d'accompagner l'arrivée de cette jonction avec l'adaptation du réseau routier cantonal.

MESURES PHARES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire, dans le prolongement de l'axe tram Nations - P47 (6621.3.086 - 32-1-2)

Cette mesure permet une connexion performante entre le cœur d'agglomération et le centre régional de Ferney-Voltaire, à moins de 10km du centre-ville de Genève. Avec la réalisation de cette mesure, la part modale transport public au franchissement de la frontière atteint à la mise en service 20%. Elle est également vecteur de requalification urbaine et permet de soulager durablement cet axe des impacts du trafic routier au bénéfice des modes doux et des transports publics et améliore la qualité de vie dans des quartiers en forte densification urbaine. Avec ses mesures d'accompagnement (coupure au trafic TIM, desserte MD, sécurisation d'axe de desserte, requalification d'axe) et le déploiement de contrôles d'accès TIM sur les pénétrantes du cœur d'agglomération dans le cadre de la stratégie LMCE (mesures 50-1, 50-2, 50-3 / Paquet gestion du trafic A4 et 50-4 / Ae4) c'est l'intégralité de la mobilité de la rive droite qui s'en trouve modifiée.

MESURES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Horizon B4

Mesure 32-2-24 Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève

Cette mesure améliore la fonctionnalité de l'interface et la connexion entre les différents modes de transports qui desservent la région. Elle remplace la mesure 32-2-9 / 6621.2.046 A2.

Horizon B4

Mesure 33-33 Extension de la voie verte d'agglomération depuis la ZIMEYSAVER en direction de la gare de Satigny

Cette mesure permet de créer une nouvelle connexion entre le centre local de Satigny et la voie verte d'agglomération reliant Saint-Genis- Pouilly à Bonne, en desservant notamment pour ce PACA la ZIMEYSAVER et le secteur urbain dense de Châtelaine.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

Les trois opérations stratégiques du PACA: Nations – Grand-Saconnex – Ferney, Meyrin – ZIMEYSA – Saint-Genis et Aéroport nord et sud, sont indispensables pour le fonctionnement du Grand Genève. Le secteur de l'aéroport, équipement majeur de niveau national doit s'organiser pour gérer tant les flux de voyageurs que ceux liés aux nombreuses organisations et entreprises qui s'y sont installées et aux densifications programmées. De même pour les axes qui relient le cœur d'agglomération à Saint-Genis et Gex. Appartenir à l'agglomération centrale signifie une importante mutation des espaces pour éviter le syndrome du «quartier d'affaires», sans aménités, sans usages de l'espace libre. La coordination urbanisation – transports du PACA est largement engagée depuis le PA1 et se complète à chaque génération de projet.



OPÉRATION STRATÉGIQUE NATIONS - GRAND-SACONNEX - FERNEY

Support d'un intense développement urbain et de flux très conséquents, l'axe urbain transfrontalier Genève - Nations - Grand-Saconnex - Ferney - Gex fait l'objet d'interventions depuis le projet d'agglomération 2.

Le tram Genève Cornavin - Ferney, réalisé par étapes, Gare de Cornavin - place des Nations (mis en service en 2004), Nations - Grand-Saconnex et l'interface P47-P49 (6621.3.086 / 32-1-2), prolongé jusqu'à Ferney-Voltaire (mesure 32-1-7 A4) est une infrastructure phare du Grand Genève dans la structuration des transports publics sur les grands axes de déplacements transfrontaliers. Il dessert des quartiers en pleine évolution: le Jardin des Nations qui accueille plusieurs opérations d'envergure (UD2-01), le grand projet Grand-Saconnex (UD2-03a), puis à son terminus, 2 500 logements sont attendus d'ici 2030 dans le quartier Ferney-Genève Innovation (UD2-03).

Le BHNS Ferney - Gex (6621.2.043 / 32-1-12 - mis en service en 2021) complète le dispositif de transports publics de l'axe et se prolonge vers Genève en empruntant à terme la route des Nations (terminus actuel à Cornavin puis Sécheron ensuite). Il dessert le centre régional de Gex, les localités de la RD1005 (UD2-05) qui assurent également des fonctions de rabattements de proximité en amont de l'agglomération centrale, puis les quartiers est de Ferney-Voltaire.

Tram et BHNS sont interconnectés à la place du Jura à Ferney et à l'interface multimodale P47-P49. Le BHNS est complété par une véloroute Ferney-Gex (6621.3.085 / 32-1-19, mise en service par tronçons entre 2019 et 2021) qui se prolongera à l'occasion de la réalisation du tramway au passage de la douane et sur Genève.

Avec la réalisation du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire, une profonde modification des comportements de mobilité est nécessaire pour satisfaire la demande de déplacements de ce secteur en forte mutation. Une coupure de la circulation individuelle motorisée a été retenue sur la route de Ferney (Genève) qui accueille le tram, entre la route des Morillons et l'avenue de l'Ariana, en s'appuyant sur le nouvel axe primaire de la route des Nations - avenue Appia - avenue de la Paix en service en 2023. Ce choix assure une insertion urbaine de qualité, la création d'une liaison cyclable continue jouant un rôle d'artère de mobilité douce et des interfaces de transports publics fonctionnelles sur l'axe tram.

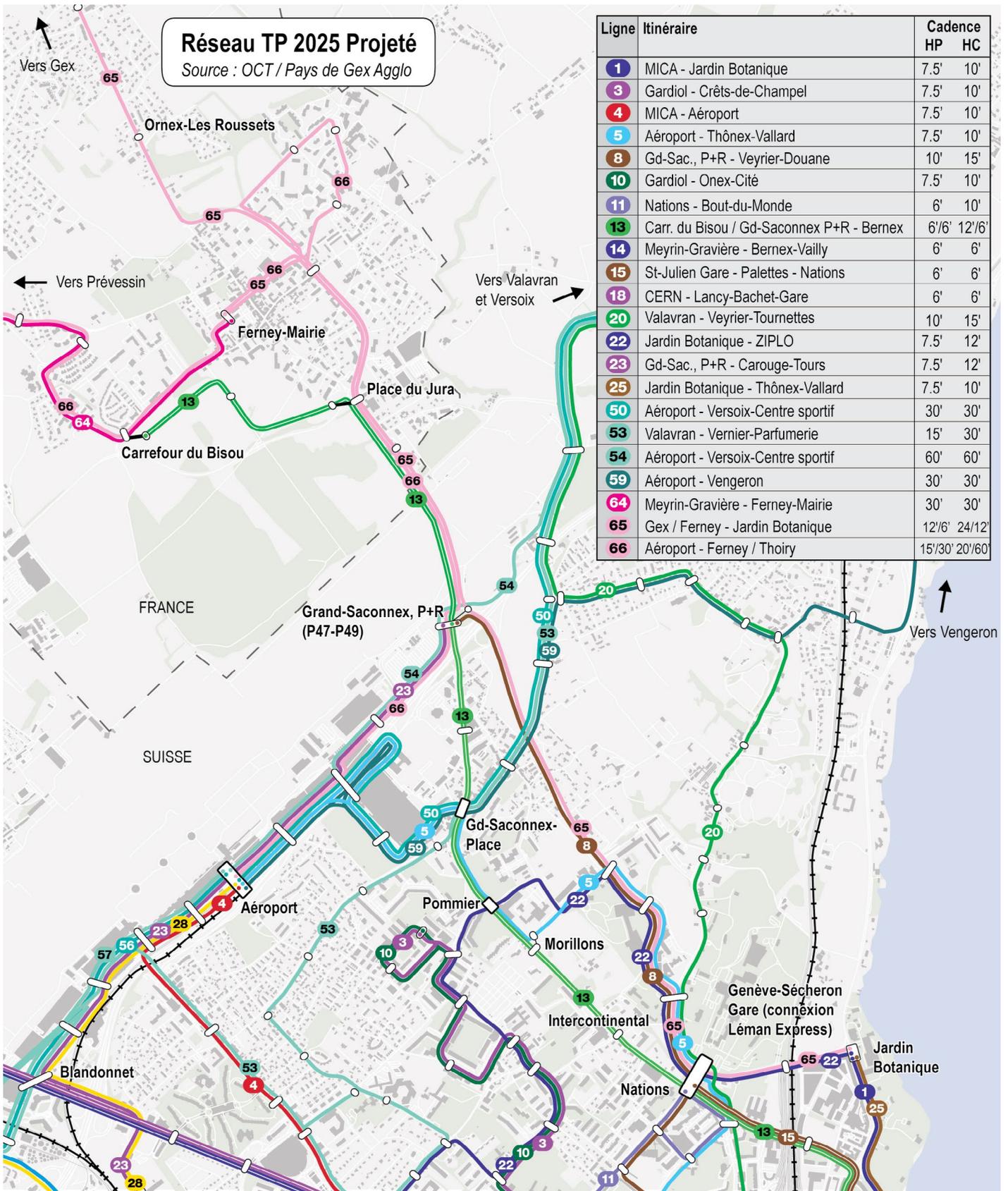


Figure 8 : Organisation du futur réseau de transport public pour l'axe Genève - Ferney
Grand Genève 2021, réalisation Citec

Un plan stratégique multimodal est mis au point pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi et assurer les conditions d'un fort report modal: sécurité des mobilités douces sur les voiries connexes impactées par des hausses de trafic d'accès, fluidité générale des lignes de transports publics, complétude du réseau cyclable et vérification des infrastructures de stationnement vélo.

L'objectif est d'augmenter la part modale TP d'au moins un tiers au niveau du passage de la frontière passant de 15% en 2018 à au moins 20% à l'horizon de mise en service de la mesure. La part MD augmentera significativement pour s'établir à 5% au niveau du passage de la frontière. A noter que l'ensemble des flux de mobilité sont en augmentation compte tenu de la densification à l'œuvre. Ce plan se décline à travers différentes mesures du PA4 (ci-après), qui complètent celles mises en œuvre dans les précédents PA.

Différents moyens sont mis en œuvre le long de l'axe :

- Rabattement en amont de l'agglomération centrale : rabattement de petite capacité le long de la RD 1005 sur le BHNS (6621.2.108 / 32-1-5 : réalisation progressive entre 2021 et 2028), interfaces multimodales au nouveau terminus du tram à Ferney pour les usagers en provenance du Pays de Gex (intégrée à la mesure tram 32-1-7 / A4) et sur le P47-P49 (6621.3.087 / 32-1-20) pour les usagers en provenance du Canton de Vaud (par l'autoroute). Ces interfaces permettent aussi des connexions au réseau de bus urbains et aux itinéraires cyclables ;
- Rabattement local vers les arrêts et maillage MD des quartiers desservis ;
- Connexions entre les différentes lignes TP et aménagement de priorité TP (mesure 32-1-24 Ae4 en complément de la mesure 6621.3.083 / 32-1-16 Ae3)
- Réaménagement d'axes de desserte de quartier au Grand-Saconnex en faveur des MD et TP avec modération du trafic TIM (mesures 32-1-25 et 32-1-27 A4)
- Traitement de l'espace public pour favoriser les déplacements doux de proximités : place Carantec (6621.2.109 / 32-1-13 et 6621.3.082 / 32-1-14, dont les travaux sont interdépendants de ceux du tram), Promenade des Parcs développée au gré des opérations urbaines (6621.3.084 / 32-1-18), Promenade de la Paix, Cours des Nobels et extensions vers la Promenade des Serres (6621.2.111 / 32-1-17 et 32-1-26 / Be4) ;
- Qualification et traitement des espaces verts et de leurs liaisons, avec l'aménagement des parcs Rigot et Château-Pictet directement accessibles depuis l'axe urbain du tram (mesure EP2-06 – As4),
- Développement de la mobilité douce :
 - Réalisation un axe cyclable structurant inclus dans l'extension du tramway Nations- Grand-Saconnex) ;
 - Maillage du réseau MD autour de l'axe structurant (mesure 32-2-23 paquet MD A) ;
 - Incitation à l'usage du vélo et de la marche à pied (Plans de déplacements des entreprises PDE) ;
- Limitation du stationnement
 - En lien avec les projets de développement et grands projets urbains à Genève, dans la ZAC Ferney-Genève-Innovation (mesure UD2-03) et dans le cadre des échanges et discussions régulières avec les organisations internationales.
 - Mutualisation à l'échelle du quartier
 - Autopartage
 - Parking et réparation vélo
 - Bornes de recharge électrique

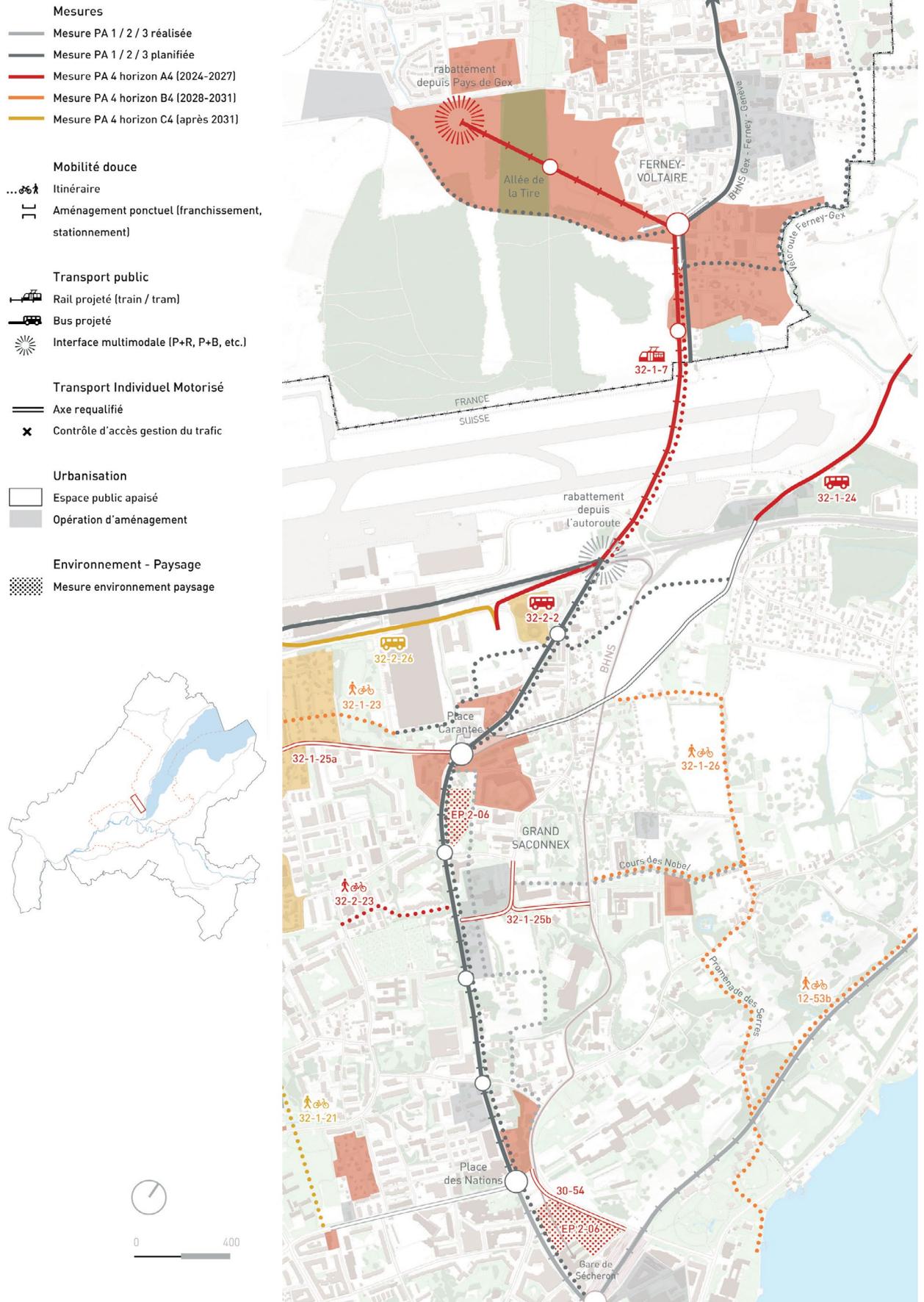


Figure 9 : Opération stratégique Nations - Grand-Saconnex - Ferney
Grand Genève 2021

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	32-1-7	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	Pays de Gex Agglo / Canton de Genève
A4	32-1-25	Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Grand-Saconnex
A	32-1-27	Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Grand-Saconnex
Paquet MD A4	32-2-23	Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney	Grand-Saconnex
Ae4	32-1-24	Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Canton de Genève
Be4	32-1-26	Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	Canton de Genève
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD2-01	Jardin des Nations	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-03a	Grand-Saconnex	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-03	Ferney Genève Innovation	Pays de Gex Agglo, Ferney-Voltaire, SPL Terr'Innov
As4-Bs4	UD2-04	Ferney-Ornex-Prévessins	Pays de Gex Agglo, communes
As4-Bs4	UD2-05	RD 1005 (Ornex, Segny, Gex, Cessy)	Pays de Gex Agglo, communes
Mesures Environnement - Paysage			
Ae4	EP2-06	Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie Nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram TNGS	Canton de Genève

OPÉRATION STRATÉGIQUE MEYRIN – ZIMEYSAVER - ST-GENIS

Genève – Meyrin – ZIMEYSAVER – St-Genis est le deuxième axe urbain du PACA, important support de déplacements transfrontaliers. Il est déjà desservi par les transports publics, parcouru par le tram Genève – Meyrin – CERN (mesure urgente du fonds d'infrastructure en service depuis décembre 2011) et complété par un BHNS reliant Meyrin à St.-Genis. Ce dernier (mesure 33-28 Hors FI), hors financement d'agglomération, remplace à court terme (réalisation d'ici 2023) le projet de prolongement du tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly (6621.3.111 / 33-7 / Suspendue), non retenu lors des précédents projets d'agglomération et offre une alternative efficace au TIM sur cet axe, pour préfigurer un prolongement du tram à long terme. L'offre de transports publics côté gessien est réorganisée en cohérence avec ces nouveaux aménagements pour optimiser le report modal. La mesure 6621.3.112 / 33-8 Aménagements pour favoriser les transports publics en lien avec le tramway est également suspendue.

Ce secteur de l'agglomération centrale accueille également une forte dynamique urbaine dans les sites prioritaires de développement: le quartier des Vergers (UD2-10) est désormais habité et complète la structure urbaine du cœur de Meyrin, la ZIMEYSAVER poursuit sa mutation de zone industrielle vers un pôle d'activités métropolitain porteur d'aménités urbaines (UD2-09), Saint-Genis-Pouilly affirme son rôle de centre régional, avec une attractivité au-delà de l'agglomération centrale, vers les bourgs et villages du piémont du Jura (UD2-12 et UD2-13); le CERN (UD2-11) se densifie sur lui-même. Plus proche du cœur d'agglomération, le secteur de Châtelaine (UD2-07) poursuit sa mue avec de nombreuses opérations réalisées ou programmées, portées par une desserte en cours de renforcement.

La voie verte d'agglomération, traversant le Grand Genève, d'Annemasse à Saint-Genis, se construit par étapes d'ici 2025 (6621.009 / 33-4; 6621.2.025 / 30-21; 6621.2.034 / 33-11) et lie entre eux ces différents espaces urbains. Elle est complétée par une branche reliant la ZIMEYSAVER à la gare de Satigny (mesure 33-33 B4). Plus loin les aménagements cyclables qui se poursuivent en direction de Russin faisaient déjà l'objet d'une mesure de sécurisation (mesure 13-13 Ae2, 6621.2.059). En plus de constituer un axe MD structurant, la voie verte est aussi un espace public porteur de liens interquartiers, de cohésion sociale, dans ces secteurs très denses et en pleine transformation. Pour compléter ces liens, un projet de passerelle permet de connecter la voie verte avec le centre de Vernier (mesure 33-26 A4).

Elle est complétée par des mesures d'environnement paysage. Par exemple, dans le cadre du Projet d'agglomération 4, la mesure «pilote» EP2-07 Parc linéaire des Sports consiste à créer un espace public qui assure une liaison entre le quartier des Libellules (Châtelaine), le Bois des Frères et le Lignon, ainsi qu'une connexion à la voie verte. Cet espace public sera conçu pour être un «îlot de fraîcheur».

Pour compléter et optimiser les mesures prises dans les PA précédents en cours d'études (accessibilité aux gares de la Plaine - 6621.2.010 / 13-12; 6621.2.032 / 33-9, BHNS Genève-Vernier (6621.3.099 / 33-13), différentes mesures sont conduites pour gérer le trafic TIM et améliorer la sécurité pour les modes doux :

- Pacification progressive du centre de Meyrin (33-32 / paquet sécurité A4);
- Restructuration majeure du réseau routier dans la ZIMEYSAVER pour tirer parti de la création de la nouvelle demi-jonction Vernier-Canada et de la réalisation du barreau de Montfleury. Ces deux infrastructures permettent de canaliser le TIM. L'ensemble des réseaux adjacents dans la ZIMEYSAVER nécessitent de sécuriser l'espace routier au profit des TP / MD et de requalifier ces axes en faveur d'espaces publics de qualité en cohérence avec le Plan-guide du grand projet ZIMEYSAVER élaboré conjointement par le canton de Genève, la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Ces mesures se mettront en place progressivement aux horizons A4 et B4 (liste de mesures ci-après). L'une d'entre elles (Route du Nant d'Avril EST / 33-36) permettra de traiter une zone d'accumulation d'accidents «à assainir».

Un peu en retrait par rapport à cet axe majeur, le centre local de Satigny est toutefois relié par le Léman Express (optimisation de l'accessibilité à la gare 6621.2.010 / 13-12) et le prolongement de la voie verte (mesure 33-33 B4). Poursuivant son développement (UD2-16), il fait aussi l'objet d'interventions en faveur de la restauration de la trame noire (EP1/2/8 – As4).

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... Itinéraire
 - Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- Rail projeté (train / tram)
 - Bus projeté
 - Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- Axe requalifié
 - Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- Espace public apaisé
 - Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- Mesure environnement paysage



OP 2-2
urbaplan

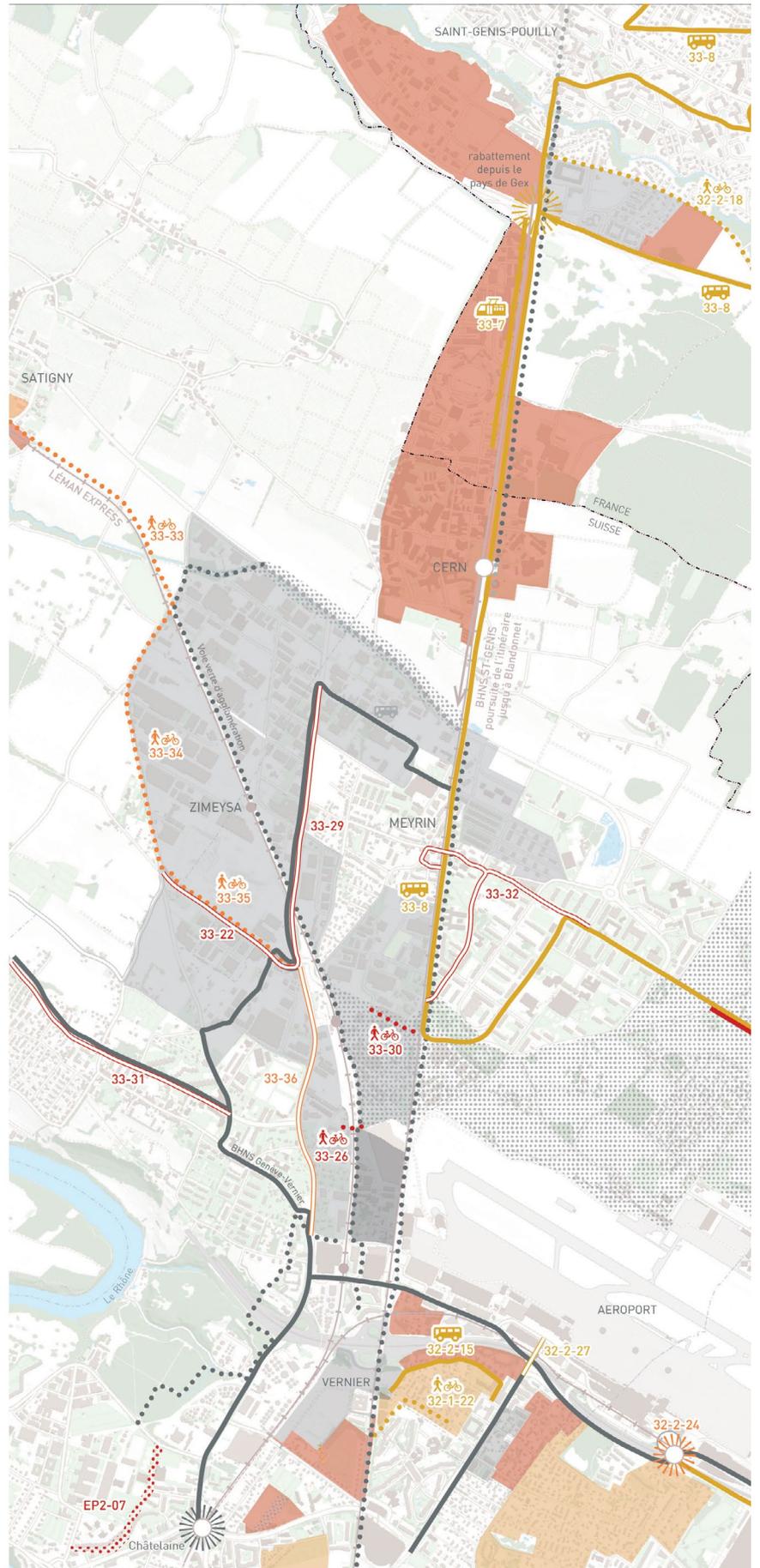


Figure 10: Opération stratégique St-Genis – Meyrin - ZIMEYSA
Grand Genève 2021

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
Hors FI	33-28	BHNS Genève-St-Genis	Pays de Gex Agglo
A4	33-26	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	Canton de Genève
Paquet sécurité A4	33-32	Modération du trafic routier en faveur des MD dans le secteur Vaudagne-Campagne-Charnaux-Jardin Alpin-Place du Village	Meyrin
A4	33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	Canton de Genève
A4	33-29	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest	Canton de Genève
Ae4	33-22	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est - Côte Sud (accompagnement de la mesure 33-14)	Canton de Genève
Paquet sécurité A4	33-30	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Rue Lect	Canton de Genève
B4	33-33	Extension de la voie verte d'agglomération en direction de Satigny	Canton de Genève
B4	33-36	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril EST	Canton de Genève
B4	33-34	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest	Canton de Genève
Paquet MD B4	33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est - côte Nord	Canton de Genève
Suspendue	33-7	Construction d'un tram entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly	Pays de Gex Agglo
Suspendue	33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TP en lien avec le tram des Saint-Genis-Pouilly	Pays de Gex Agglo
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD2-07	Châtelaine	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-09	ZIMEYSAVER	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly - étape 2	Pays de Gex Agglo, communes
As4-Bs4	UD2-12	Saint-Genis-Pouilly - Porte de France	Pays de Gex Agglo, communes
As4-Bs4	UD2-16	Satigny	Canton de Genève
Mesures Environnement - Paysage			
As4	EP2-07	Parc linéaire (Libellule, Bois des frères - Lignon) et liaison avec la Voie Verte Rive droite	Canton de Genève
As4	EP1-2-8	Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne	Canton de Genève

OPÉRATION STRATÉGIQUE AÉROPORT NORD ET SUD

Les mesures de cette opération stratégique permettent de :

- Connecter les centres régionaux et quartiers entre eux ;
- Favoriser et renforcer les liaisons tangentielles TP / MD de part et d'autre de l'aéroport ;
- Assurer la coordination avec les mesures suprarégionales liées à l'autoroute.

La façade sud de l'aéroport, de part et d'autre de l'autoroute, connaît un important développement urbain à vocation économique ainsi que des projets de logements à ses extrémités (grands projets Vernier-Meyrin-Aéroport UD2-08 et Grand-Saconnex UD2-03a).

La stratégie de mobilité du secteur aéroportuaire vise à assurer l'accessibilité multimodale sur le long terme et à réduire l'usage des transports individuels motorisés, en tenant compte des développements planifiés, en termes d'urbanisme (cités précédemment), de mobilité (élargissement autoroutier et nouveaux accès, remplacement des ponts cintrés, voies bus en site propres, itinéraires modes doux) et des développements de l'aéroport.

Cet engagement d'accroître massivement l'usage des transports publics et des modes doux par les passagers aériens et les employés est notamment formalisé dans le cadre du PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique). L'atteinte des objectifs implique la mise en œuvre de mesures d'incitation, le renforcement de la desserte et de l'accueil des TP et MD du secteur. Ces 3 thématiques sont déclinées en un plan d'actions dans le cadre du PSIA.

Plusieurs mesures du PA4 sont donc des actions issues des objectifs mobilité du PSIA. L'interface multimodale de l'aéroport est ainsi reconfigurée pour assurer son rôle de gare principale du secteur et accueillir les nouvelles offres de mobilité mises en place (32-2-24 / B4). Afin d'accompagner le développement de la desserte TP planifiée du secteur aéroportuaire (nombre de lignes et fréquences), la réalisation de plusieurs voies en sites propres est programmée : axe fort TC sud autoroute désormais déployé en 2 phases (32-2-2 / A4 et 32-2-28 / C4) suite aux modifications dans la planification urbaine du secteur (refus de densification en votation populaire), finalisation du site propre bus Batailleux à long terme (32-2-26 / C4). Une reconfiguration du Pont Peyrot est prévue en lien avec la desserte de l'interface de l'aéroport (32-2-25 / B4). Une adaptation du réseau cantonal en lien avec la nouvelle jonction autoroutière "Aéropostale" complétera le dispositif de gestion multimodale des flux dans ce secteur complexe (32-2-27 / C4).

Au nord de l'aéroport, ce sont les centres régionaux de Meyrin et de Ferney-Voltaire qui accueillent l'essentiel du développement. Le réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en faveur des MD et des TP améliore les connexions multimodales entre les deux secteurs (32-2-21 / A4) et dessert au passage l'espace commercial de Bois Candide.

Afin d'améliorer la qualité urbaine de ce secteur très dense en infrastructures et de réduire les nuisances environnementales, il s'agit d'accompagner les projets urbains par un maillage des espaces publics et verts et des cheminements doux connectant les quartiers (Promenade des Parcs) et favorisant l'accès aux espaces ouverts et des points de vente directe (Chemin des Fermes à Meyrin – 6621.2.330 / MAP2-01 Mesure paysagère du domaine des Feuillasses, en cours de travaux).



Mesure 6621.011 / 33-6 Requalification de l'espace-rue sur la route de Meyrin - Place des Particules au niveau du CERN

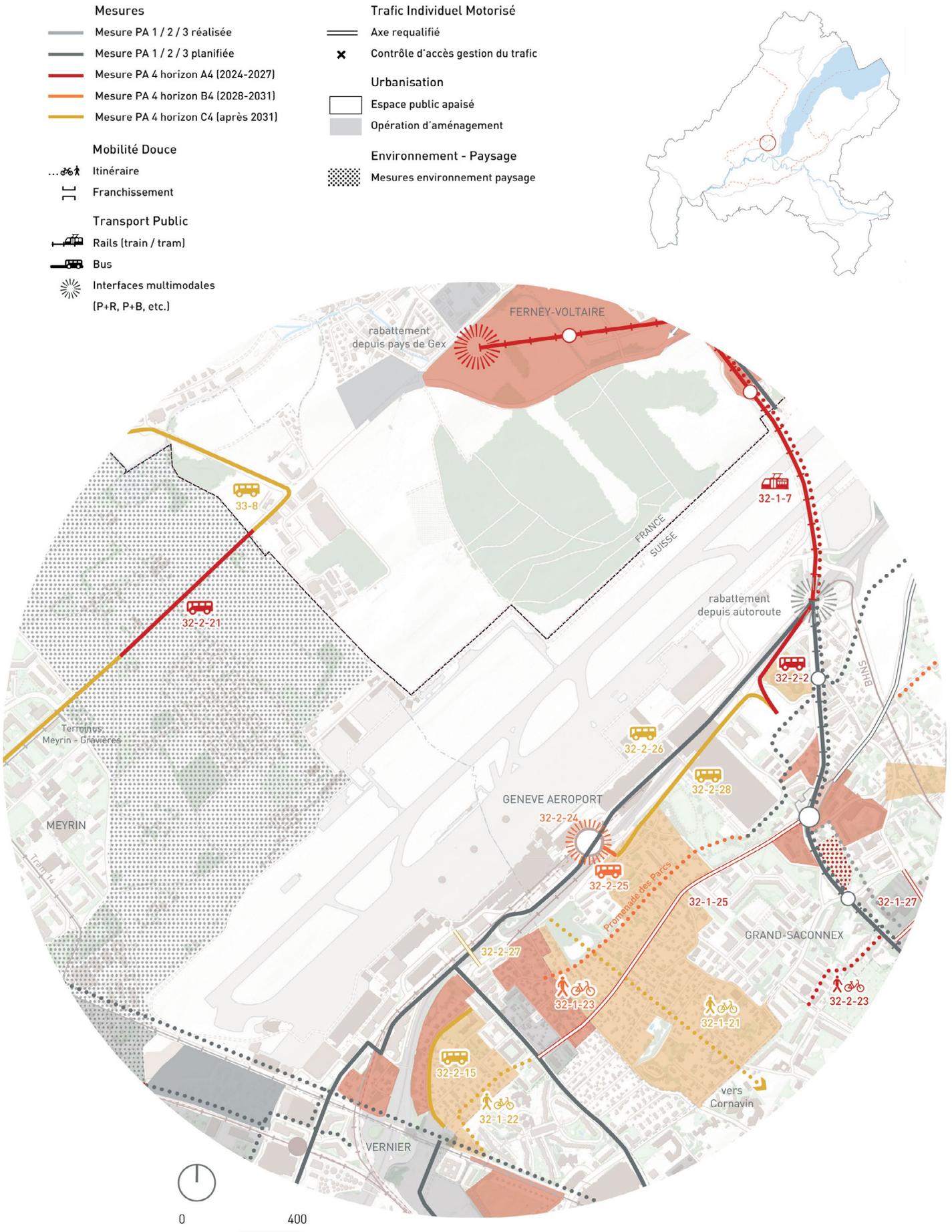


Figure 11: Opération stratégique Aéroport Nord et Sud
Grand Genève 2021

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	32-2-2	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	Canton de Genève
A4	32-2-21	Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en faveur des MD et des TP	Canton de Genève
B4	32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Genève Aéroport
B4	32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD	Canton de Genève
Be4	32-1-23	Promenade des Parcs- Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	Canton de Genève, Grand-Saconnex
C4	32-2-26	Site propre bus Batailleux (Phase 3) : double sens intégral P47 Palexpo Aérogare	Canton de Genève
C4	32-2-27	Adaptation du réseau cantonal pour la nouvelle jonction "aéropostale"	Canton de Genève
C4	32-2-28	Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot	Canton de Genève
C4	34-23	Aménagement en faveur d'une ligne TP "Moyenne tangentielle" pour relier le secteur de Plan-les-Ouates/ Bernex au secteur Aéroport/Nations.	Canton de Genève
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD2-08	Vernier - Meyrin - aéroport	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-03a	Grand-Saconnex	Canton de Genève
As4-Bs4	UD2-03	Ferney Genève Innovation	Pays de Gex Agglo, Ferney-Voltaire, SPL Terr'Innov
As4-Bs4	UD2-04	Ferney-Ornex-Prévessins	Pays de Gex Agglo, communes
Suspendue à redéfinir	UD2-14	Mail sud aéroport	Canton de Genève

3 PACA Bellegarde

3.1 Le PACA Bellegarde dans le Grand Genève

ESPACE DE RESPIRATION MÉTROPOLITAIN

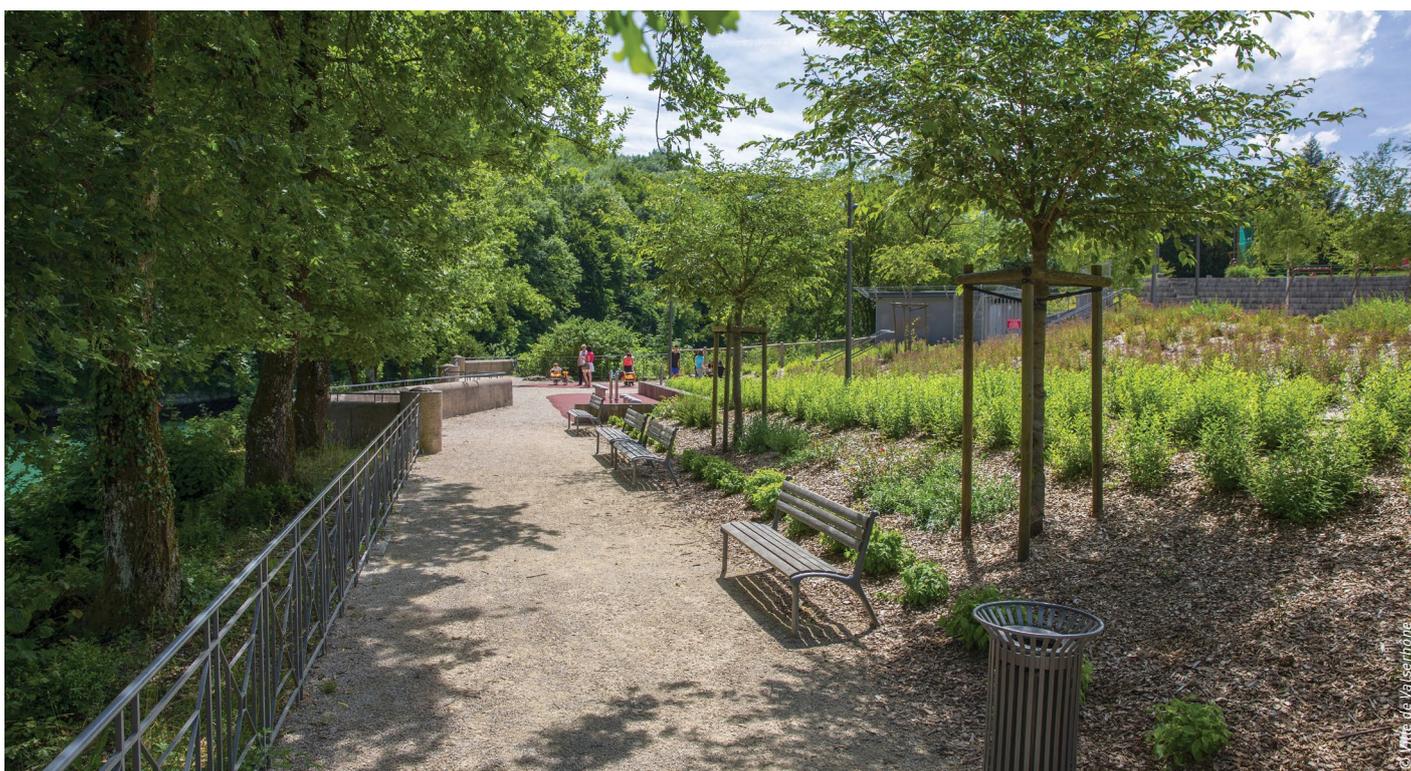
Porte d'entrée ouest de l'agglomération du Grand Genève, le PACA Bellegarde offre une diversité de paysages à vocation agricole, viticole et rurale, à forte identité patrimoniale et naturelle, avec de larges espaces de respiration, globalement peu connus, malgré leurs qualités et leur potentiel (loisirs, activités sportives).

PRÉSENTATION

Entre la Chaîne du Jura et le Plateau du Retord, bordé par le Rhône dans sa partie méridionale, le PACA Bellegarde comprend la vallée de la Valserine et à l'est, jouxte la plaine du Mandement, Dardagny et Russin. Il est structuré autour de la commune de Valserhône, cœur urbain du territoire. Les communes de Châtillon-en-Michaille, Bellegarde sur Valserine et Lancrans ont fusionné au 1^{er} janvier 2019 pour donner naissance à la commune nouvelle de Valserhône avec l'objectif de renforcer les moyens d'actions du centre régional. Les anciennes communes sont désormais « déléguées », dépendant de Valserhône.

Alors que les espaces urbains du PACA ont tendance à s'étendre pour répondre à la pression foncière et immobilière générée par le Grand Genève, les collectivités font face aux conséquences sociales de cet étalement urbain. Ainsi elles souhaitent réduire la pression sur les espaces non-bâti et limiter l'urbanisation afin de préserver l'environnement et la qualité de vie, permettre aux habitants de se loger, quelques soient leurs niveaux de revenus et garantir les conditions de développement d'une économie de proximité.

La mise en service du Léman Express a amélioré la desserte sur l'axe Bellegarde – Genève, plaçant Valserhône à 33 minutes de Genève, et renforcé le rôle d'étoile ferroviaire de la gare de Bellegarde-sur-Valserine (ligne L6 Bellegarde - Genève via Chancy-Pougny et l'interface multimodale de La Plaine, Lyon - Bellegarde - Annemasse, Bellegarde - Grenoble).



