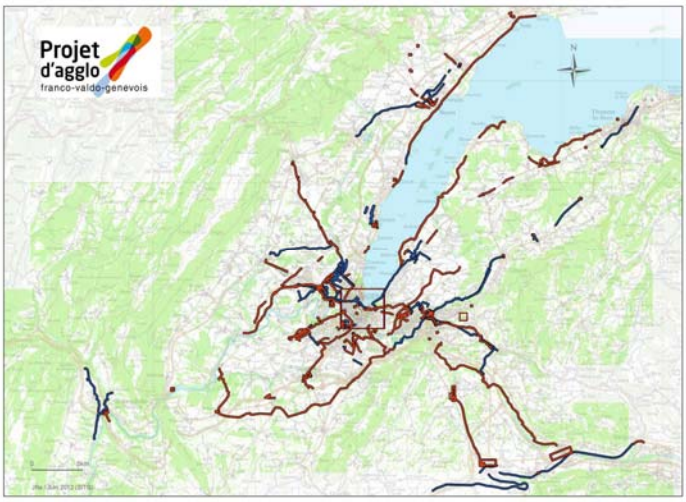
Annexe 4

Projet d'agglo franco-valdo-genevois



Mesures du Projet d'agglomération 2012 : urbanisation, mobilité, paysage et environnement

JUIN 2012

Annexe 4

Mesures du Projet d'agglomération 2012 : urbanisation, mobilité, paysage et environnement



Auteurs :
Jean-Baptiste Ferey, Gérard Widmer et Benoît Ziegler (MRS)

Pilotage :
Jean-Baptiste Ferey

Avec l'appui de :
Ingrid Carini, Sandra Mollier, Jonas Raetzo
L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet et les partenaires

Avertissement

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2ème génération est constitué des documents suivants:

> **Charte 2012 du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois**
Engagement politique des partenaires

> **Rapport d'accompagnement – synthèse du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2012**

> **Huit annexes :**

- Diagnostic
- Projet paysage 2012
- Schéma d'agglomération 2012
  Urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Mesures du Projet d'agglomération 2012
  Urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Evaluation des mesures et critères d'efficacité
- Evaluation environnementale stratégique
- Rapport de mise en œuvre du Projet d'agglomération 2007
- Politiques de service dans le cadre du Projet d'agglomération

Table des matières

Préambule 6

1 Présentation des fiches de mesures 7

1.1 Organisation des fiches des mesures par secteur géographique 7

1.2 Organisation des fiches des mesures non infrastructurelles par thématique 11

1.3 Légende des fiches de mesures 12

1.4 Méthode de priorisation des mesures 15

2 Les mesures 18

2.1 Mesures infrastructurelles de mobilité, d'urbanisation, et d'accompagnement paysager 18

2.2 Mesures non infrastructurelles 137

3 Les mesures imputables au fonds d'infrastructures 162

3.1 Mesures A 164

3.2 Mesures B 168

3.3 Autres mesures Ae et Be 171

4 Table des illustrations 177

5 Sigles et abréviations 178

Table des fiches de mesures

10	1er développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse	19
11	2ème développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine	25
12	Axe Genève – Nyon – Rolle et relations lac Jura	26
13	Couloir Bellegarde – Genève et Pays de Gex – sud	36
14	Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne - Genevois	40
15	Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve	43
16	Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon	51
30	Cœur d'agglomération	58
31	Agglomération régionale Nyon – Gland	74
32-1	Axe de développement Genève – Ferney – Gex et Cercle de l'Innovation	85
32-2	Centre métropolitain de l'Aéroport et Cercle de l'Innovation	89
33	Axe de développement Genève – Meyrin – St-Genis et Cercle de l'Innovation	95
34	Axe de développement Genève – Onex – Bernex	102
35	Axe de développement Genève Porte Sud (PAV – Plaine de l'Aire – Saint-Julien)	109
36-1	Axe de développement Genève – Annemasse	115
36-2	Centre métropolitain d'Annemasse	121
36-3	Liaisons transversales et "épaisseur" de l'axe Genève – Annemasse	123
37	Agglomération régionale Thonon-les-bains	128
38	Agglomération régionale Basse vallée de l'Arve (La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier)	130
39	Agglomération régionale de Bellegarde	132
40	Secteurs de développement Genève – Sud - Salève et Centre local Veyrier – Etrembières	134

T-A	Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés	138
T-B	Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels	139
T-C	Stationnement P+R	141
T-D	Exploitation du réseau routier	143
T-E	Extension de la communauté tarifaire	144
T-F	Centrale de mobilité transfrontalière	145
T-G	Standards communs pour les aménagements MD	146
U-A	Mettre en œuvre les projets stratégiques de développement (PSD)	147
U-B	Approfondir et vérifier des stratégies de développement spatial et économique pour les grands secteurs à enjeux de l'agglomération	149
U-C	Intégrer les objectifs du Projet d'agglomération dans les documents de planification réglementaires	151
EP1	Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques	156
EP2	Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires	158
EP3	Qualifier les espaces publics dans les agglomérations centrale et régionales	160

Préambule

L'annexe 4 présente l'ensemble des mesures du projet d'agglomération et répond ainsi aux exigences de base (EB4 et EB5) des directives de la Confédération pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de deuxième génération.

Cette annexe est structurée en trois parties : la présentation du contenu des fiches de mesures ; les fiches de mesures d'infrastructures de transport avec les mesures d'urbanisation et paysagères liées, ainsi que les fiches de mesures non-infrastructurelles ; et les listes des mesures A / B et Ae / Be imputables au fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

Elle complète le descriptif de la priorisation des mesures du chapitre 10.2 de l'annexe 3 - Schéma d'agglomération 2012.



1 Présentation des fiches de mesures

La mise en œuvre de la vision du projet d'agglomération et de ses stratégies sectorielles passe par la définition de mesures concrètes. Ces mesures sont de deux grands types :

- Les mesures infrastructurelles transport

  Ces mesures nécessitent une priorisation stricte, notamment pour répondre à l'exigence de la Confédération Suisse, mais également pour s'assurer de la faisabilité financière de leur mise en œuvre.

- Les mesures non-infrastructurelles, se distinguant entre :
  - Les mesures non-infrastructurelles de transport
  - Les mesures d'urbanisation
  - Les mesures paysagères et environnementales

Seules les mesures infrastructurelles transport peuvent faire l'objet d'un cofinancement de la Confédération helvétique par le fonds d'infrastructure. Les autres types de mesures font également partie intégrante du schéma d'agglomération 2 et font l'objet de financements spécifiques.

1.1 Organisation des fiches des mesures par secteur géographique

Pour faciliter la compréhension et la présentation des mesures, celles-ci sont regroupées et présentées par grands secteurs géographiques

Pour chaque secteur géographique présenté, on retrouve :

- Une fiche de mesures générale présentant l'ensemble des mesures du secteur. Elle comporte le total des coûts des mesures éligibles au Fonds d'infrastructures Trafic Agglo pour les horizons 2015-2018 et 2019-2022. Elle rappelle les grands enjeux, issus des stratégies sectorielles, auxquelles les mesures doivent permettre de répondre. Elle comporte ensuite la liste des mesures infrastructurelles transport avec leur coût, horizon de réalisation et liste de priorité. En dernière partie, sont listées les liens aux mesures d'urbanisation et aux mesures paysage/environnement.

- Des fiches détaillées à la suite de la fiche générale, présentant des informations plus précises pour chacune des mesures A et B du secteur sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération (une fiche par mesure).

Le découpage géographique utilisé pour les regroupements de mesures par secteur est présenté ci-dessous. Ce découpage géographique a été établi en se fixant comme objectif de maintenir, dans toute la mesure du possible, la numérotation des mesures du schéma d'agglomération de 1ère génération.



Par souci de lisibilité, le découpage issu du SA1 a été conservé dans les grandes lignes pour permettre une continuité dans les numéros de mesures. Il a toutefois nécessité quelques adaptations pour être exhaustif et plus systématique. Les principales modifications depuis le SA1 sont décrites dans le chapitre 10.2 de l'annexe 3 - Schéma d'agglomération 2012.

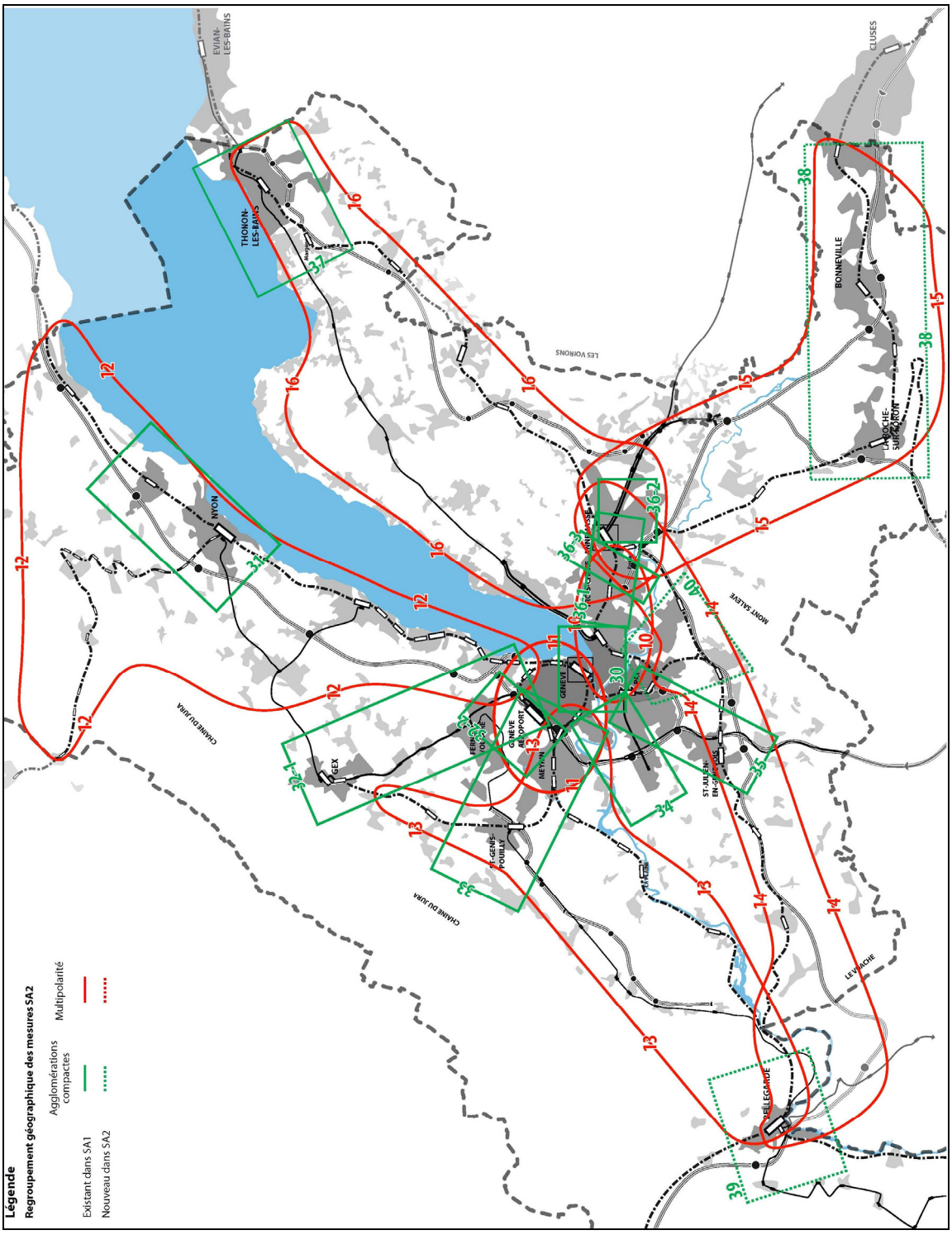


Figure 1 : Vue d'ensemble des secteurs géographiques correspondant aux fiches de mesures



Le tableau ci-dessous décrit les titres des 21 fiches, qui décrivent l'ensemble des mesures infrastructurelles de mobilité ainsi que les mesures urbanisation et environnement/paysage liées par regroupement géographique.

N° de fiche	Titre du regroupement géographique
10	1er développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
11	2ème développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine
12	Axe Genève – Nyon – Rolle et relations lac Jura
13	Couloir Bellegarde – Genève et Pays de Gex – sud
14	Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne - Genevois
15	Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve
16	Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon
30	Cœur d'agglomération
31	Agglomération régionale Nyon – Gland
32-1	Axe de développement Genève – Ferney – Gex et Cercle de l'Innovation
32-2	Centre métropolitain de l'Aéroport et Cercle de l'Innovation
33	Axe de développement Genève – Meyrin – St-Genis et Cercle de l'Innovation
34	Axe de développement Genève – Onex – Bernex
35	Axe de développement Genève Porte Sud (PAV – Plaine de l'Aire – Saint-Julien)
36-1	Axe de développement Genève – Annemasse
36-2	Centre métropolitain d'Annemasse
36-3	Liaisons transversales et "épaisseur" de l'axe Genève – Annemasse
37	Agglomération régionale Thonon-les-bains
38	Agglomération régionale Basse vallée de l'Arve (La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier)
39	Agglomération régionale de Bellegarde
40	Secteurs de développement Genève – Sud - Salève et Centre local Veyrier – Etrembières

Tableau 1 : Liste des fiches de mesures par regroupement géographique



1.2 Organisation des fiches des mesures non infrastructurelles par thématique

Les mesures non infrastructurelles sont présentées sous 3 types de fiches concernant :

- les mesures non infrastructurelles transport (T-A à T-G) ;
- les mesures d'urbanisation (U-A à U-C) ;
- les mesures paysagères et environnementales (EP1 à EP3).

La définition de ces types de mesures non infrastructurelles est précisée dans le chapitre 10.3 de l'annexe 3 - Schéma d'agglomération 2012.

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des fiches de mesures non infrastructurelles.

N° de fiche	Titre de la fiche de mesures
T-A	Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés
T-B	Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels
T-C	Stationnement P+R
T-D	Exploitation du réseau routier
T-E	Extension de la communauté tarifaire
T-F	Centrale de mobilité transfrontalière
T-G	Standards communs pour les aménagements MD
U-A	Mettre en œuvre les projets stratégiques de développement (PSD)
U-B	Approfondir et vérifier des stratégies de développement spatial et économique pour les grands secteurs à enjeux de l'agglomération
U-C	Intégrer les objectifs du Projet d'agglomération dans les documents de planification réglementaires
EP1	Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques
EP2	Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires
EP3	Qualifier les espaces publics dans les agglomérations centrale et régionales

Tableau 2 : Liste des fiches de mesures non infrastructurelles par thématique



1.3 Légende des fiches de mesures

1.3.1. Contenu de la fiche générale d'un secteur géographique

Numéros des mesures

Les mesures transport sont numérotées avec le numéro du secteur géographique et un numéro de mesure spécifique (par exemple 13-1 pour la mesure n°1 du secteur 13).

Pour les mesures urbanisation (UD) et les mesures d'accompagnement paysager (MAP), leur numérotation est composée du numéro du PACA (cf. chapitre 2 de l'annexe 3) correspondant et d'un numéro de mesure spécifique (par exemple : UD5-1 pour la mesure d'urbanisation n°1 du PACA 5).

Horizon de réalisation

- Avant 2015 (mesures surlignées en gris)
- 2015-2018 (mesures A surlignées en orange)
- 2019-2022 (mesures B surlignées en jaune)
- > 2022

Liste	Explication
U	Mesures listées dans le fonds d'urgence du fonds d'infrastructures
A1	Mesures de priorité A selon accord sur les prestations de première génération
Ae1	Mesures entièrement assumées par l'agglomération selon accord sur les prestations de première génération
Av1	Mesures hors fonds d'infrastructure, mais mentionnées dans accord sur les prestations de première génération
A	Mesures débutant sa réalisation dans la période 2015 – 2018 (et respectant les critères de la méthode de priorisation), sollicitant un cofinancement sur la deuxième tranche de financement du fonds d'infrastructure
Ae	Mesures débutant sa réalisation dans la période 2015 – 2018 (et respectant les critères de la méthode de priorisation), mais ne sollicitant **pas** de cofinancement du fonds d'infrastructure
B	Mesures débutant sa réalisation dans la période 2019 – 2022 (et respectant les critères de la méthode de priorisation), sollicitant une réservation de moyen pour la troisième tranche de financement du fonds d'infrastructure
Be	Mesures débutant sa réalisation dans la période 2019 – 2022 (et respectant les critères de la méthode de priorisation), mais ne sollicitant **pas** de cofinancement du fonds d'infrastructure
C	Mesures non matures dont la réalisation ne débutera pas avant 2022
Hors FI	Mesures non imputables à la partie "trafic d'agglomération" du fonds d'infrastructure

Tableau 3 : Liste des priorités pour les mesures infrastructurelles de transport



Financement

- local : Canton de Genève (H 1 50, H 1 60, H 1 70, autres), Canton de Vaud, communes GE-VD-F, Régionyon, Intercommunalités, Conseil Général 01 et 74, Région Rhône-Alpes, Etat français, Union Européenne
- CH Agglo : partie "trafic d'agglomération" du fonds d'infrastructure
- CH autres fonds : autres parties du fonds d'infrastructure (suppression des goulets d'étranglement, etc.), financements des infrastructures ferroviaires, budgets ordinaires Confédération-CFF, autres

Coûts

Les coûts des mesures sont estimés en millions de francs suisses (MCHF), prix 2011, HT.
La conversion avec l'euro est faite sur la base de 1 euro = 1,30 CHF

1.3.2. Contenu des fiches détaillées des mesures A et B

En complément des informations de la fiche générale, nous retrouvons les catégories suivantes :

Orientations stratégiques

- **Agglomération entière**
  OS1 : Tenir la multipolarité de l'agglomération entière, y compris au sein des agglomérations compactes
- **Agglomération régionale**
  OS2 : Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales
  OS3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural
- **Agglomération urbaine centrale**
  OS4 : Ossature principale de l'agglomération centrale
  OS5 : Requalifications et valorisation de l'espace public dans l'agglomération centrale
  OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération centrale
  OS7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale

Type ARE (Définition selon « message relatif à l'arrêté fédéral » (FI Trafic Agglo))

Tram : Tram
TP_Route : Aménagements pour les Transports Publics routiers
TP_Rail : Infrastructures ferroviaires
Sécurité : Sécurisation de l'espace routier (comprend requalification)
Plateforme : Plateforme / interface multimodale



MD : Aménagements pour la Mobilité Douce

TIM : Infrastructures routières pour les Transports Individuels Motorisés

Instances concernées

Sont indiqués les partenaires engagés, avec mention en gras du maître d'ouvrage.

Argumentaire

Un argumentaire est décrit pour chaque mesure, selon les critères d'efficacité définis par la Confédération (CE1-4)

Échéancier de réalisation

Est mentionné a minima l'horizon de début des travaux.



1.4 Méthode de priorisation des mesures

Les mesures infrastructurelles de transport nécessitent une priorisation stricte et rigoureuse, notamment parce qu'elles sollicitent un cofinancement de la part de la Confédération par le biais du fonds d'infrastructure[1]. Pour ce faire, la méthode de priorisation s'appuie largement sur la méthode proposée par la Confédération.
La priorisation des mesures infrastructurelles transport vise à effectuer deux principaux tris :

- échelonner la réalisation des mesures dans le temps ;
- définir parmi les mesures du projet d'agglomération (sur territoire suisse et plus particulièrement sur territoire français) lesquelles sollicitent un cofinancement de la Confédération dans le cadre du fonds d'infrastructure.

L'échelonnement temporel vise à fixer les priorités d'actions pour les collectivités responsables de la réalisation, mais surtout de proposer un rythme de réalisation du projet d'agglomération étant en adéquation avec les capacités de financement des collectivités publiques. Les périodes quadriennales imposées par la démarche de cofinancement de la Confédération suisse sont les suivantes : 2011 – 2014 (financements de la première génération des projets d'agglomération), 2015 – 2018, 2019 – 2022 etc. Une répartition dans les périodes quadriennales est effectuée pour chaque mesure infrastructurelle transport du schéma d'agglomération. Cette répartition temporelle permet de "dimensionner" le projet d'agglomération pour le rendre réalisable. Elle a également un effet direct sur l'utilité du projet puisque ce sont les mesures des tranches 2015 – 2018 et 2019 – 2022 qui définissent l'efficacité du projet au sens de la Confédération.
Pour la définition des mesures devant solliciter un cofinancement à la Confédération, l'application stricte de la méthode telle que figurant dans les directives de la Confédération a posé certains problèmes, notamment pour les mesures situées sur le territoire français. En effet, il s'agit d'intégrer, dans la méthode de priorisation, la question de l'impact des mesures sur le territoire suisse.
Pour ce faire, la méthode de priorisation appliquée par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois est très légèrement adaptée de la méthode proposée par la Confédération : elle est détaillée dans l'annexe 3 - Schéma d'agglomération 2012.

[1] Le fonds d'infrastructure est institué par la "Loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure (LFInfr). Les conditions et le processus de cofinancement sont décrits dans les documents cadres de la Confédération concernant les projets d'agglomérations (voir www.agglomeration.ch).



Traitement du cas particulier de la France

Il est à noter que la sélection a été plus stricte pour les mesures françaises, selon le critère défini par la Confédération stipulant qu'une mesure doit avoir un effet important sur Suisse pour pouvoir prétendre à un cofinancement. Il a été choisi de sélectionner sur la partie française de l'agglomération uniquement les mesures en lien avec le développement des centres régionaux. En effet, en plus de la création d'axes forts TP transfrontaliers et du développement du réseau ferré, les mesures permettant le développement des TP et MD autour des gares des centres régionaux, favorisant l'utilisation de l'offre RER et des lignes rapides interurbaines, sont celles qui contribuent le plus de poids au renforcement la multipolarité de l'agglomération. Elles ont un impact conséquent sur le report modal des déplacements transfrontaliers notamment, et donc un effet réel sur le territoire suisse au niveau des déplacements.

Types de mesures retenues pour un cofinancement

Parmi les types de mesures priorisées et retenues pour une demande de cofinancement à la Confédération, sont identifiées les mesures en faveur de l'amélioration du **ferroviaire régional** d'agglomération aussi bien sur Suisse que sur France, le réseau ferroviaire constituant l'ossature de la multipolarité de l'agglomération et dont le développement est primordial pour le bon fonctionnement de l'agglomération.

Viennent ensuite les mesures en faveur des **interfaces gares**, qui assurent l'articulation entre réseau ferré et réseau urbain, au niveau des centres régionaux et locaux sur Suisse et des centres régionaux seulement sur France.

On trouve également la construction de **tramways** suisses et transfrontaliers, axes forts majeurs TP de l'agglomération centrale et véritables catalyseurs pour la construction de nouveaux quartiers et pour le renouvellement urbain.

Concernant les **aménagements routiers pour la priorisation des TP**, une sélection sur territoire suisse a été opérée afin de ne retenir que les aménagements sur des lignes majeures. Il en est de même sur France avec des critères plus resserrés, pour ne retenir que les aménagements en faveur des lignes rapides interurbaines transfrontalières et des lignes TP de rabattement vers les gares des centres régionaux des agglomérations centrale et régionales.

Pour les **aménagements MD**, sont retenues les mesures qui interviennent comme prolongement de la desserte du réseau ferroviaire (en rabattement des gares de centres régionaux et locaux sur Suisse, et des centres régionaux uniquement sur France), ainsi que celles en faveur des liaisons MD structurantes urbaines permettant d'assurer un maillage continu et des liaisons rapides et efficaces en milieu urbain dense sur territoire suisse.

Pour les **espaces publics**, aucune mesure française n'est retenue (hormis la requalification de l'espace-rue intégrée aux projets de tramways), compte tenu de leur faible effet direct sur Suisse. Sur territoire suisse, ont été sélectionnées les mesures ayant un impact majeur en



faveur de la priorisation des TP, MD et de leur sécurisation en milieu urbain dense : aménagement de places et d'axes majeurs existants où la priorité actuellement donnée aux TIM doit être mieux partagée avec les autres modes.

Même s'ils participent à l'objectif de report modal et constituent un lien essentiel pour l'intermodalité, les **P+R** ne font pas l'objet de demande de cofinancement à la Confédération, dans un souci de priorisation et au vu du traitement opéré dans le PA1 (pas de financement de P+R à l'échelle de la Suisse du fait du volume limité du fonds d'infrastructure.

Enfin, les **projets routiers** principalement en faveur des TIM et de l'organisation des flux routiers (routes de délestage par exemple), même s'ils participent au concept multimodal d'ensemble pour accompagner le développement de l'agglomération, ne font pas l'objet de sollicitation pour un cofinancement dans le cadre du fonds d'infrastructure.

Le tableau récapitulatif ci-dessous présente, pour chaque pays, les types de mesures sollicitant le fonds d'infrastructure :

Type de mesures	Suisse	France
Rail	- Ferroviaire régional d'agglomération - Interfaces des centres régionaux et locaux	- Ferroviaire régional entre l'agglomération centrale et agglomérations régionales - Interfaces des gares des centres régionaux
Trams (avec requalification de l'espace-rue)	- Trams	- Trams transfrontaliers
Aménagements routiers pour la priorisation des TP	- Aménagements principaux pour la priorisation TP dans agglomération centrale et dans les agglomérations régionales	- Axes forts transfrontaliers entre agglo centrale et agglos régionales - En rabattement vers les gares des centres régionaux en milieu urbain
Aménagements routiers pour les réseaux MD	- Voies vertes dans agglomération centrale + grandes pénétrantes en milieu urbain dense - Réseau MD de rabattement vers les gares de centres régionaux et locaux	- réseau MD de rabattement vers les gares de centres régionaux
Requalification d'axes et espaces publics	- Sécurisation d'axes majeurs existants (axes primaires + axes forts TP) en milieu urbain dense - Aménagement de places publiques majeures existantes	

Tableau 4 : Liste des types de mesures infrastructurelles de transport sollicitant le fonds d'infrastructure

2 Les mesures

2.1 Mesures infrastructurelles de mobilité, d'urbanisation, et d'accompagnement paysager

Les mesures infrastructurelles de mobilité, avec les mesures d'urbanisation et d'accompagnement paysager liées, sont présentées ici par secteur géographique.

