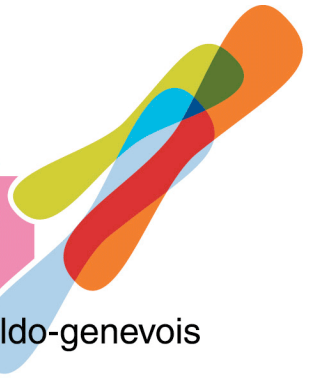
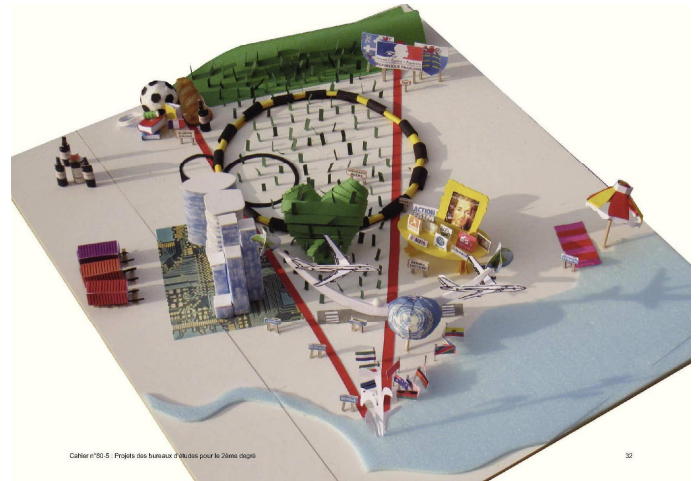


Cahier n°81-3

PACA
Genève/St-Genis
Gex



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Rapport final
ANNEXES

AOUT 2011





.....

Cahier n°81-3

.....

Rapport final

ANNEXES

Auteurs :

Marie-Paule Mayor, Mayor + Beusch

Christine Thibaud Zingg, Thibaud-Zing SA

Benoît Ziegler, David Oppliger, Michel Schuppisser, mrs partner SA

Anne-Lise Cantiniaux, Indiggo

Han Van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Avec l'appui de :

**L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet, le Groupe appui de
l'administration (GRAD) et les partenaires**





5 Annexes

5.1 Appréciation sommaire des volumes de déplacements

5.2 Questions ferroviaires

5.2.1 *Liaison Cornavin – Aéroport et liaison entre la ligne de la Plaine et l'aéroport*

5.2.2 *Branche ferroviaire vers le Pays de Gex*

5.2.3 *Desserte ferroviaire de Ferney-Voltaire*

5.3 Questions spécifiques

5.3.1 *Logistique*

5.3.2 *Moyens de transports spécifiques*

5.4 Sigles et abréviations

5.5 Comptes rendus COPIL

5.5.1 *COPIL spécifique Genève - Meyrin – Saint-Genis / 02.07. 2010 - Procès-verbal*

5.5.2 *COPIL spécifique Genève - Ferney - Gex / 24.06.2010 - Procès-verbal*

5.5.3 *COPIL Plan de synthèse Genève – Saint-Genis – Gex / 06.05.2010 - Procès-verbal*

5.5.4 *COPIL Plan de synthèse Genève – Saint-Genis –Gex / 21.10.2010 - Procès-verbal*

5.5.5 *COPIL Plan de synthèse Genève – Saint-Genis – Gex / 14.04.2011 - Procès-verbal*

5.6 Compte rendu Tables rondes / CICG 16.09.2010

5.7 Tableau de synthèse des remarques des partenaires





Pour l'analyse de la structure des déplacements, un découpage relativement grossier du territoire est proposé. Ce découpage (cf. figure ci-dessus) est en fait une agrégation des secteurs du modèle (MMT).

Deux matrices de déplacements (TIM et TP) sont issues du modèle selon cette agrégation. Ces matrices représentent l'état actuel des déplacements motorisés (pas fait l'objet d'adaptation spécifique pour ce PACA).

Pour chaque secteur compris dans le périmètre du PACA, les croissances de population et d'emplois sont estimées sur la base des potentiels de développement identifiés dans le travail de synthèse des deux PACA.

Des hypothèses de génération sont proposées pour les emplois et les habitants. Ces hypothèses sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Zone du modèle	hypothèses							
	déplacements / hab.	population > 6 ans	déplac. / emp 2aire	déplac. / emp commerciaux	déplac. / emp 3aire	part des dépl. Logement déjà générés par emp.	part des dépl. logement déjà générés par commerces	
Agglo_est	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.65	19%	23%
agglo_ouest_sud	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.65	19%	23%
coeur_agglo	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.60	19%	23%
FOP	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.60	19%	23%
Gex-Cessy	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.65	19%	23%
Meyrin_Vernier	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.60	19%	23%
Pays_Gex_centre	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
Pays_Gex_centre_haut	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
pays_Gex_est	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
pays_gex_sud_reste_F	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
Pregny	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.60	19%	23%
Segny-Maconnex	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
St_Genis	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.60	19%	23%
Thoiry	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
VD_CH	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%
Versoix_Collex_Bellevue	3.3	93%	5.00	18	3.50	0.70	19%	23%

Les nouveaux déplacements générés par chacun des secteurs du modèle sont alors affectés aux secteurs d'origine et de destination sur la base de la structure actuelle des déplacements (par ajout à la matrice O-D de l'état actuel).

La nouvelle matrice de déplacements ainsi obtenue consiste en une matrice des déplacements futurs, mais dont la pertinence n'est valable qu'à l'intérieur du périmètre du PACA. En effet, les générations de déplacements des autres parties de l'agglomération ne sont pas prises en considération. Cela signifie notamment que l'augmentation du trafic de transit à travers le territoire du PACA n'est pas modélisée.

A l'intérieur du périmètre du PACA, cette matrice donne toutefois une idée passablement fiable des ordres de grandeur d'augmentation de déplacements à attendre.

La figure présentée sur la page suivante propose les volumes futurs de déplacements compte tenu des perspectives de développement du PACA, ainsi que les croissances y relatives.

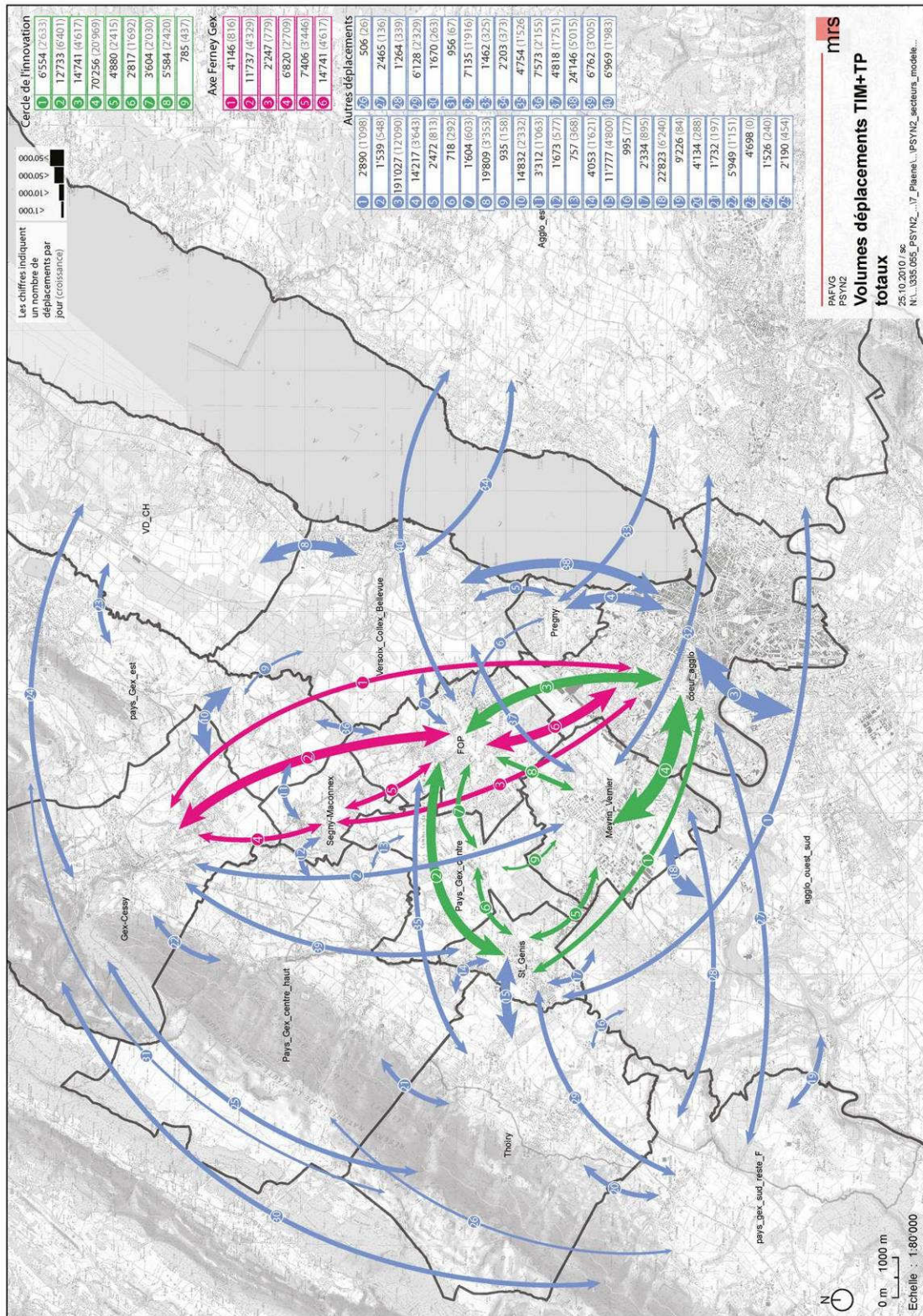


Figure : Estimation des volumes de déplacements futurs totaux (TIM+TP)



Les déplacements s'effectuant entre les secteurs du Cercle de l'Innovation sont représentés en vert. Ceux concernant l'axe Genève - Ferney-Voltaire - Gex sont représentés en rose. Tous les autres déplacements sont représentés en bleu.

Sur la base de ces volumes de déplacements, les constats suivants peuvent être tirés :

- > Pour les relations entre les centres régionaux de Ferney-Voltaire et de Saint-Genis avec le cœur d'agglomération, des volumes de déplacements de l'ordre de 15'000 à 20'000 personnes par jour sont à attendre dans chaque cas (les volumes de déplacements générés par Ferney-Voltaire restent toutefois plus importants).
- > Pour les relations situées sur le Cercle de l'Innovation, les volumes de déplacements plus faibles qu'en direction du cœur d'agglomération (13'000 dépl. /j. entre Ferney-Voltaire et Saint-Genis ; 5'000 entre Saint-Genis et Meyrin par exemple) nécessitent une approche par étape. Ces volumes justifient cependant la mise en service d'une offre TP régulière à court terme. La réalisation d'une infrastructure plus lourde interviendra dans un deuxième temps.
- > L'étendue du territoire et la tendance à la dispersion des flux (de nombreux couples O-D présentent des volumes de quelques milliers de déplacements par jour) plaident pour la réalisation d'un système TP structurant, rapide et fortement priorisé (RER à terme, mais préfiguration à court terme par un réseau de bus express) et d'un système efficace et très lisible de rabattement sur ce réseau structurant (d'une part par des lignes TP secondaires, mais également par des interfaces MD - TP très efficaces et de petites infrastructures de stationnement P+R pour les secteurs du territoire non desservis par les TP). Seule une telle solution intégrée MD - TP - TIM sur l'ensemble du territoire du PACA peut permettre de générer les volumes de clientèles nécessaires sur le réseau rapide TP d'agglomération (en particulier ferroviaire) permettant d'assurer une couverture raisonnable des coûts d'exploitation.
- > Les augmentations de déplacements à destination des centres régionaux ne permettent plus de répondre à ces flux uniquement avec le système routier. Cette constatation plaide également pour la mise en œuvre d'un système de transports hiérarchisé et intégré, permettant de répondre non pas uniquement aux déplacements des centres régionaux vers le cœur d'agglomération, mais également pour répondre aux besoins d'accessibilité vers les centres régionaux.
- > Les déplacements tangentiels, par exemple entre Thoiry et Divonne ou entre le sud du Pays de Gex et Gex, sont faibles (2'000 à 3'000 déplacements par jour) et leur croissance ne nécessite pas d'investissements spécifiques. Ces déplacements sont assurés soit par les transports individuels motorisés, soit par les TP par un rabattement à l'origine et à la destination sur le réseau structurant.





5. 2 Questions ferroviaires

Dans le territoire du PACA, diverses propositions de complément au réseau ferroviaire ont été proposées visant différents objectifs. Les travaux du PACA, sans mener une étude ferroviaire spécifique à faire à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, évaluent succinctement l'opportunité des trois principales propositions, ainsi que leur faisabilité.

5.2.1 *Liaison Cornavin – Aéroport et liaison entre la ligne de la Plaine et l'aéroport*

Ces compléments de réseau doivent permettre des liaisons RER diamétrales, notamment entre la ZIMEYSA et le cœur d'agglomération, puis vers Annemasse, sans rebroussement dans la gare de Cornavin. En outre, ils offrent une alternative d'accès à Cornavin pour les trains en provenance de France, sans passer par le nœud de Châtelaine.

Opportunité

La liaison Cornavin - Aéroport prend tout son sens si une liaison est également réalisée entre la ligne de la Plaine et l'aéroport permettant de créer des lignes réellement diamétrales (par exemple : ZIMEYSA, Aéroport, Cornavin, Eaux-Vives, Annemasse).

L'évaluation des volumes de déplacements montre que le potentiel de déplacements dans le secteur compact de l'agglomération nécessite véritablement des investissements ferroviaires (70'000 déplacements par jour entre Vernier-Meyrin et le cœur d'agglomération par exemple).

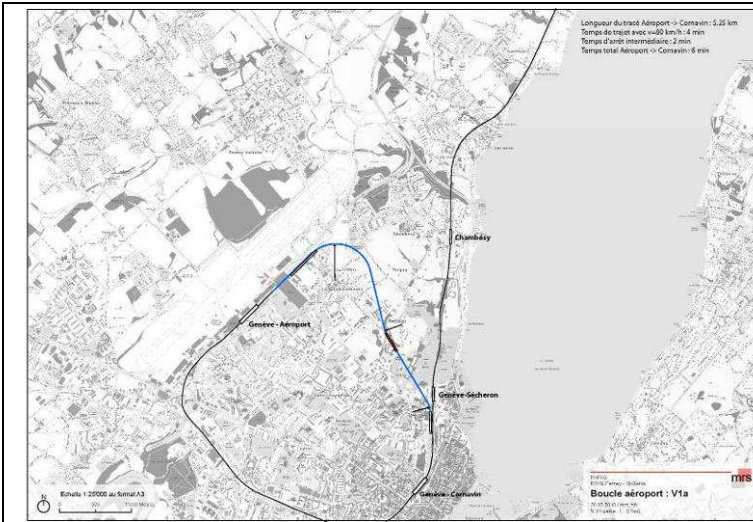
L'opportunité de haltes nouvelles dans le secteur des Nations et/ou du Grand-Saconnex dépend notamment du coût de réalisation de ces haltes et de l'évolution des projets urbains dans ces secteurs.

A noter qu'une liaison ferroviaire a été envisagée entre l'aéroport et Bellevue en direction de Lausanne. Une telle liaison n'apporte pas d'amélioration notable, ni pour le trafic d'agglomération, ni pour le trafic grandes lignes, notamment en raison du fait qu'elle évite la gare de Cornavin, alors que dans tout système ferroviaire, toutes les liaisons nationales et internationales doivent passer par la gare principale pour garantir le maximum de correspondances.

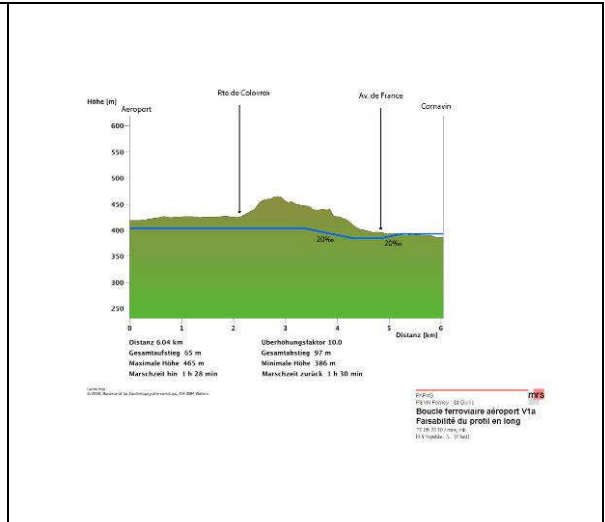
Faisabilité

Pour évaluer succinctement la faisabilité de cette liaison, trois variantes de tracé (générée sur la base du lieu d'accrochage du tracé nouveau à la ligne Genève - Lausanne actuelle) et leurs profils en long ont été esquissés.

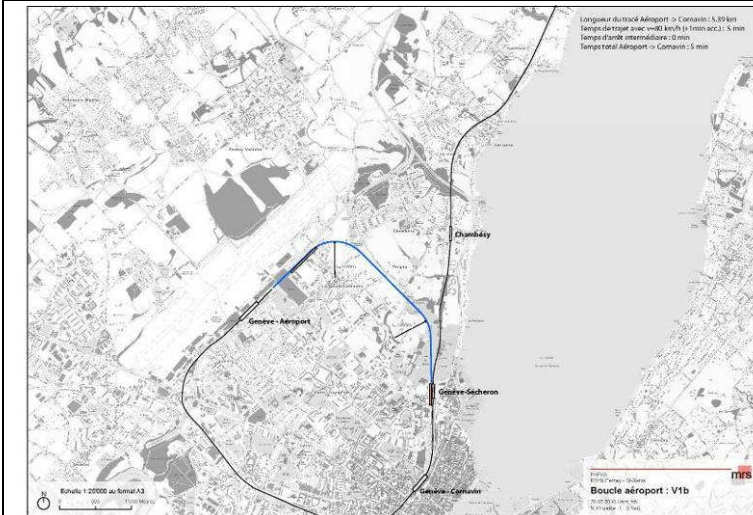




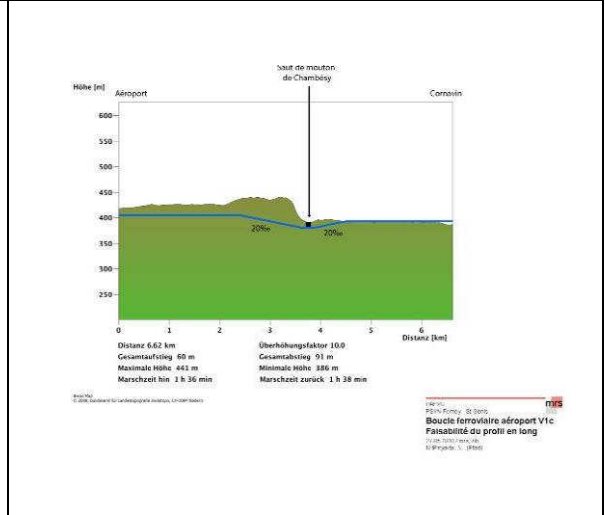
Liaison Cornavin – Aéroport variante 1a : tracé



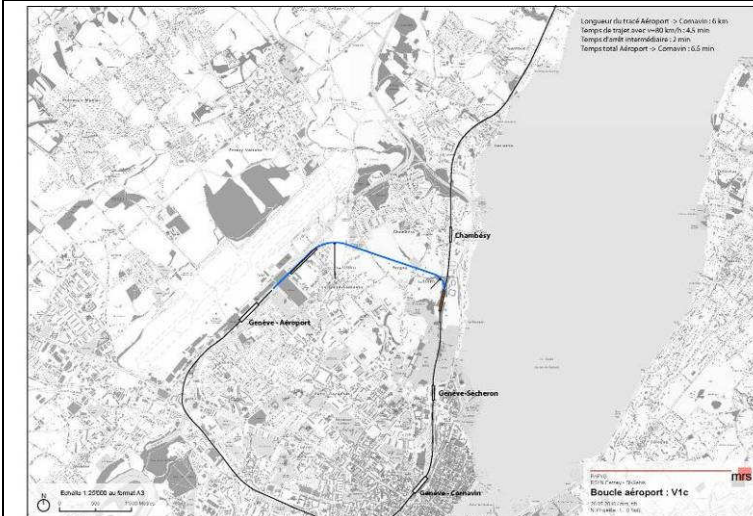
Liaison Cornavin – Aéroport variante 1a : profil en long



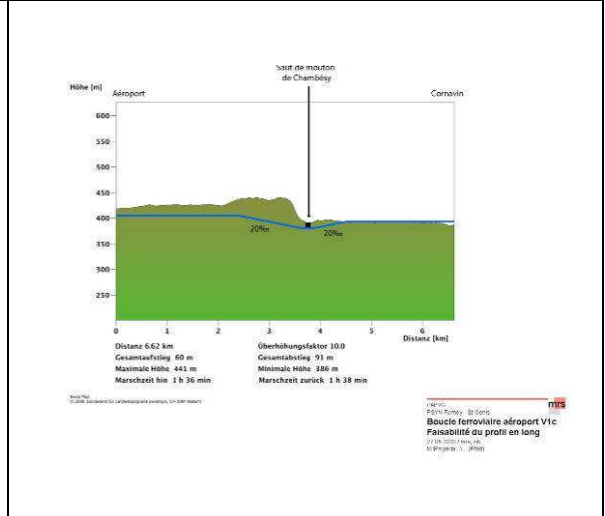
Liaison Cornavin – Aéroport variante 1b : tracé



Liaison Cornavin – Aéroport variante 1b : profil en long



Liaison Cornavin – Aéroport variante 1c : tracé



Liaison Cornavin – Aéroport variante 1c : profil en long



Il en ressort les éléments suivants :

- > Un bouclage ferroviaire entre l'aéroport et Cornavin nécessite un tracé largement, voire entièrement souterrain, notamment en raison du passage de la colline de Prégny-Chambésy.
- > Pour des raisons d'exploitation, le rebroussement des trains grandes lignes ne pourrait plus se faire au sein de la gare de l'aéroport (les voies à quai sont nécessaires pour l'exploitation du RER). Un lieu de stockage des trains grandes lignes doit être prévu conjointement à la liaison Cornavin – Aéroport, notamment le long de l'autoroute ou en souterrain ; des coûts importants sont à attendre.
- > Une gare dans le secteur des Nations se situerait au point le plus profond du tracé.
- > Pour garantir l'efficacité du système, un développement important de la capacité du nœud de Châtelaine et de la gare de Cornavin sont nécessaires. Ces développements de capacité sont un préalable indispensable à la réalisation de la liaison Cornavin - Aéroport.

Sur la base de montant kilométriques et du tracé sommaire, des coûts de l'ordre du demi, voire du milliard de francs sont à prévoir pour une telle liaison.

Aucune évaluation de la qualité du sous-sol n'a été conduite à ce stade.

Recommandation

En raison des opportunités offertes en matière de liaisons diamétrales, essentielles au bon fonctionnement de l'agglomération à moyen terme, des études en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Cornavin et l'Aéroport par l'est sont à poursuivre.



5.2.2 Branche ferroviaire vers le Pays de Gex

Une branche ferroviaire vers le Pays de Gex consiste en une liaison entre la ligne de la Plaine et l'ancienne ligne Gex - Bellegarde à la hauteur de Saint-Genis, ainsi qu'une réactivation du tracé entre Saint-Genis et Gex.

Opportunité

Seul le développement du système ferroviaire dans le Pays de Gex permet une réduction des temps de déplacement suffisamment importante pour générer un réel report modal massif sur les transports collectifs.

Une évaluation de l'évolution des temps de déplacement montre que des gains de l'ordre de 50% peuvent être attendus par rapport à la situation actuelle (temps de déplacement en train depuis le centre de Gex ou de Saint-Genis vers le centre de l'agglomération par rapport au temps de déplacement actuel en bus).

Les volumes de déplacement depuis les centres régionaux vers le cœur d'agglomération restent relativement modestes (environ 10'000 déplacements par jours cumulés entre Gex et Saint-Genis vers le cœur de l'agglomération, soit 5'000 par direction et par jour, donc avec 30% de part TP, 1'500 par direction et par jour). En revanche, en considérant également les bassins versants des centres régionaux, les volumes de déplacement estimés présentent des potentiels de clientèle déjà plus intéressants. Cela démontre la nécessité de réalisation d'un système de rabattement très efficace sur les lignes ferroviaires.

Faisabilité

La branche ferroviaire depuis la ligne de la Plaine vers Saint-Genis implique un passage en souterrain de la colline de Satigny.

La densité des infrastructures à Saint-Genis nécessite de franchir le centre régional, soit en aérien (niveau +1), soit en souterrain. La variante souterraine requiert des investigations importantes en raison de la qualité du sous-sol et de la nappe phréatique peu profonde. Dans les deux cas, une halte est à envisager dans le secteur de Porte de France pour mettre à profit les potentiels de densification de ce secteur.

Les deux variantes ont été esquissées en plan et en profil en long (cf. figures).

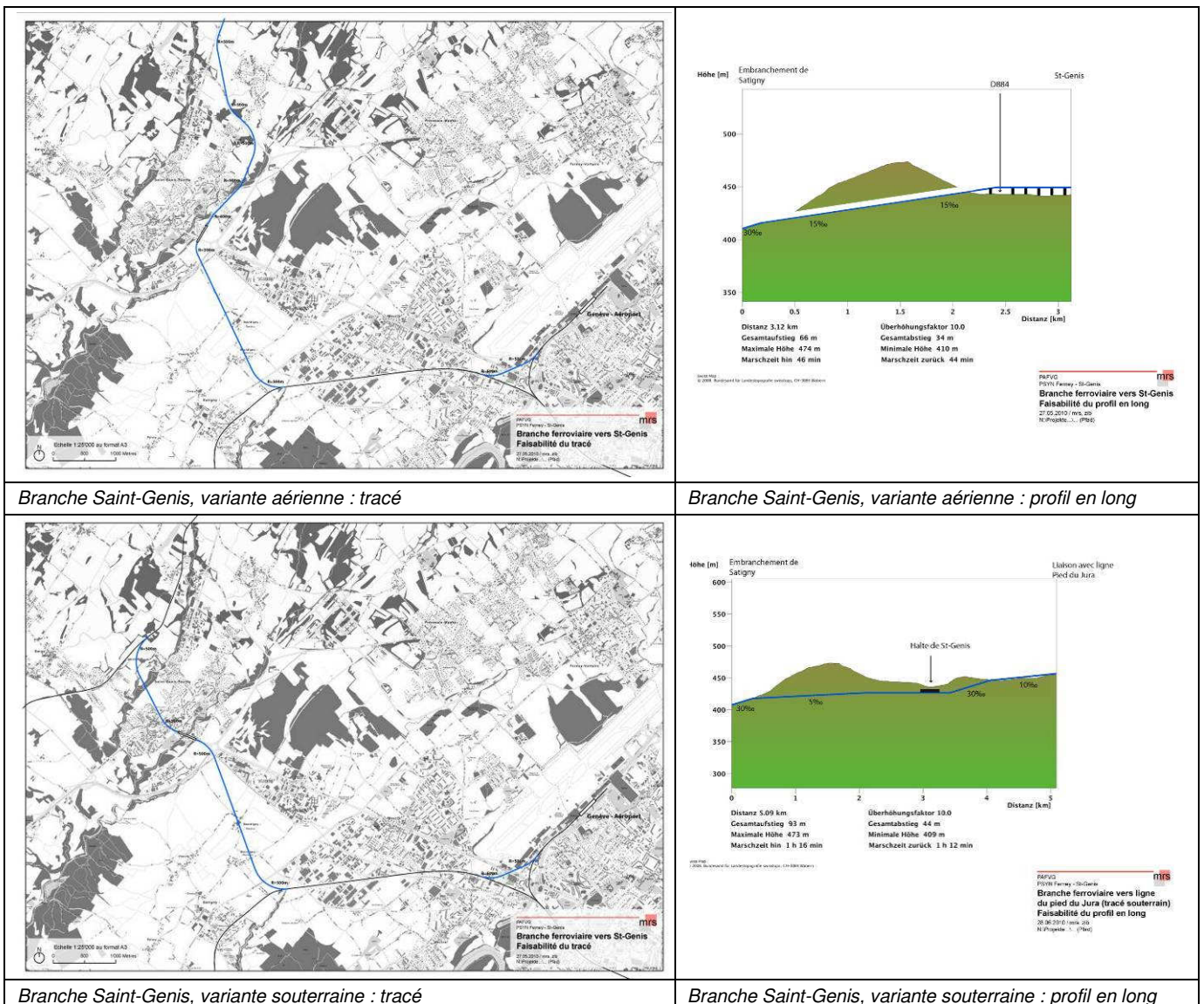
Le prolongement vers Gex peut réutiliser la plateforme existante. Pour atteindre celle-ci, les aménagements peuvent être relativement complexes en raison des routes et cours d'eau à franchir (en souterrain ou au moyen de ponts, selon la variante retenue pour le franchissement de Saint-Genis).