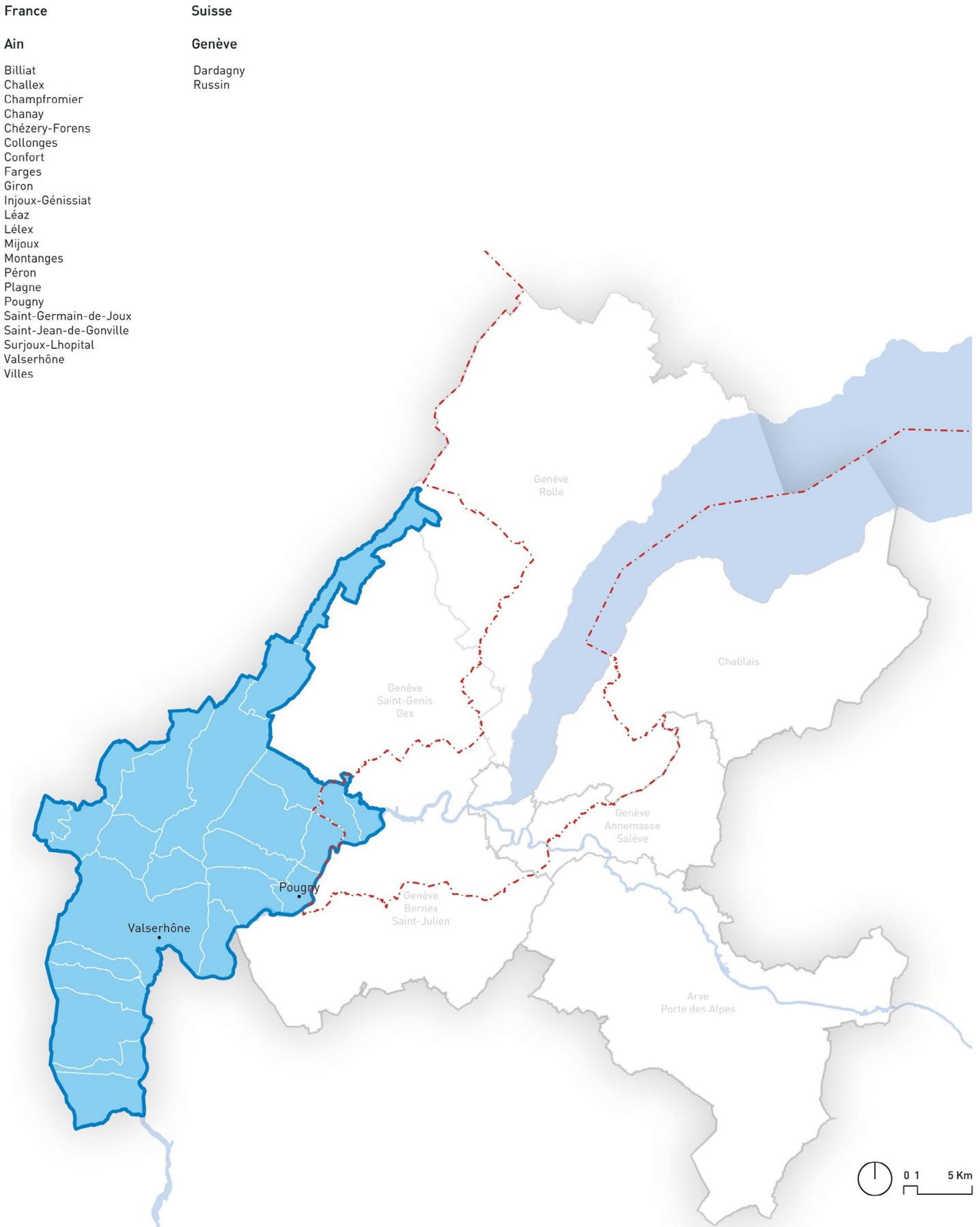


Figure 12: Périmètre et localisation du PACA Bellegarde
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	BELLEGARDE			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	22	2	24	11%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	33 581	2 326	35 907	4%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.29%	3.24%	1.40%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	7 336	726	8 062	2%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.22	0.31	0.22	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	4 692.0	0.0	4 692.0	6%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	3.80%	/	3.80%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	40 890.2	1 350.8	42 241.0	21%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	2 065.5	95.7	2 161.2	7%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	5%	7%	5%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	1.51%	0.07%	1.44%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.38%	0.02%	0.36%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	15 419	920	16 339	3%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	674	616	669	/	642	/

Tableau 5 : Chiffres clés du PACA Bellegarde (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Un PACA presque exclusivement français, les chiffres de comparaison transfrontalière sont donc peu indicatifs ;
- La croissance de la tache urbaine s'est fortement ralentie depuis 2015 du côté français ;
- Bien que le nombre de frontaliers augmente régulièrement dans le PACA Bellegarde, l'emploi reste relativement concentré dans l'agglomération régionale.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Bassin d'emplois de proximité dynamique. • Dynamisme institutionnel autour de l'agglomération régionale de Valserhône (commune fusionnée). • Vie associative importante et diversifiée. • 4 gares Léman Express : Russin, La Plaine, Pougny-Chancy, Bellegarde qui est aussi gare TGV (Carrefour ferroviaire vers l'Ain (Lyon), la Savoie (Aix-les-Bains-Chambéry), l'Isère (Grenoble), la Suisse et Paris). • Nombreux espaces agricoles, forestiers et naturels, ressources hydriques (Rhône et Valserine), • Présence du Parc Naturel Régional du Jura avec le Label « Rivières Sauvages » (protection et conservation des rivières au bon fonctionnement écologique, 28 sites labellisés en France). 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression foncière et immobilière importante avec report de population en provenance de l'extérieur du PACA et renchérissement des prix. • Zones d'activités peu denses et peu qualitatives. • Saturation TIM sur les axes entre la Communauté de Communes du Pays Bellegardien et la Communauté d'Agglomération du Pays de Gex. • Friches industrielles nombreuses et sites pollués.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Cadence 1/4h du Léman Express entre La Plaine et Genève (PRODES 2035), et renforcement de l'offre jusqu'à Bellegarde. • 80 % de l'urbanisation est planifiée en densification de Valserhône. • Patrimoine naturel qualitatif, offrant des espaces de proximité propices au développement, valorisation du patrimoine culturel (DinoPlagne, site paléontologique exceptionnel au niveau mondial en raison de la conservation d'empreintes de dinosaures). • Report modal en faveur des TP et MD : potentiel important de déplacements de proximité liés au bassin d'emploi. • Sentiment d'appartenance au PACA et fonctionnement territorial en bassins de vie de proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement urbain en dehors des sites préférentiels de développement de Valserhône. • Menaces sur l'étoile ferroviaire : risques de réduction de l'offre vers l'Ain, la Savoie, l'Isère et Paris. • Croissance démographique à maîtriser pour éviter un mitage du territoire.

Tableau 6 : Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Relativement éloigné de l'agglomération centrale, le PACA est moins soumis à son attractivité en termes d'emplois transfrontaliers (6% des actifs) que les PACA voisins, Genève – Bernex – Saint-Julien-en-Genevois (15%) et Genève – Saint-Genis – Gex (25%). Cependant, la croissance continue du nombre d'actifs transfrontaliers est avérée: +3.17 % de croissance annuelle entre 2011 et 2016. De plus la forte dynamique des PACA voisins produit aussi des effets dans le PACA Bellegarde: renchérissement des prix du foncier et de l'immobilier, besoins de locaux pour des entreprises artisanales en provenance du PACA Genève/Saint-Genis/Gex notamment.

Il y a une forte pression sur le cadre paysager (et en particulier les espaces naturels et agricoles) et les infrastructures de transports (TIM) en direction du cœur d'agglomération genevois sont en voie de saturation.

Le PACA s'organise autour de l'agglomération régionale de Valserhône. L'interface multimodale de Bellegarde-sur-Valserine (Ligne L6 du Léman Express, Gare TGV Lyria vers Paris et Lyon, TER vers les villes du Lac du Bourget, lignes TP etc.) est un atout important pour le territoire mais le rabattement doit y être amélioré, en particulier pour les modes doux et les transports publics en provenance du reste du PACA. La faible densité hors de l'agglomération régionale constitue une limite à la desserte en transports publics et les bourgs et villages restent très dépendants des TIM.

D'autres gares, à Chancy-Pougny, La Plaine (Lignes T, 74, 75, 76, 77 et 78 du réseau TPG) et à Russin, représentent des nœuds de mobilité importants pour le territoire puisqu'elles permettent le rabattement sur la ligne de La Plaine depuis l'extrémité du Canton de Genève.

Les enjeux pour le PACA sont :

- Développer l'identité verte du PACA;
- Inciter au report modal, en favorisant la densification autour des gares et les projets modes doux; renforcer les transports publics sur la partie française du PACA;
- Consolider l'agglomération régionale (Commune nouvelle de Valserhône).

3.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040 la pression urbaine sur **les espaces agricoles, forestiers et naturels** s'est ralentie grâce aux efforts des collectivités. Les grands espaces ouverts, notamment l'espace du Rhône, véritable colonne vertébrale du PACA et du Grand Genève, voient leurs services écologiques reconnus. Ils accueillent de manière intégrée et respectueuse des milieux, des activités de loisirs pour les habitants du Grand Genève.

Le maintien du développement urbain dans les espaces déjà bâtis a permis de restaurer les grandes continuités écologiques du territoire, entre le Jura, le plateau du Retord, la plaine du Rhône, de la Semine et de l'Allondon.

La restructuration de la commune de Valserhône, réunissant les anciennes communes de Bellegarde-sur-Valserine, Lancrans et Châtillon-en-Michaille est achevée, renforçant le rôle de l'agglomération régionale dans la **multipolarité** du Grand Genève. Grâce à ses interfaces multimodales Bellegarde-sur-Valserine, Pougny-Chancy, La Plaine et Russin, le PACA est un carrefour ferroviaire pour les lignes vers Genève, Lyon, Bourg-en-Bresse, Aix-les-Bains, Annemasse et un lieu d'accès pour un tourisme doux et les sites de loisirs desservis par les TP et les modes doux à partir des gares.

D'importantes mesures ont été prises pour généraliser le bioclimatisme dans les projets de requalification urbaine et mettre en œuvre efficacement la transition écologique. 80% de l'urbanisation s'est concentrée sur les espaces déjà urbanisés de Valserhône construisant ainsi une **ville compacte**, propice au renforcement de la mixité urbaine et sociale et aux déplacements en modes doux et transports collectifs. La densification vers l'intérieur a aussi permis de maintenir l'identité villageoise des communes rurales avec des typologies de bâti adaptées et des services de proximité. La vie culturelle et associative du PACA offre un cadre de vie dynamique et de qualité.

L'agriculture locale, grâce à la construction d'une relation « gagnant-gagnant » entre ville et campagne se développe dans une logique de circuits courts, autour des centres constitués par Valserhône, la vallée de la Valserine, Chancy-Pougny, Dardagny - Russin-La Plaine. Le PACA s'est ainsi construit autour de la notion d'agglomération **des courtes distances, des proximités**.

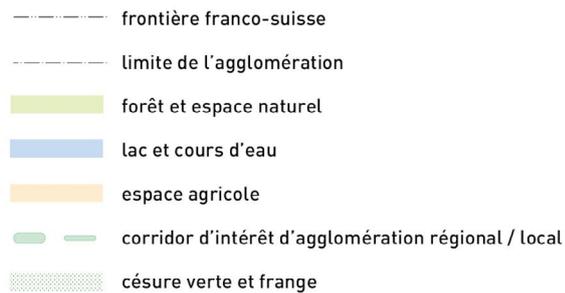


Mesure 6621.2.335 - EP3-02 Réaménagements des berges du Rhône (Bellegarde)

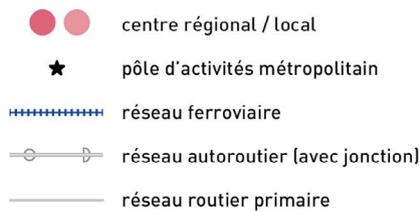
PACA Bellegarde Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

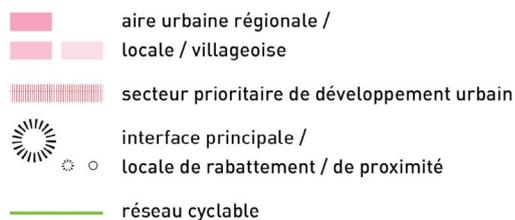
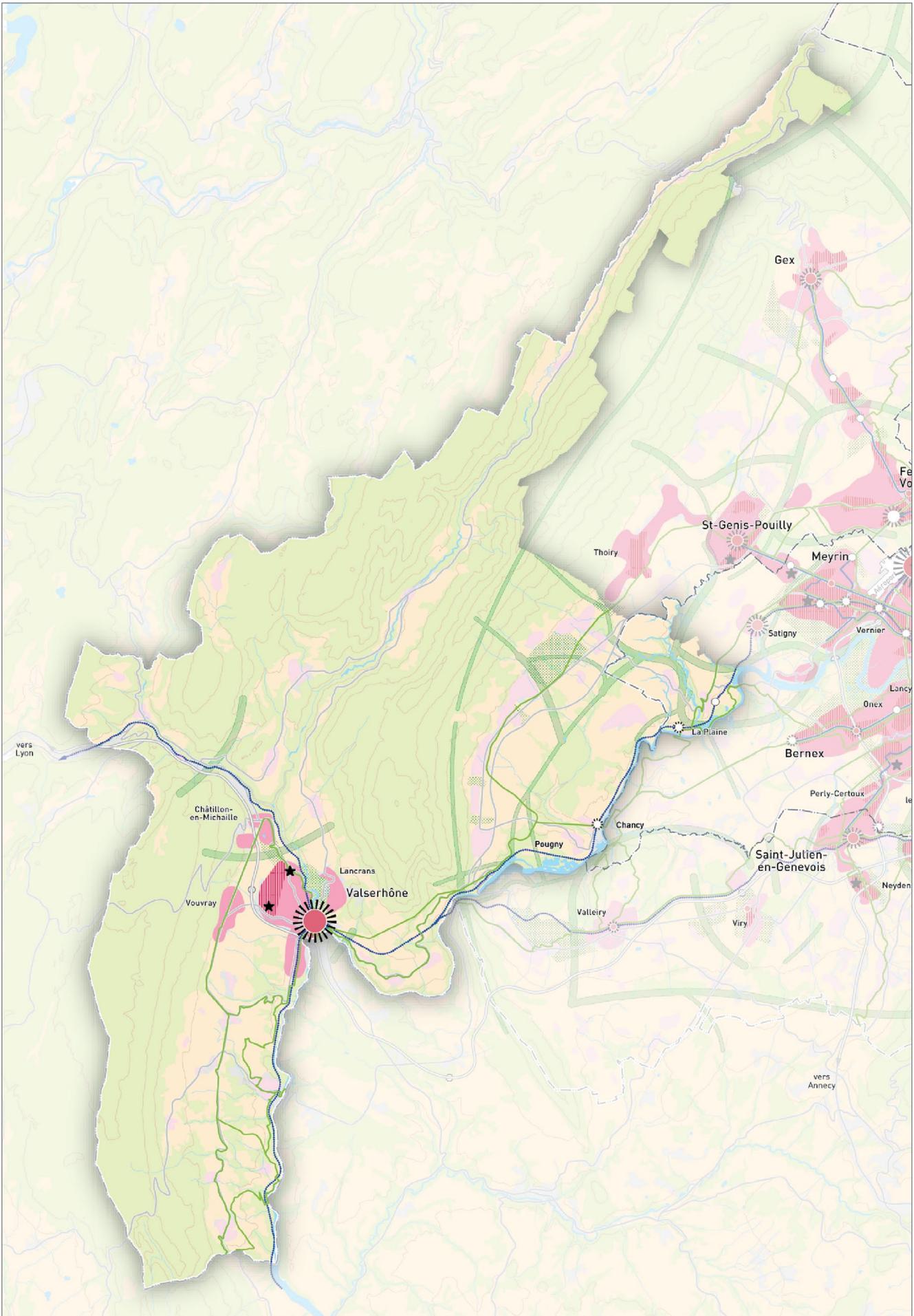


Figure 13: La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Bellegarde
Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Le PA4 consolide les stratégies déployées dans les projets d'agglomérations précédents et conforte les choix opérés sur les sites de développement prioritaires localisés dans le centre régional depuis 2007 :

Le **PA1** : a mis l'accent sur la connexion du PACA à la multipolarité du Grand Genève avec des travaux sur la ligne Bellegarde - La Plaine et l'équipement des interfaces multimodales des gares de Bellegarde-sur-Valserine et de Pougny-Chancy.

Le **PA2** : a centré son action sur le développement de la Métropole de proximités, avec des projets pour les espaces publics et l'accessibilité modes doux à Valserhône (commune nouvelle 2019), pour le réaménagement des berges de la Valserine et du Rhône et la connexion de la gare de Bellegarde-sur-Valserine au réseau cyclable du Pays Bellegardien.

Le **PA3** : a traité des corridors écologiques entre les communes déléguées de Bellegarde-sur-Valserine, de Châtillon-en-Michaille et du Bois des Pesses, des projets qui s'inscrivent dans la préservation de l'armature paysagère et écologique.

Le **PA4** : se concentre sur le **fonctionnement de l'agglomération régionale**, densité, qualité des espaces, liaisons MD, notamment avec les interfaces de Bellegarde et La Plaine. Le PACA doit **mettre en œuvre des mesures, notamment d'urbanisation et de mobilité douce**, qui mobilisent fortement les collectivités, techniquement et financièrement. L'ambition de réaliser l'ensemble des projets conduit à une liste raisonnée de mesures pour le PA4, dont la concrétisation est assurée.

Le **PA5** : verra le développement d'un transport public structurant au sein de Valserhône, support de la réorganisation urbaine de l'agglomération régionale.



Mesure UD3-01 Urbanisation du centre régional (Valserhône)

3.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Bellegarde Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- risque d'étalement urbain

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau [itinéraire]
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

- Besoins de densification / intensification urbaine**
- Valserhône (Structuration urbaine de la commune nouvelle)
 - Villages

- Risque d'étalement urbain**
- Villages

MOBILITÉ

Déficits d'offre TP

- Liaison Centre-ville - Village de marques
- Liaison Valserhône - Pays de Gex - Genève (par la route)
- Liaison Bellegarde - La Plaine (par le train)

Lacunes d'aménagement MD

- Voie verte Valserhône - Pays de Gex par le pied du Jura
- Liaison Chancy-Pougny et rabattement sur l'interface multimodale
- Liaison Valserhône - Sud du Pays Bellegardien (Cf. Schéma cyclable)
- Liaison La Plaine et rabattement sur l'interface multimodale

Surcharges TIM

- Entrées de ville

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Valserhône
- Entrées de ville
- Départementale Pays de Gex

Besoins de rabattement

- Gare de La Plaine
- Gare de Valserhône (Inscription urbaine)
- Gare de Chancy-Pougny

ENVIRONNEMENT

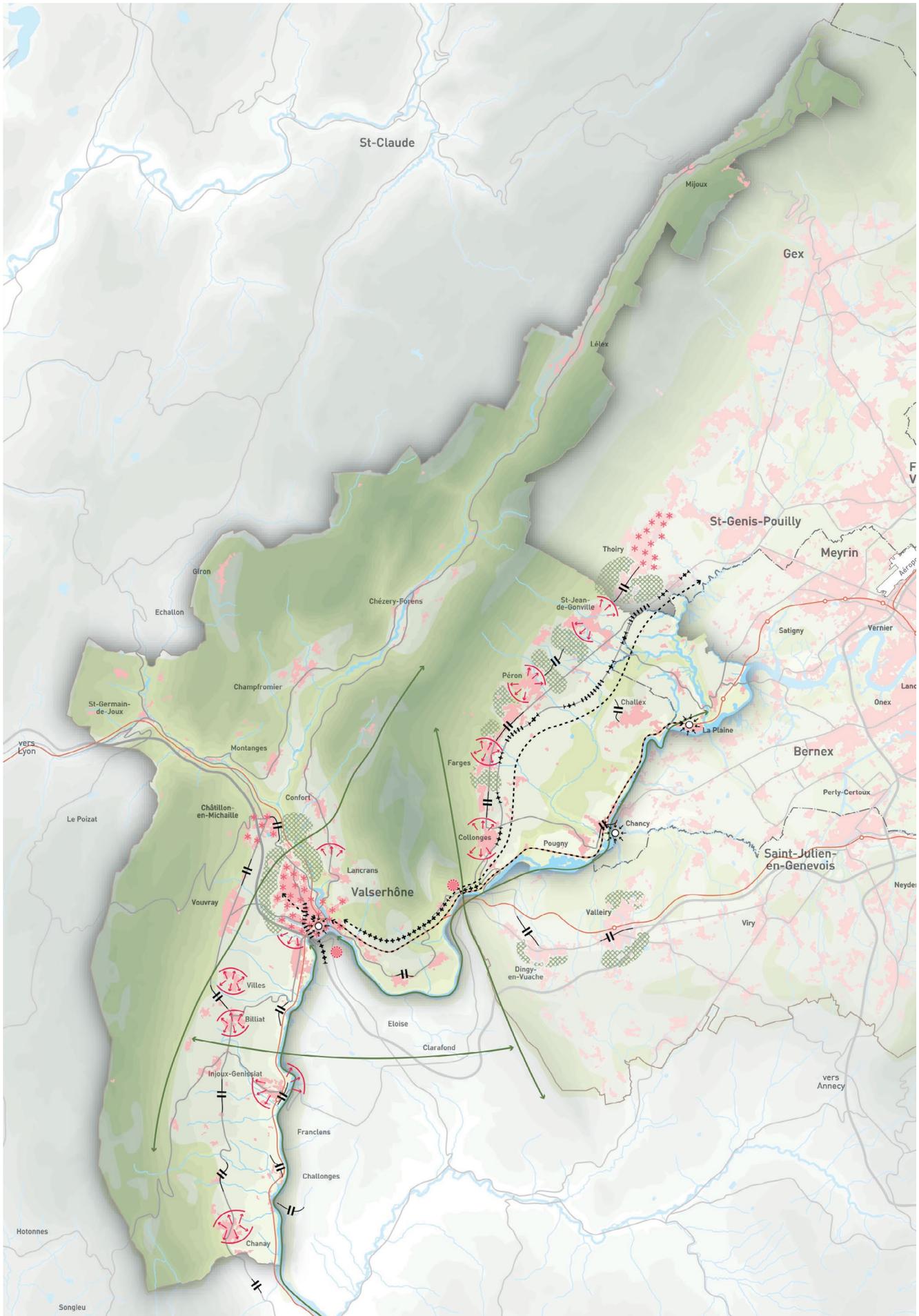
Discontinuités paysagères/biologiques

- Liaison Jura - Retord
- Liaison Jura - Semine
- Liaison Retord - Semine

Frottements

- Pied du Jura
- Semine

Figure 14: Points faibles du PACA Bellegarde
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Préserver le cadre naturel, atout du PACA

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • L'interconnexion des espaces ouverts assure le lien transfrontalier et le fonctionnement des écosystèmes, y compris sur l'espace cours d'eau du Rhône. Les continuités sont lacunaires et les zones de tension avec les zones bâties importantes. • La préservation des espaces ouverts est un axe d'action fort du Grand Genève et du PACA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tâche permanente : préserver et restaurer les continuités des corridors écologiques entre le Jura et le plateau de Retord, entre le Jura et le Mandement et au-delà vers la Communauté de communes du Genevois et vers le Rhône.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuités et frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Liaison Jura - Retord, - Liaison Jura - Semine - Liaison Retord - Semine • Frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Pieds du Jura - Semine • Risque d'étalement urbain : <ul style="list-style-type: none"> - Les villages 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux mesures environnement PA2 sont mises en œuvre, berges du Rhône et Valserine, contrat corridor Champagne – Genevois.
	STRATÉGIES PA4

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA05-1 Structurer l'agglomération régionale

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Desservi par le train avec une offre ferroviaire déjà performante, le renforcement des transports publics de rabattement et urbains est aussi au cœur de la consolidation de la nouvelle entité de Valserhône dans la multipolarité. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : prévoir une liaison TP structurante et performante entre la ville haute et la ville basse de Valserhône. • MT: renforcer la ligne TP Valserhône - Divonne (par Saint-Genis-Pouilly et par Gex) et améliorer les liaisons avec la Suisse • MT : augmenter la fréquence du Léman Express • MT : prévoir des voies réservées pour le co-voiturage sur le réseau autoroutier.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP : <ul style="list-style-type: none"> - Liaison centre-ville - village de Marques via les équipements structurants - Liaison Valserhône - Pays de Gex par la route - Liaison Bellegarde – La Plaine – Genève par le train • Conflit d'usage TIM/TP/MD : <ul style="list-style-type: none"> - Valserhône - Entrée de ville Valserhône - Départementale du Pays de Gex • Surcharges TIM : <ul style="list-style-type: none"> - Valserhône 	<ul style="list-style-type: none"> • Un transport par câble au sein de Valserhône (39-8 / B4) : Le projet doit être précisé dans ses modalités techniques, maturité du projet, effet sur Suisse.
	STRATÉGIES PA4

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06 et BA07-1 Promouvoir la qualité des espaces publics comme levier de la densification

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • L'étalement urbain, générateur de déplacements TIM et d'inégalités sociales est une réalité dans le PACA. La nouvelle commune de Valserhône n'est pas encore une entité compacte. • Le PACA Bellegarde bénéficie d'un relatif équilibre logement - emplois qu'il convient de préserver, en maintenant la diversité du tissu économique. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : les projets de densification valorisent l'imbrication des espaces verts et bâtis, promeuvent la diversité écologique en milieu bâti et réduisent l'imperméabilisation. • CT : l'économie de proximité et encouragée et la mixité emplois/logement est promue dans les opérations d'urbanisation. • CT : structurer Valserhône grâce au levier du futur transport par câble.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de densification/intensification pour <ul style="list-style-type: none"> - Valserhône – Structuration urbaine de la commune nouvelle - Les centres de villages 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : 3 mesures pour densifier et qualifier les localités et les secteurs gare à Bellegarde et Chancy-Pougny : UD3-01, UD3-02 et UD3-08
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP5 • Stratégies Urbanisation U1, U8, U9 • Stratégies Transport M6, M8

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA08-1 Consolider un bassin de vie autour de la notion des courtes distances, des proximités

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les déplacements TIM restent majoritaires sur les grands axes de déplacement, mais également pour les courtes distances. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Faciliter le rabattement TP/MD vers les gares de Bellegarde-sur-Valserine, de Chancy-Pougny, de La Plaine et de Russin. • CT : Plusieurs projets d'urbanisation sont planifiés à proximité des gares de Bellegarde et de Pougny, intégrant des dispositifs à caractère social (construction de logements sociaux, lutte contre l'habitat indigne et la vacance) et favorisant l'accessibilité aux gares.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Voie verte Valserhône-Pays de Gex par le pied du Jura - Liaison Chancy-Pougny et rabattement gare, - Liaison Valserhône-sud pays Bellegardien (cf. schéma cyclable) • Problèmes de fonctionnalité des interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Gare de Bellegarde-sur-Valserine - Gare de Chancy-Pougny 	<ul style="list-style-type: none"> • MD : 1 mesure de rabattement MD sur l'interface multimodale de Bellegarde (39-7 / Paquet MD A4) • MD : 1 mesure de rabattement MD sur l'interface multimodale de La Plaine (13-21 / Paquet MD A4)
	STRATÉGIES PA4

3.4 Opérations stratégiques et mesures

L'importance des mutations et évolutions nécessaires à l'organisation territoriale implique des temps longs de mise en œuvre. La politique des agglomérations permet une vision à long terme et des échéances rythmées pour parvenir aux objectifs. L'opération stratégique de Valserhône est structurante pour ce PACA et pour le Grand Genève puisqu'elle vise à consolider un centre régional. La définition de ce centre régional est relativement récente, puisque la nouvelle commune a été formalisée en 2019. Le PA4 est donc le temps de l'organisation des autorités en charge de son avenir avec l'inscription d'une mesure qui préfigure une restructuration en profondeur.



Mesure 6621.2.335 - EP3-02 Réaménagements des berges du Rhône (Bellegarde)

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... [icône] Itinéraire
 - [icône] Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- [icône] Rail projeté (train / tram)
 - [icône] Bus projeté
 - [icône] Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- == Axe requalifié
 - ✕ Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- [icône] Espace public apaisé
 - [icône] Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- [icône] Mesure environnement paysage

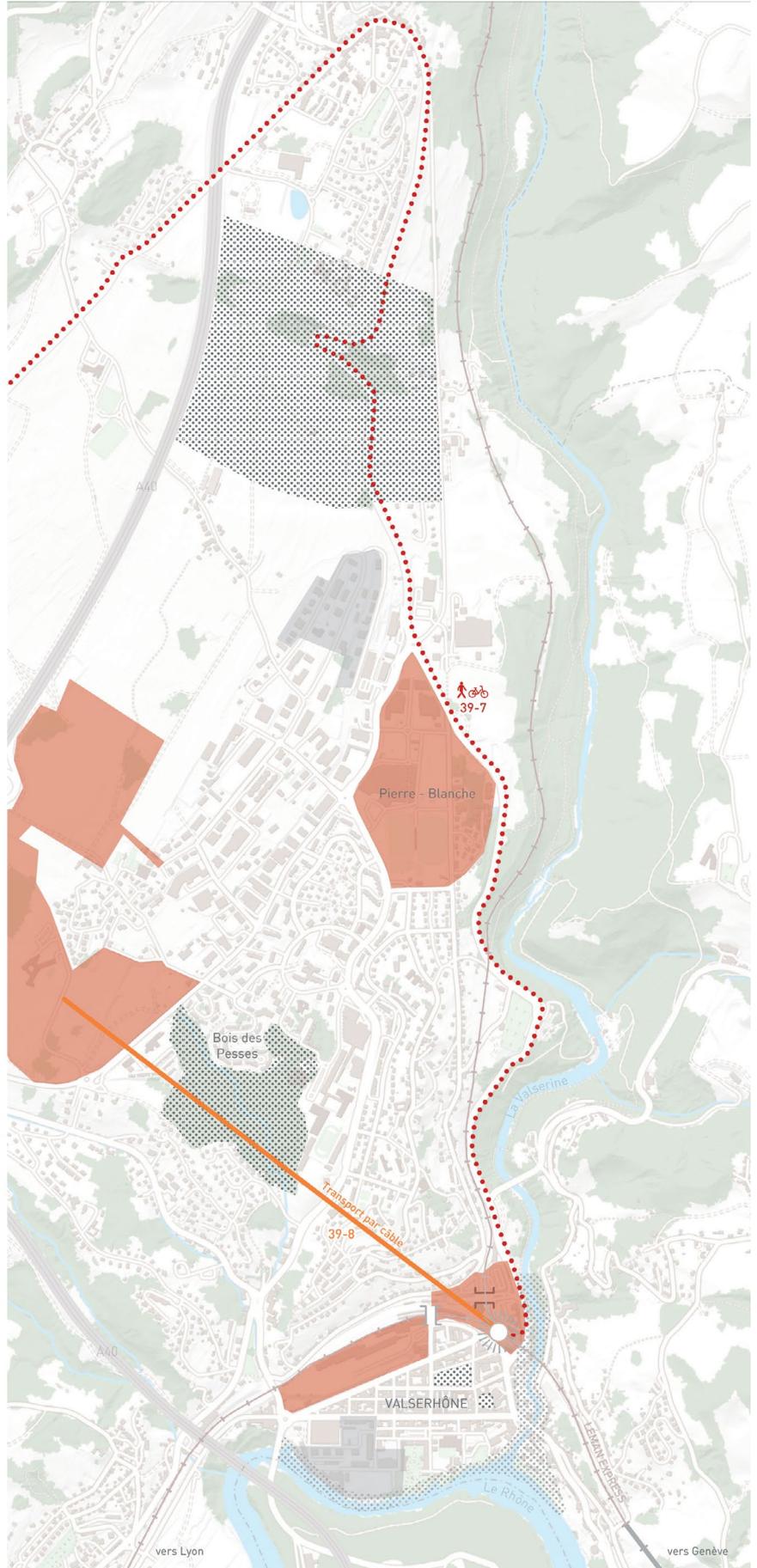


Figure 15: Opération stratégique Centre régional de Valsershône
Grand Genève 2021

OPÉRATION STRATÉGIQUE CENTRE RÉGIONAL DE VALSERHÔNE

L'opération vise à conforter l'agglomération régionale de Valserhône dans son fonctionnement à l'échelle du PACA et du Grand Genève :

- Faciliter le report modal et le rabattement vers l'agglomération régionale et l'agglomération centrale
- Densifier des centres et coordonner les projets urbains

En matière de mobilité, le déploiement du réseau cyclable et d'itinéraires modes doux permet d'organiser les rabattements vers l'interface multimodale de Bellegarde-sur-Valserine et offre une desserte locale et sécurisée des bourgs et villages du PACA Bellegarde (mesure 39-7 / A4). A l'horizon B, le déploiement d'un transport public performant fera le lien entre le centre de l'agglomération régionale et des équipements structurants du PACA Bellegarde (mesure 39-8 B4), le long de l'axe urbain. En accompagnement du déploiement des infrastructures de mobilité, les planifications réglementaires prévoient plusieurs projets urbains de mutation-densification à proximité de l'interface multimodale et sur l'axe urbain entre le centre-ville et les équipements structurants. Ces opérations urbaines, recensées dans l'opération stratégique, permettent de conforter l'articulation urbanisation – transports en densifiant à proximité des infrastructures de déplacement et en favorisant le report modal.

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
Paquet MD A4	39-7	Itinéraire MD de rabattement sur l'interface multimodale de Bellegarde dans l'agglomération régionale de Valserhône	CCPB
B4	39-8	Aménagement d'un transport par câble aérien desservant l'interface multimodale de l'agglomération régionale de Valserhône	CCPB
Mesures d'urbanisation			
As4 – Bs4	UD3-01	Bellegarde centre-ville et gare	CCPB
Valserhône	UD1-04	Coppet-Commugny	Coppet, Commugny

AUTRES MESURES

Ces mesures confortent la coordination urbanisation-transports autour des gares Léman express:

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'urbanisation			
As4 – Bs4	UD3-08	Pougny-Chancy OAP Gare	CAPG
Paquet MD A4	13-21	Construction d'un passage inférieur en faveur des MD pour sécuriser le franchissement des voies CFF sur la route de la Plaine	Canton de Genève

4 PACA Genève/Bernex/St-Julien

4.1 Le PACA Genève/Bernex/ Saint-Julien dans le Grand Genève

UN CARREFOUR STRATÉGIQUE ENTRE PATRIMOINE ET INNOVATION

Une démographie en plein essor de même que les besoins en déplacements du côté français, la présence de la frontière marque le territoire du PACA. La coopération doit jouer son rôle pour rééquilibrer le développement des emplois en profitant d'un terreau propice à une économie diversifiée favorisant l'innovation. Comme dans tous les PACA du Grand Genève multipolaire, la présence forte des espaces naturels et agricoles est une valeur commune à développer selon les spécificités de chaque PACA.

PRÉSENTATION

Situé sur la partie sud du Grand Genève, entre Salève, Vuache et Rhône, le PACA est structuré par deux axes urbains partant du cœur d'agglomération et desservant deux centres régionaux de l'agglomération centrale et leurs bassins de vie : Genève - Bernex et la Champagne ainsi que Genève - Saint-Julien et le Genevois (Pied du Salève, Pied du Vuache).

Bien que fortement urbanisé, le territoire entre montagnes et plaines, conserve de nombreuses fonctionnalités liées à la présence de vastes espaces ouverts, agricoles, de délassement et d'un maillage dense de cours d'eau, de corridors biologiques, etc.

Cette imbrication entre l'urbain et le rural forge l'identité du PACA qui s'apparente à une mosaïque d'espaces ouverts et urbains maillés par des connexions paysagères à préserver et à valoriser.





Figure 16 : Périmètre et localisation du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	GENÈVE – BERNEX – SAINT-JULIEN			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	17	15	32	15%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	45 312	91 801	137 113	14%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	3.71%	1.36%	2.09%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	10 772	46 012	56 784	11%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.24	0.50	0.41	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	12 768	0	12 768	15%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	4.47%	/	4.47%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	15 121.9	6 938.6	22 060.6	11%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	2 174.5	1 834.0	4 008.5	12%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	14%	26%	18%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.79%	0.26%	0.54%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.20%	0.06%	0.14%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	22 851	38 352	61 203	13%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	670	580	628	/	642	/

Tableau 7: Chiffres clés du PACA Genève – Bernex – Saint-Julien (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants:

- Croissance démographique supérieure à la moyenne du Grand Genève pour la partie française (3.71 % entre 2012 et 2017, taux le plus important du Grand Genève, contre 1,36 % pour la partie genevoise).
- Développement urbain concentré à l'intérieur du tissu bâti (croissance annuelle de la surface urbanisée de 0,2% entre 2015 et 2019 pour la partie française et de 0.06 % pour la partie genevoise).
- Ratio emplois/habitants déséquilibré entre la partie française (0,24) et la partie genevoise (0,50).
- Croissance des actifs transfrontaliers importante (3,72% entre 2011 et 2017, parmi les plus fort du Grand Genève), générant d'importants besoins de mobilité en direction des principaux pôles d'activités (Cœur d'agglomération, ZIPLO, rive droite, etc.)

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Zones d'emplois à haute valeur ajoutée (ZIPLO, Archamps) qui mènent des démarches proactives en termes de gestion de la mobilité (navette autonome en test à Archparc, centrale de mobilité de la ZIPLO). • Grandes infrastructures de loisirs. • Réseau suprarégional ferroviaire et autoroutier, dont 2 gares Léman Express : Lancy-Pont-Rouge, Bachet (en articulation avec le PACA Cœur d'agglomération) et 2 gares TER : Saint-Julien-en-Genevois et Valleiry. • Territoire structuré autour de deux axes urbains desservis par des tramways (Genève – Bernex existant, et Genève – Saint-Julien en travaux) à fort potentiel de développement. • Grands espaces ouverts, naturels, agricoles entourés de reliefs remarquables (Vuache et Salève) et réseau hydrographique important. • Diversité patrimoniale et architecturale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentration des emplois sur la partie genevoise. • Centres locaux et villages mal connectés au réseau TP sur la partie française et globalement éloigné des gares du Léman Express. • Axes routiers d'accès à Saint-Julien peu qualitatifs. • Manque de vision pour le secteur Perly - Bardonnex et douane autoroutière. • Trafic TIM pendulaire important, notamment aux petites douanes situées sur les axes secondaires ou traversant des cœurs de villages (Troinex, Bardonnex, Certoux, Soral, Sezegnin, Chancy). • Flux TIM importants en provenance d'Annecy qui reste difficile à capter sur les TP malgré la mise en service d'une ligne du Léman Express. • Manque de structuration de l'offre P+R autour du futur tram de Saint-Julien. • Manque de liaison TP urbains tangentiels entre Saint-Julien, Bernex et l'aéroport (Rive droite).
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Deux centres régionaux (Bernex et Saint-Julien-en-Genevois) rayonnant sur un large bassin de vie. • Importants potentiels de densification et de requalification des espaces publics le long des axes de tramway. • Mesures suprarégionales structurantes pour l'organisation territoriale : élargissement A1 Bernex – Perly) avec étude de l'utilisation des nouvelles voies autoroutières pour la mise en place d'un axe TP tangentiel en site propre et du covoiturage. • Potentiel de report modal en faveur des MD avec la mise en œuvre de la ViaRhôna Sud Léman (projet en cours) et d'une nouvelle ambition pour la voie verte Bernex - Genève (mesure PA4). • Relance du projet transfrontalier de valorisation de l'Aire. • Valorisation des espaces ouverts de proximité pour développer les circuits courts (agriculture, énergie, loisirs, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du développement dans les villages mal desservis par les TP. • Accroissement du trafic de transit sur les routes secondaires et impacts sur la qualité de vie dans les villages traversés. • Détérioration de la qualité des cours d'eau (Aire). • Difficultés à concrétiser les projets de développement urbain sur la partie genevoise.

Tableau 8 : Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

La présence du réseau autoroutier et de ses jonctions (A40 au pied du Salève vers Annemasse et Bellegarde, A41 en direction d'Annecy, A1 contournement ouest de Genève en direction de la Rive droite et A1a en direction du cœur d'agglomération) est une caractéristique du PACA pour structurer l'accessibilité TIM, mais la saturation du réseau présente des risques de percolation des flux de transit pendulaires vers les réseaux secondaires aux capacités insuffisantes. Les villages, notamment autour des douanes (Certoux, Soral, Chancy mais aussi Collonges, Croix-de-Rozon, Troinex, etc.) souffrent déjà de ces nuisances. Ces infrastructures routières sont aussi une entrave majeure aux connexions biologiques qu'il s'agit de préserver et développer. La réalisation de l'écopont franchissant l'A40 et les voies de chemin de fer (6621.053 / EP4-04) inauguré en 2019 apporte une première réponse.

La proximité entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts, caractéristique du PACA, représente autant un risque (pression sur les zones agricoles et naturelles) qu'une opportunité de synergies autour des lisières urbaines pour un accès respectueux aux ressources locales et aux zones de loisirs (circuits courts agricoles, délassement, promenades, loisirs, etc.) dans une perspective de développement de circuits de proximité.

Deux axes urbains relient le quartier Praille – Acacias – Vernets (PAV) du cœur d'agglomération aux centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien-en-Genevois. Structurés par deux lignes de tram, (l'une réalisée vers Bernex, l'autre dont les travaux sont en cours vers Plan-les-Ouates et Saint-Julien) et connectés à des gares Léman Express, ces axes ont un important potentiel de densification urbaine et de requalification des espaces publics. Ils participent ainsi de la cohérence du développement au sein de l'agglomération centrale du Grand Genève. Il s'agit à contrario de mieux réguler l'accueil de population et de développer une offre de mobilité adaptée dans les secteurs périphériques à l'agglomération centrale où la croissance est très importante (centres locaux, espaces villageois).

La zone Industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPL0) est le principal pôle d'activités à l'échelle du PACA avec près de 15'000 emplois. La partie française possède toutefois un potentiel de développement relativement important qu'il s'agit de valoriser avec la technopole d'Archamps (Archparc), le secteur de Cervonnex-Neydens ainsi que le centre régional de Saint-Julien.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), l'itinéraire de la ceinture urbaine qui traverse le PACA entre Les Esserts et Les Communes Réunies est vouée à accueillir le trafic de transit en contrepartie des mesures visant à prioriser les TP et la MD dans les centres des communes urbaines genevoises. Pour ce faire, le Pont de Lancy, nœud important sur ce tronçon, doit être réaménagé. La variante retenue prévoit une dénivellation de la ceinture urbaine pour les TIM au niveau du Pont de Lancy combiné avec une requalification en surface au profit des TP et des MD.

Les enjeux pour ce territoire sont :

- Préserver les connexions biologiques et organiser la porosité entre les aires urbaines et les espaces ouverts ;
- Réduire les nuisances dues aux surcharges de trafic TIM dans une approche transfrontalière multi-modale pour canaliser les flux et favoriser le report modal ;
- Développer les conditions d'accueil et le positionnement des pôles d'activités français ;
- Densifier le long des axes desservis par les trams et connecter les nouveaux quartiers avec la trame d'espaces publics existants.

4.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, l'urbanisation est contenue à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante. La pression urbaine qui s'exerce sur les espaces agricoles, naturels et sur les corridors biologiques est maîtrisée. La **métropole verte** bénéficie des importants atouts naturels et paysagers du PACA: grands espaces ouverts (Champagne, plateau de Compesières, plateau de Neydens, pied du Salève, pied du Vuache, etc.), réseau hydrographique (Arande, Aire, Drize, Laire, etc.). La mise en réseau des trames naturelles structure et qualifie l'urbanisation.

Les deux axes historiques, Genève – Lancy – Onex – Confignon – Bernex d'une part et Genève – Lancy – Plan-les-Ouates – Perly – St-Julien-en-Genevois d'autre part, relient les deux centres régionaux au cœur d'agglomération et aux gares Léman Express par une desserte TP optimale, grâce au prolongement des lignes de tramways. Ils participent ainsi au fonctionnement de **la multipolarité du Grand Genève**.

Les gares de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet à l'articulation avec le PACA Cœur d'agglomération, sont les accroches territoriales au réseau ferroviaire transfrontalier tandis que les gares TER de Saint-Julien et Valleiry offrent des liaisons complémentaires dans une logique de maillage du réseau de transports publics structurants. Les centres locaux sont connectés de manière efficace au réseau TP structurant et une nouvelle liaison tangentielle TP relie St-Julien, Bernex et le secteur de l'Aéroport. Le réseau autoroutier joue son rôle d'infrastructure structurante et capte l'essentiel des flux pendulaires. Un réseau de voies vertes maillé et sécurisé structure les déplacements en modes doux tandis que des itinéraires secondaires irriguent plus finement le territoire.