Regroupement géographique

10

1er développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 13.00

Total des mesures liste A+Ae : 35.58

Total des mesures B : 2.50

Total des mesures liste B+Be : 2.50

Description des enjeux principaux

Le réseau ferroviaire répond à de nombreux objectifs généraux et particuliers. Le développement de l'offre ferroviaire d'agglomération nécessite des développements successifs (voies de dépassement, extension gare de Cornavin, capacités ouest Genève, etc. - pour plus de détails cf. étude "PA-fer", sma-mrs, novembre 2011).

La liaison CEVA constitue le premier développement décisif du réseau RER. Les mesures mobilité et urbanisation de ce secteur visent à maximiser les effets des investissements consentis dans la liaison CEVA. Les gares et interfaces CEVA sont des centralités structurantes du tissu urbain.

L'aménagement de la voie verte mode doux ayant une forte composante paysagère est aussi un enjeu fort de ce secteur. Il est également nécessaire de garantir la fonctionnalité du maillage urbain qui se raccroche aux cours d'eau traversés (Rhône, Drize, Arve, Seymaz).

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
10-1	Construction de la liaison ferroviaire CEVA sur sol suisse	en cours	Local + CH autres fonds	U	
10-2	Construction de la liaison ferroviaire CEVA sur sol français	Avant 2015	Local	Hors FI	317.20
10-3	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
10-4	Construction d'une liaison souterraine MD entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
10-5	Construction d'un P+R au Bachet	Avant 2015	Local	Hors FI	7.50
10-6	Construction et aménagement d'une voie verte MD sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
10-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gare d'Annemasse	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5.85
10-11	Voie verte d'agglomération : Aménagement pour la mobilité douce entre Genève et Annemasse (étape 2 – tronçon français)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	1.95
10-12	Requalification de l'espace public sur espace gare d'Annemasse	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5.20
10-7	Construction d'une vélostation à la gare d'Annemasse	2015 - 2018	Local	Av1	1.3
10-8	Construction d'une vélo-station à la gare des Eaux-Vives	2017	Local	Ae	1.58
10-9	Construction d'un P+R complémentaire au Bachet (Trèfle Blanc)	2015	Local	Ae	21
10-13	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	2.5

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD5-01	Gare des Eaux-Vives	En cours



	(mutation, densification - 970 logements, 300 emplois)	
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiche 36-1, 36.2) (mutation - 2110 logements, 2480 emplois)	En cours
UD4-03	La Chapelle – Les Sciers (cf. fiche 35) (extension - 1700 logements, 100 emplois)	2014
UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 30, 35) (mutation - 11000 logements, 11000 emplois)	2015
UD5-02	PSD Gare de Chêne-Bourg - Chêne-Bougerie (cf. fiches 36-1,36-3) (mutation, densification - 2900 logements, 2000 emplois)	2018

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5-01	MAP Foron (cf. fiches 36-1, 36-3)	2014 - 2015	2.6
MAP5-02	Requalification autour de la voie verte sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français) (cf. fiches 36-1)	2015 - 2018	

Mesure	10-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gare d'Annemasse	Coût :	5.85	MCHF
				4.5	M€

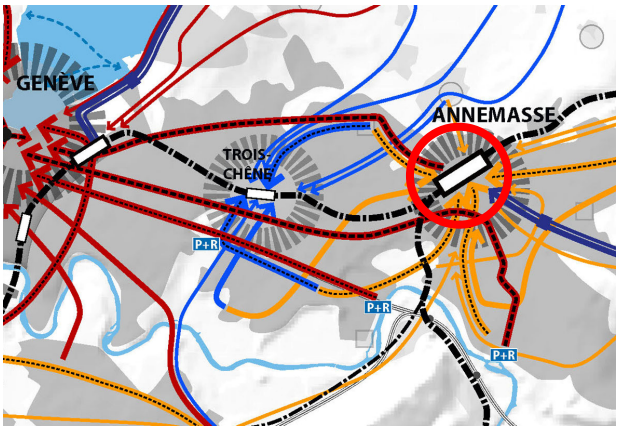
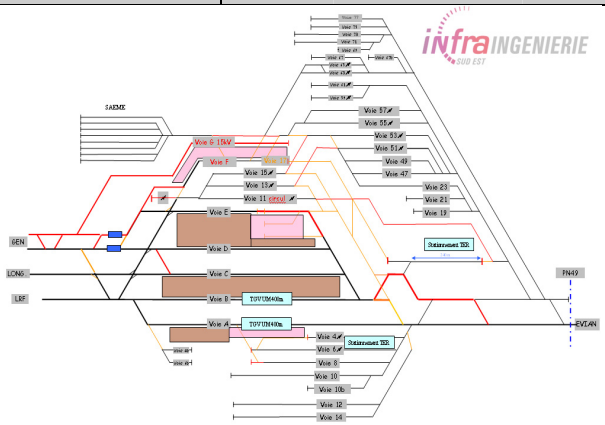


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Refonte du plan de voies de la gares d'Annemasse (avril 2012 – RFF)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

La mesure consiste à réaliser des travaux d'accessibilité pour les futurs usagers du RER FVG, en lien avec la réglementation relative aux Personnes à Mobilité Réduite et le Schéma Directeur validé par la Région Rhône Alpes les 4 et le 5 juin 2009.

La mesure consiste à allonger et rehausser les quais en gare d'Annemasse, à poser des bandes d'éveil ainsi qu'à modifier l'éclairage des quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RRA / RFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à garantir la sécurité et à améliorer l'accueil et le confort des futurs usagers du RER FVG (CE1) dans l'une des gares les plus importantes de l'agglomération centrale. Elle offre un soutien à la dynamique de renouvellement et de densification du centre métropolitain d'Annemasse (CE2). Elle participe en outre au déploiement de l'offre RER et donc à l'amélioration de la part modale des transports en commun (CE3 et CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	10-11	Voie verte d'agglomération : Aménagement pour la mobilité douce entre Genève et Annemasse (étape 2 – tronçon français)	Coût :	1.95 MCHF 1.5 M€

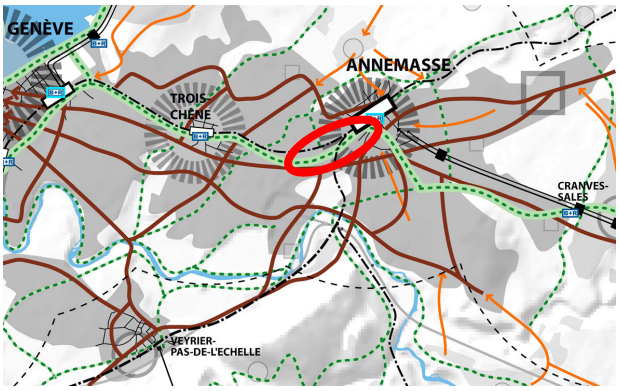
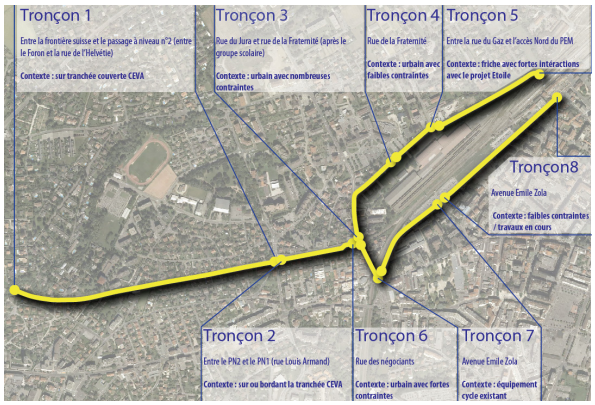


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Tronçons considérés : 2-3-4- et la passerelle du Foron
(source : Etude relative au plan d'actions modes doux du PDU/ Etude de faisabilité frontière/ PEM menée par Annemasse Agglo (cabinet Uguet et INDIGGO))

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Mesure visant à finaliser la Voie Verte d'Agglomération sur sa partie haut-savoyarde ; mesure complémentaire à la mesure 10-6 « voie verte sur tranchée couverte CEVA » (mesure A1), ainsi que la voie verte « Léman Mont Blanc » (itinéraire départemental). Elle permettra notamment de créer une connexion directe modes doux entre les deux centralités, et d'assurer une excellente desserte du pôle d'interface multimodal d'Annemasse par le nord des voies et le nouveau quartier Annemasse Etoile (correspondant à une UD). Elle traversera le nouveau quartier étoile (UD) qui accueillera à terme plus de 6 000 habitants. Elle servira également de support au réseau modes doux qui s'étendra vers le nord en direction du quartier genevois de MICA.

La mesure proposée intègre le tronçon de la voie verte d'agglomération allant de la fin de la tranchée couverte à la gare d'Annemasse (tronçons 2, 3, 4 et de la carte ci-dessus) et la création de la passerelle sur le Foron (hors coût CEVA).

Cette mesure est en liaison avec le projet tramway (rabattement cyclable sur le tramway), le réseau mode doux du futur quartier Etoile et des communes de Ville-la-Grand et Ambilly, et le Pôle d'Echanges de la gare d'Annemasse.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse agglo, communes d'Ambilly et d'Annemasse, Conseil Général 74

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure en finalisant la liaison modes doux sur le linéaire du CEVA entre la frontière et la gare d'Annemasse, permet de créer une liaison modes doux forte entre Genève et la Gare d'Annemasse et d'assurer la continuité de la voie verte d'agglomération qui s'étend du centre de St Genis à la gare d'Annemasse (CE1). Elle offre également une accroche pour la réalisation d'espaces publics structurants dans les quartiers en renouvellement situés le long de l'axe ferroviaire Annemasse-Genève (CE2). Elle permet une amélioration sensible de la sécurité du trafic cycliste ainsi qu'une évolution favorable des parts modales MD. (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

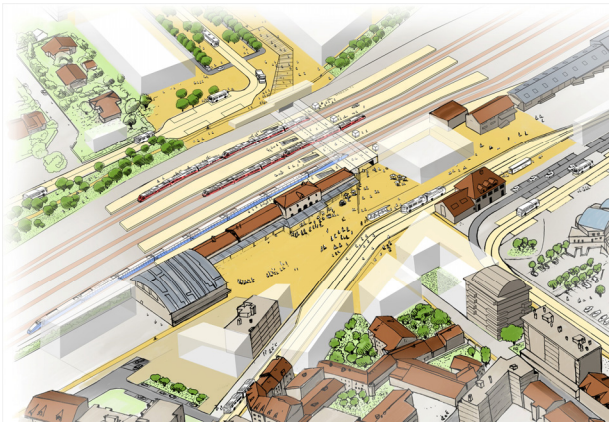
Actuellement au niveau étude de faisabilité. Démarrage des travaux prévu en 2016 en lien avec les travaux CEVA, ainsi qu'avec la réalisation de la ZAC Etoile. (UD étoile Annemasse-Genève). Mise en service dès 2017 (liée à la mise en service du CEVA)

Mesure	10-12	Requalification de l'espace public sur espace gare d'Annemasse	Coût :	5.2	MCHF
				4	M€



Positionnement des espaces publics dans leur environnement

(source : Dossier préalable à la concertation L300-2, Cabinet Egis)



Projet de place de la gare

(source : Dossier préalable à la concertation L300-2, Cabinet Egis)

Orientation stratégique de la mesure

OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

Cette mesure d'accompagnement s'articule avec la mesure de réaménagements de l'interface CEVA (mesure A1 n°10-3). Elle consiste, en complément du réaménagement des espaces publics de l'interface CEVA, nécessaire aux échanges intermodaux, à créer un espace public de plus vaste étendue permettant la montée en qualité, garante de la création d'une vraie centralité et du renforcement de la position de porte d'entrée de l'agglomération de ce site.

Cette mesure est en articulation avec des mesures inscrites au projet d'agglomération n°1 (aménagement du pôle multimodal de la gare d'Annemasse 36-2-3 , création d'une vélostation 10-7, création du TCSP perpendiculaire au tramway 36-1-4), mais aussi des mesures du projet d'agglomération n°2 (voie verte d'agglomération: tronçons complémentaires à la tranchée couverte CEVA 10-11, Voie Verte Léman Mont Blanc 36-2-9, mesures TC et MD depuis MICA vers la gare d'Annemasse 36-3-7 et 36-3-4)

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse Agglo, communes d'Ambilly, d'Annemasse, Ville –la-Grand.

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure s'inscrit dans une volonté d'ensemble d'offrir des linéaires de qualité aux mobilités douces, afin de favoriser au maximum le rabattement sur les transports publics, l'utilisation des vélos et de la marche à pied (CE1). La requalification du site répond également aux enjeux urbains d'image et de revalorisation d'espaces aujourd'hui peu qualitatifs. De plus, les aménagements traduiront l'ambition de faire de ce secteur une centralité rayonnante à l'échelle de la métropole transfrontalière (CE2). La requalification des espaces, issue d'une volonté politique forte de construire une "ville de la proximité" favorisant au maximum les déplacements de courte distance, permet ainsi une amélioration de la sécurité autant objective que subjective (CE3). La mesure permet un développement d'une politique "mode doux" et de multimodalité (TP+MD) ambitieuse, en offrant une qualité urbaine et fonctionnelle permettant de "donner envie" aux habitants du centre urbain de modifier leurs pratiques de mobilité (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 10-13	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	Coût : 2.5 MCHF

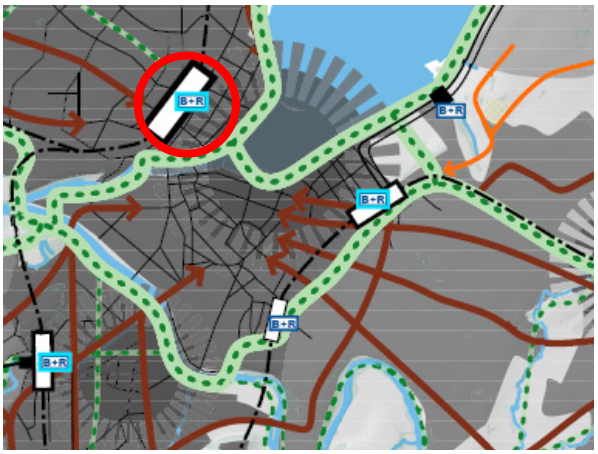


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

La vélostation définitive de la gare de Cornavin doit permettre d'améliorer la qualité et la capacité du stationnement vélo sécurisé de la gare de Cornavin. Les projections de croissance du nombre de voyageurs (de 25'000 à 50'000 voyageurs par jour avec le RER, puis 100'000 à l'horizon 2030) rendent indispensable le fait de doter la gare centrale du Grand Genève d'une vélostation complétant l'offre actuelle encore trop réduite.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Ville de Genève, CFF, Canton de Genève

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Les vélostations participent à l'attractivité des chaines de transport TP-MD allant de l'origine à la destination d'un déplacement. Elles permettent des rabattements sur les transports publics de moyenne ou longue distance depuis les quartiers urbains et à l'inverse, offre la possibilité de poursuivre le déplacement à vélo après le déplacement TP (CE1).

Elles ont ainsi un rôle important dans la modification des parts modales en faveur des TP et donc un effet sur les aspects environnementaux (CE4). Elles permettent également de limiter l'emprise des stationnements vélo sur l'espace public dans les gares importantes (CE2).

La réalisation de la vélostation de la gare de Cornavin ne pourra intervenir que dans la période 2019-2022 pour des raisons d'articulation des travaux avec ceux d'extension de la gare de Cornavin.

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique	
11	**2ème développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 0.00 **Total des mesures liste A+Ae : 0.00**

Total des mesures B : 0.00 **Total des mesures liste B+Be : 0.00**

Description des enjeux principaux

Le réseau ferroviaire répond à de nombreux objectifs généraux et particuliers. Le développement de l'offre ferroviaire d'agglomération nécessite des développements successifs (voies de dépassement, extension gare de Cornavin, capacités ouest Genève, etc. pour plus de détails cf. étude "PA-fer", sma-mrs, novembre 2011).

Le deuxième développement décisif du réseau ferroviaire permet des interconnexions dans le cœur du réseau ferroviaire mais principalement la mise en place d'une ligne diamétrale forte passant par tous les centres métropolitains de l'agglomération : Aéroport, Cornavin (Genève, gare centrale), PAV, Eaux-Vives (Genève-centre, rive gauche) et Annemasse.

Le développement urbain de ce secteur sera concentré autour des gares et haltes existantes et à créer.

La création d'un maillage paysager dans le tissu urbain et la préservation des grandes pénétrantes de verdure du Rhône et des organisations internationales est nécessaire afin de garantir la qualité du secteur.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
11-5	Augmentation de la capacité de la gare Cornavin, y compris enclenchements	2019 - 2022	CH autre fonds	Hors FI	1000
11-1	Construction d'une liaison ferroviaire, avec haltes, entre Genève (Cornavin), Genève-Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine	2025	À définir	C	
11-6	Réaménagement ou construction d'une nouvelle gare à Genève-Aéroport	2025	À définir	C	
11-7	Réorganisation du réseau MD d'accessibilité aux haltes de la nouvelle liaison ferroviaire entre Genève-Cornavin et l'aéroport	2030	À définir	C	20

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD2-01	Jardin des Nations *(espaces publics et densification - emplois)*	En cours
UD2-14	PSD Mail Sud Aéroport (cf. fiche 32.2) *(vitrine économique le long de l'autoroute, densification - 3700 logements -2400 emplois)*	>2022
UD2-02	PSD Montbrillant (cf. fiche 30) *(mutation, densification - 500 logements, 1000 emplois)*	>2022

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP2-01	Mesure paysagère du domaine des Feuillasses	2015-2018	1.4



Regroupement géographique

12

Axe Genève – Nyon – Rolle et relations lac Jura

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 58.30

Total des mesures liste A+Ae : 66.33

Total des mesures B : 5.00

Total des mesures liste B+Be : 23.63

Description des enjeux

Un des enjeux de ce territoire consiste à améliorer le fonctionnement de la colonne vertébrale incarnée par le chemin de fer et l'autoroute et d'organiser les rabattements et les réseaux complémentaires en conséquence.

Afin de garantir l'efficacité des mesures de mobilité, il s'agit principalement d'organiser la densification et la concentration urbaine autour des gares et des cœurs de villages bien desservis par les transports publics.

La préservation des césures vertes entre Jura et Lac et des rives du Lac ainsi que la préservation des espaces agricoles et la mise en œuvre de réseaux agro-environnementaux est un enjeu fort de ce secteur. La requalification des axes (Route suisse, route de l'Etraz, …) ainsi que la mise en œuvre des projets de paysage de la Promenthouse et Rives et bois de la Versoix permettront également de garantir le caractère vert de ce secteur.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
12-9	Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève: création de deux points de croisements (cadence 1/4 heure)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
12-15	Requalification de la route Suisse (première étape) (SA1: intègre 52-1)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
12-2	Construction d'aménagements de priorité pour les bus de la ligne Gex - Divonne - Coppet	Avant 2015	Local	Hors FI	3.9 (F) 3.4 (VD)
12-3	Construction de doubles-voies et d'autres aménagements ferroviaires sur la ligne Nyon St-Cergue Morez	Avant 2015	Local	Hors FI	13
12-4	Construction d'un P+R à Divonne-les-Bains	Avant 2015	Local	Hors FI	
12-8	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	25
12-10	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	6
12-16	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	4.8 (GE) 10 (VD)
12-17	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	2.5
12-18	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle (passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5
12-19	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5
12-5	Développement d'un réseau MD à Divonne	2015 - 2018	Local	Av1	
12-6	Construction de P+R à Coppet et Gland	2015 - 2018	Local	Ae1	1



12-7	Construction de la route de desserte du pôle de développement Gare de Coppet	2015 - 2018	Local	Ae1	4
12-11	Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne Nyon - St-Cergue - Morez	2015 - 2018	Local	Ae	2
12-21	Création de stationnement vélo à la gare de Versoix centre et à la gare de Pont Céard et amélioration de l'intermodalité	2015 - 2018	Local	Ae	0.53
12-22	Construction de stationnements vélos dans les gares RE et RER (y compris NStCM) dans le Canton de Vaud	2015 - 2018	Local	Ae	1
12-23	Aménagement de cheminements MD à Versoix section Molard - chemin de la Papeterie, réalisation d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section)	2015 - 2018	Local	Ae	4.5
12-24	Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Coppet - Vengeron (suppression des goulets d'étranglement module II)	2015 - 2018	CH autre fonds	Hors FI	
12-25	Réaménagement de la jonction AR de Nyon (sécurisation, capacité - court terme)	2015 - 2018	CH autres fonds	Hors FI	
12-26	Réalisation d'une nouvelle voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon (permettant la mise au quart d'heure du trafic voyageur sur cet axe)	2015 - 2018	CH autres fonds	Hors FI	
12-20	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	5
12-27	Construction d'aménagements de priorité pour les bus de la ligne Gex - Divonne - Nyon (tronçon sur Suisse)	2019 - 2022	Local	Be	
12-28	Requalification de la Route Suisse (3ème étape) : tronçon Founex-Perroy (Canton de Vaud)	2019 - 2022	Local	Be	10
12-29	Construction d'une voie verte Divonne/Nyon - Tronçon sur territoire français et suisse	2019 - 2022	Local	Be	3.3
12-30	Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix : Prolongement du chemin de la Scie (franchissement de la Versoix)	2019 - 2022	Local	Be	
12-31	Requalification de la route de l'Etraz en zone urbanisée de Versoix	2019 - 2022	Local	Be	3.67
12-32	Aménagement de la liaison MD le long du canal de Versoix	2019 - 2022	Local	Be	1.66
12-33	Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez: 2ème étape (1/4 h Genolier-Saint-Cergue)	2019 - 2022	CH autres fonds	Hors FI	
12-34	Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Nyon-Coppet (suppression des goulets d'étranglement module III)	2019 - 2022	CH autres fonds	Hors FI	
12-35	Création d'une nouvelle interface rail-route entre Bursins et Prangins	2019 - 2022	Local	Hors FI	
12-36	Éclatement Ouest et Est de la jonction autoroutière de Gland	2019 - 2022	CH autres fonds	Hors FI	100
12-37	Construction d'une nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou à Collex	2019 - 2022	Local + CH autres fonds	Hors FI	
12-14	P+R aux Tuileries (grande capacité) et route d'accès avec jonction sur l'autoroute N1a.	> 2022	À définir	C	
12-38	Réorganisation du réseau routier en lien avec la nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou à Collex	> 2022	À définir	C	
12-39	Requalification et réorganisation du réseau routier à Divonne	2025	À définir	C	
12-40	Amélioration de la capacité ferroviaire Lausanne-Genève : Léman 2030	2025	CH autres fonds	Hors FI	
12-41	Aménagement de la jonction autoroutière de Coppet (2ème étape)	2025	CH autres fonds	Hors FI	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD1-01	Les Tuileries Bellevue *(densification, extension - 200 logements et 900 emplois)*	En cours
UD1-02	Centre local de Gland	En cours



	(densification)	
UD1-03	PSD Versoix *(densification, extension - 1500 logements, 200 emplois)*	2017
UD1-04	PSD Coppet-Commugny *(densification, extension quartier mixte autour de la gare)*	
UD1-05	PSD Nyon Eysins Prangins (cf. fiche 31) *(densification, extension)*	2015
UD1-06	PSD Gland Vich *(densification)*	2017
UD1-07	PSD Rolle-Mont-sur-Rolle *(Développement quartier mixte autour de la gare)*	À partir de 2019
UD1-08	Haltes du Nyon-Saint-Cergue - Morez *(Développement des quartiers près des haltes)*	À partir de 2015

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP1	Contrat corridors Promenthouse (cf. fiche 31)	2013 - 2018	-
MAP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix (cf. fiche 32-1)	2013 - 2018	-

Mesure 12-8	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	Coût : 25 MCHF

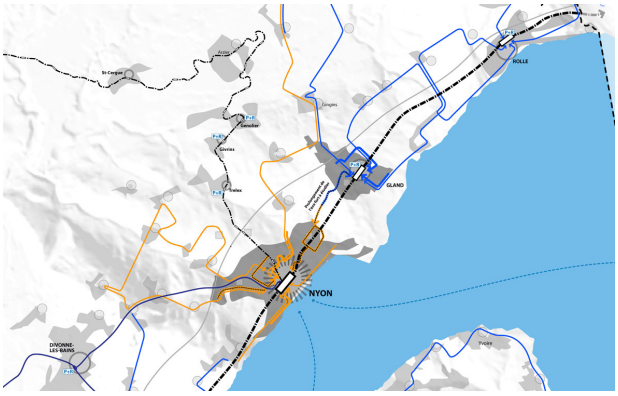
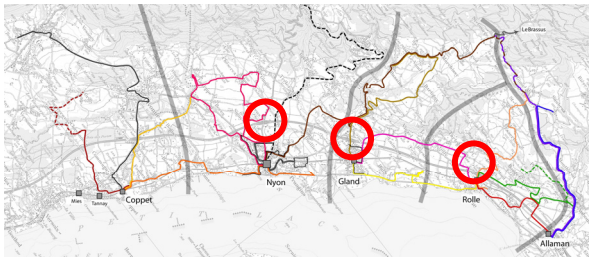


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Réseau TP 2012
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant	TP_route

Description de la mesure :

Les habitants du District de Nyon sont encore fortement dépendants de l'utilisation de la voiture en raison notamment de l'offre de rabattement sur les gares par les bus peu performante. Le Plan directeur régional a pour objectif de rééquilibrer la mobilité en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Un programme de réorganisation des TP a été mis sur pied pour améliorer le rabattement des bus sur les gares en lien avec le saut d'offre des CFF en décembre 2012 (RE lémanique à la ½ heure). 50 communes et Régionyon sont unis solidairement par un engagement financier sur ce programme. La participation du canton de Vaud est également sollicitée.