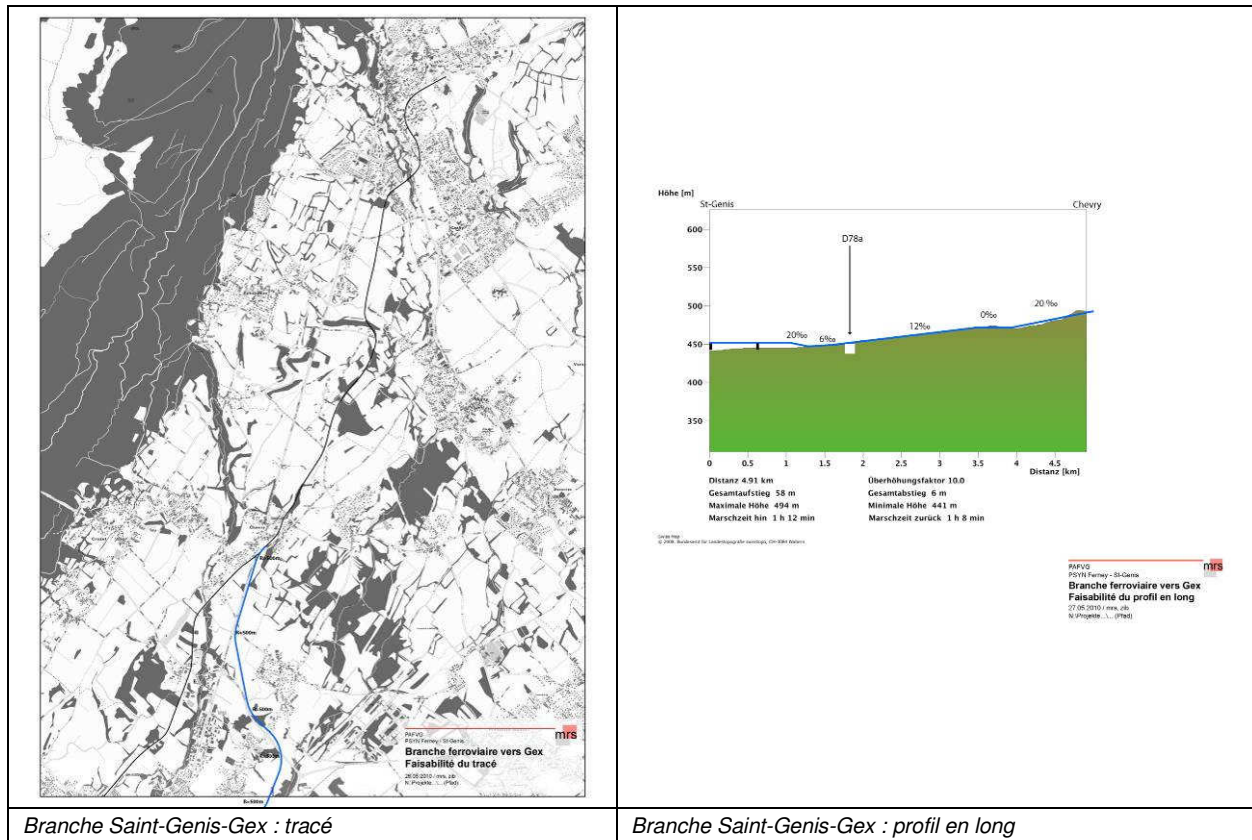




A Gex, deux gares peuvent être envisagées pour desservir autant le centre historique que les développements orientés vers le sud (Cessy).

Sur la base du montant kilométriques et d'un tracé sommaire, des coûts de l'ordre de 400 mios à 700 mios de francs sont à attendre pour la réalisation d'une telle branche ferroviaire. Les coûts seront fortement dépendants des techniques de réalisation et du tracé retenu.





Recommandation

En raison de la réduction importante des temps de déplacement et des modifications importantes des parts modales à attendre à long terme, la possibilité de réalisation de cette branche ferroviaire doit être réservée. Cependant, au vu des volumes relativement modestes de déplacement, la priorité doit être mise sur les investissements ferroviaires dans le cœur d'agglomération.

Dans tous les cas, les mesures suivantes doivent être prises :

- concentration des développements de population autour des futures haltes et gares, et préfiguration de la desserte par un système de bus présentant une identité de type ferroviaire ;
- affinage des emprises nécessaires pour la réalisation du tracé et des gares, et réservation des emprises dans les documents d'urbanisme ;
- réservation à long terme de l'emprise de l'ancienne ligne Bellegarde – Gex.



5.2.3 Desserte de Ferney-Voltaire

Une desserte ferroviaire de Ferney-Voltaire a été envisagée par un élargissement de la liaison Cornavin - Aéroport.

Opportunité

Ferney-Voltaire se situe à une distance d'environ 6 km du cœur de l'agglomération et d'environ 3 km de la gare de l'aéroport. Ces distances correspondent parfaitement à des dessertes urbaines. La nécessité d'une desserte rapide d'agglomération est moins avérée que pour les centres régionaux plus éloignés comme Saint-Genis ou Saint-Julien.

La desserte de Ferney-Voltaire par un prolongement de la connexion entre l'aéroport et Cornavin implique une augmentation importante de la distance et des temps de parcours pour les liaisons entre l'aéroport et le centre-ville.

Pour Ferney-Voltaire, les gains de temps à destination du cœur de l'agglomération sont minimes, en raison des distances à parcourir relativement faibles. Le temps de trajet pour atteindre la gare est souvent aussi important, voire plus important, que le temps de trajet lui-même.

Faisabilité

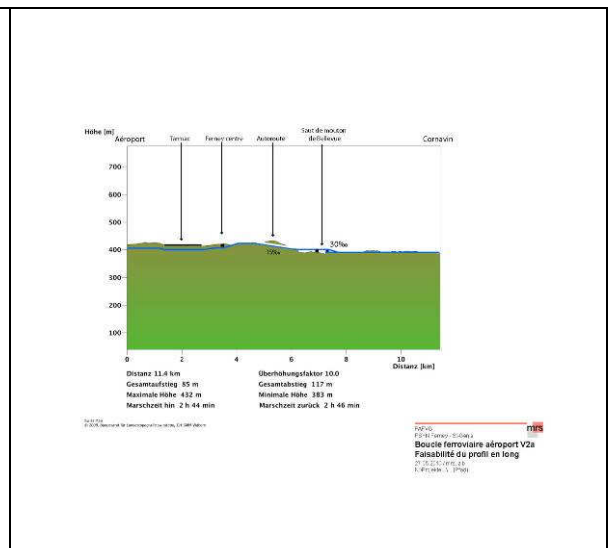
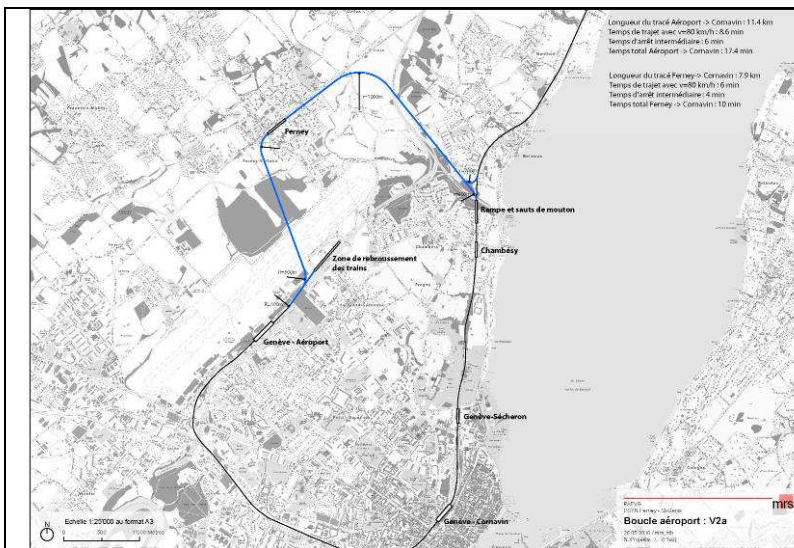
Une boucle large par Ferney-Voltaire passe nécessairement sous la piste de l'aéroport. La faisabilité technique de ce franchissement n'est pas démontrée, notamment en raison de la présence d'une nappe phréatique peu profonde. En outre, la topographie particulièrement compliquée entre Ferney-Voltaire et Chambésy, ainsi que la présence de lignes à haute tension et de secteurs naturels sensibles (nant du Gobé), nécessitent la réalisation d'ouvrages d'art et de protection particulièrement complexes.

La connexion avec la ligne existante, vraisemblablement par un saut de mouton pour garantir la capacité, se situerait dans un environnement particulièrement contraint, qui entraînerait des expropriations et des coûts importants.

Ces coûts pour une telle liaison sont, au stade actuel, très difficilement chiffrables, en raison de nombreuses inconnues en matière de qualité du sous-sol, de contraintes de protection (notamment des milieux naturels) et en raison de la présence de lignes à haute tension.

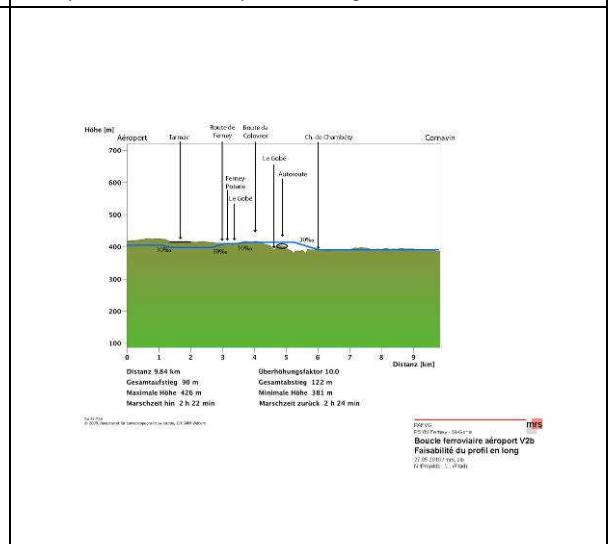
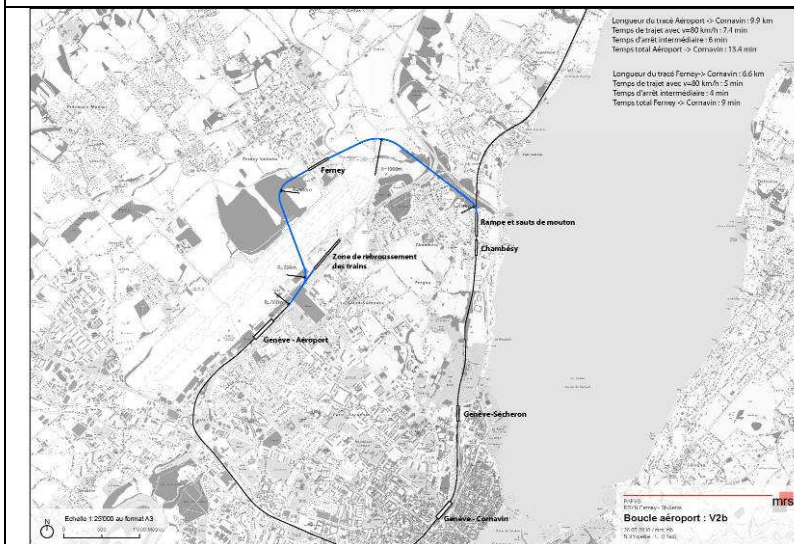
Le tracé et le profil en long ont été esquissés pour deux variantes.





Desserte de Ferney-Voltaire par liaison Cornavin - Aéroport, variante 2a : tracé

Desserte de Ferney-Voltaire par liaison Cornavin - Aéroport, variante 2a : profil en long



Desserte de Ferney-Voltaire par liaison Cornavin - Aéroport, variante 2b : tracé

Desserte de Ferney-Voltaire par liaison Cornavin - Aéroport, variante 2b : profil en long

Recommandation

En raison des difficultés de réalisation et de l'opportunité relativement réduite, notamment en raison de la proximité de Ferney-Voltaire avec l'aéroport et le cœur d'agglomération, une desserte de Ferney-Voltaire par un prolongement de la connexion entre Cornavin et l'aéroport n'est pas recommandée.

L'accessibilité de Ferney-Voltaire au réseau ferroviaire est à assurer par une amélioration substantielle de la ligne TP du Cercle de l'Innovation.



5.3 Questions spécifiques

5.3.1 *Logistique*

Lors des travaux du PACA, la question de la localisation d'une plateforme logistique au nord de l'agglomération s'est posée. Deux emplacements ont été évoqués dans le cadre des études-test des PACA : le secteur des Bisons à Colovrex et une extension de la ZIMEYSA vers l'ouest.

Une étude spécifique sur les questions de la desserte fret de l'agglomération recherche la meilleure localisation des plateformes logistiques sous l'angle spécifique des marchandises. Le PACA de son côté émet des recommandations en matière de coordination entre aménagement du territoire et transports, et en matière de principes de transports.

Constat et principes

Certains projets proposaient de coupler la réalisation de dessertes RER avec la desserte ferroviaire d'une zone logistique. Les investigations menées démontrent que les deux types de desserte ne répondent pas aux mêmes contraintes. De plus, pour garantir les capacités, il est souvent nécessaire de dissocier les infrastructures réservées à l'une et à l'autre desserte. Ainsi, il n'est pas opportun de coupler les réflexions portant sur le réseau RER et celles portant sur la desserte fret.

Les réglementations liées au transport des marchandises dangereuses imposent des contraintes pour le déplacement des trains de fret. Il n'est par exemple pas autorisé de faire circuler des trains de marchandises dangereuses dans des tunnels équipés de gare. Ainsi, la desserte fret doit faire l'objet d'une étude spécifique.

Les deux secteurs évoqués pour l'implantation d'une activité logistique (ZIMEYSA ouest et Colovrex) présentent des caractéristiques très différentes, notamment en ce qui concerne leur vocation actuelle ainsi que leur profil de desserte.

- > La ZIMEYSA est actuellement déjà desservie par le rail. Son utilisation pour une activité logistique serait donc un renforcement de la vocation actuelle de ce secteur.
- > A contrario, le secteur de Colovrex n'est pas desservi par le rail, ni par une offre TP performante. Son utilisation pour une activité logistique consisterait en une modification complète de l'affectation de ce secteur, ce qui entraînerait des investissements considérables pour l'amélioration de la desserte, autant pour les marchandises que pour les personnes.



Recommandation

En raison des profils actuels des sites envisagés et dans l'optique d'une coordination entre développement urbain et transports, le PACA recommande de développer et densifier les activités logistiques dans le secteur de la ZIMEYSA. Le secteur de Colovrex peut être maintenu comme réserve de terrain à long terme, mais il ne devrait pas se développer avant que tous les potentiels de la ZIMEYSA élargie ne soient réellement épuisés, y compris les importants potentiels de densification.

5.3.2 Moyens de transports spécifiques

Lors des travaux du PACA, l'opportunité de développer des moyens de transports spécifiques a été proposée. Trois systèmes ont été évoqués : le tram-train, les modes de transport par câble et un système spécifique pour le secteur aéroportuaire.

Trams rapides et trams-trains

Les principes des trams rapides et des trams-trains visent à traiter la question des temps de déplacements élevés, depuis certains lieux de l'agglomération, en raison des distances importantes vers le cœur d'agglomération.

Le principe du **tram rapide** suppose que deux lignes (ou plus) circulent sur le même axe (sur la même infrastructure) avec des horaires ne répondant pas à la même fonction, une ligne effectuant tous les arrêts et une autre ne s'arrêtant qu'aux arrêts importants pour gagner en vitesse commerciale.

Une telle exploitation est particulièrement contraignante dans la mesure où le véhicule de la ligne rapide ne doit pas rattraper le véhicule de la ligne classique. Si tel était le cas, des infrastructures de dépassement seraient nécessaires (demandant de doubler les emprises aux arrêts, ce qui est peu envisageable compte tenu du contexte urbain de la ligne. Le fait de ne pas pouvoir dépasser le véhicule précédent implique que le gain de temps maximum est limité par le système lui-même.

Recommandation

Le PACA recommande de ne pas retenir le principe des trams rapides.

Le principe du **tram-train** vise à faire circuler des véhicules de type tram sur des voies de tram dans le centre de l'agglomération, puis d'emprunter des voies ferroviaires classiques, pas ou peu utilisées en périphérie.



Dans le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise, des contraintes techniques remettent en cause ce principe. L'écartement des rails n'est pas le même entre le réseau tram et le réseau ferroviaire. Cela impliquerait d'adapter l'un des réseaux, ce qui représente un investissement considérable. En outre, les capacités du réseau de tram à l'intérieur de l'agglomération compacte sont déjà très sollicitées. Il est donc nécessaire de générer des capacités nouvelles et pas uniquement d'utiliser les infrastructures existantes.

Cette solution pose également des problèmes de matériel roulant et de système d'électrification.

Recommandation

Le PACA recommande de ne pas retenir le principe du tram-train et de se concentrer sur la desserte RER à long terme pour les secteurs suburbains.

Transports par câble

Les moyens de transport par câble, par leur principe de construction, ne sont pas évolutifs. Leur tracé est fixé au moment de la construction et ne peut pas être adapté durant la durée de vie de l'infrastructure. Cette caractéristique est en opposition complète avec la flexibilité requise dans la mise en place des réseaux TP d'agglomération. En effet, l'offre TP doit pouvoir s'adapter, en volume et en structure des lignes, à l'évolution de la ville.

Les moyens de transport par câbles sont appropriés dans les cas de dénivellation importante, ou pour franchir des obstacles spécifiques comme des plans d'eau, mais ne sauraient être recommandés dans des situations urbaines.

Recommandation

Le PACA recommande de ne pas retenir le principe du transport par câble et de préférer des systèmes plus évolutifs, demandant moins d'investissements de départ.

Desserte du secteur aéroportuaire

Dans le secteur aéroportuaire, de nombreux déplacements de différents types se superposent, notamment les déplacements liés à l'activité aéroportuaire elle-même, l'accessibilité à l'aéroport, les échanges ou l'accessibilité aux nombreuses activités situées dans le secteur (Arena, Palexpo, hôtels, activités tertiaires, etc.). La situation actuelle en matière de vitesse commerciale des TP, mais également la qualité des interfaces pour les usagers, n'est pas satisfaisante et nécessite une progression importante, notamment dans la perspective du développement des centres régionaux du Pays de Gex, pour lesquels la gare de l'aéroport deviendra un pôle d'échanges important.

A différentes reprises, un système spécifique à ce secteur a été évoqué (notamment système hectométrique), reliant la ligne de tram de Meyrin à celle de Ferney-Voltaire. Ce système





spécifique présenterait l'avantage important d'un site propre intégral et d'une vitesse commerciale efficace. Il nécessiterait en revanche un transbordement à chaque extrémité, ce qui est très pénalisant pour les temps de déplacements, mais également pour le confort des voyageurs. Ce système peut être investigué de manière plus approfondie, mais il doit systématiquement être comparé à une amélioration des systèmes existants et une meilleure intégration des différents niveaux de service.

En effet, dans la mesure où des investissements importants doivent être consentis pour améliorer la qualité des transports collectifs dans le secteur aéroportuaire, il semble plus judicieux de réaliser des infrastructures pouvant être mises à profit pour améliorer l'ensemble des offres TP du secteur (Cercle de l'Innovation, lignes provenant du cœur d'agglomération et autres lignes transversales ou diamétrales).

En outre, les réflexions menées concernant la connexion de l'aéroport avec l'agglomération ont bien montré la nécessité de traiter l'interface de la gare de l'aéroport comme pôle intermodale ouvert, notamment en direction du sud, avec éventuellement une couverture partielle de l'autoroute permettant la réalisation d'espaces publics et une connexion des lignes urbaines (ligne 3 et ligne 53 actuelles) avec le niveau ferroviaire.

Enfin, une mutualisation des services de navettes de l'aéroport et du CERN est recommandée à court terme. A plus long terme, le développement de l'offre TP d'agglomération (ferroviaire, bus express, axe fort, bus) devraient permettre de progressivement suppléer ces services de navettes (objectif du système TP du Cercle de l'Innovation, qui vise notamment à offrir une liaison efficace et attractive entre le CERN 1 et le CERN 2).

Recommandation

Le PACA recommande de privilégier une approche visant à améliorer l'efficacité de l'ensemble des lignes TP desservant le secteur aéroportuaire et permettant de traiter également l'interconnexion entre les différents modes de transports et les différents niveaux de service.







5.4 Sigles et abréviations

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
AIG	Aéroport international de Genève
BHNS	Bus à haut niveau de service
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (à l'origine Conseil européen pour la recherche nucléaire)
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin-Eaux Vives-Annemasse
CNAM	Conservatoire national des arts et métiers (France)
COFIL	Comité de pilotage
COS	Coefficient d'occupation au sol
COLVER	Réseau agro-environnemental de Collex - Versoix
DGA	Direction Générale de l'Agriculture du Canton de Genève
DGM	Direction générale de la Mobilité du Canton de Genève
GL	Grandes lignes (réseau ferroviaire)
HQE	Haute qualité environnementale
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol
MD	Mobilité douce
MZ	Modification de zone
O-D	Origine – destination (trafic)
OPAM	Ordonnance pour la Protection contre les Accidents Majeurs
OFROU	Office fédéral des routes
OIN	Opération d'intérêt national
ONF	Office national des forêts
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAFVG	Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise
PAV	Praille Acacias Vernets
PD	Plan directeur
PDQ	Plan directeur de quartier
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLQ	Plan localisé de quartier
PLU	Plan local d'urbanisme
PPDE	Politique des pôles de développement économique
P+R	Parking-relais
PSD	Projet stratégique de développement
RAE	Réseau agro-environnemental
R&D	Recherche et développement
RER	Réseau express régional (ferroviaire)
SA2	Schéma d'agglomération, deuxième génération
SBP	Surface brute de plancher (notion suisse)
SCE	Surface de compensation écologique



SCOT	Schéma de cohérence territorial
SDA	Surfaces d'assolement (CH)
SHOB	Surface hors œuvre brute (notion française quasi équivalente à SBP)
SIG	Système d'Information Géographique
TC	Transports collectifs
TCSP	Transport collectif en site propre
TI(M)	Transports individuels (motorisés)
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
ZAC	Zone d'activités
ZIA/ZDIA	Zone (de développement) industrielle et artisanale
ZIMEYSA	Zone industrielle et artisanale de Meyrin - Satigny





Date : 02.07. 2010

Lieu : Salle des Fiefs - Chancellerie

Présents

Mark Muller	Conseiller d'Etat chargé du DCTI
Denis Linglin	Maire de Sergy et Vice-président de la CC du Pays de Gex
Hubert Bertrand	Maire de St-Genis-Pouilly
Muriel Benier	Représentant Gérald Dentinger - Mairie de Thoiry
François Meylan	Maire de Ferney-Voltaire
Martine Roset	Conseillère administrative de Satigny
Guy Larmanjat	Conseiller général 01
Roland Sansonnens	Maire de Meyrin
Yvan Rochat	Conseiller administratif de Vernier
Xavier de Rivaz	DGAT / Etat de Genève
Gilles Bouvard	CC du Pays de Gex
Delphine Pressevot	Projet d'Agglo
Jacques Moglia	DGAT / Etat de Genève
Pierre Feddersen	Feddersen & Klostermann
Gérard Paoli	Maire de Gex

Mandataires

Christine Thibaud Zingg	Thibaud - Zingg
Benoît Ziegler	Müller, Romann & Schuppisser
Anne-Lise Cantiniaux	INDIGGO Chambéry
Marie Paule Mayor	Mayor+Beusch

GRAD

Ibrahim Moussa	Service d'urbanisme - St-Genis-Pouilly
Albert Bougette	Maire adjoint - urbanisme St-Genis-Pouilly
Laetitia Zaghouane	Chargée de mission - Région Rhône Alpes
Samuel Riesen	Adjoint au maire - Thoiry
Alexandre Prina	DIM / Etat de Genève
Thierry Vuarand	CG01 Chargé d'urbanisme
Vincent Kempf	Ville de Genève
Gérard Widmer	DGM / Etat de Genève
Anna-Karina Kolb	DGAE / Etat de Genève

Excusés

Etienne Blanc	Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex
Olivier Laurens Bernard	Sous préfecture de Gex
Rémy Pagani	Ville de Genève
Jean François Ravot	Maire de Chevry
Gérald Dentinger	Maire de Thoiry
Guy Maurin	Maire-adjoint de Prévessin-Moëns
Christian Dupessey	Conseiller régional région Rhône-Alpes
Henri Piney	Maire de Crozet
Sylvain Ferretti	Projet d'Agglo
Han van de Wetering	Atelier d'urbanisme - mandataire
Denis Perron	Conseil Général 01



Distribution

Membres du COPIL présentes et excusées
Membres du GRAD
Membres du groupe de suivi

PV : Delphine Pressevot, Gilles Bouvard

La séance du COPIL est ouverte par M. Mark Muller qui présente l'objectif de la séance : prendre connaissance des évolutions du schéma illustratif et des recommandations qui en sont issues. Il rappelle que le schéma illustratif est un document graphique dont le niveau de détail permet d'illustrer les projets urbains à mettre en œuvre. Il permet de débattre à une échelle plus fine du territoire et constitue une étape préalable à l'élaboration du schéma structurel. Enfin, il invite l'assemblée à formuler, à l'issue de la présentation, les propositions à retenir et celles à réorienter.

Puis le groupement de mandataires est invité à présenter l'état actuel des travaux de synthèse :

Dans un premier temps, ils rappellent la nécessité d'une unité graphique entre tous les plans de synthèse en exposant, sur la base des travaux réalisés dans le cadre du plan de synthèse St-Julien - Bernex, les éléments constitutifs du plan de synthèse : un plan illustratif (document présenté ce jour), un schéma structurel, un plan de mise en œuvre et des cartes thématiques. Des éléments de phasage seront aussi proposés selon l'échéancier suivant : 2016, 2020, 2030 et au-delà de 2030.

Présentation du projet :

Elle débute par un **rappel de la structure territoriale du PACA** et de son rôle dans la conception d'ensemble du projet urbain (lien entre les échelles). Le projet doit reconnaître et conforter la force du paysage issue des grandes structures paysagères décrites. Un point est dédié au **cœur vert et à sa vocation**.

Puis sont présentés les **zooms sur les lieux de projet** sous l'angle de l'urbanisation mais aussi la mobilité et le paysage, l'objectif étant de ne pas dissocier ces approches mais au contraire d'en montrer l'articulation.

Enfin, le mandataire mobilité présente les recommandations concernant **les thématiques spécifiques** suivantes : les questions ferroviaires (voyageurs – fret) et le réseau routier.

A l'issue de la présentation, la parole est donnée aux membres du comité de pilotage afin qu'ils demandent des compléments d'information et qu'ils formulent leur avis :

M. Mark Muller remercie les mandataires pour leur présentation et le travail fourni. Il souhaite que les mandataires précisent les points suivants :

- la faisabilité technique de la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière à Vernier,
- la mise en œuvre possible, et l'échéance, des propositions de densification du secteur villa à partir de la façade Sud de l'aéroport. Selon lui, il sera difficile de libérer des emprises à brève et moyenne échéance,
- les objectifs de développement de la ZIMEYSA : création de nouveaux emplois ou relocalisation des entreprises du PAV.



Concernant la faisabilité technique de la jonction autoroutière de Vernier, M. Benoît Ziegler, mandataire mobilité, répond qu'il convient préalablement de prioriser les projets de jonction à l'échelle de l'agglomération avant d'engager une réflexion plus technique. Concernant la façade Sud de l'aéroport, M. Benoît Ziegler précise qu'à ce stade, seule la question de l'opportunité de la couverture autoroutière a été abordée, et que des études de génie civil sont nécessaires pour apprécier la faisabilité de la proposition.

Concernant la proposition de mutation de la zone villa au sud de l'aéroport pour créer un mail, Christine Thibaud Zingg indique que ce nouvel espace public, ayant comme unique vocation à être un support de mobilités douces et de transport en commun, n'a pas nécessité à avoir une large emprise. Ce faisant, la zone villa nécessaire à sa réalisation est relativement restreinte. Concernant le déplacement des activités du PAV, Mme Thibaud Zingg assure que les emprises proposées en extension permettent non seulement de répondre à ce transfert mais offrent également des possibilités d'accueil complémentaires.

M. Gérard Paoli, Maire de Gex, rappelle l'objectif de rééquilibrage entre France / Suisse et indique que la France doit offrir les possibilités de développer son économie. Il demande à ce que la liaison RD35-RD1005 ne soit pas être abandonnée. Enfin, il s'inquiète sur la faisabilité des propositions de densification des tissus urbains existants.

M. Hubert Bertrand, Maire de St-Genis, se dit atterré du peu d'écoute de l'équipe de mandataires. Il regrette particulièrement que le projet des rives de l'Allondon et la localisation du projet de lycée soient remis en cause. Il précise vouloir continuer à travailler pour répondre aux critères permettant de justifier de l'arrivée du tramway mais dans un souci de densité vivable. Enfin, il réitère son mécontentement devant la logique sectorielle des PACA qui ne lui a pas permis de participer aux travaux de l'axe Genève Ferney Gex.

Mme Muriel Benier, représentante de la commune de Thoiry exprime les mêmes regrets que le Maire de St-Genis, concernant le projet privé sur le secteur du Grand-Pré, et rappelle que les permis de construire de ce projet seront déposés dans un très bref avenir.

M. François Meylan, Maire de Ferney-Voltaire, exprime sa différence d'opinion en indiquant que le travail sur l'axe Ferney - Gex a été mené sans se heurter au problème de manque d'écoute exprimé par le Maire de St-Genis. La mise en place d'un groupe de travail dans le cadre du schéma de secteur Ferney - Gex a permis de débattre des propositions et de dégager des orientations partagées.

Selon lui, l'enjeu majeur est d'améliorer la part de transport en commun au détriment de celle des transports routiers dans les années futures.

Il questionne les mandataires sur les différents modes de transport proposés sur la façade Sud de l'aéroport et sur la gestion des urbanisations existantes dans le cœur vert : Bois Candide

Il apprécie la vision générale présentée qui, selon lui, peut être mise en œuvre avec des moyens financiers mais aussi et surtout grâce à une volonté politique affirmée.

Il illustre par deux exemples les difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre le message théorique du projet d'agglomération :

- Le projet de renouvellement du secteur de la Poterie (identifié comme projet stratégique) nécessite l'acquisition de terrain appartenant à l'Etat de Genève par le biais de la Société immobilière de terrains Nord-Aviation qui, à ce jour, pas encore fait l'objet d'un accord.



- La mise en œuvre de certaines lignes de transport en commun transfrontalières risque d'être reportée par l'Etat de Genève pour des raisons budgétaires.

M. Pierre Feddersen a apprécié la présentation des équipes et notamment l'approche paysagère.

Il indique que le Croissant Porte de France constitue un secteur stratégique aux enjeux multiples : tramway à court terme et RER à plus long terme.

Il attire l'attention sur la nécessité d'avoir une vision d'ensemble cohérente avant de dessiner plus en détail. Un certain nombre de principes de précautions doivent être mis en œuvre pour "préparer le territoire" : réservation des emprises nécessaires au tracé de la future ligne ferroviaire ZIMEYSA - St-Genis - Gex...

Il rappelle que le financement du prolongement du tramway par la Confédération dépend de la densité offerte sur Porte de France et, à ce titre la démonstration des mandataires sur la densité nécessaire sur Porte de France est convaincante. Parmi les 3 variantes proposées sur le pôle de St-Genis, une seule variante répond aux critères de densité de la Confédération. Il finit par indiquer que le renforcement de l'attractivité Porte de France nécessite aussi de limiter les emprises ouvertes à l'urbanisation en périphérie de St-Genis.

M. Denis Linglin en tant que vice Président CCPG en charge de l'aménagement de l'espace indique que les études des PACA ont permis de faire évoluer la vision du territoire notamment les développements autour de l'aéroport. Il souhaite maintenant que les propositions soient évaluées en terme de faisabilité : "ce qui est souhaitable et ce qui est possible". Il demande la vérification des coûts des infrastructures ferroviaires, coûts qui lui semblent être surestimés.