L'urbanisation compacte, dense mais de qualité, avec des espaces publics requalifiés, se concentre le long des deux axes urbains historiques, dans les limites de l'agglomération centrale. Au-delà les localités se sont densifiées de manière différenciée en relation à leur niveau de desserte TP. Les pôles d'activités métropolitains, adaptées aux enjeux du 21^e siècle, ont positionné leur développement vers des activités innovantes et durables et disposent de services, d'équipements, d'une bonne desserte TP et sont des laboratoires pour la transition écologique du Grand Genève.

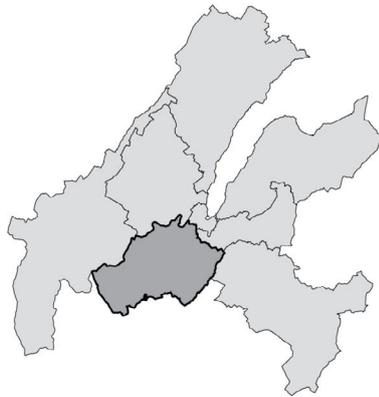
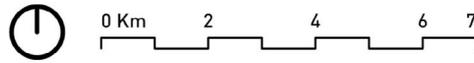
Le PACA dispose d'un réseau de mobilité douce hiérarchisé et maillé de manière à répondre aux besoins de mobilité entre les centres urbains (itinéraires structurants voie verte Bernex - Genève côté suisse et la ViaRhôna sud Léman côté français) et à l'intérieur de ceux-ci (maillage fin et promenades). Ce réseau est dimensionné de façon généreuse et sécurisée afin d'inciter au report modal. Les accès aux interfaces TP principales (gares et arrêts de tram) sont lisibles et adaptés aux modes doux avec des espaces publics soignés et des services de **proximité pour les usagers**.

Les complémentarités de part et d'autre de la frontière sont valorisées dans le cadre de politiques publiques **transfrontalières**, de synergies autour de projets concrets innovants: la mutualisation d'équipements publics (installation sportives, culturelles, de loisirs), le développement de réseau d'énergie transfrontaliers, la gestion mutualisée des cours d'eau, des partenariats autour des stratégies d'accueil des entreprises dans les zones d'activité économiques.

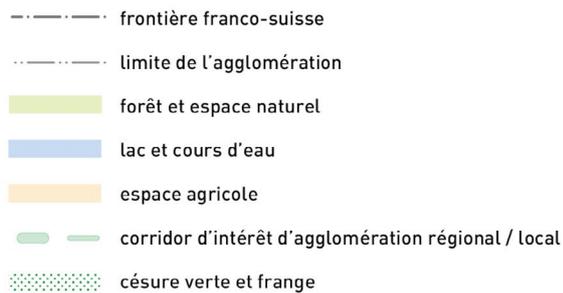


Mesure 6621.053 - EP4-04 Pont biologique sur l'autoroute A40 à Viry

PACA Genève - Bernex - St-Julien Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

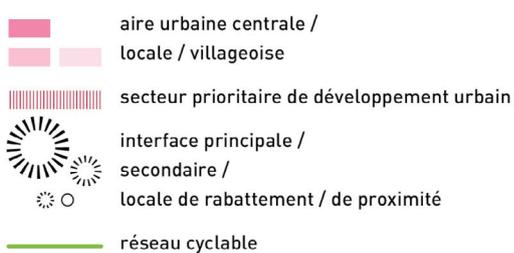
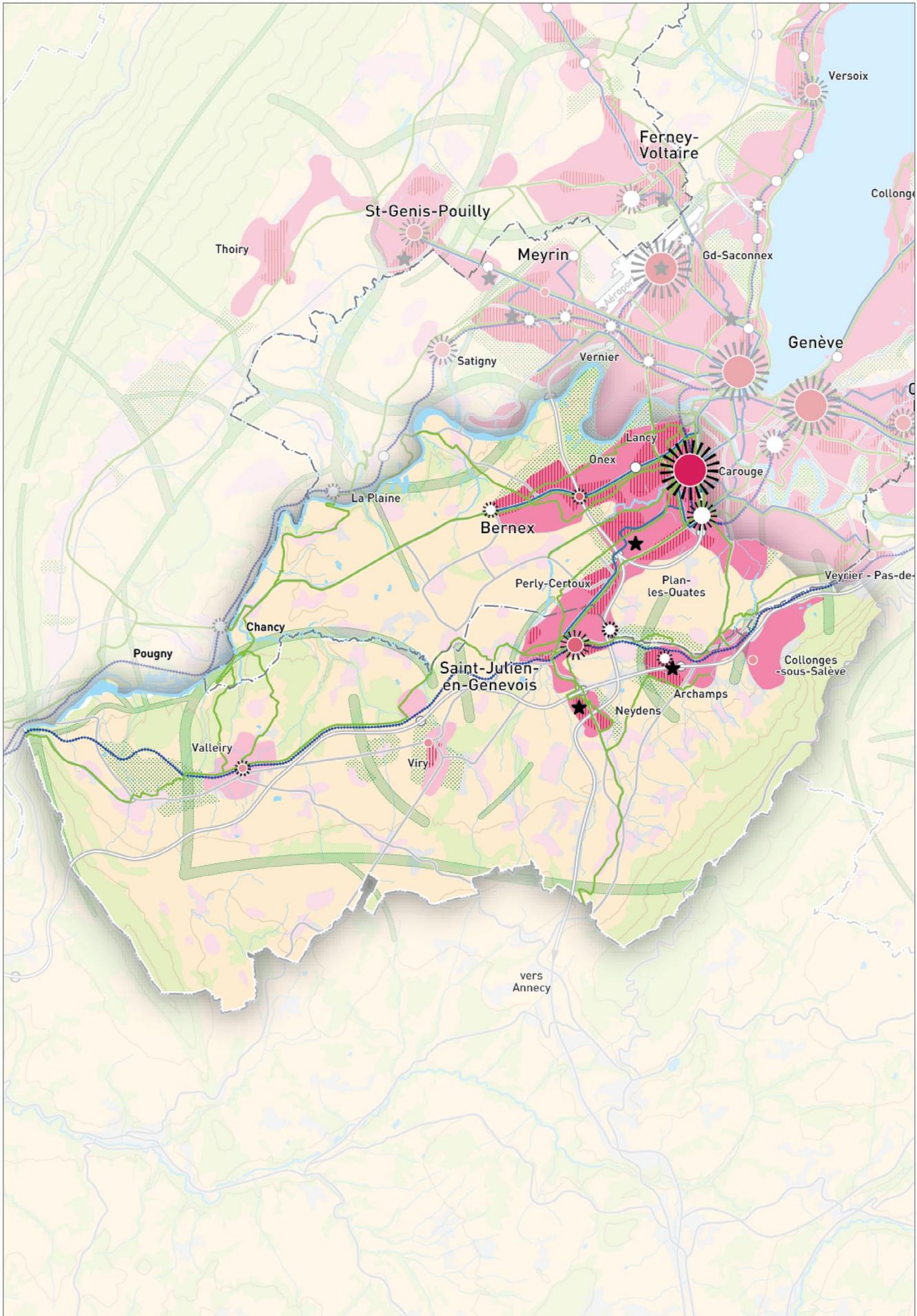


Figure 17: La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien
Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Les stratégies mises en œuvre pour le PA4 se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions, en donnant de la cohérence aux trois précédentes générations.

Le **PA1** : a initié la construction du réseau des axes forts de la multipolarité avec la construction du tram en direction de Bernex permettant de relier ce centre régional en développement au cœur d'agglomération. Des mesures MD et de qualité des espaces publics le long des axes ont complété le dispositif.

Le **PA2** : a poursuivi la construction du réseau de tramway avec une ligne transfrontalière en direction de Saint-Julien-en-Genevois. Il a engagé un ensemble de mesures de requalification d'espaces publics en faveur des TP et des MD le long des deux axes urbains majeurs, pour accompagner la densification qu'ils connaissent. Il a identifié l'opportunité d'un axe MD structurant entre Bernex et Genève dont l'ambition est revue à la hausse dans le cadre du PA4 suite au retour d'expérience de la Voie verte d'agglomération en rive gauche.

Le **PA3** : a complété le développement des deux axes urbains majeurs en améliorant les liaisons tangentielles TP et MD entre eux et proposé un développement compact et de qualité avec les nouveaux projets urbains.

Le **PA4** : a l'ambition d'un **fort report modal** et travaille essentiellement sur le **réseau de mobilité douce** structurant autour d'une voie verte Bernex-Genève plus ambitieuse accompagnée de mesures de modération du trafic, d'espace public et de maillage MD le long de l'axe.

Le **PA5** : abordera l'accompagnement des mesures suprarégionales qui nécessitent une approche transfrontalière coordonnée, afin de mobiliser leur potentiel de réduction des nuisances et d'éviter l'appauvrissement de la trame verte.

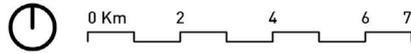


Mesure 6621.2.333 - EP3/4 Plantation de haies Contrat corridor Champagne – Genevois

4.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Genève - Bernex - St-Julien Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau [itinéraire]
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Cité d'Onex
- Bernex
- Saint-Julien-sud
- Traversée Perly
- ZIPL0
- Archparc
- Croix-de-Rozon - Collonges
- Cervonnex-Neydens
- Valleiry

Besoins de densification / intensification

- Bernex-nord
- Route de Chancy (Onex et Confignon)
- Route de Chancy (Lancy)
- Route de St-Julien (Plan-les-Ouates)
- Saint-Julien-gare
- Confignon
- Cherpines
- Perly-Bardonnex-Valleiry

Manques de coordination urbanisation-transport

- Pied du Salève
- Beaumont/Feigères/Presilly
- Pied du Vuache

MOBILITÉ

Déficits offre TP

- Liaison structurante Rive droite - Bernex - Bardonnex
- Liaison Lancy-Pt-Rouge - Bernex
- Liaison Cherpine - Bernex
- Tram Saint-Julien - Cherpines - Lancy

Lacunes d'aménagement MD

- Voie verte Bâtie-Bernex
- Bernex - Pt-Rouge
- Neydens - St-Julien
- Neydens - Archamps
- Collonges - Saint-Julien
- Valleiry - Viry - Saint-Julien
- Traversée Plan-les-Ouates
- Troinex - Croix de Rozon
- Eaux-Aire
- Tronçon promenade Aire - Pont Centenaire - Lancy

Surcharges TIM

- Traversée de Soral
- Traversée de Chancy
- Traversée de Certoux
- Traversée Collonges - Croix de Rozon
- A40 / Douane de Bardonnex
- Route du Gd Lancy à Onex/Lancy

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Bernex route de Chancy
- Route de Base (Cherpines)
- Traversée Perly
- Traversée Chancy
- Traversée Soral
- Traversée Valleiry
- Traversée Plan-les-Ouates
- Troinex-village
- Collonges/Croix de Rozon
- Neydens - Saint-Julien

Besoins de rabattement

- Gare de Saint-Julien
- Gare du Bachet
- Pôle Bernex (Croisée et Vailly)

ENVIRONNEMENT

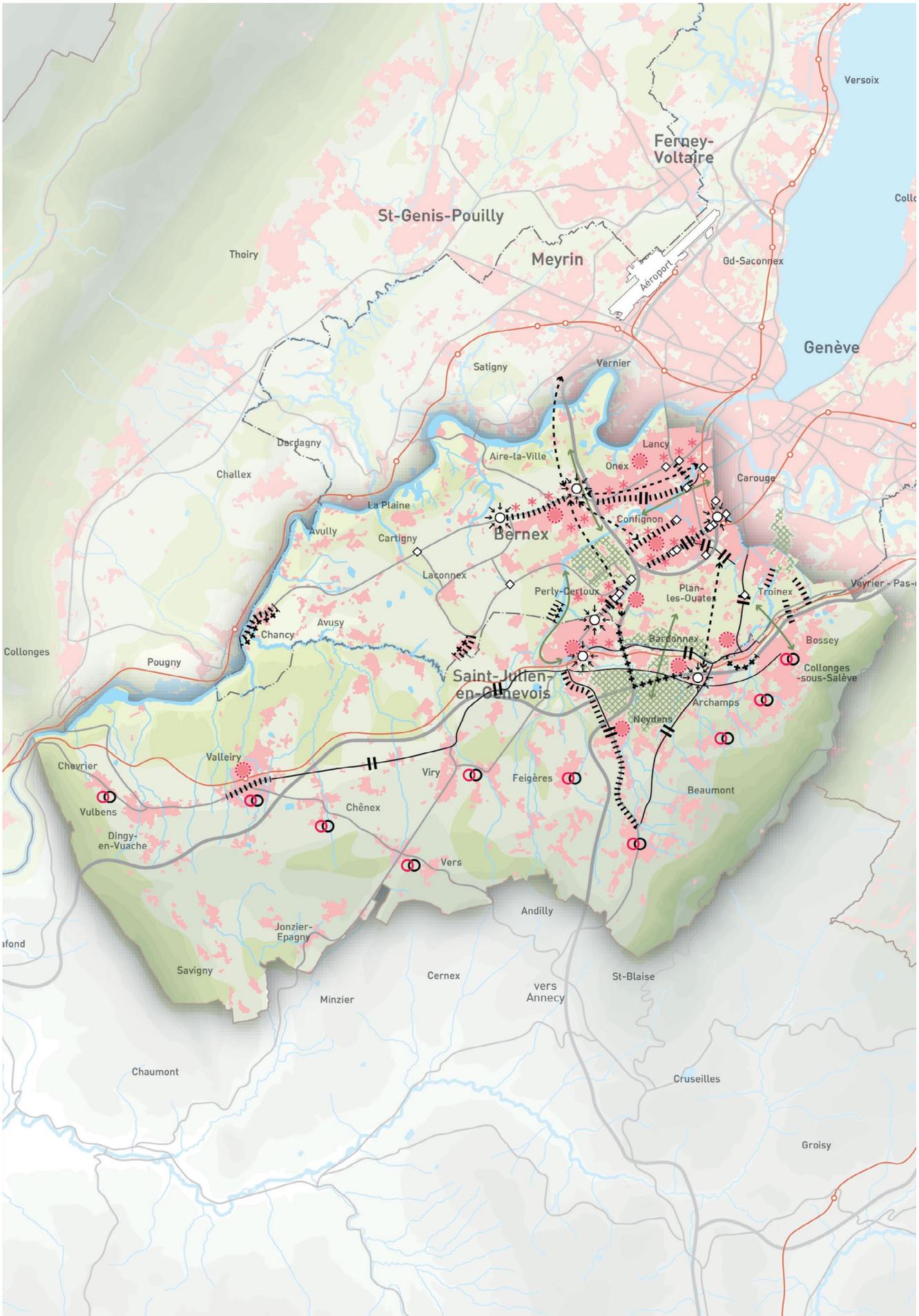
Discontinuités paysagères/biologiques

- «fenêtre d'Archamps»
- Liaison Drize transfrontalière
- Liaison Aire Saint-Julien - Lully
- Liaison Aire Pt-Centenaire-Lancy
- Liaison Bernex-Cherpines

Frottements

- Plaine de l'Aire
- Vallon de l'Arande
- ZAP Saint-Julien-Neydens-Archamps
- Pénétrante de verdure de Pinchat

Figure 18: Points faibles du PACA Genève - Saint-Genis - Gex
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Protéger les espaces ouverts et valoriser leur interconnexion avec les aires urbaines

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les accès aux cours d'eau pour les loisirs sont un aspect important de la qualité de vie du PACA, mais les milieux naturels sont fragiles et la qualité biologique des eaux menacée. • La proximité entre quartiers urbains et espaces agricoles ou naturels, intéressante pour la qualité de vie, génère des conflits d'usage. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Travaux d'aménagement des cours d'eau du Rhône, de l'Aire, de l'Arande, de la Drize, de la Lissole, etc. • Démarche partenariale transfrontalière pour l'aménagement des bords de l'Aire et l'amélioration de la qualité biologique de la rivière et de ses affluents à relancer.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité paysagères/biologiques : <ul style="list-style-type: none"> - Liaison Drize transfrontalière, - Aire – St.-Julien – Lully - Aire – pont du Centenaire – Lancy • Frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Plaine de l'Aire - Vallon de l'Arande - Zone agricole protégée St.-Julien – Neydens – Archamps • Risques de non-cohérence entre le niveau de développement des villages et la desserte TP : <ul style="list-style-type: none"> - Pied du Salève - Pied du Vuache - Beaumont- Feigères - Presilly 	<ul style="list-style-type: none"> • Tâche permanente : Traitement des franges urbaines. Maintien des continuums biologiques. • Conservation des échappées vertes entre localités. Traitement des coupures dues aux infrastructures. • Concept d'aménagement paysager (franges urbaines/rurales) pour tous les projets. • Études spécifiques sur l'aménagement des espaces ruraux sous pression : <ul style="list-style-type: none"> - Réflexion autour de l'aménagement de la frange urbaine Cherpines/plaine de l'Aire afin de gérer la multifonctionnalité urbain/rural - Réflexion autour du lien entre la cité d'Onex et le Rhône (notamment les espaces publics) - Concept de développement d'Archparc: réflexion sur l'aménagement des franges ou lisières urbaines et agricoles
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement- paysage : EP1, EP3, EP5, EP6 • Stratégies Urbanisation : U1, U8

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA05-1 Compléter le réseau tramway et TP structurants de la multipolarité du Grand Genève permettant la densification le long des deux axes urbains

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les deux axes trams, équipements majeurs du PACA, sont en cours de prolongement. • Par ailleurs, l'accessibilité aux interfaces multimodales de Saint-Julien et Bernex ainsi que leur lisibilité et leurs équipements sont peu développés. • La desserte tangentielle en transports publics est encore lacunaire entre ces deux axes urbains et en direction de la rive droite qui concentre un grand nombre d'emplois et d'équipements majeurs (ZIMEYSAVER, aéroport, Jardin des Nations). 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Tram Bernex, finir le tronçon entre la croisée de Bernex et Vailly (fin du chantier en 2021), puis prolonger jusqu'à la future interface multimodale de Vailly (mesure Ae4). • CT : Tram Saint-Julien (mesure PA2), réaliser la phase 1 Lancy-Cherpines/ZIPLO (mise en service en 2023) et la phase 2 ZIPLO-Saint-Julien-gare y compris le contournement de Perly (mise en service en 2025). • CT : équiper les interfaces et consolider leur fonctionnement multimodal, notamment l'interface multimodale à Saint-Julien-gare (mise en service 2024), la priorisation des bus en direction de la gare depuis le carrefour de l'Arande (mesure PA2), puis en direction de Cervonnex-Neydens sur la RD1201 (études en cours). • MT : Améliorer les liaisons TP tangentielles : <ul style="list-style-type: none"> - Axe Bardonnex - Bernex - Aéroport : étude pour la création d'un axe TP (intégrant l'opportunité liée à l'élargissement de l'autoroute A1) – mesure 34-23 / C4 - Axe TP/MD entre Les Cherpines et Bernex (mesure 34-13 / B4). - Itinéraire de la ceinture urbaine de part et d'autre du Pont de Lancy (mesures 35-26 / B4 et 35-36 / Be4).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP : <ul style="list-style-type: none"> - Liaisons Rive droite – Bernex-Cherpines-Bardonnex, - Conflit d'usage TIM/TP/MD : - Route de Chancy à Bernex, Onex et Lancy - Route de Base en lien avec le développement du secteur des Cherpines - Traversée de Perly - Axe Neydens – St-Julien-en-Genoivois • Problème de fonctionnalité des interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Gare de Saint-Julien, - Terminus du tram à Vailly et croisée de Bernex 	<ul style="list-style-type: none"> • Tramway : prolongement du tram Bernex à Vailly avec P+R (mesure 34-16 / Ae4). • Interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'une interface multimodale et P+R à Vailly (34-16 / Ae4) - En lien avec un équipement public majeur, la réalisation d'une nouvelle interface multimodale à la Croisée de Bernex est projetée (34-15 / C4). - Localisation d'une interface autoroutière et d'un P+R en lien avec le tram 15 dans le secteur de Perly/Bardonnex (35-7 / C4). • TIM/TP/MD : réaménagement d'un tronçon de ceinture urbaine au niveau du Pont de Lancy et un réaménagement global en surface en faveur des TP et MD (mesures 35-26 / B4 et 35-36 / Be4).
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Urbanisation : U3 • Stratégies Mobilité M2, M3, M5, M6, M10

BA06-2 Privilégier le réseau autoroutier pour le trafic de transit et mettre au point une approche multimodale coordonnée

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Au cœur d'un système autoroutier dense et surchargé (fonction de «porte d'entrée» sud de l'agglomération centrale en direction du cœur d'agglomération et de la rive droite), le PACA subit la percolation du trafic sur les réseaux routiers secondaires adjacents à l'autoroute, aux petites douanes ainsi que les nuisances pour les localités des franges «Salève» et «Vuache/Mont-Sion». Une démarche opérationnelle "petites douanes Genève sud" est en cours pour mettre en place des alternatives à l'usage de la voiture individuelle. • Les projets de liaisons routières L1 et L2 (mesures 40-12 Be3 et 40-4 Be3) qui s'inscrivaient dans une structuration des flux de trafic ayant été abandonnés suite à un vote négatif du Grand Conseil genevois en 2019, la vision multimodale transfrontalière pour le PACA est en cours de révision pourra se traduire en mesures dans le PA5. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : mise en œuvre des mesures autour de la démarche «petite douanes Genève sud» (lignes de bus renforcées, covoiturage dynamique, feux, etc.) • MT : Établir une nouvelle stratégie multimodale coordonnée en vue du PA5, intégrant : <ul style="list-style-type: none"> - Les conséquences du péage de l'A40 entre Saint-Julien et Annemasse et mesures d'accompagnement nécessaires ; - La poursuite des réflexions sur l'opportunité de réaliser des contournements de villages (par exemple à Soral) ; - La poursuite des travaux de voie réservée au covoiturage/TP sur la plateforme douanière de Bardonnex ; - Le secteur pied du Salève - Genève-sud afin de répondre aux enjeux relatifs à l'abandon des liaisons L1 et L2 - Une stratégie de rabattement et de P+R sur les lignes TP (bus, tram) et une politique de stationnement coordonnée ; - En lien avec le projet de nouvelle diamétrale ferroviaire genevoises, évaluer l'opportunité d'une connexion transfrontalière vers St-Julien et la ligne du pied du Salève
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Surcharges TIM traversées de : <ul style="list-style-type: none"> - Chancy - Certoux - Soral - Valleiry - Troinex village, - Collonges – Croix de Rozon - A40 – douane de Bardonnex 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">STRATÉGIES PA4</div> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Mobilité M1, M2, M6, M10

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06-1 et BA07-1 Consolider les centres régionaux de Bernex et Saint-Julien, organiser et qualifier l'urbanisation dans les centres locaux et les villages

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le rôle de centre régional de Bernex et Saint-Julien n'est pas matérialisé dans leur aménagement actuel : <ul style="list-style-type: none"> - Mixité fonctionnelle insuffisante (image de cité dortoir), - Accessibilité multimodale lacunaire, - Espaces publics peu développés. • La réalisation des grands projets, notamment du côté genevois (Bernex, Cherpines, densification au long cours le long des axes), tarde et leur acceptabilité par la population est aussi difficile. • Par contre, le taux de croissance est très important dans les centres locaux et villages français. • Globalement il y a un manque d'espaces publics de qualité. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : pacifier et requalifier les espaces publics dans les centres de Onex, Perly, Plan-les-Ouates, Valleiry. • CT : réaliser les grands projets urbains : Bernex-est, Saint-Julien-gare, Cherpines, densifier les centres-villes, intégrer des équipements majeurs et requalifier les espaces publics notamment autour des haltes TP. • CT : densifier les centres de Plan-les-Ouates, Confignon, Onex, Lancy bien desservis en TP et connectés aux réseaux MD. • CT : élaborer une image directrice pour le projet intercommunal Perly-Bardonnex. • CT : mettre en œuvre l'accord politique transfrontalier pour la limitation du trafic de transit à travers les douanes de Certoux, Soral, Sézegin et Chancy afin de pouvoir pacifier les traversées de villages. • MT : Poursuivre le développement urbain à Bernex-nord • MT : Mettre en œuvre la densification autour du village de Perly • MT : coordonner le développement urbain et les dessertes TP (incluant la mobilité alternative) à Bossey, Collonge, Archamps, Neydens, Beaumont, Viry, Valleiry.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de densification/intensification : <ul style="list-style-type: none"> - Bernex-nord - St-Julien gare - Route de Chancy (Onex et Lancy) - Route de Saint-Julien (Plan les Ouates) • Manque de qualité des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> - Bernex - St-Julien - Cité d'Onex - Traversée de Perly - ZIPLO - Archparc - Croix de Rozon – Collonges - Cervonnex – Neydens - Valleiry • Manque de coordination urbanisation/transports : <ul style="list-style-type: none"> - Bourg et village du Pied du Salève et Pied du Vuache (Feigères – Presilly, Valleiry, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : 8 mesures de densification des centres régionaux et locaux.
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-paysage : EP4 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U9, • Stratégies Mobilité M6, M8, M11

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA08-1 Développer la mobilité douce structurante le long des deux axes Genève-Bernex et Genève-Saint-Julien ainsi que l'itinéraire tangential «ViaRhôna sud Léman»

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les deux centres régionaux ne disposent pas d'itinéraires de mobilité douce continus et sécurisés en direction du cœur d'agglomération. Le maillage avec le réseau MD secondaire est lacunaire. • Les aménagements existants aujourd'hui sont souvent peu qualitatifs, voir absents sur certains tronçons. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : étendre le réseau MD, éliminer les lacunes d'aménagement principalement sur les axes structurants, notamment le long des deux axes urbains en lien avec les infrastructures TP (aménagements cyclables sur les tronçons non aménagés de la route de Saint-Julien à travers Plan-les-Ouates, et à Perly dans le cadre de la mesure tram PA2) • CT et MT : réaliser une voie verte entre le bois de la Bâtie et Bernex • CT et MT : mettre en œuvre la mesure ViaRhôna sud Léman, mesure PA2 en cours de planification. • MT : mettre en œuvre la mesure aujourd'hui suspendue de développement des modes doux entre Cervonnex-Neydens et la gare de Saint-Julien (35-10 B3)
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Voie verte Bernex – Bâtie - Bernex – Pont-Rouge - Neydens – St.-Julien - Bossey – Collonges – St.-Julien - Valleiry – Viry – St.-Julien - Traversées de Plan les Ouates et de Perly 	<ul style="list-style-type: none"> • MD : 1 mesure Voie verte Genève – Bernex (34-17 A4) et 4 mesures de connexion avec le réseau MD à Onex (34-18, 34-19, 34-20 et 34-21 / paquets MD A4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Mobilité M4, M8, M10



Mesure 6621.013 - 34-5 Construction du tram entre la Croisée de Confignon et Bernex-Vailly

4.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Élargissement de l'autoroute A1 entre Bernex et Perly

L'élargissement de ce tronçon autoroutier, qui s'inscrit plus largement dans l'élargissement de l'A1 entre Coppet et Perly permettra de mieux canaliser le trafic de transit tangentiel entre la rive droite et le PACA. Il permettra, sous réserve des études en cours, de développer un nouvel axe TP structurant tangentiel et de favoriser le covoiturage. Il améliorera la connexion entre les centres régionaux de Saint-Julien et de Bernex et les zones d'emplois de la rive droite (ZIMEYSAVER, aéroport, Jardin des Nations).

MESURES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure 34-17 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie

Cette nouvelle mesure remplace celle inscrite au PA2 (6621.2.037 / 34-9), Elle crée un axe de mobilité douce d'échelle régionale, intégré au réseau ambitieux de voies vertes d'agglomération du Grand Genève. A l'image de la voie verte entre Genève et Annemasse qui rencontre un grand succès auprès des usagers et génère un important report modal de l'automobile individuelle vers la mobilité douce, la voie verte Genève – Bernex ouvrira un axe de déplacements modes doux performant, efficace et sûr, et un espace public de qualité. Le dernier tronçon sur Bernex se réalisera dans un horizon ultérieur (34-22 / C4).

Horizon A4

Mesure 34-16 Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale

Ce court prolongement améliorera l'interconnexion TP et MD avec le tram en amont du cœur d'agglomération en cohérence avec les développements urbains prévus dans le secteur.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

A l'échelle du PACA les deux opérations stratégiques correspondent aux deux axes urbains articulés et coordonnés autour de la réalisation de lignes de tram : Genève – Lancy – Onex - Bernex et Lancy – Plan-les-Ouates – Perly - Saint-Julien-en-Genevois. Les mesures d'infrastructures de transports déploient principalement leurs effets sur deux thématiques :

- Faciliter le report modal : en poursuivant le développement des interfaces multimodales autour des gares ferroviaires et des principaux arrêts de trams, entamé dans les générations précédentes de projet d'agglomération et en favorisant le rabattement TP et MD vers ces gares ferroviaires et arrêts de trams.
- Pacifier et sécuriser le trafic en faveur des MD : avec la création de voies modes doux en sites propres et la requalification des espaces publics urbains ou d'entrée de ville.

Les mesures d'urbanisation répondent au besoin de densification des centres et de coordination entre localisation des logements et places de travail et infrastructures de transport. Le PACA Genève-Bernex-Saint-Julien recense 7 mesures d'urbanisation aux horizons As4 – Bs4 du PA4 (Les Cherpines UD4-04, Perly-Certoux – Bardonnex UD4-06, Saint-Julien-en-Genevois – gare UD4-07, Ecoparc du Genevois UD4-09, Archparc UD4-10, Bernex UD4-13 et Bachel UD4-16).

OPÉRATION STRATÉGIQUE GENÈVE-LANCY-ONEX-BERNEX

L'axe Genève-Lancy-Onex-Confignon-Bernex est l'un des principaux sites de développement urbain de l'agglomération centrale du Grand Genève.

Les enjeux à court et moyen termes sont de réaliser le grand projet urbain de Bernex (UD4-13), de poursuivre les efforts de densification le long du tram Genève-Bernex (à Lancy, Onex et Confignon) et renforcer le maillage des mobilités douces intercommunal, via la création d'une voie verte structurante d'agglomération entre Genève (Bois de la Bâtie) et Bernex (mesure 34-17 A4) sur un axe parallèle au tram, et de renforcer ses connexions avec le réseau MD notamment au cœur de la cité d'Onex (mesures 34-18 paquet valorisation/sécurité de l'espace routier A4, et 34-19, 34-20, 34-21 paquet MD A4). Il s'agit de réaliser un corridor dédié aux piétons et aux vélos intégrant des aménagements de haute qualité que ce soit sur le plan de la qualité paysagère, de la sécurité, de la connexion aux réseaux MD et aux espaces publics adjacents.

Par rapport à la mesure voie-verte déjà inscrite au PA2, il a été décidé d'élever le niveau d'ambition d'aménagement de cet axe majeur et de remplacer celle-ci par une nouvelle mesure PA4 offrant des moyens plus adaptés à la volonté de faire de cet itinéraire non seulement un outil en faveur du report modal mais également un moyen pour améliorer de manière générale l'interconnexion des différents tissus urbains existants et de leurs espaces publics dans un objectif de qualité et de perméabilité. Cette voie verte devrait par ailleurs jouer un rôle structurant dans le cadre du développement urbain prévu à Bernex dans une phase ultérieure.

Il est aussi prévu de réaliser une liaison tangentielle transport publics entre Bernex et le futur quartier des Cherpines situé sur l'autre rive de l'Aire (mesure 34-13 B4), notamment pour faciliter les trajets scolaires, et ultérieurement une interface multimodale à la Croisée de Bernex (mesure 34-15 C4) en lien avec le développement d'un équipement public majeur.

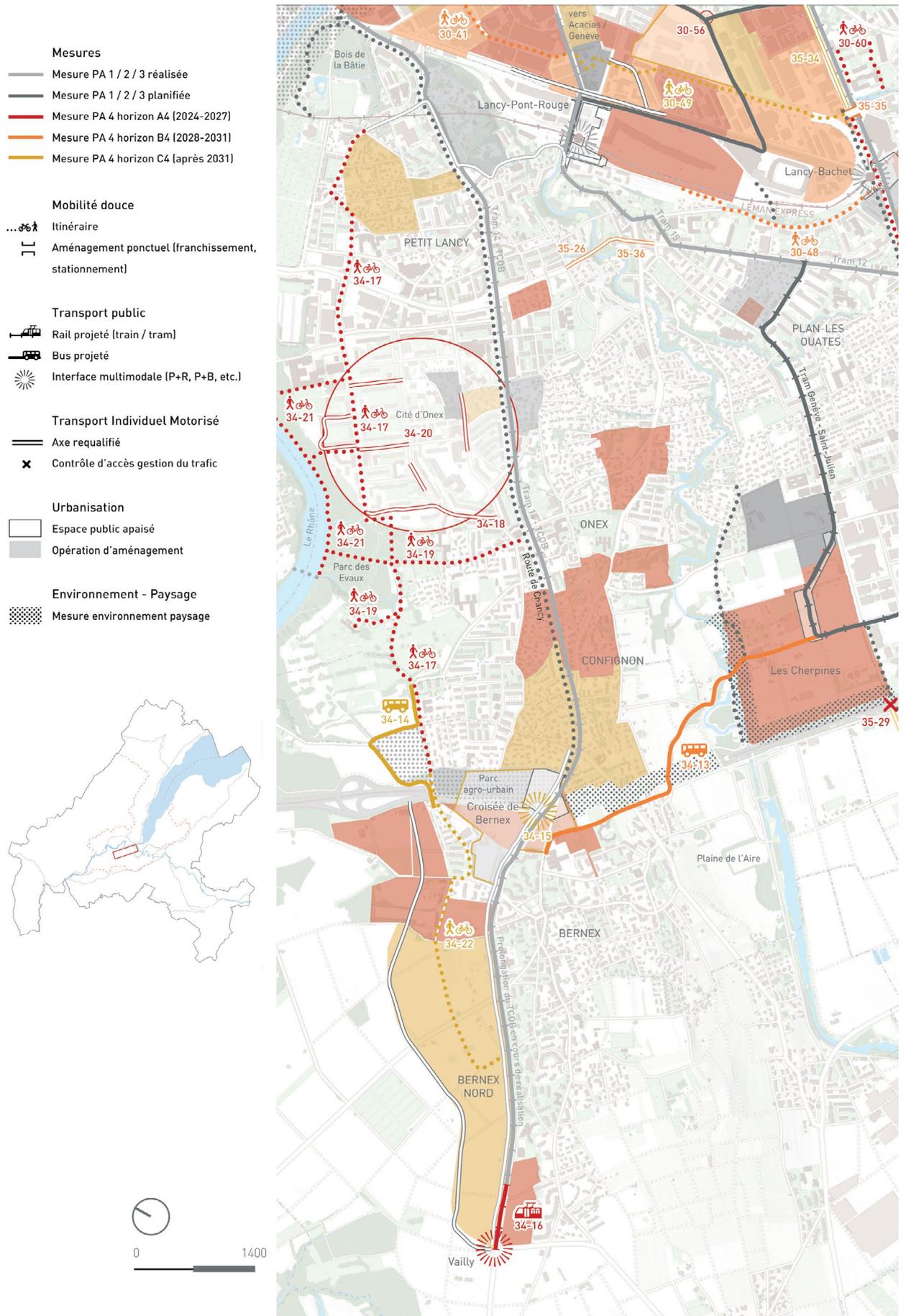


Figure 19: Opération stratégique Genève - Lancy - Onex - Bernex
Grand Genève 2021

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	34-17	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	Canton de Genève
A4	34-16	Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale	Canton de Genève
Paquet sécurité A4	34-18	Modérations de trafic dans la Cité d'Onex	Onex
Paquet MD A4	34-19	Amélioration et sécurisation de l'accès modes doux aux Evaux en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	Onex
Paquet MD A4	34-20	Amélioration et sécurisation des pistes cyclables et parcours piétons à Onex en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	Onex
Paquet MD A4	34-21	Amélioration des connexions MD entre Onex et la passerelle sur le Rhône en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	Onex
B4	34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	Canton de Genève
B4	34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	Canton de Genève
C4	34-22	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord	Canton de Genève
C4	34-23	Aménagement en faveur d'une ligne TP "Moyenne tangentielle" reliant le secteur de Plan-les-Ouates / Bernex et le secteur Aéroport / Nations.	Canton de Genève
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD4-13	Bernex	Canton de Genève

OPÉRATION STRATÉGIQUE LANCY-PLAN-LES-OUATES-ST-JULIEN

L'axe transfrontalier Lancy-Saint-Julien est également l'un des principaux sites de développement urbain de l'agglomération centrale du Grand Genève. Il s'agit de réaliser les grands projets urbains des Cherpines et de Saint-Julien-Gare, tout en poursuivant l'effort de densification le long de la route de Saint-Julien, notamment dans le secteur de Perly-Bardonnex. Cet axe sera desservi par le tramway transfrontalier Genève - Saint Julien (mesure 6621.2.040 / 35-14 A2) et son espace rue sera requalifié à l'horizon 2024/2025. Dans les zones périphériques de Saint-Julien-en-Genevois, il s'agit de densifier les pôles d'activités d'Archparc (Archamps) et de Cervonnex-Neydens et d'en faire des espaces au caractère urbain plus affirmé.

En matière de modes doux, le maillage local est consolidé à court terme en raccordant le nouveau quartier des Sciers (6621.3.199 / UD4-03) au centre urbain de Plan-les-Ouates et à l'axe fort de la route de Saint-Julien (mesure 40-14 Ae4). La continuité et la sécurité des déplacements MD seront améliorées le long de la route de Saint-Julien entre la douane de Perly et Bachet dans le cadre des aménagements liés au tramway et à la requalification de l'espace rue (mesure 6621.2.040 / 35-14 A2). Le rabattement vers l'interface multimodale de Saint-Julien sera également conforté par l'aménagements de voies dédiées aux TP en direction du carrefour de l'Arande (mesure 6621.2.039 / 35-12 Ae2) et de la RD1206 (études en cours).

Les rabattements MD seront réalisés dans le cadre de la mesure 6621.3.116 / 35-10 B3 (suspendue provisoirement).

Le réaménagement du chemin des Mattines et de la route de Base est prévu en lien avec le développement urbain des Cherpines qui a pris un peu de retard par rapport à sa planification initiale (mesure 35-28 C4).

Enfin, la réalisation d'un parc-relai régional en lien avec l'autoroute A1 dans le secteur de Bardonnex/Perly permettant un transfert modal vers le futur tram 15 en lien avec l'autoroute à proximité de la douane est envisagé à plus long terme (mesure 35-7 C4).

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
Ae4	40-14	Passerelle MD au-dessus de l'autoroute entre le quartier des Sciers et le centre-village de Plan-les-Ouates	Plan-les-Ouates
C4	35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base	Canton de Genève
C4	37-7	Construction d'un P+R à l'entrée Sud de Genève (Bardonnex et/ou Perly)	Canton de Genève
C4	40-22	Aménagements MD sur la Route d'Annecy	Canton de Genève
B3 Suspendue	35-10	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	CC du Genevois
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD4-04	Les Cherpines	Canton de Genève
As4-Bs4	UD4-06	Perly-Bardonnex	Canton de Genève
As4-Bs4	UD4-07	Saint-Julien gare	CC du Genevois
As4-Bs4	UD4-09	Ecoparc du Genevois	CC du Genevois
As4-Bs4	UD4-10	Archparc	CC du Genevois

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... 🚶 Itinéraire
 - ⌋ Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- 🚆 Rail projeté (train / tram)
 - 🚌 Bus projeté
 - ☀ Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- == Axe requalifié
 - ✘ Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- Espace public apaisé
 - Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- ▨ Mesure environnement paysage

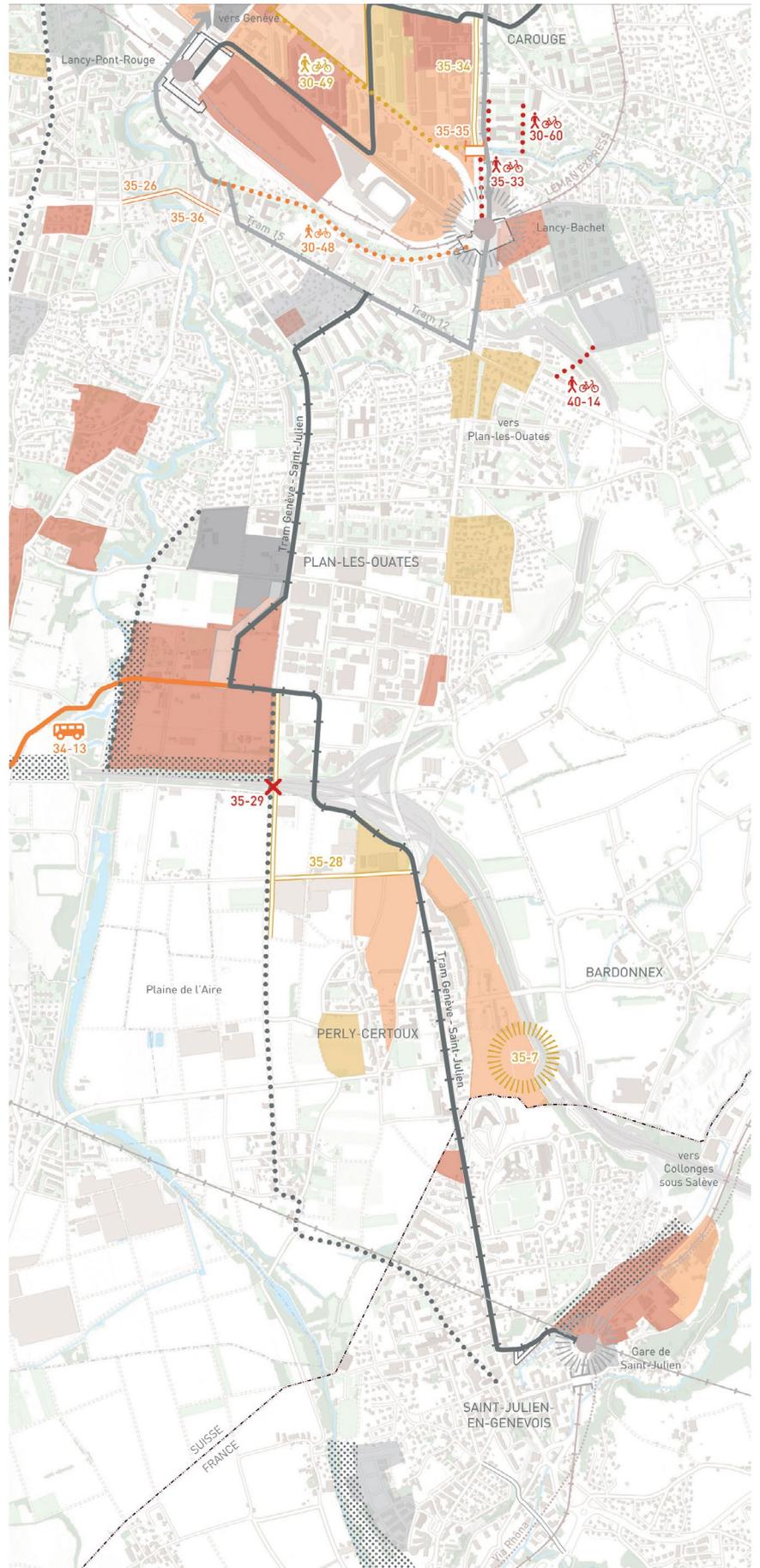


Figure 20 : Opération stratégique Lancy – Plan-les-Ouates – Saint-Julien
Grand Genève 2021

5 PACA Genève/ Annemasse/Salève

5.1 Le PACA Genève/Annemasse /Salève dans le Grand Genève

AU CŒUR DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES

Des liaisons transports publics et modes doux extrêmement performantes (Léman Express, tramway, voie verte...) entre le centre de Genève et Annemasse Agglomération et une dynamique de renouvellement urbain et de construction d'espaces publics en plein essor en font un lieu particulièrement vivant. L'agglomération centrale transfrontalière «multipolaire» se concrétise avec l'émergence d'un centre métropolitain fort, structuré, contrepoint complémentaire au cœur de Genève.