Pour fiabiliser les horaires des bus et garantir les correspondances avec les trains, il s'agit d'améliorer la progression des bus dans le réseau routier en diminuant leur dépendance aux aléas du trafic, en particulier aux heures de pointes. Pour ce faire, des aménagements de voies réservées, de priorisation aux carrefours à feux, de modification de géométrie de carrefour et de marquage, d'aménagement de nouveaux arrêts sur chaussée sont planifiés, autant en milieu urbain qu'en suburbain.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Communes territoriales, Canton VD, **Régionyon**

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure participe à une amélioration importante de la qualité du système TP dans tout le district de Nyon et non pas uniquement sur les lignes ferroviaires (CE1). Ceci permet un report modal significatif permettant d'améliorer la qualité de vie par une diminution du trafic routier (CE2) et une amélioration de la qualité environnementale (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-10	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	Coût :	6 MCHF

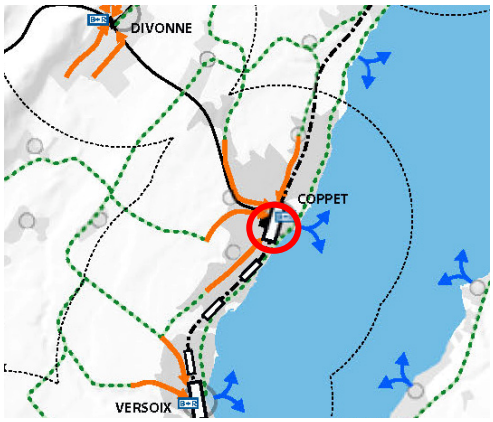
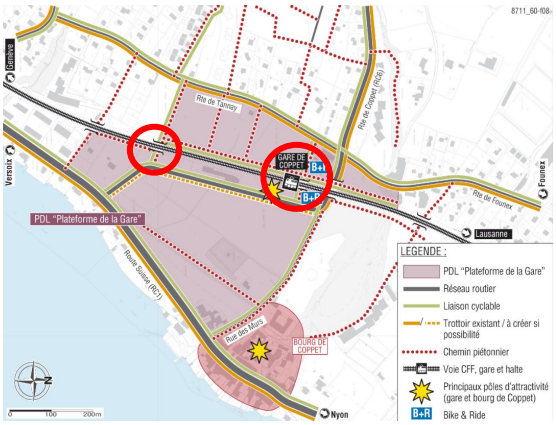


Schéma d'organisation MD, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



PDL de la gare de Coppet
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Cette mesure consiste d'une part à élargir un passage sous-voies existant dédié aux mobilités douces pour le rendre plus fonctionnel et agréable pour l'usager, d'autre part, un second passage sous voies sera aménagé pour améliorer l'accessibilité aux quais. Ces mesures s'inscrivent dans le projet de développement urbain autour de la gare de Coppet lié au PSD Coppet-Commugny.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon, **commune de Coppet**, CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District. Ces aménagements participent à la logique de rabattement des pendulaires sur le réseau ferroviaire structurant avec le souci de rééquilibrage des modes de transport (CE1).

La mesure vise à renforcer le caractère urbain de la plateforme d'échange modal et de rencontre sociale que constitue la gare en lien avec le PSD Coppet-Commugny (CE2).

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Coppet permettra d'augmenter la sécurité aux abords de la gare (CE3) et permet d'augmenter les parts modales en faveur des transports publics (en lien avec la réorganisation de l'offre de bus dans le District) et des mobilités douces (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-16	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	Coût : 14.8 MCHF

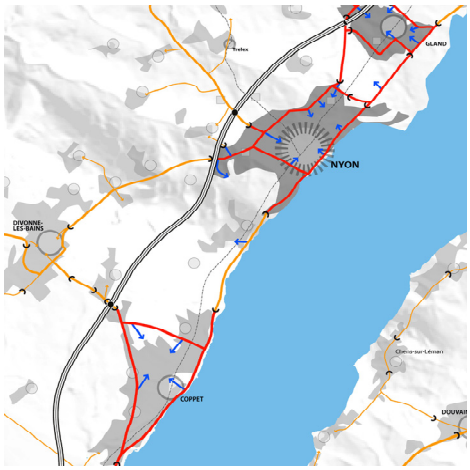
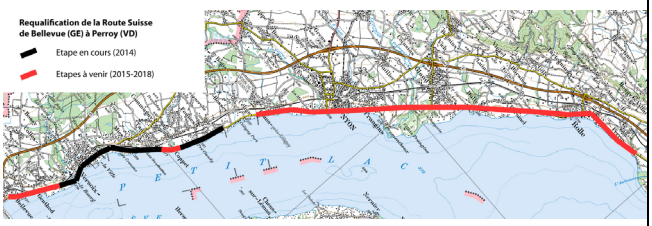


Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Étapes de requalification de la Route Suisse
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

Sécurité

Description de la mesure :

La route Suisse fait partie du réseau structurant urbain. Elle fait l'objet de mesures de requalification en priorité A1sur le tronçon Versoix et Mies-Founex.

Il s'agit de poursuivre cette requalification sur les sections Bellevue Genthod et Founex-Perroy, afin d'améliorer la qualité de l'espace-rue et la maîtrise du TIM en traversée de localité. Cette mesure permet de réaliser les aménagements nécessaires pour concilier les différents usages de la route en toute sécurité et réduire les nuisances liées au trafic. Il s'agit de réduire les sur-largeurs de chaussée afin de modérer les vitesses et proposer un itinéraire structurant en site propre pour les piétons et cycles favorisant notamment les accès aux rives du lac depuis les centres de localité. La référence à un concept de réaménagement global servant de « fil rouge » est présente.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / **Régionyon** / Communes territoriales / Canton VD

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La Route Suisse est un axe très roulant qui a perdu sa fonction initiale d'axe de transit depuis que l'autoroute a été construite. Son caractère n'étant plus en adéquation avec sa fonction, sa requalification s'impose. De plus, l'accidentologie démontre un besoin de sécurisation de l'axe. Par la requalification, la convivialité est favorisée particulièrement en traversée de localité, une meilleure sécurité est favorisée en particulier au droit des traversées piétonnes, l'accessibilité pour les mobilités douces est améliorée. L'objectif est de favoriser l'utilisation des modes doux pour les déplacements pendulaires et de loisirs.

La requalification de la route suisse en traversée de localité permet des améliorations locales pour réduire les nuisances et la dominance du trafic à l'échelle locale (CE1). Elle permet également de créer un espace public qualitatif renforçant la sécurité des différents usagers, en particulier cyclistes et piétons (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-17	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	Coût : 2.5 MCHF

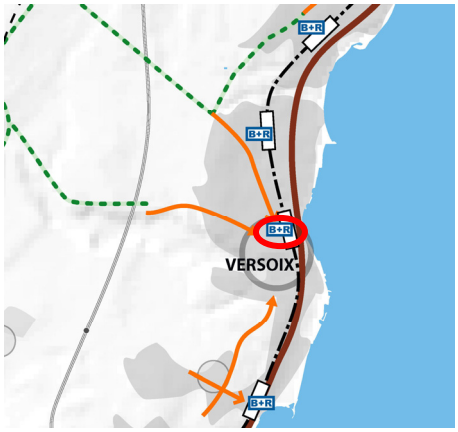


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Les espaces publics situés aux abords immédiats de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP secondaires de rabattement et pour faciliter l'accessibilité MD aux quais ferroviaires.

Il s'agit de garantir des cheminements d'accès les plus directs possibles aux quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE, **commune de Versoix**, CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Le centre local de Versoix doit se renforcer notamment autour de sa gare. Il s'agit de créer un espace public permettant cette fonction de centralité et garantissant une meilleure accessibilité à la gare.

L'amélioration de l'accessibilité MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier et d'améliorer la qualité des MD à l'échelle locale (CE1). L'amélioration de la centralité de la gare participe aux efforts de concentration du développement dans la centralité existante, efforts notamment déployés au travers du PSD Versoix (CE2). Elle permet également de créer un espace public qualitatif renforçant la sécurité devant la gare (CE3). L'ensemble de ces éléments favorise le report modal et contribue à réduire les atteintes à l'environnement (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-18	Amélioration de l'accessibilité MD à a Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	Coût :	5 MCHF

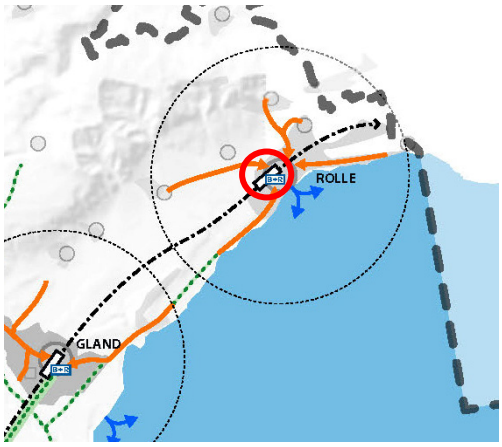


Schéma d'organisation MD, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Accessibilité MD à la gare de Rolle
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Cette mesure consiste d'une part à améliorer les passages sous-voies existants dédiés aux mobilités douces (passage de la route des Quatre-communes – tube pour MD, de la Biguaire pour l'accès aux futurs quais, de l'Avenue de la gare pour la sécurité, de Jolimont pour l'accès aux quais, de Wellingtonia à réaménager complètement) pour les rendre plus fonctionnels et agréables pour l'usager. D'autre part il s'agit d'améliorer la structure du réseau de mobilité douce en rabattement sur la gare de Rolle par l'amélioration de l'axe transversal (construction d'une passerelle pour relier le village de Perroy à la gare, amélioration des cheminements existants). Ces mesures s'inscrivent dans le projet de développement/réaménagement urbain autour de la gare de Rolle lié au PSD Rolle-Mont-sur-Rolle.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon, **commune de Rolle**, commune de Perroy, CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District. Ces aménagements participent à la logique de rabattement des pendulaires sur le réseau ferroviaire structurant avec le souci de rééquilibrage des modes de transport. (CE1)

La mesure vise à renforcer le caractère urbain de la plateforme d'échange modal et de rencontre sociale que constitue la gare en lien avec le PSD Rolle-Mont-sur-Rolle (CE2).

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Rolle permettra d'augmenter les parts modales en faveur des transports publics (en lien avec la réorganisation de l'offre de bus dans le District) et des mobilités douces (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-19	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	Coût : 5 MCHF

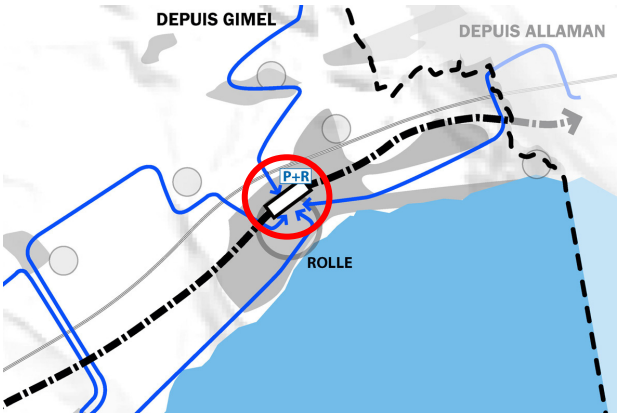


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Périmètre de réflexion pour la gare de Rolle
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure

OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

En accompagnement de la réfection des quais côté lac, des aménagements d'espace public et d'accès à la plateforme sont prévus. Cette première étape intègre un réaménagement du fonctionnement de la place de gare qui sera réservée à la mobilité douce et à l'interface pour les bus, destiné à évoluer avec la deuxième étape.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon, **commune de Rolle**, CFF, Canton VD

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District. (CE1)

La nouvelle centralité de la gare de Rolle doit être renforcée par des espaces publics faisant le lien avec le cœur des quartiers alentours. Ceci permet de rendre plus attrayant le centre-ville ainsi que la plateforme d'échange modal et de rencontre sociale que constitue la gare. (CE2)

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Rolle permettra d'augmenter les parts modales en faveur des transports publics (en lien avec la réorganisation de l'offre de bus dans le District) et des mobilités douces (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 12-20	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	Coût :	5 MCHF

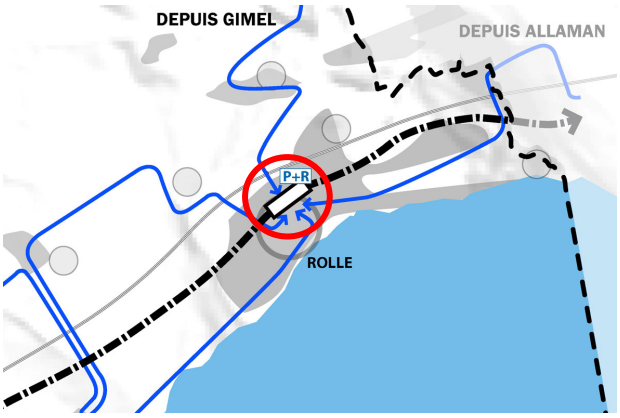


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Périmètre de réflexion pour la gare de Rolle
(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure

OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

D'une part, il s'agit d'accompagner l'ajout de deux voies CFF supplémentaires côté nord impliquant la nécessité de réaménager définitivement la place de la gare. De plus, la vocation de centralité du secteur de la gare sera renforcée par les densifications prévues sur la parcelle jouxtant la place de la gare. Les espaces publics sont à travailler pour l'ensemble du secteur dans un souci de promouvoir la convivialité et pour apporter un caractère urbain central.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon, **commune de Rolle**, CFF, Canton VD

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District. (CE1)

La nouvelle centralité de la gare de Rolle doit être renforcée par des espaces publics faisant le lien avec le cœur des quartiers alentours. Ceci permet de rendre plus attrayant le centre-ville ainsi que la plateforme d'échange modal et de rencontre sociale que constitue la gare. (CE2)

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Rolle permettra d'augmenter les parts modales en faveur des transports publics (en lien avec la réorganisation de l'offre de bus dans le District) et des mobilités douces (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

13

Couloir Bellegarde – Genève et Pays de Gex – sud

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 102.38

Total des mesures liste A+Ae : 118.38

Total des mesures B : 0.00

Total des mesures liste B+Be : 0.00

Description des enjeux principaux

Pour ce secteur, il s'agit de maximiser l'utilisation de la ligne ferroviaire Bellegarde-Genève comme colonne vertébrale des déplacements en augmentant sa capacité, en organisant les rabattements TP et MD et en garantissant la progression des lignes de bus secondaires.

Les mesures urbanisation de ce secteur géographique doivent permettre de renforcer le poids et la structuration des centralités locales, principalement Satigny, des haltes desservies, ainsi que l'agglomération régionale de Bellegarde.

A long terme, le Pays de Gex pourrait être connecté au réseau ferroviaire d'agglomération. L'opportunité, la faisabilité et le phasage des connexions envisagées doivent être approfondis dans le cadre de la poursuite des études ferroviaires conduites à l'échelle de l'agglomération. La poursuite du développement des centres régionaux de Saint-Genis-Pouilly et surtout de Gex, est ainsi à envisager par étapes, dans la suite des développements prévus (cf. fiches 33 et 32-1).

La préservation des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles et viticoles, Rhône, Allondon et leurs écosystèmes annexes) ainsi que des connexions entre le Jura et la plaine genevoise sont un enjeu fort de ce secteur. Les actions qui découleront du contrat corridors contribueront à y répondre.

Liste des mesures transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
13-3	Construction et réaménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TP à Pougny/ Chancy et Challex	Avant 2015	Local	Av1	
13-4	Construction d'un P+R complémentaire à Bellegarde	Avant 2015	Local	Ae1	3.12
13-5	Modification de l'électrification et de la signalisation de la ligne ferroviaire Bellegarde - La Plaine	Avant 2015	Local	Av1	61.10
13-8	Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny	Avant 2015	Local	Hors FI	0.20
13-10	Amélioration de la liaison routière Bellegarde / Collonges (Pays de Gex)	Avant 2015	Local	Hors FI	5.72
13-11	Allongement des quais Genève-La Plaine et modernisation des installations	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	94
13-12	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	8.38
13-13	Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny / Russin	2015 - 2018	Local	Ae	3
13-14	Travaux de sécurisation sur le passage à niveau de Fort l'Ecluse	2015 - 2018	Local	Ae	13
13-15	Remise en état de la ligne fret du pied du Jura de Bellegarde à Gex pour pérenniser le transport de marchandises	2015 - 2018	Local	Hors FI	13
13-6	Augmentation des capacités ferroviaires à l'ouest de Genève (Genève-Châtelaine), dont saut-de-mouton	2019 - 2022	CH autre fonds	Hors FI	100
13-7	Construction d'une halte ferroviaire à Châtelaine, avec aménagement de l'accessibilité MD et de la place de la halte de Châtelaine, en lien avec l'augmentation de capacité à l'ouest de Genève	2025	À définir	C	



13-16	Réouverture de la gare de Collonges	> 2022	À définir	C
13-17	Réactivation de la ligne du pied du Jura pour le transport de voyageurs	2030+	À définir	C
13-18	Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et St-Genis-Pouilly	2030+	À définir	C
13-19	Aménagement de la ligne ferroviaire entre St-Genis-Pouilly et Gex (Tram - Train)	2030+	À définir	C

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD3-03	Plaine Dardagny *(extension - 80 logements, équipements)*	En cours
UD2-07	PSD Châtelaine (cf. fiches 30, 33) *(densification - 2700 logements, 1100 emplois)*	2016
UD2-09	PSD ZIMEYSA élargie (ZIMEYSAVER) - site PPDE (cf. fiche 33) *(densification, extension - 1200 logements, 16000 emplois)*	À partir de 2019
UD2-16	PSD Satigny *(densification, extension - 1500 logements, 300 emplois)*	À partir de 2019
UD3-01	PSD Bellegarde-Châtillon-Lancrans (cf. fiches 14 et 39) *(densification, extension - 3000 logements, emplois)*	2014

Mesure	13-11	Allongement des quais Genève-La Plaine et modernisation des installations	Coût :	94	MCHF

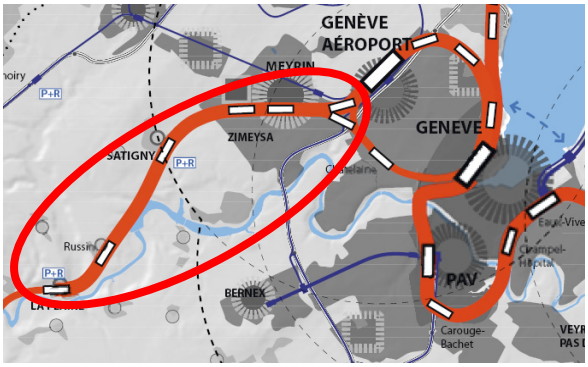
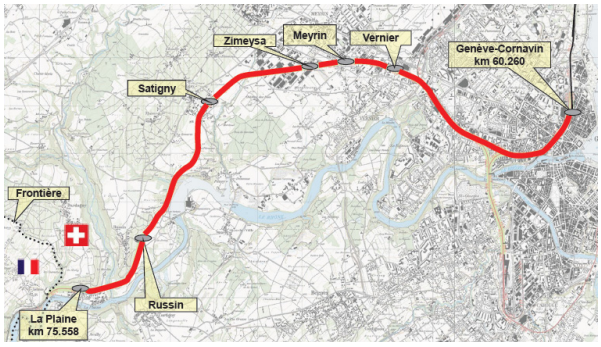


Schéma de desserte TP à l'échelle de l'agglomération entière, Horizon 2030 - Extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation - allongement et adaptation des quais du RER Genève - La Plaine
(source : CFF-Infrastructure)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

Les quais des gares de Meyrin, Vernier, Zimeysa, Satigny, Russin et la Plaine sont à adapter pour pouvoir accueillir des trains plus longs permettant de faire face à l'augmentation forte de la demande observée ces dernières années sur cette ligne. En outre, les installations d'accueil des passagers sont améliorées, notamment les accès aux quais et la qualité des aménagements. L'objectif principal est d'augmenter la capacité de la ligne de la Plaine pour répondre aux fortes augmentations de populations et d'emplois prévues principalement dans le secteur de Meyrin, Vernier et ZIMEYSA.

Sur la gare de La Plaine, il est prévu une transformation de la gare en tête de ligne RER avec 3 bordures de quai de 225m avec accès dénivelé au quai central et des voies de garage de 240 mètres. Pour les autres gares de Russin à Vernier, il est prévu un allongement des quais à 225 m de longueur utile, une élévation de la hauteur des quais standardisée à 55 cm et un accès libre de marche pour toutes les gares.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CFF / Canton de Genève / communes

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Le renforcement de la capacité des transports publics entre le secteur nord-ouest de l'agglomération (Meyrin-Vernier) et le cœur de l'agglomération passe par l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire. L'allongement des quais pour permettre de faire circuler des convois plus long est la mesure prioritaire pour cette augmentation de capacité.

La mesure permet : un développement de +200% de la capacité (de 180 à 540 places assises max par train, autant en places debout) ; l'arrêt systématique des RER en gare de La Plaine ; une amélioration significative du confort des voyageurs dans les gares (accès, attente, information,…) ; une augmentation de la sécurité par la mise en conformité des installations ; une préfiguration du passage à la cadence au ¼ d'heure, planifié pour 2025 : préalable à tout développement d'offre sur l'axe (CE1).

Cela permet une concentration de population et d'emploi dans les centralités desservies par la ligne, principalement Meyrin, Vernier, ZIMEYSA et Satigny (CE2). Cette mesure participe, à l'évolution des parts modales de ces secteurs en faveur des TP et est donc favorable à l'environnement (CE4)

Échéancier de réalisation :

Dépôt AVP fin 2012

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 13-12	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	Coût :	8.38 MCHF

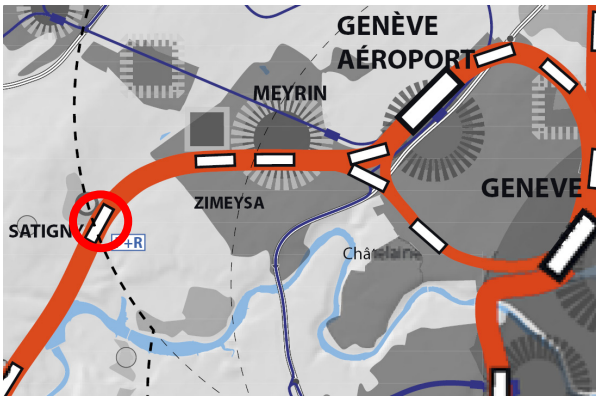
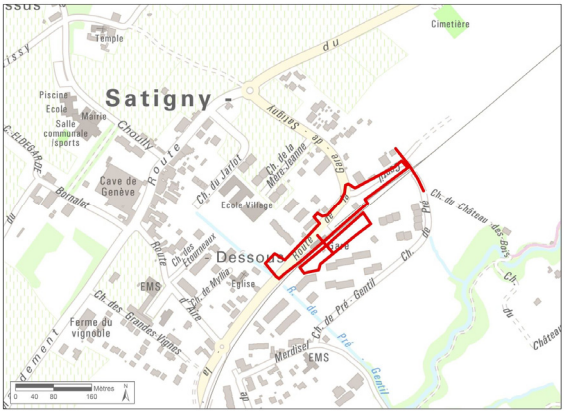


Schéma de desserte TP à l'échelle de l'agglomération entière, Horizon 2030 - Extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS3 : Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

Les espaces publics situés aux abords immédiats de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP secondaires de rabattement et pour faciliter l'accessibilité MD.

Il s'agit notamment de garantir des cheminements d'accès les plus directs possibles aux quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CFF / Commune de Satigny

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Le centre local de Satigny doit se renforcer principalement autour de sa gare, permettant une accessibilité rapide au cœur d'agglomération. Il s'agit de créer un espace public permettant cette fonction de centralité.

L'amélioration de l'accessibilité MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier et d'améliorer la qualité des MD à l'échelle locale (CE1). La création d'une centralité autour de la gare renforce la concentration des développements dans une centralité existante (CE2). Elle permet également de créer un espace public qualitatif renforçant la sécurité aux abords de la gare (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018



Regroupement géographique	
14	**Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne - Genevois**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 3.90 — **Total des mesures liste A+Ae : 45.76**

Total des mesures B : 0.00 — **Total des mesures liste B+Be : 1.56**

Description des enjeux principaux

Ce couloir est caractérisé par un important développement urbain autour des centres locaux de Valleiry, Viry, Collonges-sous-Salève et des centres régionaux de Bellegarde et de Saint-Julien/Porte Sud, ainsi que la constitution d'un centre local par le projet de couture urbaine entre Veyrier et Etrembières. A noter que le centre régional de St-Julien-en-genevois est traité dans la fiche 35.

Les mesures de ce secteur géographique visent à mettre à profit la desserte actuelle offerte par la ligne ferroviaire en améliorant notamment l'accessibilité aux gares. A plus long terme (2030+), il s'agira d'en augmenter la capacité, d'ouvrir ou de modifier les haltes, et de l'intégrer pleinement dans le réseau RER d'agglomération. Ces projets sont à approfondir dans le cadre des études ferroviaires conduites à l'échelle de l'agglomération.

Des requalifications routières seront réalisées à l'intérieur des centres locaux dans le but d'adapter les conditions de circulation afin de pouvoir réaliser des voies réservées pour les TP, de sécuriser les traversées des milieux urbains, et de développer les modes doux.

La préservation des espaces agricoles ainsi que le maintien des césures vertes et connexions entre Salève et plaine genevoise (à étudier) et entre Vuache et plaine sont des enjeux forts de ce secteur.