Enfin, il prend note des discussions "serrées" sur le développement du secteur Porte de France et demande à ce que la réalisation éventuelle d'une liaison routière RD35/avenue Louis Rendu soit accompagnée en contrepartie de la fermeture des douanes avenue Auguste François Dubois.

M. Yvan Rochat, Conseiller administratif de la commune de Vernier souhaite que, comme le préconise le mandataire mobilité, des études plus approfondies de gestion des flux soient menées pour analyser l'impact d'une bretelle autoroutière.

Il indique que le projet de demi-bretelle permet de résoudre le problème de saturation à l'heure de pointe du matin mais reste problématique pour les mouvements de l'heure de pointe du soir. Par ailleurs, il salue la réflexion sur le secteur Crotte-au-Loup en mentionnant que ce secteur pourrait notamment accueillir des équipements sportifs.

Il indique aussi la nécessité de coordonner les études du plan de synthèse avec celles de la voie verte.

Il regrette la disparition du concept de "tête GVA" et demande si la permanence des dépôts pétroliers en est une raison.

Concernant la façade Sud de l'aéroport, il rappelle que l'avenue Louis Casaï est destinée à devenir un boulevard urbain intégrant la problématique des modes doux : traversées piétonnes, voies cyclables...

De manière plus générale, il s'interroge sur la volonté et l'ambition du Canton en vue de son développement, cette croissance ne pouvant s'accommoder des infrastructures existantes mais nécessitant des investissements et des implications fortes de la part du Canton de Genève.

M. Gilles Bouvard relève également que le sentiment de manque d'écoute exprimé dans ce collège a été moins marqué sur le PACA Genève-Ferney-Gex. Pour autant, la confrontation entre un principe de cohérence proposée par les équipes et un principe de réalité vécu par les élus était tout aussi forte. Il souligne que le travail du schéma de secteur RD 1005 conduit en parallèle du PACA a permis autant que possible de faire évoluer les positions. Le conseil général de l'Ain a proposé au syndicat mixte du SCoT de conduire un travail similaire sur l'autre axe. Cette question sera débattue lors du prochain comité syndical du SCoT.



M. Roland Sansonnens souhaite que l'idée forte du "Cercle de l'innovation" soit maintenue.

Concernant la critique de manque d'écoute formulée par les représentants des communes de St-Genis-Pouilly et Thoiry, il s'agit surtout d'appliquer un principe de réalité, de prendre en compte les difficultés de mise en œuvre des projets et de s'assurer de la faisabilité physique des propositions. Il rappelle que les représentants communaux doivent faire face aux demandes concrètes de la population qui a besoin de s'approprier les projets.

Selon lui, les mesures à entreprendre, notamment en matière de transport en commun, doivent être coordonnées. Il défend l'idée du RER mais souhaite que des propositions à plus court terme soient mises en place. Il rejoint l'intervention de M. François Meylan en pointant le problème de trafic de transit. La proposition de liaison RD35/avenue Louis Rendu semble être une bonne alternative au contournement de Meyrin.

Il souhaite que le problème de stationnement soit introduit dans les réflexions en rappelant qu'aujourd'hui la commune de Meyrin est envahie par des véhicules de pendulaire. Pour faire face à ce problème, la commune envisage de généraliser les zones bleues de stationnement.

Pour M. Mark Muller, le processus de synthèse des propositions des études test permet de soulever des questions soumises à discussion. Il faut non seulement trouver les moyens de concrétiser et d'exploiter les résultats de ces études mais aussi engager un travail de communication auprès de la population qui doit s'approprier le projet.

Par ailleurs, il demande des précisions sur 2 points ponctuels : le sort de la tête GVA en lien avec le secteur des pétroliers et la liaison RD35-avenue Louis Rendu.

Le mandataire mobilité indique que la liaison RD35/avenue Louis Rendu n'est pas recommandée pour des raisons environnementales.

Selon M. Mark Muller, le ressenti des élus locaux est parfaitement légitime. En effet, la remise en cause de certains projets déjà largement engagés pose des difficultés. Il rappelle que les recommandations du plan de synthèse, bien que étayées d'un point de vue technique, émaneront des élus.

M. Guy Larmanjat pose la question du rééquilibrage habitants - emplois.

Il indique que le travail des mandataires doit être cadré pour répondre à la commande politique, l'enjeu étant l'obtention des financements du fonds d'infrastructure fédéral. Il rappelle que les études menées dans le cadre du Projet d'agglomération sont financées en partie par les fonds Interreg.

Face aux critiques du manque d'écoute, M. Mark Muller demande à la cheffe de projet de s'exprimer.

Selon Delphine Pressevot, il ne s'agit pas d'intégrer les projets en cours comme des contraintes, mais au contraire, de favoriser les synergies avec les futurs projets.

Le discours des mandataires est de dire que les équipements et infrastructures du secteur Porte de France doivent être pensés et aménagés à l'échelle du Croissant Porte de France dans lequel ils s'intègrent et non par touches successives et partielles, comme c'est le cas aujourd'hui.

Elle rappelle les principaux atouts du secteur Porte de France : l'arrivée du tramway qui un jour ou l'autre dépassera la frontière, la construction d'un lycée international comme pièce maîtresse (avec possibilité de synergie avec le CERN), une réserve foncière importante (plus de 20 ha) et bien évidemment son rattachement au cercle de l'innovation comme un des secteurs les plus stratégiques d'où une exigence d'aménagement plus forte.



Par ailleurs, elle rappelle l'enjeu financier de "décrocher" les financements du fonds d'infrastructure côté suisse et du MEEDATT côté français.

Elle regrette l'absence d'un représentant politique de la Région Rhône-Alpes en tant que maître d'ouvrage du lycée du secteur Porte de France, qui offre une réelle opportunité de développer un quartier mixte à forte densité. Travailler sur plusieurs scénarios d'insertion urbaine d'un tel équipement, en considérant d'emblée le lycée comme élément fort et non pas comme un élément isolé lui semble être à la hauteur des enjeux du secteur Porte de France, une des principales polarités du Cercle de l'innovation.

Elle rappelle aussi les principes auxquels les propositions devaient répondre pour notamment satisfaire aux exigences de la Confédération :

- L'urbanisation est coordonnée avec le développement du réseau structurant des TP (transport public) afin d'éviter un report de la demande sur des secteurs périphériques mal ou pas desservis par les TP.
- Le réseau TP et la structure d'urbanisation sont développés conjointement. Il s'agit des offres de transports liées à la voirie (tram, bus).

Mme Martine Roset souligne la proposition de développement de la pointe nord du CERN sur le territoire communal.

Elle indique que l'agrandissement de la zone industrielle doit être conditionné par l'amélioration de l'accessibilité routière c'est-à-dire la création d'une nouvelle jonction autoroutière. Elle salue le travail sur la préservation des espaces naturels et la vision d'ensemble à long terme.

M. Xavier de Rivaz, en tant que représentant de l'Etat de Genève souligne le travail conséquent des mandataires qui, selon lui, ont répondu aux principes de réalité et ont passé du temps à évaluer les projets.

Par ailleurs, il rappelle l'objectif des études sur les PACA afin de resituer les enjeux initiaux du mandat : L'étude devait vérifier si et comment l'organisation territoriale de cette importante portion de territoire permettra d'accueillir les nouveaux habitants, emplois, et services tels qu'envisagés dans le cadre du Projet d'agglomération, tout en valorisant le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.

Calendrier :

- Prochaines étapes du processus :
 - o Organisation de tables rondes le 16 septembre de 16h à 22h au CICG sous la même forme que celles organisées lors des études test, et discussion autour d'une maquette,
 - o Comité de pilotage n°3 le 21 octobre de 14h à 17h (lieu à définir) : présentation des nouvelles recommandations issues des discussions, identification des Projets Stratégiques de Développement (PSD) et de leurs modalités de mise en œuvre, proposition de priorisation des secteurs de développement et de densification, et des projets d'infrastructure et de transport s'y référant selon les étapes 2016 - 2020 - 2030 et au-delà de 2030.



PROCES VERBAL

COPIL spécifique Genève - Ferney - Gex

Date : 24 juin 2010

Lieu : Mairie de Ferney Voltaire

Présents

Marcel Beauverd	Commune de Bellevue
Paola Vigano	Présidente du Collège PACA Genève - Ferney - Gex
Jean-Marc Comte	Maire du Grand Saconnex
Jacques Janier	Maire de Sauverny
Jérôme Josserand	Représente Olivier Laurens Bernard - Sous Préfecture de Gex
Denis Linglin	Vice-président de la CC du Pays de Gex, Représentant Etienne Blanc
Guy Maurin	Maire-adjoint de Prévessin-Moëns - Représentant Jean-Paul Laurenson -
David Dall'Antonia	Commune de Pregny-Chambésy - Représentant Jean-Marc Mermoud -
François Meylan	Maire de Ferney-Voltaire
Bruno Thoumelin	Maire-adjoint de Ornex - Représentant Jacques Mercier
Marie-Josèphe Dingeon	Maire-adjointe de Gex - Représentant Gérard Paoli
Jean-Michel Guette	Commune de Segny
Sylvie Lacroux	Maire adjointe de Ferney - service urbanisme-transport-environnement
Roland Sansonnens	Maire de Meyrin
Elisabeth Fatton	Maire de Colley Bossy
Xavier De Rivaz	DCTI - Etat de Genève
Gilles Bouvard	CC du Pays de Gex
Jérôme Urfer	Service urbanisme de la Ville de Genève - représentant de Rémy Pagani
Delphine Pressevot	Projet d'Agglo

Mandataires

Christine Thibaud Zingg	Thibaud - Zingg
Benoit Ziegler	Müller, Romann & Schuppisser
Anne-Lise Cantiniaux	INDIGGO Chambéry

GRAD

Olivier Morand	Responsable service - Commune de Meyrin
Christophe Vigue	Responsable urbaniste de la ville de Gex
Dominique Colin	Conseil général de l'Ain représentant de Denis Perron
Jacques Moglia	DCTI - Etat de Genève
Gérard Widmer	DIM - Etat de Genève
Anna-Karina Kolb	DARES - Etat de Genève

Excusés

Mark Muller	Conseiller d'Etat chargé du DCTI
Etienne Blanc	Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex
Jacques Mercier	Maire d'Ornex
Christophe Bouvier	Maire de Cessy
Christian Dupessey	Conseiller régional région Rhône Alpes
Yvonne Humbert	Maire de Genthod
Sylvain Ferretti	Projet d'Agglo
Claude Genequand	Commune de Versoix
Franck Hedrich	Commune de Versonnex
Guy Larmanjat	Conseil Général de l'Ain
Rémy Pagani	Ville de Genève
Marie-Paule Mayor	Mayor+Beusch
Han van de Wetering	Atelier d'urbanisme - mandataire



Distribution

Membres du COPIL présents et excusés
Membres du GRAD
Membres du groupe de suivi

PV : Delphine Pressevot, Gilles Bouvard

Accueil de François Meylan, maire de Ferney-Voltaire : il rappelle l'enjeu de ces rencontres transfrontalières en évoquant l'importance d'une mise en œuvre concrète sur le territoire de part et d'autre de la frontière. Puis, il termine en rappelant la situation spécifique de sa commune, véritable enclave sur le canton de Genève.

Mme Pressevot rappelle **l'objectif de la séance et la suite de la démarche**.

- Objectif de la séance : présentation de l'état actuel des réflexions présentées sous forme de recommandations, d'en ressortir les principaux consensus et de réorienter, si nécessaire, le travail des équipes pour la prochaine échéance.
- Prochaines étapes du processus :
 - o Organisation de tables rondes le 16 septembre de 16h à 22h au CICG sous la même forme que celles organisées lors des études test, et discussion autour d'une maquette.
 - o Comité de pilotage n°3 le 21 octobre de 14h à 17h (lieu à définir) : présentation des nouvelles recommandations issues des discussions, identification des Projets Stratégiques de Développement (PSD) et de leurs modalités de mise en œuvre, proposition de priorisation des secteurs de développement et de densification, et des projets d'infrastructures et de transport s'y référant selon les étapes 2016 - 2020 - 2030 et au-delà de 2030.

M. Linglin, représentant d'Etienne Blanc, avant de laisser la parole aux mandataires, sollicite **l'avis des participants sur le procès verbal**.

M. Maurin, adjoint au maire de Prévessin-Moëns souhaite que le procès verbal puisse faire mention de son intervention visant à un rééquilibrage "emplois et logements" entre France et Suisse, et qu'au-delà des déclarations, cela puisse s'exprimer par des faits.

Certaines remarques sont aussi émises concernant **la problématique des déplacements**.

M. Thoumelin, maire-adjoint d'Ornex, souhaite connaître les raisons pour lesquelles il n'est pas envisagé de prolonger le tramway de la Gravière à Meyrin jusqu'au parc de stationnement de la surface commerciale Carrefour située sur la commune de Ferney-Voltaire. Par ailleurs, il rappelle que le village d'Ornex est traversé par un flux important de véhicules générant des nuisances et souhaite qu'une déviation du village soit prise en compte.

M. Maurin lui répond que la mise en place de la future ligne P (Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, la Gravière) est une réponse immédiate au prolongement du tramway.

M. Meylan, maire de Ferney-Voltaire et M. Sansonnens, maire de Meyrin informent les participants des difficultés rencontrées pour la mise en place de cette ligne de transport en commun. Le canton de Genève a en effet récemment indiqué que cette mise en œuvre risquait d'être différée en invoquant des économies budgétaires (financement du tronçon côté suisse). Les deux élus font remarquer que,



si cette intention était confirmée, elle constituerait un signal contradictoire aux travaux du Projet d'agglomération qui tend à accroître la part modale des transports en commun.

M. Maurin (Prévessin-Moëns) questionne les mandataires sur l'opportunité d'une liaison ferroviaire directe entre l'aéroport et Zurich plaçant la gare de l'aéroport comme la principale gare de l'agglomération.

Pour M. Ziegler, mandataire mobilité, la réflexion des plans de synthèse porte sur une échelle régionale avec la mise en place d'un réseau RER au ¼ d'heure. La question de la ligne Barcelone – Zurich et ses incidences sur le rayonnement des gares genevoises n'entrent pas dans ce champ d'étude là.

Néanmoins, Mme Pressevot indique que des discussions ont été entamées sur la problématique ferroviaire entre les techniciens de la région Rhône-Alpes, CFF, l'Etat de Genève et le Projet d'agglomération. Selon les résultats des études test, doter l'agglomération d'un schéma ferroviaire performant constitue un enjeu majeur.

M. Widmer (DGM) confirme que le développement de l'offre ferroviaire dépasse le cadre de réflexion du plan de synthèse. Concernant la gare de Cornavin, le schéma d'évolution du réseau ferroviaire retenu par les CFF est de l'inscrire durablement comme gare principale de l'agglomération genevoise, sans chercher des solutions d'évitement pour le trafic national et international.

M. Maurin dit regretter que cette hypothèse de travail évoquée dans le cadre des études tests ne puisse pas être remontée au Projet d'agglomération n°2.

M. Thoumelin souhaite aussi la création d'une gare à Ferney-Voltaire.

Après ces interventions, la parole est donnée au groupement de mandataires.

Dans un premier temps, ils rappellent la nécessité d'une unité graphique entre tous les plans de synthèse en exposant, sur la base des travaux réalisés dans le cadre du plan de synthèse St-Julien - Bernex, les éléments constitutifs du plan de synthèse : un plan illustratif (document présenté ce jour), un schéma structurel, un plan de mise en œuvre et des cartes thématiques. Des éléments de phasage seront aussi proposés selon l'étagage suivant : 2016, 2020, 2030 et au-delà de 2030.

Présentation du projet :

Elle débute par un rappel de la structure territoriale du PACA et de son rôle dans la conception d'ensemble du projet urbain (lien entre les échelles). Le projet doit reconnaître et conforter la force du paysage issue des grandes structures paysagères décrites. Un point spécifique est dédié au cœur vert et à sa vocation.

Puis sont présentés les **zooms sur les lieux de projet** sous l'angle de l'urbanisation mais aussi la mobilité et le paysage, l'objectif étant de ne pas dissocier ces approches mais au contraire d'en montrer l'articulation.

Conurbation Ferney - Ornex - Prévessin :

Sud Aéroport et ses 4 accroches :

Durant la présentation, la commune de Meyrin s'exprime : elle ne reconnaît pas l'opportunité de réaliser un transport en commun sur l'accroche intitulé "mail" dans l'axe du terminal de l'aéroport.

Le zigzag du tracé et son débouché sur la succession de parcs de l'école de commerce jusqu'au parc des Croupettes semblent aller à l'encontre d'un axe TC mais est tout à fait compatible avec un itinéraire de mode doux.



Maconnex - Ségny :

M. Tieffenbach, maire de Versonnex, s'inquiète des effets conjugués de la densification des tissus urbains prônés par le SCoT et la priorisation du bus sur l'axe RD1005 qui auront comme effet négatif un report de trafic sur l'axe RD15.

De même, Mme Fatton, maire de Collex-Bossy, exprime ses vives inquiétudes quant au schéma de mobilité proposé qui aura pour conséquence d'augmenter le trafic de la route du Bois-Chatton qui traverse son village tout en apportant aucune amélioration au réseau viaire.

Mme Fatton questionne à cet effet le mandataire mobilité sur la nécessité de créer une liaison primaire nouvelle pour éviter le report de trafic sur l'axe qui traverse Collex et Bossy. Elle relève que la carte de hiérarchisation reconnaît cet axe comme une voirie secondaire.

Or, aujourd'hui, cette voie, classée en route cantonale, souffre d'un manque d'aménagement urbain.

Le mandataire mobilité indique les deux alternatives possibles :

- Soit on admet le système routier avec toutes ces conséquences négatives, ce qui suppose de perpétuer les pratiques de transport individuel et d'admettre, à terme, des développements autour de ces axes.
- Soit on essaie par des interventions ponctuelles et de requalification, de gérer les capacités routières dans l'optique de collecter les flux là où ils sont générés (rôle de l'autoroute).

Le représentant de la DGM agréé la nécessité d'une modération de trafic sur l'axe RD15.

M. Thoumelin montre son intérêt pour l'idée de parkway sur l'axe RD35.

Le représentant de la commune de Genève attire l'attention sur la nécessité d'avoir des gabarits de rue suffisants pour réaliser des sites propres et ainsi proposer des transports publics efficaces, capables d'induire un transfert modal.

M. Linglin est dubitatif sur l'objectif affiché visant à répondre aux besoins en déplacement par les seuls transports en commun. La liaison RD 35/ RD 1005 doit être considérée dans cette perspective.

M. Maurin lui répond que les études conduites depuis plus de 15 ans ont démontré que cette liaison n'aura pas d'effet significatif sur le trafic de la RD 1005, et lui demande de reconsidérer sa position.

Mme Digeon (Mairie de Gex) et Guy Maurin précisent qu'une amélioration du réseau viaire existant doit être privilégiée à la création d'une nouvelle liaison routière.

Selon M. Meylan, maire de Ferney-Voltaire, l'enjeu majeur est de pacifier le trafic et ne pas rajouter de la vitesse. Il précise que si l'on crée de nouvelles liaisons structurantes dans le pays de Gex, cela ne fera que d'arriver plus rapidement sur les points de congestion situés aux portes de Genève. Il rajoute que la construction de la route des Nations est pour sa commune une catastrophe, car elle contribuera à alimenter le trafic dans le centre de sa commune.



Après cette présentation, la parole est donnée aux membres du COPIL afin de dégager les consensus et les éléments à traiter.

M. Janier, maire de Sauverny, souhaite que le traitement de la mobilité sur l'axe Genève- Ferney-Gex ne se traduise pas par un report des problèmes de circulation sur le pourtour du PACA. Il indique que l'augmentation des capacités de l'autoroute peut constituer une solution efficace.

M. Comte, conseiller administratif de la commune du Grand-Saconnex apprécie la qualité du rendu, du plus petit au plus grand. Il partage l'avis de la commune de Meyrin sur l'accroche centrale de la façade Sud de l'aéroport plus complexe à traduire en TC qu'en mode doux (traverse des parcelles privées).

Concernant la route des Nations, il rappelle qu'elle est dédiée à la desserte du quartier des organisations internationales. Il admet que cette infrastructure routière sera génératrice de nuisances et générera de nouveaux flux "aspirateurs à voiture". Enfin, il indique qu'il est surtout essentiel de redessiner la jonction de la route des Nations avec l'autoroute afin de ne pas gaspiller de l'espace.

Il attire aussi l'attention sur la problématique des équipements publics avec notamment l'intérêt de réaliser des équipements d'intérêt d'agglomération à mutualiser.

Enfin, il souligne l'importance de traiter les problèmes légaux et financiers pour encourager l'implantation d'activités économiques côté français en quelque sorte de revenir à la base du projet d'agglomération.

Le mandataire mobilité était la proposition du prolongement de la ligne 3 jusqu'au terminal de l'aéroport en indiquant que cette ligne doit garder sa fonction de desserte assez fine et qu'il paraît assez légitime de la connecter à la gare.

M. de Rivaz, représentant du Canton de Genève, indique que les propositions sur la façade Sud de l'aéroport est une grande nouveauté qui résulte des études. Il fait référence aux travaux de l'école polytechnique de Lausanne identifiant un potentiel important pour construire des logements entre le cœur de l'agglomération et l'aéroport. Il s'agit maintenant de traduire ce concept en réalité pour répondre à l'engagement du Canton de Genève de construire 100'000 logements à horizon 2030

M. Meylan précise que la conurbation Ferney - Ornex - Prévessin doit s'envisager en lien avec Bellevue, Collex et Meyrin. Le secteur de Colovrex dit "des Bisons" doit à ce titre être précisé.

Il réitère que le report de la mise en place des nouvelles lignes transfrontalières (ligne P, ligne Gex - Divonne - Coppet, ligne Challex - La Plaine, ligne Le Fayet - Genève) est en contradiction avec l'importance accordée aux transports en commun dans le projet d'agglomération. Si l'on veut se donner les moyens de réduire le trafic, il faut aller au bout de la démarche.

Il soulève une problématique comparable concernant l'affirmation du site de la Poterie comme secteur d'enjeux stratégiques et les difficultés qu'il rencontre tant avec l'Etat français qu'avec l'Etat de Genève dans les négociations pour acquérir les terrains autour de la douane.

Enfin, il sensibilise les élus de Meyrin sur la nécessité de conduire des études de circulation sur un périmètre plus élargi avant d'envisager la fermeture de la route de Mategnin.

M. Sansonnens soutient la position de M. Meylan sur la nécessité à mettre en œuvre rapidement la ligne P, car elle est une réponse à l'encombrement du stationnement dans sa commune. Il est nécessaire, selon lui, de préfigurer le réseau tramway par la mise en service de bus car c'est le seul moyen de faire adopter les bonnes pratiques de transport.

M. Colin du Conseil Général de l'Ain indique sa satisfaction d'écouter la présentation qu'il juge porteuse d'espoirs et volontaire.



Deux points restent à préciser selon lui :

- Les coulisses paysagères doivent se formaliser en prenant appui notamment sur les corridors biologiques.
- Le phasage et la nécessité de hiérarchiser les investissements et de les lisser dans le temps. Il convient d'identifier les équipements structurants prioritaires et ceux moins primordiaux afin de rendre plus crédible le discours.

M. Josserand, représentant de l'Etat français, rejoint la remarque du Conseil général concernant les ressources financières et préconise la mise en place d'un plan pluriannuel d'investissement, la priorité devant être donnée au BHNS par rapport aux investissements routiers. Il fait par ailleurs référence au récent décret Plan Climat Énergie Territoriale qui renforce l'évaluation environnementale pour les agglomérations de plus de 50'000 habitants.

A l'issue des discussions, M. Linglin **clôture la séance** en remerciant l'assemblée de sa participation.



PROCES VERBAL

COPIL Plan de synthèse Genève - St Genis - Ferney

Date : 6 mai 2010

Lieu : Vernier

Présents

Mark Muller	Conseiller d'Etat chargé du DCTI
Etienne Blanc	Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex
Jean Marc Comte	Maire du Grand Saconnex
Muriel Bernier	Maire adjointe de Thoiry - Représentant Gérald Dentinger
Yvonne Humbert	Maire de Genthod
Jacques Janier	Maire de Sauverny
Jérôme Josserand	Représente Olivier Laurens Bernard - Sous Préfecture de Gex
Denis Linglin	Maire de Sergy
Guy Maurin	Maire-adjoint de Prévessin-Moëns - Représentant Jean-Paul Laurenson -
David Dall'Antonia	Commune de Pregny-Chambésy - Représentant Jean-Marc Mermoud -
François Meylan	Maire de Ferney-Voltaire
Bruno Thoumelin	Maire-adjoint de Ornex - Représentant Jacques Mercier
Hubert Bertrand	Maire de Saint-Genis-Pouilly
Marie-Josèphe Dingeon	Maire-adjointe de Gex - Représentant Gérard Paoli
Denis Perron	Conseiller général du Conseil général de l'Ain
Yvan Rochat	Conseiller administratif de Vernier
Martine Roset	Conseillère administrative de Satigny
Roland Sansonnens	Maire de Meyrin
Elisabeth Fatton	Maire de Colley Bossy
Michel Barbier	Maire-adjoint de Crozet
Sylvie Lacroux	Maire adjointe de Ferney-Voltaire
Françoise Le Sourd	Maire-adjointe de Prévessin-Moëns
Samuel Riesen	Maire-adjoint de Thoiry
Pierre Feddersen	Feddersen & Klostermann Zurich
Xavier De Rivaz	DCTI/ DGAT
Gilles Bouvard	CC du Pays de Gex
Delphine Pressevot	Projet d'Agglo

Mandataires

Christine Thibaud Zingg	Thibaud - Zingg
Benoit Ziegler	Müller, Romann & Schuppisser
Marie Paule Mayor	Mayor+Beusch
Anne-Lise Cantiniaux	INDIGGO Chambéry

GRAD

Christophe Kobler	Commune de Versoix
Marie-Claire Billet	Commune de Prévessin-Moens
Dominique Colin	Conseil général de l'Ain
Alexandra Pecqueur	Commune de Thoiry
Dominik Meyer	Commune de Vernier
Gérard Widmer	DGM - Etat de Genève
Alexandre Prina	DGM - Etat de Genève
Anna-Karina Kolb	DGAE - Etat de Genève
Sébastien Beuchat	Projet d'Agglo
Emmanuel Ansaldi	DGA - Etat de Genève
Vincent Scattolin	DGAT - Etat de Genève



Excusés

Paola Vigano	Présidente du Collège PACA Genève - Ferney - Gex
Marcel Beauverd	Commune de Bellevue
Christophe Bouvier	Commune de Cessy
Sylvain Ferretti	Projet d'Agglo
Claude Genequand	Commune de Versoix
Jean Michel Guette	Commune de Segny
Franck Hedrich	Commune de Versonnex
Guy Larmanjat	Conseil Général de l'Ain
Rémy Pagani	Ville de Genève
Henri Piney - Crozet	Commune de Crozet
Jean - Jack Queyranne	Région Rhône-Alpes
Han van de Wetering	Atelier d'urbanisme - mandataire
Jean-François Ravot	Commune de Chevry

Distribution

Membres du COPIL présentes et excusées
Membres du GRAD
Membres du groupe de suivi

PV : Delphine Pressevot, Gilles Bouvard



La séance du COPIL du plan de synthèse des PACA Genève - St Genis - Ferney est ouverte par M. Yvan Rochat, conseiller administratif de Vernier, et par les co-présidents M. Mark Muller et M. Etienne Blanc.

M. Yvan Rochat est très heureux d'accueillir pour la première fois le projet d'agglomération Franco (Valdo) Genevois. Il aspire à une nouvelle étape fructueuse à l'occasion des travaux du plan de synthèse.

M. Etienne Blanc salue les travaux réalisés dans le cadre des études-test. Il demande de travailler sur l'aspect pédagogique des présentations pour une meilleure appropriation des enjeux par les élus locaux et la société civile.

M. Mark Muller rappelle la nécessité d'harmoniser les différents plans de synthèse en vue de l'élaboration du projet d'agglomération 2 d'ici juin 2012. Pour atteindre le rééquilibrage souhaité France / Suisse, le canton de Genève doit se doter de moyens conséquents pour créer des logements et la France doit offrir les possibilités de développer son économie. Enfin, il indique que l'exposition "constitution urbaine pour Genève" réalisée par un laboratoire de recherche de la faculté d'architecture de l'Ecole polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) montre les potentiels de densification du cœur d'agglomération et de sa couronne suburbaine.

Delphine Pressevot présente la démarche du plan de synthèse puis Gilles Bouvard enchaîne sur la présentation du schéma de secteur de l'axe Ferney - Gex comme illustration de la traduction formelle des PACA. Enfin, les mandataires du plan de synthèse exposent leurs travaux par thématique (mobilité, urbanisation, environnement).
Cf. en fin de compte-rendu - déroulé présentation

A l'issue de la présentation, un tour de table est organisé afin que chaque membre du comité de pilotage puisse donner son point de vue.

Pierre Feddersen, en tant que représentant unique des professionnels experts du collège PACA Genève - Meyrin - St Genis, demande aux mandataires de préciser la vocation du "cœur vert", au cœur du dispositif du "cercle de l'innovation". Par ailleurs, il soulève la question des potentiels habitants/emplois largement supérieurs aux objectifs de départ comme point important à débattre.

La problématique du phasage et de l'échéancier entre le développement sur les zones d'extension et sur les zones de renouvellement/densification est posée par la majorité de l'assemblée.

Selon les communes de Satigny et Vernier, la démonstration de la volonté de densification des zones industrielles de Vernier - Meyrin - Satigny doit être préalable à son extension, elle-même conditionnée par la réalisation de la jonction autoroutière à Vernier (Canada).

La commune de Satigny demande de rajouter sur la carte du plan de synthèse le secteur de la Tuillière.

Par ailleurs, la commune de Vernier est opposée à une spécialisation de la ZI et demande aux mandataires de tenir compte de l'étude en cours sur ZIMOGA en introduisant de la mixité entre activités tertiaires et activités secondaires. Par ailleurs, elle est réticente au développement industriel du secteur Crotte-au-Loup mettant en cause le développement du village de Vernier.



Concernant la façade Sud de l'aéroport, le représentant de la commune de Vernier rappelle l'idée d'un téléphérique reliant la tête GVA à l'aérogare de Cointrin.

L'ensemble des membres du comité de pilotage adhère au principe du cercle de l'innovation proposé par Michael Güller. Ce concept fait émerger une logique territoriale et des problématiques communes de part et d'autre de la frontière.

Le représentant de la DGAT souligne l'importance de l'enjeu mis en évidence par le travail de synthèse qui montre un ensemble fondé sur un concept de mobilité cohérent sur un territoire contraint et morcelé.