PRÉSENTATION

Les massifs du Salève au sud et des Voirons au nord-est, les grandes plaines agricoles de la Seymaz au nord, la présence hydrographique de l'Arve, du Foron de la Seymaz structurent et charpentent le PACA. L'Arve qui traverse le cœur de l'agglomération est un continuum vert pour les habitants et un milieu écologique de première importance.

Le territoire connaît une urbanisation historique presque continue entre les centres-villes de Genève et d'Annemasse, autour d'infrastructures de mobilité très structurantes. L'autoroute Blanche puis la route de Malagnou, la rue de Genève/route de Chêne, le réseau ferroviaire relient le PACA et Annemasse au cœur de Genève. L'urbanisation se développe depuis Annemasse en direction de Ville-la-Grand et de sa zone d'activités économiques et commerciales, l'une des plus importantes du Genevois français, et en direction de Cranves-Sales et Bonne. Depuis Genève en direction du Pied du Salève, Veyrier-Pas de L'Echelle constitue un centre local transfrontalier à consolider. Au nord en direction du Chablais, Machilly est un village au statut particulier, avec la présence d'une gare Léman Express.

Malgré cette urbanisation intense, le territoire présente de nombreux espaces ouverts de proximité et l'activité agricole parvient à se maintenir: maraîchage à proximité immédiate de l'espace urbain, élevage et prairies en direction des Voirons ce qui favorise le développement des circuits courts entre producteur et consommateur.



France

Haute-Savoie

Ambilly
Annemasse
Bonne
Cranves-Sales
Étrembières
Gaillard
Juvigny
Lucinges
Machilly
Saint-Cergues
Vétraz-Monthoux
Ville-la-Grand

Suisse

Genève

Chêne-Bougeries
Chêne-Bourg
Puplinge
Thônex
Veyrier



Figure 21: Périmètre et localisation du PACA Genève - Annemasse - Salève
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	GENÈVE – ANNEMASSE - SALÈVE			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	12	5	17	8%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	89 845	48 053	137 898	14%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.43%	1.65%	1.51%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	28 311	16 716	45 027	8%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.32	0.35	0.33	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	18 502.0	0.0	18 502.0	22%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	2.52%	/	2.52%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	7 797.5	1 841.0	9 638.5	5%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	2 843.1	1 115.6	3 958.7	12%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	36%	61%	41%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.35%	0.29%	0.34%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.09%	0.07%	0.08%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/CH: 31.12 - OST)	47 375	20 590	67 965	14%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	627	493	587	/	642	/

Tableau 9 : Chiffres clés du PACA Genève – Annemasse - Salève (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Les taux de croissance, le ratio emplois/habitants et la progression de la tâche urbaine sont assez équilibrés entre la partie suisse et la partie française du PACA, témoignant d'un développement paritaire devant faire face aux mêmes enjeux.
- Une différence significative réside dans le taux de motorisation qui est largement inférieur sur la partie suisse du PACA ce qui s'explique par le fait que la partie française du PACA comprend des territoires moins urbanisés. Sur la partie urbaine suisse et française du PACA, les alternatives TP et MD à la voiture ont déployé leurs effets.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique et économique importante, tissu économique historique et diversifié. • Attractivité économique et résidentielle, diversité des emplois et des profils de ménages dans l'agglomération annemassienne. • Capacité des collectivités à mettre en œuvre les projets. • 3 gares ferroviaires : Annemasse (carrefour des réseaux Léman Express et trains express régionaux français), Chêne-Bourg et Machilly. • Réseau TP transfrontalier et très performant. • Repères identitaires partagés : espace agricoles, naturels et cours d'eau structurants (pénétrante de l'Arve, Foron, présence du Salève et des Voirons). • Activité agricole périurbaine en plein essor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression des activités économiques résidentielles (commerces et services) sur les surfaces dévolues à l'économie productive. • Pression foncière et immobilière importante, renchérissement des prix, entraînant un report de population au-delà du PACA. • Manque d'espaces verts, de respiration dans les secteurs les plus denses. • Tissu commercial en forte concurrence entre centres et périphérie. • Faible vitesse commerciale des TP sur certains axes aux heures de pointe. • Saturation et nuisances TIM importantes aux douanes et/ou sur les pénétrantes routières dues à la situation géographique du PACA, à l'interface des flux en provenance du Chablais, des vallées du Giffre et de l'Arve. • Densification insuffisante autour des axes TP structurants dans la partie genevoise. • Déficit de l'offre TP et MD dans l'aire villageoise (offres discontinues) et du rabattement en limite de l'aire compacte, entraînant des points de rupture pour les flux de/vers les vallées du Giffre et de l'Arve.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Concrétisation des grands projets genevois pour rééquilibrer l'accueil de population. • Mesures suprarégionales et structurantes comme leviers de l'organisation territoriale : prolongement du tram Genève – Annemasse, BHNS Annemasse – Bonne. • Mise en service du Léman Express, du tram 17 (terminus provisoire), de la voie verte d'agglomération, comme accélérateurs de développement : évolution d'image, requalification des espaces publics, développements des usages MD. • Ambition de durabilité intégrée dans les projets : objectifs air/climat/énergie. • Gouvernance et ingénierie structurée autour de la communauté d'agglomération et du nouveau Schéma de cohérence territoriale d'Annemasse aggl. 	<ul style="list-style-type: none"> • Effets possibles des mesures suprarégionales routières sur la gestion du TIM : désenclavement du Chablais. • Fragmentation paysagère et mitage due à l'extension du réseau routier. • Limitation du potentiel d'accueil dans la partie genevoise (suspensions des extensions planifiées, retard des densifications en zone villas) • A long terme, pression résidentielle accrue sur les territoires plus éloignés. • Perte de diversité économique. • Pressions sur les franges urbaines. • Difficultés à tenir le rythme des investissements publics face à une urbanisation trop rapide.

Tableau 10: Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

L'agglomération annemassienne, qui regroupe institutionnellement les douze communes françaises du PACA, connaît une croissance démographique soutenue et une activité économique ancienne et diversifiée. Avec la mise en service du Léman Express et de la première étape du prolongement transfrontalier du tram jusqu'au centre-ville depuis décembre 2019, Annemasse conforte sa position de plus important centre urbain du Genevois français et affirme son identité transfrontalière indissociable de son histoire.

La très forte pression foncière et immobilière pousse les ménages les moins favorisés à s'éloigner vers la périphérie du Grand Genève voire au-delà, malgré les nombreux projets urbains engagés sur le territoire. De plus, les collectivités publiques peinent à maintenir les niveaux d'investissements nécessaires pour les équipements et services.

Côté genevois, compte-tenu des exigences réglementaires et sociales renforcées qui pèsent sur le développement urbain, la mutation nécessaire tarde à se réaliser pour des secteurs peu denses fort bien desservis en transports publics et avec déjà un grand nombre d'emplois et de logements à proximité (Thônex - Chêne-Bourg par exemple).

Il s'agit de poursuivre, de part et d'autre de la frontière, le renouvellement et la densification urbaine au plus proches des axes TP et MD très performants dont dispose ce territoire. Il s'agit également d'apaiser le trafic dans les zones urbaines et dans les traversées de villages où le trafic pendulaire engendre de fortes nuisances et un sentiment d'insécurité. Ces efforts doivent s'accompagner d'une attention particulière à la qualité de vie et à la cohésion sociale: qualité urbaine des constructions, poursuite de l'amélioration des espaces publics, accès aux espaces verts de proximité (abords des cours d'eau, accès aux massifs, etc.), maintien ou développement des équipements et services publics. L'identité de ces lieux donnent au territoire une échelle humaine ou les rapports sociaux font échos à ceux des quartiers plus urbains.

Les bourgs et villages doivent être préservés et reliés entre eux et connectés aux centres urbains grâce à des lignes TP efficaces. L'offre TP doit être améliorée pour les secteurs en développement qui sont actuellement peu desservis, loin des gares et des axes structurants. Des parkings-relais et des solutions de mobilité innovantes complètent le dispositif. Le maillage du territoire pour les modes doux, cyclables et piétons, est à améliorer pour absorber une partie des déplacements et renforcer la complémentarité avec les TP structurants. Des interfaces multimodales performantes permettent cette mise en relation entre les modes.

Aux frontières, dans l'espace des bourgs et villages en particulier, des solutions de gestion du trafic individuel motorisé sont à mettre en place pour pacifier les traversées de villages, à l'image de la démarche "Petites douanes Genève-sud" engagée sur le PACA Genève-Bernex-St-Julien. De plus, des mesures d'accompagnement aux infrastructures routières suprarégionales (désenclavement du Chablais) sont à déployer pour optimiser leurs effets sur la réduction du trafic routier dans l'aire urbaine.

Les enjeux principaux pour le PACA sont :

- Le maintien de la diversité sociale et fonctionnelle ;
- L'absorption qualitative de la croissance démographique, une ville favorisant la vie sociale des habitants ;
- La poursuite de la mutation vers une mobilité durable pour tous les déplacements, organisée autour des axes TP structurants, du maillage MD et de l'apaisement du TIM.

5.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, les massifs du Salève et des Voirons, limites naturelles du PACA, permettent le développement d'une offre touristique et de loisirs de proximité, accessible aisément depuis l'espace urbain en TP et MD. Les grandes structures agricoles sont préservées: plaines maraîchères en frange urbaine, plateau de Loex, coteaux des Voirons et bénéficient de filières en circuits courts consolidées et développées. Les cours d'eau de la Seymaz et du Foron, supports de cheminements doux et d'espaces de délasserment, traversent ce périmètre du nord au sud, en direction de la pénétrante paysagère de l'Arve, espace de respiration aux multiples fonctions de la **métropole verte**. Le périmètre d'urbanisation est contenu. Les espaces ouverts avec leurs activités participent à la vie locale.

Très urbain, le PACA contribue à la **multipolarité** autour des axes forts TP et MD reliant le centre métropolitain d'Annemasse au cœur d'agglomération: Léman Express, tramway, BHNS, Voie verte d'agglomération. Annemasse est aussi à l'articulation de la desserte Léman Express d'Evian-les-Bains, d'Annecy et de la vallée de l'Arve. Ce rôle d'interface multimodale principale participe au rayonnement général d'Annemasse qui offre une diversité d'activités, de services et équipements publics, notamment culturels et de formation supérieure. Le centre régional des Trois-Chênes est renforcé autour de la gare Léman Express de Chêne-Bourg. Les centres locaux, Cranves-Sales, Bonne, Veyrier - Pas de l'Echelle, références pour des bassins de vie de proximités, sont dotés d'une desserte TP rapide grâce aux BHNS Genève - Veyrier et Annemasse - Bonne - Centre Hospitalier Alpes Léman. Le pôle d'activités métropolitain d'Annemasse-Ville-La-Grand, desservi lui aussi par un axe BHNS, est fortement densifié autour d'activités productives d'une part et d'un pôle commercial métropolitain bien délimité d'autre part.

Un système de rabattement multimodal efficace est organisé en limite de l'agglomération centrale autour de «centralités filtres» ou portes d'entrées, notamment Annemasse-Sud/Etrembières, Fil linges (hors Grand Genève), interfaces multimodales aux terminus des axes BHNS (Altéa et Jean-Monet).

Dans l'agglomération centrale, compte tenu de l'intensité du réseau de transports, les espaces publics de qualité et en réseau, supports de lien social, assurent un maillage entre les principaux axes urbains, centres historiques et nouveaux quartiers. Ils se poursuivent jusqu'aux franges urbaines vers les espaces ouverts. L'aire urbaine périphérique de Ville-La-Grand et Cranves-Sales a muté **vers un espace urbain compact**, séquencé par des césures vertes aux fonctions biologiques, climatiques et/ou paysagères, notamment sur l'axe Annemasse - Cranves-Sales - Bonne. Le maillage d'espaces publics au sein du pôle d'activités d'Annemasse-Ville-La-Grand lui confère un caractère urbain également, mais à vocation économique.

Dans la campagne genevoise, les Voirons, en direction de la vallée Verte ou de la vallée de l'Arve, un panel de solutions de mobilité alternatives s'est mis en place: maillage cyclable et stationnement vélos, solutions d'auto et vélo-partage, lignes TP cadencées en rabattement sur les BHNS, **proposant des dessertes de proximité** adaptées pour les bourgs et villages. Ces offres, additionnelles à l'offre ferroviaire, notamment autour de la gare de Machilly, permettent des liaisons tangentielle avec les autres PACA et soutiennent la complémentarité fonctionnelle entre PACA (emplois, services, commerces...) du Grand Genève.

Dans l'aire urbaine centrale, le maillage MD, l'amélioration et le déploiement des espaces publics, la place accordée au piéton, en particulier autour des axes urbains tram et BHNS et dans les centres favorisent cette proximité et le déploiement d'activités, de services et d'équipements dans les secteurs les plus denses.

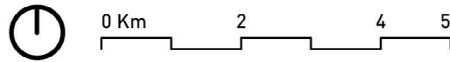
La métropole transfrontalière est un terme qui évoque une situation institutionnelle, mais il prend tout son sens dans ce PACA devant l'imbrication des usages qui effacent la frontière.



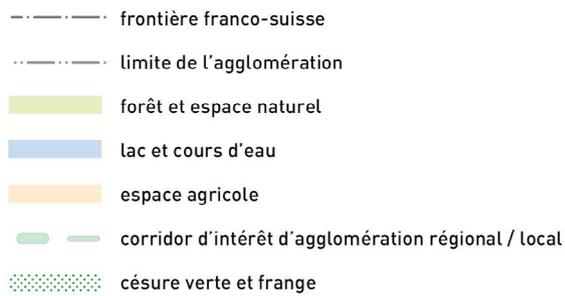
Mesure 6621.3.216 / UD5-09 Grand Projet urbain des Communaux d'Ambilly

© Grand Genève

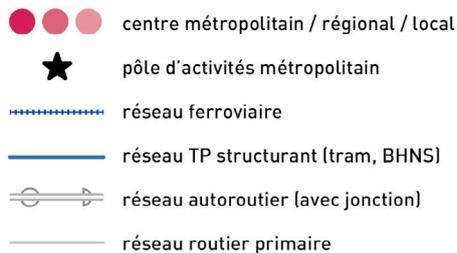
PACA Genève - Annemasse - Salève Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

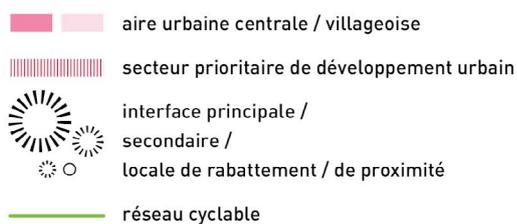
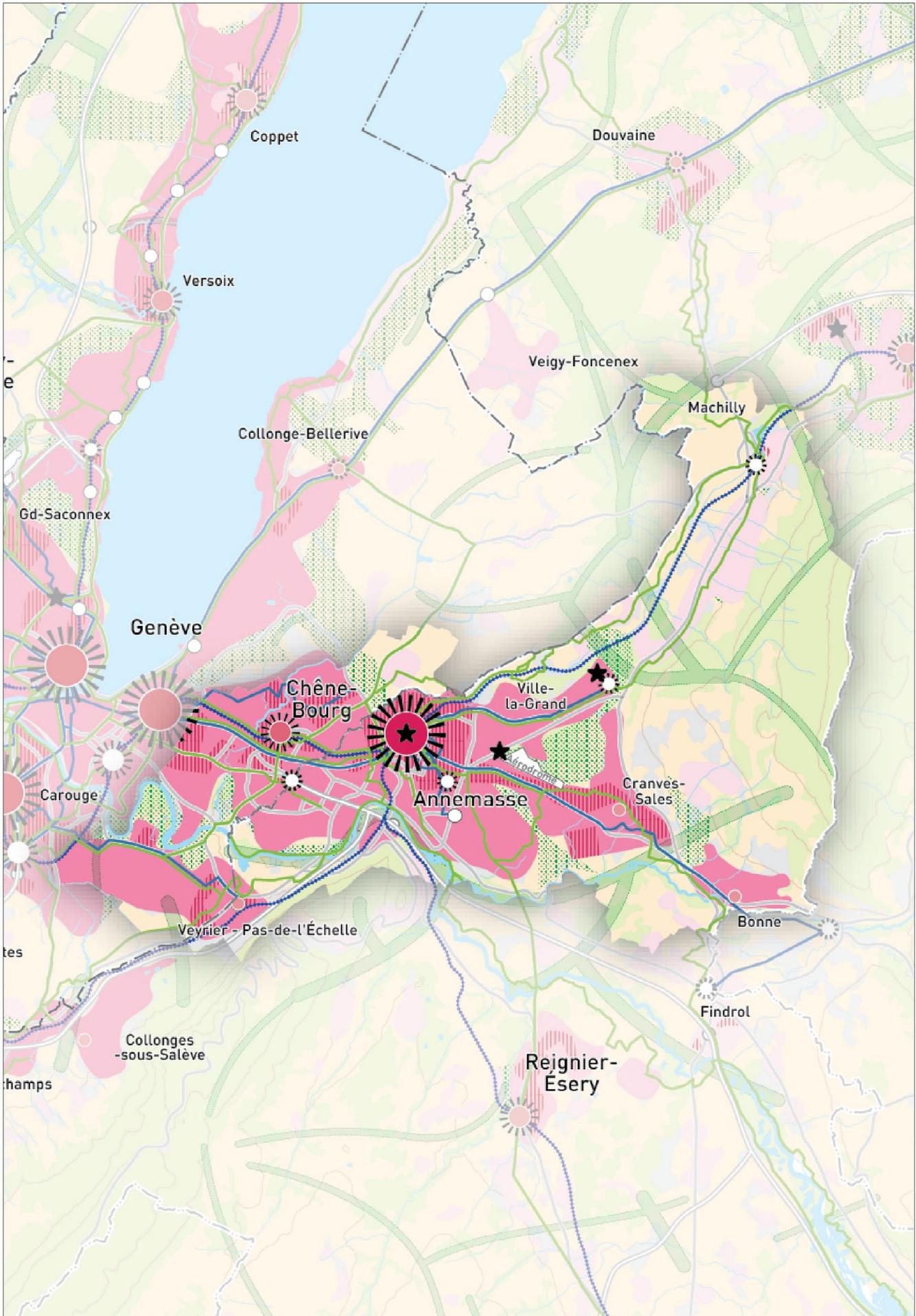


Figure 22 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève - Annemasse - Salève
Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Stimulées par la construction du CEVA, de nombreuses mesures phares des projets d'agglomération 1 et 2 sont localisées dans le PACA et ont été réalisées. Leurs effets se déploient progressivement. Depuis 2015, la surface urbanisée a augmenté beaucoup plus lentement que dans le Grand Genève et le nombre de véhicules par ménages, en dessous de la moyenne métropolitaine, tend à la baisse (chapitre 5.1 - Tableau des chiffres clés).

Le **PA1** : a permis la construction du BHNS Annemasse - Ville-la-Grand en 2015, suivi en 2019 de celle du premier prolongement du tramway depuis la frontière genevoise jusqu'au cœur de la ville d'Annemasse, entraînant un renouvellement urbain rapide et massif autour des nouvelles infrastructures, en particulier dans la partie française du PACA. Il a aussi initié le prolongement transfrontalier de la voie verte d'agglomération, initiée par la construction du CEVA et l'aménagement des espaces publics des interfaces CEVA.

Le **PA2** : a poursuivi l'amélioration des axes forts TP avec la desserte du nouveau quartier des Communaux d'Ambilly (Genève), la requalification des espaces publics à la douane de Moillesullaz réalisée en même temps que le prolongement du tramway à Annemasse (PA1). En vue de la mise en service du Léman Express, il a complété les interfaces multimodales du PA1 avec le maillage MD autour de la gare de Chêne-Bourg ou le travail sur les espaces publics au nord de la gare d'Annemasse. Le déploiement d'un réseau de mobilité douce a été initié.

Le **PA3** : a accompagné la mutation de la mobilité engagée avec les deux précédents PA, avec des mesures plus ponctuelles qui optimisent les réseaux TP/MD et poursuivent le rabattement MD vers les gares (des Communaux d'Ambilly à Chêne-Bourg, ou de Purlinge à Annemasse par exemple).

Le **PA4** : propose, **au vu du succès des mesures réalisées, de finaliser le réseau structurant TP** du PACA avec la prolongation du tramway du cœur de la ville d'Annemasse jusqu'au quartier dense Dusonchet Perrier et la réalisation d'un BHNS Annemasse – Bonne. Il **se concentre sur l'urbanisation et les espaces publics qui accompagnent ces axes**, pour apporter un cadre de vie plus convivial et mieux tenir compte des usages et pratiques des habitants.

Le **PA5** : devra traiter davantage de l'espace des bourgs et villages et de ses liens, notamment en termes de desserte multimodale, avec l'agglomération centrale. Il anticipera l'accompagnement des infrastructures suprarégionales à long terme, en intégrant aussi les objectifs de transition écologique que le Grand Genève souhaite poser comme base de sa planification.

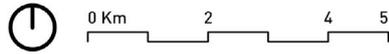


Mesure 6621.2.049 - 10-12 Travaux d'aménagement des espaces publics au nord de la gare d'Annemasse -
Espace Rotonde

5.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Genève - Annemasse - Salève Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- risque d'étalement urbain
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau (itinéraire)
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viarie structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Rte de Genève à Thônex-Chêne-Bourg
- Espaces publics Annemasse
- Espaces publics Bonne
- Espaces publics route de Taninges, aux abords des arrêts TP

Besoins de densification

- Ambilly- Ville La Grand nord de la gare
- ZAE Annemasse-Ville La Grand
- Secteurs de densification urbaine Veyrier, Carouge, Chêne-Bourg-Chêne Bougeries
- Village de Machilly abords de la gare

Manques de coordination urbanisation-transport

- Bourg de Saint Cergues
- Village de Lucinges
- Cranves-Sales - route de Rosses

MOBILITÉ

Déficits offre TP

- Liaison Annemasse centre - Perrier
- Liaison Annemasse gare - Bonne - Fillinges
- Liaison transfrontalière Communaux d'Ambilly - Annemasse
- Liaison transfrontalière vers Rte de Malagnou
- Liaison transfrontalière Veyrier - Pas de l'Echelle

Lacunes d'aménagement MD

- Franchissement de l'autoroute au niveau de la jonction d'Etrembières
- Liaison MD Mon Idée - voie verte d'agglomération
- Discontinuités de la voie verte d'agglomération entre Vétraz et la gare d'Annemasse et en traversée de Cranves Sales

Surcharges TIM

- Annemasse Sud Etrembières - Av. de l'Europe
- Voie rapide Chasseurs - Findrol
- Route de Thonon
- ZAE Annemasse - Ville La Grand
- Passage aux douanes: Veyrier/Etrembières, Machilly-Juvigny/Jussy, Pупlinge

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Rte de Genève à Thônex-Chêne-Bourg
- Centre Ville d'Annemasse
- Route de Taninges - secteur Vétraz -Cranves-Sales
- Traversée de Bonne

Besoins de rabattement

- Interface Bonne
- Interface le long de la route de Taninges secteur Borly
- Interface Borly
- Interface Glières terminus Tram
- Gare de Machilly

ENVIRONNEMENT

Discontinuités paysagères/biologiques

- Annemasse Perrier - Château rouge
- Corridors Voirons Rosses Menoge
- Corridor Voirons Bois de Jussy

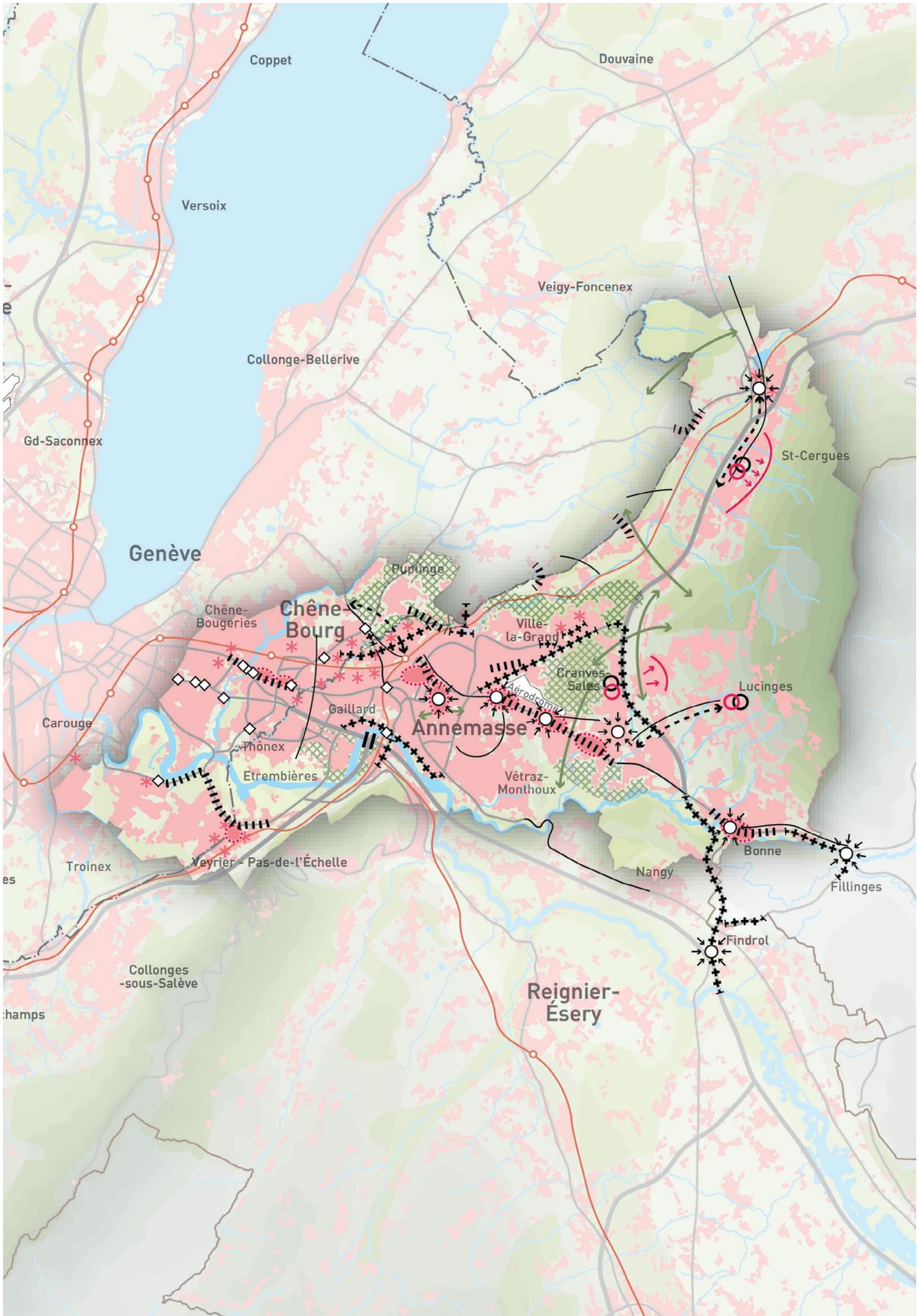
Frottements

- Bois de Rosses
- Franges urbaines autour du Foron

Nuisances

- Sur axes TIM saturés

Figure 23: Points faibles du PACA Genève - Annemasse - Salève
Grand Genève 2021



BESOINS D'ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Construire la ville verte, espaces en réseau pour la biodiversité et les trames vertes et bleues urbaine

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les espaces agricoles et naturels sont menacés, en plus des coupures induites par les infrastructures, par les fortes pressions foncières et immobilières du périmètre, malgré l'adoption de planifications réglementaires de plus en plus restrictives. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Intégrer des objectifs environnementaux ambitieux dans les projets, la ville verte en réseau : <ul style="list-style-type: none"> - Nature en ville, animation urbaine, ville des courtes distances, en particulier autour de la ligne de tramway transfrontalière, - Maillage vert intégré dans les projets (BHNS Annemasse-Bonne, voie verte, parc ferroviaire dans la ZAC Etoile Annemasse Genève), - Réseaux d'énergie et de chaleurs dans les grands projets urbains : Communaux d'Ambilly, Etoile Annemasse-Genève, - Franges urbaines délimitées le long de l'Arve, du Foron et de la Seymaz, les Bois de Rosses, - Des contrats ENS espaces naturels sensibles pour faire suite aux contrats corridors. • Tâches permanentes : Renforcer la protection réglementaire, élaborer des plans de gestion des espaces naturels, développer les accessibilités en modes doux, protéger les diverses fonctions des espaces ouverts : agricoles, bioclimatiques, gérer les différents usages (tourisme, délassement...), protéger et interdire certains accès si nécessaire.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuités paysagères/biologiques : <ul style="list-style-type: none"> - Annemasse Perrier – Château rouge (trame bleue non valorisée - enterrée) - Corridor Voiron – Rosses – Menoge - Corridor Voiron – Bois de Jussy (continuités interrompues par les infrastructures) • Frottements dans les secteurs : <ul style="list-style-type: none"> - Bois de Rosses - Foron et franges urbaines riveraines (pressions urbaines et surfréquentation) • Nuisances : <ul style="list-style-type: none"> - Sur les axes TIM saturés 	<ul style="list-style-type: none"> • Environnement : EP5-12 Renaturation du cours d'eau de la Géline à Vétraz-Monthoux et EP5-11 Amélioration de la fonctionnalité du corridor entre le Bois de Rosses et le ruisseau de la Menoge • Urbanisation : Ecoquartier Château rouge Annemasse (UD5-17), Etoile Annemasse Genève (UD5-03), Communaux d'Ambilly (UD5-09) <h3>STRATÉGIES PA4</h3> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP1, EP3, EP4, EP6 • Stratégies Urbanisation U1, U2, U3, U9 • Stratégies Transport M3, M4

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA05-1 Achever la construction des axes forts de la multipolarité pour accentuer encore le report modal

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le PACA est traversé par plusieurs axes radiaux transfrontaliers en direction de Genève : <ul style="list-style-type: none"> - Genève-Eaux-Vives-Communaux d'Ambilly-Puplinge – Annemasse - Genève - Trois-Chênes – Annemasse – Ville-la-Grand (pôle d'activités) - Genève - Trois-Chênes – Annemasse - Bonne - Genève - Veyrier - Pas de l'Échelle • La mise en service des nouvelles infrastructures TP et MD (BHNS, tram 17, Léman Express, Voie verte) est un succès et amorce un changement des comportements qu'il faut accélérer, car les flux TIM restent importants, internes ou en échanges, avec les nuisances associées. De plus la densification est forte. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : compléter le réseau TP structurant tram et BHNS sur les axes urbains les plus denses et porteurs des sites prioritaires de développement, renforcer un réseau maillé de rabattement, soutenir la mutation de la mobilité en faveur des TP/MD. • CT : assurer les rabattements TIM et aménager en périphérie de l'aire urbaine compacte des interfaces multimodales fonctionnelles, dotées avec restrictions d'accès, au terminus du tram en particulier, pour compléter celles déjà réalisées (Altéa, Jean Monnet) • MT : envisager le prolongement du tram au-delà du secteur Dusonchet-Perrier • CT-MT : développer les liaisons tangentielles TP-MD entre les axes et en direction des PACA voisins (Chablais, Genève – Bernex – Saint-Julien, Arve – porte des Alpes) ; en particulier finaliser sur la Voie verte d'agglomération et la ViaRhôna en traversée de l'aire urbaine d'Annemasse • MT : prolonger les connexions transfrontalières qui desservent Veyrier et le téléphérique du Salève depuis le centre de Genève pour éviter une rupture de charge à la frontière • MT : organiser le rabattement depuis les bourgs et villages vers des interfaces de différentes envergures • MT : orienter le trafic de transit vers le réseau autoroutier (trois mesures en C4).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP au regard de la densification et des flux de déplacements : <ul style="list-style-type: none"> - Liaison Annemasse centre - Perrier - Liaison Annemasse gare - Bonne - Fillinges - Liaison transfrontalière vers la Route de Malagnou - Liaison transfrontalière Veyrier - Pas de l'Échelle (pas de liaison TP de la douane vers le téléphérique) • Conflit d'usage TIM/TP/MD : <ul style="list-style-type: none"> - Route de Genève, à Thônex – Chêne-Bourg - Centre-ville d'Annemasse - Route de Taninges secteur Vétraz – Cranves-Sales et traversée de Bonne - Franchissement des douanes à Machilly, Juvigny, Jussy, Etrembières, Veyrier • Surcharges TIM : <ul style="list-style-type: none"> - Annemasse sud Etrembières – avenue de l'Europe - Réseau routier rapide Chasseurs – Findrol - Route de Thonon, en traversée du pôle d'activités Annemasse – Ville-la-Grand 	<ul style="list-style-type: none"> • Tramway : Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier (36-1-11 A4) ; une extension du tram est envisagée à plus long terme (36-1-22 C4) • Axes forts : Réalisation d'un BHNS gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne- Hôpital CHAL (36-1-21 A4) • TIM : 3 mesures de gestion de l'accessibilité sud d'Annemasse, dont un P+R, sont inscrites en C4 (36-1-26, 36-2-15, 36-2-12)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U3 • Stratégies Transport M2, M3, M4, M5

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06 et BA07-1 Construire la ville pour tous, espace de vie et de création

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le Schéma de cohérence territorial d'Annemasse Agglo (2021-2032), ainsi que les Plans localisés d'urbanisme des communes concernées concentrent l'urbanisation dans les lieux desservis par les TP structurants (secteurs préférentiels situés à 5 minutes à pied d'un arrêt TP). • Du côté genevois les grands projets autour des axes TP et autres potentiels de renouvellement de la zone villa peinent à se concrétiser. • La qualité des espaces publics, déjà traitée aux abords des axes et des gares qui ont fait l'objet de mesures, doit être améliorée en profondeur dans les secteurs d'attraction des axes urbains TP/MD (15 minutes à pied) : centre-ville d'Annemasse, Rue de Genève entre Chêne-Bourg et Annemasse. • Globalement des réticences se manifestent face à la rapidité du développement : offre d'équipements et de services en retard sur la croissance, espaces publics peu qualitatifs et non connectés. • Face aux commerces de périphérie et aux nouvelles tendances de consommation, les centres métropolitains de Genève et d'Annemasse et les centres régionaux et locaux qui accueillent une grande part de la croissance, doivent être attentifs au maintien de la mixité des activités. Le SCOT d'Annemasse Agglomération préconise le renforcement du commerce dans les centres et la densification sur eux-mêmes des espaces commerciaux, ceci pour privilégier l'accueil d'activités industrielles et artisanales. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : concrétiser les potentiels de la partie genevoise du PACA. • CT : accompagner la densification des sites prioritaires de développement de la partie française du PACA, en lien au tram et BHNS. • CT-MT : poursuivre la densification et la mutation urbaine en profondeur autour des axes urbains genevois et français. • Tâche permanente : développer les commerces, services, équipements et activités économiques dans les centres locaux (Veyrier, Pas de l'Echelle, Cranves-Sales, Bonne), ainsi qu'à Machilly, autour des gares Léman Express et dans les nouveaux quartiers (Communaux d'Ambilly, Grands-Esserts). • Tâche permanente : encadrer strictement le développement commercial périphérique (ICFF), au bénéfice des centres et des activités productives dans les pôles d'activités (définition de périmètres économique réservés aux activités productives, interdiction des surfaces d'extension, contraintes qualitatives et de desserte TP-MD).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Manque de coordination urbanisation/transport, dans des secteurs ou la densification du tissu urbain reste forte : <ul style="list-style-type: none"> - Bourg de Saint-Cergues - Village de Lucinges - Cranves-Sales (route des Rosses, Lossy) • Besoin de densification/intensification : <ul style="list-style-type: none"> - Ambilly – Ville-la-Grand au nord de la gare - Pôle d'activités métropolitains Annemasse – Ville la Grand - Veyrier, Carouge, Chêne-Bourg, Chêne Bougeries (mobiliser les potentiels), - Machilly, aux abords immédiats de la gare 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries (UD5-02) ; Communaux d'Ambilly (Thônex- UD5-09) ; Grands-Esserts (Veyrier - UD5-14) ; Veyrier - couronne villageoise (UD5-15) ; Etoile Annemasse Genève (UD5-03) ; Annemasse-Dusonchet-Perrier (UD5-05) ; Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales – Bonne (UD5-12) ; Ecoquartier Château Rouge (Annemasse - UD5-17) ; Rue de Genève (Gaillard - Ambilly - Annemasse (UD5-18) ; Machilly (UD7-05)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U4, U5, U6, U7 • Stratégies Transport M6, M7, M8, M10 • Stratégie transversale T1

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA09-1 Pacifier les espaces publics pour favoriser la ville des courtes distances et accentuer le report modal

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • En l'absence d'aménagements spécifiques, le trafic routier reste prioritaire. A l'exception de la voie verte transfrontalière, les itinéraires doux sont peu attractifs et peu sûrs pour les usagers. • Le réseau MD requiert une approche plus soutenue. • Des mesures ont été prises à Annemasse suite à la crise sanitaire pour prioriser cycles et piétons, la dynamique se poursuit, stimulée par les nouvelles infrastructures. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : poursuivre le travail sur le partage des usages de l'espace public au sein de l'aire urbaine compacte Genève-Annemasse : réseaux MD lisibles et sécurisés, aménagements de priorisation, équipement des arrêts TP, liaisons entre quartiers. CT : aménager des rabattements MD sur les arrêts TP structurants. • MT : poursuivre l'amélioration des réseaux MD interrompus par les infrastructures, les cours d'eau, notamment dans les liaisons centre/périphérie et «inter-PACA».
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Liaison Mon Idée – Voie verte à Ambilly - Continuité de la Voie verte entre Route de Taninges et Gare d'Annemasse et en traversée de Cranves-Sales - Franchissement de l'autoroute et de la jonction autoroutière d'Etrembières • Problèmes de fonctionnalité des interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Manque de multimodalité autour des arrêts TP secteur Borly et traversée de de Bonne - Interface de proximité de La Bergue (Cranves-Sales) - Interface Pont de Fillinges - Gare de Machilly • Manque de qualité des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> - Route de Chêne (Chêne-Bourg – Thônex) - Cœur urbain d'Annemasse - Route de Taninges et traversée de Bonne aux abords des arrêts du futur BHNS 	<ul style="list-style-type: none"> • MD : 2 mesures dans le paquet forfaitaires MD A4 (Réaménagement de la route de Purlinge et du tronçon communal de la rue de Graman (36-3-21) et aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly (16-47) Requalification et piétonisation du centre-ville d'Annemasse, en accompagnement du tram (36-1-31 Ae4) • Espaces publics : Requalification et piétonisation du centre-ville d'Annemasse, en accompagnement du tram (36-1-31 Ae4) ; Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin à Chêne-Bourg et Thônex (36-1-27 B4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP6 • Stratégies Urbanisation U9 • Stratégies Transport M4, M6, M8, M10

5.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly - Thonon (désenclavement du Chablais)

Cette infrastructure pourrait contribuer à limiter le trafic de transit et à libérer de l'espace routier aux profits d'autres usages à l'intérieur de l'aire urbaine centrale pour diminuer les nuisances (bruit / air), sous réserve de mettre en place des mesures d'accompagnement et de gestion du TIM (développement quantitatif et qualitatif de l'offre TP et MD, amélioration de la sécurité, connexions et rabattement avec des interfaces performantes en limite d'aire urbaine, gestion volontariste du trafic) qui ne sont actuellement pas prévues par cette mesure.

Amélioration de la jonction d'Etrembières (Annemasse Sud)

La réorganisation de la jonction autoroutière d'Etrembières au sud du centre métropolitain d'Annemasse permet d'améliorer la connexion à l'autoroute A40 depuis le réseau routier urbain et réorganiser ainsi la gestion du trafic dans le secteur. Cette connexion est actuellement incomplète générant du trafic de transit indésirable dans le centre d'Annemasse. Ce projet suprarégional déclenche des mesures de réaménagement routier local (36-2-12 C4) et d'aménagement d'un P+R dans le secteur (36-2-15 C4) en faveur des MD / TP.

MESURES PHARES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics

Mesure 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse - Cranves-Sales – Bonne - Hôpital CHAL

Ces mesures consolident le développement de l'urbanisation prioritairement dans les aires urbaines compactes et dans les sites prioritaires et bien desservis. Elles complètent aussi le réseau des transports publics structurants pour soutenir la multipolarité. A l'échelle du PACA, elles poursuivent la construction du réseau TP structurant, support de la densification urbaine. Elles permettent une amélioration majeure de la qualité de vie par la pacification du trafic et la requalification de grandes surfaces d'espaces publics qui favorisent également les modes doux.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

La structuration de l'agglomération centrale est un objectif majeur du Grand Genève. Plusieurs modes de transports doivent se développer en complémentarité.

L'opération stratégique de l'axe urbain Genève – Annemasse tramway, avec un transport public performant, une voie verte, permet non seulement un report modal conséquent depuis Annemasse, centre métropolitain en plein essor, mais est aussi un levier de restructuration et de densification pour les quartiers traversés.

L'effort de report modal se poursuit avec la liaison du cœur d'Annemasse au centres locaux de l'agglomération centrale, par un transport public à haut niveau de service. La chaîne des déplacements est ainsi améliorée pour plus de cohérence et d'efficacité compte tenu des contextes desservis (opération stratégique Annemasse – Cranves-Sales – Bonne).

Finalement la restructuration des rabattements multimodaux et des secteurs des gares du Léman Express est stratégique pour l'entier du Grand Genève, chaque gare participe à la dynamique d'ensemble (opération stratégique gare de Machilly).

OPÉRATION STRATÉGIQUE AXE URBAIN TRANSFRONTALIER GENÈVE - ANNEMASSE TRAMWAY

La construction, achevée en 2019 du tronçon Moillesullaz – Montessuit (6621.022 / 36-1-6) du tramway Genève – Annemasse (ligne TPG 17) a considérablement étoffé l'offre TP et éliminé les ruptures de charge à la frontière. Le prolongement de la ligne du parc Montessuit (terminus actuel) au lycée des Glières (secteur Duchonset-Perrier mesure 36-1-11 A4) est nécessaire pour desservir efficacement le centre métropolitain d'Annemasse et augmenter ainsi le report modal entre Annemasse, Chêne-Bourg et Genève.