Mesures transport infrastructurelles

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
14-10	Renforcement du pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Valleiry	2013	Local	Hors FI	0.59
14-7	Construction du giratoire Pont de Combe - optimisation routière pour faciliter l'accès en TP de la technopole d'Archamps	Avant 2015	Local	Hors FI	5.46
14-8	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Saint Julien en Genevois et Valleiry	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	3.90
14-9	Aménagement de l'itinéraire cyclable Via Rhôna vers Valleiry	2015 - 2018	Local	Ae	0.78
14-11	Aménagement d'une liaison MD Annemasse - Valleiry (vélo route, voie verte "la frontalière")	2015 - 2018	Local	Ae	1.30
14-12	Aménagements pour la plateforme multimodale de fret d'agglomération à Viry	2015 - 2018	Local	Ae	22.10
14-13	Construction d'un P+R et parking de covoiturage à Viry	2015 - 2018	Local	Ae	0.78
14-14	Fluidification du trafic ferroviaire à Etrembières	2015 - 2018	Local	Ae	16.90
14-15	Aménagements pour favoriser le fret dans l'étoile ferroviaire d'Annemasse (Bellegarde - Thonon - St Gervais)	2015 - 2018	Local	Hors FI	19.5
14-16	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Etrembières	2019 - 2022	Local	Be	1.56
14-17	Aménagements de priorisation des TP de la liaison Valleiry - Chancy - Pougny pour rabattement sur le réseau structurant d'agglomération (partie F)	> 2022	à définir	C	7.8
14-1	Développement des modes doux en liaison avec les gares/haltes de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse (itinéraires et stationnement)	> 2022	à définir	Av1	



14-2	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare d'Archamps/Collonges	2030+	à définir	Av1
14-3	Construction de doubles-voies et d'autres aménagements ferroviaires sur la ligne Annemasse-Bellegarde	2030+	à définir	C
14-4	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare Viry	2030+	à définir	Av1
14-5	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare ferroviaire de Veyrier - Etrembières (Pas de l'Echelle)	2030+	à définir	Av1
14-18	Construction d'un shunt ferroviaire à Etrembières	2030+	à définir	C

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD3-04	Centre local de Valleiry *(densification)*	En cours
UD3-05	Ecoquartier Viry *(extension - 700 logements, 50 emplois)*	en cours (2e tranche 2015)
UD4-08	Saint-Julien en Genevois, dont ZAC Chabloux (cf. fiche 35) *(densification, extension - 1200 logements pour la ZAC)*	En cours
UD3-06	Viry-Valleiry, plateforme logistique d'agglomération - site PPDE *(densification, extension - emplois)*	en cours
UD4-07	Saint-Julien Gare (cf. fiche 35) *(mutation, densification)*	2014
UD3-01	PSD Bellegarde -Châtillon - Lancrans (cf. fiches 13 et 39) *(densification, extension - 3000 logements, xxx emplois)*	2014
UD4-10	PSD Saint-Julien - Bardonnex - Archamps (cf. fiche 35), dont sites PPDE *(densification, extension - 700 logements - 6100 emplois)*	2015
UD5-15	PSD Veyrier-Etrembières-Pas-de-l'Echelle (cf. fiche 40) *(densification, structuration - GE : 1600 logements, F 400 à 570 logements - GE : 400 emplois)*	F : en cours GE : >2022
UD5-13	Iles Etrembières - site PPDE *(extension - 270 emplois)*	2015-2016

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
14-0 MAP4-04	Pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève	2012 - 2018	12
MAP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 34 et 40)	2012 - 2017	
MAP4-01	MAP connexion des piémonts du Salève avec pénétrantes de verdure Genève Sud - intégré dans le contrat corridors Champagne Genevois, SCoT CCG et PSD St Julien Bardonnex Archamps	2015 - 2018	
MAP3-01	MAP connexion des piémonts du Vuache avec la Champagne - intégré dans le contrat corridors Champagne Genevois	2015 - 2018	

Mesure	14-8	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Saint Julien en Genevois et Valleiry	Coût :	3.9 3	MCHF M€

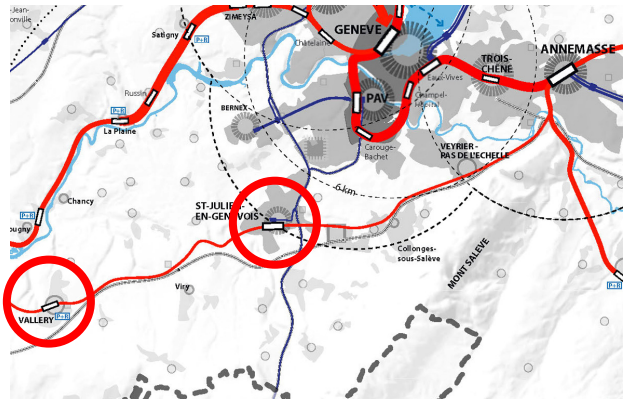
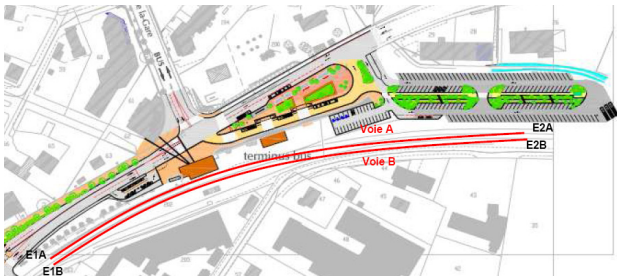
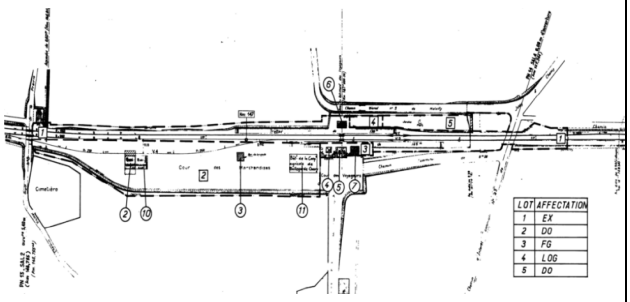


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Gare de Saint-Julien (source : RFF 2011)



Gare de Valleiry (source : RFF 2011)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

La mesure consiste à réaliser des travaux d'accessibilité pour les futurs usagers du RER FVG, en lien avec la réglementation relative aux Personnes à Mobilité Réduite et le Schéma Directeur validé par la Région Rhône Alpes les 4 et le 5 juin 2009.

L'enveloppe identifiée pour les gares de Saint-Julien et Valleiry est une participation aux travaux d'allongement et de rehaussement des quais, de pose de bandes d'éveil ainsi que de modification de l'éclairage des quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à garantir la sécurité et améliorer l'accueil et le confort des futurs usagers du RER FVG (CE1), dans une logique d'optimisation de la part modale des transports publics (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018



Regroupement géographique	
15	**Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 73.76 — **Total des mesures liste A+Ae : 85.94**

Total des mesures B : 105.30 — **Total des mesures liste B+Be : 119.15**

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce secteur géographique visent à développer la capacité et l'efficacité du réseau ferroviaire, tel que décrit dans la stratégie. Des mesures complémentaires d'organisation des interfaces et de rabattement sont nécessaires pour maximiser les investissements consentis sur le réseau ferroviaire.

La valorisation du potentiel d'urbanisation autour des gares est une priorité pour s'engager dans une coordination du développement urbain et des améliorations de capacités du réseau ferroviaire. Cette première priorité s'accompagne de la concentration du développement urbain dans les autres secteurs déjà urbanisés. Les centralités locales et régionales de l'axe s'engagent ainsi dans une densification de leur cœur.

La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, Arve et affluents et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Le projet de paysage Rives de l'Arve ainsi que les mesures identifiées dans le contrat corridors Vallée de l'Arve doivent être mises en œuvre.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
15-1	Développement du pôle multimodal de la gare de Reignier - Construction d'un P+R à Reignier et du franchissement des voies	Avant 2015	Local	Ae1	4.55
15-5	Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de Bonneville	Avant 2015	Local	Hors FI	2.38
15-9	Aménagement de l'accès au P+R du nœud de findrol pour faciliter le passage des bus	Avant 2015	Local	Hors FI	6.5
15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	56.86
15-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche sur Foron, Saint Pierre en Faucigny et Bonneville	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	8.45
15-11	Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de la Roche sur Foron	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	3.25
15-12	Aménagements routiers pour accompagner la création d'un réseau de transport urbain Arve Porte des Alpes avec mise en site propre et priorisation TP pour rabattement sur les gares de La Roche, Bonneville et Reignier	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5.20
15-2	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces : développement des modes doux et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare (tranche 1)	2015 - 2018	Local	Ae	1.3
15-14	Aménagement de liaisons MD le long des Bords de l'Arve sur le PACA Arve Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)	2015 - 2018	Local	Ae	4.55



15-15	Aménagement de la véloroute "Léman - Mont-Blanc" reliant Annemasse à Chamonix : sur le tronçon au niveau de Marignier passerelle sur le Giffre, sections de voies vertes et de voies partagées + passerelle sur Arve	2015 - 2018	Local	Ae	6.33
15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	53.3
15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	52
15-18	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces rue de la gare, développement des modes doux et aménagement des espaces publics (tranche 2)	2019 - 2022	Local	Be	1.11
15-19	Fluidification du trafic ferroviaire à Reignier	2019 - 2022	Local	Be	12.74
15-8	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (2ème étape)	> 2022	à définir	C	55.09
15-17	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (2ème étape)	> 2022	à définir	C	53.17
15-20	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier : aménagement de l'interface gare	> 2022	à définir	C	2.21
15-21	Construction d'un transport par câble pour l'accès au site naturel et touristique du Plateau des Glières, en remplacement d'un accès routier	> 2022	à définir	C	26

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD6-03	PSD St. Pierre-en-Faucigny (cf. fiche 38) *(densification, structuration)*	2012
UD6-01	PSD Bonneville - éco-quartier Ilot Hôpital de Bonneville (cf. fiche 38) *(mutation, densification, structuration - 150 logements, 150 emplois)*	2014
UD6-08	Findrol, site PPDE, dont secteur Nangy-Fillinges secteur Contamine sur Arve (*425 emplois)* *(structuration, densification, valorisation, extension*)	2013 2015
UD6-04	PSD Marignier - éco-quartier Cœur de ville (cf. fiche 38) *(densification - 150 logements, 50 emplois)*	2015
UD6-05	PSD Reignier : quartier Gare *(extension)*	2015
UD6-08	PSD La Roche (cf. fiche 38) *(densification, extension)*	2018

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5-6	Contrat corridors Salève Voirons	2014 - 2019	
MAP6	Contrat corridors Bargy Glière Môle	2014 - 2019	
MAP6-01	Réalisation de l' "Ecopôle de l'Arve"	2019 - 2022	1.45

Mesure	15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	Coût :	56.86 43.74	MCHF M€

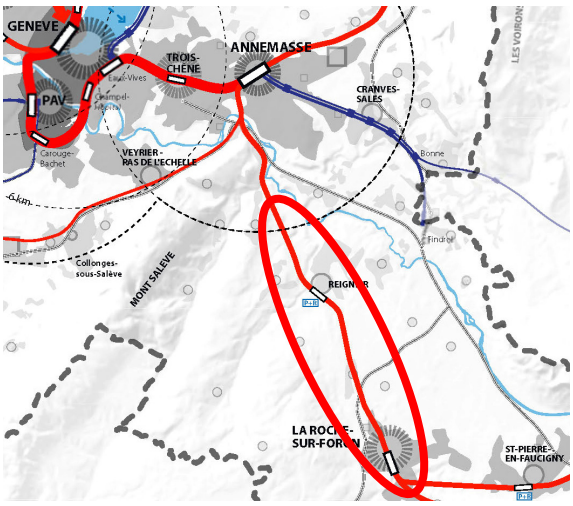


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

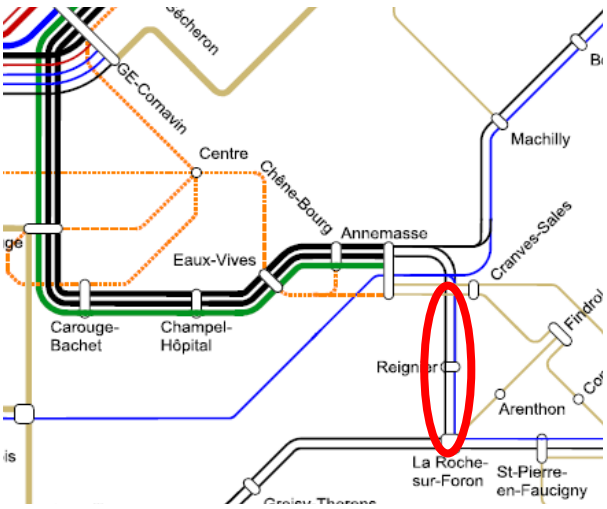


Schéma de desserte CEVA, bassin FVG - extrait
(source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)

Orientation stratégique de la mesure

OS1 : Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030 de la Région Rhône-Alpes, cette mesure comprend de nombreux tronçons de doublement de voie entre les gares de la Roche/Foron et Reignier ainsi que l'aménagement de la géométrie de l'ensemble de la voie afin de garantir une amélioration de l'offre ferroviaire sur l'étoile ferroviaire de Haute-Savoie.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF / Etat / RRA

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure permet de garantir la faisabilité et la stabilité de l'horaire dans la desserte RER FVG dès l'ouverture de la liaison CEVA. Elle est un élément d'amélioration la desserte ferroviaire de la Roche/Foron vers l'agglomération Genevoise, tant en fréquence (3 puis 4 trains par heure) grâce aux croisements, qu'en temps de parcours grâce aux aménagements de géométrie (courbes et dévers). (CE1)

Elle permet au mode ferroviaire d'être une alternative crédible au transport individuel motorisé et influence ainsi considérablement les pratiques de développement pour les relations entre la vallée de l'Arve et Genève. (CE4)

L'amélioration significative de l'offre ferroviaire constitue un levier majeur pour la concentration du développement dans les centralités de la vallée de l'Arve et minimise ainsi la périurbanisation. (CE2).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	15-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche sur Foron, Saint Pierre en Faucigny et Bonneville	Coût :	8.45 MCHF 6.5 M€

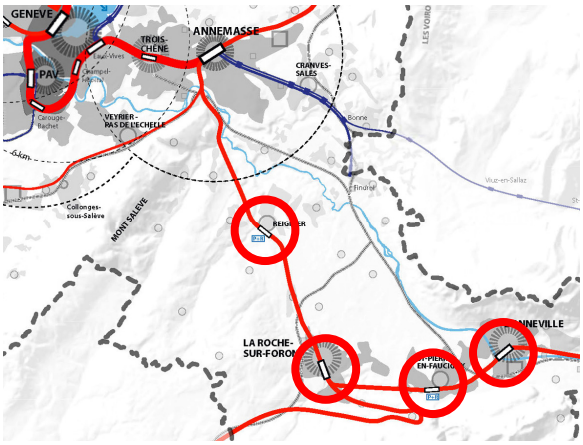
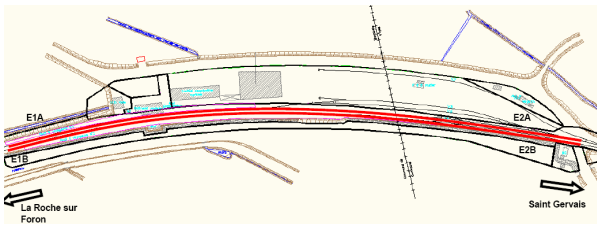
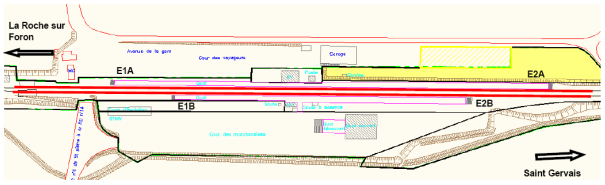


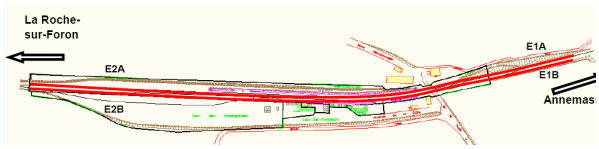
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Gare de Bonneville (source : RFF – 2011)



Gare de Saint-Pierre-en-Faucigny (source : RFF – 2011)



Gare de Reignier (source : RFF – 2011)



Gare de la Roche-sur-Foron (source : RFF – 2011)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération	TP_rail

Description de la mesure :

La mesure consiste à réaliser des travaux d'accessibilité pour les futurs usagers du RER FVG, en lien avec la réglementation relative aux Personnes à Mobilité Réduite et le Schéma Directeur validé par la Région Rhône Alpes les 4 et le 5 juin 2009.

L'enveloppe identifiée pour les gares de Reignier, la Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny est une participation aux travaux d'allongement et de rehaussement des quais, de pose de bandes d'éveil ainsi que de modification de l'éclairage des quais. L'accessibilité en gare de la Roche nécessite la reprise des traversées de voies. (CE1)

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à garantir la sécurité et améliorer l'accueil et le confort des futurs usagers du RER FVG (CE1), dans une logique d'optimisation de la part modale des transports en commun (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	15-11	Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de la Roche sur Foron	Coût :	3.25	MCHF
				2.5	M€

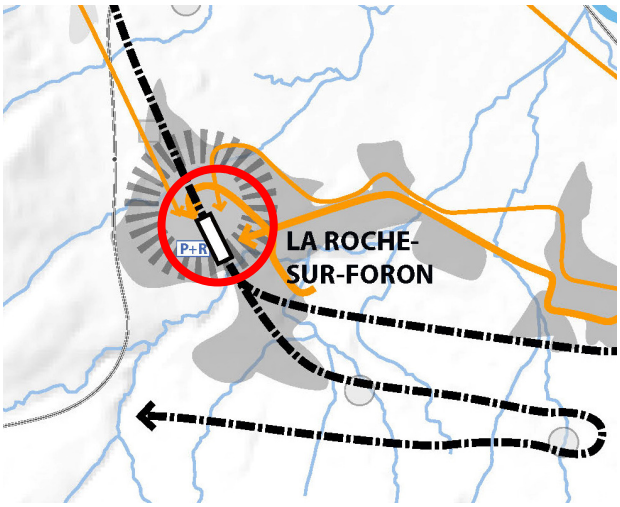


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Arve- Porte des Alpes, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

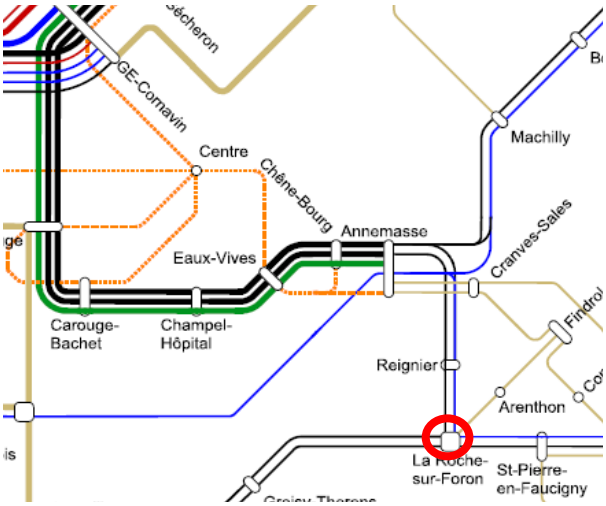


Schéma de desserte CEVA, bassin FVG - extrait
(source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)

Orientation stratégique de la mesure

OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

Le pôle multimodal de la gare de La Roche sur Foron constitue le pôle principal pour les transports publics de ce centre régional. Il comporte des connexions avec le ferroviaire et le RER franco-valdo-genevois, le réseau de bus urbains du SM4CC et les cars interurbains du Conseil Général de la Haute Savoie (réseau LIHSA). Il facilitera l'accès des modes doux aux réseaux des TC.

La mesure comprend l'aménagement du parvis de la gare, la requalification des espaces publics autour de la gare, la création d'une gare routière et la création de services aux voyageurs (point de vente billetterie).

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF / **CCPR** / Région Rhône-Alpes / SNCF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'aménagement du pôle multimodal de la gare permet d'assurer l'intermodalité et la continuité des chaînes de déplacement TP à destination et au départ du centre régional de La Roche sur Foron. Il permet d'accroitre la couverture territoriale du RER et d'en augmenter la qualité d'utilisation. (CE1)

Le centre régional de La Roche sur Foron contribue à la structuration territoriale de l'agglomération régionale Arve Porte des Alpes. L'aménagement du pôle multimodal sera accompagné des mesures visant à densifier l'urbanisation autour de la gare et à favoriser les déplacements en modes doux (PSD de la Roche sur Foron). (CE2)

L'arrivée du RER franco-valdo-genevois et la mise en place du réseau de transports urbains du SM4CC permet une évolution favorable des parts modales TC dans les déplacements vers le centre de l'agglomération mais également entre les différentes centralités urbaines de l'agglomération régionale (la ligne de l'Arve générera un potentiel de croissance d'usagers de +267% avec l'ouverture du CEVA). (CE3 + 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	15-12	Aménagements routiers pour accompagner la création d'un réseau de transport urbain Arve Porte des Alpes avec mise en site propre et priorisation TP pour rabattement sur les gares de La Roche, Bonneville et Reignier	Coût :	5.20 4	MCHF M€

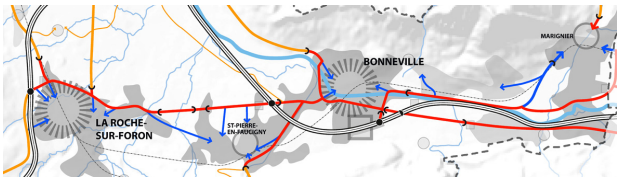


Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération régionale, Arve- Porte des Alpes, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

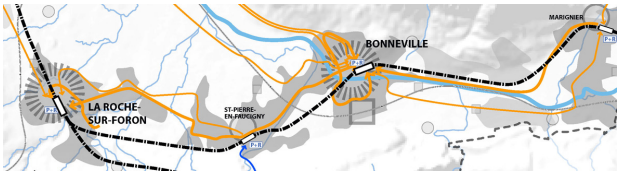
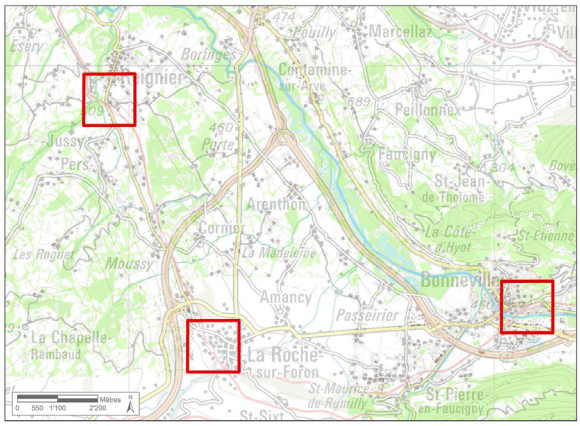


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Arve- Porte des Alpes, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Le couloir ferroviaire Annemasse-Reignier-Vallée de l'Arve constitue l'entrée sud-est Porte des Alpes de l'agglomération franco-valdo-genevoise, dont la qualité des infrastructures autoroutières draine une importante population active à Genève.

Cette mesure vise l'aménagement des espaces-rue pour améliorer la vitesse commerciale des bus du nouveau réseau de transports urbains du SM4CC en rabattement vers les gares de La Roche sur Foron, Bonneville et Reignier, afin de répondre aux enjeux du report modal en améliorant la visibilité des transports publics dans ce secteur.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

SM4C (CCFG / CCPR / CCAS)

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Les aménagements routiers permettent l'amélioration de la circulation des bus et l'amélioration des temps de parcours des rabattements vers les gares de La Roche, Bonneville et Reignier desservies par le RER franco-valdo-genevois. Cette mesure permet une amélioration des chaînes de déplacement TP entre l'agglomération régionale et Genève. (CE1)

Cette mesure favorise la concentration du développement urbain vers l'intérieur par une augmentation de l'attractivité des zones urbaines. (CE2)

L'arrivée du RER franco-valdo-genevois et la mise en place du réseau de transports urbains du SM4CC, accompagnés des PSD de densification autour des gares et des aménagements d'interfaces gare, permet une évolution favorable des parts modales TC dans les déplacements vers le centre de l'agglomération mais également entre les différentes centralités urbaines de l'agglomération régionale. (CE3 + 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	Coût :	53.3	MCHF
				41	M€

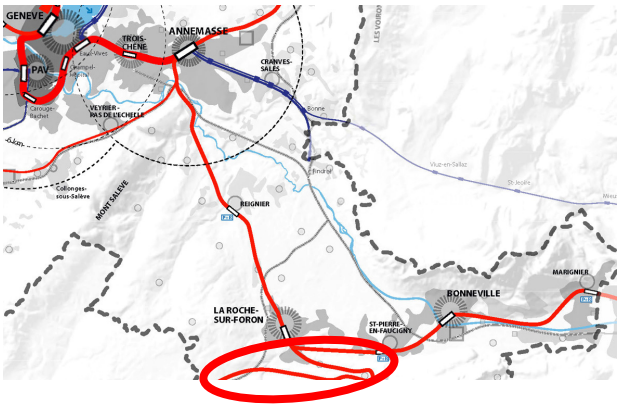


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

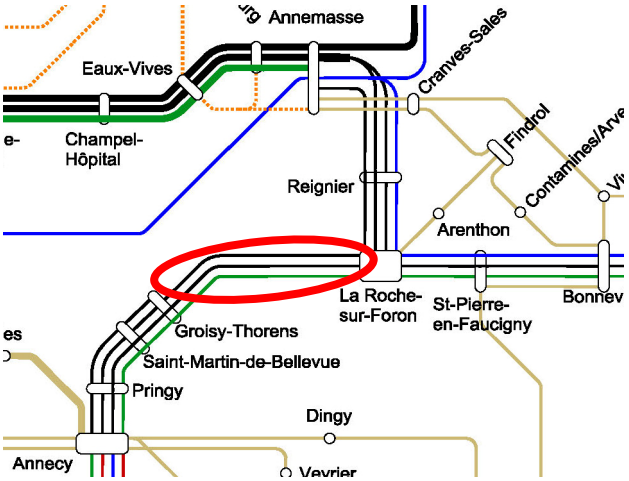


Schéma de desserte avant 2030, bassin FVG - extrait
(source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 6km environ de doublement de voie de part et d'autre de la gare de St Laurent ainsi que l'aménagement de la géométrie de la voie entre Evires et la Roche/Foron

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF / Etat / RRA

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure permet la poursuite de l'amélioration de la desserte ferroviaire dans la vallée de l'Arve, tant en capacité qu'en qualité (temps de parcours, stabilité d'horaire). (CE1)

Elle participe au renforcement de la concentration du développement urbain dans les centralités (CE2) et permet une poursuite des modifications des pratiques de déplacements (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure	15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St Pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	Coût :	52	MCHF
				40	M€

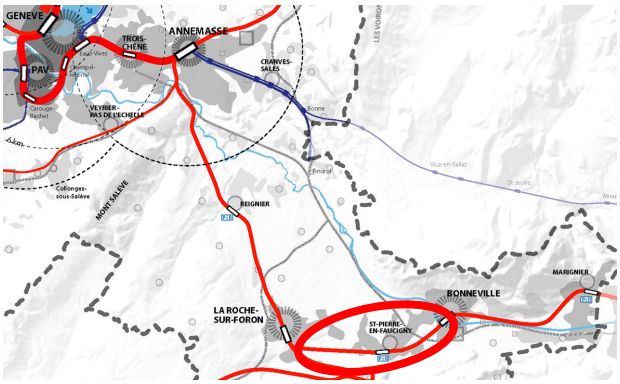


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

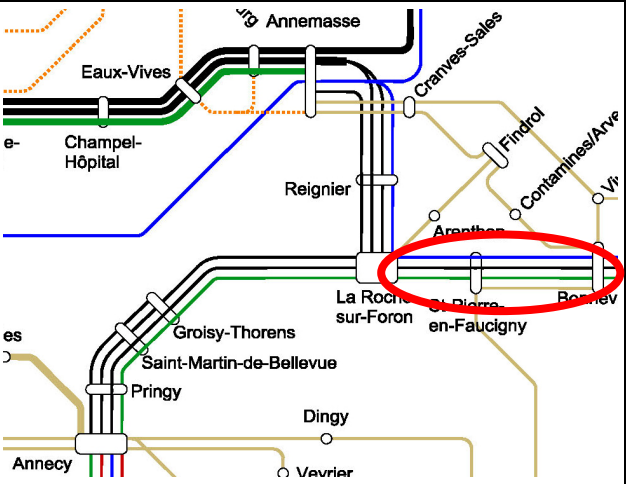


Schéma de desserte avant2030, bassin FVG - extrait
(source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)

Orientation stratégique de la mesure

OS1 : Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 5km environ de doublement de voie entre Saint-Pierre et La Roche sur Foron, l'aménagement de la géométrie de la voie sur les sections La Roche /St Pierre et Bonneville / Magland, ainsi que l'automatisation de la signalisation ferroviaire sur la voie entre Evires et Marignier, par la mise en place d'un système par Bloc Automatique Lumineux (BAL).