Les communes de Saint-Genis et Thoiry souhaitent qu'une réflexion soit menée par la communauté de communes sur un territoire élargi comprenant Porte de France - Technoparc - secteur Grand-Pré (Commune de Thoiry). Les communes de Chevry et Sergy pourraient y être associées. Cette réflexion visera notamment à promouvoir une densité d'emplois et d'habitants suffisante dans les quartiers traversés par le tramway et à intégrer les lignes de rabattement, afin d'apporter une réponse aux exigences de la Confédération.

La commune de Thoiry questionne les mandataires sur l'opportunité d'un transport en commun performant desservant Grand-Pré et le centre commercial Val Thoiry.

La problématique de l'entrée de ville de Saint-Genis est abordée. Selon la commune de Saint-Genis, l'image d'un quartier urbain comprenant un pôle multimodal est à privilégier à celle d'une zone d'activité.

La commune de Collex-Bossy exprime sa satisfaction du non-développement de sa commune, la densification étant un préalable à un déclassement.

Elle attire l'attention sur le secteur Colovrex qui, lors des études PACA, n'était pas présenté comme potentiel de développement. L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur aura comme effet de générer du trafic automobile supplémentaire. Elle nécessitera une étude détaillée des conditions d'accessibilité de cette nouvelle plateforme en lien avec les communes de Bellevue, Genthod et Versoix.

Selon Mark Muller, la zone de Colovrex est à identifier comme potentiel à étudier en lien avec les questions de mobilité et de marchandises. Son développement nécessitant des investissements lourds (connection A1, branchement ferroviaire) pourrait être planifié sur du plus long terme que la ZIMEYSA.

Mark Muller rappelle aussi l'objectif de rééquilibrage France / Suisse. Il demande d'ajuster le chiffrage des emplois aujourd'hui largement supérieur au programme initial et de tenir compte, dans le calcul des potentiels habitants, des difficultés de mise en œuvre d'une politique de densification. Par ailleurs, il rappelle que les infrastructures de transport proposées doivent être liées aux développements proposés. Enfin, il souligne l'importance des investissements à réaliser côté français.

Pour Etienne Blanc, quatre points sont à approfondir :

- Les études du PACA ont démontré l'intérêt d'un grand projet autour de l'aéroport. La réflexion doit se poursuivre en intégrant la question ferroviaire et la localisation de la gare. Elle devra également prendre en compte les résultats de la mission d'expertise de l'Etat visant à mettre en place une Opération d'Intérêt National et ceux de sa mission parlementaire sur les zones à statut spécial. Il appelle enfin à engager un développement coordonné du côté Sud de Meyrin, et du secteur français.



- La vocation du cœur vert du "cercle de l'innovation" est à préciser : agriculture, activités ludiques ?
- Concernant les déplacements, la réflexion sur les routes apparaît insuffisante et une réponse particulière devrait être apportée pour améliorer les liaisons entre Saint-Genis et Ferney d'une part et St-Genis et Gex d'autre part avec la question de la traversée de Chevry.
- Le développement du réseau RER appelle un positionnement de la Région notamment pour améliorer les liaisons Bellegarde-Genève.

Denis Linglin souligne la nécessité d'intégrer à la réflexion des développements possibles du réseau ferroviaire à grande vitesse et ceux envisagés de la traversée du lac.

La commune de Crozet est favorable à une liaison RER St Genis – Gex.

Les représentants des communes de Meyrin et du Grand-Saconnex insistent sur le phasage du plan de synthèse qui devra prendre en considération le temps a priori plus long de faisabilité des opérations de renouvellement / densification ainsi que le planning de concrétisation législative de déclassement.

La commune de Meyrin rappelle l'objectif principal des études menées dans le cadre du projet d'agglomération : étayer les projets pour bénéficier du fonds d'infrastructure. Par ailleurs, il met en exergue le décalage de calendrier entre le projet d'agglomération et le calendrier du plan directeur cantonal

La commune du Grand-Saconnex demande aux mandataires de superposer leurs propositions avec les plans directeurs communaux en intégrant notamment, les espaces verts et les liaisons modes doux prévues, concernant la commune du Grand-Saconnex.

Favorable au concept du "cercle de l'innovation", elle souhaite cependant que les mandataires vérifient la faisabilité des densifications proposées et proposent un échéancier, l'urgence étant de résoudre les problèmes de circulation et desserte. Enfin, elle indique aussi que le Parc Palexpo ne peut être urbanisé dans son intégralité.

Le représentant de l'Etat français appelle à engager une réflexion globale sur le croissant Porte de France afin notamment de rendre viable le prolongement du tramway jusqu'à St Genis. Des propositions sur les liaisons entre les pièces urbaines existantes ou à créer mais aussi sur l'affectation et la densité devront être émises .

De même, il indique la nécessité de poursuivre la réflexion d'aménagement amorcée sur la RD 1005 avec les communes qui se situent en prolongement.

Travailler côté France et Suisse sur le passage de frontière entre Ornex, Ferney-Voltaire, Bellevue, Le Grand Saconnex, Collex-Bossy, pour coordonner les projets d'infrastructure de transport public. Enfin, il rappelle que le modèle multimodal est un outil d'aide à la décision permettant d'apprécier l'efficacité des projets d'infrastructures.

Chargé de l'aménagement du Territoire depuis peu, le représentant du Conseil Général salue le projet qu'il considère comme ambitieux et intéressant. Il attire l'attention sur la nécessité de calculer la consommation des terrains agricoles et espaces naturels. L'importance des potentiels habitants pose la question des infrastructures de transport et il demande à être vigilant à la répartition emplois / habitants de part et d'autres de la frontière.

La commune de Ferney-Voltaire indique que les représentants de l'aéroport n'ont pas exprimé l'intérêt d'un pôle multimodal. La proposition de monorail ou télécabine va à l'encontre de la logique du tramway Ferney-Voltaire - Grand-Saconnex - Aéroport.

Elle reste perplexe quant aux conditions permettant un rééquilibrage effectif des emplois



côté français, même si le potentiel est mis en évidence par les PACA.

Enfin, elle précise que les temporalités ne semblent pas agir de façon égale de part et d'autre de la frontière, car si on tarde à décider sur Suisse, cela se répercute sur France. Le temps joue en défaveur du côté français. Enfin, il propose d'élargir la conurbation Ornex - Ferney - Prévessin à la commune de Collex-Bossy

La commune d'Ornex demande aux mandataires de proposer un échéancier de réalisation avec les priorités, des solutions pour les transports individuels motorisés et une solution d'intégration d'un transport en commun performant en traversée du village d'Ornex

La commune de Gex souhaite intégrer Echevenex dans la réflexion du schéma de secteur RD 1005 et d'intégrer les lignes directrices de Nyon dans le périmètre du plan de synthèse

Quant à l'aspect environnemental, Guy Maurin, représentant de la commune de Prévessin-Moëns indique ses préoccupations de préservation des berges des ruisseaux et des périmètres de captage d'eau. Il souhaite que le travail puisse être poursuivi sur les temporalités. Les propositions du "cercle de l'innovation" doivent être affinées dans le cadre d'une Opération d'Intérêt National (OIN). Le rééquilibrage notamment des emplois doit être concrétisé. Il retient en outre des PACA qu'aucune voie structurante nouvelle n'est proposée et que la question des déplacements motorisés s'attache plutôt à l'amélioration du réseau existant.

Pour finir, il ressort des discussions une demande forte de communication et de pédagogie notamment envers la population et la nécessité de traduire réglementairement les concepts.

Calendrier :

- **COFIL Genève - Ferney - Gex : 24 juin de 14h à 17h**
Salle du conseil municipal en mairie de Ferney-Voltaire
- **COFIL Genève - Meyrin - St-Genis : 2 juillet de 9h à 12h**
DGAT - rue David Dufour 5 - Grande salle du 9^{ème}
- **Tables rondes** : 16 septembre 2010 de 16h à 22h - lieu à confirmer
- **COFIL mixte 2**: 21 octobre 2010 de 14h à 17h - lieu à confirmer



Déroulé présentation

Volet mobilité - Benoît Zigler

Les principes et attentes des PACA :

- Un développement des TP puissants à l'échelle de tout le périmètre,
- Le développement des axes forts à prolonger après St-Genis et Ferney,
- Des lignes de bus complémentaires à organiser,
- Des interfaces TP et intermodales à localiser et à organiser,
- Une structure fonctionnelle du réseau routier à rendre plus lisible,
- Une structure du réseau MD d'agglomération à identifier.

Les principes du plan de synthèse :

- Un réseau RER à l'échelle de l'agglomération,
- Des lignes de bus rapides complétant le système ferroviaire,
- Une armature autoroutière à utiliser pour les flux d'agglomération,
- Un réseau existant dans le pays de Gex dont les capacités sont largement suffisantes pour le territoire.

Des aspects à préciser :

Transports collectifs

- Localisation plus fine des interfaces (principalement gares),
- Une gare à Ferney ? Faisabilité, contraintes ?
- Structure de l'offre (fréquences et lignes),
- Estimations des volumes de flux.

Réseau routier

- Evaluation plus fine de la hiérarchie du réseau et de son évolution,
- Organisation du réseau avec / sans compléments: Traversée du Lac, nouvelles jonctions autoroutières, autoroute du pays de Gex (notion de scénarios),

Mobilités douces

- Localisation plus fine des liaisons d'agglomération,
- Proposition de principes pour l'organisation des réseaux complémentaires.

Logistique

- Identification des potentiels et des contraintes,
- Recommandations territoriales en vue de la poursuite des études spécifiques dans ce domaine.



Volet urbanisation - Chrtine Thibaud Zingg et Marie-Paule Mayor

St Genis / Porte de France : pôle régional

- Gare RER / interface, forte rayonnance
- Centralité / fronts urbains sur axes forts
- Zone d'activités en croissant
- Densification d'une forme contenue
- Travail sur franges du croissant

Meyrin / ZIMEYSA (élargie) : secteur mixte

- Organisation urbaine en couches depuis le cœur de village
- Réseau d'espaces publics
- Sectorisation et mixité compatible
- Couche activités tertiaires (mixité services / logement?)
- Gare RER / interface à l'articulation des zones d'activités tertiaires et secondaires
- Travail sur franges
- Extension ZIMEYSA (contribution opportune à la redistribution du PAV)

Gex-Cessy GeCe : pôle régional

- Gare RER / interface
- Centralité / avenue / fronts urbains avec commerces et services
- Activités / équipements au bord du parc
- Densification / liaison des deux centres (bus)
- Centralité / rue / commerces et services / interface RD1005
- Activité
- 2030 : + 6'000 habitants et + 3'000 emplois

Ferney-Ornex-Prévessin FOP : pôle régional

- Densification du tissu de villa / fronts bâtis / interfaces TC
- Création d'une centralité au Jardin international Voltaire / interface / fronts urbains
- Activités / équipements liés au parc
- Renforcement du centre / avenue avec commerces et services / fronts urbains
- Densification
- Activités à Poterie
- 2030 : + 12'000 habitants et + 4'000 emplois

Localités Segny et Maconnex : RD1005

- Interface RD1005, centralité
- Densification / extension
- Activités
- Interface RD1005, centralité
- Densification / extension
- Activités

Cœur agglomération - façade Aéroport Sud : lieu de rattachement du cercle de l'innovation à l'agglomération

- Activités pôle de Palexpo et quartier mixte / interfaces / parc et esplanade
- Centralité terminal1 / gare / intermodalité / esplanade
- Activités / densification tissu villas
- Centralité / interface TC
- Activités / avenue urbaine / fronts bâtis
- Jardin des Nations



Des aspects à préciser :

- Définition précise des spécificités de chaque polarité afin de pouvoir jouer sur les complémentarités entre pôles régionaux et entre centralités secondaires: les principes d'identité et de spécificités des centralités à retenir ?
- Gradation et mixité compatible depuis le centre de Meyrin en direction de ZIMEYSA ?
- Développement ZIMEYSA FER, quelle envergure ?
- Les Communs, Crotte-au-Loup et ZIMEYSA ?
- Un regard appuyé sur Colovrex ou les Bisons ?
- Zone des Pétrouliers : quelle échéance pour disposer du potentiel ?
- Croissant Porte de France : enjeu de l'interface régionale avec zones d'activités excentrées de Grand-Pré et des Rives de l'Allondon ?
- Tête GVA : inclure une proportion de logement et localisation ?
- Principe de « contamination » à valeur urbaine des têtes de pont lancées de la façade de l'Aéroport en direction du centre-ville ?
- Définition des limites urbaines à l'ouest des entités urbaines de l'axe de la RD 1005 ?
- Statut de la RD 1005 ?
- Compatibilité complète trame vert/bleu et projet de synthèse ?
- Restrictions bruit / HT

Extension sur zone agricole : 137 ha

Potentiels

Marie-Paule Mayor rappelle le mode de calcul puis indique que, pour tenir compte des périmètres des PACA, les objectifs quantitatifs ont été recalculés à partir des estimations faites en 2007 par communes.

A l'échelle du plan de synthèse,

Le nombre d'habitants à accueillir est de 26'000 (initialement de 25'000) avec une répartition de 45% (CH) - 55% (F).

Le nombre d'emplois à accueillir est de 36'000 (initialement de 28'000) avec une répartition de 80% (CH) - 20% (F).

Les résultats de la 1^{ère} esquisse du plan de synthèse sont les suivants :

68'000 habitants avec une répartition de 45% (CH) - 55% (F)

75'000 emplois avec une répartition de 75% (CH) - 25% (F)



Volet environnement - Anne-Lise Cantiniaux

Les principes majeurs à retenir des équipes PACA sont :

- Ecartement des projets trop consommateurs d'espace
- Cœur vert
- Coulisses / Grands Paysages
- Nature en ville : pas de généralisation
- Vers un traitement des limites qui « fige » la progression de l'espace urbain

Les « invariants » pour les espaces ouverts sont :

- Continuités écologiques : justifiées par la richesse écologique du grand périmètre du Projet d'Agglomération
- La valorisation du cadre de vie actuel peut/doit reposer sur ces connexions naturelles
- Vers de nouvelles relations urbanité / espaces agricoles

Rappel des contraintes du territoire :

- Aéroport
- Zones de captage pour l'alimentation en eau potable
- Protection de la ressource en eau
- Zones de risque le long des cours d'eau
- Prise en compte des pôles générateurs de polluants atmosphériques

Proposition de définition des éléments composant la trame des espaces ouverts :

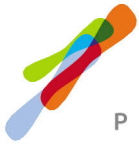
- Espaces agricoles à vocation principale de production
- Espaces naturels :
 - à préserver de la fréquentation
 - à recréer pour leur fonctionnalité écologique
- Espaces naturels ou agricoles susceptibles d'accueillir de la fréquentation
- Espace vert

Continuité entre la plaine agricole et la centralité « verte » de Ferney

Plusieurs coupures à maintenir pour des enjeux écologiques, agricoles et paysagers

Le cœur vert d'aujourd'hui à demain :

- Maintien de la fonction de production des espaces agricoles
- Développement des franges pour « sécuriser » les espaces de production
- Identification des potentiels de développement pour des points de canalisation de la fréquentation (extrémités: Ferney et Meyrin)



PROCES VERBAL
COPIL PACA Genève - Saint-Genis - Gex

Date : 21.10. 2010

Lieu : Aula du Pommier au Grand Saconnex

Présents

Mark Muller	Conseiller d'Etat chargé du DCTI
Denis Linglin	Maire de Sergy et Vice-président de la CC du Pays de Gex
Hubert Bertrand	Maire de St-Genis-Pouilly
François Meylan	Maire de Ferney-Voltaire
Martine Roset	Conseillère administrative de Satigny
Marcel Beauverd	Adjoint au maire de Bellevue
Olivier Laurens Bernard	Sous préfecture de Gex
Roland Sansonnens	Conseiller administratif de Meyrin
Jean-Marc Mermoud	Maire de Pregny Chambesy
Yvan Rochat	Conseiller administratif de Vernier
Jacques Mercier	Maire d'Ornex
Jean Marc Comte	Conseiller administratif - Grand Saconnex
Xavier de Rivaz	DGAT / Etat de Genève
Gilles Bouvard	CC du Pays de Gex
Claude Genequand	Maire de Versoix
Delphine Pressevot	Projet d'Agglo
Jacques Janier	Maire de Sauvigny
Denis Perron	Vice président - Conseil général 01
Guy Maurin	Maire-adjoint de Prévevassin-Moëns
Jean Michel Guette	Maire de Segny
Elizabeth Bohler-Goodship	Conseillère administrative- Grand Saconnex
Pierre Feddersen	Feddersen & Klostermann
Paola Vigano	Présidente du collège - Milan
Elisabeth Fatton	Maire de Collex-Bossy

Mandataires

Christine Thibaud Zingg	Thibaud - Zingg
M Schuppisser	Müller, Romann & Schuppisser
Paola Vigano	Présidente du collège - Milan
Anne-Lise Cantiniaux	INDIGGO Chambéry
Marie Paule Mayor	Mayor+Beusch

GRAD ou autres représentants communaux

Dominik Meyer	Secrétaire général adjoint de la Commune de Vernier
Albert Bougette	Maire adjoint - urbanisme St-Genis-Pouilly
Aline Sauter Caillet	DSPE - ODE-SEIE
Sylvie Lacroux	Maire adjoint de Ferney Voltaire
Christophe Vigue	Responsable urbaniste de la ville de Gex
Moussa Ibrahim	Responsable urbaniste de St Genis
Marie-Josèphe Dingeon	Maire adjoint de Gex
Alexandre Prina	DIM / Etat de Genève
Thierry Vuarand	CG01 Chargé d'urbanisme
Pierre Chapuis	Urbanisme- Ville de Genève
Gérard Widmer	DGM / Etat de Genève
Jack Lavoué	Maire adjoint urbanisme Thoiry



Excusés

Etienne Blanc	Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex représenté par Denis Linglin
Guy Larmanjat	Conseiller général 01
Pascal Bodin	Chef de projet DGAT- Projet d'agglomération
Christophe Bouvier	Maire de Cessy
Franck Hedrich	Maire de Versonnex
Rémy Pagani	Conseiller administratif - Ville de Genève
Yvonne Humbert	Maire de Genthod
Jean François Ravot	Maire de Chevry
Gérald Dentinger	Maire de Thoiry représenté par Muriel Benier
Christian Dupessey	Conseiller régional région Rhône-Alpes
Gérard Paoli	Maire de Gex représenté par Marie-Josèphe Dingeon
Henri Piney	Maire de Crozet

Distribution

Membres du COPIL présentes et excusées
Membres du GRAD
Membres du groupe de suivi

PV : Delphine Pressevot, Gilles Bouvard

1. Introduction et bienvenue, Mark Muller

Approbation des procès verbaux des comités de pilotage du 24 juin et 2 juillet 2010

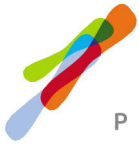
Le COPIL est ouvert par M. Mark Muller qui présente l'objectif de la séance : prendre connaissance des nouvelles recommandations issues des discussions des précédents COPIL, identification des Projets Stratégiques de Développement (PSD) et des éléments de phasage. Enfin, il invite l'assemblée à formuler, à l'issue de la présentation, les propositions à retenir et celles à réorienter.

Méthode et suite du processus, Delphine Pressevot

Rappel des principales dates :

- Rédaction du projet de rapport de recommandations aux autorités compétentes : **du 21 octobre au 21 décembre 2010**
- Débat dans chaque collectivité, organisé dans chaque collectivité, **avis consolidé pour le 18 février 2011**
- Séance COPIL PACA Genève – St-Genis – Gex fixée **le 14 avril de 14h à 16h**
- Rapport consolidé en COPIL versé au PA2/Schéma Agglo2 qui approfondit / zoom arrière **de mars 2011 à septembre 2011**
- Information sur le résultat du séminaire d'agglomération qui aura lieu **le 30 juin 2011**

Retour auprès du COPIL PACA Genève – St-Genis – Gex **en octobre 2011** avec le schéma d'agglomération 2 et les mandataires du PSYN : mettre en cohérence PSYN, PACA Genève – St-Genis – Gex et Schéma agglomération 2



2. Compte-rendu des tables rondes du 16 septembre 2010, Christine Thibaud-Zingg

3. Présentation du plan de synthèse

- Schéma PACA et potentiels, Christine Thibaud-Zingg et Marie-Paule Mayor
- PSD - mise en œuvre, Delphine Pressevot et Gilles Bouvard
- les principes environnement, Anne-Lise Cantiniaux
- les principes mobilité, Benoît Ziegler
- phasages 2015 – 2020- 2030 – au-delà 2030, Benoît Ziegler et Marie-Paule Mayor

Tour de table

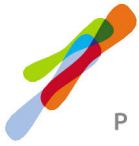
M. Bertrand souhaite intervenir pour préciser que si les conclusions en matière de mobilité lui paraissent recevables, il conteste les recommandations en matière d'urbanisme concernant Saint Genis Pouilly et précise qu'en France la compétence urbanisme est exercée par les communes.

M. Muller remercie les équipes pour le travail fourni et se montre très satisfait de la présentation qui a porté sur des propositions concrètes. Il répond à Hubert Bertrand que le plan de synthèse établit des préconisations aux autorités compétentes, en les laissant libre de les intégrer ou non.

M. Linglin

Il souhaite aborder 4 points :

- **RD 1005.** Les travaux du plan de synthèse sont très convergents avec ceux du schéma de secteur RD 1005. La notion de bus express sur la RD 1005 rejoint celle de BHNS pour lequel la CCPG a déposé un dossier auprès de l'Etat dans le cadre de l'appel à projet transports urbains. Cette intervention est relevée comme étant la première phase de la mise en œuvre du concept TC du plan de synthèse, préalable à l'arrivée des tramways. La réalisation de ce projet est aujourd'hui suspendue à un accord favorable du Conseil général de l'Ain qui est autorité organisatrice des transports.
- **Liaison RD 35 -1005 :** Dans le cadre de l'élaboration de son plan de mobilité durable, la communauté de communes du Pays de Gex a souhaité réaliser une simulation de trafic auto et TC des principales préconisations contenues actuellement dans son SCoT et dans le plan de synthèse des PACA. L'objectif de cette initiative est d'aboutir à un rapprochement des concepts mobilité des deux démarches. Il en ressort que la mise en place d'un bus à haut niveau de service, l'arrivée des tramways, la boucle TC du cercle de l'innovation sont bien confirmées. En revanche, ce travail fait apparaître la pertinence de la liaison RD 35- 1005, liaison inscrite au SCoT mais qui n'a pas été retenue par les PACA. **Il est donc proposé aux experts mobilité des PACA et de la DGM de se pencher sur le résultat de cette étude pour aboutir à un consensus sur cette analyse et aboutir à des préconisations partagées.** Par ailleurs, il demande à ce que la liaison Louis Rendu - RD35 soit inscrite dans le rapport de recommandation
- **PSD Grand Saconnex Ferney :** Il confirme l'intérêt pour la CCPG à initier cette démarche consistant à élaborer un projet urbain transfrontalier. Il s'agit grandeur nature de tester et formaliser les intentions du projet d'agglomération à savoir rééquilibrage de l'emploi sur France et des logements sur Suisse mais également de répondre aux observations formulées par la Confédération relative à l'arrivée du tramway sur Ferney Voltaire pour que cette infrastructure soit bien inscrite dans les mesures du prochain schéma d'agglomération. A ce titre, il rappelle que la CCPG a pris l'initiative de solliciter les instances Suisses pour engager une démarche commune auprès de l'Etat français, lequel a abouti à la désignation d'experts du conseil de l'environnement et du développement durable (ex Conseil des Ponts et Chaussées). Cette



dernière mission visant à définir des modalités opérationnelles d'un tel projet est actuellement en cours.

- **Colovrex** : Il s'interroge sur la pertinence d'un développement orienté vers des activités plutôt artisanales ou de logistique sur la zone de Colovrex alors que des efforts importants sont consentis en la matière sur la ZIMEYSA. Créer une nouvelle zone industrielle face à la Poterie semble contradictoire avec la requalification forte que la CCPG souhaite engager. En effet, l'ouverture à l'urbanisation d'une vaste zone pour des activités artisanales ou industrielles peut paraître également contradictoire avec l'objectif de rééquilibrer l'activité économique sur France

M. Sansonnens

Il remercie les mandataires d'avoir représenté le phasage qui montre l'évolution des projets au fur et à mesure du temps.

Il questionne les mandataires sur l'absence de proposition de contournement routier au nord de Meyrin. Il est surpris de l'abandon de la proposition de la liaison Av. Louis Rendu - RD35.

Il remarque avec satisfaction la prise en compte des demandes de la commune notamment le maintien du cœur villageois.

Enfin, il affirme la nécessité d'avoir une vision d'aménagement d'ensemble sur le secteur Sud de l'aéroport et notamment la proposition d'agrafes au-dessus de l'autoroute" en direction du cœur d'agglomération.

M. Rochat

Il indique qu'il ne peut pas se limiter qu'à des premières réactions à chaud et il demande du temps pour absorber la quantité d'informations.

Il observe avec satisfaction la volonté de concrétiser les démarches de densification de la ZIMEYSA, la proposition d'une zone de transition entre la zone industrielle et le tissu urbain plus proche de Vernier destinée à accueillir des équipements sportifs.

Il demande à clarifier les ambiguïtés relatives aux secteurs du Signal et Montfleury.

Concernant le secteur de Châtelaine, il demande à intégrer dans les réflexions la requalification de l'avenue de Châtelaine qui, à ce jour, constitue une coupure. Sa requalification permettrait de recoudre les 2 parties du quartier et créer une centralité.

Enfin, il souhaite savoir pourquoi la mutation du secteur des pétroliers n'est pas abordée.

Mme Roset

Elle remercie les mandataires pour le travail conséquent réalisé et la prise en compte de la plupart des remarques.

Elle demande à avoir des éléments de précisions concernant la question des potentiels et les valeurs inscrites dans le tableau dissociant l'axe St Genis et l'axe Bellegarde.

M. Mermoud

Il indique que, étant donné le calendrier de réalisation du bouclage ferroviaire, l'urbanisation du domaine de Tournay est à envisager sur du plus long terme.

M. Josserand

Le phasage est très intéressant à examiner et permet de dresser un premier bilan.

Il questionne sur la possibilité de rendre éligible au fonds d'infrastructure le BHNS sur l'axe RD1005.

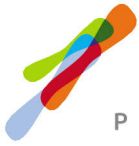
Concernant les projets routiers, il indique la nécessité de mettre en place un test partenarial en testant des scénarios routiers en lien avec les autres infrastructures de transport notamment concernant la jonction de Collex- Bossy.

Il indique que la proposition de mise en place d'une OIN opération d'intérêt national sera clarifiée en février - mars 2011, et qu'elle pourrait concerner dans une première phase le PSD transfrontalier.

Il demande à clarifier les seuils de développement maximum.

Mme Dingeon

Elle demande des explications quant à la suppression de la zone des Grands Champs. Elle approuve



le principe de rapprocher les emplois aux secteurs d'habitat mais souhaite que des compensations soient offertes pour répondre à la demande d'activités.

Mme Benier

Elle rappelle l'importance à accorder au développement du secteur Grand-Pré et à la mise en place de lignes de bus de rabattement depuis Thoiry.

M. Laurens Bernard

Il souhaiterait qu'une démarche similaire au PACA soit engagée sur les lignes directrices de Bellegarde.

M. Bouvard

Il prend la parole pour apporter des éléments de réponse aux questionnements des élus et/ou représentants français :

- concernant l'interrogation de la commune de Gex, il rappelle que le SCoT a désigné le secteur des grands Champs comme le futur troisième pôle économique communautaire et que ce même SCoT indique la présence d'un corridor biologique le traversant. Par ailleurs, le plan de synthèse fait apparaître des secteurs de développement économique, non négligeables, proche du cœur de ville de Gex ou autour de la conurbation Gex Cessy. Il conviendrait donc d'étudier si le potentiel mis en évidence par le plan de synthèse pourrait compenser totalement ou partiellement celui prévu sur les grands Champs.

- concernant Thoiry, il indique que la question des lignes de rabattement bus sera abordée notamment dans le cadre du schéma de secteur centre.

Mme Pressevot

Elle apporte des premiers éléments de réponse aux questions formulées par les Maires et/ou Conseillers administratifs suisses :

- une des solutions proposées alternatives à la réalisation d'un contournement routier de Meyrin était de réaliser un barreau routier en souterrain reliant l'Av. Louis Rendu sur Meyrin à la RD35. Cette solution supposait la fermeture de la rue A.F. Dubois, ce qui après concertation, s'avérait inenvisageable.

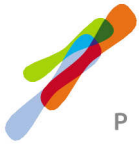
- Les propositions sur le secteur Crotte-au-Loup, consistent à examiner l'opportunité de réserver un espace de transition et de couture entre l'urbanisation le long de la route de Peney privilégiant des activités compatibles avec Vernier sur le secteur des Communs, son extension sur la zone agricole et une partie du secteur Crotte au Loup réservés à des activités industrielles et artisanales. Cet espace de transition offre l'opportunité de relocaliser les installations sportives du FC Servette actuellement implantées sur des terrains voués à une densification forte desservis par la future halte RER Châtelaine, voir la relocalisation des jardins familiaux (Jardin de Villard...) identifiés aussi comme des potentiels de développement ainsi que l'installation de dispositifs de gestion des eaux pluviales intégrée à des aménagements paysagers.

- Le secteur des Pétroliers est voué à terme à muter et ainsi conforter le secteur tertiaire situé sur le noeud autoroutier (Tête GVA). Toutefois, la mutation de ce secteur suppose d'apporter une réponse à la relocalisation des pétroliers actuellement à l'étude.

- Les objectifs quantitatifs des différents axes de développement, sont issus du schéma d'agglomération 2007. Les objectifs de développement de la commune de Satigny et une partie de Vernier étaient comptabilisés dans les potentiels de l'axe Bellegarde comme l'illustre la carte des potentiels.

M. Comte

Il indique que les projets spécifiés par la commune lors des rencontres avec Mme Pressevot ont bien été restitués dans les propositions. Les propositions de phasages lui semblent être primordiales notamment pour assurer la coordination entre urbanisation et infrastructures de transport. Il est favorable à la recherche de solutions pour favoriser la densification des zones villa. Enfin, il demande à ce que les équipements sportifs, consommateur de foncier, apparaissent sur le plan guide.



M. Perron

Tout d'abord, il souhaitait excuser l'absence de M. Larmanjat. Il remercie les mandataires pour leur présentation synthétique et ses différentes composantes. Il fait part de son inquiétude sur la question de rééquilibrage entre les emplois et les logements entre le territoire du Canton de Genève et le Pays de Gex, les objectifs initiaux lui semblant difficile à atteindre.