Depuis 2008, Annemasse Agglo a notablement renforcé son offre TP: la fréquentation du réseau de bus urbain TAC a augmenté de 51%. Entre janvier et février 2020, après la mise en service de la première phase du tramway (6621.022 / 36-1-6) et du Léman Express, la fréquentation sur le réseau de bus connecté au Léman Express et au tram, portée par la ligne BHNS Annemasse Ville-la-Grand (6621.023 / 36-1-4, mise en service en 2015), a progressé de 60% par rapport à 2019.

Le prolongement du tram sera un levier majeur pour la réalisation des 1'366 logements de l'éco-quartier Château-rouge (mesure UD 5-17) et des périmètres d'urbanisation proches: Etoile Annemasse-Genève (UD 5-03), opération Chablais-Parc (UD 5-04 réalisée), secteur Dusonchet-Perrier (UD 5-05), plusieurs équipements publics (lycée, équipements culturels et sportifs) et de nombreux commerces de centre-ville.

Par ailleurs, le périmètre d'attraction de ce prolongement est déjà en cours de densification: 409 logements ont été construits entre 2009 et 2012 et près de 1'760 logements sont en chantier ou bénéficient de permis de construire (livraison entre 2016 et 2020). Le Plan localisé d'urbanisme (PLU) d'Annemasse vise la réalisation de 2'500 logements et 85'000 m² d'activités dans des secteurs de renouvellement urbain le long de l'axe du tramway à moyen et long terme, ce qui permet d'accueillir près de 9'000 habitants et 1'000 à 1'500 emplois supplémentaires.

Le prolongement du tram soutient et justifie l'effort de densification dans le centre métropolitain d'Annemasse et dans la partie la plus dense de l'agglomération annemassienne. Pour renforcer son impact, à l'horizon C4 il est envisagé de poursuivre son tracé (deux variantes sont à l'étude).

Des mesures d'accompagnement sont engagées pour optimiser le fonctionnement multimodal et l'attractivité de l'axe et de son prolongement. Ces efforts amélioreront le report modal et le rabattement, il s'agit de:

- La connexion avec le réseau urbain d'Annemasse Agglo: toutes les lignes du réseau de transport urbain TAC, qui desservent les communes de Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Cranves-Sales et Bonne seront connectées au tramway et assureront également la connexion entre le tram et la gare, notamment les BHNS Annemasse – Ville-La-Grand (6621.023 / 36-1-4) et Annemasse-Cranves-Sales-Bonne (36-1-21 – A4);
- La limitation de la circulation automobile autour du futur tram: création de zones 20 ou 30, normes de stationnement revues à la baisse dans les nouvelles constructions, suppression des voies de circulation, espace affecté au tram, suppression du stationnement en surface aux abords de la ligne (minimum 120 places supprimées), limitation du transit dans les poches urbaines;
- L'amélioration du réseau des espaces publics et des cheminements doux, en complément des requalifications réalisées dans le cadre de la construction du tram, comme la piétonisation progressive du centre-ville d'Annemasse (36-1-31 – Ae4) pour réduire voire supprimer le trafic de transit dans l'hyper centre et la poursuite du maillage MD à l'échelle des quartiers;
- La construction d'une interface multimodale au terminus dans le secteur Dusonchet-Perrier, avec une offre P+R dotée d'une gestion d'accès strict pour des rabattements de proximité, en complément de la mesure tram.

Certaines interventions ont déjà été partiellement anticipées, à l'occasion de la crise sanitaire. Le giratoire de l'Etoile, très routier, qui sera complètement reconfiguré à l'occasion du prolongement du tram, fait déjà l'objet d'une baisse du nombre de voies (passage de 2 à 1 voie) au bénéfice des cycles qui ont désormais un itinéraire sécurisé.

D'une manière générale, et bien que cela ne fasse pas l'objet de mesures spécifiques, une attention

forte sera portée à la qualité paysagère dans les projets urbains et dans le cadre de la requalification des abords du tram, en accord avec les exigences des documents d'urbanisme et des politiques publiques conduites par les acteurs locaux : nature en ville, agriculture urbaine, renaturation de cours d'eau comme la Géline, dans le cadre de l'écoquartier Château Rouge (UD5-17).

Côté genevois, le maillage MD dans l'épaisseur de l'axe est désormais privilégié :

- La liaison MD à Puplinge permet d'améliorer la sécurité en traversée du village, et contribue à une connexion plus sécurisée au parvis nord de la gare d'Annemasse (36-3-21 – Paquet sécurité A4) ;
- La requalification de la rue de Genève à Thônex et Chêne-Bourg (36-1-27), identifiée dès le PA3, se réalisera à l'horizon B4, compte tenu des multiples enjeux et maîtres d'ouvrage impliqués : cette mesure améliorera le confort climatique et de séjour de l'axe et le sécurisera pour tous les modes de déplacements, en traitant notamment deux zones d'accumulation d'accidents «à assainir», impliquant des piétons, au niveau du carrefour avec l'avenue Tronchet d'une part, et du carrefour avec la rue Peillonex et la rue Pelletier d'autre part.



Mesure 6621.024 - 36-1-5 Requalification des espaces publics de la rue de Genève en lien avec le prolongement du tramway Genève - Annemasse (Ambilly)

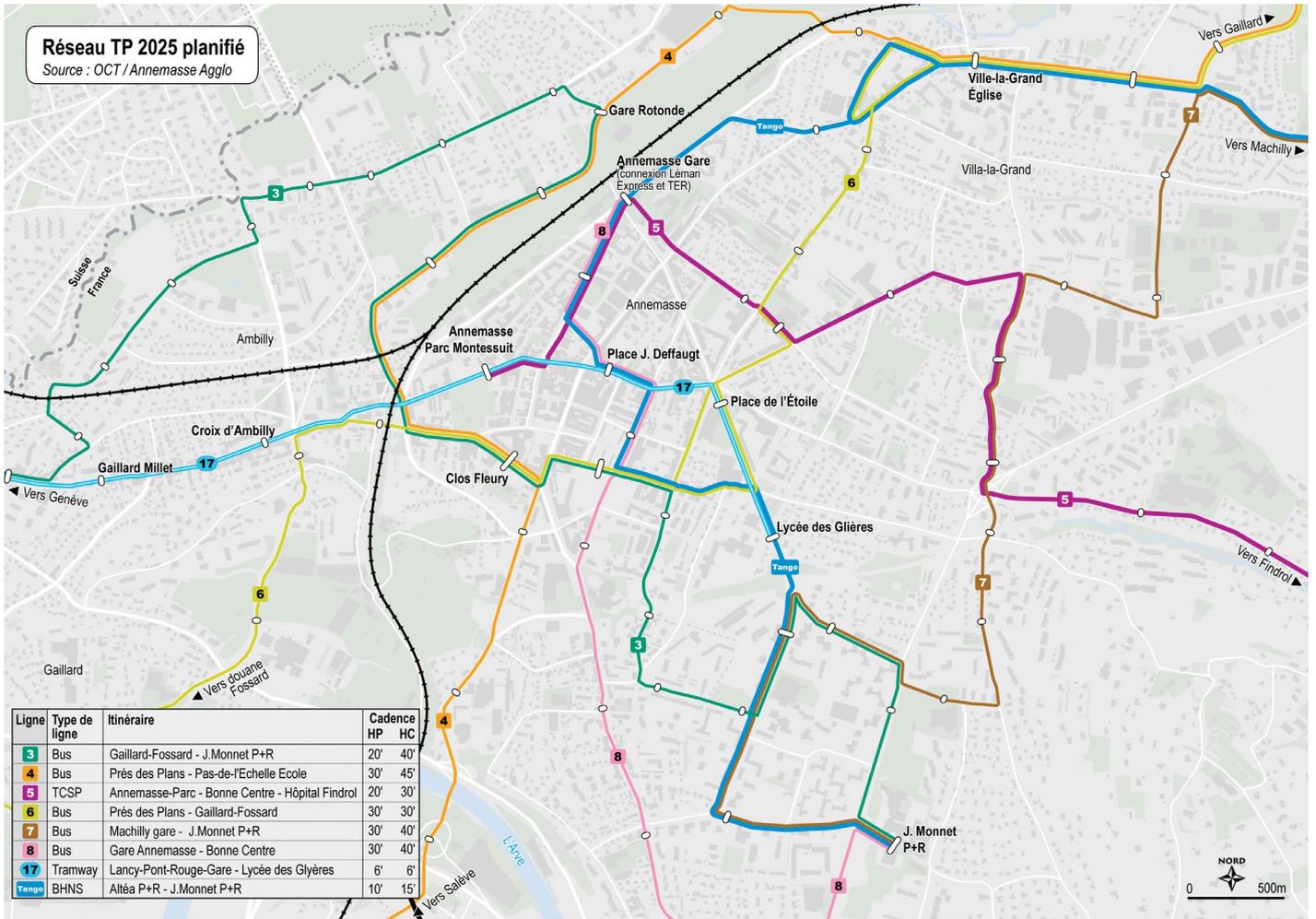


Figure 24 : Organisation du futur réseau de transport public pour l'axe Genève - Annemasse
Grand Genève 2021, réalisation Citéc

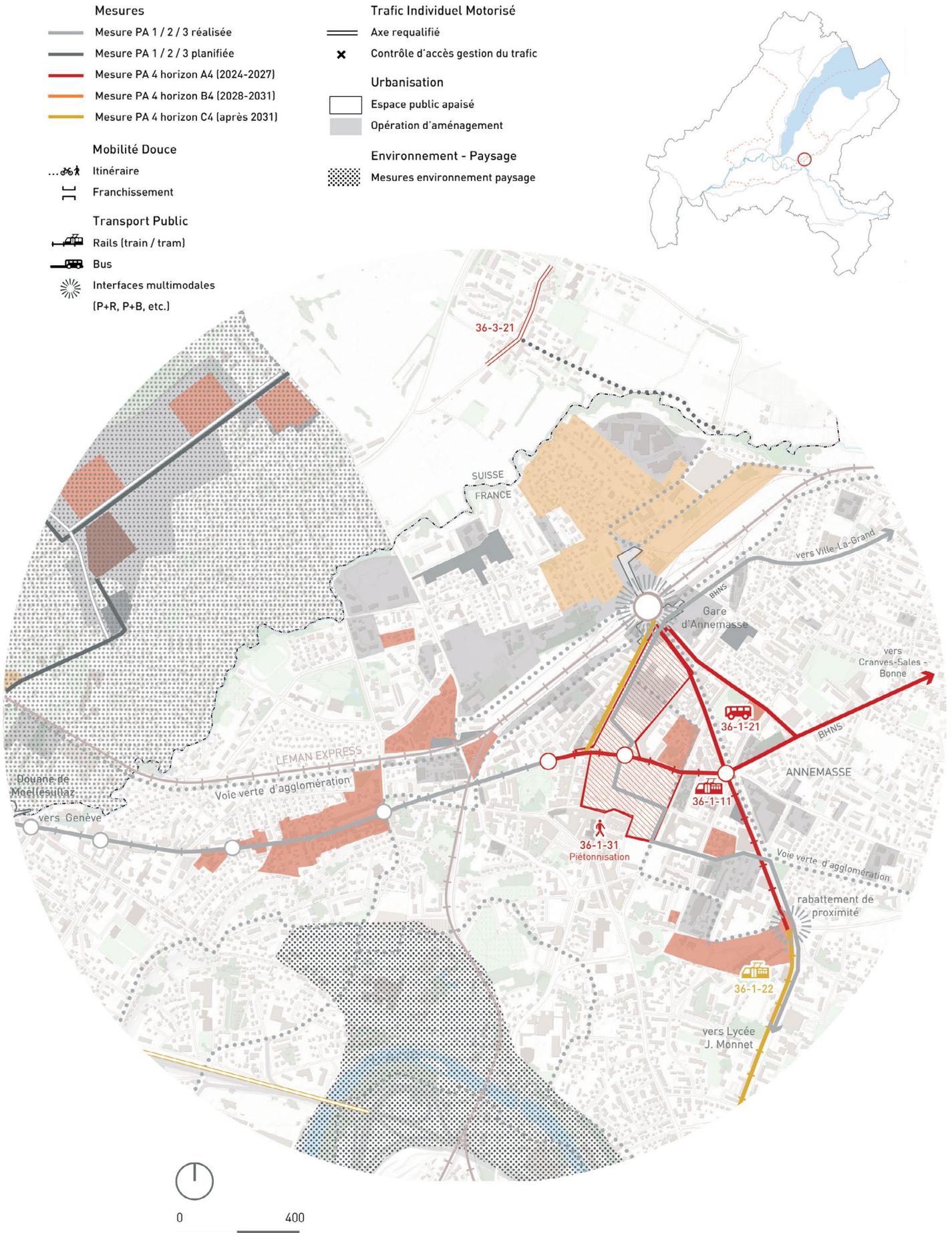


Figure 25: Opération stratégique Axe central transfrontalier tramway
Grand Genève 2021

	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	36-1-11	Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	Annemasse Agglo
Ae4	36-1-31	Requalification et piétonisation du centre-ville d'Annemasse	Annemasse
paquet sécurité A4	36-3-21	Réaménagement de la route de Puplinge et du tronçon communal de la rue de Graman (de la rue de Frémis à la sortie sud du village),	Puplinge
B4	36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	Canton de Genève
C4	36-1-22	Prolongement de l'axe tram du secteur Dusonchet Perrier vers Annemasse sud et/ou construction d'une nouvelle branche vers la gare d'Annemasse (Ville-la-Grand)	Annemasse Agglo
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD 5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	Canton de Genève - COMMUNES
As4-Bs4	UD5-09	Communaux d'Ambilly	Canton de Genève - Thônex
As4-Bs4	UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Annemasse Agglo
As4-Bs4 tâche permanente	UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perier	Annemasse
As4-Bs4	UD5-17	Ecoquartier Château Rouge	Annemasse
As4-Bs4 tâche permanente	UD5-18	Rue de Genève (Gaillard - Ambilly - Annemasse)	Gaillard - Ambilly - Annemasse

OPÉRATION STRATÉGIQUE ANNEMASSE-CRANVES-SALES-BONNE

La ligne de bus à haut niveau de service BHNS de la gare Léman Express d'Annemasse au Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) à Findrol (mesure 36-1-21 A4), relie la gare d'Annemasse aux centres locaux Cranves-Sales et Bonne et plusieurs centres de proximité, ainsi que des pôles générateurs de flux : collèges existants et futur, pôles d'activités économiques en densification, centre hospitalier. Un rabattement sur deux P+R en bout de ligne est prévu au Pont de Fillinges et au centre hospitalier (en limite extérieure du Grand Genève).

La ligne renforce le réseau structurant de l'aire urbaine compacte jusqu'aux centres locaux en limite et améliore le rabattement vers la gare Léman Express d'Annemasse et ainsi que vers la ligne de tramway 17 à proximité (6621.022 / 36-1-6 et 36-1-11 A4). La voie verte d'agglomération (6621.2.120 / 36-2-9 réalisée) qui se déploie en parallèle sur le même axe urbain, favorise les rabattements locaux vers le BHNS et la complémentarité entre les deux. Elle doit être ponctuellement complétée, notamment en traversée de Cranves-Sales (hors PA).

L'ensemble de l'axe a fait l'objet d'une étude directrice d'aménagement pour optimiser la coordination urbanisation-transport et éviter un étalement urbain non maîtrisé. Les résultats ont été intégrés dans le Schéma de cohérence territoriale d'Annemasse Agglo en cours d'approbation finale.

L'urbanisation s'effectuera en priorité à 400m des stations ou 5 minutes à pied (UD5-12 - As4). Les densités moyennes retenues en accord avec la préservation du cadre de vie des ménages dans ces secteurs seront de l'ordre de 70 - 80 logements / ha sur la séquence urbaine Annemasse - Vétraz-Monthoux et de l'ordre de 35 à 45 logements / ha sur la séquence urbaine Cranves-Sales - Bonne. Les densités précises et le renforcement de la trame verte seront affinées dans les documents locaux.

Les espaces publics seront requalifiés autour de l'axe BHNS (espaces verts, trottoirs, ...) et selon les séquences urbaines traversées. D'ores et déjà les secteurs naturels non bâtis, comme la coupure verte entre Cranves-Sales et Bonne, sont préservés et des connexions naturelles sont rétablies, par exemple avec la renaturation de la Géline (EP5-12 - As4). Ce projet d'amélioration du cours d'eau est directement lié à l'amélioration de la qualité de vie du quartier (espace de respiration, rafraîchissement...) et au projet de création d'une variante de la voie verte, qui pourra être utilisée par les collégiens et habitants pour les trajets quotidiens. A proximité directe du site, cette variante permettra également une connexion par le sud au bois des Rosses (projet de paysage prioritaire bois des Rosses 6621.2.352 / EP5-0).

La densification urbaine prévue autour de l'axe (UD5-12) et le réaménagement complet de la route au profit du BHNS (36-1-21 - A4) est l'occasion de restaurer les fonctionnalités du corridor biologique interrompu par la route de Taninges, actuellement très routière, entre le bois de Rosses et la Ménoge (EP5-11 - As4).

Pour maximiser le report modal des quartiers depuis les secteurs périurbains, notamment des coteaux des Voirons, un réseau cyclable et piétonnier, des services de mobilité et du stationnement en amont de la ville compacte (secteur de la Bergue à Cranves-Sales) seront mis en œuvre par les collectivités comme mesures d'accompagnement (hors projet d'agglomération).

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	36-1-21	36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne - Hôpital CHAL	Annemasse Agglo
Mesures d'urbanisation			
As4	UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	Annemasse - Cranves-Sales - Bonne
Mesures Environnement - Paysage			
As4	EP5-12	Renaturation de la Géline à Vétraz-Monthoux	
As4	EP5-11	Amélioration de la fonctionnalité du corridor entre Bois de Rosses et le ruisseau de la Menoge	

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... Itinéraire
 - Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- Rail projeté (train / tram)
 - Bus projeté
 - Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- Axe requalifié
 - Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- Espace public apaisé
 - Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- Mesure environnement paysage

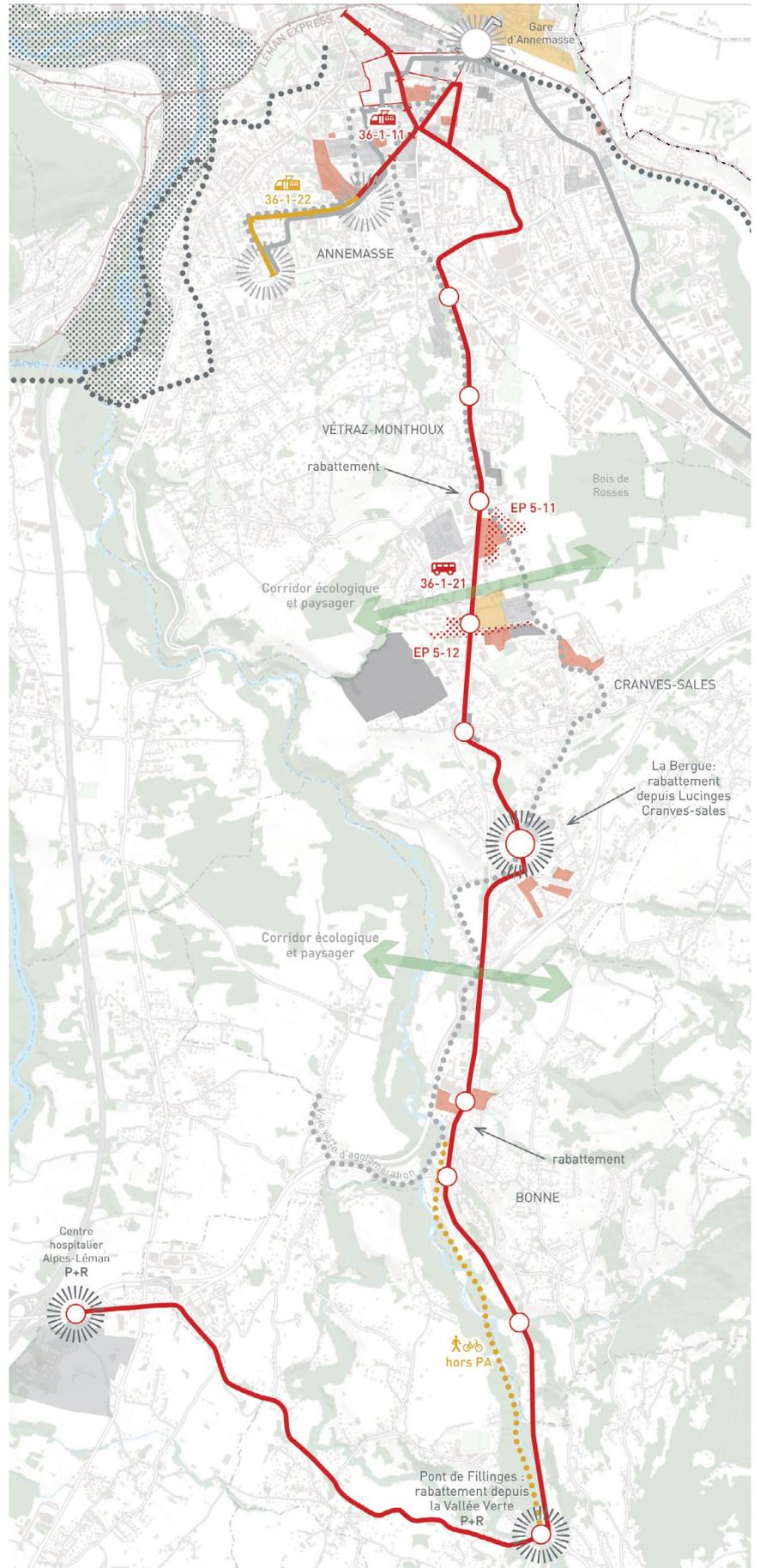
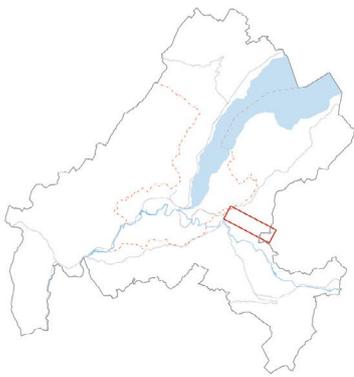


Figure 26 : Opération stratégique Annemasse - Cranves-Sales - Bonne
Grand Genève 2021

OPÉRATION STRATÉGIQUE GARE DE MACHILLY

La gare de Machilly est une interface locale de rabattement avec un niveau de desserte de 30 minutes aux heures de pointe et 10 minutes de temps de parcours vers la gare d'Annemasse.

Ella attire ainsi les flux de l'ensemble de la commune de Machilly, des communes voisines de Loisin, Saint-Cergues mais également de la douane de Moniaz à Jussy. C'est également un accès à des espaces de loisirs et de délasserment : le lac de Machilly, le chemin rustique du Foron existant et à poursuivre entre Machilly et Bons-en-Chablais (16-43).

Un réseau de rabattements modes doux sur la gare offre une opportunité de report modal au profit du Léman Express pour ces communes dépourvues d'offres TP régulières (la ligne 7 du réseau TAC, dessert Saint-Cergues avec une desserte réduite, complétée par du transport à la demande). Ce déploiement a été initié dans les projets d'agglomération précédents (6621.3.035 / 16-35 ; 6621.037 / 16-32 pour desservir le centre bourg de Machilly depuis/vers la gare) et se poursuit dans le PA4 avec la réalisation d'aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly (16-47 paquet MD A4).

La gare est l'un des secteurs stratégiques du Schéma de cohérence territoriale d'Annemasse Agglo en cours d'approbation. Son objectif est d'articuler de manière cohérente et qualitative les différentes fonctions autour de la gare de Machilly, dont l'espace est contraint (proximité d'espaces naturels, zone à risque d'inondation) en prévoyant :

- D'urbaniser en priorité dans un périmètre de 400 mètres et 5 à 6 min à pied autour de la halte ferroviaire (mesure UD7-05 Machilly) ;
- D'assurer des itinéraires piétons et MD continus, sécurisés et accessibles des deux côtés des voies ferrées (sud et nord), reliant la gare aux projets de logements, au parking relais et à la zone de desserte en bus ;
- De proposer des espaces publics attractifs et des services pour les cycles (exemple : réalisation d'une consigne pour cycles) ;
- De régler le stationnement public sur voirie pour éviter le stationnement pendulaire et favoriser l'accessibilité pour les commerces et activités du centre village à côté de la gare ;
- D'organiser le rabattement TIM depuis les communes environnantes (6621.047 / 16-2 Construction d'un P+R à Machilly, Ae1- en travaux).

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
paquet MD A4	16-47	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly	Annemasse Agglo
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD7-05	Machilly	Annemasse Agglo, Machilly

- Mesures**
- Mesure PA 1 / 2 / 3 réalisée
 - Mesure PA 1 / 2 / 3 planifiée
 - Mesure PA 4 horizon A4 (2024-2027)
 - Mesure PA 4 horizon B4 (2028-2031)
 - Mesure PA 4 horizon C4 (après 2031)
- Mobilité douce**
- ... [icône] Itinéraire
 - [icône] Aménagement ponctuel (franchissement, stationnement)
- Transport public**
- [icône] Rail projeté (train / tram)
 - [icône] Bus projeté
 - [icône] Interface multimodale (P+R, P+B, etc.)
- Transport Individuel Motorisé**
- == Axe requalifié
 - x Contrôle d'accès gestion du trafic
- Urbanisation**
- [icône] Espace public apaisé
 - [icône] Opération d'aménagement
- Environnement - Paysage**
- [icône] Mesure environnement paysage



Figure 27 : Opération stratégique Gare de Machilly

AUTRES MESURES

La réorganisation de la jonction autoroutière d'Etrembières au sud du centre métropolitain d'Annemasse permet de réorganiser la gestion du trafic en créant un filtre en entrée de ville, avec la création d'une interface multimodale et le réaménagement du réseau routier (mesures 36-2-12 et 36-2-15 C4).

Le passage de l'autoroute (la route Blanche) à travers la commune de Gaillard occasionne de nombreuses nuisances environnementales et freine le développement. L'évolution de son statut autoroutier vers une fonction de boulevard urbain (36-1-26 C4) permettra d'envisager une évolution de l'urbanisation dans ce secteur en tissant des liens entre les deux parties de cette commune déjà très urbaine mais fragmentée par l'autoroute (UD5-10 Arve route Blanche).

L'ensemble de ces projets permettra un report du trafic de transit sur le réseau autoroutier, une pacification de l'espace routier dans ce secteur, une meilleure qualité de vie. Ils sont prévus à long terme et doivent encore être précisés.

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
C4	36-1-26	Transformation de la route blanche (boulevard urbain, couverture ou autoroute de distribution urbaine)	Annemasse Agglo
C4	36-2-15	P+R Annemasse Sud (en lien avec la nouvelle jonction et le BHNS)	Annemasse Agglo
C4	36-2-12	Réaménagement routier pour l'amélioration de l'accès sud Annemasse depuis l'A40	Annemasse Agglo
Mesures d'urbanisation			
C4	UD5-10	Arve Route Blanche	Gaillard

6 PACA Arve Porte des Alpes

6.1 Le PACA Arve Porte des Alpes dans le Grand Genève

OUVERTURE DU GRAND GENÈVE SUR LES ALPES ET FORTE PRÉSENCE INDUSTRIELLE

Une présence industrielle très forte ainsi que des espaces naturels, l'ouverture sur les Alpes propices au tourisme, contribuent à la dynamique économique importante du PACA. La croissance démographique et l'augmentation de la part des frontaliers requièrent une coordination urbanisation/transports maîtrisée; la mise en service du Léman Express à la fin 2019 est une étape majeure de structuration urbaine et de développement de l'intermodalité à partir des gares.

PRÉSENTATION

Au cœur d'ensembles naturels, les massifs du Salève, des Voirons, du Môle et de Bargy-Glières bordant la Vallée de l'Arve, le PACA est un « couloir » entre les Alpes et Genève d'une part, et entre Annecy et le Chablais d'autre part. Il est entièrement sur le territoire français.

Les centres régionaux de La Roche-sur-Foron et Bonneville, ainsi que les centres locaux de Reignier-Esery, Saint-Pierre-en-Faucigny et Marignier sont tous desservis par le Léman Express, desserte qui organise le PACA. De plus, la topographie et les distances raisonnables entre les centres encouragent le développement d'itinéraires cyclables, aussi bien pour les déplacements domicile-travail que pour le loisir.

Par contre, l'autoroute A40, très fréquentée, fractionne le territoire et génère d'importantes ruptures au niveau des corridors écologiques.

Un fort dynamisme économique centré autour du décolletage et du bois en fait un lieu en plein essor, vitalisé par l'attractivité générale du Grand Genève, en témoigne sa courbe de croissance démographique. Les besoins en logements et en équipements sont ainsi conséquents et les communes font d'importants efforts pour densifier et maîtriser l'étalement urbain, avec notamment des opérations d'aménagement et renouvellement urbain en cours dans les centres de Bonneville et de La-Roche-sur-Foron. Ce territoire accueille également des équipements à rayonnement régional, tels que le Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) ou le Centre d'Exposition ROCHEXPO.

Le PACA est aussi équilibré dans ses activités économiques, agriculture de proximité et tourisme se développent en profitant des espaces naturels et patrimoniaux remarquables.



Mesure UD6-01 Construction de l'écoquartier des Sires (Bonneville)

France

Haute-Savoie

- Amancy
- Arbusigny
- Arenthon
- Arthaz-Pont-Notre-Dame
- Ayse
- Bonneville
- Brizon
- Contamine-sur-Arve
- Cornier
- Etaux
- Glières-Val-de-Borne
- La Chapelle-Rambaud
- La Muraz
- La Roche-sur-Foron
- Marignier
- Monnetier-Mornex
- Nangy
- Pers-Jussy
- Reignier-Ésery
- Saint-Laurent
- Saint-Pierre-en-Faucigny
- Saint-Sixt
- Scientrier
- Vougy

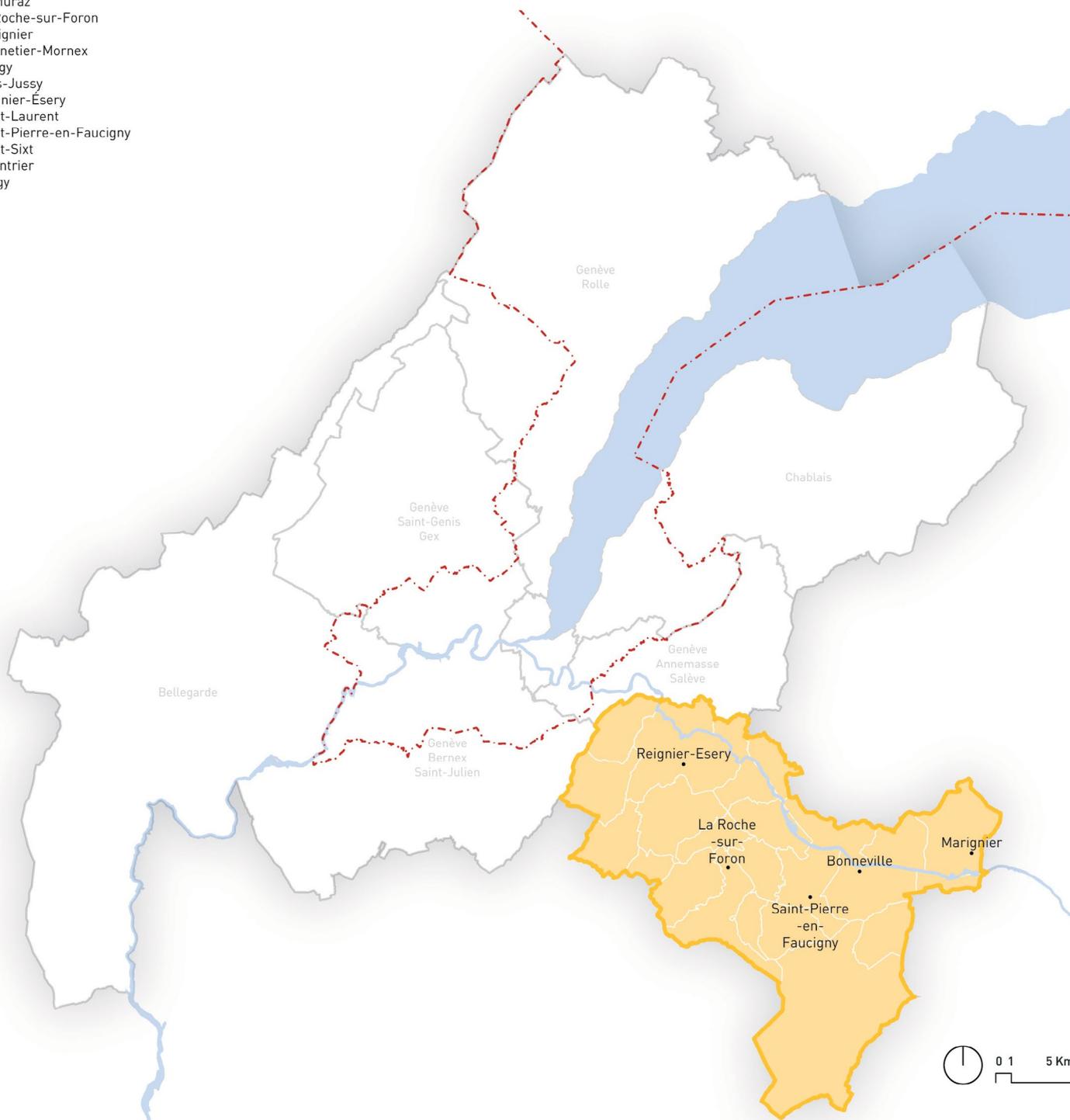


Figure 28: Périmètre et localisation du PACA Arve – Portes des Alpes
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	ARVE – PORTE DES ALPES		TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	24	24	11%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	74 741	74 741	7%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.42%	1.42%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	25 812	25 812	5%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.35	0.35	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	9 684.0	9 684.0	12%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	4.56%	4.56%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	34 450.2	34 450.2	17%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	5 216.1	5 216.1	16%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	15%	15%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	2.61%	2.61%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.65%	0.65%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	35 003	35 003	7%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	677	677	/	642	/

Tableau 11: Chiffres clés du PACA Arve – Portes des Alpes (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- La croissance annuelle est inférieure à la moyenne du Grand Genève (1,42% pour le PACA; 1,49% pour le Grand Genève), mais reste très importante par rapport aux moyennes nationales (1,1% en Suisse; 0,43% en France – Source OCDE).
- Les besoins en équipements et en logements pour accueillir ces nouveaux habitants peuvent expliquer la croissance importante de la tache urbaine (2,61% entre 2005 et 2015; 0,65% entre 2015 et 2019). Malgré les efforts de maîtrise de l'étalement urbain, cette croissance de la tache urbaine reste la plus importante de l'ensemble de l'agglomération.
- Le ratio/emploi habitant, de 0,35 en 2017, ainsi que l'importante croissance annuelle des actifs transfrontaliers (3,80 %, le taux le plus fort de l'agglomération), suggèrent d'importants déplacements pendulaires entre le PACA et le cœur d'agglomération.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Activité industrielle importante (décolletage), mais aussi agricole (circuits courts) et touristique. • Patrimoine historique notable (centres de Bonneville et de La Roche-sur-Foron). • Bassins de vie locaux et mixité fonctionnelle dans les centres. • 5 gares Léman Express et TER : Reignier, La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Marignier, Bonneville. • Espace naturels et cours d'eau structurants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte périurbanisation et étalement urbain. • Manque de cohérence et de qualification des zones d'activité (démultipliation des zones d'activité, manque de spécification des profils économiques, manque de services aux entreprises). • Offre ferroviaire encore peu fréquente dans les gares de Saint-Pierre-en-Faucigny et Marignier. • Saturation TIM importante (aux entrées et sorties des centres régionaux : La-Roche-sur-Foron et Bonneville, au nœud entre l'A40 et la RD903, à l'échangeur d'Etrembières entre l'A40 et l'A41). • Pollution atmosphérique importante (liée principalement au chauffage au bois et à la situation géographique).
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Présence de lieux d'intérêts / patrimoine culturel qui peuvent rayonner à l'échelle métropolitaine (centres historiques de Bonneville et La-Roche-sur-Foron ; centre d'exposition ROCHEXPO...). • Mesures suprarégionales et structurantes comme leviers de l'organisation territoriale et de report modal : modernisation des infrastructures ferroviaires de la vallée de l'Arve et du couloir d'Annecy, interface multimodale de Marignier. • Développement du covoiturage : projet pilote « Hé Léman ! » (réseau de lignes de covoiturage dynamique). • Potentiel de report modal en faveur des MD : schéma cyclable en cours. • Mise en place de contrats vert et bleu : programme de préservation des corridors biologiques. • Potentiel de valorisation du tourisme de proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement des TIM. • Fragmentation paysagère et écologique due au réseau routier. • Croissance démographique à maîtriser pour éviter un mitage du territoire.

Tableau 12: Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Les cinq gares du Léman Express du PACA sont un levier important pour un développement coordonné urbanisation/transports dans les centres urbains et pour organiser le rabattement depuis l'espace périurbain. Il s'agit ainsi de privilégier la densification de l'existant et en priorité autour des gares, ce qui contribuera à la préservation des espaces naturels fragilisés et discontinus.

La diversité économique est un atout important pour le PACA: agriculture, tourisme doux, activité industrielle, requièrent une accessibilité performante, le développement d'équipements, de services au sein des centres afin d'accompagner la croissance.

Les enjeux pour le PACA sont :

- Utiliser le levier du Léman Express pour équiper et densifier les secteurs gares et organiser le rabattement TP et MD;
- Développer un tourisme de proximité;
- Accentuer la mixité fonctionnelle dans les centres;
- Restaurer et développer la trame verte.

6.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, l'offre en transports publics permet aux habitants du Grand Genève d'accéder aux nombreuses activités de pleine nature disponibles sur le PACA. Les itinéraires cyclables viennent compléter l'offre de loisirs, avec notamment la Véloroute Léman / Mont-Blanc ou encore la voie rustique du Chemin de l'Arve. La pression sur les espaces ouverts est contenue et la biodiversité remarquable de ce territoire est préservée avec notamment la restauration des corridors écologiques. Le PACA contribue ainsi pleinement à la **métropole verte**.

Le Léman Express, colonne vertébrale du PACA, dessert cinq gares Léman Express et permet une connexion très efficace avec le reste de l'agglomération **multipolaire**.

Les efforts opérés autour des gares (densification, liaisons avec les centre-ville et quartiers environnants, rabattements), ainsi que les développements de voies cyclables, ont permis d'opérer un important report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle.

L'agglomération régionale La Roche – Bonneville, composée de deux centres régionaux et de deux centres locaux (Marignier et Saint-Pierre-en-Faucigny), fonctionne en réseau avec des services et équipements de rayonnement régional. Reignier-Esery est devenu un véritable centre local avec la montée en puissance de son pôle gare.

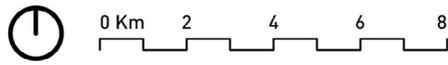
Le dynamisme économique du PACA est un contrepoids face à l'agglomération centrale ; il permet de réduire une part significative des déplacements domicile-travail transfrontaliers. Grâce à une amélioration de la qualité des espaces publics, le développement de services aux entreprises et le renforcement des liaisons en transports publics, les zones d'activités économiques ont attiré de nouvelles entreprises et se sont densifiées. A travers une spécification des profils économiques des zones d'activités, le PACA accueille des secteurs innovants et complémentaires par rapport au reste du Grand Genève (décolletage, construction durable, santé...).

La densification des centres, et plus particulièrement des quartiers gares, a permis l'émergence de réseaux d'espaces publics, végétalisés, contribuant à l'amélioration du confort environnemental des espaces urbains dédiés aux habitants. En orientant ainsi les choix résidentiels, le PACA a su préserver ses espaces naturels et agricoles. Ceux-ci ont un rôle indispensable dans **les logiques de proximité sur le territoire**, en offrant à la fois des espaces pour les loisirs, le tourisme doux (activités de pleine nature, activités à la ferme, etc.) et des systèmes de circuits courts avec le déploiement de nouveaux lieux de ventes.

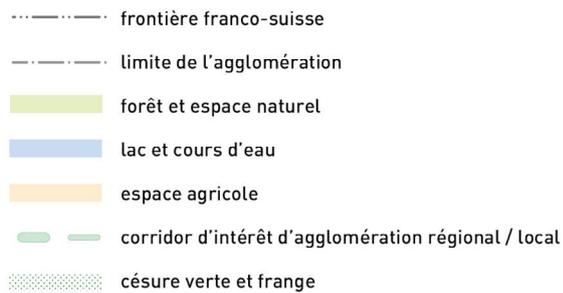


Interface multimodale de la gare de Bonneville

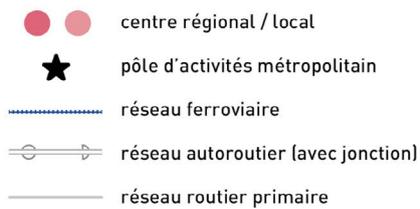
PACA Arve - Porte des Alpes Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

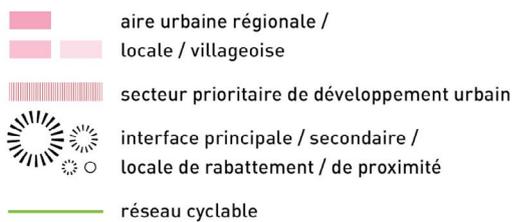
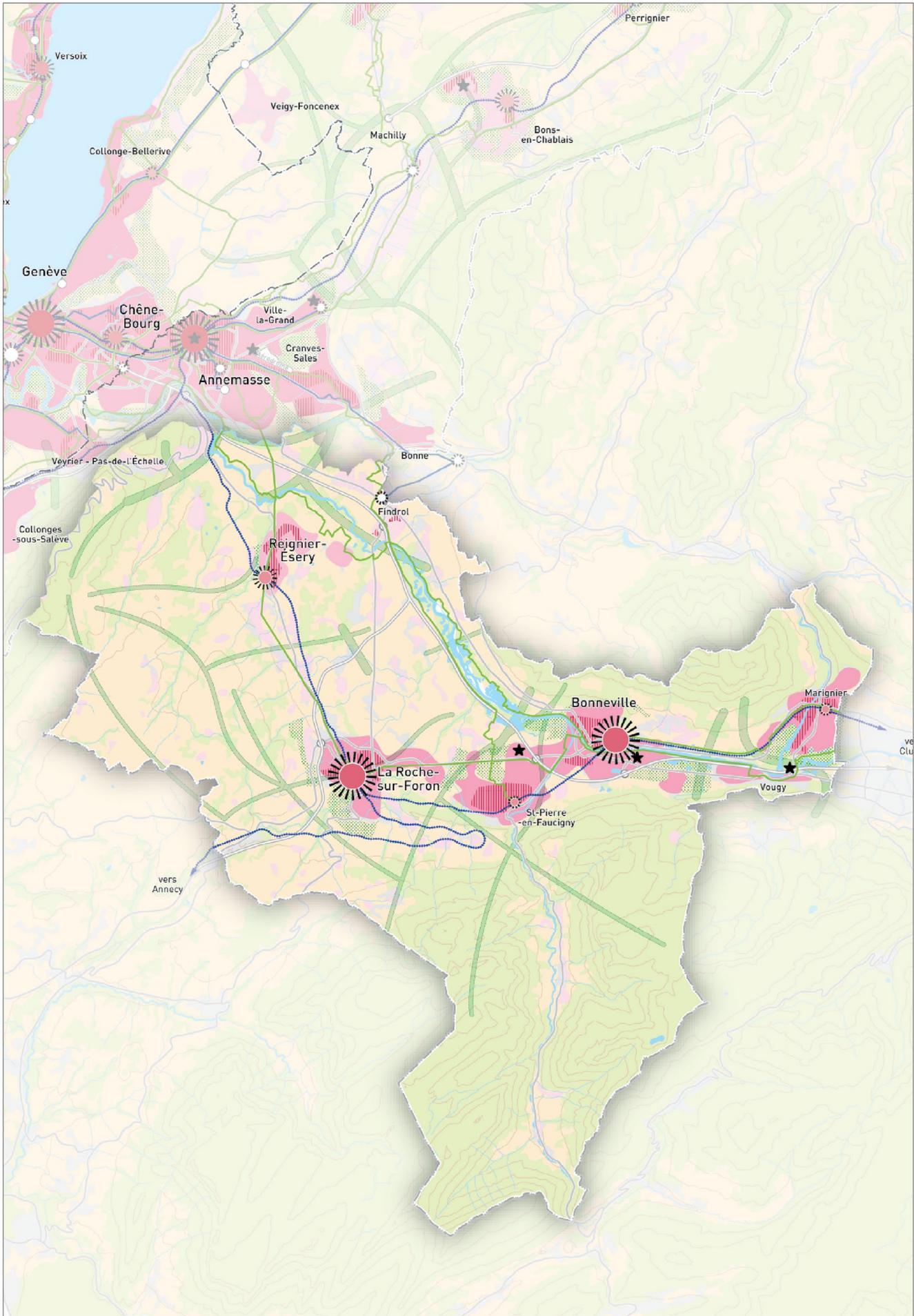


Figure 29: La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Arve - Portes des Alpes
Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Le PACA Arve-Porte des Alpes a été créé à l'occasion du 2^e projet d'agglomération à la faveur d'une extension du périmètre politique du Grand Genève.