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF / RRA / Etat français

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure permet d'améliorer la desserte ferroviaire vers Genève, tant en nombre de desserte grâce aux croisements (doublement des voies), qu'en vitesse grâce aux aménagements de géométrie (courbes et dévers) et à la mise en place du bloc automatique lumineux. Elle permettra de lever la limitation du nombre de train sur les voies et d'augmenter le nombre de trains qu'il est possible de faire circuler avec l'insertion d'un train supplémentaire entre Annemasse, La Roche/Foron, Bonneville et Marignier. (CE1)

Elle participe au renforcement des centres régionaux et locaux et favorise ainsi un développement de l'urbanisation vers l'intérieur (CE2)

Elle participe également à l'amélioration de la compétitivité du train par rapport au transport individuel motorisé. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique	
16	**Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 14.30 **Total des mesures liste A+Ae : 58.69**

Total des mesures B : 104.64 **Total des mesures liste B+Be : 128.39**

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce secteur géographique visent à structurer l'offre TP sur les deux axes principaux Annemasse - Thonon et Genève – Thonon d'une part en augmentant leur capacité, d'autre part en améliorant les rabattements selon les principes définis dans la stratégie sectorielle. Des mesures d'amélioration de l'offre MD et de requalification routières sont prévues dans les agglomérations centrale et régionale ainsi que dans les centres locaux.

Ces mesures mobilité sont liées au renforcement du poids et à la structuration des centralités locales de l'axe. Ces centres doivent accueillir la majeure partie de la croissance urbaine, tout en définissant des limites claires à l'urbanisation.

La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, cours d'eau et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Les mesures identifiées dans le contrat corridors Arve-Lac devront être mises en œuvre.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
16-3	Construction d'un P+R à Bons-en-Chablais	Réalisé	Local	Ae1	1.3
16-4	Construction d'un P+R à Perrignier	Avant 2015	Local	Ae1	0.65
16-9	Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève - Douvaine - Thonon - Évian : réalisation d'aménagements routiers (SA1 : intègre 37-1)	réalisé	Local	Ae1	0.65
16-10	Construction d'une tranchée couverte routière à Vésenaz	en cours	Local	Hors FI	
16-11	Construction d'un P+R à Veigy	en cours	Local	Hors FI	
16-12	Aménagement sur place de la section routière Chasseurs-Machilly	en cours	Local	Hors FI	
16-13	Requalification de la route de Thonon (RC1) sur le tronçon ch. de Mancy - Pallanterie.	2014	Local	Hors FI	5.00
16-14	Construction de pistes cyclables route d'Hermance (RC20) entre la route de Thonon - ch. de Margencel.	2014	Local	Hors FI	2.00
16-15	Requalification de la route de Thonon (RC1) sur le tronçon traversée de Vésenaz.	en cours	Local	Hors FI	60.00
16-16	Renforcement des navettes lacustres entre Thonon et Lausanne et entre Chens et Nyon	Avant 2015	Local	Hors FI	
16-17	Aménagement d'un P+R au port de Chens-sur-Léman (lieu-dit Tougues) en lien avec le développement des navettes lacustres	Avant 2015	Local	Hors FI	0.39
16-18	Aménagement de la liaison MD transfrontalière le long du lac entre Chens et Thonon (partie française : véloroute Sud Léman) : tronçons sur Excenevex et Messery	Avant 2015	Local	Hors FI	2.54
16-19	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	7.80



16-20	Aménagements routiers pour la priorisation et la mise en site propre de la ligne rapide TP interurbaine entre Genève et Thonon le long de la RD 1005	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	6.50
16-1	Développement d'un réseau structurant MD à Perrignier	2015 - 2018	Local	Av1	
16-2	Construction d'un P+R à Machilly (Phase 1)	2015 - 2018	Local	Ae1	2.54
16-21	Fluidification du trafic ferroviaire à Mesinges - Allinges	2015 - 2018	Local	Ae	17.42
16-22	Construction d'un P+R à Perrignier : Phase 2	2015 - 2018	Local	Ae	0.65
16-23	Requalification du centre-ville de Douvaine et du lieu-dit de Bonnatrait (Sciez) en lien avec l'arrivée du TCSP sur la RD1005 (SA1 : intègre 37-3)	2015 - 2018	Local	Ae1	1.95
16-24	Balisage vélo "balcon du lac" / tour du Léman Hermance – Corsier – Vésenaz - Quais	2015 - 2018	Local	Ae	
16-25	Balisage vélo "Seymaz" (Jussy –Chevrier – Belle-Idée – Trois-Chêne)	2015 - 2018	Local	Ae	
16-26	Construction de pistes cyclables route de Thonon (RC1) sur le tronçon Corsier - douane.	2015 - 2018	Local	Ae	1.94
16-27	Aménagement de P+R à Douvaine, Sciez et dans la ZAE espace Léman (Anthy-Margencel) en lien avec le BHNS RD 1005	2015 - 2018	Local	Ae	5.07
16-28	Création d'un P+R à Chens Le Pont au niveau de la douane	2015 - 2018	Local	Ae	1.30
16-29	Aménagement d'une liaison MD le long du lac (route d'Hermance) entre Vésenaz et Chens (partie suisse)	2015 - 2018	Local	Ae	8.13
16-30	Aménagement de la liaison MD transfrontalière le long du lac entre Chens et Thonon (partie française : véloroute Sud Léman) : tronçons sur Nernier, Anthy et Chens sur Léman	2015 - 2018	Local	Ae	9.88
16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	84.50
16-31	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	20.14
16-32	Développement d'un réseau structurant MD à Machilly (SA1 : compris dans 16-1)	2019 - 2022	Local	Av1	
16-5	Construction d'un P+R à Machilly : Phase 2	2019 - 2022	Local	Be	0.65
16-33	Création d'une interface multimodale en gare de Bons-en-Chablais	2019 - 2022	Local	Be	3.25
16-34	Aménagements pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	2019 - 2022	Local	Be	1.95
16-35	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Machilly	2019 - 2022	Local	Be	2.73
16-36	Création d'une interface multimodale à la Pallanterie (dont P+R)	2019 - 2022	Local	Be	4.02
16-37	Création d'une interface multimodale en gare de Perrignier	2019 - 2022	Local	Be	4.55
16-38	Aménagements MD et paysage du quartier Pallanterie en lien avec les centralités voisines (Collonge-Bellerive, Meinier, Corsier).	2019 - 2022	Local	Be	6.60
16-39	Amélioration de la liaison routière entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs	2019 - 2022	Local	Hors FI	117.00
16-40	Amélioration de la liaison routière Machilly-Thonon	2019 - 2022	Local	Hors FI	266.50
16-41	Création d'un espace public de centralité et d'identité du quartier de la Pallanterie	2019 - 2022	Local	Hors FI	9.60
16-42	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (2ème étape)	> 2022	à définir	C	84.68
16-43	Aménagement de la voie verte du Foron entre Annemasse et le Chablais	> 2022	à définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD7-05	Machilly *(densification - 120 logements)*	En cours



UD7-09	Collonge Bellerive Nord - site PPDE *(extension)*	En cours
UD7-01	PSD Thonon-Les-Bains Centre (cf. fiche 37) *(mutation quartier de la gare, densification - logements et emplois)*	2014
UD7-04	PSD Bons-en-Chablais, dont site PPDE Bracots *(densification, extension - xxx logements, 1500 emplois)*	En cours, 2e phase à partir de 2015
UD7-06	Centre local Sciez *(densification, structuration - logements et emplois)*	2015 - 2016
UD7-03	PSD Perrignier, dont site PPDE Planbois *(densification, structuration - logements et emplois)*	2016
UD7-07	Centre local de Douvaine, dont site PPDE Esserts-Niollets *(densification, extension - xxx logements, 1000 emplois)*	2017 - 2018
UD7-08	PSD La Pallanterie *(extension - 3200 logements, 3000 emplois)*	2020

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5/7	Contrat corridors Arve-Lac (cf. fiche 36-2)	2012 - 2017	10.3
MAP7-02	Restauration des connexions biologiques au sein des bois de Jussy (Contrat corridors Arve Lac)	2015 - 2018	2.1
MAP7-01	Aménagements paysagers en limite du quartier Pallanterie, mesures de transition avec la zone agricole et couture avec les quartiers existants	2019 - 2022	2.78

Mesure	16-19	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains	Coût :	7.8 6	MCHF M€

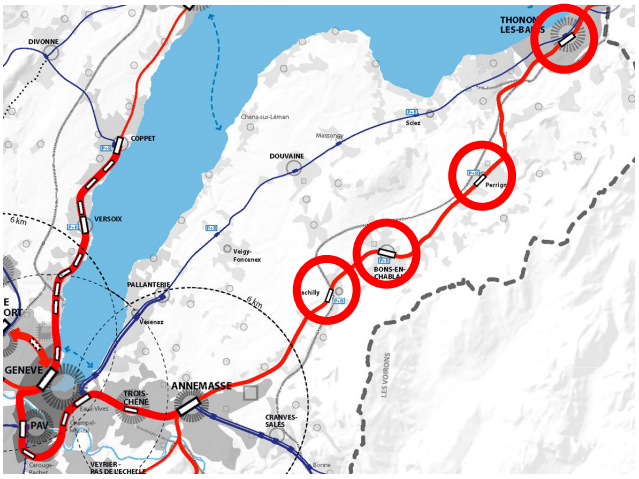
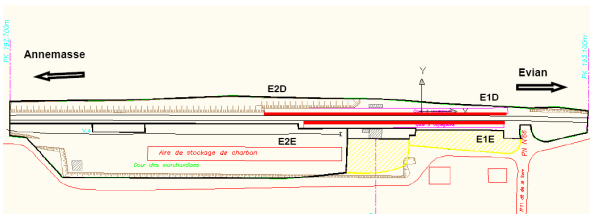
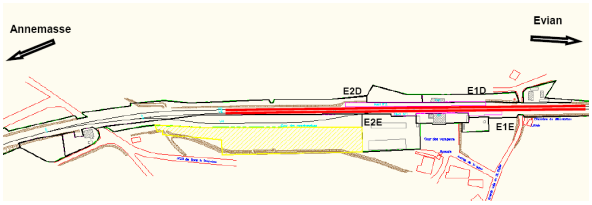


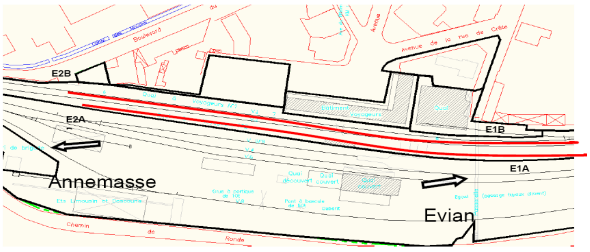
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



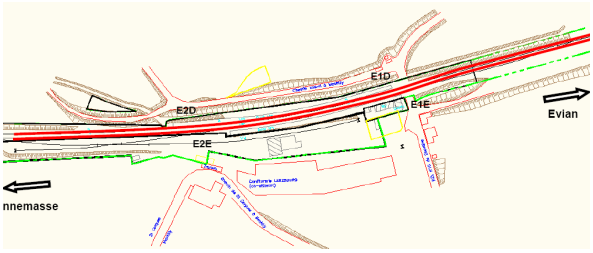
Gare de Perrignier (source: RFF – 2011)



Gare de Bons-en-Chablais (source: RFF – 2011)



Gare de Thonon (source: RFF – 2011)



Gare de Machilly (source: RFF – 2011)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

La mesure consiste à réaliser des travaux d'accessibilité pour les futurs usagers du RER FVG, en lien avec la réglementation relative aux Personnes à Mobilité Réduite et le Schéma Directeur validé par la Région Rhône Alpes les 4 et le 5 juin 2009.

L'enveloppe identifiée pour les gares de Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier et Thonon-les-Bains est une participation aux travaux d'allongement et de rehaussement des quais, de pose de bandes d'éveil ainsi que de modification de l'éclairage des quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à garantir la sécurité et améliorer l'accueil et le confort des futurs usagers du RER FVG (CE1), dans une logique d'optimisation de la part modale des transports en commun (CE4) et de renforcement du rôle des centres régionaux et locaux dans la structuration du territoire (CE2).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	16-20	Aménagements routiers pour la priorisation et la mise en site propre de la ligne rapide TP interurbaine entre Genève et Thonon le long de la RD 1005	Coût :	6.5	MCHF
				5	M€

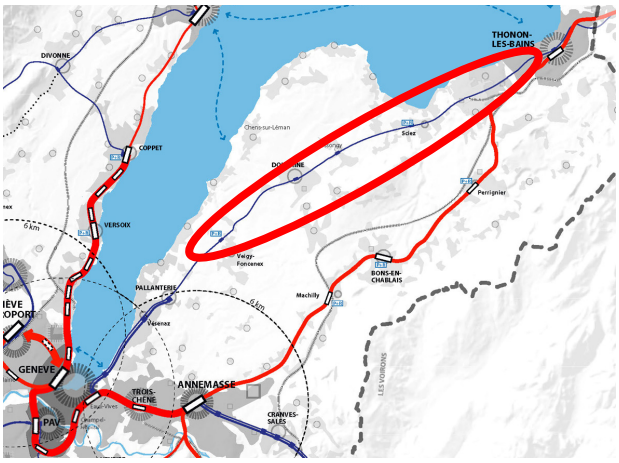
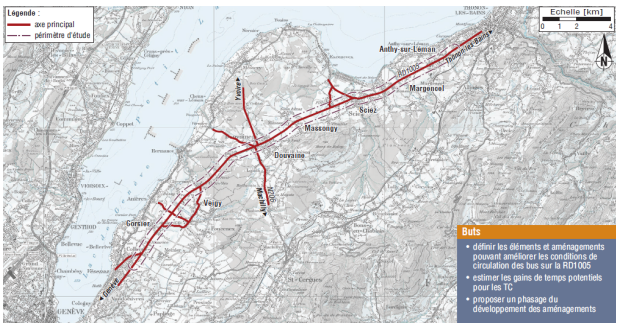


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Périmètre d'étude pour la mise en place du BHNS entre Genève et Thonon
(source : rapport PACA Chablais RD 1005 - Transitec Juillet 2011)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération	TP_route

Description de la mesure :

Actuellement, la RD1005 joue un rôle très important sur le territoire et supporte une grande partie du trafic. Cet axe est fortement emprunté par les pendulaires et de nombreuses perturbations se font ressentir dans les traversées de localités durant les périodes de pointe. Les autobus reliant Thonon à Genève (17 A/R par jour) ne disposent d'aucun aménagement et subissent de nombreux retards.

Les secteurs problématiques sont la traversée de Bonnatrait, l'approche de la mairie de Sciez, la traversée de Massongy en direction de Thonon et la traversée de Douvaine (10 minutes de perte de temps).

Il apparaît que différents types de mesures peuvent être envisagées pour améliorer les temps de parcours pour les autobus : projet de giratoire à Aubonne, mise en place d'une voie bus à Douvaine (gain de temps de 5 à 15 minutes), modification du feu de circulation à Massongy et mise en place d'une voie bus, création de voies bus, mise en place de giratoires et régulation des intersections à Bonnatrait, mise en place d'un giratoire à Sciez avec suppression de certains tourner-à-gauche et création de pistes cyclables le long de la RD1005.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CG74

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La RD1005 doit devenir un axe efficace pour les TC, la mesure prévue permet d'augmenter la vitesse commerciale et créer ainsi une véritable ligne rapide interurbaine entre l'agglomération régionale de Thonon et Genève en desservant les localités non desservies par le RER. (CE1)

La mesure permet, par l'amélioration significative de l'offre, un report modal sur les TP. (CE4)

Échéancier de réalisation :

- Lancement des études à partir du 2ème semestre 2012 avec remise d'un rapport courant 2013
- Début des travaux en 2015

Mesure	16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	Coût :	84.5	MCHF
				65	M€

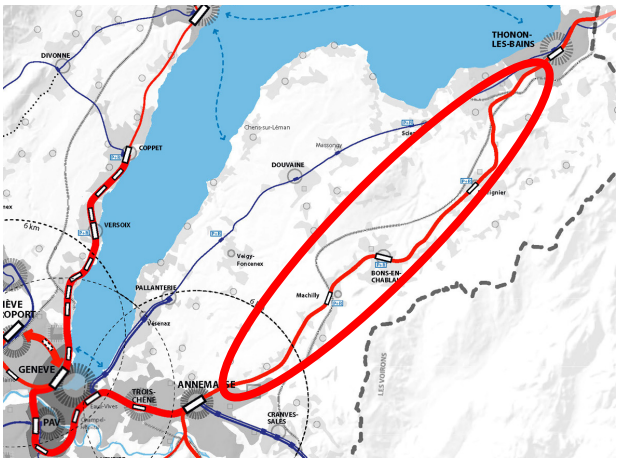


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

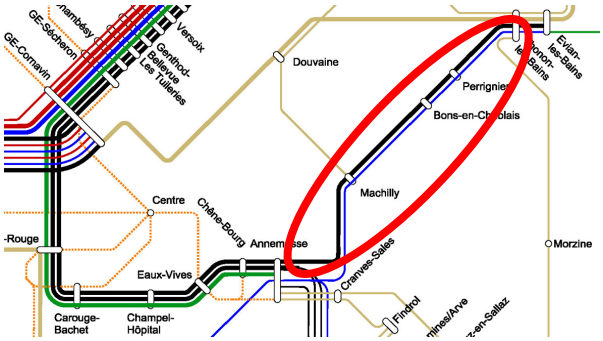


Schéma de desserte avant 2030, bassin FVG - extrait
(source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_rail

Description de la mesure :

Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 6km environ de doublement de voie entre Saint-Cergues-les –Voirons, 3km de part et d'autre de la gare de Bons-en-Chablais et 6km entre Perrignier et Allinges. Cette mesure comprend également l'amélioration de la capacité de la gare de Thonon.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

RFF / Etat / RRA

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure permet d'améliorer la desserte ferroviaire du Chablais vers Genève. Elle permet l'insertion d'un train supplémentaire entre Annemasse, Thonon et Evian. (CE1)

Le déploiement de l'offre ferroviaire renforce le rôle structurant des localités situées sur le réseau ferroviaire et permet ainsi de limiter le développement urbain dans les villages. (CE2)

L'amélioration importante de la compétitivité du rail par rapport au transport individuel motorisé permet une inflexion importante des parts modales pour les déplacements à destination d'Annemasse et Genève. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure	16-31	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	Coût :	20.14	MCH F

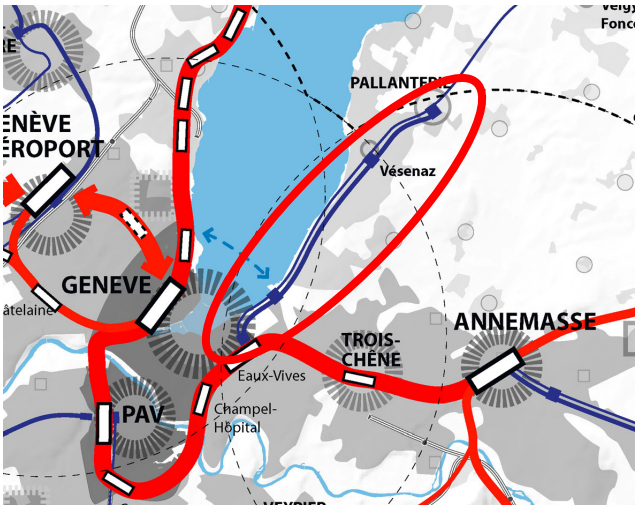
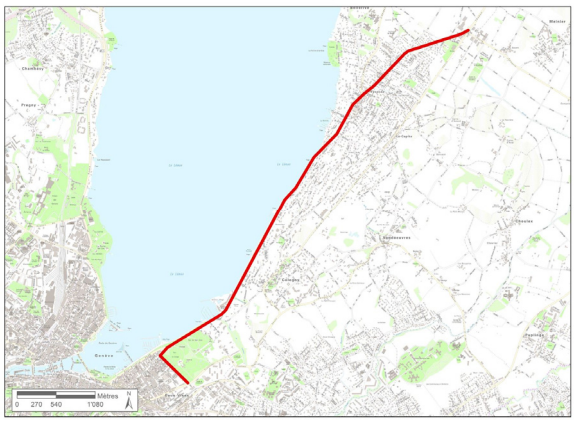


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Le PSD Pallanterie prévoit des développements urbains importants (3200 logements) qui rendent nécessaires une amélioration poussée des axes de transport collectifs sur la rive gauche du lac. Si entre Genève-Plage et le centre de Genève, l'offre et la vitesse commerciale des transports collectifs sont performantes, le tronçon entre Genève-Plage et la Pallanterie n'est pas équipé d'aménagements TC lui permettant une stabilité de sa vitesse commerciale. Pour améliorer cette situation, cette mesure consiste en l'aménagement de 3,2 km de voies réservées. Elle servira à la fois à améliorer l'offre urbaine et suburbaine, tout comme l'offre interurbaine en direction de Veigy, Douvaine et Thonon.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet la création d'une offre rapide entre la gare des Eaux-Vives (interface avec le RER) et le centre local de la Pallanterie. Les aménagements physiques (voies bus, priorités en entrée de localité) permettent une augmentation de la stabilité de l'horaire, une amélioration de la vitesse commerciale et une meilleure lisibilité de l'offre. (CE1)

Le développement de l'offre rapide permet une concentration d'activités et de logements dans les centres de la Pallanterie et de Vésenaz, ce qui diminue la pression de périurbanisation dans les territoires suburbains et périurbains du Chablais. (CE2)

Les aménagements permettent également d'améliorer la sécurité des déplacements dans des lieux particulièrement dangereux. (CE3). En outre, la mesure participe à l'amélioration de la part modale des TP. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

30

Cœur d'agglomération

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 75.72 **Total des mesures liste A+Ae : 163.98**

Total des mesures B : 96.78 **Total des mesures liste B+Be : 199.98**

Description des enjeux principaux

Dans le cœur de l'agglomération, les mesures identifiées permettent d'améliorer l'efficacité du réseau TP, de renforcer la qualité des modes doux et de réorganiser le réseau TIM en lien avec les autres modes.

En matière de TP, les mesures visent à améliorer la vitesse commerciale, renforcer la capacité des lignes et à améliorer la stabilité de l'horaire. En matière de modes doux, il s'agit surtout d'améliorer l'accessibilité et la perméabilité des quartiers. Les espaces publics se voient bénéficier d'un espace "multifonctionnel" supplémentaire permettant d'augmenter la qualité urbaine, notamment en termes d'aménagements extérieurs et en lien avec l'accessibilité TP. Les mesures liées aux TIM visent à réorganiser l'accessibilité TIM dans le but de rendre possible la mise en œuvre des autres mesures.

L'urbanisation du cœur d'agglomération est déjà dense ; il s'agit principalement de conduire des opérations de mutation et de renouvellement urbain, tout en veillant particulièrement au maintien des particularités des quartiers et à la qualité urbaine globale du centre métropolitain de Genève.

Ces réaménagements "liés" entre eux grâce à un maillage d'espaces publics offriront au tissu dense une qualité urbaine à l'image des ambitions d'une ville "verte". Ce maillage des Grands parcs et d'espaces publics connecté aux pénétrantes de verdure du Rhône, de l'Arve ainsi que le lac apportera des qualités biologiques et paysagères au centre métropolitain initiant de fait une "nature en ville".