Concernant le projet de priorisation du bus sur l'axe RD1005 faisant l'objet de l'appel à projet en cours par le MEDDAT, il informe que le Conseil Général souhaite apporter son soutien à la candidature avec un lettre de soutien actuellement en préparation. Il regrette toutefois la transmission tardive du dossier. Enfin, avant de s'engager plus concrètement, les conditions de phasage des aménagements envisagés devront être précisées.

M. Bertrand

Il rappelle l'importance de prolonger le tramway jusqu'au centre de St-Genis. Par ailleurs, il demande de modéliser les trafics routiers. Enfin, il demande aussi de répondre aux objectifs de rééquilibrage entre les emplois et les logements entre le territoire du Canton de Genève et le Pays de Gex.

Mme Fatton

Elle remercie pour la présentation avec toutefois un bémol : selon elle, la proposition de réaliser une jonction autoroutière à Collex-Bossy n'a pas fait l'unanimité comme cela a été mentionné par Mme Thibaud. Elle souhaite savoir quels développements seront générés par la réalisation de cette jonction et quelles mesures seront prises pour gérer le trafic routier supplémentaire.

M. Meylan

Il indique son inquiétude quant au plan directeur de l'aéroport et indique que le développement au Nord de l'aéroport pourrait être envisageable.

Concernant la problématique des transports individuels motorisés, il indique que le réseau routier actuel est suffisant, les travaux de modélisation du trafics routiers pouvant faire l'objet d'interprétations variées.

M. Maurin

Il souhaite que l'intention de rééquilibrage France-Suisse soit confirmée. Il rappelle la présence d'une zone verte en dessous de la RD35 obérée par le CERN au Nord. Enfin, il indique que le travail de modélisation de trafic routier lui semble être contreproductif et rappelle qu'il n'est pas favorable à la réalisation du barreau routier RD35-RD1005.

Concernant la proposition de développement de Colovrex, il indique l'absence de transport collectif et demande des éléments d'information sur les résultats de l'étude marchandise.

Il indique que les cartes sur le phasage sont très intéressantes car elles permettent de visualiser l'évolution urbaine, même si les propositions ne sont pas toujours en adéquation avec les projets communaux.

M. Guette

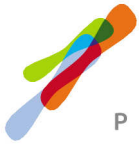
Il indique que la commune adhère totalement aux propositions du Schéma de secteur RD1005. Concernant le trafic routier, il fait remarquer que le trafic routier Bellegarde - Divonne n'est pas pris en compte, il fait part de son inquiétude sur le trafic routier en traversée des villages et bourgs, et sur l'impact de la traversée de la Rade

M. Janier

Il félicite les bureaux d'étude. Avec le regroupement des PACA, les travaux permettent une bonne vision d'ensemble.

En tant que représentant d'une commune marginale, il n'a pas de préconisation forte mais des remarques concernant le concept mobilité : il approuve l'idée de desserte des villages par les transports en commun mais il craint le report des transports individuels dans les villages et regrette l'absence d'échangeur à Versoix.

M. Genequand



Il souhaite que la création d'une jonction autoroutière à Versoix en maintenant son intérêt. Il remarque avec satisfaction que dans le cadre du PACA Genève - Rolle, les bureaux d'étude ont rencontré les communes. Il souhaite que les documents présentés d'une grande qualité soient transmis avant la présentation. Concernant les questions de mobilité, il indique que les transports en commun sont privilégiés à Versoix et souhaite que soit accordé une attention particulière à la question de P+R. Il souhaiterait savoir de quel PACA Versoix dépend.

M. Beauverd

Il demande que la traversée du Lac soit prise en compte.

M. Feddersen

Le plan de synthèse présente une image relativement claire et souhaite que tout le monde soit conscient de l'importance de travailler tous ensemble pour mettre en oeuvre le concept du Cercle de l'Innovation: cette figure ne doit pas être une utopie. A long terme, la grande réserve foncière que constitue le coeur vert est un jalon essentiel : le central park

Les propositions sur l'axe Ferney-Gex présente aussi une image claire / un axe avec ses polarités et fenêtres sur le paysage.

Enfin, il félicite les équipes pour l'élaboration du plan de mise en oeuvre.

Concernant la mise en oeuvre des PSD, il est important de garder une vision d'ensemble tenant compte des diverses contraintes (lignes électriques à haute tension)

Mme Vigano

Elle regrette que le concept du Cercle de l'Innovation se limite à un processus de polarisation du territoire au détriment du reste du territoire sur lequel il devrait s'appliquer. Elle demande de vérifier les propositions avec le schéma de transport en commun. Selon elle,

Elle regrette qu'aucun projet ne porte réellement l'idée du renforcement de la ligne ferroviaire du pied du Jura même si elle est consciente de la temporalité plus lointaine de cette proposition.

M. Muller

Il souhaite faire deux remarques en rappelant le contexte actuel.

Côté Etat de Genève

Pour répondre au besoin de rééquilibrage France/Suisse - habitants/emplois, il confirme la volonté du DCTI de densifier la zone villa.

Toutefois, il exprime l'écart, entre les objectifs et volontés exprimés sur papier et la forte résistance à la densification sur le terrain.

Côté français

Il indique que la trop grande facilité de construire sur le territoire français entraîne un certain laisser-faire qui ne fait qu'accentuer l'écart de production de logements entre la France et la Suisse.

Face à ces deux constats, il souhaite que des efforts soient réalisés de part et d'autre de la frontière.

Il remercie Pierre Feddersen d'appeler l'assemblée de s'inscrire dans une vision globale.

M.Comte conclut en exprimant son contentement de participer au PSD transfrontalier, le plus important pour lui étant la coordination entre les propositions de développement avec les infrastructures de transport.

Il invite l'assemblée à une verrée.

Prochain COPIL Genève - St Genis - Gex : 14 avril de 14h à 17h
Espace Jean Monnet à St Genis- Pouilly



PROCES VERBAL
COPIL PACA Genève - Saint-Genis - Gex

Date : 14.04.2011

Lieu : Salle Jean Monnet, Saint-Genis-Pouilly

Présents

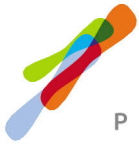
Marcel Beauverd	Adjoint au maire de Bellevue
Hubert Bertrand	Maire de St-Genis-Pouilly
Albert Bougette	Adjoint au maire de St-Genis-Pouilly en charge de l'urbanisme,
Gilles Bouvard	Responsable service Aménagement, CC du Pays de Gex
Ingrid Carini	Cheffe de projet PACA - Projet d'Agglomération/OU Etat de Genève
Jean Marc Comte	Conseiller administratif - Grand Saconnex
Marie-Jo Digeon	Adjointe au maire de Gex en charge de l'urbanisme
Elisabeth Fatton	Maire de Collex-Bossy
Jean-Michel Guette	Maire de Segny
Olivier Laurens-Bernard	Sous-préfet de Gex
Jean Paul Laurenson	Conseiller général 01 et maire de Prévessin-Moens
Denis Linglin	Maire de Sergy et Vice-président de la CC du Pays de Gex
Guy Maurin	Maire-adjoint de Prévessin-Moëns
François Meylan	Maire de Ferney-Voltaire
Jacques Moglia	OU/DCTI Etat de Genève
Gérard Paoli	Maire de Gex
Delphine Pressevot	PDLGP/OU Etat de Genève
Martine Roset	Conseillère administrative de Satigny
Yvan Rochat	Conseiller administratif de Vernier

GRAD ou autres représentants communaux

Emmanuel Ansaldi	DGA/Etat de Genève
Jean-Baptiste Ferey	Projet d'Agglomération/OU Etat de Genève
Moussa Ibrahim	Responsable urbanisme de Saint-Genis
Jérôme Josserand	DDT 01
Nathalie Michelat	Projet d'Agglomération/OU Etat de Genève
Aline Sauter Caillet	DSPE - ODE-SEIE
Philippe Steiner	Projet d'Agglomération/OU Etat de Genève
Gérard Widmer	DGM / Etat de Genève

Excusés

Etienne Blanc	Président de la CC du Pays de Gex, représenté par Denis Linglin
Elizabeth Bohler-Goodship	Conseillère administrative - Grand Saconnex
Christophe Bouvier	Maire de Cessy
Gérald Dentinger	Maire de Thoiry
Christian Dupessey	Conseiller régional région Rhône-Alpes
Claude Genequand	Conseiller administratif de Versoix
Franck Hedrich	Maire de Versonnex
Yvonne Humbert	Maire de Genthod
Jacques Janier	Maire de Sauvigny
Guy Larmanjat	Conseiller général 01
Jacques Mercier	Maire d'Ornex
Jean-Marc Mermoud	Maire de Prégny Chambesey -
Mark Muller	Conseiller d'Etat chargé du DCTI
Rémy Pagani	Conseiller administratif - Ville de Genève



Henri Piney
Jean François Ravot
Roland Sansonnens

Maire de Crozet
Maire de Chevry
Conseiller administratif de Meyrin

Distribution

Membres du COPIL
Membres du GRAD
Membres du groupe de suivi

PV : Ingrid Carini

1. Introduction et présentation

Mot d'accueil de M. Hubert Bertrand, Maire de Saint-Genis

Le COPIL est ouvert par M. Denis Linglin, qui présente l'objectif de la séance : prendre connaissance des remarques des partenaires sur le projet de rapport final du PACA tel que présenté le 21 octobre dernier et valider le rapport final. La figure territoriale du Cercle de l'Innovation, cœur du projet, a d'ores et déjà été validée par le COPIL.

J. Moglia présente Philippe Steiner, chef genevois du Projet d'Agglomération et I. Carini, nouvelle cheffe de projet pour le PACA au Canton de Genève et indique que Delphine Pressevot a désormais la responsabilité de la déclinaison opérationnelle du PACA via les PSD, pour l'Etat de Genève.

Ordre du jour : Ingrid CARINI

- Approbation du procès-verbal du comité de pilotage du 21 octobre 2010
- Retour de la consultation sur le projet de rapport final du plan de synthèse (7 janvier au 18 février 2011): rappel de la démarche et des objectifs du rapport et du plan-guide, synthèse des avis reçus, remarques sur la suite de la démarche, sur les concepts urbanisation, mobilité et environnement.
- Approfondissement et mise en œuvre : les réflexions en cours
- Rappel des principales dates :
 - Rapport consolidé à l'issue du COPIL versé au PA2/Schéma Agglo2 qui approfondit / zoom arrière **de mars 2011 à septembre 2011**
 - Information en séminaire d'agglomération, qui aura lieu le **30 juin 2011**
 - Retour auprès du COPIL PACA Genève – St-Genis – Gex le **16 septembre (cette date est susceptible d'être modifiée), en lien avec le Schéma d'agglo2** : mettre en cohérence le plan de synthèse du PACA Genève – StGenis – Gex et les propositions du SA2.

2. Discussion

G. Paoli souligne que Genève s'est révélée incapable jusqu'à présent de réaliser les objectifs de croissance inscrit dans le Plan Directeur Cantonal précédent.

L'exemple de la zone des Grands Champs montre que les communes françaises ne sont pas écoutées et qu'il y a un manque de connaissance du territoire : pour Gex, 18 ha sont dédiés au logement, contre seulement 1,5 ha à l'activité économique. Comme demandé au SCOT, la commune a intégré les objectifs de préservation du By et des couloirs faunistiques.



La liaison RD 35 - RD 1005, elle aussi prévue au SCOT, doit être étudiée.

F. Meylan précise que selon lui, il y a une différence forte entre avoir participé aux tables rondes et participer de façon effective : certains projets doivent être réalisés avec les principaux acteurs concernés (le CERN, l'AIG, les organisations internationales...).

Il ajoute la nécessité de prendre en compte les projets majeurs tels que la traversée du lac et d'expliquer plus les conséquences des nouvelles jonctions autoroutières, notamment en termes de transfert des usagers sur d'autres voiries ; dans le cadre du test partenarial, les nouvelles jonctions devront être étudiées avec précision.

M. Roset évoque les conséquences des conclusions de l'étude Transport de marchandises et Logistique sur l'évolution de la ZIMEYSA.

H. Bertrand indique que le travail fait dans les PLU n'est pas considéré. Il demande si les recommandations du PACA vont s'imposer aux communes et si la prolongation du tramway va finalement être remplacée par un bus.

Enfin, il souhaite que les impacts de la liaison RD 35-RD 1005, en lien avec la nouvelle jonction autoroutière soit précisés.

Jean Paul Laurenson fait part de son inquiétude sur la question de rééquilibrage entre les emplois et les logements entre le territoire du Canton de Genève et le Pays de Gex, les objectifs initiaux lui semblant difficile à atteindre.

Un cadrage démographique est nécessaire de même qu'un phasage entre urbanisation et mobilité.

Comment obliger une entreprise à s'installer sur un site plus qu'un autre ? Au-delà des questions réglementaires, il y a aussi une question d'image. On constate une évolution pour la construction de logements sur Genève, même s'il y a un grand retard dans les projets. Mais il émet des doutes quant aux objectifs d'emplois en France ? Pourtant comment répondre aux demandes des habitants ?

Y. Rochat soulève 4 points restant à approfondir :

- les impacts de la croissance sur le réseau routier ;
- le non-choix de stratégie entre transport collectif et transport individuel ;
- le décalage entre potentiels de développement et objectifs ;
- la mise en œuvre des propositions et les capacités d'investissements nécessaires.

Guy Maurin salue l'important travail qui a été réalisé.

Il s'interroge sur les moyens à mettre en place pour assurer l'équilibre entre emplois et logements. Le choix en matière de transports reste à faire, clairement en faveur du transport collectif et il faut réfléchir aussi au stationnement, pour pouvoir prendre ces transports.

Il souligne son désaccord concernant la liaison RD 35-RD 1005 et l'urbanisation du secteur de Moens.

J. Josserand rappelle que, si l'Etat a marqué son désaccord sur la question des potentiels et de l'équilibre emplois/logements, l'important travail mené dans le cadre du PACA est à saluer car il a permis 2 avancées importantes :

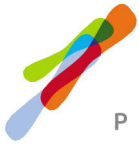
- la sélection du projet de BHNS sur la RD 1005 dans le cadre de l'appel à projet transport en commune en site propre de l'Etat français ;
- le lancement de la démarche opérationnelle du PSD transfrontalier Ferney/Grand Saconnex.

I. Carini apporte quelques éléments de réponse :

Tout d'abord, il est rappelé que le plan de synthèse établit des préconisations aux autorités compétentes, charge à elles de les intégrer ou non.

En matière économique la démarche de planification du PACA permet de proposer des sites de développement et d'en vérifier les capacités, mais la stratégie économique reste à établir ; la question des conditions cadre est aussi à traiter au niveau global du Projet d'agglomération.

En matière de transports, même si des aménagements routiers sont prévus, un choix est fait dans le PACA pour développer fortement les transports collectifs. Concernant la liaison RD 35 -1005, elle



est prévue dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité durable de la communauté de communes du Pays de Gex et elle sera testée comme scénario alternatif dans le cadre du test partenarial rive droite, au même titre que d'autres projets non repris dans le PACA.

G. Bouvard complète en présentant les démarches réglementaires et opérationnelles engagées pour décliner concrètement les recommandations du PACA :

- le schéma de secteur sur la RD 1005 ;
- le PSD transfrontalier Genève-Voltaire.

C'est une illustration de la manière dont les autorités compétentes peuvent se saisir du travail réalisé et de ce qu'il reste à accomplir.

F. Meylan indique qu'il y a désormais un accord sur les objectifs proposés mais qu'il est nécessaire de mettre en œuvre quelque chose de plus, de trouver les outils pour aller au-delà des bonnes intentions.

J. Moglia précise le grand rôle du Projet d'agglomération et des études PACA dans la prise de conscience des uns et des autres de la nécessité de changer.

La Ville de Genève accueille 22 000 habitants/km² ; c'est une très forte densité qui tend à se généraliser aux communes du cœur d'agglomération. Les périmètres de densification s'étendent fortement sur le Canton, pour répondre aux objectifs de croissance. La commune de Meyrin participe activement à cet effort et la même volonté apparaît dans d'autres communes.

Le territoire genevois de ce PACA est très contraint, avec l'aéroport et les nombreuses infrastructures : il est difficile de travailler sur ces secteurs. Les capacités d'accueil estimées sont donc plutôt positives et en accord avec les objectifs.

Budget de 800 millions de francs consacrés aux infrastructures de transports.

E Fattouma demande que la proposition de réaliser une jonction autoroutière à Collex-Bossy soit mise en relation avec les effets du report de trafic sur d'autres itinéraires routiers et quelles mesures seront prises pour gérer le trafic routier supplémentaire.

Elle demande également que la politique tarifaire soit uniformisée à l'échelle de l'agglomération, pour favoriser l'utilisation des transports en commun depuis la France.

G. Widmer confirme que le prolongement du tram jusqu'à Saint-Genis est toujours d'actualité. Il précise que compte tenu des parts modales actuelles (10 % TP) même un effort considérable en faveur des transports collectifs ne suffira pas à absorber la nouvelle demande (passage à 30 % de parts modales déjà énormes) : c'est donc bien sur un ensemble de solutions et de modes de transports qu'il faut s'appuyer pour répondre aux besoins.

Le stationnement est une problématique à empoigner à l'échelle de l'agglomération, car elle est cruciale pour la réussite des concepts proposés.

O. Laurens-Bernard rappelle que des réalisations ont d'ores et déjà été engagées pour décliner les recommandations du PACA. Le territoire dispose désormais d'une masse d'études très riches qui vont permettre d'aller de l'avant, ce qui est une grande chance.

Y. Rochat s'interroge sur les points de validation demandés au COPIL, puisque beaucoup de sujets restent finalement en suspens avant d'aller plus loin.

D. Linglin confirme cette interrogation.

I. Carini souligne que chaque étape met en avant de nouveaux points à approfondir, que les divergences seront mentionnées explicitement dans le rapport et remercie les participants pour leur collaboration active. Le rapport final sera transmis dans le courant de l'été 2011.

La prochaine séance sera l'occasion de faire le lien avec les propositions du Schéma d'agglomération.

Prochain COPIL Genève - St Genis - Gex : date et lieu à définir

Compte - rendu

PACA
Genève/St-Genis
Gex



Projet d'agglo franco-valdo-genevois



Tables rondes

Compte-rendu

Jeudi 16 septembre 2010

Sommaire

Introduction : nouvelle étape vers le Projet d'agglomération 2	<i>P.3</i>
Le plan de synthèse : vue d'ensemble	<i>P.4</i>
Environnement : cadre paysager et cœur vert d'agglomération	<i>P.6</i>
Mobilité : rééquilibrer les modes de transport	<i>P.8</i>
Urbanisation : cohérence et lieux de projet	<i>P.10</i>
Les potentiels de développement	<i>P.14</i>
Questions immédiates des tables rondes	<i>P.15</i>
Les avis des tables rondes	<i>P.16</i>
Conclusion et sigles utilisés	<i>P.21</i>

Des tables rondes ont été organisées à deux reprises pour chacun des deux PACA St-Genis et Ferney-Gex. Elles avaient souligné les interdépendances entre les deux études tests et préconisé leur coordination. Leur souhait est aujourd'hui satisfait avec l'élaboration en cours du plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex. Un état provisoire du projet a été présenté aux tables rondes de synthèse organisées le 16 septembre 2010 au CIG à Genève, en présence d'une centaine de personnalités françaises et suisses, élus et représentants des associations transfrontalières et de la société civile.

> Introduction : nouvelle étape vers le Projet d'agglomération 2

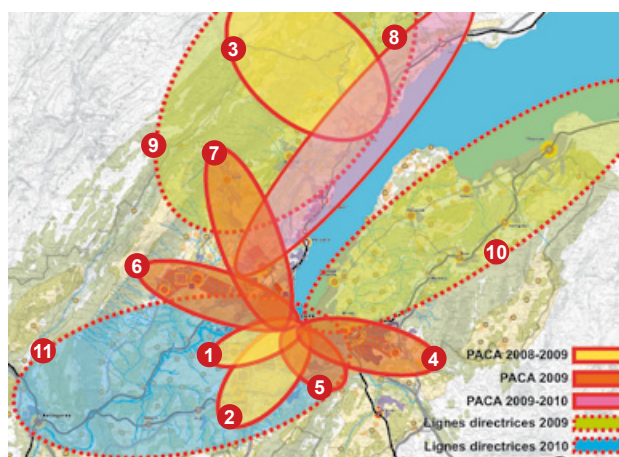
Chefs de projet

- Delphine Pressevot, cheffe de projet (Projet d'agglomération)
- Gilles Bouvard, co-chef de projet (Communauté de communes du Pays de Gex)

Delphine Pressevot, cheffe de projet du Plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex (voir encadré), a souhaité la bienvenue aux participants. Elle a rappelé brièvement la démarche générale des PACA, connue d'une grande partie de l'auditoire puisque bien des personnes présentes avaient déjà participé aux deux tables rondes du PACA St-Genis et du PACA Ferney-Gex et qu'elles revenaient pour la troisième fois donner leur avis, cette fois sur l'ensemble des deux PACA.

La consultation se déroulait à mi-chemin de la démarche du plan de synthèse, lancée en mai 2010 par les comités de pilotage respectifs. Les mandataires ont présenté un état intermédiaire du projet, ayant valeur de recommandation. Les avis des tables rondes seront transmis au comité de pilotage du 21 octobre prochain.

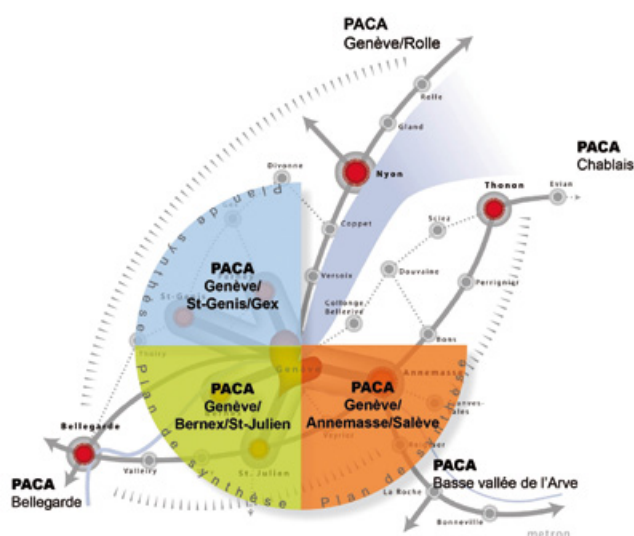
Ce plan de synthèse est le deuxième du Projet d'agglomération. Il succède à celui élaboré en avril dernier pour les PACA Bernex et St-Julien-Plaine de l'Aire. Il rejoindra l'ensemble des études locales et thématiques réalisées depuis deux ans en préparation du Schéma d'agglomération de 2^e génération. De nouvelles tables rondes ouvriront le débat en juin 2011 à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération. Après les dernières mises au point, le Projet d'agglomération 2 sera déposé à la Confédération en juin 2012. Parallèlement, dès la fin 2010, les résultats des études seront intégrés dans la révision du Plan directeur du Canton de Genève.



Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Piémont du Salève-Arve
- 6 Genève-Meyrin-St Genis
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Genève-Rolle
- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Les Lignes directrices :



Trois Plans de synthèse regroupant les PACA deux par deux

> Le plan de synthèse : vue d'ensemble

Delphine Pressevot a ouvert la présentation du plan de synthèse en offrant une vue d'ensemble du territoire en 2030, élaborée en assemblant les études des deux PACA antérieurs. À ce stade, il s'agissait encore de simples recommandations.

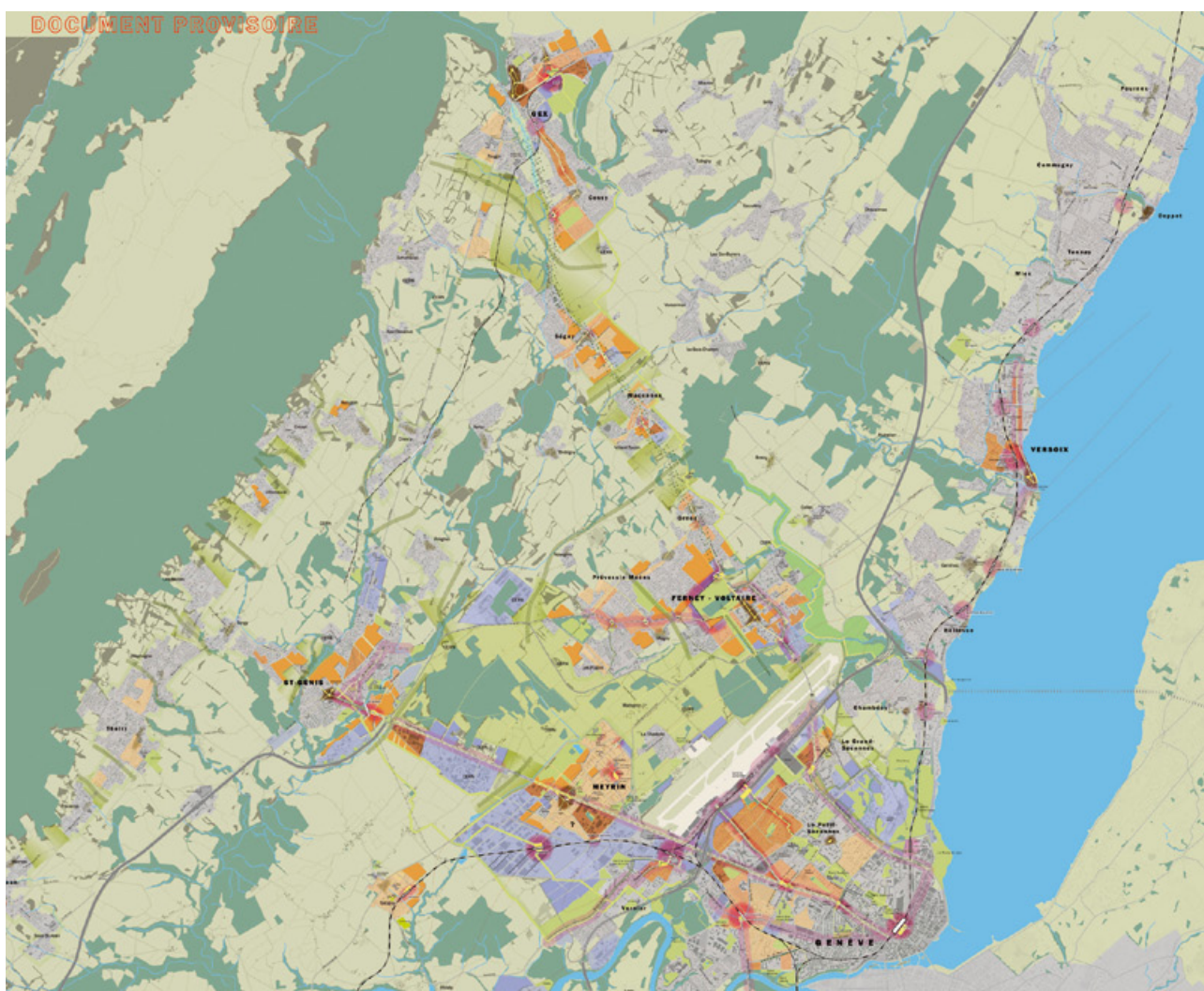
Le projet met en cohérence les enjeux fonctionnels (mobilité, biodiversité), quantitatifs (accueil des habitants et des emplois) et qualitatifs (paysage et qualité de vie).

Ces trois groupes d'enjeux sont détaillés dans la légende du plan de synthèse :

- > **Urbanisation** : quartiers existants à renouveler (marrons), nouveaux quartiers à dominante d'habitat (oranges) ou d'activités (bleus), plus ou moins denses (dégradés)
- > **Espaces publics** : centralités (jaunes), pôles d'échange (rouges)

> **Mobilité** : desserte ferroviaire RER, axes forts de transport public, routes et autoroute, liaisons de mobilité douce

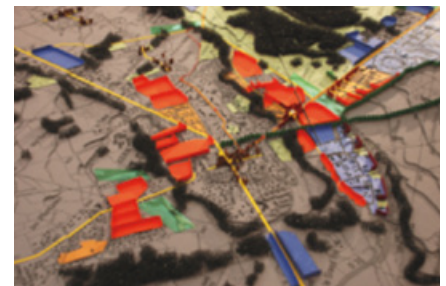
> **Paysage** : forêts, espaces ouverts, vignobles, cours d'eau, bassins de rétention, cordons boisés, corridors biologiques, franges, coulisses vertes, espaces verts urbains.



Dia 13, plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex : recommandations intermédiaires (version provisoire)

.....

Une maquette de grande taille (Feddersen & Klostermann, Zurich) permettait de visualiser les sites de développement sur le territoire vu en relief.



Maquette du plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex : vue d'ensemble et extraits Meyrin et St-Genis

> Environnement : cadre paysager et cœur vert d'agglomération

L'équipe pluridisciplinaire mandatée (voir encadré) a développé les trois groupes d'enjeux. Sa présentation a débuté par l'environnement, pour bien marquer que cet aspect avait été intégré dans les études d'entrée de jeu et au même titre que les autres enjeux. Anne-Lise Cantiniaux a résumé en six points les leçons des PACA antérieurs.

L'équipe pluridisciplinaire

- Marie-Paule Mayor, urbaniste, Mayor + Beusch (Genève)
- Christine Thibaud-Zingg, urbaniste, Thibaud-Zingg SA (Yverdon-les-Bains)
- Benoît Ziegler, ingénieur transports, Müller, Romann & Schuppisser (Zurich)
- Anne-Lise Cantiniaux, consultante en développement durable, Inddigo (Chambéry)

> **Reconnaître les entités paysagères du territoire :** les espaces agricoles et naturels sont un atout majeur à préserver (paysage-ressource).