Le **PA2**: a notamment permis la réalisation de l'interface multimodale de Bonneville, ainsi que l'aménagement de certains itinéraires cyclables structurants, notamment le long de l'Arve.

Le **PA3**: prévoit l'aménagement des interfaces multimodales des gares de Reignier et de La Roche-sur-Foron, ainsi que des mesures de rabattement en mode doux vers la gare de Bonneville, combinés à la densification urbaine de ces centres.

Le **PA4**: avec l'inauguration du Léman Express en 2019, poursuit la **logique du développement des gares**, notamment l'interface multimodale de Marignier, **et de leurs quartiers** en intégrant l'accessibilité MD et la densification urbaine. Il s'agit également de **structurer un réseau cyclable assurant les liaisons entre les centres du PACA**, pour réduire l'usage de la voiture individuelle.

Le **PA5**: poursuivra les efforts pour renforcer le rôle structurant du réseau ferroviaire et compléter l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants, pour favoriser le report modal.

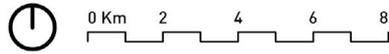


Interface multimodale de la gare de Reignier

6.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Arve - Porte des Alpes Points faibles



URBANISATION

- * besoin de densification

MOBILITE

- ← - - - → déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- || lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau [itinéraire]
- +++++ surcharge TIM
- ||||| conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- ☀️ besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.

ENVIRONNEMENT

- ↔️ discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
[coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.]

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Besoins de densification

- Autour de la Gare de Reignier-Esery et en rattachement du centre-ville
- Dans les quartiers situés au Sud-Ouest de la Gare de La Roche-sur-Foron
- Autour de la Gare Saint-Pierre-en-Faucigny et en rattachement du nouveau centre-ville
- Dans les quartiers de Bénéry, Avenue de Genève, Les Iles, Allobroges à Bonneville
- Autour de la Gare de Marignier

MOBILITÉ

Déficits d'offre TP

- Entre Annemasse et Bonneville, en passant par Bonne

Lacunes d'aménagement MD

- Manque aménagement MD entre Reignier-Esery et Arthaz-Pont-Notre-Dame / Annemasse
- Manque aménagement MD entre Reignier-Esery et Findrol
- Manque aménagement MD entre Reignier-Esery et Pers-Jussy
- Manque aménagement MD entre Reignier-Esery et La Roche-sur-Foron
- Manque aménagement MD entre La Roche-sur-Foron et Saint-Pierre-en-Faucigny
- Manque aménagement MD entre Saint-Pierre-en-Faucigny et Bonneville
- Bonneville: problème de franchissement de l'Arve entre quartier Bénéry et gare
- Manque aménagement MD entre Bonneville et Marignier
- Manque aménagement MD entre Vougy et Marignier et problème de franchissement de l'Arve

Surcharges TIM

- Entrée et sortie de Bonneville
- Entrée et sortie de La-Roche-sur-Foron
- Nœud de Findrol
- Nœud d'Etrembières, en venant de Reignier-Esery

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Nœud d'Etrembières, en venant de Reignier-Esery: route étroite, dangereuse pour vélos
- Autour du nœud de Findrol: besoin rabattement MD

Besoins de rabattement

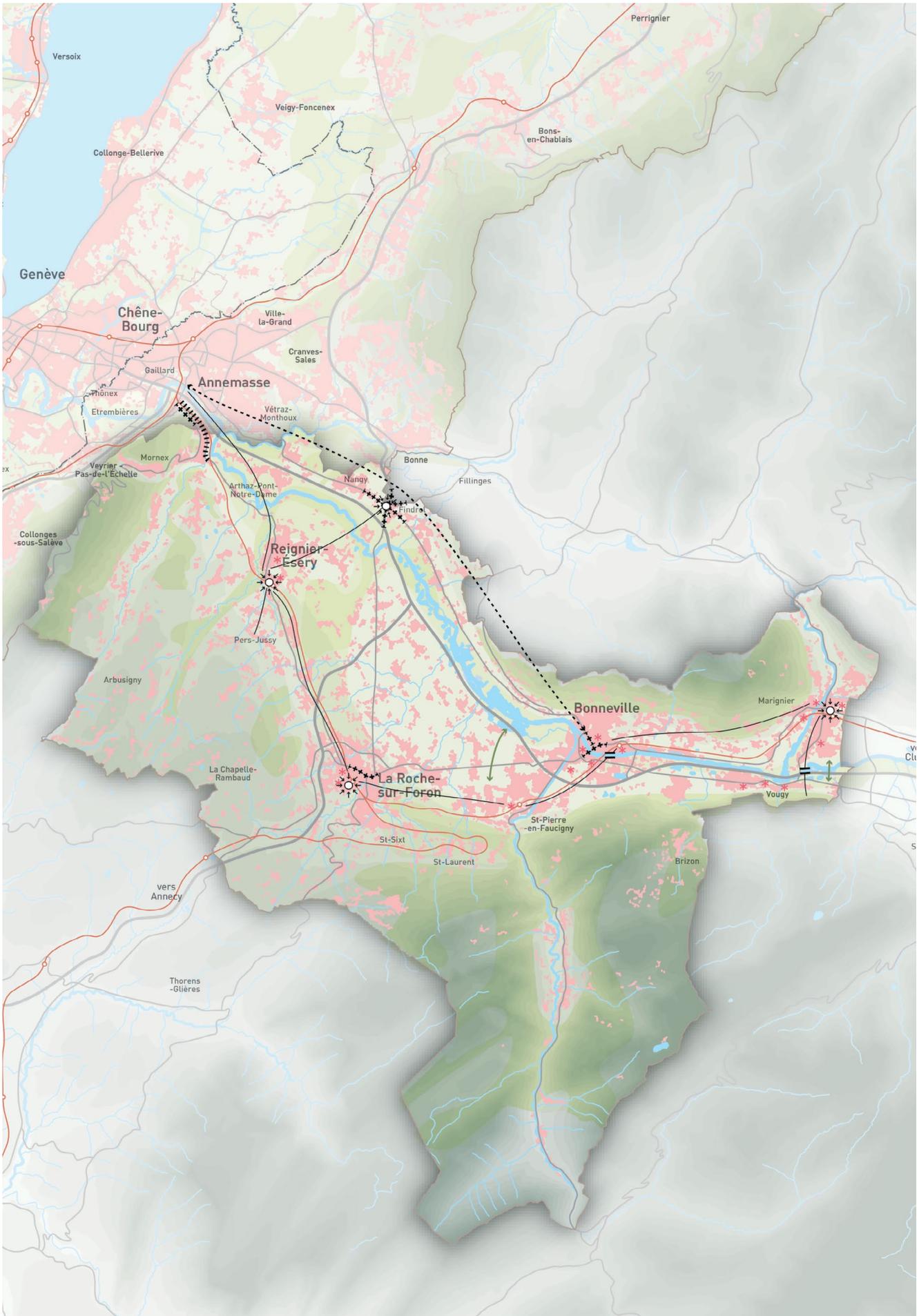
- PEM de Reignier-Esery : manque passage sous-voie
- PEM de La-Roche-sur-Foron : problème de traversée de la voie ferrée
- Gare de Marignier : problème d'accès TP, manque P+R, manque passerelle ou passage sous-voie pour MD

ENVIRONNEMENT

Discontinuités paysagères/biologiques

- Rupture du corridor écologique entre le Môle et le Bargy
- Au nord-ouest de Saint-Pierre-en-Faucigny

Figure 30: Points faibles du PACA Arve - Portes des Alpes
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Maintenir les césures vertes afin de préserver les corridors écologiques et les espaces agricoles

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La forte croissance démographique et la demande de logements exercent une pression sur les surfaces disponibles, notamment sur les espaces naturels et agricoles. • Les grandes infrastructures de transport constituent des coupures importantes pour la mobilité de la faune locale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tâche permanente : poursuivre les efforts en faveur du maintien et de la réhabilitation des corridors écologiques (contrat vert et bleu du PACA Arve-Porte des Alpes, signé en 2016 EP6) : plan d'action pour la préservation et réhabilitation de corridors écologiques).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuités paysagères/biologiques : <ul style="list-style-type: none"> - Corridor écologique entre le Môle et Bargy, au nord-ouest de Saint-Pierre-en-Faucigny 	<div data-bbox="801 987 1487 1055" style="background-color: #ffff00; padding: 5px;">STRATÉGIES PA4</div> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP1, EP2 • Stratégies Urbanisation U1, U2

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA05-1 Optimiser l'offre Léman Express

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La mise en service du Léman Express a constitué une étape très importante pour le PACA, il existe toutefois une disparité des offres dans les 5 gares. 	<ul style="list-style-type: none"> • MT : travailler à la mise à niveau de l'offre ferroviaire dans les 5 gares.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP : <ul style="list-style-type: none"> - Offre ferroviaire encore peu fréquente dans les gares de Saint-Pierre-en-Faucigny et Marignier (2 trains par heure) 	<ul style="list-style-type: none"> • Interface : Aménagement de l'interface multimodale de Marignier (15-29 / A4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Mobilité M1, M3, M5

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06 Renforcer le rôle structurant du Léman Express, densifier les centres desservis

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Poussée par l'attractivité de Genève, l'importante croissance démographique du PACA nécessite une maîtrise du développement urbain. Le Léman Express ouvre des perspectives importantes de coordination urbanisation/transports. • Le ratio emploi/habitants dans le PACA Arve Porte des Alpes était de 0,35 en 2017 ; impliquant une part significative de frontaliers (12% des actifs frontaliers de l'agglomération en 2016). Les activités économiques du PACA, industrie et tourisme permettent de maintenir les emplois et contenir les déplacements, leurs conditions cadres doivent être améliorées. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : densifier au bon endroit, développer des centres urbains mixtes, avec des services aux entreprises et équipements de qualité et une accessibilité TP/MD optimale, notamment aux sites d'activités. • D'importants efforts réalisés dans les PA2 et PA3, se poursuivent dans le cadre du PA4. • MT: engager une réflexion sur la maîtrise du stationnement dans les centres urbains • Tâche permanente : La densification qualitative des pôles d'activités métropolitains identifiés dans les précédents PA se poursuit.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoins de densification – intensification : <ul style="list-style-type: none"> - Quartiers gare de Reignier-Esery, - Quartiers gare La Roche-sur-Foron, - Quartiers gare Saint-Pierre-en-Faucigny, - Quartiers gare Marignier, - Quartiers Bénéry, Av. de Genève, les Iles, Allobroges à Bonneville 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : mesures de développement des quartiers des cinq gares Léman Express
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U5, U6, U8, U9 • Stratégies Mobilité M3, M5, M7, M8

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA09 et BA11-1 Structurer les modes doux pour les déplacements domicile-travail & loisirs et en rabattement sur les gares pour augmenter le report modal

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • L'usage de la voiture individuelle est important dans le PACA. La topographie et les distances entre les centres urbains invitent par contre au développement d'itinéraires cyclables structurants qui présentent aujourd'hui de nombreuses lacunes. • Le fonctionnement des interfaces multimodales n'est pas encore optimal, malgré des efforts déjà engagés. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : compléter l'amélioration du fonctionnement des interfaces et du rabattement MD vers ces interfaces. • CT : améliorer les connexions MD entre les villages et depuis ces villages vers les centres urbains plus directement connectés à Genève grâce au Léman Express. • MT : faciliter l'accès aux différents lieux d'intérêts touristiques (espaces naturels, centres-villes, agro-tourisme, etc.) et lieux de proximité en TP/MD.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD de rabattement vers les gares et de liaison entre : <ul style="list-style-type: none"> - Reignier et Annemasse, - Reignier et Findrol, - Reignier et Pers-Jussy, - Reignier et la Roche, - La Roche et Saint-Pierre-en-Faucigny, - Saint-Pierre-en-Faucigny et Bonneville et franchissement de l'Arve, - Vougy et Marignier • Besoin d'aménagement de l'interface: <ul style="list-style-type: none"> - Marignier 	<ul style="list-style-type: none"> • MD : aménagement de l'interface multimodale à Marignier (15-29 A4) et 6 mesures MD de rabattement sur les gares (paquet MD A).
	STRATÉGIES PA4

6.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve – mise à la ½ heure entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais mise en service en 2026

Modernisation de l'infrastructure ferroviaire sur le couloir d'Annecy – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Annecy, mise en service 2030 (étude préliminaire en cours)

Ces deux mesures suprarégionales auront pour effet d'améliorer la desserte pour quatre gares Léman Express du PACA Arve-Porte des Alpes : La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et Marignier. Cela permettra d'augmenter la compétitivité de ce mode de transport par rapport à l'usage de la voiture individuelle et contribuera ainsi à un meilleur report modal.

MESURES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure 15-29 Aménagement d'une Interface multimodale en Gare de Marignier

Avec cette mesure, l'ensemble des gares du PACA Arve-Porte des Alpes seront dotées d'une interface multimodale, venant ainsi conforter le rôle structurant du Léman Express dans l'organisation du territoire et des déplacements.

Horizon A4

Mesure 36-1-21 Aménagement d'un axe TCSP en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL

Cette mesure permettra d'améliorer la liaison TP entre Bonneville et Annemasse en passant par Bonne, et ainsi renforcer l'offre TP sur le territoire du PACA tout en améliorant les connexions entre centres de l'agglomération.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

Une seule opération stratégique pour ce PACA, mais constituée des cinq gares Léman Express : c'est en effet l'ensemble des valorisations des gares qui constitue une opération stratégique d'échelle d'agglomération. L'entier du secteur offrira, par étapes, des équipements et des services pour ses interfaces, des réseaux de mobilité douce de rabattement, des nouveaux quartiers autour des gares, un développement d'ensemble coordonné. Chaque gare participe à la valorisation du Léman Express et à l'augmentation du report modal vers les transports collectifs et modes doux.

OPÉRATION STRATÉGIQUE : CINQ INTERFACES MULTIMODALES, GARES LÉMAN EXPRESS

La vallée de l'Arve est desservie par 5 gares Léman Express, cet ensemble permet un développement coordonné optimal urbanisation/transports pour tout le PACA. Le niveau de desserte est par contre différencié (bonne desserte pour Reignier, La Roche et Bonneville; desserte insuffisante pour Saint-Pierre et Marignier): un objectif à court et moyen terme est d'augmenter le niveau de l'offre transport public pour les gares moins bien desservies.

Les thématiques d'aménagement sont identiques: équipement des interfaces, densification des quartiers riverains, rabattement TP/MD sur les gares et lien MD entre les centres. Les interfaces Bonneville, Reignier, La-Roche-sur-Foron ont fait l'objet de mesures dans le PA2 et le PA3, le PA4 complète avec des aménagements pour Marignier et propose de nombreuses mesures MD.

Gare de Reignier

La commune de Reignier-Esery subit une forte croissance avec un potentiel de densification significatif et un enjeu fort à limiter l'étalement urbain dans les villages environnants. La ville joue également un rôle de centre local à l'échelle de son bassin de vie, avec la présence d'équipements, d'activités et de services; la gare de Reignier peut capter les déplacements des espaces alentours et les reporter sur les TP. L'interface multimodale de Reignier (6621.3.027 / 15-1 A3) a été mise en service en 2019. Plusieurs projets d'aménagement sont prévus à l'articulation entre la gare et le centre-bourg (mesure UD6-05 Reignier-Esery, quartier gare et centre-bourg).

Dans le cadre du PA4, il s'agit de réaliser les aménagements des principaux itinéraires MD dans un rayon de 3km autour de l'interface multimodale (mesure 15-31 A4).

Gares de La Roche-sur-Foron et Bonneville

Ces deux villes constituent ensemble l'agglomération régionale «La Roche – Bonneville», partie intégrante de la multipolarité de l'agglomération, avec une concentration importante d'emplois, d'équipements et de services.

L'interface multimodale de la gare de Bonneville a été mise en service en 2016 (mesure PA2 15-25 Hors FI) et les travaux préalables à la réalisation de l'interface multimodale de la Roche-sur-Foron (6621.3.028 / 15-11 A3) ont débuté en 2017.

Les projets d'aménagement du centre de Bonneville (mesure UD6-01: Bonneville - centre élargi), comprenant notamment le quartier de la gare, comportent une offre en logements diversifiée, des espaces publics de qualité et des services de proximité (commerces, espaces de loisirs, nature en ville). Pour La Roche, la densification qualitative de plusieurs sites stratégiques servira de connexion entre la gare et le centre-ville (mesure UD6-02: La-Roche-sur-Foron «centre-ville de demain»).

Dans le cadre du PA4, il s'agit d'aménager:

- Un itinéraire MD depuis Saint-Pierre (mesure 15-27 A4) et depuis Vougy (mesure 15-26 A4) en rabattement sur la gare de Bonneville.
- Un itinéraire MD entre La Roche et Saint-Pierre en Faucigny en passant par Amancy. Ce tronçon fait partie de l'itinéraire cyclable 27 du schéma cyclable d'agglomération (mesure 15-28 A4).

Gares de Saint-Pierre-en-Faucigny et Marignier

Ces deux gares sont dotées d'une desserte peu performante en train mais d'un fort potentiel foncier, il existe à ce stade un risque de report sur la voiture si ce potentiel se réalise.

Saint-Pierre en Faucigny est située entre Bonneville et La Roche-sur-Foron, elle participe à la desserte de l'agglomération régionale et à ce titre doit améliorer son niveau d'offre.

Pour les deux centres, des projets autour de la gare et de la mairie permettront de créer des nouveaux lieux de vie mixtes et denses à Saint Pierre en Faucigny (la mesure UD6-03 vise le label «EcoQuartier») et Marignier (mesure UD6-04).

Dans le cadre du PA4, il s'agit d'aménager:

- L'interface multimodale de Marignier (mesure 15-29 A4) avec l'amélioration de l'accès pour les transports collectifs, de l'offre en stationnement aux abords de la gare pour faciliter le rabattement TIM et MD, de la desserte MD entre les quartiers situés de part et d'autre de la gare via une passerelle piétons/cycles connectée avec la véloroute Léman Mont-Blanc.
- Des itinéraires MD reliant Saint-Pierre-en-Faucigny aux deux centres voisins: La Roche (mesure 15-28 A4) et Bonneville (mesure 15-27 A4), permettant la connexion des quartiers traversés avec les gares.
- Un itinéraire MD entre Vougy et Marignier (mesure 15-30 A4).

REIGNIER-ESERY

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
paquet MD A4	15-31	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Reignier-Esery	CCAS
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD6-05	Reignier-Esery - quartier gare et centre-bourg	

LA ROCHE-SUR-FORON

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
paquet MD A4	15-28	Aménagement modes doux de l'itinéraire cyclable 27 du schéma cyclable d'agglomération : section La Roche - Amancy - St Pierre en Faucigny	CCPR
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD6-02	La-Roche-sur-Foron "centre-ville de demain"	

SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
paquet MD A4	15-28	Aménagement modes doux de l'itinéraire cyclable 27 du schéma cyclable d'agglomération : section La Roche - Amancy - St Pierre en Faucigny	CCPR
paquet MD A4	15-27	Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny: section Bonneville Sud	CCFG
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD6-03	Saint-Pierre-en-Faucigny	

BONNEVILLE

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
paquet MD A4	15-27	Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny: section Bonneville Sud	CCFG
paquet MD A4	15-26	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bonneville (section Vougy-Bonneville)	CCFG
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD6-01	Bonneville - centre élargi	

MARIGNIER

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	15-29	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	Marignier
paquet MD A4	15-30	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Marignier	CCFG
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD6-04	Marignier	

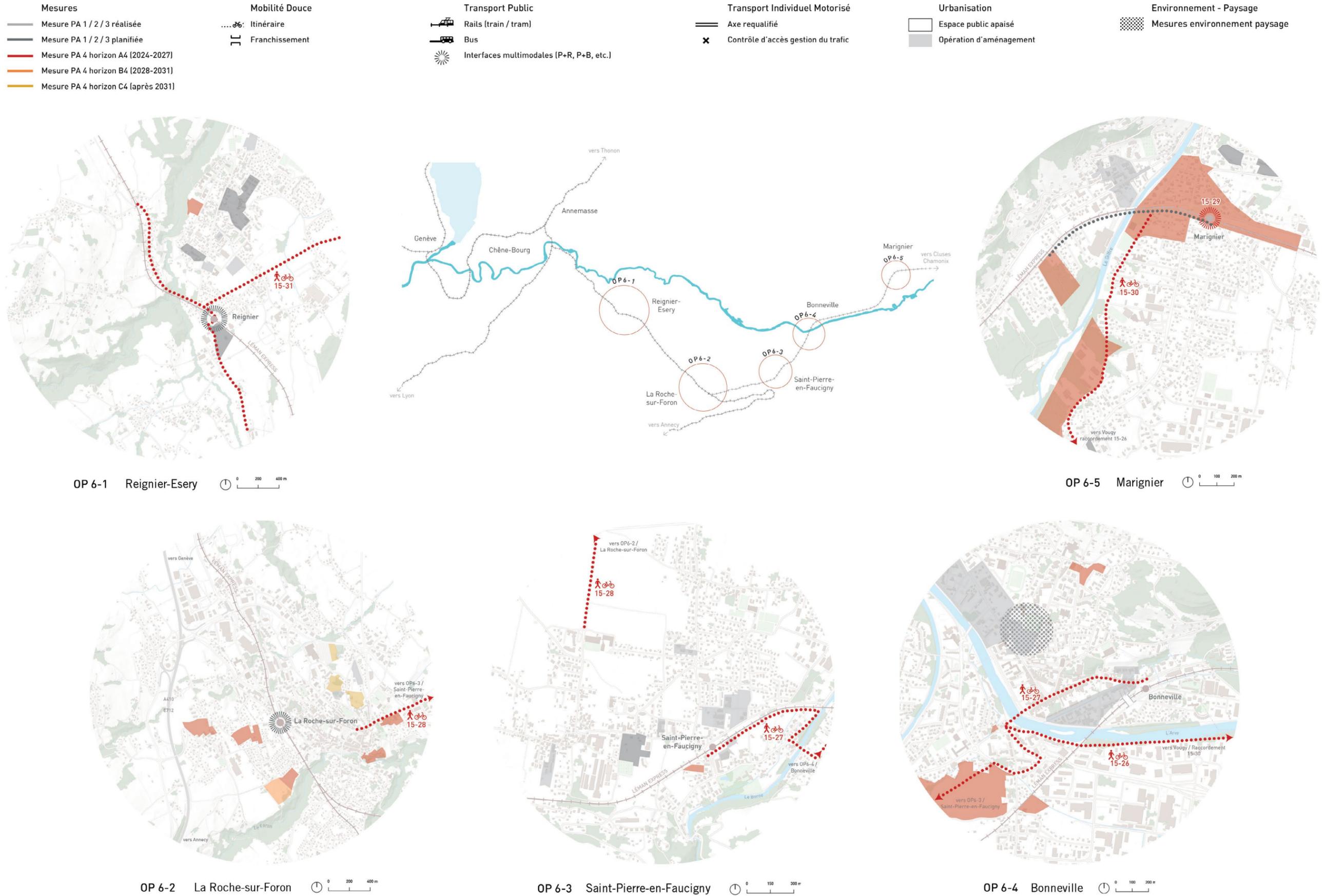


Figure 31: Opération stratégique cinq interfaces multimodales, gares Léman Express
Grand Genève 2021

7 PACA Chablais

7.1 Le PACA Chablais dans le Grand Genève

UN ESPACE DE VIE PRIVILÉGIÉ ENTRE LAC ET MONTAGNE

Les qualités paysagères, notamment un littoral avec des espaces encore non colonisés, un réseau de centres équilibré dont les limites d'expansion sont contenues et des espaces ouverts préservés, font du PACA un lieu de vie « moins urbain », de destination pour le tourisme et les loisirs. Un bémol cependant, une forte présence de la voiture individuelle et des flux de déplacements motorisés en direction de l'agglomération centrale qui perturbent la vie quotidienne de nombreux sites entre Thonon et Genève.

PRÉSENTATION

Bordé à l'ouest et au nord par les rives du Léman, à l'est par les Voirons ainsi que les premiers contreforts du massif du Chablais, le PACA s'étend au sud jusqu'à la frange du corridor Genève - Annemasse.

Il est structuré par deux axes de mobilité majeurs : d'une part la route de Thonon / RD1005 entre Genève et Thonon, desservant de nombreuses localités (Collonge-Bellerive, Corsier, Veigy, Douvaine, Massongy, Sciez) et d'autre part la branche du Léman Express Annemasse - Thonon via les gares de Machilly (PACA Genève - Annemasse - Salève), Bons-en-Chablais et Perrignier.

Des grands espaces ouverts, composés principalement de grandes zones boisées, de surfaces agricoles et de cours d'eau (Dranse, Redon, Foron, Seymaz, etc.) constituent un maillage vert-bleu de premier plan notamment pour la biodiversité. L'espace du littoral lacustre (secteur de la "Presqu'île"), constitué d'un maillage de villages aux qualités paysagères majeures, connaît une certaine croissance urbaine et reste excentré par rapport aux deux axes de mobilité majeurs précédemment cités.

Une structure urbaine très éclatée caractérise l'espace transfrontalier du PACA, intégrant des typologies variées : l'agglomération régionale (Thonon-les-Bains), les centres locaux jouant le rôle de cœur de bassins de vie (Collonge-Bellerive, Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais) et de nombreux villages dont certains disposent d'un caractère patrimonial important (Hermance, Meinier, Jussy, Choulex, Corsier, Massongy, Perrignier, Yvoire, Excenevex, Ballaison, Nernier, etc.). L'agglomération régionale de Thonon-les-Bains entretient des liens transfrontaliers forts au-delà du Grand Genève avec Lausanne dans le canton de Vaud au travers de liaisons lacustres, avec le Chablais vaudois et valaisan et avec l'arrière-pays montagnoux du Chablais français.



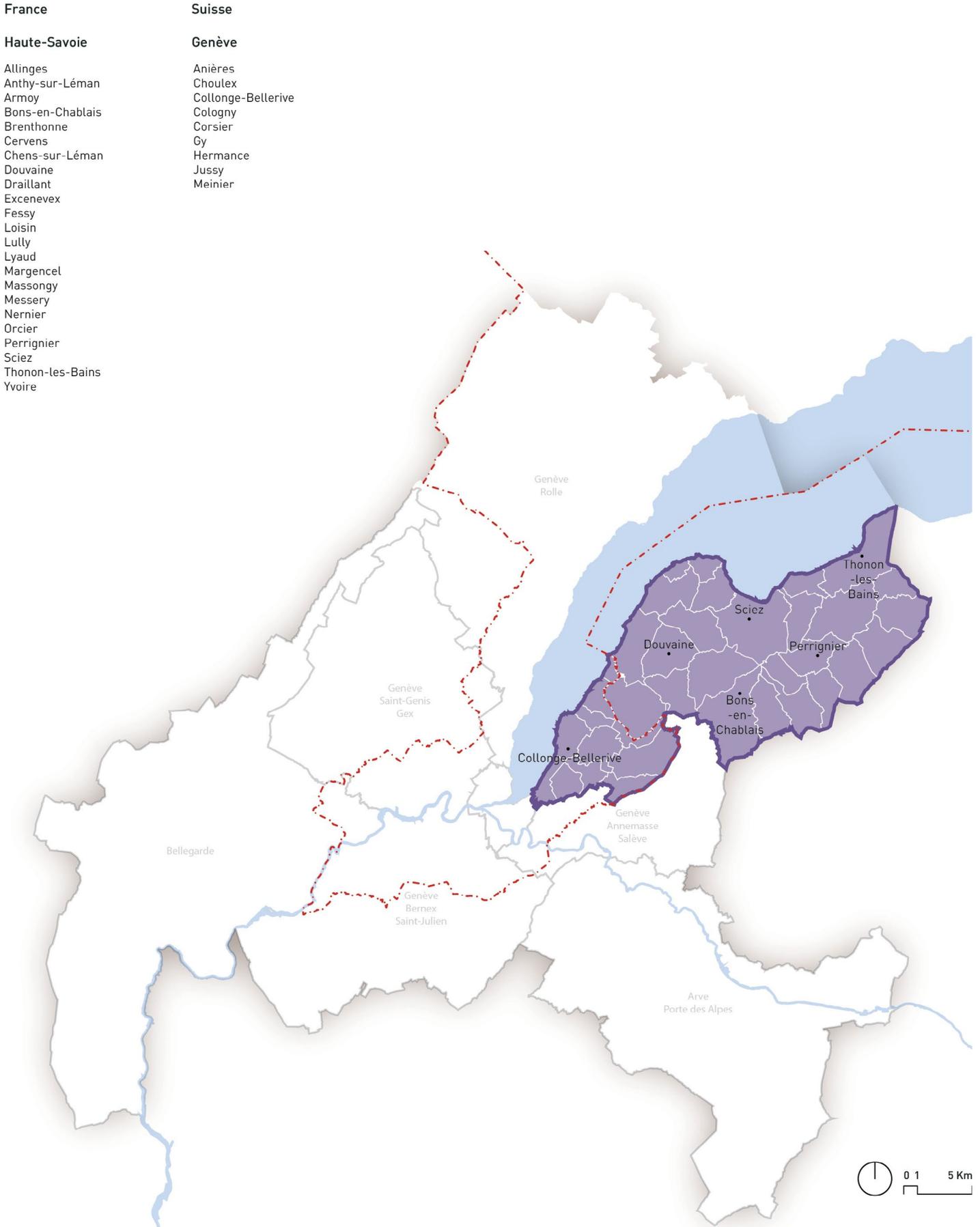


Figure 32 : Périmètre et localisation du PACA Chablais
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	CHABLAIS			TOTAL GRAND GENÈVE		
	France	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	25	11	36	17%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	87 305	27 433	11 4738	11%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.13%	1.30%	1.17%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	26 202	9 171	35 373	7%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.30	0.33	0.31	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	13 045.0	0.0	13 045.0	16%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	2.61%	/	2.61%	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	23 912.9	5 242.4	29 155.3	15%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	4 908.0	1 358.6	6 266.6	19%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	21%	26%	21%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.55%	0.25%	0.48%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.14%	0.06%	0.12%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	45 925	11 111	57 036	12%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	673	620	657	/	642	/

Tableau 13: Chiffres clés du PACA Chablais (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Croissance démographique modérée de 1,17% annuels entre 2012 et 2017, davantage soutenue dans la partie genevoise que dans la partie française.
- Développement urbain concentré à l'intérieur du tissu bâti existant avec une croissance annuelle de la surface bâtie de 0,12 (0,14 pour la partie française et 0,06 pour la partie genevoise).
- Ratio emplois/habitants peu élevé (0,31) et homogène entre la partie française et la partie genevoise, à contrario de la majorité des autres PACA où il existe un fort différentiel entre Genève qui concentre un nombre important d'emplois et la partie française beaucoup plus résidentielle.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Dynamisme économique et touristique côté français. • Centre régional majeur de Thonon-les-Bains. • Diversité patrimoniale et architecturale. • 3 gares Léman Express : Thonon-les-Bains, Bons-en-Chablais, Perrignier (+ Machilly à proximité). • Connexion au réseau lacustre CGN. • Présence de grands espaces ouverts naturels, agricoles et nombreux cours d'eau, entre lac et Alpes. • Grande qualité paysagère avec le Léman, les Voirons et les espaces agricoles et forestiers de la plaine. 	<ul style="list-style-type: none"> • Distances relativement importantes entre les centres urbains qui engendrent des besoins de structuration/désenclavement territorial. • Relative faiblesse de la densification des centres bien desservis par les TP • Zones peu denses (notamment Presqu'île) difficile à desservir efficacement par les TP. • Fort trafic TIM à travers les centres urbains, et axes Thonon/Genève à caractère très routier. • Manque de rabattement MD sur les gares Léman Express et réseau MD lacunaire. • Accès publics au lac limités.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel d'accueil de la croissance démographique autour des axes TP structurants (Léman Express et BHNS Genève Sciez). • Report d'une part de trafic de transit à travers les localités sur la future autoroute du Chablais (mesure suprarégionale). • Desserte des TP structurants favorable au développement d'une économie à forte valeur ajoutée dans les centres urbains de Thonon, Perrignier, Bons-en-Chablais, Douvaine. • Potentiel de report modal sur l'axe BHNS (RD 1005) et renforcement de la desserte Léman Express, des interfaces et des rabattements TP/MD. • Prise de compétence par Thonon agglomération de la gestion des transports publics et mise en place d'un nouveau réseau plus performant notamment pour desservir les gares Léman express • Potentiel de report modal vers les MD avec l'aménagement sécurisé du réseau cyclable, notamment l'axe structurant ViaRhôna Sud Léman. • Renforcement de l'offre CGN lacustre. • Démarche "mobilité pendulaire Chablais" autour d'une feuille de route transfrontalière sur la maîtrise du TIM aux petites douanes. • Rôle proactif de Thonon Agglo et application d'outils réglementaires pour limiter le mitage et renforcer le maillage TP et MD du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Future autoroute du Chablais (mesure suprarégionale) : concurrence avec la desserte Léman Express, augmentation de la pression urbaine et foncière par l'accessibilité TIM, risque de fragmentation paysagère et écologique. • Poursuite du développement urbain dans les villages mal desservis par les TP. • Développement du trafic de transit sur les routes secondaires et impacts sur la qualité de vie dans les villages traversés. • Difficultés à tenir le rythme des investissements publics face à une urbanisation trop rapide.

Tableau 14: Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Environ 35 kilomètres séparent le centre régional de Thonon-les-Bains du cœur d'agglomération, incluant un réseau centres locaux (Collonges-Bellerive, Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais). Cette situation induit d'importants flux de transit, essentiellement routiers qui ont un impact important sur la qualité de vie des espaces urbains traversés. Il s'agit donc de développer les modes alternatifs à la voiture dans un contexte géographique périurbain et transfrontalier en s'appuyant prioritairement sur les axes TP structurants. Il s'agit également de poursuivre la densification des centres les mieux desservis, prioritairement dans les espaces à proximité des gares du Léman Express qui disposent de potentiels, mais aussi dans une moindre mesure autour de la ligne de BHNS Genève-Sciez. Par contre, le PACA doit modérer les capacités de développement, y compris en densification, dans les villages mal desservis en TP.

Les principaux enjeux en matière de mobilité sont d'améliorer la gestion du trafic de transit et de favoriser le report modal. Si la future autoroute du Chablais permettra de canaliser une partie des flux de transit routier inter-régionaux et de pacifier les traversées des localités de l'axe BHNS (RD1005) et le RD 903, elle comporte aussi des risques importants du fait d'un manque de mesures d'accompagnement, par exemple en induisant une diffusion du trafic à travers les petites douanes du secteur de Jussy, Meinier, Présinge, etc. C'est pourquoi un groupe de travail transfrontalier "mobilité pendulaire Chablais" a été constitué pour rechercher des solutions à court et moyen termes dans le cadre d'une feuille de route afin d'accompagner ces importants enjeux pour le PACA.

Globalement le PACA vise à donner la priorité aux mesures favorisant le report modal des TIM vers les TP et les MD en favorisant notamment l'accessibilité multimodale à des interfaces fonctionnelles et efficaces sur les axes du BHNS et du Léman Express.

Enfin, le PACA est aussi un territoire touristique et de loisirs avec notamment des sites tels que Yvoire, Thonon (et Evian qui ne fait pas partie du PACA mais est un attracteur important) et d'autres localités qui s'inscrivent dans une qualité paysagère reconnue et la beauté du littoral lacustre.

Les enjeux pour le PACA sont :

- Renforcer la coordination entre le développement urbain et les infrastructures de mobilité et poursuivre l'effort de densification des centres les mieux desservis (prioritairement dans les espaces situés à proximité des gares du Léman Express) ;
- Pacifier les traversées de localités et valoriser les espaces publics pour réduire les nuisances ;
- Développer fortement les itinéraires de MD entre les centres, notamment en directions des gares et arrêts du BHNS ;
- Consolider la structuration du PACA autour d'un report modal vers les TP et MD tout en gérant et accompagnant les impacts des mesures suprarégionales ;
- Préserver ses atouts paysagers pour une attractivité touristique maîtrisée.

7.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, la pression qui s'exerce sur les espaces agricoles et naturels a diminué. Les atouts naturels et paysagers de ce secteur sont protégés et valorisés : grands espaces ouverts (plaine de la Seymaz, Presqu'île, pied des Voirons, etc.), réseau hydrographique (Dranse, Foron, Seymaz, Redon, etc.). La mise en réseau des trames naturelles structure et qualifie l'urbanisation de cette partie **de la métropole verte**.

Le Léman Express Annemasse – Thonon avec les gares de Thonon, Perrignier, Bons-en-Chablais, Machilly (PACA Genève - Annemasse- Salève) ainsi que le BHNS Genève – Sciez structurent de manière optimale la desserte TP du PACA. Le BHNS traverse Sciez, Douvaine, Corsier, Vérenaz à une fréquence élevée. Les bourgs et villages, notamment de la Presqu'île, sont connectés au BHNS et aux gares Léman Express avec des navettes TP et des itinéraires MD de rabattement. Sur la rive opposée, Nyon et Lausanne sont accessibles par navettes lacustres à une fréquence élevée. Le développement des transports publics et l'allègement des flux de voitures individuelles conséquent au remaniement du système routier permet un renouvellement urbain de qualité des centres (densité, mixité, équipements, services, espaces publics et mobilités douces).

Le centre régional de Thonon-les-Bains joue pleinement son rôle de relai métropolitain dans **la multipolarité** du Grand Genève et au-delà. Les emplois, services et équipements rayonnants à l'échelle de son vaste bassin de vie en font un **cadre urbain compact de qualité**. Sa vocation touristique de proximité est pleinement valorisée, notamment par son excellente accessibilité en transports publics (Léman Express, navettes lacustres CGN, etc.). Le cœur urbain de Bons-en-Chablais ainsi que ses espaces publics se sont étendus jusqu'au nouveau quartier de la gare faisant passer ce centre du statut de bourg à celui d'une petite ville disposant de toutes les aménités liées à cette nouvelle situation (emplois, commerces, équipements publics, services de proximité).

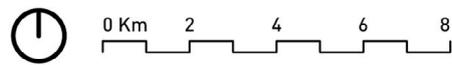
Perrignier a renforcé son rôle de rabattement, profitant de la bonne desserte Léman Express. Elle bénéficie d'une interface multimodale à vocation multiple : parking d'échange, stationnements vélos, gare routière, services aux voyageurs, commerces de proximité, etc. Une liaison MD relie la gare au village de Perrignier à 1km ainsi qu'à la zone d'activités adjacente. L'arrivée de l'autoroute du Chablais à proximité permet d'interconnecter le réseau routier suprarégional avec le Léman Express.

Enfin, un vaste réseau de mobilité douce offre un maillage **de proximité** et à l'échelle du PACA, afin de relier les différents centres via les axes routiers principaux mais également le long du lac entre Colonges et Thonon via la Presqu'île. La ViaRhôna Sud Léman, itinéraire international modes doux, traverse le PACA. Elle représente une opportunité supplémentaire qui permet le développement de la mobilité alternative touristique pour la découverte du PACA.