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
30-2	Réalisation d'aménagements piétonniers d'accès à la ligne de tram TCOB à la jonction	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-3	Construction d'une passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-4	Construction de la voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis (tronçon gare des Eaux-Vives - Hôpital)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-5	Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la Ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-6	Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets : promenade des crêtes de la route de Chancy à Bachet de Pesay	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-7	Construction d'une passerelle piétonne et 2 roues de franchissement du faisceau des voies CFF à Sécheron	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
30-1	Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues des Vernets	Avant 2015	Local	Hors FI	
30-12	Franchissement du Rhône pour piétons et cycles : pont de la Jonction	Avant 2015	Local	Hors FI	
30-13	Réalisation d'aménagements pour mise en place des VLS	Avant 2015	Local	Hors FI	
30-11	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglo et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	8
30-14	axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine	2015 - 2018	Local +	A	18.50



	et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)		CH agglo		
30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	3.60
30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5.72
30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	5.10
30-19	Axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	19
30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	9.80
30-21	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	6
30-9	Création de 100 couverts à vélos au sein de la ville de Genève	2015 - 2018	Local	Ae	0.37
30-16	Réaménagement des interfaces TP du cœur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais)	2015 - 2018	Local	Ae	9
30-22	Dispositif MD de franchissement de niveau entre le parc Chuit et Lancy-Pont-Rouge	2015 - 2018	Local	Ae	9
30-23	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Lancy-Pont-Rouge	2015 - 2018	Local	Ae	50
30-24	Requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - ch. Nant d'Argent	2015 - 2018	Local	Ae	15
30-26	Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers	2015 - 2018	Local	Ae	0.89
30-27	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2015-2018) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	2015 - 2018	Local	Ae	4
30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	4
30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	60
30-30	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	24.20
30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	3.60
30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	4.98
30-33	Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité	2019 - 2022	Local	Be	92.40
30-37	Débarcadère Pont de la Machine	2019 - 2022	Local	Be	
30-38	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Edmond Vaucher y compris place du Bouchet	2019 - 2022	Local	Be	8.80
30-39	Réalisation de la passerelle MD au-dessus de l'avenue de l'Ain	2019 - 2022	Local	Be	2
30-40	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2019-2022) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	2019 - 2022	Local	Be	
30-41	Requalification PAV rue Boissonas : croix verte nord-sud aménagements MD et paysagers	> 2022	A définir	C	
30-42	Construction d'une interconnexion tram entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	> 2022	A définir	C	
30-43	Aménagement TC secteur Etang-sud (y.c espace rue)	> 2022	A définir	C	



30-44	Traversée du lac et mesures d'accompagnement	> 2022	CH autres fonds	C

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 10, 35) *(mutation - 11000 logements - 11000 emplois)*	2015
UD2-07	PSD Châtelaine (cf. fiches 13, 33) *(densification - 2700 logements - 1100 emplois)*	2016
UD4-02	Pointe de la Jonction (cf. fiche 34) *(mutation - 250 logements - 2000 emplois)*	>2022
UD2-01	PSD Montbrillant (cf. fiche 11) *(mutation, densification - 500 logements - 1000 emplois)*	>2022

Mesures paysage et environnement

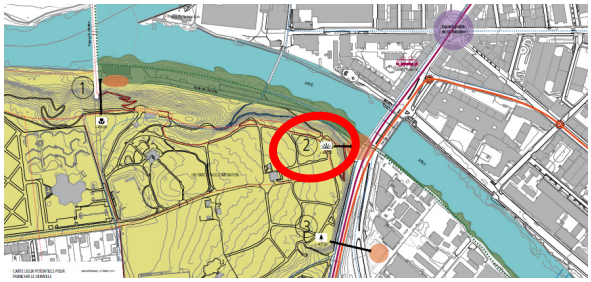
No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP4-08	Aménagement des espaces publics le long des rives (Rhône) (cf. fiche 34)	2015 - 2018	8.29
MAP4-09	Aménagement des espaces publics le long des rives (Arve) (cf. fiche 34)	2015 - 2018	6.85
MAP4-10	Réaménagement du parc de la Pointe de la Jonction (cf. fiche 34)	2015 - 2018	1.66

Mesure 30-11	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglo et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	Coût :	8 MCHF

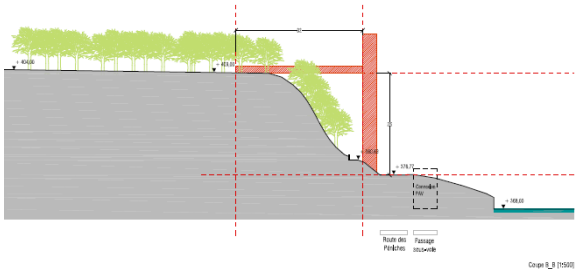


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)





Localisation du franchissement de niveau au Bois de la Bâtie
(source : MIDarchitecture – 15 février 2012)



Projet de franchissement de niveau au Bois de la Bâtie
(source : MIDarchitecture – 15 février 2012)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Avec sa topographie en cuvette, le territoire de Genève-centre est entouré de plusieurs plateaux, présentant des dénivellations parfois importantes. Le franchissement de ces niveaux à la montée peut être un frein à l'usage du vélo. Les comptages ont montré que, si le nombre de cyclistes est en constante augmentation dans le centre, ce n'est pas le cas dans la périphérie proche où justement, la topographie se trouve plus accentuée.

La voie verte prévue sur les communes de Lancy, Onex, Confignon et Bernex vient rejoindre la voie verte d'agglomération proche du centre-ville (Bois de la Bâtie). Pour les connecter entre-elles et permettre également la connexion avec le PAV, il est nécessaire de rattraper une différence de niveau d'environ 25m. Ce lieu qui constitue un des nœuds principaux de la Voie Verte d'agglomération devra accueillir un ascenseur et une passerelle reliant le quai des Péniches et le Bois de la Bâtie au niveau du pont ferroviaire franchissant le Rhône.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Ville de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

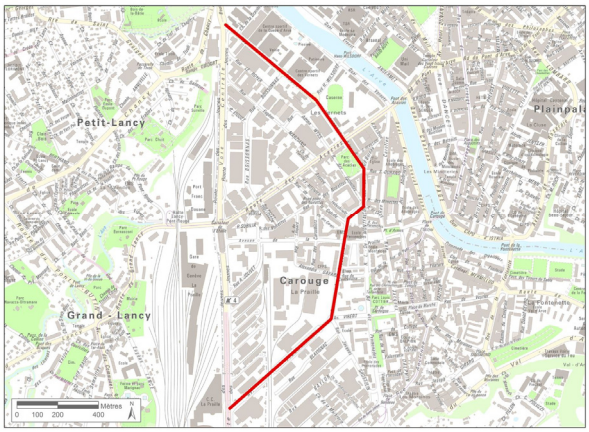
Argumentaire :

La mesure permet d'ouvrir de nouveaux itinéraires cyclables ou de rendre plus attractifs des itinéraires existants (CE1), et plus globalement d'améliorer la qualité de vie en ville grâce à un nombre de déplacement accru par des modes doux (CE2). Il est attendu de cette mesure un report modal vers le vélo, sur les déplacements périphérie – centre-ville (CE4)

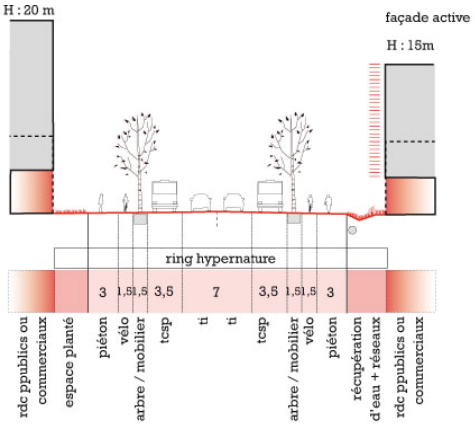
Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	Coût : 18.5 MCHF



Plan de situation
(source : Etat de Genève)



Coupe d'intention du boulevard urbain - av. F. Dussaud
(source : Etat de Genève - DCTI - PAV)

Orientation stratégique de la mesure

OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Outre une organisation centrée sur la gare de Lancy-Pont-Rouge, le secteur du PAV est suffisamment important pour nécessiter une desserte de son "épaisseur". La mesure consiste à requalifier la continuité François-Dussaud, Ronzades, grand-Bureau J. Grosselin et Vibert pour que cet axe constituent un véritable boulevard urbain (ring), ponctué d'espaces publics améliorant ainsi la progression des bus, la mobilité douce et la qualité spatiale.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

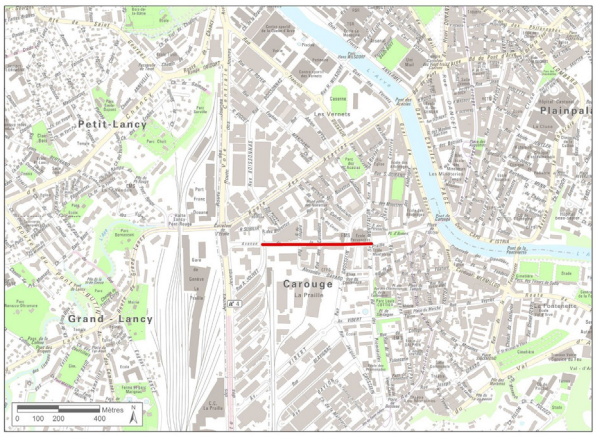
Il s'agit d'une requalification de l'espace public dans le but de favoriser la progression des transports publics et les liaisons en modes doux (CE1).

Cette requalification participe à la requalification d'ensemble du secteur PAV, amené à devenir l'extension du centre-ville de Genève (CE2). L'objectif est également un net gain en termes de sécurité pour tous les usagers (CE3) ainsi qu'une inflexion des parts modales (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	Coût : 3.6 MCHF



Plan de situation
(source : Etat de Genève)



Image directrice des espaces publics pour le PAV
(source : Etat de Genève - DCTI - PAV)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Dans les concepts emblématiques du développement des espaces publics du PAV, le projet de croix verte reliant à la fois l'est et l'ouest du secteur, mais aussi le nord et le sud (mesure 30-41), occupe une place centrale, notamment pour garantir la qualité de l'accessibilité vers la gare de Lancy-Pont-Rouge, mais surtout pour en faire la colonne vertébrale des mobilités douces dans le PAV. Cette mesure consiste ainsi en la première phase de la requalification de l'avenue de la Praille en un véritable espace public urbain. Cet aménagement doit favoriser la progression des futures lignes de transports publics prévues sur cet axe et les déplacements en modes doux. Un travail fin d'aménagement sur les pieds d'immeuble sera réalisé.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure concerne la requalification et l'aménagement d'un espace public majeur (Croix PAV Est-Ouest) pour le secteur PAV. Elle permet ainsi une amélioration des cheminements MD et une réorganisation du réseau TP, notamment en connexion avec la gare de Lancy-Pont-Rouge (CE1). Elle permet de préfigurer les développements futurs de l'urbanisation du secteur (CE2) et de mettre en lien des espaces publics existants ou à l'étude.

La mesure a un effet majeur sur la sécurité des déplacements (CE3) et les parts modales (CE4) au sein d'un secteur essentiel pour la dynamique de l'agglomération.

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	Coût : 5.72 MCHF



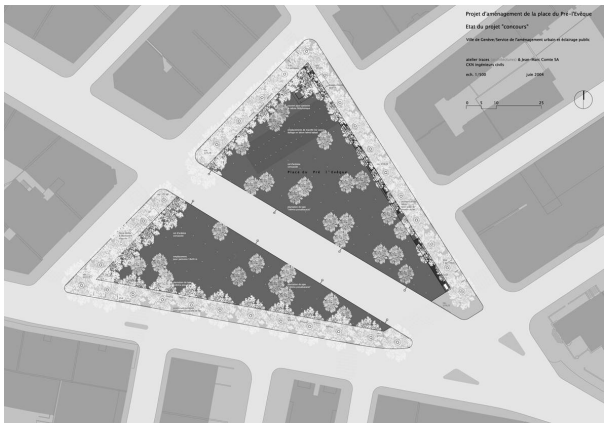
Les liens paysagers au sein de l'agglomération centrale
(source : schéma d'agglomération 2)


Genève
Pont du Mont-Blanc
Pont de la Coulouvrenière
Pont du Général-Guisan
Pont de l'Ile
Pont de la Machine
Pont de la Fusterie
Pont de la Poya
Pont de Saint-Georges
Pont de Sous-Terre
Pont de Carouge
Pont de Cornavin
Pont de la Jonction
Pont de la Coulouvrenière
Pont du Mont-Blanc

Mesure 30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	Coût : 5.1 MCHF



Les liens paysagers au sein de l'agglomération centrale
(source : schéma d'agglomération 2)



Projet d'aménagement de la place du Pré-l'évêque
(source : ville de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	Sécurité

Description de la mesure :

La place du Pré l'Evêque, d'une surface totale de plus de 9'000m2, est située de part et d'autre d'un des principaux axes pénétrants de la Ville de Genève, l'avenue Pictet de Rochemont. Elle relie les quartiers des Eaux-Vives et de la Terrassière totalement dépourvus d'espace public d'envergure. Actuellement entrecoupée de rues et partiellement occupée par un parking, elle conserve pour autant le contour et l'arborisation d'une belle place bordée de quelques bâtiments de grande valeur architecturale.

Le projet prévoit la disparition du stationnement, la replantation d'un double alignement d'arbres en périphérie et l'implantation d'un marché.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Ville de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Les places des Eaux-Vives et du Pré l'Evêque sont très proches et reliées par l'avenue de Frontenex qui sera requalifiée dans le cadre de l'implantation de la ligne de trolleybus. Elles forment à terme un ensemble cohérent d'espaces publics fonctionnellement liés aux grands axes de transports publics, à l'articulation de quartiers centraux.

Cette mesure permet une amélioration majeures des flux TP et MD (CE1) et constitue une remise en valeur des lieux centraux permettant une amélioration de la qualité de vie du cœur d'agglomération (CE2). Elle permet également une nette amélioration de la sécurité, notamment subjective (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-19	Axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	Coût : 15.53 MCHF

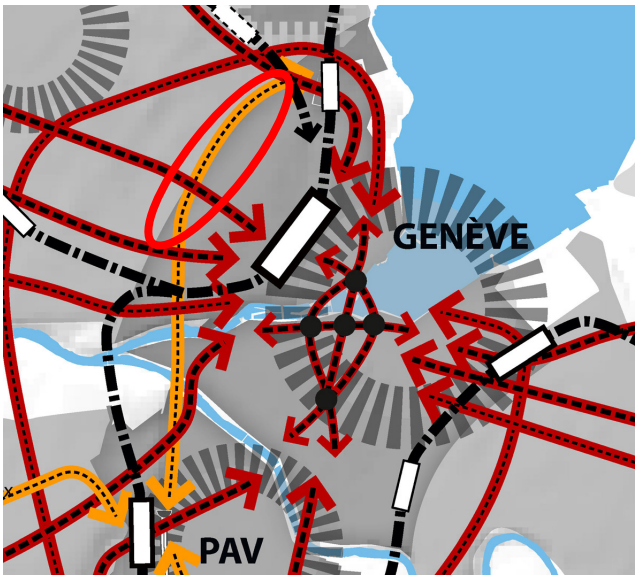
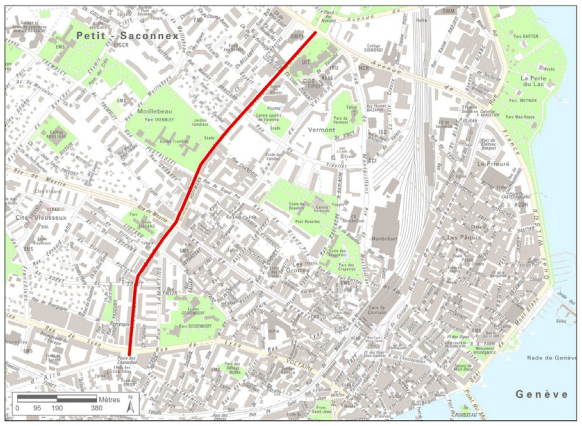


Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	Sécurité

Description de la mesure :

Au nord, située au cœur du quartier des Organisations internationales, la place des Nations a été réaménagée en 2007. A l'autre extrémité, au sud, la place des Charmilles marque l'entrée de ville, dans un quartier populaire avec peu d'espaces publics. Cette place a été progressivement transformée en un vaste carrefour, où le piéton se sent perdu. Entre ces deux places, les rues ont été aménagées au coup par coup, principalement pour le trafic automobile. Pour autant, elles recèlent un beau potentiel d'aménagement et d'usage piéton grâce à une arborisation dense sur certains tronçons.

La mesure vise à requalifier la place des Charmilles de sorte à lui redonner une vocation d'espace public central et de réaménager les rues qui la relient à la place des Nations par un rééquilibrage de l'espace de la chaussée en faveur des mobilités douces et des transports publics. La requalification de cet axe est inscrite au plan directeur communal adopté, l'avant-projet sera prêt en 2012.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Ville de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet de créer une continuité mobilités douces structurante et d'envergure entre des quartiers de la première couronne urbaine situés sur une ligne de crête. Elle permet également la mise en place des aménagements nécessaires à la création de l'axe fort de première ceinture (CE1).

La mesure permet une amélioration de la sécurité des déplacements et participe clairement à l'évolution des parts modales en faveur des TP et de la MD. (CE 3 et 4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	Coût : 9.80 MCHF

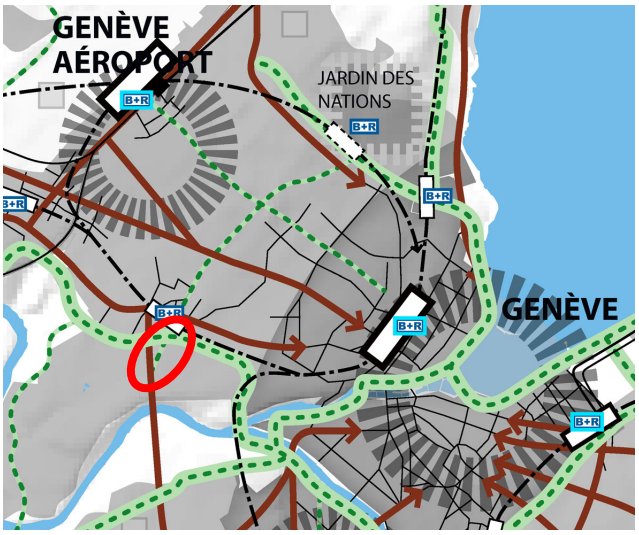


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait

(source : schéma d'agglomération 2)

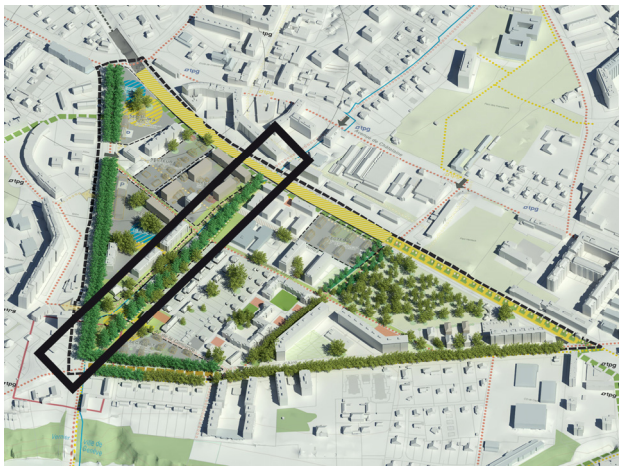


Image du PDQ Concorde

(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Cet axe constitue une ligne de crête qui marque historiquement la limite entre le centre-ville et la périphérie. Il permet la concrétisation du réseau des parcs liant le Lac au Rhône et la constitution d'un axe de mobilité douce et le renforcement de l'identité des quartiers par la valorisation des équipements publics (Cycle, maison de quartier, écoles, Collège, EMS). Il s'agit de requalifier l'espace rue par la perméabilisation d'une partie de l'avenue Henri-Golay et de réaliser des aménagements pour la mise en réseau des espaces publics.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration de la qualité et de la continuité des cheminements de mobilités douces dans un quartier particulièrement dense. (CE1)

Elle participe à l'acceptation de la densification de ce secteur urbain et ainsi à la faisabilité du développement urbain vers l'intérieur (CE2).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-21	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	Coût : 6 MCHF

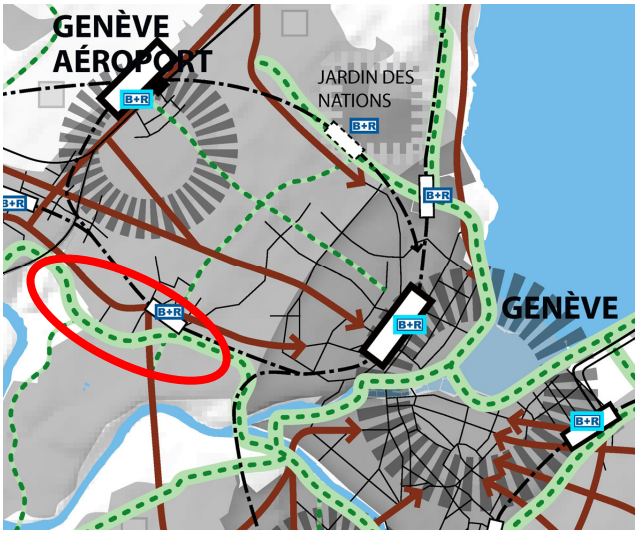
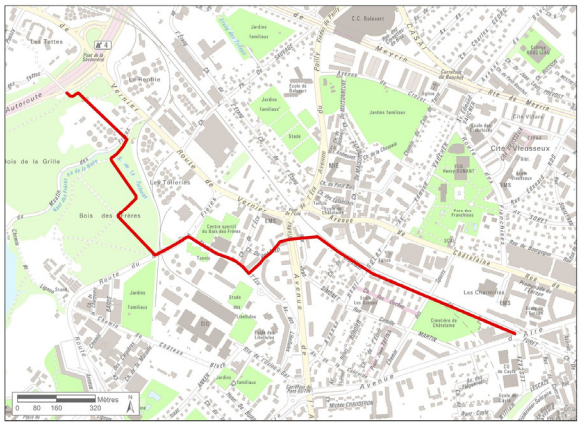


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Il s'agit de poursuivre le tracé de la voie verte d'agglomération depuis le cœur d'agglomération (St-Jean) jusqu'au centre de Vernier. La mesure complète les autres mesures de la voie verte afin de compléter la voie verte d'échelle d'agglomération reliant Saint-Genis à Annemasse.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

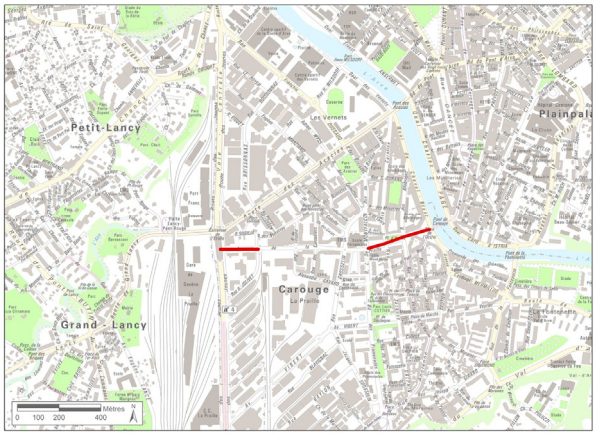
Argumentaire :

La voie verte d'agglomération entre Saint-Genis et Annemasse par le cœur d'agglomération est un axe structurant de mobilité douce et possède une haute qualité paysagère. Elle offre un cheminement doux sécurisé et attractif, contribuant ainsi au report modal et la qualité urbaine (CE1, CE3 et CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	Coût : 4 MCHF



Plan de situation

(source : Etat de Genève)

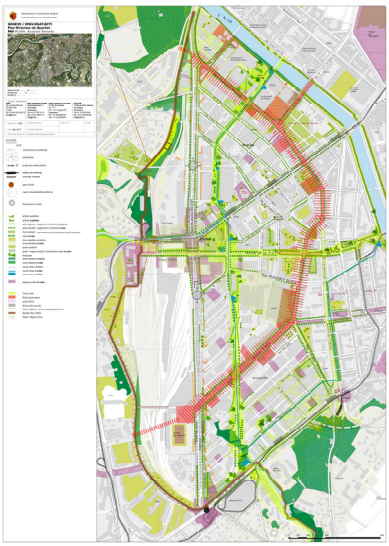


Image directrice des espaces publics pour le PAV

(source : Etat de Genève - DCTI - PAV)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Cette mesure de réaménagement et requalification de l'avenue de la Praille ainsi que de trois places majeures complète la mesure 30-15 et permet de finaliser cet espace public majeur de mobilité douce en lien avec les différents projets comme la gare Lancy - Pont-Rouge et la Voie verte d'agglomération sur le Quai du Cheval Blanc. Les trois places sont à réaménager en offrant un véritable lieu de vie en relation avec les nouveaux aménagements alentours.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure concerne la requalification et l'aménagement d'un espace public majeur (Croix PAV Est-Ouest) pour le secteur PAV. Elle permet ainsi une amélioration des cheminements MD et une réorganisation du réseau TP, notamment en connexion avec la gare de Lancy-Pont-Rouge (CE1). Elle permet de préfigurer les développements futurs de l'urbanisation du secteur (CE2) et de mettre en lien des espaces publics existants ou à l'étude.

La mesure a un effet majeur sur la sécurité des déplacements (CE3) et les parts modales (CE4) au sein d'un secteur essentiel pour la dynamique de l'agglomération.