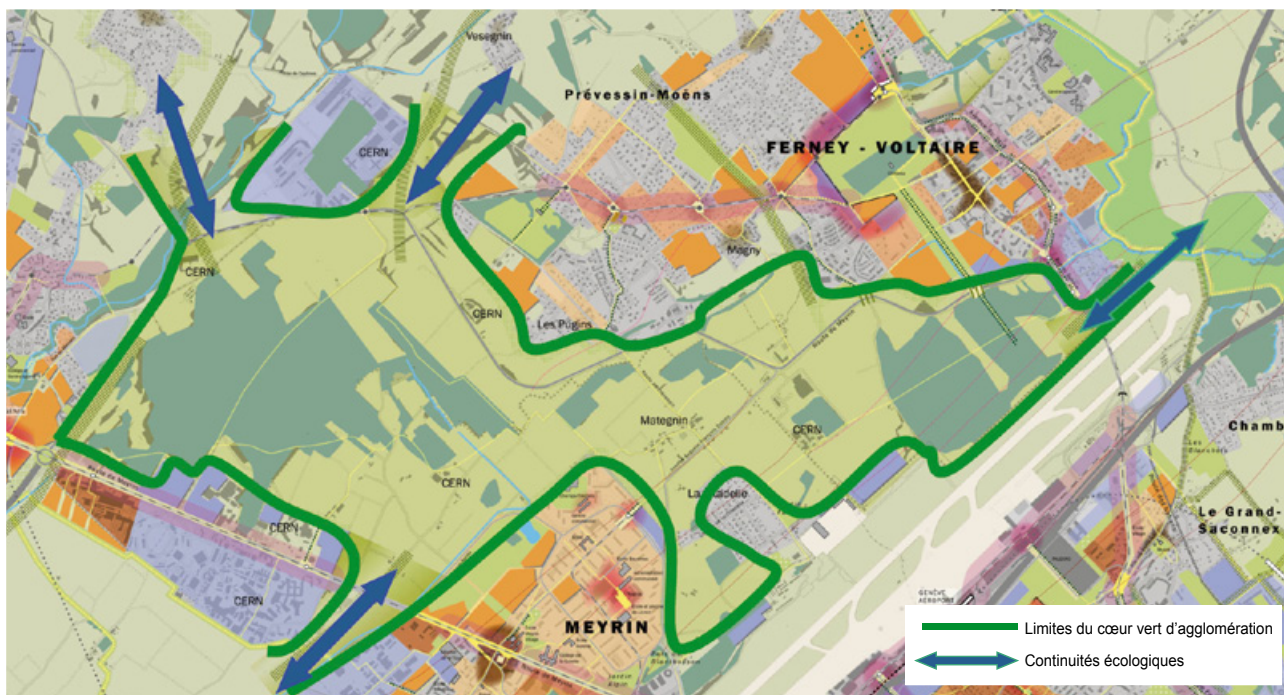
Dia 18, le paysage ressource : planche de l'équipe ar-ter pour le PACA Ferney-Gex

> **Préserver l'intégrité et la qualité paysagère des grandes entités géographiques :** l'équipe préconise de conserver les cônes de vue sur le grand paysage (Jura, plaine, lac), de maintenir les plaines agricoles avec les types d'exploitation actuels (grandes cultures, élevage, vignes, etc.)

et de protéger les cours d'eau (retraits à respecter pour l'urbanisation) ; elle retient les « coulisses paysagères » comme moyen de préserver les vues, les intervalles de campagne entre les villages et les continuités écologiques.

> **Valoriser le «cœur vert» du Cercle de l'innovation** : l'existence d'un vaste espace agricole et naturel d'un seul tenant à l'arrière de l'aéroport, tout près du centre de l'agglomération, est une chance exceptionnelle à préserver et à valoriser ; sa limite extérieure ne devra en aucun cas être grignotée par l'urbanisation (la traversée

par la RD35 étant traitée en parkway) ; cet espace n'aura pas vocation à attirer de nouveaux publics, mais s'adaptera à la fréquentation actuelle (cheminements doux, découverte de milieux naturels) ; l'agriculture y sera pérennisée, de même que les liaisons écologiques avec les territoires voisins.



Dia 23, le «cœur vert» d'agglomération : un vaste espace agricole et naturel d'un seul tenant à proximité immédiate du centre de l'agglomération

> **Préserver et reconstituer les corridors biologiques**, pour assurer les déplacements des espèces entre les milieux naturels et agricoles d'intérêt (en coordination avec l'étude thématique en cours à l'échelon de l'agglomération).

> **Utiliser l'eau comme composante paysagère** : gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, réouverture du Nant d'Avril à ciel ouvert, maintien de berges non urbanisées et boisées favorables à la circulation des animaux.

> **Renforcer la présence du végétal** dans les urbanisations pour trois raisons : le climat, la biodiversité, la qualité du cadre de vie.

> Mobilité : rééquilibrer les modes de transport

Le volet « mobilité » du plan de synthèse a été présenté par Benoît Ziegler.

Transports publics

La volonté d'assurer la multipolarité de l'agglomération nécessite la création d'un **réseau ferré** reliant le territoire aux autres centralités. En attendant sa réalisation, qui mobilisera des investissements importants, une préfiguration de l'offre RER doit être assurée par des bus rapides.

Les **axes forts** de développement seront desservis par des tramways ou des bus à fréquence élevée. Dans les localités, une forte maîtrise des transports individuels motorisés sera nécessaire pour assurer une nette priorité aux transports publics.

Des **lignes de rabattement** urbaines et régionales desserviront les secteurs moins denses.



Dia 37 : schéma des transports publics

Réseau routier

Il s'agit d'admettre que le système de mobilité est contraint par des limites (financières, techniques, paysagères). Il faut donc faire mieux avec les réseaux existants. Les flux doivent être gérés par des contrôles d'accès en entrée de localité, des adaptations locales et une hiérarchisation du réseau. Des requalifications de la RD1005 valoriseront l'espace public dans les localités et donneront la priorité aux transports publics. Deux jonctions nouvelles (à hauteur de Collex-Bossy et de Vernier) pourront s'avérer nécessaires pour mieux concentrer le trafic sur l'autoroute.



Dia 38 : schéma du réseau routier

Mobilité douce

Dans la « ville des courtes distances » promue par le projet d'agglomération, la mobilité douce est la base de la mobilité quotidienne et le complément naturel des transports publics. Les cheminements piétons et cyclables doivent être agréables et sûrs, de même que les interfaces aux stations de transports publics. Des itinéraires de promenade sont à compléter.



Dia 39 : schéma de la mobilité douce

Stationnement

Les normes de stationnement sont à moduler en fonction de l'accessibilité par transport public. Elles seront assouplies selon les formes d'urbanisation (taux réduit dans des écoquartiers, par exemple). Des interfaces P+R seront installées au plus près des provenances.

> Urbanisation : cohérence et lieux de projet

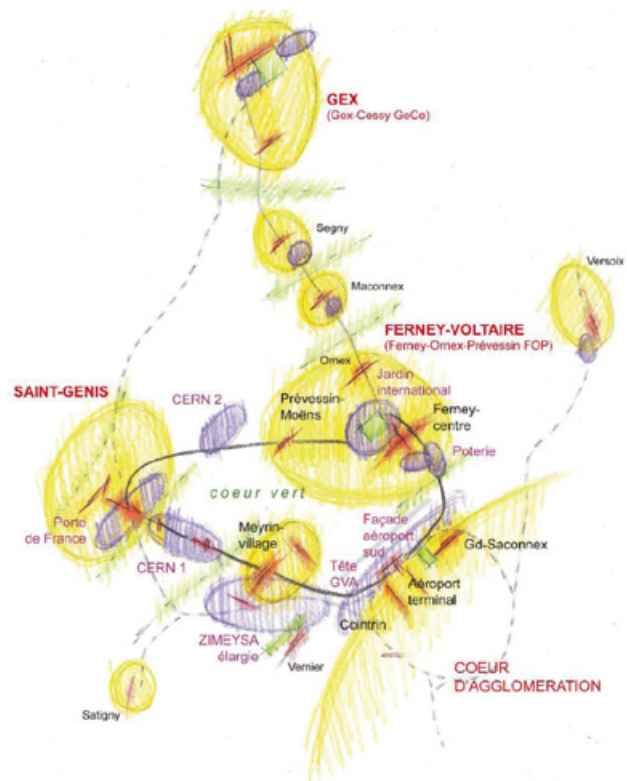
Les urbanistes Marie-Paule Mayor et Christine Thibaud-Zingg ont présenté ensemble le volet « urbanisation ».

Coordonner urbanisation, mobilité et paysage

Trois principes généraux guident l'urbanisation du territoire :

- > s'appuyer sur les polarités existantes et les caractériser
- > coordonner densités urbaines, niveau de desserte par transports publics et mobilité douce
- > intégrer le grand paysage et valoriser les dualités bâti/nature.

Ces principes s'appliquent de manière différenciée aux divers lieux de projet, qui se répartissent pour l'essentiel sur l'axe **Ferney-Gex** et sur un « **Cercle de l'innovation** » entourant le « cœur vert » et reliant entre eux l'aéroport international, Ferney, Prévessin-Moëns, St-Genis, le CERN et Meyrin.



Dia 50 : principes pour l'urbanisation et lieux de projet

.....

> Sud-Aéroport

Au nord, le tramway du Cercle de l'innovation reliera le Pays de Gex à l'aéroport. Au sud, l'aéroport sera désenclavé par trois franchissements de l'autoroute : la halle 7 de Palexpo existante, une vaste plateforme dans l'axe de la gare de l'aéroport et une autre dans l'axe de l'avenue Louis-Casaï. Des activités se développeront le long de l'autoroute, protégeant du bruit de nouveaux quartiers d'habitation construits au sud, reliés au centre de Genève par une série d'espaces publics.



Dia 54 : aéroport-Sud

> St-Genis-Porte de France

Le pôle régional St-Genis-Porte de France élargi développera un quartier dense autour de l'interface RER-tramway-bus-P+R. Ce recentrage de St-Genis au sud, bien connecté aux transports publics, devra être prioritaire par rapport aux extensions au nord et au sud.



Dia 58 : St-Genis-Porte de France élargi

> Ferney-Ornex-Prévessin

Le pôle régional de Ferney-Ornex-Prévessin aura pour vocation spécifique la culture et la formation. Un parc d'activités tertiaires dit « Jardin international » sera créé autour du château Voltaire sous forme de campus ouvert, entouré d'une mixité d'activités (tertiaires, équipements, autres). Une interface tram-bus se développera au nord de Ferney. Le secteur sud sera requalifié en pôle tertiaire bénéficiant de la proximité et de l'attractivité de l'aéroport.



Dia 60 : Ferney-Ornex-Prévessin

.....

> Gex-Cessy

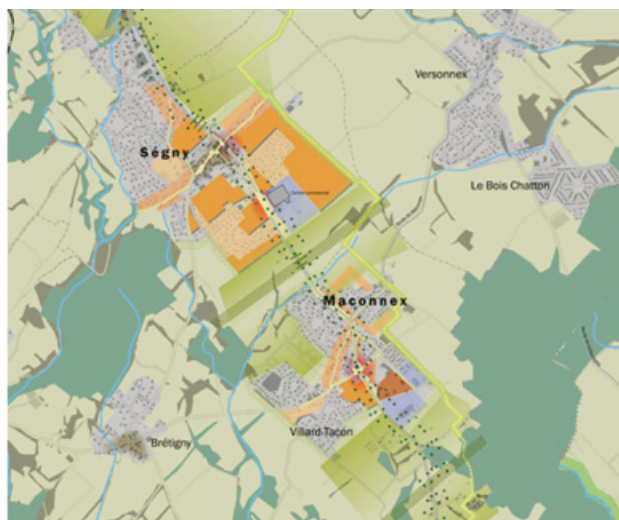
Le pôle régional de Gex-Cessy aura deux vocations : administrative (sous-préfecture, siège de la communauté de communes du Pays de Gex) et touristique (porte du Parc naturel du Haut-Jura). À Gex, un quartier dense valorisera la gare terminus du RER. À Cessy, un quartier desservi par les transports publics de la RD1005 se construira autour d'un espace vert urbain.



Dia 63 : Gex-Cessy

> Maconnex-Ségny

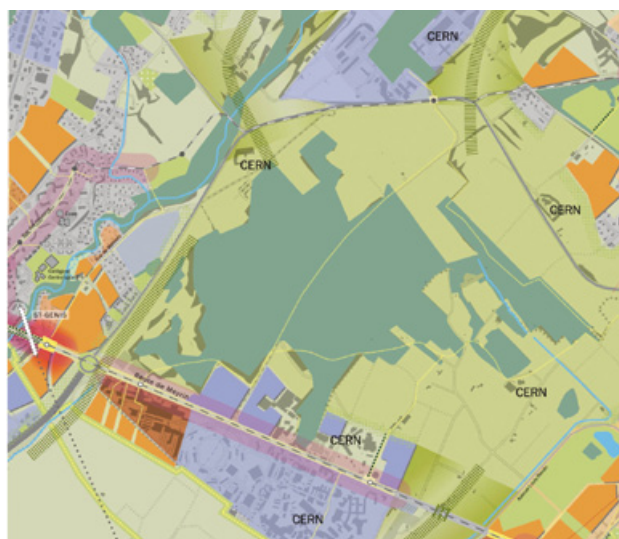
L'axe de la RD1005 fera l'objet de mesures de requalification urbaine et paysagère. Les centralités des deux localités se renforceront autour des arrêts de transport public.



Dia 66 : Maconnex-Ségny

> CERN

La boucle de transport public du cercle de l'innovation mettra en connexion les deux sites du CERN, qui se densifieront. Des équipements et des services ouverts sur l'agglomération se multiplieront le long de la route de Meyrin, requalifiée.



Dia 68 : CERN

.....

> Meyrin et ZIMEYSA élargie

Les potentiels de Meyrin et de la zone industrielle ZIMEYSA (élargie à Vernier) seront valorisés. Des quartiers d'habitation et des équipements borderont la route de Meyrin. Des centralités se créeront autour des gares RER. La zone industrielle se densifiera, avec une gradation sectorielle depuis le centre de Meyrin vers des activités artisanales et industrielles (desserte marchandises). Des activités vertes (sport, horticulture, jardins familiaux) créeront un secteur de transition entre la ZIMEYSA élargie et Vernier, avec un développement en chapelet le long de la route de Peney. L'ensemble sera remaillé par des liaisons de mobilité douce et par deux voies vertes.



Dia 70 : Meyrin et ZIMEYSA

> Châtelaine

Une nouvelle centralité est à créer autour de l'interface de transport public (RER, bus). Le développement et la requalification de plusieurs quartiers sont déjà engagés.



Dia 74 : Châtelaine

> Versoix-Bellevue-Genthod-Satigny

À l'écart du Cercle de l'innovation et de l'axe Ferney-Gex, les communes de Versoix, Bellevue, Genthod et Satigny poursuivront leur densification selon leurs planifications en cours, avec un accent particulier autour des gares.

> Les potentiels de développement

Les études des deux PACA ont mis en évidence une capacité d'accueil nettement supérieure à celle prévue en 2007, et ce et sans dégrader les qualités paysagères et de cadre de vie du territoire. Au total, les deux PACA St-Genis et Ferney-Gex pourront accueillir +55'900 emplois et +53'100 habitants à l'horizon 2030, soit 25'000 et 20'000 de plus qu'estimés au départ.

Cette prospective valorise la chance exceptionnelle que représente, pour l'ensemble de l'agglomération, la concentration d'atouts internationaux de première importance sur cette partie de la rive droite du lac (notamment Organisations internationales, aéroport international et CERN).

Sur le périmètre des deux PACA, la répartition France-Suisse de la croissance est conforme à l'objectif visé sur l'ensemble du Projet d'agglomération, avec à peu de choses près 50 % des nouveaux logements de chaque côté et 34 % des nouveaux emplois côté France.

		actuel		Objectifs CH	Objectifs F	Psyn	CH	F
Saint-Genis	emplois	52'000	Axe St Genis Axe Bellegarde	+ 9'000 + 4'500	+ 2'000 -	+ 25'800 + 2'700	+ 17'000 + 2'700	+ 8'800 -
	habitants	98'000	Axe St Genis Axe Bellegarde	+ 9'000 + 2'500	+ 9'000 -	+ 35'200	+ 16'800 + 2'900	+ 18'400 -
Ferney - Gex	emplois	81'000	Axe Ferney Axe Nyon	+ 7'000 + 500	+ 7'000 -		+ 15'700 + 1'300	+ 10'400 -
	habitants	126'000	Axe Ferney Axe Nyon	+ 2'000 + 3'000	+ 8'000 -		+ 4'400 + 2'000	+ 8'600 -
PSynt	emplois	37'000		+ 21'000 + 30'000	+ 9'000	+ 55'900 (+ 25'000)	+ 36'700	+ 19'200
	habitants	87'700		+ 16'500 + 33'500	+ 17'000	+ 53'100 (+ 20'000)	+ 26'100	+ 27'000

Dia 79 : potentiels à l'horizon 2030

> Questions immédiates des tables rondes

Après la présentation de ces recommandations intermédiaires, plusieurs questions ont été posées en plénum par les tables rondes.

Aucune n'a concerné l'**environnement**.

En matière d'**urbanisation**, certains participants ont demandé des précisions sur le nombre d'emplois prévus : le chiffre intègre les prévisions de croissance du CERN (+ 7'000 emplois), des Organisations internationales (PAC Jardin des Nations + 10'000 emplois) et la relocalisation d'emplois du PAV (10'000 emplois à relocaliser sur Genève). D'autres ont émis des doutes sur l'attractivité de la fiscalité et du droit du travail français, dont dépend la capacité d'attirer de nouvelles entreprises côté France.

Le volet « **mobilité** » a suscité de nombreuses questions (dans l'ordre des questions posées) :

- > quelle desserte transports publics des **petites communes** ? Par des lignes de rabattement sur les axes principaux.
- > quelle accessibilité routière des **abords du château de Ferney** ? Elle s'améliorera grâce au transfert de nombreux déplacements sur les transports publics.
- > quel traitement pour **la ligne du pied du Jura** ? La demande est très faible (raison de sa désaffection aux voyageurs) et n'appelle qu'un minibus ou une desserte sur appel.
- > quelle fonctionnalité sur **l'axe Ferney-Gex (RD1005)** ? Le Projet d'agglomération renonce à construire de nouvelles routes à l'extérieur des

localités (ce qui renforcerait le trafic routier et donc les embouteillages en localité) et vise à restaurer la valeur d'espaces publics des routes existantes dans les localités, grâce au transfert modal de nombreux déplacements vers les transports publics et la mobilité douce.

- > quels sont **les coûts** impliqués ? Pour rattraper le retard du réseau RER genevois par rapport à ceux d'autres agglomérations suisses, il faudra donner la priorité à des investissements très importants (Etat, Région Rhône-Alpes, CFF, etc.) ; il faudra aussi répartir les coûts d'exploitation des transports publics.
- > et la **traversée du lac** ? Oubliée sur le schéma du réseau routier, mais figurée dans le schéma illustratif, elle n'a pas d'incidence sur l'évolution de ce secteur de la rive droite.
- > pourquoi projeter **deux jonctions autoroutières** supplémentaires ? Cette éventualité est envisagée afin de faciliter la concentration du trafic sur l'autoroute.
- > et le **bouclage ferroviaire vers Lausanne** ? Une connexion Aéroport - ligne du bord du lac vers Lausanne présenterait peu d'intérêt pour les CFF, au contraire du bouclage prévu par le Projet transfrontalier, qui permettra d'assurer des liaisons RER entre toutes les polarités de l'agglomération.

> Les avis des tables rondes

Après trois heures de discussion par petits groupes, des restitutions « à chaud » ont rendu compte des principales propositions des tables rondes.

Restitutions par

- Pascal Bodin (Projet d'agglomération)
- Gilles Bouvard (CC Pays de Gex)
- Gérard Widmer (Canton de Genève)
- Delphine Pressevot (Projet d'agglomération)

Environnement et paysage

Le concept du « cœur vert » fait l'unanimité. De même, le maintien de l'agriculture est plébiscité : certaines tables rondes s'inquiètent des moyens de la préserver, d'autres souhaitent la voir évoluer (moins d'élevage, plus d'agriculture de proximité). Accord également sur l'attention à accorder aux limites (ou franges) entre secteurs bâtis et espaces

ouverts, dont l'entretien devrait incomber aux urbains et non aux agriculteurs. Les loisirs font question : pas assez traités pour les uns, à limiter pour d'autres de façon à éviter les conflits avec l'agriculture. Certaines tables rondes estiment insuffisante la protection des couloirs biologiques et des rivières (retraits), d'autres dénoncent un gaspillage de terrain.

Mobilité

Les tables rondes approuvent très largement la priorité donnée au développement des **transports publics**. Mais certaines craignent que le trafic individuel motorisé ne soit oublié, d'autres que l'amélioration des liaisons ne fasse qu'accentuer la pression sur les territoires français. Le projet ferroviaire RER apparaît utopique à plusieurs tables rondes. Toutes souhaitent qu'il soit préfiguré au plus vite par des bus rapides. De même, la concrétisation des projets de tramways est souhaitée dans le meilleur délai, en même temps qu'un programme ambitieux de P+R. D'autres avis portent sur la nécessité de lignes tangentielles, sur la nécessaire amélioration de la vitesse commerciale des transports publics et sur le financement des investissements et de l'exploitation (prélèvement de plus-value, financement régional et national).

En matière de **réseau routier**, plusieurs tables rondes ont déploré que la traversée du lac ait été oubliée sur les schémas mobilité et estiment que les transports individuels motorisés n'ont pas assez été pris en compte, notamment sur la RD1005. Sur les projets de nouvelles jonctions à Collex-Bossy et Vernier, les tables rondes sont divisées.

La valorisation de la **mobilité douce** est appréciée. En particulier, les tables rondes soulignent le potentiel du vélo, à développer moyennant un vrai réseau cyclable, des stationnements sécurisés et la possibilité d'embarquer dans les trams et les bus.

Urbanisation

Le concept du « Cercle de l'innovation » fait consensus. Les tables rondes préconisent des densifications (typologie du bâti) tenant compte de l'identité des lieux, le renforcement des cœurs de village, plus de souplesse dans les affectations (mixité fonctionnelle des quartiers, types d'activités dans les zones industrielles), en ne figeant pas trop les projets à l'horizon 2030. Saluant le rééquilibrage

France-Suisse, elles ont réagi sur de nombreux projets localisés (voir tableaux suivants). Nombre d'entre elles se sont inquiétées des conditions-cadres sur France (fiscalité, droit du travail), dont l'évolution leur paraît une condition de faisabilité du Cercle de l'innovation. Plusieurs ont regretté que les questions de culture, de formation et de santé n'aient pas été traitées.

Les tableaux des pages suivantes reprennent les propositions écrites des tables rondes, dans l'ordre des questions posées. Les principales

remarques y ont été reportées, sans chercher à homogénéiser les opinions émises ni à les mettre en cohérence.

Environnement et paysage

Pour

- > **Maintien des paysages** : oui, avec des outils suffisamment forts pour garantir la vocation agricole des terrains (ZAP en France), en densifiant l'habitat et les zones d'activités, en approfondissant les contrats de rivière franco-suisse
- > **Coeur vert** : oui, avec corridors biologiques
- > **Urbanisation en retrait de secteurs de nature** : oui, évident, d'intérêt général, avec sauvegarde des zones humides de moins de 1'000 m²

À modifier

- > **Maintien des paysages** : limiter au maximum les déclassements de zones agricoles et uniquement pour des urbanisations denses ; tenir compte des particularités et des projets locaux, conserver les spécificités des sites et du paysage traditionnel ; «fenêtres paysagères» sur des emprises urbaines et non agricoles ; quel traitement des franges, limites ville-campagne à gérer par les urbains et non par le monde agricole ; des limites claires, mais perméables pour la nature ; développer une agriculture de proximité (AMAP, fruits légumes, limiter l'élevage polluant)
- > **Coeur vert** : ne pas grignoter les limites actuelles, bien définir la périphérie ; ne pas figer les limites actuelles, laisser la porte ouverte à des activités intégrées (recherche et développement) ; créer un parc hôtelier près de l'aéroport ; bien différencier les forêts (ouvertes aux loisirs doux) et les espaces agricoles (qui doivent le rester) ; espaces sportifs et de détente à préciser, à bien gérer ; à ouvrir à une fréquentation de loisir ; pas d'espaces sportifs et de détente, ne rien construire, pas de projet d'activités au nord de l'aéroport et de la D35
- > **Urbanisation en retrait de secteurs de nature** : augmenter les distances de protection des cours d'eau et des zones de nature en fonction de la densité des quartiers

Contre

- > **Maintien des paysages** : ne tient pas compte du principe de réalité
- > **Coeur vert** : pas d'aménagements lourds pour éviter les conflits d'usage avec l'agriculture ; la boucle TP appellera des densifications et une agriculture plus urbaine (serres ?)
- > **Urbanisation en retrait de secteurs de nature** : aucune urbanisation dans ces zones

Autres

- > **Suggestion** : les promoteurs d'opérations en bordure de zones naturelles devraient contribuer aux coûts d'aménagement, de préservation et d'entretien
- > Aménager les zones agricoles proches des zones urbaines pour que l'activité agricole reste viable (passages pour piétons, cavaliers, motos, signalétique, pédagogie, etc.)

Mobilité

Pour

- > **Réseau TP lourd (RER préfiguré par un bus rapide)** : oui le plus vite possible (pour des TP vraiment attractifs) ; en coordonnant au plus vite (réserves foncières pour lignes et gares, réseaux de rabattement, synchronisation avec l'urbanisation) ; oui avec préfiguration par bus rapides au plus vite ; avec bus rapides là où il n'y aura pas de RER
- > **Axes TP forts** : oui, prioritaires, urgents ; anticiper et accompagner par des rabattements et des P+R
- > **Réseau routier** : oui à la jonction Collex-Bossy (prévue au PDCOM Versoix et demandée par Sauvigny) et à la demi-jonction Vernier
- > **Mobilité douce** : oui

À modifier

- > **Réseau TP lourd (RER préfiguré par un bus rapide)** : est-ce réaliste (au moment où Genève renonce à financer trois bus transfrontaliers) ? ; oui si création d'emplois ; lourdeur du RER contradictoire avec l'urbanisation intensive ; faire le tramway avant le RER ; reprendre le concept ferroviaire du projet GVA (EPFL) ; pas de gare intermédiaire et d'urbanisation à Chevry ; RER Zimeysa-Gex en souterrain ; rattrapage d'investissements en France ; avec rabattement pour les villages du piémont ; avec zone tarifaire transfrontalière ; cadences, fréquence, vitesse à améliorer ; et les P+R ?
- > **Axes TP forts** : TP plus rapides ; sans toucher au cœur vert ; tram aussi sur la RD1005 ; ne pas encourager le mitage par les bus de rabattement ; et les P+R ?
- > **Réseau routier** : réaliser la traversée du lac ; non à l'espace urbain utilisé à 95 % par les voitures, priorité des investissements aux TP
- > **Mobilité douce** : notion de temps de déplacement à développer ; créer un réseau cyclable performant, de vraies pistes cyclables pour pendulaires ; sécuriser les emplacements pour vélos ; offrir la possibilité d'embarquer un vélo dans les TP ; priorité à l'agriculture sur les chemins agricoles

Contre

- > **Réseau TP lourd (RER préfiguré par un bus rapide)** : trop cher et quoi d'autre en attendant 2030 ? à chaque fois on occulte les TIM ; non aux bus rapides, car au détriment des TIM et du transport de marchandises ; Ferney-Gex n'est pas assez dense en emplois pour justifier un RER ; et le transport des marchandises ? qui paye (parts Suisse / France) ? non au financement par les collectivités locales, incombe à la Région
- > **Axes TP forts** : non au tram Genève-Ferney, réaliser plutôt Ferney-Aéroport avec connexion RER à Cointrin ; on oublie encore les TIM et les P+R
- > **Réseau routier** : non à une jonction à Collex (en attendant les plans) ; à une jonction à Versoix ; aux deux jonctions ; quelle gestion de la circulation dans les bourgs de la RD1005 ? et la logistique et l'artisanat ? et les P+R ?
- > **Mobilité douce** : créer des routes réservées aux piétons et aux vélos

Autres

- > La gestion des voitures manque, il en faudra dans les nouveaux quartiers
- > Problèmes de sécurité quand on mélange piétons et cycles
- > Réduire les places scooters devant les écoles pour favoriser les TP+MD
- > Des bus adaptés au transport de vélos sans surcoût
- > Développer les vélos en libre-service aux interfaces
- > Raisonner les P+R à grande échelle pour diminuer les coûts d'investissement
- > Lignes tangentielles (notamment Versoix Aéroport)

Urbanisation

Pour

- > **Cercle de l'innovation** : oui, mais densifier d'abord les secteurs déjà urbanisés
- > **Priorité au TP+MD pour accueillir la croissance** : oui
- > **Densifications et restructuration plutôt qu'extensions** : oui, densifier avant de déclasser, imposer plutôt qu'encourager, retour de terrains à la zone agricole, marquer les limites de l'urbanisation
- > **Urbanisation et environnement** : oui

À modifier

- > **Cercle de l'innovation** : ne pas faire « la cuisine en France et la salle de restaurant en Suisse » ; favoriser les liaisons entre pôles du cercle (toile d'araignée) ; ne pas trop thématiser les pôles d'activités, flexibilité ; manque les éléments loisir, culture, santé, services à la personne ; côté France, il faut un pôle de compétitivité (zone à statut spécial), des conditions-cadres, une fiscalité régionale ; développer plutôt l'économie résidentielle ; coût ? assouplir la loi sur les zones industrielles pour permettre des activités tertiaires ; compatibilité avec les PLU ? réserver Très-La-Grange au logement ; mixité habitat-activités à Porte de France ; maintenir l'AMAP à Ferney
- > **Priorité au TP+MD pour accueillir la croissance** : avec mixité logements-emplois-services ; quels équipements de santé ? ne pas oublier la mobilité professionnelle et commerciale (services clientèle) ; laisser finir le bourg d'Ornex ; conserver les jardins familiaux de Villard ; quel échancier ?
- > **Densifications et restructuration plutôt qu'extensions** : trop vague ; quelle volonté politique ? ne pas nuire aux populations en place (expropriations) ; densifier aussi les secteurs d'activités ; densifier en fonction de l'identité des territoires ; renforcer les coeurs de village ; anticiper les limites bâti/campagne ; déséquilibre France/Suisse (trop dense côté France)
- > **Urbanisation et environnement** : pas seulement des « écoquartiers » (notion mal définie) ; ne pas oublier la mixité de la population ; pas forcément besoin de la nature pour avoir un habitat urbain de qualité

Contre

- > **Cercle de l'innovation** : attractivité économique illusoire côté France, pas réaliste, utopique, le problème de fond est l'emploi en France (conditions-cadres) ; nécessite de nombreux aménagements institutionnels ; remplir d'abord les zones d'activités actuelles et ne pas étaler l'urbanisation sur des pôles multiples ; ne pas être trop rigide pour les zones d'activités près de l'aéroport et du CERN ; pas d'extension au nord du CERN pour du logement ; à Porte de France, pas d'urbanisation sur Satigny ; ne pas exclure les activités commerciales dans la ZIMEYSA ; pas d'urbanisation à l'ouest de la RD1005 à l'entrée de Ferney
- > **Priorité au TP+MD pour accueillir la croissance** : -
- > **Densifications et restructuration plutôt qu'extensions** : -
- > **Urbanisation et environnement** : ne pas gaspiller le terrain par de trop grands retraits du bâti par rapport aux cours d'eau (20-30 m)

Autres

- > Ne pas oublier les équipements collectifs, les facteurs de socialisation (par exemple coopératives)
- > Quel rééquilibrage alors qu'on a déjà 50/50 % et 30/70 % France/Suisse ?
- > Vocabulaire abscons « structurer les axes urbains par une ponctualité de centralités / lieux d'intensité urbaine »

Autres avis

- > On veut l'agglomération, mais pas les tracasseries douanières du 18^e siècle !
- > L'économie n'est pas seulement high-tech (artisanat...)
- > Fiscalité, réglementation du travail, freins au développement économique côté France
- > Aborder explicitement les questions institutionnelles : parlement transfrontalier, harmonisation par la création d'une zone, partage des institutions par tous les habitants de l'agglomération (santé, formation)
- > Difficile de ne pas répondre oui à toutes les questions posées aux tables rondes (plébiscite) ; les principes sont intéressants, mais le diable est dans les détails de mise en oeuvre ; peu convaincant !
- > L'urbanisation est nécessaire, mais doit favoriser l'agriculture locale : fonctionnalité (accès, sièges d'exploitation), valorisation (points de vente par ex.)
- > Quelles surfaces agricoles et forestières pour alimenter les circuits courts nécessaires à une autarcie alimentaire ?
- > Préserver l'agriculture urbaine (voir propositions d'ar-ter sur autre PACA)
- > Pas d'urbanisation sur Satigny
- > Si on veut le coeur vert, ne pas urbaniser au nord de l'aéroport ni à l'ouest de la RD1005 à l'entrée de Ferney
- > Préserver les jardins familiaux de Villard
- > A Thoiry, pas de nouveau technoparc aux Grands-Prés
- > À St-Genis, préserver les rives de l'Allondon et du Lyon (20-30 m)
- > À l'est de la route de Meyrin, ne pas empiéter sur le corridor Jura-Mategnin-Gobé
- > Traversée de la rade prioritaire, quelles incidences sur le périmètre ?
- > Gestion TIM, apporter des réponses sur les TIM
- > Ne pas oublier les TIM des travailleurs frontaliers (P+R ? TP au-delà du périmètre ?)
- > Liaison directe Divonne-autoroute
- > Supprimer des arrêts TPG et habituer les gens à se déplacer plus en modes doux
- > Trouver un mécanisme de prélèvement de la plus-value apportée aux promoteurs et aux propriétaires par le développement des TP
- > Réfléchir à des contreparties en termes de services utiles aux usagers des TP, équipements collectifs, etc.
- > Intégrer des activités artisanales utiles aux populations dans les urbanisations
- > Que devient le projet de route des Nations (critiqué par Berne) ? Le tram devrait avoir la priorité sur cet « aspirateur à voitures »
- > Liaison tram de Meyrin-Gravière à Ferney-Voltaire
- > Où sont les P+R ? Intégrer rapidement des P+R
- > Planifier des P+R faciles d'accès (par ex. Blandonnet) à des emplacements stratégiques (par ex. Sécheron)
- > Moduler les conditions d'abonnement aux P+R (distance au lieu d'habitation et à la destination)
- > À l'aéroport, parkings à tarifs réduits pour les voyageurs CFF et Unireso
- > Tarif réduit P+R pour des utilisateurs occasionnels

> Conclusion

Delphine Prevestot a conclu la soirée en remerciant les professionnels et les participants aux tables rondes, dont les avis seront transmis au Comité de pilotage avant sa prochaine réunion du 21 octobre 2010.