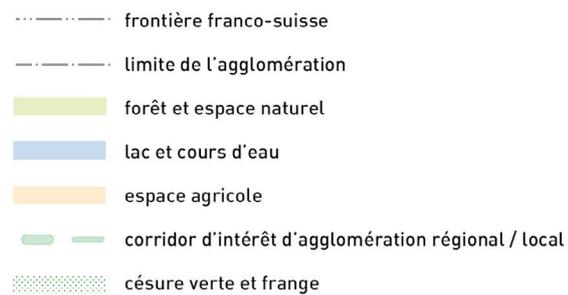


Mesure 6621.3.147 - 37-13 Passerelle de la gare (Thonon-les-Bains)

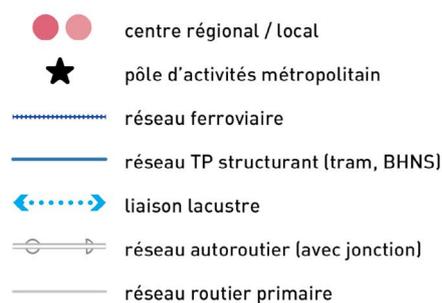
PACA Chablais Vision



UNE MÉTROPOLE VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

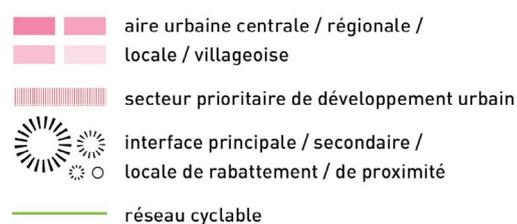
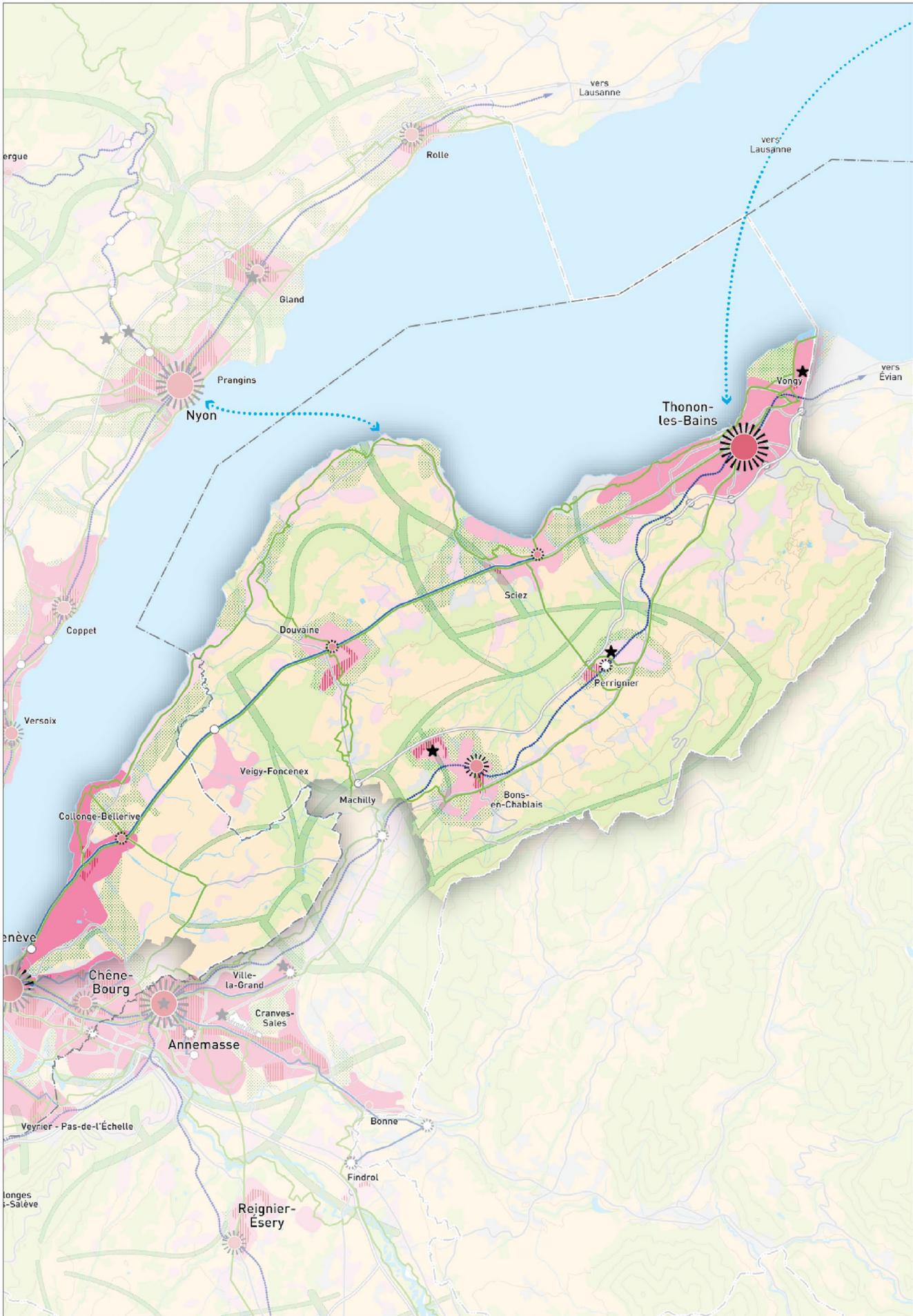


Figure 33: La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Chablais

Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Le PA4 consolide les stratégies déployées dans les projets d'agglomérations précédents et conforte les choix opérés sur les sites de développement prioritaires localisés dans le centre régional depuis 2007 :

Les **PA1, PA2, PA3** ont concentré leurs mesures sur :

- Les alentours des gares du Léman Express : avec la création d'interfaces multimodales fonctionnelles et de parkings d'échange, l'amélioration des rabattements TP, l'amélioration de l'accessibilité pour les TP et la MD, la densification de l'urbanisation à proximité des gares ferroviaires ;
- L'axe routier Thonon - Genève (RD1005) pour améliorer la qualité de la desserte TP : aménagements permettant d'améliorer la progression des TP, mise en place d'un BHNS, amélioration de l'offre en P+R autour du BHNS, pacification des traversées urbaines et qualité des espaces publics, poursuite de la densification des centres locaux le long de l'axe.

Le **PA4** : propose une seule nouvelle mesure pour **compléter la valorisation du Léman Express à la gare de Thonon**. En effet l'enjeu prioritaire consiste à **réaliser les mesures** inscrites dans les précédentes générations du projet d'agglomération ainsi qu'à **conduire la structuration de ce PACA autour des axes TP structurants et du maillage MD** ce qui mobilise fortement les collectivités.

Le **PA5** : permettra d'intégrer des mesures suite à la réorganisation du réseau TP de Thonon Agglo, de développer des mesures permettant de créer des itinéraires MD structurants et continus et de préciser la vision d'avenir du PACA en fonction de l'évolution des mesures suprarégionales (programme de mesures en pour la gestion volontariste du TIM, intégration de mesures d'accompagnement).



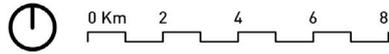
Marais de Chilly (Douvaine) - Sentier de découverte

© Art Terre

7.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Chablais Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau [itinéraire]
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- frontière franco-suisse
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Corsier route de Thonon
- Zone commerciale Anthy
- Bons en Chablais
- Perrignier gare
- Machilly gare
- Douvaine
- Sciez

Besoins de densification / intensification

- Thonon-sud gare
- Douvaine
- Sciez
- Corsier
- Collonges/Vesenzaz/Pallanterie
- Bons-en-Chablais

Manques de coordination urbanisation-transport

- Colline de Ballaisson
- Collines du Léman
- Presqu'île du Léman
- Couronne périphérique Thonon
- Douvaine
- Bons-en-Chablais

MOBILITÉ

Déficits offre TP

- Liaisons lacustres Yvoire-Nyon / Thonon-Lausanne
- Connexion Veigy-village

Lacunes d'aménagement MD

- Tronçons viaRhôna sud Léman
- Liaison douane de Veigy - Thonon (RD1005)
- Liaison Thonon - Bons-en-Chablais - Machilly - Juvigny/St-Cergues
- Liaison Perrignier village - Perrignier-gare - Sciez
- Liaison Douvaine - gare de Machilly
- Liaison Collonge-Bellerive - Anières

Surcharges TIM

- Traversée Jussy
- Traversée Douvaine
- Traversée Massongy
- Traversée Sciez/Bonnatrait
- Traversée Bons-en-Chablais
- Thonon gare (passage à niveau)
- Traversée Hermance

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Traversée Jussy
- Traversée Douvaine
- Traversée Massongy
- Traversée Sciez/Bonnatrait
- Traversée Bons-en-Chablais
- Thonon gare (passage à niveau)
- Traversée Hermance

Besoins de rabattement

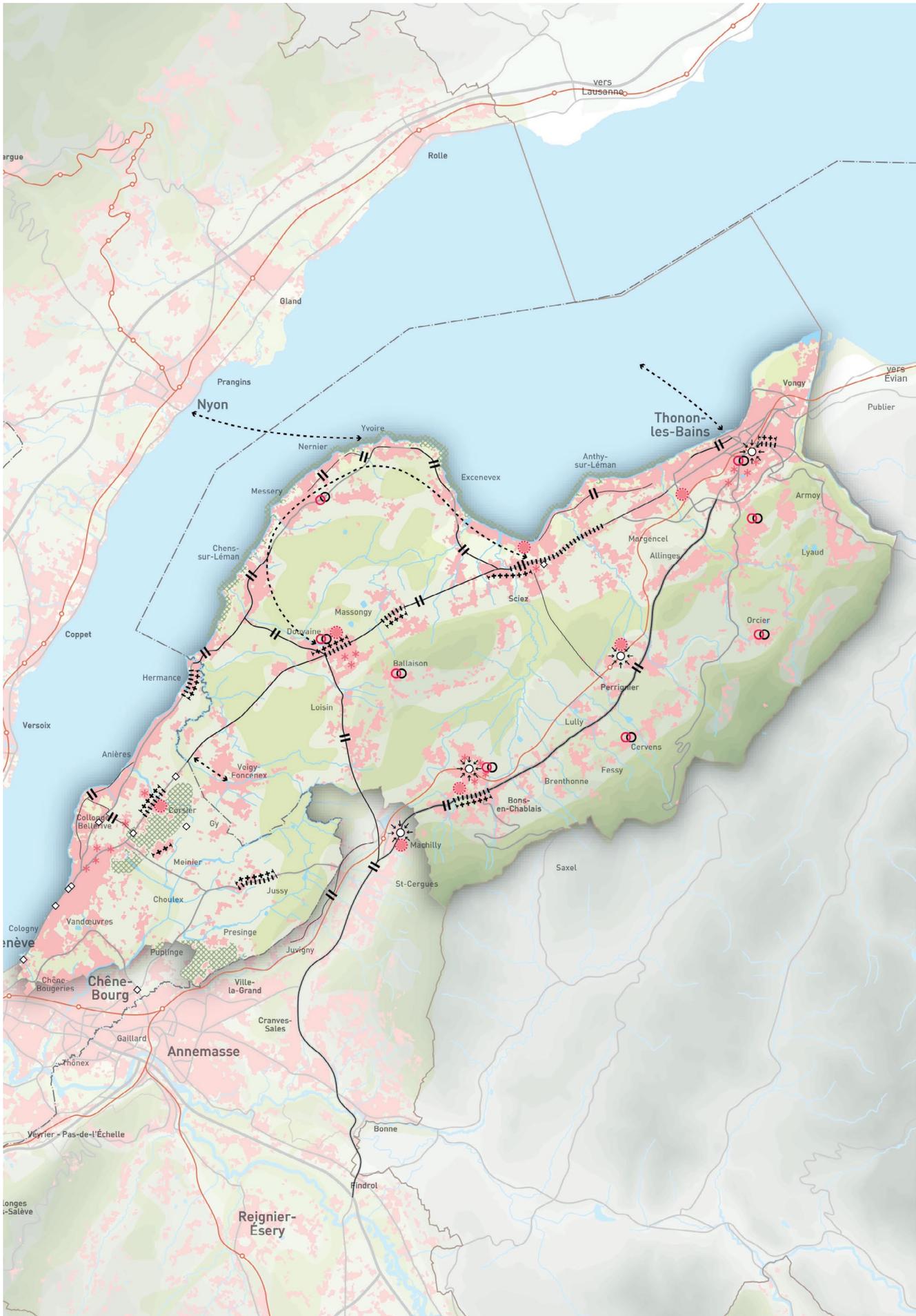
- Interface Bons-en-Chablais
- Interface Perrignier
- Interface Thonon
- Interface Machilly

ENVIRONNEMENT

Frottements

- Littoral
- Pallanterie
- Puplinge

Figure 34: Points faibles du PACA Chablais
Grand Genève 2021



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Valoriser la qualité paysagère comme vecteur d'identité et d'attractivité

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Le PACA bénéficie, d'une identité affirmée, de paysages variés, de la présence d'un riche patrimoine historique, d'espaces ouverts globalement bien préservés et un grand potentiel de valorisation de la fonction tourisme/loisirs/agréments de proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT: réduire autant que possible les impacts environnementaux de l'autoroute du Chablais (mesure suprarégionale). • Tâche permanente : Consolider les corridors biologiques. • Renforcer et organiser l'accessibilité aux rives du lac pour les habitants.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Discontinuité paysagères/biologiques et frottements : <ul style="list-style-type: none"> - Construction de l'autoroute du Chablais - Littoral - Pallanterie - Puplinge 	
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage : EP1, EP5, EP6

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

- BA05 réduire le déséquilibre population/emplois BA06 Renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains

BA06-1 Connecter entre eux les centres urbains du PACA et se connecter avec la rive opposée du lac

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Les TP doivent être renforcés, notamment en direction de la rive du lac opposée, le potentiel touristique et de loisirs du PACA requiert une accessibilité TP aux centres et sites d'intérêt efficace et structurée. • Le projet d'autoroute du Chablais (mesure suprarégionale) va modifier le système de déplacements du PACA, dès lors il s'agit de garantir la baisse des flux de transit sur les axes routiers urbains et villageois. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Favoriser le report modal vers les transports publics en développant l'offre et un maillage des lignes secondaires, en interconnexion avec le Léman Express et le BHNS (notamment mise en place d'un nouveau réseau TP sur la partie française). • CT : Définir une feuille de route pour maîtriser le trafic TIM aux petites douances dans le cadre de la démarche transfrontalière "mobilité pendulaire Chablais" en accompagnement des mesures suprarégionales. • MT : Développer l'offre lacustre. • MT : Prévoir une coordination des modes de transports liée à la fonction loisirs/tourisme.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Déficit offre TP : <ul style="list-style-type: none"> - Traversées lacustres Yvoire - Nyon et Thonon - Lausanne - Connexion Veigy-villag - Liaison Douvaine - gare de Machilly - Liaison Sciez - gare de Perrignier • Conflit d'usage TIM/TP/MD : <ul style="list-style-type: none"> - Traversée de Corsier, Douvaine, Massongy, Sciez-Bonnatrait, Bons-en-Chablais, Perrignier • Surcharges TIM : <ul style="list-style-type: none"> - Traversées de Jussy, Meinier, Douvaine, Massongy, Hermance, Sciez-Bonnatrait, Bons-en-Chablais, Thonon-gare 	<ul style="list-style-type: none"> • TP : Les liaisons Douvaine - gare de Machilly, Sciez - gare de Perrignier entre-autres sont mises en place entre 2021 et 2022 suite à la prise de compétence mobilité de Thonon Agglo.
	STRATÉGIES PA4

MÉTROPOLE COMPACTE

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA08-1 Densifier les centres bien desservis et requalifier les espaces publics dans les traversées urbaines

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La croissance urbaine à l'échelle du PACA se répartit de manière relativement homogène entre centres urbaines et villageoises, mais pas toujours dans les centres les mieux desservis par les TP. • Un important trafic de transit pendulaire traverse les centres situés entre Thonon et le cœur d'agglomération formant d'importantes congestions, notamment à proximité des frontières et péjorant la qualité de vie des habitants. C'est notamment le cas à Bons-en-Chablais, Sciez, Douvaine et à Corsier mais également dans de plus petites localités. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Pacifier et requalifier les espaces publics dans les centres urbains existants (Thonon, Sciez/Bonnatrait, Massongy, Douvaine, Bons-en-Chablais, etc.) en lien avec le BHNS notamment. • MT : Poursuivre la densification des centres urbains structurants et bien desservis par les TP, en priorité autour des gares du Léman Express et du BHNS : Thonon, Bons-en-Chablais, Douvaine, Sciez, Veigy, Corsier, Vesenz/la Pallanterie. • MT : Mieux coordonner le développement urbain et les dessertes TP dans les centres périurbains autour de Thonon ainsi que de la Presqu'île.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de densification – intensification : <ul style="list-style-type: none"> - Thonon-sud gare, - Douvaine, - Corsier, - Collonges – Vesenz – Pallanterie, - Bons-en-Chablais • Manque de qualité des espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> - Corsier routes de Thonon, - Zone commerciale Anthy, - Bons-en-Chablais, - Perrignier gare, - Machilly gare • Manque de coordination urbanisation – transports : <ul style="list-style-type: none"> - Colline de Ballaison - Collines du Léman - Presqu'île du Léman 	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanisation : La Ville de Thonon réaménage la place des Arts et la place de la gare dans le cadre de la mesure d'urbanisation qui prévoit le développement de nouveaux quartiers urbains sur les emprises ferroviaires délaissées (UD7-01). • Mobilité : L'amélioration de la desserte et de l'accès TP/MD au secteur de la gare est prévue pour faciliter l'accès à l'interface multimodale (mesure 37-12 A4).
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie Environnement-Paysage : EP4 • Stratégies Urbanisation : U2, U3, U9 • Stratégies Mobilité : M3, M5, M6, M10

MÉTROPOLE DE PROXIMITÉS

- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA09-1 Développer les MD comme alternative à la voiture

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Il existe un fort déficit d'aménagements en faveur des modes doux à l'échelle du PACA, les infrastructures cyclables sécurisées et continues manquent aussi bien le long des axes structurants RD1005, RD903 que sur les axes de rabattement vers les gares Léman express. Les distances sont assez importantes mais le développement du vélo à assistance électrique appuie le potentiel de report modal. • La ViaRhôna sud Léman en cours de réalisation par étapes constitue un premier axe de MD structurant à l'échelle du PACA mais devra être complétée de manière à développer un vrai réseau maillé et structuré entre les principaux centres urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : poursuivre la réalisation des tronçons de l'itinéraire « ViaRhôna sud-Léman » par les communes et Thonon Agglo entre Machilly, Douvaine et Thonon via le lac. • CT : mise en œuvre d'un itinéraire cyclable sécurisé entre Vézenaz et Hermance. • CT : Evaluer les tronçons MD pouvant faire l'objet de mesures PA5 (sur les axes structurants et en rabattement vers les interfaces Léman express) • MT : Développer des itinéraires modes doux sécurisés en rabattement sur les gares Léman Express depuis les localités voisines principales (schéma cyclable d'agglomération hiérarchisé aussi en fonction des distances).
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Lacunes aménagement MD : <ul style="list-style-type: none"> - Tronçon ViaRhôna Sud Léman, - Veigy – Douvaine – Thonon (RD 1005), - Thonon – Bons-en-Chablais – Machilly, - Perrignier village – Perrignier gare - Sciez, - Douvaine – gare de Machilly, - Collonge-Bellerive – Anières 	<div data-bbox="801 1144 1505 1211" style="background-color: #e0e0e0; padding: 5px;">STRATÉGIES PA4</div> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Mobilité : M4, M10

BA10-1 Renforcer les interfaces multimodales du Léman Express

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Avec la mise en service du Léman Express fin 2019, les gares de Thonon, Perrignier et Bons-en-Chablais sont devenues des secteurs stratégiques pour l'organisation multimodale du PACA. • A l'exception de Thonon, ces gares ne disposent pas de conditions satisfaisantes permettant l'accessibilité et le rabattement TP et MD depuis les centres périphériques. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT et MT : Améliorer l'accessibilité à l'interface de Thonon-les-Bains et renforcer le rôle des interfaces multimodales des gares de Perrignier et de Bons-en-Chablais : amélioration de l'accessibilité, de la connectivité aux espaces publics adjacents, du rabattement TP et MD depuis les bassins de vie limitrophes (notamment depuis la Presqu'île et la RD1005), mais aussi en direction des gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives pour les villages genevois : <ul style="list-style-type: none"> - Requalification des interfaces multimodales et réalisation de P+R complémentaires autour des gares de Thonon (mis en service), Perrignier (2023), Bons-en-Chablais (2024). - Aménagements en faveur de la mobilité douce à l'étude autour
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Problème fonctionnalité interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Bons-en-Chablais, - Perrignier, • Problème accessibilité interfaces : <ul style="list-style-type: none"> - Thonon-les-Bains - Bons-en-Chablais, - Perrignier, 	<ul style="list-style-type: none"> • Interface : une mesure à la gare de Thonon afin de fluidifier et sécuriser l'accessibilité TP/MD à l'interface (mesure A4). Globalement l'offre TP de rabattement est améliorée suite à la prise de compétence mobilité de Thonon Agglo.
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Mobilité : M3, M5

7.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly - Thonon (désenclavement du Chablais)

La réalisation de ce barreau autoroutier dont la vocation est de désenclaver la partie française du Chablais et de la relier, dans une seconde phase, à l'autoroute A40 à Nangy devrait avoir un impact important sur la gestion des flux de mobilité à l'échelle du PACA. Alternative pour les TIM aux axes surchargés de la RD1005 entre Thonon et la frontière à Anières et de la RD903 de Thonon-les-Bains à Machilly via Bons-en-Chablais, elle permettrait de requalifier les traversées urbaines de Sciez, Massongy, Douvaine et Bons-en-Chablais et de réaliser des espaces publics plus qualitatifs et plus accueillants pour les piétons et la mobilité douce. Toutefois le projet comporte aussi un risque d'accroissement du trafic TIM et de report des flux de transit entre Thonon et Genève vers les douanes de Monniaz ou de la Renfile générant des nuisances en percolation sur le réseau secondaire genevois et dans les villages traversés (Jussy, Meinier, Presinge, etc.).

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

La ville de Thonon-les-Bains est un des lieux importants de la multipolarité du Grand Genève. Son interface multimodale influence et facilite les déplacements de l'entier du PACA et à ce titre doit être efficace et performante.

OPÉRATION STRATÉGIQUE THONON LES BAINS GARE-CENTRE

La ville de Thonon les Bains est un des principaux centres régionaux structurant le territoire du Grand Genève. Le principal enjeu d'aménagement se situe autour de la gare, lieu en profonde mutation, tant en termes de requalification des espaces publics que de densification urbaine (mesure UD7-01). Il s'agit d'étendre le centre-ville jusqu'à la gare et de favoriser les circulations piétonnes et de mobilités douces. Le secteur de la gare doit aussi accueillir le rabattement des TP et des TIM (pôle multimodal et P+R gare), concilier ainsi qualité urbaine et accessibilité multimodale.

La seule nouvelle mesure d'infrastructure inscrite au PA4 concerne l'amélioration de l'accessibilité à l'interface multimodale de la gare de Thonon. La réalisation d'un passage souterrain des voies ferrées à proximité de la gare (mesure 37-12 A4), permettra de désenchevêtrer les flux de transit (TIM), des flux de destination (TIM et TP) et des flux internes au quartier (piétons et vélos) et de requalifier les espaces publics au profit des modes doux et des TP en rabattement sur l'interface multimodale. Cette mesure complète les mesures PA3 en cours de réalisation (mesure 6621.3.147 / 37-13 interface multimodale de la gare de Thonon et mesure hors FI / 37-16 P+R gare de Thonon).

Le PACA Genève-Chablais recense 6 mesures d'urbanisation aux horizons A et B du PA4 (Thonon gare/centre-ville UD7-01, Bons-en-Chablais UD7-04, Perrignier UD7-06, Sciez UD7-07, Douvaine UD7-10) répondant au besoin de densification des centres et de coordination entre localisation des logements et infrastructures de transport.

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A	37-12	Renfort de l'accessibilité à l'interface multimodale de Thonon-les-Bains, valorisation des performances TP et modes doux	Ville de Thonon-les-Bains
Mesures d'urbanisation			
A	UD7-01	Thonon les Bains gare - Centre	Ville de Thonon-les-Bains

AUTRES MESURES

L'acquisition du domaine de Chignens (EP7-03 Aménagement du domaine de Chignens sur les communes d'Allinges et Thonon-les-Bains), 83 ha, répond aux besoins stratégiques de compensations sur-faciques agricoles, environnementales et paysagères en lien avec le projet d'autoroute Machilly/Thonon, dont la concession a été publiée le 23 février 2021. Elle offre une réelle opportunité de mener à bien de très nombreuses politiques publiques dont celui de projet alimentaire territorial dont le programme d'actions sera défini en 2021-2022.

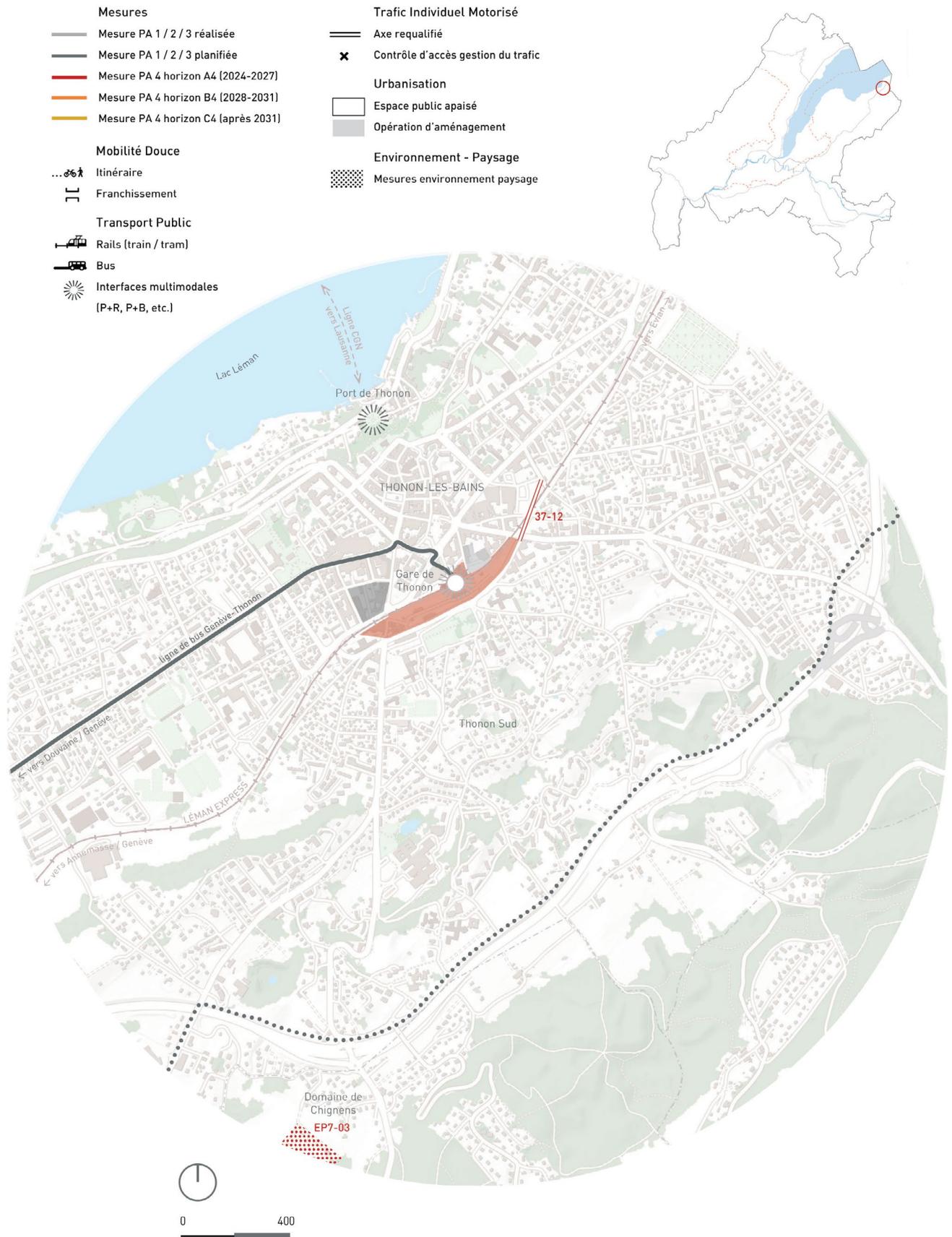


Figure 35: Opération stratégique Thonon les Bains gare-centre
Grand Genève 2021

8 PACA Cœur d'agglomération

8.1 Le PACA Cœur d'agglomération dans le Grand Genève

CONJUGUER RAYONNEMENT INTERNATIONAL ET PROXIMITÉS

Centre urbain parmi les plus denses d'Europe, le cœur d'agglomération doit jouer sur plusieurs échelles, celle de métropole du Grand Genève, celle internationale avec la vocation particulière de Genève qui requiert services et équipements adéquats et celle de la proximité, celle des habitants qui ont besoin d'un cadre de vie tranquille et apaisé.

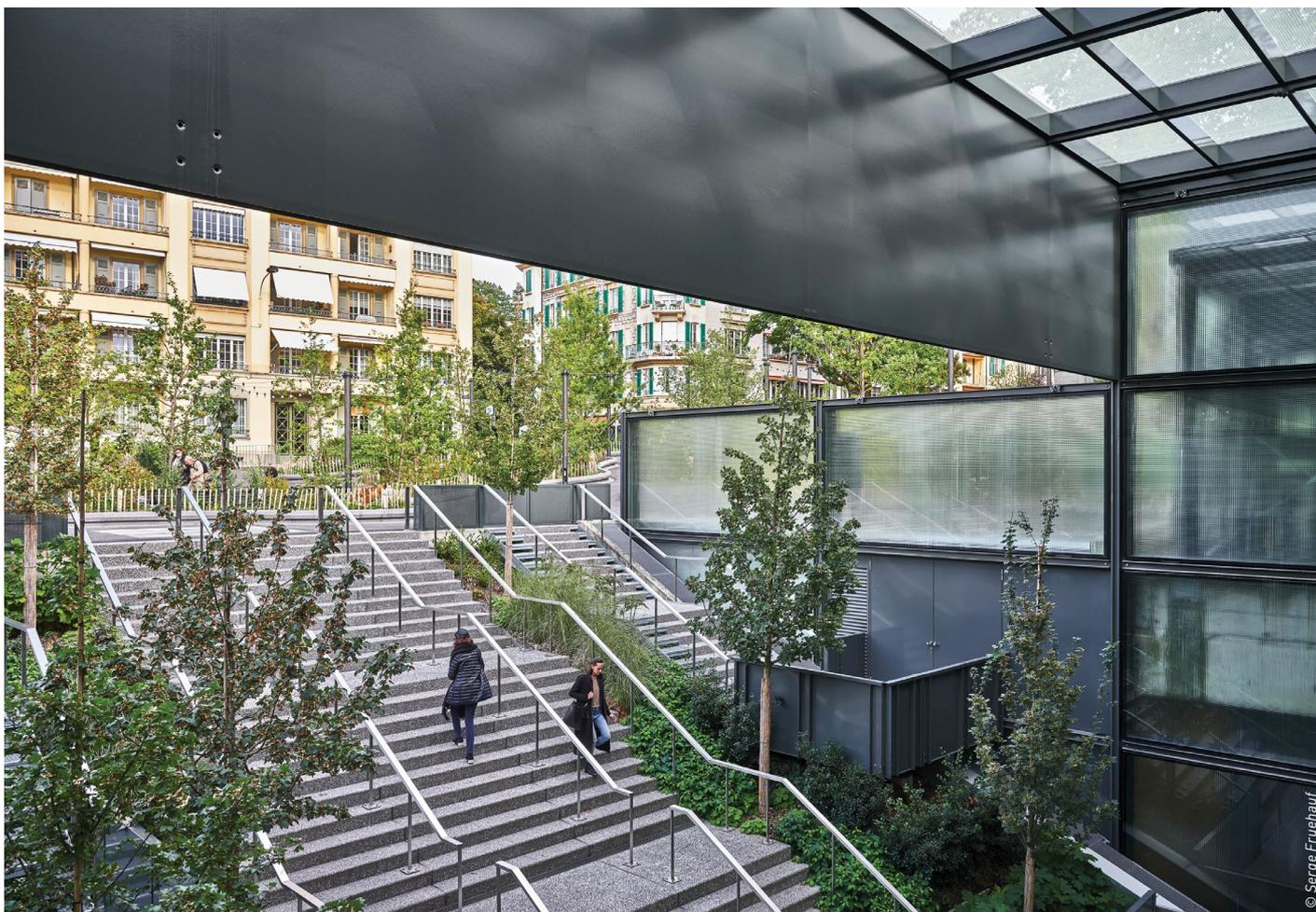
PRÉSENTATION

Les villes de Genève et Carouge constituent le cœur dense, actif et rayonnant de l'agglomération. Avec 221'000 habitants et 205'000 emplois, ce pôle urbain historique, façonné par une histoire ouverte sur le monde et symbolisant l'union des nations, présente une extraordinaire concentration de services, d'emplois et d'activités.

Il offre des équipements et des espaces publics emblématiques, autour de la vieille ville de Genève, de la gare Cornavin, des Eaux-Vives et de sa nouvelle plage, du centre historique de Carouge et d'un nouveau centre en devenir dans le secteur de développement Praille Acacias Vernets (PAV).

La rade, avec son jet d'eau et ses parcs, symbolise Genève et son destin international.

Si l'attractivité du cœur d'agglomération ne se dément pas, la concentration des emplois se fait au détriment de l'accueil de la population et engendre d'intenses flux pendulaires et de fortes nuisances liées au trafic routier. Le cœur est aussi un lieu de résidence où la qualité des espaces publics doit être renforcée, où l'accessibilité au logement facilitée, pour garantir mixité sociale et vie collective.



Suisse
Genève
Carouge
Genève (Ville)



Figure 36: Périmètre et localisation du PACA Cœur d'agglomération
Grand Genève 2021

CHIFFRES-CLÉS

	CŒUR D'AGGLOMÉRATION		TOTAL GRAND GENÈVE		
	Suisse	Total	Part agglo		Part agglo
Nombre de Communes	2	2	1%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	223 321	223 321	22%	1 003 922	100%
Croissance annuelle 2011 - 2016	1.05%	1.05%	/	1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	219 055	219 055	41%	535 789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.98	0.98	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	0.0	0.0	0%	82 451	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	/	/	/	3.47%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	1 860.7	1 860.7	1%	199 687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	1 489.4	1 489.4	5%	32 365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	80%	80%	/	16%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.12%	0.12%	/	0.82%	/
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.03%	0.03%	/	0.21%	/
Logements existants 2016 (F: 01.01/ CH: 31.12 - OST)	118 234	118 234	24%	48 2802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (2017 - OST)	483	483	/	642	/

Tableau 15: Chiffres clés du PACA Cœur d'agglomération (OST, Insee, Grand Genève)

Éléments saillants :

- Un ratio emplois/habitants exceptionnel, porteur de déséquilibre et de nuisances fortes dans les entrées et sorties du cœur d'agglo très attractif pour les activités.
- Une part de logement qui correspond plus ou moins au poids de population dans le Grand Genève, mais totalement insuffisante au regard de l'attractivité économique (pression sur les prix et la disponibilité des logements, ségrégation spatiale, coût de la mobilité).
- Le plus faible taux de possession de voiture individuelle pour les résidents du cœur d'agglomération mais des nuisances importantes liées au trafic routier.

ENJEUX

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Moteur économique pour l'agglomération, emplois hautement qualifiés, diversité commerciale. • Rôle proactif des autorités publiques pour garantir une mixité d'affectation dans les quartiers. • Renommée internationale liée à la présence de nombreuses organisations internationales. • Forte identité et patrimoine bâti remarquable. • Nombreux équipements culturels d'échelle d'agglomération. • La gare principale du Grand Genève et 5 gares Léman Express : Eaux-Vives, Champel, Bachet, Pont-Rouge, Sécheron desservent le PACA. • Existence d'une plateforme logistique à La Praille. • Réseau TP très dense. • Grands parcs urbains, espaces publics emblématiques et qualité du réseau hydrographique (rives de l'Arve, du Rhône, la Rade, plage des Eaux-Vives). 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de connexions des gares à leurs quartiers. • Densité très forte, espaces publics contraints. • Équipements publics sous pression de leur usage intense. • Mixité sociale fragilisée, gentrification. • Saturation TIM générale, arrivée de l'autoroute dans le cœur d'agglomération (secteur du Bachet). • Capacité de stationnement trop importante pour agir efficacement sur le report modal. • Saturation du réseau TP en heures de pointe et faible vitesse commerciale, en particulier dans les interfaces majeures (Rive, Bel-Air, Plainpalais, Cornavin). • Manque de continuité dans les aménagements cyclables et d'espaces dédiés aux MD. • Trop d'îlots de chaleur. • Manque d'accès au lac et cours d'eau.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Intégration dans le cœur d'agglomération du grand secteur en développement du PAV. • Mise en service du Léman Express et des interfaces multimodales des nouvelles gares CEVA comme catalyseur du développement urbain vers l'intérieur. • L'extension de la gare de Cornavin dans le cadre de Léman 2030 ainsi que les mesures structurantes de réorganisation du secteur de Cornavin : leviers majeurs pour la qualité des espaces et le fonctionnement du système de transports du Grand Genève. • Assouplissement des règles cantonales de compensation du stationnement en votation populaire en septembre 2020. • Accélération du déploiement du réseau cyclable à l'occasion de la crise sanitaire. • Attentes de la population croissante en termes de qualité de vie en ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Densification des zones villas périphériques qui génèrent un accroissement du trafic TIM. • Nombreuses surface d'emploi inoccupées, en décalage avec les besoins réels de l'économie du centre-ville et au détriment du besoin en logements. • Rythme trop rapide de développement lié aux calendriers des acteurs privés. • Conflits d'usage croissant dans les espaces publics. • Baisse d'attractivité commerciale et érosion du tissu commercial de proximité au centre-ville. • Pression sur les franges urbaines, les connexions biologiques et paysagères. • Réticences populaires face à la densification / mutation urbaine. • Capacité financière limitée des communes.

Tableau 16 : Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Pour conserver les atouts qui font la renommée du cœur du Grand Genève, il s'agit de réduire la place de la voiture en ville au bénéfice d'espaces publics généreux, confortables et sécurisés, supports des connexions inter-quartiers et de la mobilité douce. C'est la ville des proximités qu'il faut développer, car des services et des espaces de vie sociale attractifs pour tous participent de manière importante à la consolidation de l'identité du cœur d'agglomération et du Grand Genève, lieu de multiples échelles, carrefour de nationalités.

Les actions à mener s'appuient sur la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) de 2016 assortie d'un catalogue de mesures régulièrement mis à jour. Cette loi définit les principes d'exploitation des réseaux de mobilité du canton en organisant une priorisation différenciée par zone. Dans les centres et l'hypercentre de la ville de Genève (secteur constitué de la Vieille-Ville et des rues Basses en rive gauche et du quartier de Cornavin en rive droite) et du secteur , la priorité est donnée aux transports collectifs et à la mobilité douce. Quant au trafic de transit, il est canalisé sur des axes structurants, tels que des axes pénétrants par couloir pour accéder aux zones urbaines, l'autoroute pour les déplacements intra cantonaux et la ceinture urbaine (moyenne ceinture) pour passer d'un quartier à l'autre.

Dans cet esprit de mutation et de dynamisme, les liens entre l'hypercentre de la ville de Genève et le secteur de Carouge et du PAV doivent se renforcer pour inclure pleinement les nouvelles gares du Léman Express (Eaux Vives, Champel, Bachet, Pont-Rouge) et intégrer au tissu urbain le grand projet de mutation urbaine Praille Acacias Vernets. De nouveaux équipements publics métropolitains et des logements doivent trouver place dans ces secteurs en harmonie avec le tissu urbain existant. Dans un deuxième temps, le cœur d'agglomération, dans sa définition de lieu dense, urbain, de centre du Grand Genève, pourra s'étendre en première couronne, par exemple vers Lancy, Vernier et le Grand-Saconnex, ce qui devrait conduire à élargir le périmètre du PACA Cœur d'agglomération.

La gare de Cornavin dont le rôle est primordial dans la multipolarité du Grand Genève doit organiser les espaces et l'accessibilité nécessaire à son rôle d'interface métropolitaine principale à la croisée des réseaux qui irriguent toute l'agglomération transfrontalière. Elle restera la gare principale du Grand Genève.

Les enjeux pour ce territoire sont :

- Passer d'une organisation spatiale, répondant à des besoins internes, à une organisation et un fonctionnement valorisant son statut à l'échelle transfrontalière ;
- Conforter Cornavin dans son rôle de gare principale, articulation de l'accessibilité globale du Grand Genève ;
- Accueillir les développements urbains du PAV en harmonie avec l'hypercentre de la ville de Genève et les tissus urbains existants en intégrant et valorisant progressivement les fonctions et les complémentarités des différents quartiers et lieux stratégiques ;
- Rééquilibrer les usages de l'espace public pour réduire les nuisances et favoriser le lien social : réaffecter des surfaces de circulation à des usages sociaux, favoriser la perméabilité des quartiers, la mise en réseau des MD et des espaces publics, en améliorant la sécurité du trafic et l'accessibilité universelle.

8.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2040

En 2040, le Cœur d'agglomération est le centre névralgique de la métropole franco-valdo-genevoise et son attractivité, son rayonnement, se déploient au bénéfice de tout le Grand Genève voire au-delà (Métropole lémanique). C'est en effet un site de destination touristique et de vie internationale. Le nom Grand Genève a pris un sens concret avec la mise en réseau et la planification des complémentarités avec les centres régionaux et métropolitains, pour ce qui concerne les équipements publics et le positionnement économique et international.

Malgré la densité, le PACA est aussi le lieu de la **métropole verte** organisée et accueillante, avec un réseau exceptionnel de parcs urbains. 80% des genevois en 2020 vivaient à 5min à pied d'un parc public. En 2040, ce sont tous les habitants du Cœur d'agglomération élargi qui bénéficient d'un réseau d'espaces publics, de parcs, de promenades à proximité de leurs logements. La présence du grand paysage, le lac, la vue sur les massifs montagneux, est une valeur patrimoniale toujours intégrée dans la planification des évolutions de la cité. La canopée et l'arborisation ont fortement augmenté et la pollution lumineuse a diminué.

L'accès depuis la **multipolarité** du Grand Genève et notamment depuis les centres régionaux de l'agglomération centrale s'effectue essentiellement via le réseau ferroviaire et le réseau TP structurant (trams et BHNS) qui fonctionne selon une logique de rabattement vers les gares Léman Express. Le réseau de bus urbain prend ensuite le relais et relie les gares entre elles en desservant le territoire de manière fine. Dans ce maillage, la gare de Cornavin est devenue une interface multimodale très performante, articulant le système de transports du Grand Genève. **C'est la gare centrale pour un million d'habitants.** Les besoins pour les déplacements plus durables du Grand Genève doivent encore trouver des réponses dans le développement du réseau ferroviaire après 2040. La diamétrale, tronçon Zimeysa – Meyrin – Aéroport – Nations – Cornavin, et tronçon Lancy – Cherpines – Bernex avec extension possible vers Saint-Julien-en-Genevois est en cours d'étude.

Après l'intégration dans le cœur dense des nouveaux quartiers autour des gares des Eaux-Vives, Champel, Bachet, Pont-Rouge et le vaste secteur urbain Praille Acacias Vernets devenu un nouveau « morceau » de ville, les caractéristiques urbaines du cœur d'agglomération englobent désormais la première couronne, notamment Vernier et la nouvelle halte de Châtelaine, le couple Lancy et Onex, et le quartier des Nations au Grand-Saconnex. On ne pense plus seulement à l'hypercentre de Genève quand on évoque le centre-ville du Grand Genève mais à tout ce périmètre élargi, continu, **compact** et maillé de parcs et d'espaces publics de qualité.