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	Coût :	60 MCHF

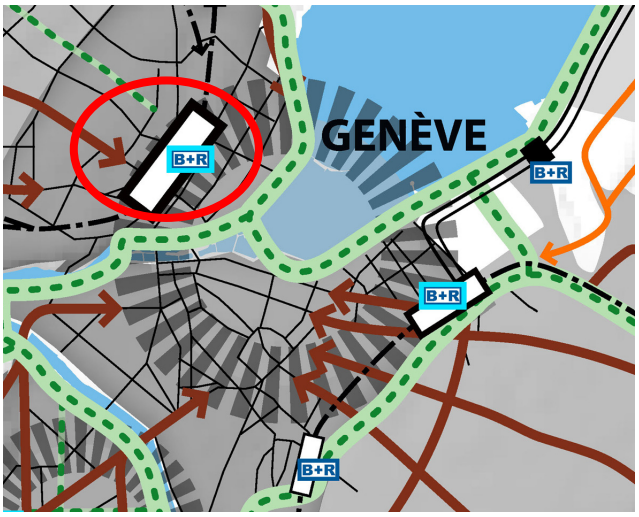
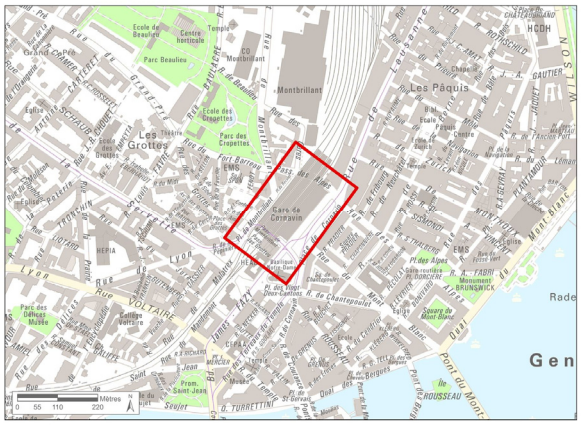


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

Plateforme

Description de la mesure :

La gare de Cornavin, en plein centre-ville de Genève, est la gare principale de l'agglomération. Les espaces publics situés aux abords de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP, pour faciliter l'accessibilité MD et confirmer ce lieu comme centralité majeure de très haute qualité. Il s'agit d'intervenir sur les deux faces de la gare, ce qui augmente la complexité des actions à mener.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La qualité urbaine de cet espace public majeur est essentielle pour l'attractivité du territoire.

L'amélioration de l'accessibilité TP/MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier (CE1). Les aménagements permettent également de renforcer la sécurité aux abords de la gare (CE3). La mesure participe pleinement à l'amélioration des parts modales en faveur de la MD et des TP. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 30-30	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	Coût : 24.2 MCHF

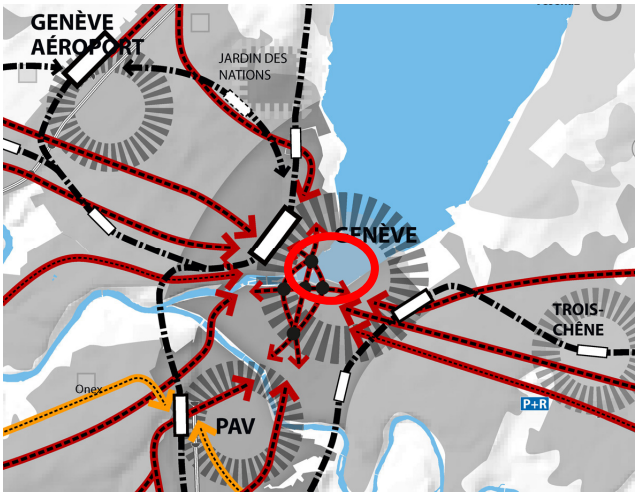


Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	TP_route

Description de la mesure :

Pour répondre à la demande future de déplacements TP au centre-ville, mais aussi pour ne pas saturer les points actuels de franchissement du Rhône au centre-ville (essentiellement les ponts de l'Ile et de la Coulouvrenière) au risque de paralyser l'ensemble du réseau TP, il est nécessaire de prévoir une amélioration de la voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc pour y constituer de façon progressive un axe fort TP. Cet axe de 2,2km devra relier le rond-point de Rive à la Place des 22-Cantons et pourra être emprunté par des nombreuses lignes, comme par exemple une ligne de ceinture bouclant complètement le centre-ville. Elle pourra surtout servir à un prolongement de l'axe fort TC Eaux-Vives-MICA vers Vernier, un des axes manquant actuellement de capacité TC.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève / Ville de Genève

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet de compléter le système des axes forts TP urbains. Elle garantit la stabilité de l'horaire au centre-ville, permet d'accroitre les capacités de transport et augmente la lisibilité de l'offre. (CE1)

Elle participe à l'amélioration de l'attractivité du cœur de l'agglomération en tant que principal centre de l'agglomération (CE2). Elle permet une amélioration de la sécurité des déplacements par la requalification de l'espace public et participe à l'amélioration des parts modales TP (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	Coût :	3.6 MCHF

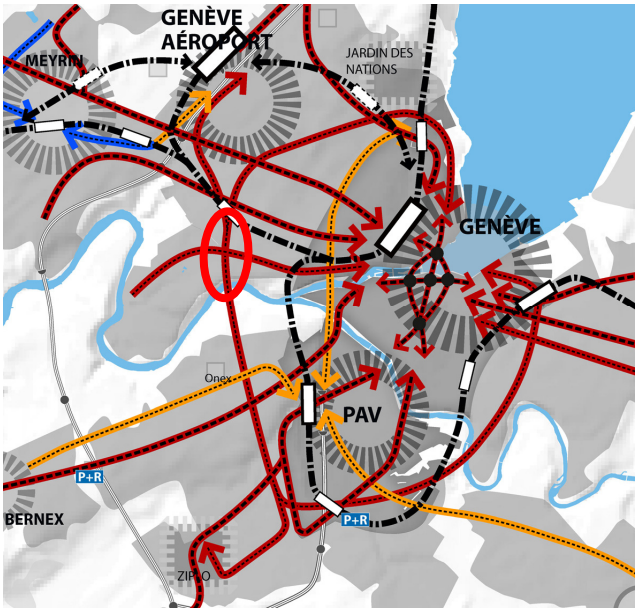
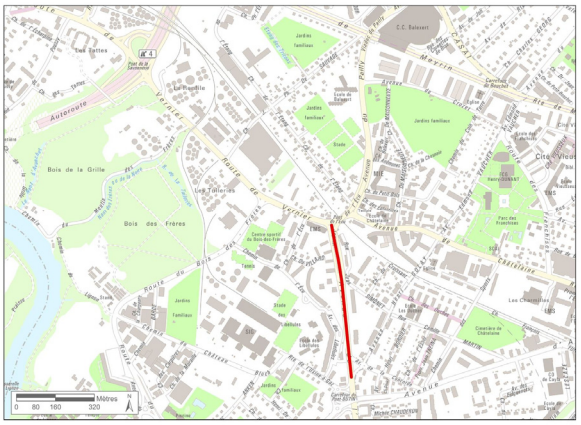


Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

La requalification de l'avenue de l'Ain comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers.

Elle constitue un des tronçons d'un futur axe fort tangentiel reliant le PAV à l'aéroport ou la Place des Nations dans un secteur au caractère aujourd'hui urbanisé mais peu qualitatif, amené à se densifier.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève / Commune

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

L'axe tangentiel moyenne ceinture constitue la deuxième ceinture forte du cœur d'agglomération ; sécante à l'ensemble des axes forts structurants vers le cœur d'agglomération, elle offre de nouvelles possibilités de connexions entre les axes radiaux sans passer par le cœur (CE1).

Sur ce secteur, cette ceinture est le support d'une urbanisation dense à dominante d'habitation, consolidée notamment dans le cadre du PSD Châtelaine (CE2).

Les aménagements réalisés visent à améliorer la qualité urbaine de l'axe et à améliorer l'attractivité et l'efficacité TP et MD (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	Coût :	4.98 MCHF

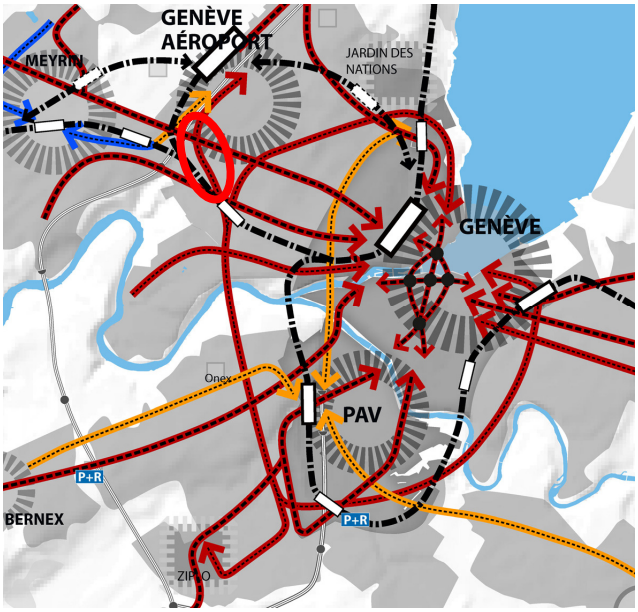
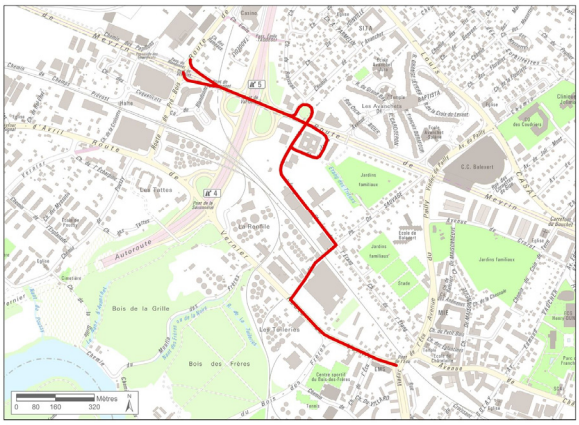


Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

L'aménagement de cet axe comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers.

Il constitue le complément de la mesure 30-31 pour la création d'un axe fort tangentiel dans un secteur au caractère aujourd'hui urbanisé mais peu qualitatif et en pleine mutation.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

L'axe tangentiel moyenne ceinture constitue la deuxième ceinture forte du cœur d'agglomération ; sécante à l'ensemble des axes forts structurants vers le cœur d'agglomération, elle offre de nouvelles possibilités de connexions entre les axes radiaux sans passer par le cœur (CE1).

Sur ce secteur, cette ceinture est le support d'une urbanisation dense, consolidée notamment dans le cadre des PSD Châtelaine et Tête GVA Casaï-aéroport (CE2).

Les aménagements réalisés visent à améliorer la qualité urbaine de l'axe et à améliorer l'attractivité et l'efficacité TP et MD (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022



Regroupement géographique

31

Agglomération régionale Nyon – Gland

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 46.50

Total des mesures liste A+Ae : 56.50

Total des mesures B : 36.00

Total des mesures liste B+Be : 111.00

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération régionale Nyon-Gland et de conforter le rôle du centre régional coordonnant les deux intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich, en améliorant la perméabilité MD et en structurant les nouveaux quartiers autours d'infrastructures intégrées TIM/TP/MD, dont principalement la route de distribution urbaine de Nyon et la "Médiane".

Des mesures MD et de requalifications d'espaces publics visent à améliorer l'accessibilité aux réseaux supérieurs TP, principalement la ligne ferroviaire principale Genève-Lausanne.

Il s'agit également de consolider l'identité paysagère du pôle régional, d'une part en travaillant sur la structure paysagère, les limites, les éléments majeurs, les corridors (mise en œuvre du contrat corridors Promenthouse), etc. et d'autre part en améliorant la qualité environnementale du paysage urbain.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	2015 - 2018	Local+ CH agglo	A	15
31-5	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voies Est au bout des quais	2015 - 2018	Local+ CH agglo	A	11
31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	2015 - 2018	Local+ CH agglo	A	5
31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	2015 - 2018	Local+ CH agglo	A	11.5
31-11	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	2015 - 2018	Local+ CH agglo	A	4
31-1	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU) - première étape (requalification sur Eysins, nouveau tronçon Gravette - Nyon-St Cergue, espaces publics)	2015 - 2018	Local	Ae1	29
31-2	Construction de la collectrice ouest de Gland (desserte de quartier, accès pour les TP et la MD)	2015 - 2018	Local	Ae1	14
31-8	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Morâche - Prélaz	2015 - 2018	Local	Ae	10
31-6	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Ouest au bout des quais	2019 - 2022	Local+ CH agglo	B	6



31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules / Oulteret / Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	2019 - 2022	Local+ CH agglo	B	22
31-12	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	3
31-13	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	2019 - 2022	Local+ CH agglo	B	5
31-14	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU) - deuxième étape (franchissements de l'axe ferré Nyon-St Cergue et du cours d'eau de l'Asse + nouveau tronçon à Prangins)	2019 - 2022	Local	Be	60
31-15	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Prélaz - Marchandises	2019 - 2022	Local	Be	15
31-16	Création réseau MD centre régional de Nyon : passage sous-voies Crève-Cœur-chemin des Ruettes	> 2022	A définir	C	
31-17	Requalification et réorganisation du réseau routier à Gland (Av. du Mont-Blanc)	> 2022	A définir	C	

Mesures urbanisation

No		*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD1-02	Centre local de Gland *(densification)*	En cours
UD1-03	PSD Nyon - Eysins - Prangins, (en 2 étapes) dont site PPDE Bonne Terre *(densification, extension, espaces publics*	2015 - 2018 puis 2019 - 2022
UD1-06	PSD GLAND-VICH (collectrice Gland-ouest) *(Extension)*	2017

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP1-01	Traitement des embouchures Asse et Boiron, chemin de rive (Nyon)		
MAP1	Contrat corridors Promenthouse (cf. fiche 12)	2013 - 2018	
MAP1-02	Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine Gland-ouest (site stratégique Gland-ouest)		
MAP1-03	Voie verte et réseau écologique en milieu urbain, le chemin du Cossy à Nyon		
MAP1-04	Voie verte Boiron-Asse-Promenthouse (Nyon-Gland)		

Mesure 31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	Coût : 15 MCHF

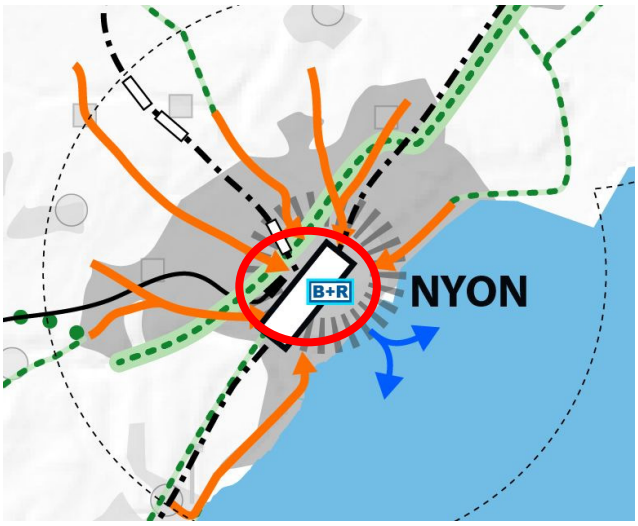


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant	MD

Description de la mesure :

Réalisation d'un passage sous-voies piétons-cycles au cœur de la plateforme de la gare permettant d'améliorer l'accessibilité à la plateforme de la gare de Nyon pour tous les usagers. Amélioration des itinéraires structurants d'accès à la gare (réalisation d'une passerelle pour les mobilités douces le long des voies CFF entre la gare et Prangins, réalisation d'un cheminement réservé aux mobilités douces entre Crans-près-Céligny et la gare en passant par le centre sportif de Colovray). Réalisation d'une station vélo à la gare.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Nyon** / Prangins / Crans-près-Céligny / CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La gare de Nyon est l'interface la plus fréquentée du District au niveau des transports publics. Afin d'améliorer son fonctionnement et d'optimiser le report modal, il s'agit d'améliorer les parcours cyclables en liaison avec les communes voisines, Crans-près-Céligny et Prangins en particulier car la distance reste acceptable pour les pendulaires. Ces itinéraires structurants pourront aussi servir à valoriser l'utilisation des mobilités douces pour les loisirs. (CE1)

Dans le cadre de l'agglomération nyonnaise, un catalogue de mesures combinées TP, TIM, MD a été élaboré pour permettre la réorganisation coordonnées des accessibilités et la valorisation de l'espace public (un PSD avec plusieurs sites stratégiques de développement (gare, RDU-limite urbaine nord) est en cours sur le périmètre). (CE2)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 31-5	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voies Est au bout des quais	Coût : 11 MCHF

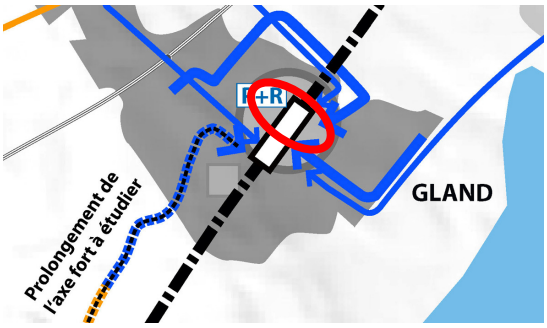
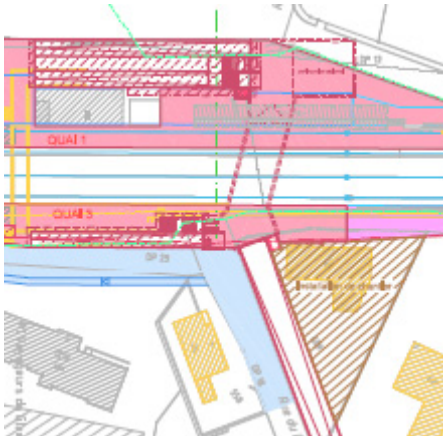


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan d'ensemble secteur est de la gare de Gland avec passage sous-voies
(source : Commune de Gland)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant	MD

Description de la mesure :

Réalisation d'un passage sous-voies piétons-cycles permettant d'améliorer l'accessibilité à la plateforme de la gare de Gland pour tous les usagers. Ce passage sera complété à plus long terme par un ouvrage identique côté ouest.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon / **commune de Gland** / CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'organisation territoriale du District de Nyon est assujettie à la réorganisation des lignes de bus en rabattement vers les quatre gares principales dont Gland, en cadencement avec l'offre RE mise en place en décembre 2012. L'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est donc indispensable pour parfaire le dispositif. (CE1)

Par ailleurs, ce passage permet de relier les parties de ville, séparées par les voies, au moyen un itinéraire sécurisé et agréable pour les mobilités douces. (CE1 et 2)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	Coût : 5 MCHF

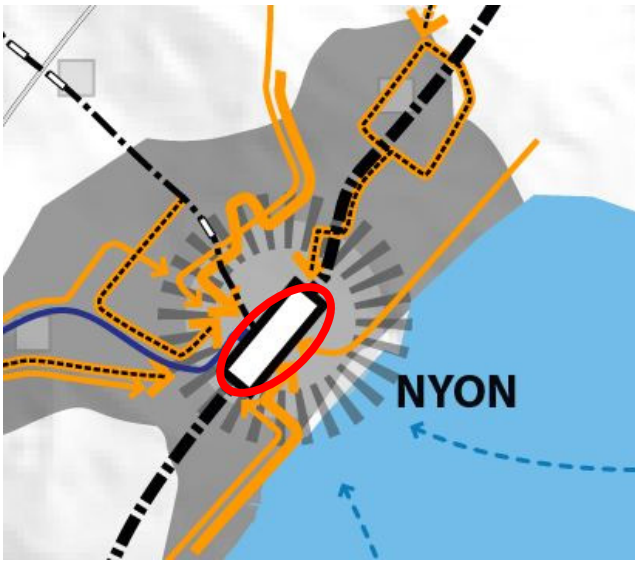


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



PACA Genève-Rolle
(source : PAVFG)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux	Plateforme

Description de la mesure :

Le fonctionnement de la place sud de la gare est revu pour permettre d'installer une interface bus plus performante avec un regroupement des arrêts pour une meilleure lisibilité par l'usager, d'aménager l'espace public de manière plus conviviale en faveur des mobilités douces. Ces travaux sont une première étape en attendant la réorganisation de l'entier du secteur qui diminuera le trafic de transit.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Nyon** / CFF

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Nyon permettra d'améliorer le fonctionnement de la plateforme d'échange modal et de plaque tournante du réseau de mobilité que constitue la gare. (CE1)

Dans le cadre de l'agglomération nyonnaise, un catalogue de mesures combinées TP, TIM, MD a été élaboré pour permettre la réorganisation coordonnées des accessibilités et la valorisation de l'espace public (un PSD avec plusieurs sites stratégiques de développement (gare, RDU-limite urbaine nord) est en cours sur le périmètre). (CE2)

La mesure permet d'augmenter les parts modales en faveur des TP et MD, de rendre le centre-ville plus attrayant et plus sûr. (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	Coût : 11.5 MCHF

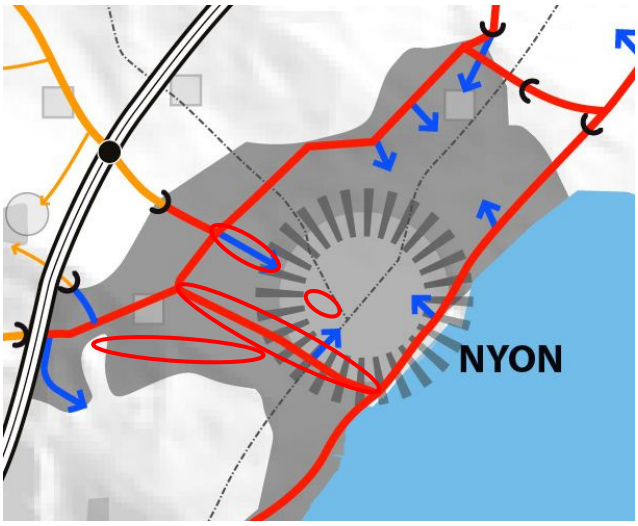


Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait

(source : schéma d'agglomération 2)



PACA Genève-Rolle

(source : PAFVG)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux	TP_route

Description de la mesure :

La requalification du réseau routier des pénétrantes urbaines nyonnaises s'inscrit dans le cadre de l'amélioration du fonctionnement des transports publics régionaux et urbains (fiabilisation des horaires des bus pour garantir les correspondances avec les trains CFF), et de la création d'une meilleure convivialité des usages de la voirie, en particulier les mobilités douces, par des aménagements paysagers. Ces réaménagements sont réalisés par étapes.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Régionyon / **commune de Nyon**

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet la mise en place de la hiérarchie du réseau routier développée par la stratégie sectorielle. Elle vise notamment à requalifier les espaces publics (les portes de la ville) prioriser les transports publics et mieux gérer le trafic individuel motorisé (CE1).