Elle a rappelé que le Plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex sera intégré dans l'élaboration du

Projet d'agglomération 2^e génération. De nouvelles tables rondes permettront d'ouvrir le débat à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération en juin 2011. Les derniers ajustements seront effectués par le Comité de pilotage fin 2011 et début 2012, pour une validation au printemps et un dépôt à la Confédération en juin 2012.

Sigles utilisés

AMAP :	Association pour le maintien d'une agriculture paysanne
CC :	Communauté de communes (F)
CERN :	Centre européen pour la recherche nucléaire
CEVA :	Liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse
CFF :	Cchemins de fer fédéraux (CH)
CH :	Suisse
CICG :	Centre international de conférences de Genève
EPFL :	Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
F :	France
MD :	Mobilité douce (marche, vélo)
P+R :	Parking relais
PAC :	Périmètre d'aménagement coordonné (CH)
PACA :	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAV :	Praille-Acacias-Vernets (projet)
PDCom :	Plan directeur communal (CH)
PLU :	Plan local d'urbanisme (F)
RD :	Route départementale (F)
RER :	Réseau express régional (ferroviaire)
TC ou TP :	Transports en commun ou transports publics
TIM :	Transports individuels motorisés
ZAP :	Zone agricole protégée (F)
ZIMEYSA :	Zone industrielle de Meyrin-Satigny

> Toutes les informations sur les PACA et les plans de synthèse sont disponibles sur :
www.projet-agglo.org onglet PACA



Projet d'agglo
franco-valdo-genevois

CRFG
comité régional franco-genevois

FEDER

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Rhône-Alpes

Interreg

ARO

Orégionyon

Compte-rendu des tables rondes du Plan de synthèse Genève/St-Genis/Gex,
16 septembre 2010, Centre de conférences internationales de Genève (CICG)
Rédaction : Richard Quincerot (Genève) - Mise en page : Porteur d'image (Annecy)
Coordonnées : Projet d'agglomération
5 rue David-Dufour - CP 224 - CH-1211 Genève 8
delphine.pressevot@etat.ge.ch ; gbouvard@ccpg.fr - www.projet-agglo.org



TABLEAU DE SYNTHÈSE DES REMARQUES

Consultation des membres du COPIIL et du GRAD du 7 janvier 2011 au 18 février 2011. Des observations ont été reçues jusqu'au 11 avril 2011.

Les partenaires suivants ont répondu :

Services de l'Etat de Genève :

DGEau, Office de l'Environnement, DGA, DGM

Communes genevoises :

Vernier, Collex-Bossy, Satigny, Prégny-Chambésy, Ville de Genève, Grand-Saconnex, Meyrin

Collectivités locales françaises :

Etat français, Conseil général de l'Ain, CC du Pays de Gex (avis commun)

Gex, Ornex, Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Thoiry

Remarques sur le cahier 81.1 : Principes, concepts et mise en œuvre

ÉMETTEUR	N° PAGE	REMARQUES	PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER
FORME			
DGEau DGM Grand-Saconnex Ornex	p.23 à 25	Erreur dans les listes GRAD PACA Genève-Ferney-Voltaire-Gex et PACA Genève Meyrin-St Genis (inversion membres) Préciser la composition du COPIIL du PACA Genève - Saint-Genis - Gex	Oui, à corriger
DSPE - SEIE	p.17	Erreur dans numérotation des cahiers	Oui, à corriger
DGM Ornex Ferney-Voltaire	général	Différentes remarques de forme et corrections à intégrer au fil du texte	Oui, à corriger
DGM	général	Les illustrations commentées devraient être insérées à proximité immédiate du texte qui s'y rapporte, pour plus de lisibilité	Oui, à corriger
Prévessin-Moëns	général	Intégrer plus d'illustrations correspondant aux orientations annoncées	Des illustrations seront ajoutées si exemples pertinents

DEMARCHE			
DGM	général	Interrogation quant à la suite donnée aux remarques de cette consultation : souhait d'achever le rapport après consultation et le COPIIL et d'engager le début de la démarche de mise à jour du plan si une deuxième version doit être fournie pour la fin 2011.	Rejoint la question posée sur d'autres PACA du rôle des COPIIL PACA = suivi de la mise en œuvre, mise en cohérence et mise à jour du plan guide, information Rapport sera finalisé à l'issue du COPIIL
DGM	Général et p.107	Question sur le rythme de mise à jour du plan guide	Proposition au COPIIL d'une mise à jour au minimum annuelle, et jusqu'à 2 fois si besoin
DGM	p.20	Le rapport doit permettre d'identifier "les études de faisabilité à conduire" : ce ne sont pas que des études de faisabilité qui doivent être menées, mais également des vérifications de la pertinence de certaines propositions sous forme d'étude d'opportunité ou des études d'avant-projet pour avoir une vision plus détaillée des coûts financiers à indiquer dans le schéma d'agglomération 2. Il n'est pas fait mention des PSD et des études du SA2. Il est probable que le SA2 ne consiste pas seulement à un recollement des PACAs, mais que certains choix soient proposés entre les différentes variantes proposées à l'échelle d'un PACA.	Oui, ces éléments seront intégrés
Ferney-Voltaire	général	Les partenaires vaudois ne figurent pas parmi les autorités compétentes	Le périmètre n'inclut aucune commune du canton de Vaud
Ferney-Voltaire	général	Comment sont informés les organismes concernés par le PACA : AIG, CERN, OL...)?	L'information s'est faite par le biais des tables rondes. La concertation reste à approfondir dans le cadre des démarches PSD et de la suite des travaux PACA et Projet d'agglomération. A réfléchir
SEIE	général	Mettre en place des indicateurs environnementaux permettant de suivre le développement du PACA	Indicateurs environnementaux dans le cadre du monitoring du PA et exigences pour le rendu du SA 2
PRECISIONS A APPORTER AU TEXTE			
DGEau	p.43	Les zones naturelles d'expansion des crues doivent en tous les cas être conservées. Le terme "autant que possible" laisse une marge de manœuvre non souhaitée. Le Nant d'Avril est actuellement enterré depuis quasiment sa source jusqu'à la sortie de la ZIMEYSA et est ensuite endigué dans un corset de béton jusqu'au chemin du Château des Bois. → parler de "renaturation entre sa sortie à ciel ouvert et le chemin du Château des Bois et de remise à ciel ouvert, partielle ou totale, le long de l'avenue Louis-Rendu et de la route du Mandement longeant la ZIMEYSA".	Oui Oui
	p.102	Indiquer que la renaturation et la remise à ciel ouvert du Nant d'Avril le long de la ZIMEYSA devra permettre de gérer les eaux pluviales provenant de la ZIMEYSA et du CERN.	Oui
	p.44 et p.102	Préciser la nécessité de préserver un espace minimal (francs bords des cours d'eau) le long de <u>tous</u> les cours d'eau, et pas seulement lorsqu'ils traversent des milieux urbains	Oui, en précisant toutefois "avec une attention particulière lorsqu'ils traversent des milieux urbains"
	p. 111	Ne pas inscrire dans les documents de planification des communes seulement les tronçons de cours d'eau attenants aux secteurs d'urbanisation future, mais tous les cours d'eau avec leur espace minimal.	Oui
	p.58	Les techniques d'infiltration enterrées ne pourront être retenues que si le sous-sol permet l'infiltration, ce qui est malheureusement très peu souvent le cas sur le territoire genevois (sous-sol très peu perméable). Nous ne connaissons pas en détail le sous-sol du Pays-de-Gex, mais il est fort probable que ses caractéristiques soient semblables → parler de bassins de rétention enterrés, qui ne seront retenus que lorsque le contexte urbain ne permet pas de gestion à ciel ouvert	Oui

DSPE - SEIE	p.10	Rajouter "... préservation des cours d'eau et des surfaces d'expansion des crues, gestion des eaux pluviales, traitement des espaces publics, minimisation des nuisances, gestion des flux de matériaux "	oui
	p. 16	Expliquer ce qu'est la "formule 25.73.1"	Proposition faite dans le cadre du PACA Ge-Meyrin St-Genis (répartition des fonctions dans cœur vert) - intégrer un renvoi
	p.16	Ajouter le paragraphe suivant concernant les autres domaines de l'environnement : domaines non traités, énergie, bruit, qualité de l'air	oui
	p.47	Compléter la carte des espaces à vocation agricole du Pays de Gex par des informations sur la partie suisse de façon à fournir une vision transfrontalière	Oui, sur la base des informations fournies
	p.52	Compléter la carte du réseau des espaces nature du Pays de Gex par des informations sur la partie suisse de façon à fournir une vision transfrontalière	Oui, sur la base des informations fournies
	p.55	Ajouter la notion de sol comme "ressource naturelle non renouvelable" , à intégrer dans la planification territoriale au même titre que l'eau et l'air de manière à la protéger et la valoriser (explication plus complète dans le courrier) Ajouter un chapitre spécifique sur la notion de qualité de l'air Pour ce qui est de l'infiltration des eaux pluviales, les dispositions des PGEE devront être appliquées, notamment cartes de possibilités d'infiltration	Oui Oui
DGM	p.122 à 126	Plusieurs erreurs et oublis dans la description des projets aux différents horizons de réalisation	Oui, à modifier et compléter selon propositions
DGM	p.151 à 155	Précisions à apporter aux intitulés des études et aux partenaires de ces différentes études	Oui, à modifier
Prévessin-Moëns		Préciser les notions de Cœur vert, Cercle de l'Innovation, Jardin international de Voltaire	Cette demande porte-elle sur le concept ou sur le périmètre ? Seront traités finement dans le cadre des déclinaisons opérationnelles
Meyrin	p.92	Préciser le cadre de la densification et de la restructuration urbaine sur la commune	PACA propose de grands principes à décliner au cas par cas pour la mise en œuvre opérationnelle
POTENTIELS D'ACCUEIL			
CCPG, DDT 01, CG 01 (contribution commune)	général	Doublement des potentiels emplois et habitants + Objectifs de rééquilibrage France / Suisse non atteints : avis défavorable Genève : 27 000 emplois au lieu des 19 200 prévus (<i>x 1.4</i>), sans compter projet Jardin des Nations, mais pas de réévaluation du nombre d'habitants ; Pays de Gex : doublement du potentiel d'emplois, mais plus que doublement du potentiels d'habitants (<i>x 2.4</i>) hors prise en compte de la croissance des villages (+ 2 à + 2.5 % selon SCOT) Pas de recommandations lisibles concernant la croissance des villages Demande d'une meilleure cohérence entre croissance des habitants et des emplois Stratégie économique non explicitée pour la partie française Aucune prise en compte des impacts (équipements, services, capacités financières et d'ingénierie des collectivités locales)	L'analyse se base sur le total des potentiels théoriques des PSD, et non sur les potentiels réalisables à l'horizon 2030, qui sont inférieurs. Pour la partie française, il faut intégrer également les polarités de l'axe RD 1005 autre que FOP et GECE. Des propositions pour la maîtrise de la croissance des villages devront être faites dans le cadre des schémas de secteur et de l'élaboration du SA 2 (Attente générale) Quels outils proposés pour lier les 2 ? Instruments de planifications insuffisants ; monitoring pour veiller à la cohérence d'ensemble Une étude de programmation économique sera lancée dans le cadre des PSD sur le Cercle de l'Innovation ; évolutions des conditions cadre et stratégie coordonnée relèvent a minima du PA global: Les impacts d'une très forte croissance peuvent être mentionnés et pourront être développés dans le SA 2.
Prévessin Moëns		Quelles sont les garanties effectives du rééquilibrage entre France et Suisse en matière de logement et d'emplois ? C'est une condition préalable aux mesures de densification	La mise en œuvre d'une démarche PSD spécifique propose d'intégrer des démarches en matière d'amélioration foncière, le plus en amont possible, ce qui permettra un gain de temps et d'efficacité sur l'ensemble du processus genevois, en parallèle de l'élaboration de l'image directrice, et dans un souci d'itération entre les phases de planification et les phases opérationnelles
Genève	Chapitre 3.3.4 et 4.1	Interrogation quant à la maîtrise des horizons de réalisation des projets qui permettront de conduire à un équilibre France-Suisse en termes de logements, du fait notamment du rythme différent des procédures de part et d'autres de la frontière	
Ornex	p.16	Reconnaissance du maintien du déséquilibre France-Suisse en matière de logements et d'emplois	Ce constat a été fait à l'échelle du PACA Genève Ferney Gex. L'objectif est d'atteindre l'équilibre global à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération (SA2), mais les 1 ^{er} estimations montrent néanmoins un respect de l'équilibre à l'échelle de ce PACA, en particulier les objectifs en matière d'emplois sont dépassés (40 % sur partie française) Objectifs du PA 2 restent inchangés sur la base des données 2010 (décision COPIL agglo 17.03.2011)

Ornex	p.104	Doutes quant au nombre d'emplois annoncés notamment car pas de garanties du maintien des OI à Genève	Les analyses du PACA reposent en effet sur des projections issues de données actuelles et locales.
Prévessin Moëns	général	Les perspectives de croissance démographique de la commune dépassent les prévisions du SCOT	Le PACA émet des propositions à un horizon 2030 alors qu'un SCOT a une échéance de 10 ans. Il propose une polarisation renforcée pour permettre le développement d'une offre de transport performante : Prévessin est une composante du centre régional FOP : Ferney-Ornex-Prévessin De plus, le SCOT du Pays de Gex entre en révision et est précisé par des schémas de secteurs en cours qui devraient prendre en compte les recommandations du PACA.
Satigny	général	Importance du phasage des déclassements pour permettre à la commune "d'absorber" les nouveaux habitants/emplois	Oui : le phasage sera à traiter dans le cadre de la mise en œuvre du PSD
Vernier	général	Demande d'un bilan des potentialités existantes logements et emplois encore exploitables	A effectuer si données disponibles
Grand Saconnex	général	A titre indicatif, vérifier l'IUS par commune en déduisant surfaces aéroportuaire, autoroute,	A effectuer si données disponibles
STRUCTURATION URBAINE			
Genève	p.88	Aéroport ou Châteline devraient figurer comme centres régionaux au même titre que Ferney-Voltaire et Gex	Distinction entre <ul style="list-style-type: none"> centralités du cœur d'agglomération, dont font partie les pôles cités, qui constituent un enjeu majeur de développement, centres régionaux qui répondent à l'objectif de multipolarité du PA et qui ont une vocation mixte La ZIMEYSA est une centralité à vocation économique. A affiner dans le cadre du SA2. Avis du COPIL pour Meyrin ?
DGM	p.86	Au vu de leur positionnement actuel, Meyrin devrait être centre régional, Vernier centre secondaire, Versoix, centralité locale.	
Meyrin	p.86	ZIMEYSA devrait figurer comme centralité régionale	
DGM	p.86	La continuité vers le centre ville semble peu traitée malgré PSD	Le traitement de la continuité sera à affiner dans le cadre des PSD, le PACA propose des principes.
Ornex	p.86	Difficultés d'appliquer du renouvellement urbain dans des secteurs où le bâti est relativement récent	Pour l'axe RD 1005, le renouvellement urbain fait surtout référence à un objectif de densification du tissu urbain, Se référer pour la mise en œuvre au schéma de secteur RD 1005 en cours.
DGM	p.92	Mentionner l'étude transports de marchandises et ses conclusions concernant les sites d'implantation d'une plateforme logistique (ouest de la ZIMEYSA, Colovrex)	Oui quelques lignes d'explications et un renvoi à l'étude peuvent être insérés
DGM	p.93	Ajouter l'avenue Louis Casai comme axe structurant et traiter les axes structurants dans les PSD	oui
DGM	p. 96	Difficultés à déceler dans le texte, pour l'esplanade Porte de France la nécessité de densifier autour de l'axe du tramway afin de maximiser les chances de pouvoir décrocher des cofinancements de la part de la Confédération. La densité de clientèle potentielle sera un élément très important pour la viabilité de l'exploitation d'une telle infrastructure de transport.	C'est surtout l'espace public qui est traité ici La nécessité de densifier est explicitée dans le paragraphe sur les centralités et la fiche PSD. Elle sera déclinée de façon plus précise dans le cadre du schéma de secteur centre en cours (démarrage) sur le Pays de Gex
DGM	p.101	La zone de transition de la combe de Crotte-au-Loup est-elle vraiment compatible avec les besoins de la ZIMEYSA et les contraintes du site, ainsi qu'avec une augmentation prévisible du trafic routier en provenance ou à destination de la ZIMEYSA	Échelle du PSD qui devra faire des propositions pour confirmer ce point
Grand-Saconnex	général	Le développement devrait envisager d'utiliser mieux les surfaces routières et autoroutières (plate forme + bâtiment). Mieux préciser le rôle des agrafes (Développement d'activités, mobilités douces...) en fonction du type de continuités urbaines recherché.	Le PACA propose des principes d'accroches urbaines sans les décliner. La déclinaison du concept d'agrafes entre l'aéroport et le cœur d'agglomération, doit être étudiée de façon plus précise dans le cadre des PSD, en fonction de la nature des développements qui seront retenus.
LIEN URBANISATION MOBILITE			
DGM	Général + p.15, 34,36, 68-69, 90, 104, 130, 149	Envisager un phasage différencié de l'urbanisation pour tenir compte des phasages réalistes de mise en exploitation des nouvelles infrastructures de transport (question de la capacité des réseaux à absorber l'augmentation des déplacements générés par la croissance de population et d'emplois) / vérification faisabilité des potentiels. Ce phasage est crucial	Remarque faite sur d'autres PACA, qui devra être traitée dans le cadre du SA 2 car nécessite un travail d'approfondissement et de mise en cohérence à l'échelle de l'agglomération. Cette précision est <u>ajoutée dans le cadre des recommandations de principes en matière de mobilité</u> Les données plus précises seront fournies à la DGM dès consolidation Vérification à faire à différentes échelles dans la suite des travaux : secteurs opérationnels/PSD, PACA, aggro Les tests issus du modèle multimodal transfrontalier apporteront des éléments de réponses et permettront d'étayer l'argumentaire.
		Vérifier la capacité des réseaux à accompagner les développements urbains prévus et donc la cohérence entre les 2. Nécessité d'appuyer les propositions de mobilité sur une analyse des potentiels d'urbanisation selon un zonage fin en lien avec une analyse de la demande de déplacements: Demande de disposer des données	

DGM	p.110	Pour le phasage urbanisation, demande de distinction entre les opérations à dominante activités et les opérations à dominante logements et de mention du nombre d'emplois ou de logements que ces opérations représentent. En effet, le phasage mobilité devrait être fait en cohérence avec la quantité de nouveaux déplacements à « absorber », ainsi qu'avec le type de développement	Au vu des éléments du plan-guide, il est possible de faire cette distinction et le travail sur les potentiels peut donner des ordres de grandeur : à effectuer dans la suite du travail et pour une mise à jour ultérieure du document
SEIE		Conditionner l'urbanisation de Gex à l'arrivée du RER pour ne pas apporter un trafic supplémentaire sur un réseau déjà saturé	Dans le cadre du phasage, il faudrait établir des seuils critiques pour mieux lier urbanisation et infrastructures / offre de transports ; par ailleurs la CCPG travaille à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Durable qui doit proposer une offre de transports adéquate en lien avec l'urbanisation
Grand-Saconnex	général	Forte pression urbaine sur la commune, liée aux infrastructures, mais les nuisances générées par ces dernières ne devraient-elles pas conduire à limiter l'urbanisation ? Remarque qui concerne en particulier l'ouest de la commune.	Les secteurs privilégiés de développement urbain doivent être les secteurs les mieux desservis, pour des raisons d'efficacité de l'offre de transports mise en place. La qualité urbaine doit être travaillée avec la plus grande attention pour limiter les impacts de ces infrastructures sur la population.
DGM	p.35, 36, 37, 61	Données chiffrées à vérifier, compléter, préciser Ne pas mentionner que les déplacements pendulaires	Oui, séance dédiée à prévoir avec la DGM
DGM	général	L'analyse sommaire des volumes de déplacements devrait mieux étayer les propositions d'organisation des réseaux	Des références à ces résultats pourront être intégrées au texte
Ornex	p.162	Les estimations de volume de déplacements paraissent sous-dimensionnées	Il s'agit d'estimations sommaires qui seront à approfondir (par exemple dans le cadre du test partenarial MMT) et qui ne prennent pas en compte le trafic de transit ou en provenance de l'extérieur.
SCHEMA DE TRANSPORTS GLOBAL			
DGM	p.36	Il est indiqué qu'il faut "admettre des changements de comportement en matière de déplacements". S'agit-il seulement d'admettre les changements de pratique ou plutôt les anticiper et les accompagner, voire les impulser ?	Oui, à modifier
DGM	p.59	Concernant la hiérarchisation des centralités en fonction du niveau de desserte TC : d'autres critères y concourent. Dans la pratique, c'est plutôt l'offre TC qui se structure en fonction de la hiérarchie des villes.	L'un accompagne l'autre. L'objectif du PA et du PACA est aussi de créer une vraie multipolarité en développant de manière accentuée des polarités régionales ou locales. Pour cela, le schéma distingue donc centralités régionales qui contribuent au concept de multipolarité de l'agglomération et centralités de cœur d'agglomération
DGM		Satigny et Versoix indiquées comme desservies par un réseau TP complémentaire et de rabattement. Ces deux communes sont également et principalement desservies par le réseau RER avec des temps de parcours très performants vers le cœur d'agglomération. Les rayons d'influence des gares et des haltes RER à considérer comme des rayons d'influence pour les opérations d'urbanisation, mais pour les aires de chalandise pour les voyageurs, l'influence est nettement supérieure aux 750m et 500m indiqués.	Oui, à modifier
Vernier		Mentionner les besoins d'augmentation de gabarits des axes TIM TP MD en vue de l'augmentation du trafic	Oui, à approfondir dans le cadre des PSD
Genève		L'absence d'espaces publics de dimension suffisante dans le centre doit être considérée comme un facteur limitatif de l'augmentation des flux TP, en particulier autour de Cornavin	Oui, c'est pourquoi le rapport préconise une organisation polycentrique des TP
DGM	p.138	La dénomination de périmètres ne paraît pas appropriée. Il s'agit d'une explicitation des études à mener sur des questions spécifiques. Dans le texte des pages précédentes, il pourrait y être fait référence pour montrer que certains choix du mandataire sont basés sur des réflexions étayées. Il est mentionné que ces périmètres permettent la réalisation des mesures décidées par le COPIL du PACA, alors que le COPIL ne peut que formuler des recommandations auprès des autorités compétentes.	Il sera rédigé : <ul style="list-style-type: none"> • infrastructures à étudier • mesures recommandées par le COPIL

SCHEMA DE TRANSPORTS TP			
DGM	p.15	La branche tramway entre l'aéroport et Ferney est encore hypothétique ; une exploitation en fourche limite les cadences et devra donc être mise en regard des besoins de déplacement sur l'axe	Proposition du PACA initial Genève Ferney-Gex. Maintenir l'hypothèse à ce stade, en l'attente d'une décision
DGM	Général + p.32, 50, 70-71, 117-118, 124, 128, 142	Concernant le tramway du Cercle de l'Innovation, et de manière plus générale, faire plutôt référence à un axe fort de transport collectif dont le principe d'exploitation reste à définir, sans identifier le moyen de transport (risque de densité insuffisante et difficultés d'exploitation commerciale) et sans parler de boucle, mal perçue et problématique en terme d'exploitation. Problème de cohérence des délais évoqués Lancer la démarche en vue d'une mutualisation des navettes du CERN et de l'AIG	Oui, à modifier Des propositions de phasage ont été élaborées dans le cadre du PACA, qui doivent être approfondies. Qui peut prendre l'initiative ?
DGM	Général + p.61, 66, 68-69, 125-126	Ne pas retenir la proposition de bus express jusqu'à Cornavin, mais plutôt des rabattements plus conséquents sur des interfaces trams et/ou ferroviaire, notamment ZIMEYSA et Châtelaine (le rapport final reste à un niveau très conceptuel au sujet des bus express, les schémas proposés montrent des juxtapositions d'exploitations sur le même axe, entre bus traditionnels, tramways et bus express, ce qui rend très compliquée l'exploitation de lignes express)	Notion de bus express/rapide à préciser et harmoniser dans le cadre du Schéma d'agglomération 2. le rabattement le plus en amont possible doit en effet être privilégié.
Genève	p.69	Contradiction entre schéma fonctionnel proposé, avec rabattements directs des secteurs suburbains vers le cœur de l'agglomération et nécessité d'une réorganisation polycentrique des transports urbains : les rabattements doivent être effectués vers les pôles majeurs de transports (Manque d'espaces publics qui limitent de fait l'augmentation des flux TP)	oui, le rabattement le plus en amont possible doit en effet être privilégié.
Vernier DGM	p.68-69	Manque de visions stratégique concernant la desserte de la ZIMEYSA élargie	Plusieurs études mobilité permettront d'approfondir cette question + travaux du PSD
Vernier	p.61 à 63	Bus express sur l'autoroute doit prévoir un arrêt ZIMEYSA et non uniquement aéroport pour permettre un vrai report modal, d'autant plus que le projet de demi-jonction Vernier canada n'absorbera que 50 % du surplus de trafic (étude réseau routier de Vernier)	Lié à proposition faite sur d'autres PACA > mise en cohérence nécessaire. Un arrêt ZIMEYSA prolongerait significativement le temps de parcours.
Vernier	p.70	Projeter le développement du tram sur l'axe route de Vernier - Pont Butin à horizon post 2030 car insuffisance des aménagements de priorisation pour le trolleybus	Plusieurs études mobilité permettront d'approfondir cette question + travaux du PSD
DGM	p.70	Il est indiqué que Vernier-Village est relié à la halte RER de Châtelaine. pourquoi un rabattement sur la gare de ZIMEYSA ou de Vernier-Meyrin n'est pas privilégié ? L'axe trolleybus est déjà considéré comme un axe fort	Oui, à envisager, voire Cointrin Précision à intégrer
Ferney-Voltaire		Parler de l'intégration des aménagements connexes aux TP (liaisons intermodales, traitement des espaces)	Le PACA évoque ces questions (RU2, RM2.4 et 2.5), qui devront être approfondies au cas par cas dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle0 (PSD, schémas de secteur)
Meyrin	p. 72+ p.122, 124, 128	Mention la ligne de bus tangentielle actuelle n° 57 (Meyrin - ZIMEYSA - Aéroport)	Les lignes secondaires ne sont pas mentionnées de manière exhaustive.
Ornex	p.33	La mise en place d'un TCSP sur la RD 1005 doit s'accompagner d'aménagements qualitatifs pour la sécurité des usagers non motorisés en cœur de hameau.	C'est le sens de la proposition PACA dont la mise en œuvre opérationnelle s'effectue notamment au travers du Schéma de secteur RD 1005 en cours
DGM	p.74	A quoi correspond le doublement de l'offre sur la rive droite (Bellevue-Genthod-Versoix) ?	Il s'agit de l'amélioration de l'offre TP de la ligne V Versoix-Cornavin
Meyrin	Général + p.124	TCMC : pourquoi ne pas signaler la branche Vaudagne Ouest, qui permettrait d'assurer une connexion entre Meyrin Cité et Meyrin Village et représenter le prolongement vers Champs-Frêchets ?	Choix de la directissima dans un 1 ^{er} temps ; le prolongement vers Champs Frêchets va être mis prochainement à l'enquête
DGM	p.72-73	Liaison TC directe entre Meyrin et Ferney ne serait-elle pas complémentaire du concept proposé ?	Mise en service la ligne O Ferney-Prévessin-Meyrin effective, mais non directe. Proposition à étudier dans le cadre de la réorganisation de lignes dans le Pays de Gex mais pas d'urbanisation prévue entre ces 2 pôles
Ornex	p.71	Il aurait été intéressant d'envisager un prolongement du tram Meyrin Gravières jusqu' au centre commercial français puis jusqu'à rejoindre la ligne Ferney-St Genis pour desserte notamment de la ZIMEYSA	Le schéma ne propose pas une connexion directe tram entre Meyrin et Ferney mais une "boucle" Cercle de l'Innovation. Pas de développement de l'urbanisation prévu entre Meyrin et Ferney.
Meyrin	Général + p.124	Le prolongement du tram depuis Meyrin jusqu'à Ferney n'est pas visible sur les cartes	