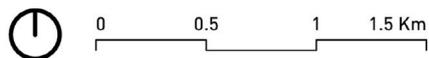
La réussite du report modal sur les TP/MD pour l'accessibilité au centre-ville a permis une réappropriation de l'espace public pour les habitants et les visiteurs du cœur d'agglomération. Les quartiers ont changé pour s'adapter aux changements climatiques, avec plus de végétalisation, de l'agriculture urbaine. La vie sociale y est plus active. C'est la ville des **proximités**. La posture et le discours vis-à-vis des MD a évolué. Ils sont devenus les vecteurs majoritaires des déplacements urbains, avec les TP, et à ce titre bénéficient d'une bonne image et d'une place prépondérante dans l'espace public. La ville est ainsi devenue plus sûre et les conflits d'usage ont fortement diminués malgré la concentration des flux. En 2020, 40% de la population de la ville de Genève ne possédait pas de voiture et 70% des déplacements n'excédaient pas 5km. Ces tendances sont encore renforcées en 2040

Enfin le cœur de l'agglomération du Grand Genève joue son rôle d'articulation des différents PACA de manière fluide et efficace. Ceci a permis au rayonnement « historique » de Genève de devenir le rayonnement naturel de toute l'**agglomération transfrontalière**.



Quartier de Lancy-Pont-Rouge autour de la gare Léman Express

PACA Cœur d'agglomération Vision

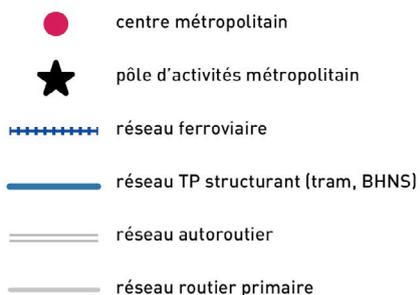


UNE MÉTROPOLE

VERTE ET TRANSFRONTALIÈRE



MULTIPOLAIRE



COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

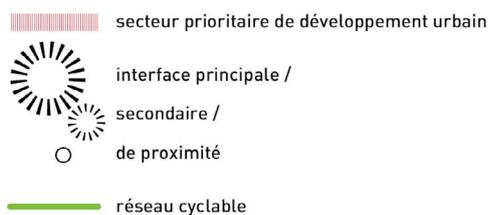
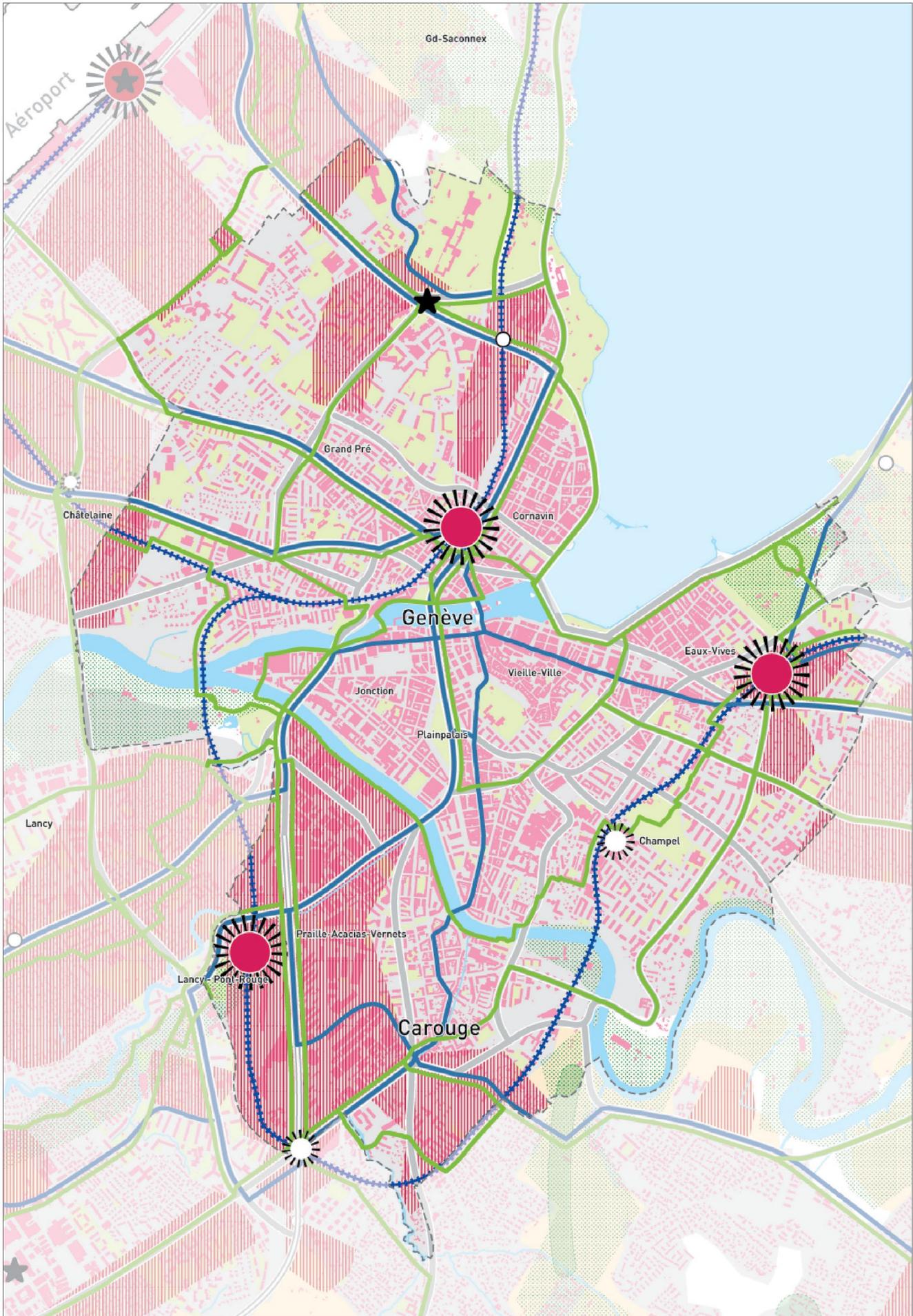


Figure 37 : La vision d'ensemble à l'échelle du PACA Cœur d'agglomération

Grand Genève 2021; Corine Land Cover 2018; Planifications directrices en vigueur, cantonales (Suisse), SCOT et SRADDET (France).



DU PA1 AU PA4

Les stratégies mises en œuvre pour le PACA Cœur d'agglomération pour le PA4 se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions, en donnant de la cohérence aux trois précédentes générations.

Le **PA1** : a accompagné le début de la reconstruction du réseau tram pour desservir l'agglomération entière et travaillé à l'aménagement des nouvelles interfaces Léman Express. Il a inscrit des mesures en faveur de la mobilité douce comme les passerelles de Sécheron et du Mont-Blanc pour les cycles, le tronçon gare des Eaux-Vives – Hôpital de la voie verte d'agglomération ainsi que la promenade des Crêtes longeant le secteur Praille – Acacias – Vernets (PAV).

Le **PA2** : a poursuivi la reconstruction du réseau de tram dans une dimension transfrontalière et confirmé les objectifs de favoriser les modes doux avec des mesures complémentaires à la voie verte dans le secteur de la Jonction et son tronçon en direction de Vernier. Il a engagé une démarche en faveur des TP avec la requalification de tronçons entre la place des Nations - place des Charmilles et Jonction - stade de la Praille. Il a inscrit pour la première fois une mesure pour le secteur de la gare de Cornavin.

Le **PA3** : a proposé des mesures pour aménager la ceinture urbaine (moyenne ceinture) en lien avec la LMCE dans les secteurs Avenue de l'Ain et poursuivi le développement du réseau de tram et des axes forts TP avec le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER et la tangentielle desservant le quartier de l'Étang (Vernier). Deux mesures ont été confirmées pour le réaménagement du secteur de la gare de Cornavin..

Le **PA4** : **concentre son action sur deux sites majeurs du fonctionnement de l'agglomération** avec d'une part la première étape de réaménagement des espaces publics de la gare Cornavin en articulation avec l'extension souterraine de la gare, et d'autre part de nombreuses mesures MD et de réaménagement d'espaces publics dans le secteur de Carouge et du PAV pour accompagner la mutation urbaine de ce secteur et renforcer ses liens avec l'hypercentre existant notamment avec une passerelle MD sur l'Arve.

Le **PA5** : poursuivra les efforts dans l'accompagnement de la mutation par étapes de ces deux sites stratégiques et s'activera à consolider leurs liens avec la première couronne pour élargir petit-à-petit le périmètre du PACA en cohérence entre les opérations d'aménagement, l'évolution des infrastructures de transport et les exigences de qualité environnementale et paysagère.

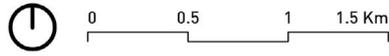


Mesure 6621.3.059 Aménagement de pistes cyclables et balisage (Rade de Genève)

8.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES

PACA Cœur d'agglomération Points faibles



URBANISATION

- manque de qualité d'espace public
(traversée de zone urbaine, etc.)
- besoin de densification
- manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

- lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
linéaire / franchissement
→ infra / réseau (itinéraire)
- surcharge TIM
- conflit d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage,
entraîne des requalifications d'axe, etc.
- besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie,
manque stationnement vélo, etc.
- zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers /
biologiques
(coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin
d'intégration paysagère, etc.)
- frottement
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

- lac Léman, Rhône et Arve
- charpente naturelle
- territoire urbanisé
- réseau viaire structurant

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES

URBANISATION

Manques de qualité des espaces publics

- Principales interfaces TP du cœur d'agglomération Stand, Rive, Bel-Air, Cornavin

Besoins de densification

- Praille-Acacias-Vernets

MOBILITÉ

Surcharges TIM

- Sur les principales routes d'accès au cœur d'agglomération et en traversée, bord du lac

Conflits d'usage TIM-TP-MD

- Praille Acacias Vernets
- Hypercentre

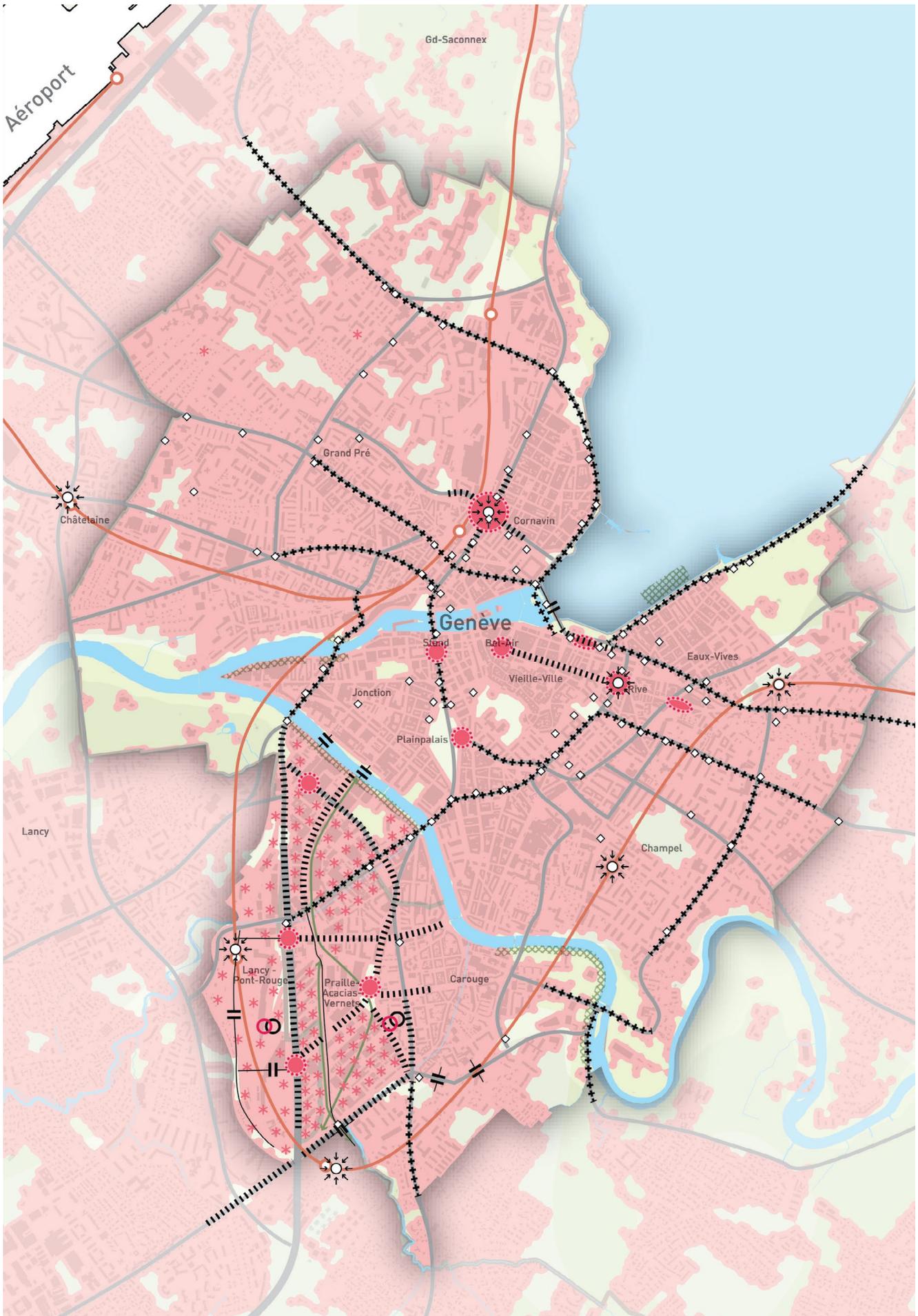
Besoins de rabattement

- Gare de Cornavin
- Rive
- Pont Rouge / Bachet

ENVIRONNEMENT

Frottements

- Bords de l'Arve, du Rhône et du lac



BESOINS D'ACTIONS ET PRIORITÉS PA4

MÉTROPOLE VERTE

- BA02 réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation
- BA03 réduire la pollution de l'air et les nuisances

BA02-1 Un cœur d'agglomération dense mais vert à préserver et développer

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> Le cœur d'agglomération malgré sa densité dispose d'un réseau de parcs urbain très important et d'un accès à des éléments de paysage et de connexions biologiques majeurs, le lac, l'Arve, le Rhône, etc. Cette force s'amoindrit lorsque l'on s'éloigne de l'hypercentre. 	<ul style="list-style-type: none"> CT : Favoriser l'accès aux espaces verts/bleus de proximité : rives du lac et du Rhône surtout pour les secteurs périphériques du cœur d'agglomération. CT : Préserver et améliorer les couloirs de migration biologiques avec la rade, l'Arve et le Rhône et d'autres espaces naturels. CT : Mettre en œuvre le plan stratégique de végétalisation 2030 de la Ville de Genève et la stratégie cantonale pour la biodiversité. CT : Lancer des démarches environnementales innovantes et exemplaires, p. ex. Cool City Sécheron.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> Enjeux de mise en valeur ou de pression sur les milieux naturels en particulier en lien avec les cours d'eau : Arve et Drize. 	<ul style="list-style-type: none"> Environnement-Paysage : Mise à ciel ouvert d'un premier tronçon de la Drize dans le cadre d'un projet MD dans le secteur du PAV (B).
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> Stratégies Environnement-Paysage EP1, EP4, EP6 Stratégies Urbanisation U8, U9 Stratégie Mobilité M8

MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE ET DE PROXIMITÉS

- BA04 réduire le déséquilibre population/emplois
- BA05 renforcer la mise en réseau des agglomérations et centres urbains
- BA08 constituer un réseau cyclable structurant, continu et performant
- BA09 améliorer la qualité des espaces piétonniers
- BA10 améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA05 et BA10-1 Valoriser Cornavin (mobilités, services, espaces publics) comme le lieu névralgique de la métropole multipolaire

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • Cornavin, gare centrale du Grand Genève, joue un rôle fondamental dans l'accessibilité de la métropole, elle sera agrandie et reconfigurée. Pour accompagner ce développement le secteur gare doit aussi évoluer dans son fonctionnement et dans la qualité de ses espaces publics. • Un développement ferroviaire, la diamétrale, est prévu à long terme pour incrémenter le réseau structurant du Grand Genève, qui a pris du retard au vu de la croissance de l'agglomération. • Le cœur d'agglomération est aussi le nœud où se croisent et/ou aboutissent la plupart des lignes de TP structurantes de l'agglo (tram et BHNS) ce qui nécessite de garantir leur fonctionnalité dans un espace contraint. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Reconfigurer les espaces publics et l'organisation des flux de mobilité dans le secteur de Cornavin. • CT : Favoriser les TP et les MD en connexions directes et sûres avec les interfaces multimodales structurantes. • CT : Accompagner les stratégies de report modal déployées dans les autres PACA pour inciter à l'usage du Léman Express et des TP structurants en s'appuyant sur les interfaces multimodales. • MT : Développer le réseau ferroviaire en poursuivant les études sur le projet de diamétrale et en l'inscrivant dans la planification fédérale. • MT : Mettre en place un réseau TP structurant tangentiel suite à l'arrivée à maturité du réseau TP structurant radial.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Les interfaces multimodales ne fonctionnent pas à leur plein potentiel pour mettre en réseau les différentes offres de mobilité, accompagner le développement urbain et renforcer le lien entre le cœur d'agglomération et les autres PACA. • La circulation automobile est aujourd'hui très présente dans le secteur de Cornavin, limitant les possibilités de requalification d'espaces publics, de transport public et de mobilité douce. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tramway : adaptation tronçon Cornavin – Terreaux du Temple (30-58 / A4) • Interface : mesures d'espace publics et d'interface multimodale du pôle gare de Cornavin (30-29 / A4, 30-45 / B4 et 30-64 / C4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U8, U9 • Stratégies Mobilité M1, M3, M5, M6, M8

MÉTROPOLE COMPACTE ET DE PROXIMITÉS

- BA06 renforcer la mixité fonctionnelle
- BA07 renforcer la qualité dans les projets

BA06 à BA10-1 Le PAV nouveau « morceau de ville » à construire devant prendre en compte les besoins des habitants à l'échelle des quartiers

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> • La population augmente rapidement dans le cœur d'agglomération: Carouge +10'000 habitants et +20'000 emplois en 10 ans, Ville de Genève +20'000 habitants en 10 ans, PAV +30'000 habitants d'ici 2040. • L'espace public devra accueillir cette augmentation des flux tout en restant contraint en termes d'espace à disposition. • Le développement par étapes du PAV est engagé et permettra de rééquilibrer à l'échelle d'agglomération le déficit en logement de la partie suisse et du cœur d'agglomération en particulier. 	<ul style="list-style-type: none"> • CT : Travailler sur la mise en réseau et la qualité des espaces publics, pour favoriser les flux modes doux dans le PAV. • CT : Mettre en œuvre les premières étapes du développement du PAV. • MT : Développer la création de parcs et squares urbains en réseau en liant harmonieusement les nouveaux espaces au tissu urbain existant. • Tâches permanentes : développer, densifier les pièces urbaines qui composent le PAV, selon un calendrier du court au long terme, et réaliser en concomitance le réseau espaces publics et MD.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> • Les modes doux, les espaces publics et la présence et l'accès aux espaces paysagers et naturels constituent de forts enjeux pour le PAV pour la qualité de vue dans les futurs quartiers. 	<ul style="list-style-type: none"> • MD et Sécurité/valorisation de l'espace routier : 15 mesures dans le secteur PAV - Carouge (A4, B4 et C4) • Urbanisation : étapes court terme du PAV
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies Environnement-Paysage EP4, EP6 • Stratégies Urbanisation U2, U3, U8, U9 • Stratégies Mobilité M4, M6, M7, M8, M10

BA08 et BA11-2 Redistribuer les priorités accordées aux différents modes de transports dans l'espace et dans le temps

CONSTATS	ACTIONS À COURT ET MOYEN TERME
<ul style="list-style-type: none"> Le déploiement rapide de nouvelles pistes cyclables sur les axes du réseau routier primaires au printemps 2020 à l'occasion de la crise sanitaire constitue une opportunité / mutation sur laquelle il faut s'appuyer. La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) adoptée lors d'une votation populaire à Genève en 2016 définit les principes d'exploitation des réseaux de transport du canton en organisant une priorisation différenciée par zone. C'est un levier important pour la mise en œuvre. La feuille de route LMCE 2021-2023 et son plan d'actions visent à accélérer la mise en œuvre des mesures multimodales, notamment au centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> CT : Proposer une approche «tactique» qui permet de modifier l'usage des espaces par des mesures légères pouvant être pérennisées plus tard, à l'image des expériences d'aménagement COVID à Genève et dans le canton de Vaud. CT : Privilégier la mixité des usages et des affectations et travailler sur la réduction des nuisances dans les quartiers, notamment par une nouvelle stratégie cantonale des vitesses. CT : Déployer la nouvelle stratégie cantonale de régulation du trafic afin de prioriser efficacement les MD et TP selon les zones de la LMCE. MT : Réinterroger le fond des projets et démarches ayant été mis en difficulté suite à des décisions politiques ou des votes populaires pour venir avec de nouvelles propositions plus qualitatives (réaménagements de places, piétonisation, etc.). MT : Interconnecter le réseau de voies vertes d'agglomération dans le centre de Genève, dans la continuité des travaux actuellement en cours avec la task force vélo Ville-Canton. MT : Développer une démarche de logistique urbaine pour le cœur d'agglomération en s'appuyant sur le site de la Praille dans le cadre du plan d'actions cantonal pour le transport des marchandises.
POINTS FAIBLES	MESURES PA4
<ul style="list-style-type: none"> L'ultra spécialisation des espaces en termes de séparation des flux nécessite beaucoup d'espaces, dans un milieu contraint, au détriment des usages plus conviviaux. La voiture prend actuellement une place trop importante pour permettre de déployer des projets avec une forte ambition en matière de requalification urbaine. Des réallocations d'espaces sont nécessaires en faveur des modes les plus capacitaires, pour diminuer – ou ne pas augmenter – les conflits d'usages déjà nombreux. En témoignent la concentration de zones d'accumulation d'accidents dans le cœur d'agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion du trafic : paquet de mesures forfaitaires pour mettre en œuvre la stratégie de régulation dans la zone 1 LMCE – hypercentre (50-1, 50-2 et 50-3 / A4), et mesure sans demande de cofinancement portant sur la zone 2 LMCE - centres urbains (50-4 / Ae4) MD: Extension voie verte Versoix-Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Sécheron (12-60 / paquet forfaitaire MD B4)
	STRATÉGIES PA4
	<ul style="list-style-type: none"> Stratégies Environnement-Paysage EP4 Stratégies Urbanisation U9 Stratégies Mobilité M3, M4, M6, M8, M9, M10

8.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE

MESURES SUPRARÉGIONALES

Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)

C'est l'opportunité de repenser entièrement le fonctionnement de l'interface multimodale de la gare Cornavin et des espaces publics associés, afin de confirmer et consolider son rôle de gare principale du Grand Genève et faire face à l'augmentation de la fréquentation prévue par Léman 2030. C'est aussi une nécessité pour optimiser le fonctionnement de cette interface multimodale fondamentale pour la gestion de l'entier du système des mobilités de l'agglomération.

MESURES PHARES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure 30-29 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)

Mesure 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy

Ces deux mesures sont intimement liées. Elles comprennent d'une part le réaménagement complet de la place de Cornavin avec sa fermeture au TIM, la création d'une vélostation souterraine, et une simplification de la circulation des tramways au niveau de la rue des Terreaux-du-Temple pour une meilleure lisibilité et performance du réseau. Les travaux de ces mesures devront idéalement être terminés pour le début du chantier de la gare souterraine.

Horizon B4

Mesure 30-45 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)

Dans la continuité de la phase 1, cette mesure prévoit le réaménagement complet de la rue de Montbrillant avec sa fermeture au TIM, la création de deux vélostations ainsi que l'amélioration des deux passages inférieurs Servette et Alpes en faveur des MD.

Horizon C4

Mesure 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3)

Cette dernière phase prévoit la construction d'un passage inférieur dit HEAD, l'amélioration du passage inférieur existant des Grottes et la réalisation d'une vélostation dans le quartier des Grottes adjacent à la gare.

A l'échelle du PACA, ces quatre mesures permettent une reconfiguration complète du quartier entourant la gare Cornavin et sont le symbole d'un changement de paradigme : évolution du fonctionnement et évolution de l'image, diminution de la place de la voiture au profit des MD et des TP, interface multimodale principale accueillante et efficace.

MESURES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Horizon A4

Mesure EP1-2-8 Restauration des corridors noir fonctionnels pour la faune nocturne

Le Pan de biodiversité du Canton de Genève a mis dans ses priorités la restauration de la trame noire cantonale pour la faune nocturne (chiroptères, rapaces nocturnes, papillons nocturnes). Elle porte partiellement sur la Ville de Genève.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

Le PA4 se concentre sur deux sites majeurs du cœur d'agglomération qui rayonnent aussi à l'échelle du Grand Genève. D'une part la gare de Cornavin comme lieu fondamental pour la gestion du système de transports publics, et d'autre part le quartier Praille – Acacias – Vernets (PAV) comme lieu d'extension et de densification de l'hypercentre pour l'accueil de population et d'emplois. Ces sites remodeleront durablement l'image du centre-ville et font donc partie des enjeux majeurs de l'évolution de l'agglomération.



Mesure 6621.041 - 30-7 Passerelle de la Paix, Sécheron (Genève)

OPÉRATION STRATÉGIQUE GARE DE CORNAVIN

Pour accueillir la future extension souterraine de la gare à l'horizon 2030, la Ville et le Canton ont mené des réflexions conjointes dès 2014 afin de réaménager l'ensemble l'interface multimodale de Cornavin. Plusieurs partenaires sont directement impliqués par le projet global : le Canton pour l'adaptation de la ligne 15 de tramway en double sens sur la rue des Terreaux-du-Temple, la société Parking Place Cornavin SA (PPCSA) pour l'adaptation structurelle du parking sous la place de Cornavin, et la Ville de Genève pour le réaménagement des espaces publics en surface.

Le programme Léman 2030, lancé le 21 décembre 2009 en concertation entre les CFF, la Confédération et les cantons de Vaud et Genève dans le but de doubler la capacité voyageurs entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030, est l'élément déclencheur qui a conduit à introduire la mesure 30-29, une première fois dans le PA2 en juin 2012 en mesure d'accompagnement à l'horizon B. Le projet a finalement été précisé en 2015 lorsque l'OFT, le Canton, la Ville de Genève et les CFF se sont entendus pour réaliser l'extension de la gare en souterrain et pour les modalités d'un cofinancement du projet ferroviaire. Le Canton et la Ville ont ainsi conduit une «étude d'orientation» qui concluait à la nécessité de réorganiser les transports publics et les MD à l'interface multimodale, de supprimer le trafic TIM et de réorganiser de manière ambitieuse les espaces publics desservant directement la gare. Le choix d'une gare souterraine a aussi mis en évidence que les deux faces de la gare avaient la même importance et devaient toutes deux faire l'objet d'un réaménagement complet.

Le montant estimé de la mesure 30-29 dans le cadre du PA2 (60 millions) a été réparti sur deux mesures dans le PA3 de décembre 2016 (6621.3.044 / 30-29 et 30-45). A ce moment la Confédération a jugé le projet pas assez mature pour un cofinancement.

Depuis le dépôt du PA3, la connaissance du projet a considérablement progressé. Un concept de réaménagement du pôle urbain de Cornavin a été défini, sur la base d'un mandat d'études parallèles jugé en avril 2018. Cette étape a permis d'enchaîner les études pour garantir une réalisation dès 2024, préalablement au démarrage des travaux de la gare souterraine (l'Avant-Projet est en cours de finalisation). Ce concept a également été traduit en instrument d'aménagement par l'adoption d'un plan directeur de quartier (PDQ), adopté début 2021, liant les autorités cantonale et communale. Ce PDQ fixe les objectifs, définit les coordinations à mettre en œuvre, fixe les responsabilités des différents partenaires.

Cette partie de la Ville a été historiquement coupée en deux, lors de la construction du chemin de fer au XIXème siècle. Les emprises ferroviaires sont très peu perméables et la gare ne s'oriente que sur un seul côté, sur la place de Cornavin. Côté Montbrillant, les espaces offrent actuellement une image peu valorisante. Le secteur de Cornavin est un espace sursaturé. Les espaces publics très contraints doivent accueillir pratiques urbaines, usages et fonctionnalités dans un espace qui n'est pas extensible. Il s'agit de requalifier les espaces publics emblématiques situés de part et d'autre de la gare d'améliorer les perméabilités à travers le faisceau ferroviaire et de privilégier les qualités d'usage du site, la qualité de vie, dans un espace à forte valeur patrimoniale.

La stratégie retenue de fermeture du trafic TIM sur la place de Cornavin et sur la rue de Montbrillant découle de la mise en œuvre de la LMCE, qui prescrit la création d'interfaces garantissant des bordements de qualité, sécurisés et si possible piétonnés. Sur le secteur de Cornavin, elle met en place les conditions cadre permettant de déployer le projet d'interface multimodale et d'espace public en supprimant le trafic de transit, réduisant le stationnement et déployant une gestion multimodale prioritaire pour les mobilités douces et les transports publics.

Cette stratégie permet de traiter plusieurs zones d'accumulation d'accidents (ZAA) identifiées comme «à assainir» dans le périmètre, dans l'ordre de gravité : Place des 22-Cantons, Rue de la Servette au niveau de Montbrillant, Carrefour Place de Cornavin-Rue des Alpes-Rue de Lausanne, Place de Cornavin, Carrefour Rue du Temple-Rue des Terreaux-du-Temple. Ces ZAA impliquent toutes des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

En termes de mise en œuvre, cela se traduit notamment par plusieurs modifications du plan de circulation du quartier visant à supprimer le trafic de transit, une réduction du stationnement dans le parking de la gare, un important développement du stationnement vélo et la mise en œuvre d'une stratégie de régulation des carrefours à feux priorisant les transports publics et les modes doux. Cette pacification du quartier de Cornavin va de pair avec un report du trafic de transit sur la ceinture urbaine dans sa section rive-droite.

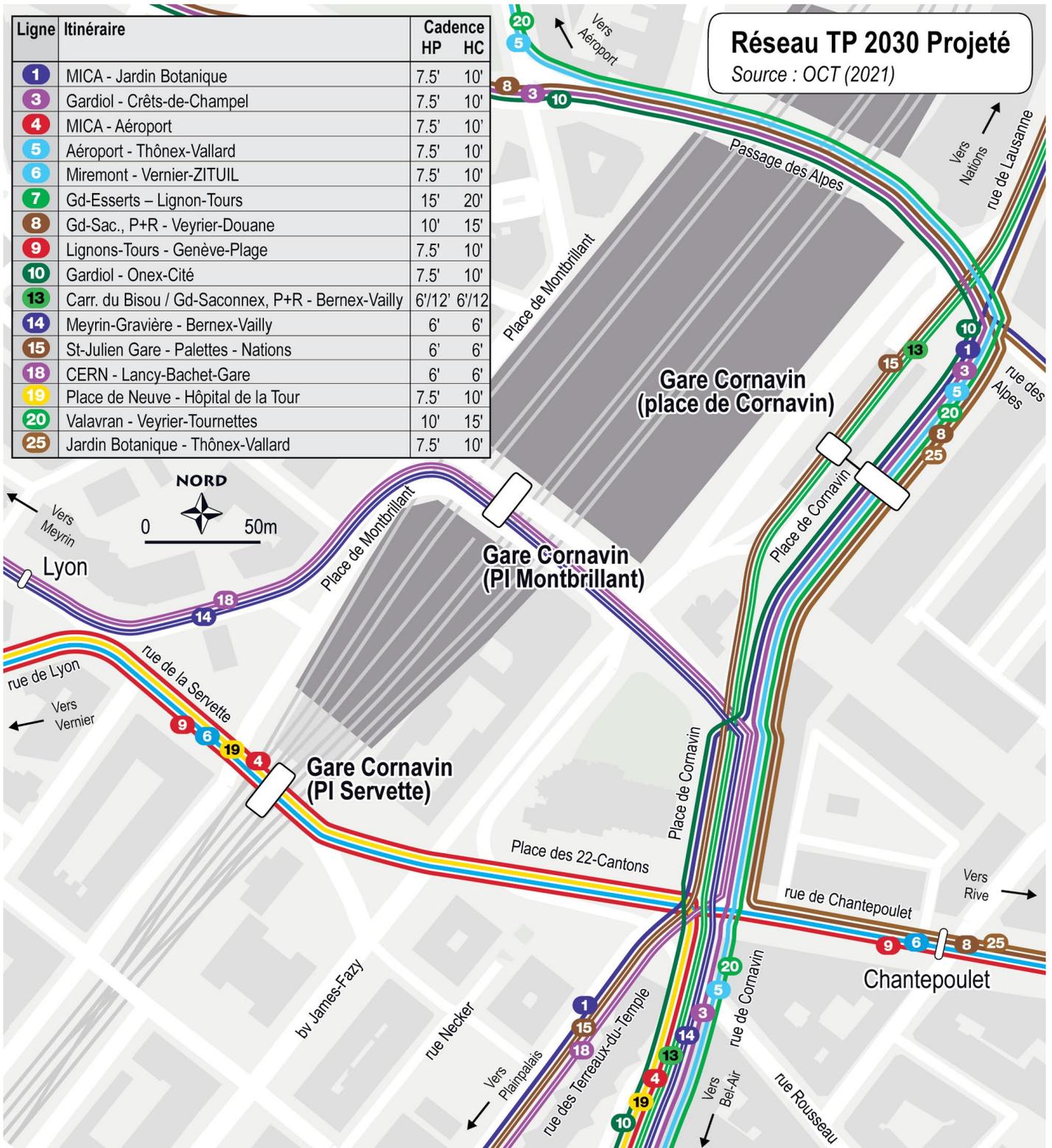


Figure 39: Organisation du futur réseau de transport public du secteur «Gare de Cornavin»
Grand Genève 2021, réalisation Citec

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Ville de Genève
A4	30-58	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	Canton de Genève
paquet gestion du trafic A4	50-0	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires Gestion du trafic : Contrôler les accès TIM, prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale	Canton de Genève
Ae4	50-4	Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale	Canton de Genève
B4	30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	Ville de Genève
C4	30-64	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes	Ville de Genève
Suspendue	30-30	Liaison TC et MD Rive - Cornavin	Ville de Genève

OPÉRATION STRATÉGIQUE PRAILLE ACACIAS VERNETS

Le projet Praille Acacias Vernets (PAV) représente le plus grand potentiel de logements du canton et une opportunité de développement unique en plein cœur de la ville.

Le territoire PAV est caractérisé par sa situation centrale, la qualité de son accessibilité (rail, route), et sa diversité d'usages et de formes urbaines (industrie, logistique, tertiaire, commerce et habitat). Il est délimité au nord-est par l'Arve, à l'ouest par le coteau de Lancy, au sud par la route de Saint-Julien et le Bachet-de-Pesay, au sud-est par les quartiers des Noirettes et les tours de Carouge.

Le projet PAV possède plusieurs spécificités, en particulier son histoire et son identité basées sur les activités industrielles, une forte structure définie par son parcellaire et la présence de grandes entités naturelles et d'infrastructures routières et ferroviaires. Il se situe dans un tissu urbain, économique et social actif et vivant et ne constitue dès lors pas une friche. Sa vocation d'extension de la ville dense devra se réaliser dans un processus de mutation progressive tout en tissant des liens harmonieux avec les secteurs urbains denses existants (centre historique de Carouge, hypercentre de la Ville de Genève, Ville de Lancy, etc.).

Les grandes orientations du projet consistent à structurer les futurs quartiers par des espaces publics généreux (interfaces des gares Léman Express de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet, grand parc, boulevard urbain, croix de mobilité douce), et à développer la ville en respectant sa diversité (lieux emblématiques, quartiers à dominante logements, quartiers à dominante activités).

En raison de la dimension exceptionnelle du projet PAV, et de la durée du processus de mutation prévue sur plusieurs dizaines d'années, le plan directeur de quartier (PDQ) PAV est conçu comme un outil évolutif et dynamique, permettant d'instituer une vision d'ensemble sur son périmètre, et de définir une stratégie de mise en œuvre.

Créée en 2018, la Fondation PAV a pour mission de développer et de mettre en œuvre une stratégie foncière. Son objectif est de libérer les terrains du PAV, en rachetant principalement des droits de superficie distincts et permanents (DDP), puis de les mettre à disposition d'opérations de logements, d'espaces publics et d'activités. Le Grand Genève accompagne l'évolution du quartier avec l'inscription de mesures d'espaces publics et de mobilité douce coordonnées avec les étapes de l'urbanisation.

En 2017 la gare de Lancy-Pont-Rouge a été inaugurée, puis les autres gares CEVA en 2019 dont celle de Lancy-Bachet. Les espaces publics ont été réaménagés (mesure 6621.001 / 10-3 A1) et le développement des quartiers urbains autour de ces gares se poursuit. Ces mesures constituent des points d'appui majeurs pour desservir les prochaines étapes de développement. La réorganisation du réseau routier dans le secteur du carrefour de l'Etoile (6621.3.042 / 30-33 / Ae3) permettra d'assurer la desserte des nouveaux quartiers du secteur nord du PAV et d'améliorer le fonctionnement des réseaux de transport public et de mobilité douce.

En 2020, la première étape de la promenade Nicolas Bouvier (mesure 6621.040 / 30-6 A1) sur le coteau de Lancy en bordure du PAV a été inaugurée. La suite de cette promenade est prévue avec la requalification de l'avenue Eugène-Lance (mesure 30-48 B4) en articulation avec la passerelle MD pour franchir le niveau entre cette avenue et le stade de la Praille (6621.2.097 / 35-24 Ae2) dont la réalisation a pris du retard. Ces mesures permettent de renforcer les liens entre le PAV et la Ville de Lancy en atténuant l'effet de coupure du coteau.

Pour améliorer la connexion avec l'hypercentre de la Ville de Genève deux passerelles MD sont prévues en franchissement de la barrière naturelle de l'Arve. Une priorisation actualisée de ces deux mesures a conduit à retenir d'abord la passerelle située au niveau du chemin de la Gravière (mesure 30-47 B4) et à suspendre celle prévue à la rue des Bains (mesure 6621.3.055 / 30-46 B3). Ce choix est lié au développement de la pointe nord du PAV qui prévoit une cité administrative sans parking TIM de 2'000 emplois et 1'000 visiteurs/jours ainsi qu'un quartier de 360 logements. Ces deux passerelles constituent l'accroche nord de la croix MD nord-sud du PAV dont un premier tronçon sera réalisé sur la rue Boissonnas (mesure 30-41 B4) puis un second en coordination avec les développements du PAV (mesure 30-49 C4). Cet axe MD nord-sud permet la remise à ciel ouvert de la Drize et apportera une forte qualité paysagère au cœur des nouveaux quartiers.

Au sud du PAV, le développement du quartier Grosselin (4'000 logements, 2'000 emplois) visant une place réduite de la voiture nécessite un fort accompagnement pour la desserte TP et MD du site. La connexion MD avec la gare de Lancy-Bachet sera améliorée avec un accès direct aux quais en contre-bas depuis la route de Saint-Julien (mesure 35-33 A4) et permettra de contribuer au traitement d'une zone d'accumulation d'accidents «à assainir», impliquant des piétons, située sur cet axe routier à proximité du Bachet. Puis un passage inférieur sous la route de Saint-Julien au niveau de Grange-Collomb (mesure 35-35 B4) permettra de traiter une seconde zone d'accumulation d'accidents «à assainir» impliquant également des piétons et de raccorder en toute sécurité la croix MD nord-sud aux quartiers de Carouge et de Lancy dans le secteur de Pinchat et du Bachet où le maillage MD aura été déjà amélioré (mesure 30-60 paquet MD A). A terme le tronçon de la route de Saint-Julien entre Grange-Collomb et le Rondeau de Carouge sera réaménagé (35-34 C4). L'ensemble de ces mesures contribuent grandement à améliorer la sécurité du trafic dans ce secteur aujourd'hui très routier.

A l'est, la connexion avec Carouge est améliorée par un travail sur la qualité des espaces publics et un apaisement général du trafic TIM au profit des TP et des MD. La place de Sardaigne-Vibert réaménagée (mesure 30-56 A4) fait le lien entre le développement du PAV et le centre historique de Carouge, et permet de traiter une zone d'accumulation d'accidents «à assainir». Le trafic est apaisé sur le boulevard des Promenades et la rue J.-Grosselin (mesure 30-62 B4) pour diminuer leurs nuisances et effets de coupure. L'apaisement se poursuit vers l'est sur l'itinéraire axe Fontenette-Morains et jusqu'au Bout-du-Monde pour relier le plateau de Vessy (mesure 40-23 paquet MD A). Du stationnement vélo supplémentaire à Carouge encourage le report modal (mesure 30-59 paquet MD A). L'itinéraire est-ouest de la croix MD permet de relier les quartiers vers la gare de Lancy-Pont-Rouge avec des réaménagements par tronçon de l'axe existant (mesures 30-61 B4 et 30-28 B4).

La complexité de cette opération stratégique du PAV a toutefois conduit à l'abandon de la mesure 6621.2.020 / 30-15 A2 (un tronçon de la croix MD est-ouest) qui ne pourra pas se faire dans les délais de mise en œuvre du PA2 mais dont l'opportunité reste avérée en lien avec les futurs développements dans le secteur de l'Etoile, et à l'abandon de la mesure 6621.3.156 / 40-15 Be3 (réaménagement du carrefour du Rondeau) où convergent de nombreux axes de mobilité (route de Saint-Julien - rue Ancienne avec axe tram, boulevard des Promenades, route de Drize avec le BHNS de Veyrier) et qui nécessite de redéfinir une vision coordonnée pour le site.

En complément, les réflexions actuelles pour l'aménagement à plus long terme d'un nouvel axe structurant de transport public à l'échelle du cœur d'agglomération devraient aboutir en vue du PA5 (mesure 30-65 / C4).

PRIORITÉ	NUMÉRO	DESCRIPTION	MAÎTRE D'OUVRAGE PRINCIPAL
Mesures d'infrastructures de transports			
A4	30-56	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	Carouge
A4	30-57	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	Carouge
A4	35-33	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	Canton de Genève
paquet MD A4	30-60	Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge	Carouge
paquet MD A4	30-59	Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)	Carouge
paquet MD A4	40-23	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde	Canton de Genève
B4	30-41	Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	Canton de Genève
B4	30-47	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	Canton de Genève
B4	30-48	Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce	Lancy
B4	30-61	Réaménagement de la Place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest	Carouge
B4	35-35	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	Canton de Genève
B4	30-62	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	Carouge
B4	30-28	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	Canton de Genève
C4	30-49	Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	Canton de Genève
C4	30-65	Aménagements en faveur d'une ligne TP "petite tangentielle" en ceinture du cœur d'agglomération	Canton de Genève
C4	35-34	Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge	Canton de Genève
Suspendue	30-46	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve Rue des Bains - PAV	Canton de Genève
Mesures d'urbanisation			
As4-Bs4	UD4-01	Praille Acacias Vernets	Canton de Genève

Grand Genève

AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE



GLCT Grand Genève

Présidence du Conseil d'Etat
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964 - 1211 Genève 3

Pôle métropolitain du Genevois français

T +33 (0)4 50 04 54 08
infos@grand-geneve.org

Région de Nyon

T +41 (0)22 361 23 24
info@regiondenyon.ch

République et Canton de Genève

T +41 (0)22 546 73 40
grand-geneve@etat.ge.ch