SCHEMA DE TRANSPORTS TIM			
DGM	p.65-66	Insuffisance du réseau routier principal entre le Vengeron et Vernier au vu du développement des activités prévu dans ce secteur ; la ½ jonction de Vernier-Canada est insuffisante, si elle s'avérait possible. Dans la note de bas de page, mentionner en plus les communes de Vernier, Meyrin, Satigny et certaines de la rive gauche, les flux principaux étant quand même internes au canton de Genève	Oui. Le PACA constitue la 1 ^e étape avant études menées dans le cadre du PSD ; une étude spécifique mobilité est à envisager pour la desserte de ce secteur. L'étude OFROU sur la résorption des goulets d'étranglement est un préalable
DGM	p.130	Si la faisabilité technique de la demi-jonction de Vernier-Canada n'était pas démontrée, une grande partie du concept mobilité devrait être revu	Attendre les résultats de l'étude de préfaisabilité géométrique de la jonction (juin 2011)
DSPE - SEIE	p. 65, 138 et autres	Demande de justification du choix d'une nouvelle jonction autoroutière à Collex, notamment en comparaison de la possibilité de compléter la demi-jonction de Bellevue. Nlle jonction implique risque de nouvelle ZI, en contradiction avec objectifs du PA et recommandations du PACA.	Maintenir les 2 options en attente des résultats de l'étude OFROU pour la résorption des goulets d'étranglement: Mentionner les différentes prises de position avec argumentaires
Collex Bossy DGM	p.64 à 66 p.133, 138, 143	Demande de maintien des 2 possibilités de positionnement d'une nouvelle jonction autoroutière Collex ou Versoix en attente des résultats de l'étude DGM et du positionnement de l'OFROU/goulets d'étranglement	
Ornex	p.65-66 p.173	La jonction de Collex n'a de sens que dans le cadre d'un aménagement de la zone de Colovrex ; opposition	
DGM	p.75	Problème de compréhension concernant le réseau structurant de quartier Les réalisations concernant la traversée de Meyrin sont déjà en cours	Remplacer par "maillant" et corriger les cartes A corriger
DGM	p.76, 133, 143	Diverses modifications à apporter concernant les réseaux primaires et secondaires (route des Nations, de Ferney, mesures de réduction de trafic route de Collex, Vireloup, Colovrex, Mandement, Aire la Ville)	A corriger et mettre en cohérence à l'échelle du SA 2
DGM	p.77, 130	Ajouter comme recommandation la vérification de la capacité du réseau routier	A proposer au COPIL
Ferney Voltaire		La jonction de Collex risque d'augmenter le trafic de transit au sein du réseau interne de Ferney, notamment en situation de saturation de l'AI en direction de Meyrin	Oui, risque déjà mentionné et qui est réaffirmé dans la nouvelle rédaction
DGM	p.138, 144	La formulation « empêcher l'accès à l'autoroute » est à modérer : préférer la formulation « éviter le transit sur la route de Collex ». Ajouter comme risque la pression de transit sur la route de Collex La problématique de cette jonction autoroutière et celle de la liaison vers les axes routiers structurants du Pays de Gex devrait poser la question de l'adaptation du réseau routier dans Ferney-Voltaire pour faciliter l'accès structurant à cette jonction.	
Collex Bossy		Crainte de report de trafic de la RD 1005 vers la RD 158, en lien avec nouvelle jonction et aménagements RD 1005 ; il est nécessaire de prévoir des mesures de régulation de trafic en entrée de localité	La priorisation du bus sur la RD 1005 se fera sans réduire l'emprise ; des mesures de modération de trafic en entrée et traversée de village pourront être mises en place : à ajouter
Ferney-Voltaire	p.145	La liaison RD 35/RD 1005 devra passer dans des zones sensibles et va favoriser l'urbanisation du hameau de Vesegnin	A intégrer comme risques
Ornex	P.147	Craintes des effets de la non réalisation de la liaison RD 35-RD1005 sur l'augmentation du trafic sur la RD 1005 : des aménagements très qualitatifs devront être réalisés pour maintenir la qualité de vie des villages	A intégrer comme recommandations
Ferney-Voltaire		Faire état des mesures d'accompagnement pour les nouvelles infrastructures routières prévues (jonction, route des Nations, traversée du lac...)	Mesures d'accompagnement non définies avec précisions à ce stade.
DGM	130 à 132	Le phasage TIM est traité de manière extrêmement brève : le compléter avec davantage d'explications.	A compléter par les propositions DGM
DGM	p.133	Le concept TIM ne doit pas uniquement viser la maîtrise de la croissance générale du TIM et à préserver les quartiers, mais également faire en sorte que les capacités du réseau TIM soient suffisantes pour répondre à la demande, sans tendre à une congestion généralisée des réseaux TIM et TC	Oui, à ajouter
DGM	p.143	Le projet de requalification de la route Suisse n'est pas fait pour favoriser l'utilisation de l'autoroute, mais pour modérer le trafic dans les bourgs	À modifier
DGM	p.138 et 144	Regrouper en un seul paragraphe les éléments relatifs aux nouvelles jonctions autoroutières	Oui

FERROVIAIRE			
DGM	Général + p.36, 118, 127	La variante « raquette » de développement ferroviaire ne devrait pas pouvoir être réalisée à l'horizon 2030 en raison de sa non-inscription dans le programme d'investissement national Rail 2030. A cet horizon, seule l'amélioration des capacités en gare de Cornavin, la gare de Châtelaine, ainsi que les améliorations des capacités sur la ligne de La Plaine pourront être réalisées. Les décisions d'investissement pour ces infrastructures dépendent de décisions nationales. Même problématique pour le Pays de Gex	A expliquer davantage dans le texte Ces éléments seront clarifiés dans l'étude PA FER en cours puis SA 2. La raquette sera intégrée comme un projet post 2030 et la ligne St-Genis/Gex à un horizon ultérieur
Genève	p.126 - 127	Le PACA prévoit le développement de la gare de l'aéroport comme point d'attache au cœur de l'agglomération tout en conservant comme postulat que la gare de Cornavin reste la gare centrale unique de l'agglomération, sans toutefois justifier ce postulat et sans prendre en compte les impacts de l'agrandissement de la gare	La gare de Cornavin reste la gare centrale unique pour des raisons liées au fonctionnement du réseau suisse, maillé et cadencé. Toute modification de ce principe entraînerait des impacts sur tout le territoire et ne permettrait plus l'optimisation de l'axe Genève-Lausanne. La diffusion des voyageurs au sein de l'agglomération peut être réalisée par les gares secondaires et depuis Cornavin, situé au cœur du réseau de transports publics. Attente résultats PA FER
Genève	p.164	La non réalisation de la liaison Aéroport-Bellevue est insuffisamment démontrée	
Ferney-Voltaire	p.62	Évoquer la question du bouclage entre Gex et Nyon	La réalisation de la branche du Pays de Gex, préalable, est déjà envisagée à un horizon post 2030
Ferney-Voltaire	p.62	La réactivation de la ligne du pied du Jura ne doit pas servir à la circulation des matières dangereuses dont ne voudrait pas Genève.	La réactivation de l'intégralité de la ligne n'est pas préconisée dans le rapport
DGM	p.139 à 141	Modifier certaines formulations et apporter des compléments concernant les infrastructures à étudier	Oui, à modifier
DGM	p.140	Du point de vue ferroviaire voyageurs, le shunt du triangle de Saint-Jean est plutôt une alternative à la raquette qu'un complément. Ce shunt existe déjà, mais sous-dimensionné et inutilisable pour des liaisons CEVA-aéroport. Pour le rendre opérationnel, il faudrait construire une infrastructure dédiée (tunnel, tranchée, etc.). En revanche, du point de vue ferroviaire marchandises, cette liaison présente un grand intérêt pour les liaisons entre la gare de triage de la Praille et le secteur logistique de la ZIMEYSA. Des éléments plus précis devraient émaner de l'étude marchandises PA. Il est pour l'instant prématuré d'indiquer qu'une étude de ce shunt doit être menée.	Le rapport se positionne surtout du point de vue trafic voyageurs et met en avant le fait qu'il s'agit d'une alternative qui devra être étudiée par la suite.
Meyrin	général	Mentionner la nécessité de rénovation des gares	Les haltes ferroviaires, et globalement les interfaces majeures de TP, représentent un grand enjeu en termes de qualité urbaine, ce point sera donc étudié dans le cadre du travail sur les interfaces RER.

STATIONNEMENT			
Gd-Saconnex	p.15 et 79	Interrogations quant aux propositions pour le P+R de Ferney-Voltaire et lien avec nouvelle jonction autoroutière	Le P+R de Ferney-Voltaire prévu dans le PACA Genève Ferney Gex n'est pas repris dans le plan de synthèse, le rabattement devant s'effectuer en amont pour l'accès aux TP. Un autre P+R lié à la desserte autoroutière est envisagée.
		Mentionner la possibilité de mutualisation des P+R avec les centres commerciaux Mentionner la création de services en complément des P+R	Oui, à réfléchir au cas par cas dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle
Genève	p.132	Accord sur recommandations en matière de P+R : à intégrer aux planifications de la FTI et de la DGM	Le rapport fournit des recommandations aux autorités compétentes, pour intégration aux documents de planification
		Prévoir l'extension des P+R de Versoix et de Chambésy	
DGM	p.78-79	Mentionner l'existence de normes à Genève en matière de stationnement privé	Oui
		Le principe de réaffectation des P+R doit faire l'objet d'un phasage (nouveaux P+R avant changement d'affectation)	Oui
		Réaffectation du P+R de l'aéroport déjà effective	oui
		Étayer l'argumentation par des données chiffrées	oui
		Prévoir un P+R en amont de Ferney (interface BHNS/tram) et à Gex	La localisation précise de ces P+R est traitée dans le cadre du schéma de secteur RD 1005 (Ferney, Ségny)
		COPIL pourrait proposer une harmonisation des principes de stationnement sur le PACA	Il pourrait être proposé des grands principes par type d'urbanisation, à l'échelle de l'agglomération Proposition identique sur autres PACA
Meyrin	p.79	P+R route de Meyrin n'est pas prévu P+R prévu aux Gravières ne figure pas	Le PACA propose un principe de localisation qui devra être précisé dans le cadre des déclinaisons opérationnelles. Le P+R Gravières est de taille réduite et affecté à des personnes non desservies par la nouvelle ligne O.
		Proposer la mutualisation des stationnements dans les zones d'activités, pour favoriser la densification	Oui, à intégrer, y compris dans fiche PSD ZIMEYSA
MOBILITES DOUCES			
DGM	p.81	Inscrire un 3e type d'interventions : le développement d'urbanisations denses et mixtes, pour la réussite du concept MD	Cela rejoint les principes d'urbanisation proposés dans le PACA.
	p.81	Échelle de l'agglomération est trop grande pour les déplacements MD : échelle du PACA + adaptée	Oui, la vision d'agglomération est expliquée pour montrer la continuité du réseau
	p.82	Parler de maillage MD plutôt que de rabattement	Oui
Vernier	P.81 à 84	En parallèle des principes concernant les P+R, mentionner une réflexion sur B+R + vélos en libre service	B+R mentionnés p. 82 : intégrer un renvoi en lien avec P+R
Meyrin	p.83-84	Axe cyclable direct entre Prés-Bois et l'aviation légère à prévoir	Cette proposition n'est pas à l'échelle du PACA.
LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES			
Ornex	p.104	Doutes quant aux nombres d'emplois annoncés, notamment en ce qui concernent les OI	Perspectives difficile à appréhender à l'échelle PACA
SEIE		Éviter la relocalisation complète des activités logistiques du PAV en rive droite pour éviter la multiplication des kilomètres parcourus	A étudier à l'échelle du SA 2, en tenant compte des conclusions de l'étude Marchandises/fret PA qui ne préconise pas une relocalisation complète.
DGM		Questions d'accessibilité et de fonctionnement de la ZIMEYSA insuffisamment traitées du point de vue de la mobilité, au regard des grands objectifs de relocalisation de certaines activités du PAV et des problèmes de capacité routière déjà observables aujourd'hui dans ce secteur	Le PACA constitue la 1 ^e étape avant études menées dans le cadre du PSD ; une étude spécifique mobilité est à envisager pour la desserte de ce secteur

Meyrin	Général + P.116	Le rapport manque d'objectifs clairs concernant la stratégie de développement économique de la ZIMEYSA, en lien avec le Cercle de l'Innovation : quelles activités ? comment valoriser les axes de transports ? comment valoriser l'hôpital de la tour et le CERN comme stimulation à la création d'entreprises et à la recherche	Oui, le PACA n'aborde pas suffisamment la stratégie à mettre en place. Les questions peuvent être posées explicitement, comme enjeux pour la suite des travaux sur ce secteur.
	p.89	Pourquoi exclure toute activité commerciale de la ZIMEYSA ?	
	p.104	L'augmentation des emplois liés à la densification de la ZIMEYSA n'est pas mentionnée	Mention non explicite mais prise en compte dans le calcul des potentiels d'accueil d'emplois sur le PACA, dans les polarités du Cercle de l'Innovation
	p.115	Préciser à quoi correspondent les développements urbains au nord de l'aéroport	Secteurs réservés pour d'éventuelles utilisations par l'aéroport
	p.116	A quoi correspond le principe d'urbanisation en bande de la ZIMEYSA ?	Ce principe d'urbanisation permet une accessibilité des îlots par route et fer.
Thoiry		Intégrer la commune et surtout le secteur des Grands Prés dans le périmètre d'influence de Saint-Genis-Pouilly	Une partie du secteur des Grands Prés (autour de l'axe routier) a été intégré comme entrée de ville à valoriser.
URBANISATION ET AMENAGEMENTS URBAINS			
DGM	p.55	Sur les objectifs des éco-quartiers, ne figurent aucune considération relative à la mobilité, sauf la mutualisation du stationnement. Quid de la desserte TC, des cheminements de mobilité douce,	Un paragraphe spécifique mobilité sera ajouté
Meyrin	p.55	L'éco-quartier devrait être un objectif à atteindre et non pas une simple recommandation	Le PACA ne peut qu'émettre des recommandations, l'enjeu est de favoriser une prise de conscience quant à la nécessité de prendre en compte les objectifs environnementaux dans les nouveaux développements urbains.
	p.93	Ajouter l'avenue Louis Casai comme axe urbain structurant	Oui
	p.143	Indiquer que les axes Nant d'Avril et Louis Casai doivent faire l'objet d'une étude d'aménagement d'axes	Il s'en seront traités dans le cadre des PSD
ESPACES NATURELS ET AGRICOLES			
DGA	p.38-41	Suppression du principe d'application d'une "zone de transition urbain-agriculture" sur les représentations graphiques, car opposition à une application systématique de ce principe sur tout le territoire. Demande d'association aux démarches foncières envisagées sur les futures extensions urbaines sur la zone agricole	Le traitement de la zone de transition sera étudié au cas par cas et traité dans la zone urbanisée Collaboration à mettre en place dans le cadre des PSD
DGA	ZI-MEYSA	Limiter l'extension à la proposition faite dans le cadre de la révision du PDC	Les propositions concernant la ZIMEYSA sont conformes aux propositions du PDC Oui, à modifier
	Colovrex	Qualifier en "espace ouvert stratégique" l'entité agricole entre ZIMEYSA, Saigny, Peney, Vernier, en vue de préserver sa fonctionnalité agricole Étudier le déplacement des jardins familiaux de la Garenne comme élément structurant de la zone de transition entre l'extension de la ZIMEYSA et Vernier Opposition formelle au déclassement du secteur au vu de l'extension de la ZIMEYSA	Échelle du PSD Périmètre à étudier, pas de stratégie définie à ce jour
CCPG, DDT 01, CG 01		Réserves quant aux possibilités d'aménagement d'un cœur vert, liées au statut foncier de cet espace (mise à disposition du CERN par les 2 États)	A vérifier pour la suite des travaux
DGM	p.46	Interrogation quant à la notion de parkway Risque de croissance du trafic sur la RD 35 en contradiction avec objectifs du Cœur Vert Il est indiqué de retenir la création d'un cœur vert. N'est-ce pas plutôt une valorisation de l'existant avec une meilleure structuration ?	Notions à préciser contenu, faisabilité et conditions de mise en œuvre
DGA	Tournay	Accord sur le principe de déclassement du secteur, sous réserve que ce potentiel soit pris en compte dans la démarche globale du PA et comme alternative à un déclassement projeté sur un secteur plus stratégique	Le secteur de Tournay est un périmètre à étudier et fait actuellement l'objet d'une étude interne: Site avec de grandes valeurs paysagères, historiques et patrimoniales à prendre en considération mais l'agriculture ne peut y être considérée comme pérenne, la qualification de cet espace en tant que pénétrante de verdure doit conduire à rechercher des continuités spatiales et paysagères dans l'esprit de la structure du plan directeur du Jardin des Nations. Les périmètres à étudier visent à conserver une marge de réserve afin d'atteindre l'objectif de production de logements en cas de difficultés sur d'autres secteurs
Prégnay Chambésy	Tournay	Opposition formelle au principe désignant la campagne de Tournay comme potentiel à étudier car il s'agit d'un site identifié jusqu'alors comme pénétrante de verdure dans le PA et dans les différentes planifications existantes	
Ferney-Voltaire		Ajouter les secteurs de Colovrex et de Tournay dans les espaces agricoles	Secteurs correspondant à des périmètres à étudier

Gex	RE 1.1 et 5.1	La sanctuarisation proposée de la zone des Grands Champs est en opposition avec le SCOT et le PLU qui prévoit l'accueil d'activités économiques et d'équipements publics. La préservation du By est d'ores et déjà assurée par un périmètre de protection Le maintien de secteurs de développement économique en territoire français est nécessaire pour atteindre l'objectif de rééquilibrage	L'enjeu ne porte pas uniquement sur la préservation d'un cours d'eau mais sur le maintien d'un corridor biologique d'intérêt d'agglomération. La vocation de ce secteur sera à travailler en lien avec le projet de contrat corridors.
Gex	RE 1.3	Incohérence liée au fait de prévoir une zone de développement économique sur le périmètre de captage des eaux de Pré Bataillard	A modifier
CORRIDORS BIOLOGIQUES			
Ferney Voltaire		Mentionner les corridors biologiques (ex Lac-Jura)	Connexions écologiques évoquées dans la recommandation 5, p. 52 à 54 et figurant sur carte thématique environnement
Ornex	p.86	Préciser la largeur des corridors biologiques	Le rapport émet des recommandations qui seront à décliner précisément dans les documents d'urbanisme réglementaires
PROBLEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES			
SEIE		Transmission de pistes de travail pour la "prise en compte optimale de la problématique des nuisances sonores" pour le développement des PSD	Oui à évoquer pour une prise en compte pour la suite des travaux
Vernier		Faire mention du rapport de l'AIG sur relevés des valeurs acoustiques 2006-2008 pour remplacer cadastre du bruit 2000 (incohérences des prévisions)	Cadastre du Bruit Routier mis à jour début 2011 (compétence cantonale) Cadastre du Bruit des Avions mis à jour en mars 2009, sur la base d'un état de référence de 2000 pour AIG

Remarques sur le cahier 81.2 : Fiches PSD

Émetteur	N° page	REMARQUES	PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER
SEIE	Tous PSD	Ajouter une légende pour les illustrations	Il s'agit de la légende du plan guide: Elle peut être reportée en annexe de ce cahier
SEIE	Tous PSD	Ajouter la nécessité de d'établir un concept énergétique territorial sur la base des principes proposés Prendre en compte impérativement dan les cahiers des charges des PSD une liste de mesures proposées (déchets, sous-sol, air : voir courrier)	oui
DGM	Tous PSD	Dans la démarche de mise en œuvre de ces PSD, il y a la nécessité de considérer de manière globale plusieurs PSD (notamment ceux liés à l'aéroport) et de commencer la démarche par une pré-programmation urbaine et une conception multimodale de l'accessibilité de manière à pouvoir disposer d'une pré-image directrice sur laquelle pourront s'appuyer les études mobilité indiquées dans le PSD.	Cela est prévu pour les PSD autour de l'aéroport
	PSD 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	Remarques formulées sur les fiches PS dans le cadre du Plan Directeur Cantonal + compléments concernant les études et projets liés	Oui, à intégrer
	PSD Versoix	PSD manquant	Le PSD Versoix est traité dans le cadre du PACA Genève Rolle: A préciser p.136 cahier 81.1
	PSD 8	Dans les enjeux, le terme de <i>transports collectifs puissants</i> est à remplacer par <i>TC performants</i> . Faire mention de la pré-étude sur la traversée ferroviaire de St-Genis (mentionné en page 141 du rapport). Dans les études en cours, l'étude pilotée par le CG01 sur le prolongement du TCMC est à mener.	oui
	PSD 9	Le prolongement du tramway Nations-Grand-Saconnex-Ferney vers St-Genis doit être envisagée en fonction des potentiels de clientèle le long de l'axe et donc de la densité d'urbanisation prévue.	Non mentionnée à ce stade dans fiche PSD
	PSD 10	Objectifs d'aménagement (mobilité) : la liaison RER n'est pas mentionnée.	oui
DGEau	PSD 8	Compléter : Le Nant d'Avril sera remis à ciel ouvert et renaturé, avec une gestion des eaux de surface Ajouter : Le ruisseau de Montfleury, exutoire de l'extension de la ZIMEYSA, sera renaturé et remis à ciel ouvert lors de la suppression des jardins familiaux de la Garenne, avec une gestion des eaux de surface Gestion des eaux : des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans le nant d'Avril, le ruisseau de Montfleury et le nant de Chébé selon les préconisations du PREE et du plan général d'évacuation des eaux (PGEE) Demande de modification cartographique (voir courrier)	oui
SEIE	PSD 5, 6, 7,11	Il n'y a pas ou peu d'indications sur le transport de marchandises dangereuses par rail, les entreprises soumises à l'OPAM, le transport par conduite, malgré les risques pour la population et l'environnement → se référer à la fiche D 04 du PDC	
	PSD 4	Contraintes : ajouter la présence d'une ligne haute tension en bordure est du site	
Vernier	PSD 1	Plan directeur communal de Vernier validé le 27 juin 2007 Ajouter PLQ Echarpine dans les démarches en cours Demande de précisions sur les articulations entre zonage actuel et PSD Faire figure la liaison MD Chemin des Batailles au plan-guide Parcelles communales dans le prolongement du centre sportif devraient être consacrées à son extension Renforcer la qualité de l'accès TP de la ZIMEYSA vers les centres locaux et haltes RER Souhait d'être associé à l'étude d'opportunité Canton-CFF sur l'implantation des haltes ferroviaires + Faire figurer les haltes prévues (quartier de l'Étang + Simonet Ecu Blandonnet) Prendre en compte les résultats de l'étude de délocalisation concernant les dépôts pétroliers (regroupement /optimisation)	Remarques de forme intégrées. Fiches PSD sont intégrées au PDC qui sera soumis à la consultation des communes à l'automne La mise en œuvre du PSD permettra d'approfondir ces questions et de travailler sur un maillage plus fin d'offres de transports, en lien avec la DGM Dans PSD Châtelaine
	PSD 5	Intégrer les conclusions de l'étude du réseau routier principal (mesures conservatoires pour l'élargissement des axes principaux) Demande d'association aux études concernant réseau routier et améliorations du trafic Opposition aux MRZ Montfleury, Crotte au Loup, Signal et demande d'évaluation environnementale pour une mise à jour du cadastre du bruit	A faire valoir dans le cadre de la mise en œuvre du PSD
	PSD 6	Mentionner la démarche Etat/Ville pour l'organisation d'un concours sur le secteur L de l'image directrice Concorde	Mention faite p.3

		<p>Ajouter étude stratégie de renouvellement urbain pour le secteur ZILI/Château Bloch-Ecu-Libellules</p> <p>Faire figurer traversées tangentielles TP entre rte de Vernier et de Meyrin au regard du développement du secteur</p> <p>Faire figurer passerelle entre Concorde et Libellules</p> <p>Ajouter une liaison verte entre parc de l'Étang et parc des Franchises</p>	
Meyrin	PSD 6		
	PSD 8	<p>La ZIMEYSA comme porte d'entrée logistique ne correspond pas aux objectifs ambitieux des mandataires et de la commune.</p> <p>La localisation des activités sur la route de Meyrin pour valorisation du TCNC n'est pas prévue</p> <p>Requalification nécessaire de la route du Nant d'Avril</p>	<p>Le positionnement économique de la ZIMEYSA devra être approfondi dans le cadre du PSD.</p> <p>Densification mixte envisagée sur l'axe pour conforter le rôle de pôle urbain de la commune</p> <p>Oui à modifier</p>
Satigny	PSD 7	<p>Précisions apportées sur phasage des zones déclassées, notamment au regard planifications existantes, et sous conditions</p> <p>Densification de l'existant comme préalable, justification de la nécessité de l'extension, amélioration de la desserte TIM et TP, embranchement fer, coordination gravières avant tout déclassement</p> <p>Noter la desserte routière impossible par coteau nord de Bourdigny</p>	
	PSD 5		
	PSD 4		Desserte non envisagée
Thoiry	PSD 4	Le dimensionnement du P+R du CERN (50 places) est insuffisant dans l'attente du prolongement du tram jusqu'à St-Genis et de la réalisation d'un P+R à la Porte de France	Pas d'extension prévue
Prévessin-Moëns	PSD 9	La zone de Moëns en limite avec Ornex ne doit impérativement pas être urbanisée, car dédié à l'agriculture de proximité, mais plutôt rattachée au thème du Jardin international de Voltaire	L'urbanisation de ce secteur n'est envisagée qu'à une échéance lointaine (2030)

Remarques sur le cahier 81.4 : Planches A3

Émetteur	Cartes et schémas	REMARQUES	PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER
DGEau	Schéma PACA, plan-gui, concept environnement Schéma PACA Environnement	Faire figurer avec une signalétique différente des cours d'eau existants les tronçons de cours d'eau à renaturer ou à remettre à ciel ouvert (selon annexes fournies) Les projets de renaturation suivants sont concernés dans ce PACA : ➤ La remise à ciel ouvert et la renaturation du Nant d'Avril entre le virage de l'avenue Louis-Rendu et le pont du chemin du Château-des-Bois ; ➤ Le ruisseau des Chanats et le nant des Limites. Il manque la légende de la trame hachurée bleu claire le long des cours d'eau. La trame hachurée bleue avec une flèche correspondant à la gestion des eaux superficielle le long de l'avenue Louis-Rendu doit être prolongée le long du Nant d'Avril enterré longeant la ZIMEYSA	La distinction figure déjà dans la carte du concept environnement A compléter A corriger
SEIE	Schéma PACA et plan-guide	Faire figurer les "coups partis" différemment (ZI de Saint-Genis) pour ne pas donner l'impression qu'ils sont prescrits par le PA Ajouter la sémiographie des courbes isophones dans la légende et les valeurs sur la carte	Non : nécessité de préserver l'homogénéité de la légende du plan-guide à l'échelle de l'agglomération + prise en compte de la situation réelle du territoire
DGM	Schéma de desserte régionale TP	ajouter la mention "au-delà de 2030" et que indiquer l'axe Cornavin - La Plaine au ¼ d'heure (doubler le trait), car le principe est déjà acté et les réalisations nécessaires sont déjà à l'étude. Modification cartographique	oui
Genève	Cahier 81-4	Le shunt de Genève ouest devrait figurer dans le schéma de desserte régionale TP.	Le schéma présente un objectif d'offre de transport voyageur et non l'infrastructure
Vernier	Plan-guide	Oublis et erreurs concernant les bâtiments publics Faire figurer comme liaison MD attractive : le tronçon de la rte de Vernier entre Châtelaine et le village comme liaison MD attractive la future passerelle entre Vernier et Onex	Ces liaisons MD ne sont pas à l'échelle du PACA, le plan guide ne fait figurer que les liaisons MD d'échelle d'agglomération.
SEIE	Schéma PACA	Pourquoi localiser les activités en bordure du croissant Porte de France alors que le tram passe au milieu et que principes du PA prévoient de placer les activités sur les nœuds de transports ? Proposition pour limiter la pression urbanistique de part et d'autre du corridor biologique entre Cessy et Segny : densifier davantage la zone d'activités de Segny, à l'ouest de la RD 1005 et diminuer la densité prévue pour le nouveau quartier au sud de Cessy.	Oui : la nécessité de densifier sera déclinée de façon plus précise dans le cadre des schémas de secteur en cours sur le Pays de Gex ; le croissant Porte de France accueillera activités et logements
Meyrin	Schéma, plan guide Cartes mobilité	Intégrer les objectifs communaux de développement du secteur de la Gravière TCMC : signaler la branche Vaudagne Ouest, qui permettrait d'assurer une connexion entre Meyrin Cité et Meyrin Village et ne pas représenter le prolongement vers Champs-Frêchets ? Localisation des P+R Faire figurer la ligne 57 dans l'état actuel	Choix de la directissima ; prolongement vers Champs Frêchets va être mis à l'enquête Principe de localisation qui devra être précisé dans le cadre des déclinaisons opérationnelles. P+R Gravières de taille réduite Ligne 57 : ligne secondaire de desserte de quartier, un axe fort de desserte de la ZIMEYSA est par ailleurs à l'étude
Ornex		Mettre en valeur de manière symbolique et plus représentative le Cercle de l'Innovation et la fonction de son cœur vert, comme idée fédératrice du PA	C'est l'objectif de l'idéogramme présenté en tête du chapitre 2 ; cette idée pourra être approfondie lorsque que le concept de Cercle de l'Innovation sera précis, en particulier en vue d'actions de communication.