La mesure participe à la vision du renforcement des centres régionaux et locaux et ainsi à la concentration du développement dans les centralités. (CE2)

La mesure permet également une sécurisation des déplacements (principalement en mobilité douce). (CE3)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 31-11	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	Coût : 4 MCHF

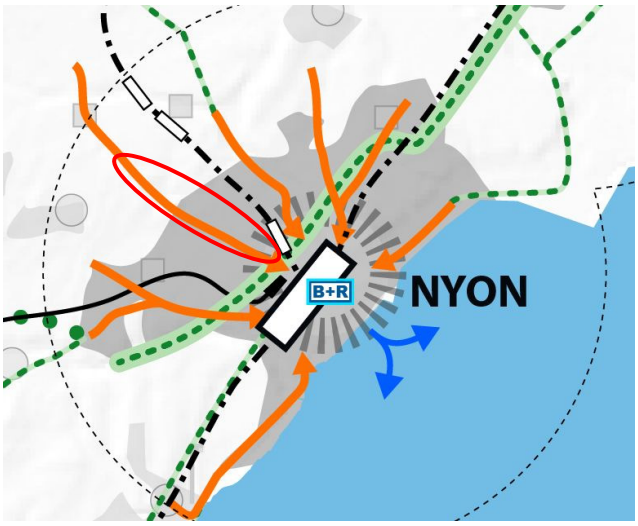


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



PACA Genève-Rolle
(source : projet d'agglomération FVG)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Elargissement du chemin structurant du Cossy pour permettre une circulation cycles et piétons confortable, et création ainsi d'un itinéraire de mobilités douces sûr et rapide du haut de la ville vers la gare. En complément, la réalisation d'une passerelle Etraz sud permettra de traverser le Cossy et de desservir la partie est de la ville.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Nyon**

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à augmenter la convivialité et la sécurité des itinéraires de mobilité douce. (CE1 et 3)

La mesure permet d'inciter au report modal dont le potentiel est important dans les agglomérations de petite taille où les distances de déplacements à pied et à vélo sont courtes (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 31-6	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Ouest au bout des quais	Coût : 6 MCHF

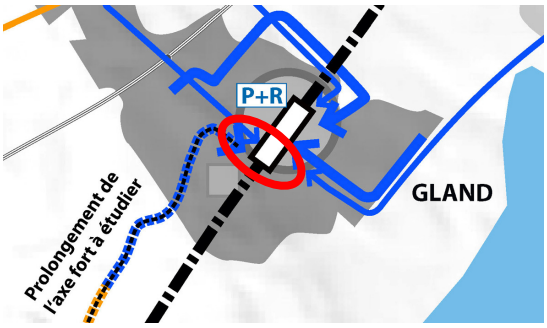


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

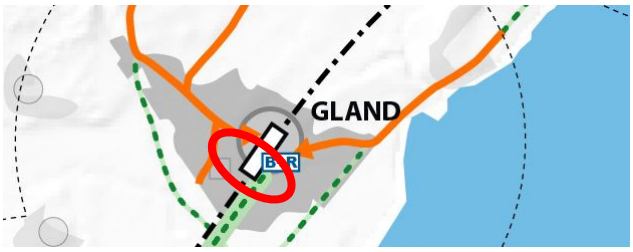
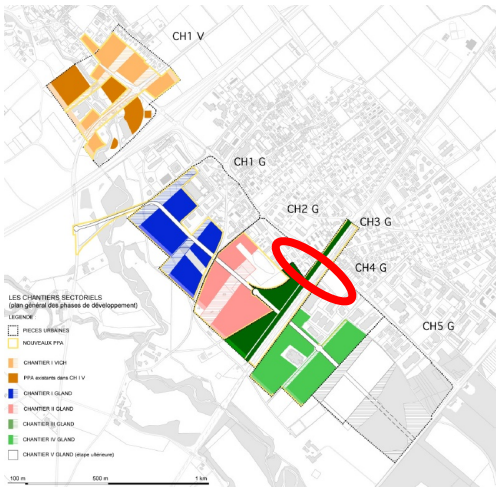


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait

(source : schéma d'agglomération 2)



SD Gland-Vich

(source : Régionyon)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant	MD

Description de la mesure :

En lien avec les développements urbains projetés dans le PSD Gland-Vich, il s'agit d'améliorer l'accessibilité à la gare pour le secteur ouest de la ville. La réalisation d'un nouveau passage sous-voies réservé aux mobilités douces vient compléter le dispositif de valorisation de la centralité de la plateforme de la gare.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Gland** / CFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

L'accessibilité à la plateforme gare, en particulier pour les mobilités douces, est fondamentale pour garantir aux futurs quartiers des parcours rapides, sûrs et conviviaux. (CE1)

Un schéma directeur est validé pour l'ouest de Gland-Vich, un PSD avec plusieurs sites stratégiques (gare, ouest de Gland-Vich) est en cours pour concrétiser petit à petit les pièces urbaines projetées. (CE2)

Combiné avec une maîtrise du stationnement dans ces futurs quartiers et dans les densifications prévues à proximité de la gare, le report modal sera significatif pour les 5'000 habitants/emplois attendus. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules / Oulteret / Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	Coût : 22 MCHF

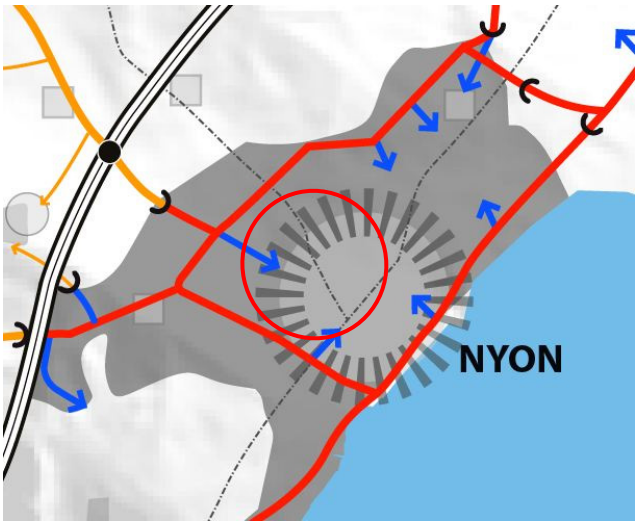


Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait

(source : schéma d'agglomération 2)



PACA Genève-Rolle

(source : PAFVG)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux	TP_route

Description de la mesure :

Deuxième étape de réalisation des aménagements routiers en lien avec la mesure 31-9. La requalification du réseau routier des pénétrantes urbaines nyonnaises s'inscrit dans le cadre de l'amélioration du fonctionnement des transports publics régionaux et urbains (fiabilisation des horaires des bus pour garantir les correspondances avec les trains CFF), et de la création d'une meilleure convivialité des usages de la voirie, en particulier les mobilités douces, par des aménagements paysagers. En coordination avec la réalisation de la RDU, la médiane deviendra l'axe transversal structurant en faveur des transports publics et des mobilités douces.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Nyon**

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure participe à la mise en place de la hiérarchie du réseau routier développée par la stratégie sectorielle. Elle vise notamment à requalifier les espaces publics (les portes de la ville) prioriser les transports publics et mieux gérer le trafic individuel motorisé (CE1).

La mesure participe à la vision du renforcement des centres régionaux et locaux et ainsi à la concentration du développement dans les centralités. (CE2)

La mesure permet également une sécurisation des déplacements (principalement en mobilité douce). (CE3)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 31-12	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	Coût : 3 MCHF

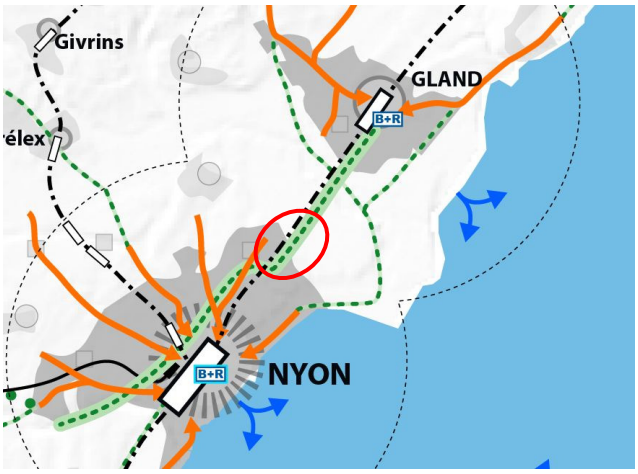
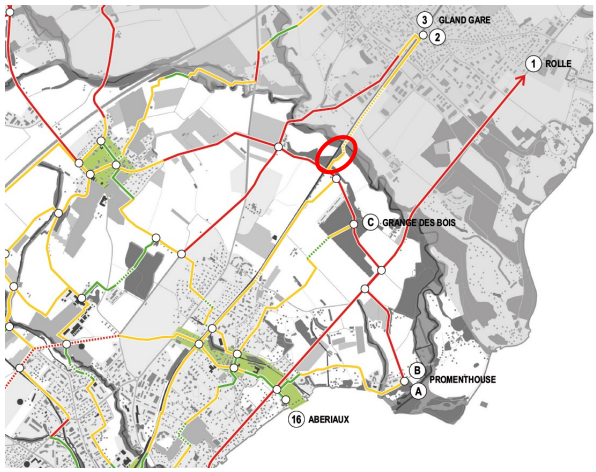


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Chantier n° 3 : MD et espaces publics
(source : SDAN)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant	MD

Description de la mesure :

Réalisation d'une passerelle pour piétons et cycles permettant de créer un itinéraire dédié aux mobilités douces et relier ainsi les deux entités formant l'agglomération régionale par un axe structurant connectant les gares et les centres villes de Nyon et Gland.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / Gland / Prangins

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cet itinéraire servirait à la fois l'usage fonctionnel par la connexion des gares et des centres villes de Nyon et Gland pour les mobilités douces, et l'usage touristique et de loisirs. (CE1)

Cet axe constitue une première étape de la consolidation d'une identité commune Nyon-Gland dans la multipolarité de l'agglomération franco-valdo-genevoise. (CE2)

La création de cet itinéraire sécurisé permet d'éviter de passer par les grands axes routiers et de raccourcir aussi la distance. (CE3)

Le parcours est plat et idéal pour favoriser les déplacements à vélo entre Nyon et Gland. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 31-13	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	Coût : 5 MCHF

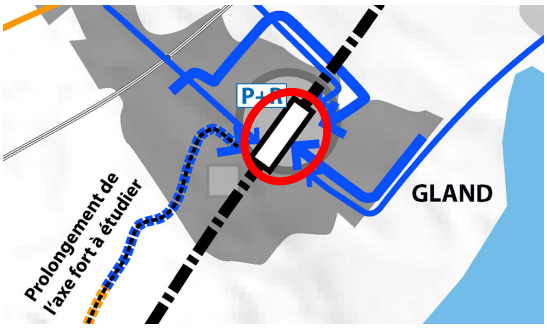
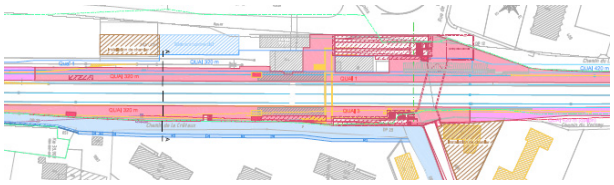


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan ensemble quais
(source : Commune de Gland)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux	Plateforme

Description de la mesure :

En parallèle de la réorganisation de l'infrastructure de la plateforme par les CFF, il s'agit d'intégrer et de gérer les interfaces pour les bus, les mobilités douces en lien avec l'accessibilité aux quartiers alentours, et les accès routiers au P+R. Pour apporter un caractère urbain central, les espaces publics sont à travailler pour l'ensemble du secteur dans un souci de promouvoir la convivialité.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Région Nyon / **commune de Gland** / CFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure vise à rendre plus attrayant le centre ville ainsi que la plateforme d'échange modal et de rencontre sociale que constitue la gare. Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District. (CE1)

La nouvelle centralité de la gare de Gland doit être renforcée par des espaces publics faisant le lien avec le cœur des quartiers alentours. Un schéma directeur est validé pour l'ouest de Gland-Vich, un PSD avec plusieurs sites stratégiques (gare, ouest de Gland-Vich) est en cours pour concrétiser petit à petit les pièces urbaines projetées. (CE2)

L'amélioration du fonctionnement de la plateforme de la gare de Gland permettra d'augmenter les parts modales en faveur des transports publics (en lien avec la réorganisation de l'offre de bus dans le District) et des mobilités douces (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022



Regroupement géographique	
32-1	**Axe de développement Genève – Ferney – Gex et Cercle de l'Innovation**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 44.60

Total des mesures liste A+Ae : 75.05

Total des mesures B : 136.00

Total des mesures liste B+Be : 156.90

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement géographique visent, dans un premier temps, à améliorer la desserte TP et MD du Pays de Gex, en lien avec la densification et le confortement des centres régionaux de Ferney-Voltaire et Gex et des centres locaux de Ségny et Maconnex, qui concentrent le développement urbain autour de l'axe TP. Ce lien étroit urbanisation-mobilité est affirmé par la signature d'un contrat d'axe BHNS RD1005 entre les différentes autorités compétentes.

Dans un deuxième temps, l'extension du réseau de tram permet d'augmenter la capacité et l'attractivité du réseau TP. En parallèle, l'extension du réseau des voies vertes permet également une nette amélioration de l'attractivité de ce mode pour les territoires limitrophe au cœur d'agglomération.

Le maintien des coupures d'urbanisation et des connexions écologiques et paysagères entres les différentes centralités de l'axe et perpendiculairement à la RD 1005, ainsi que la pénétrante Lac-Jura garantissent la qualité exceptionnelle du secteur. De plus, la préservation des espaces agricoles ainsi que la mis en œuvre du contrat corridors Vesancy Versoix y contribueront également.

A hauteur de Ferney-Grand Saconnex, cet axe contribue à la dynamique du Cercle de l'Innovation et doit garantir les connexions biologiques avec le projet de paysage du Cœur vert.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
32-1-1	Modification de la jonction de Grand Saconnex (Ferney)	2014	Local + CH autres fonds	Hors FI	
32-1-4	Construction de la Route des Nations entre la jonction autoroutière de Ferney et le secteur des Organisations Internationales	2014	Local	Hors FI	
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	44.60
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	2015 - 2018	Local	Ae	13.00
32-1-13	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 1	2015 - 2018	Local	Ae	7.50
32-1-15	Requalification de l'espace rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	2015 - 2018	Local	Ae	5.20
32-1-17	Réalisation d'une liaison MD sur le Cours des Nobel et Promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager	2015 - 2018	Local	Ae	4.75
32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	136
32-1-14	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 2	2019 - 2022	Local	Be	5.20
32-1-16	Réaménagement de la Route de Colovrex	2019 - 2022	Local	Be	4.60
32-1-18	Aménagement des espaces publics et de mobilité douce le long de la façade Sud Aéroport : promenade des parcs	2019 - 2022	Local	Be	11.10
32-1-7	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie F)	> 2022	À définir	C	
32-1-19	Réalisation d'une voie Verte entre Gex et le centre de l'agglomération	> 2022	À définir	C	

Mesures urbanisation



No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD2-05	RD 1005 *(densification, structuration, extension)*	En cours
UD2-01	Jardin des Nations (cf. fiche 11) *(espaces publics et densification - emplois)*	En cours
UD2-06	PSD Gex – Cessy *(densification, extension, structuration - 600 logements - 600 emplois)*	2013
UD2-15	Cercle de l'Innovation (cf. fiches 32-2 et 33) *(coordination et mise en réseau des centralités de Saint-Genis, Ferney, aéroport, CERN, ZIMEYSA, Nations)*	/
UD2-03	PSD Ferney-Voltaire - Grand Saconnex (cf. fiche 32-2) dont sites PPDE La Poterie/Paimboeuf et Pré du Stand (cf. fiche 32-2) *(densification, extension, valorisation -* *950(GE) + 1500(F) logements - 1700(GE) + 1500(F) emplois)*	2014 (F) 2018 (GE)
UD2-04	PSD Ferney – Ornex – Prévessin (cf. fiche 32-2) *(densification et structuration - 700 logements - 700 emplois)*	>2022

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Cœur vert Cercle de l'Innovation (cf. fiches 32-2 et 33)	2015 - 2018	
MAP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix (cf. fiche 12)	2013 - 2018	

Mesure 32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	Coût :	44.60 MCHF 34.3 M€

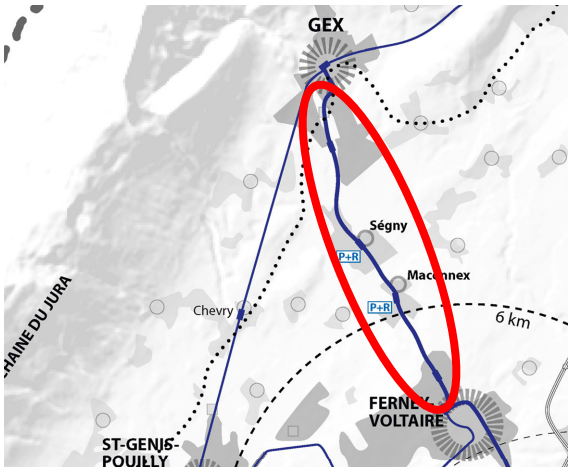
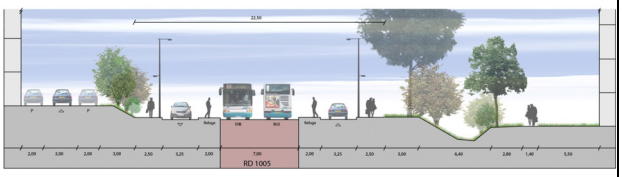


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Tracé et arrêts du BHNS sur le corridor
(source : études préliminaires, avril 2012)



Principe d'insertion pour la priorisation des TC, le maintien d'une offre TIM et les modes doux.
(source : études préliminaires, avril 2012)

Orientation stratégique de la mesure

OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Le réseau routier entre Gex et Ferney connait un niveau de saturation qui s'accroît en approche du centre de l'agglomération genevoise. L'exploitation de la ligne F est perturbée et la vitesse commerciale affectée. La distance temps centre – périphérie s'allonge et le service de transport se dégrade aux heures de pointe.

Cette mesure vise la mise en œuvre d'un bus à haut-niveau de service (BHNS) entre Gex et l'agglomération centrale dont les objectifs sont de : aménager le domaine public routier pour sortir l'exploitation de la ligne F de la congestion routière, conserver la couverture territoriale de l'offre de transport actuelle, augmenter sa capacité, sa fiabilité et sa vitesse d'exploitation, qualifier les espaces publics pour faciliter et valoriser les mobilités douces dans les villes et bourgs desservis, prévoir les rabattements tous modes permettant d'élargir la zone d'influence du service de transport, organiser l'intermodalité et les correspondances TC pour massifier les déplacements sur l'offre TC BHNS.

Il s'agira également d'articuler étroitement l'offre de service apportée par le BHNS avec celle du tramway dont le prolongement est prévu sur Ferney afin de conforter l'alternative TC à apporter sur les déplacements transfrontaliers.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CG01 / Communauté de communes du Pays de Gex / Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration sensible des conditions de déplacement TP entre l'agglomération régionale de Gex et l'agglomération centrale. Elle vise une amélioration des temps de déplacement ainsi qu'une augmentation de la capacité de transport. (CE1)

La mise en place d'un BHNS sur l'axe Gex - Ferney – Genève s'inscrit pleinement dans le renforcement des pôles régionaux de Ferney Voltaire et de Gex. Elle est accompagnée d'une démarche de **« contrat d'axe »** qui vise à renforcer le lien urbanisation / transport. (CE2) La mesure permet également une forte amélioration de la sécurité dans les localités et une modification des parts modales TP. (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Études préliminaires : été 2012 / AVP : début 2013 / Début des travaux : 2015 **/ Mise en service :** 2017

Mesure 32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	Coût : 136 MCHF

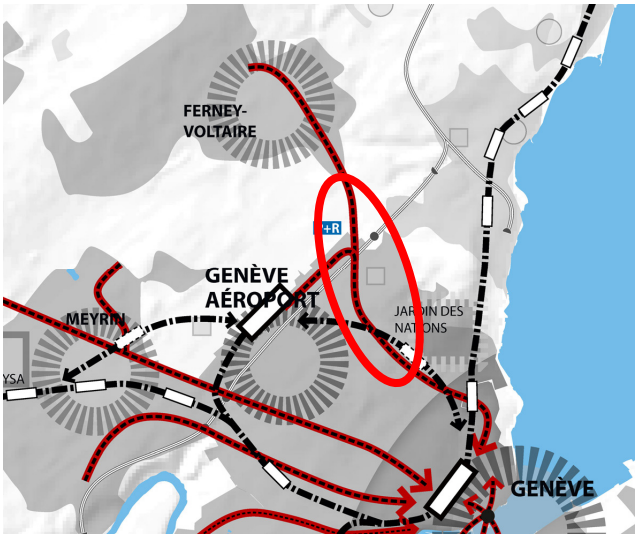
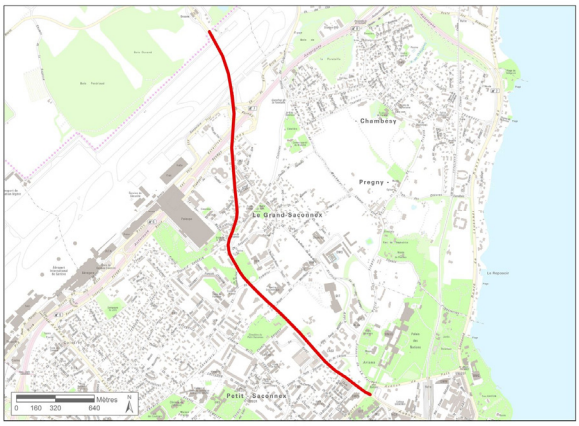


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

Tram

Description de la mesure :

La ligne de tramway Cornavin – Place des Nations est prolongée jusqu'au Grand-Saconnex et en direction de Ferney-Voltaire sur la partie suisse du territoire, le prolongement côté français se poursuivant juste après (mesure C). Cette nouvelle infrastructure s'accompagne d'une requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intégrant la création de cheminements doux cycles et piétons et d'aménagements paysagers (profil à terme envisagé : 21.50m).

Elle constitue l'axe structurant du projet stratégique transfrontalier Ferney-Voltaire Grand-Saconnex.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / CG01 / Communes

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Le prolongement du tramway jusqu'au Grand Saconnex offrira une desserte efficace en transport publics vers le Jardin des Nations et le cœur d'agglomération (CE1), notamment en lien avec l'accueil des nouveaux emplois et logements attendus dans le cadre du PSD (CE2). Cette mesure vise à accroitre la part modale en transport public (CE4) grâce à une attractivité et une efficacité accrue. Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics de la route de Ferney(CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

32-2

Centre métropolitain de l'Aéroport et Cercle de l'Innovation

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 26.27

Total des mesures liste A+Ae : 29.11

Total des mesures B : 42.00

Total des mesures liste B+Be : 52.32

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à mettre en valeur le pôle d'échange TP de l'aéroport. Il s'agit avant tout de le connecter aux secteurs urbanisés et à permettre une interconnexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux urbains. De plus, des mesures visent à améliorer le lien TP entre le Pays de Gex et l'aéroport.

En outre, des mesures successives sur la ligne TP du Cercle de l'Innovation permettent de faire prendre corps à cette offre TP structurante. Finalement, les accroches entre l'aéroport et les tissus urbains font l'objet d'améliorations sensibles pour les modes doux et les TP.

L'ensemble de ces mesures s'accompagnent d'une valorisation et d'une densification des centralités du Cercle de l'Innovation, notamment la façade sud de l'aéroport, dont le développement urbain s'articule autour de 3 bandes programmatiques successives : vitrine économique, zone de transition paysagère, habitat.

Les fonctions agricoles, naturelles et paysagères du Cœur vert, grand espace naturel et agricole au nord de l'aéroport et au centre du Cercle de l'Innovation doivent être préservées et garantissent l'attractivité des urbanisations du Cercle de l'Innovation. Une attention particulière doit être apportée à la réserve de Mategnin. Un projet paysage doit être mené pour préserver les coulisses reliant le Cœur vert aux espaces naturels et agricoles périphériques.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	10.23
32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	6.10
32-2-9	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	9.94
32-2-3	Aménagement d'une voie réservée pour bus au carrefour de Mategnin	2015 - 2018	Local	Ae	1.08
32-2-10	Passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (Pont route de Meyrin)	2015 - 2018	Local	Ae	1.76
32-2-2	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	42
32-2-11	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Ferney et St-Genis (préfiguration axe fort TP circulaire)	2019 - 2022	Local	Be	
32-2-12	Requalification des espaces publics sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin : mobilité douce et TC	2019 - 2022	Local	Be	4.77
32-2-13	Aménagements routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade Sud de l'aéroport - section Ferney - Grand-Saconnex - Aéroport	2019 - 2022	À définir	Be	5.55
32-2-14	Construction d'un axe fort TP circulaire sur la ligne Aéroport - St-Genis - Ferney-Voltaire - aéroport	> 2022	À définir	C	
32-2-15	Aménagements routiers et requalification de l'espace rue en lien avec l'axe tangentiel TC façade sud - section Aéroport - Tête GVA	> 2022	À définir	C	



32-2-16	Requalification des espaces publics sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin : mobilité douce (phase2)	2025	À définir	C

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD2-15	Cercle de l'Innovation (cf. fiche 32.1 et 33) *(coordination et mise en réseau des centralités de Saint-Genis, Ferney, aéroport, CERN, ZIMEYSA)*	/
UD2-03	PSD Ferney-Voltaire - Grand Saconnex (cf. fiche 32.1) dont sites PPDE La Poterie/Paimboeuf et Pré du Stand (cf. fiche 32.2) *(densification, extension, valorisation - 950(GE) + 1500(F) logements - 1700(GE) + 1500(F) emplois)*	2014 (F) 2018 (GE)
UD2-08	PSD Tête GVA – Casaï – Aéroport (cf. fiche 33) *(mutation, densification - 2600 logements, 4300 emplois)*	2016
UD2-14	PSD Mail Sud Aéroport (cf. fiche 11) *(densification - 3700 logements -2400 emplois)*	>2022
UD2-04	PSD Ferney – Ornex – Prévessin (cf. fiche 32.1) *(densification et structuration - 700 logements - 700 emplois)*	>2022

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire du Cœur vert Cercle l'Innovation (cf. fiches 32-1 et 33)	2015 - 2018	

Mesure 32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	Coût : 10.23 MCHF

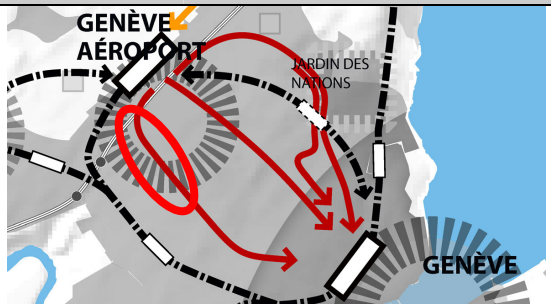


Schéma d'organisation TP, Bus urbains structurants complémentaires, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

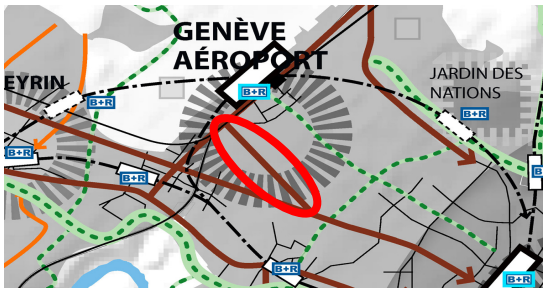
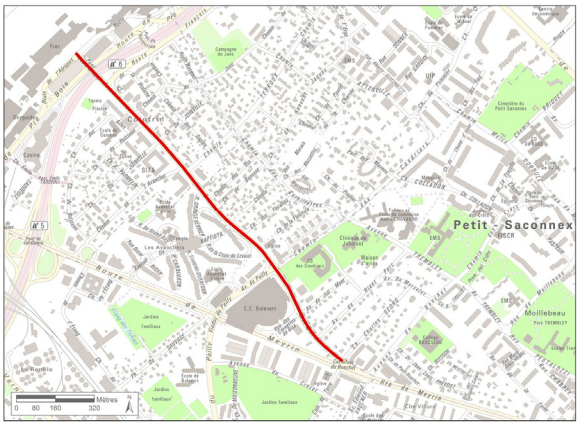


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	TP_route

Description de la mesure :

La requalification de l'avenue Louis Casaï en boulevard urbain concerne toute la largeur du profil de la voie comprenant des aménagements de priorité et de mise en site propre TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers. Elle permet la création d'un axe fort TP structurant pour l'urbanisation et la densification des quartiers environnants.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'axe structurant de l'avenue Louis Casaï est l'une des trois agrafes permettant de relier le centre métropolitain de Genève-Aéroport au cœur d'agglomération. Il est le support d'une urbanisation dense et mixte sur toute sa longueur, consolidée notamment dans le cadre du PSD Tête GVA-Casaï-Aéroport (CE2). Les aménagements qui seront réalisés visent une amélioration de l'attractivité de l'offre TP (CE1) grâce à une amélioration des temps de parcours, ainsi que de l'offre MD grâce à une sécurisation des cheminements (CE3).

L'ensemble de ces éléments favorisent le report modal et la maîtrise des nuisances liées au trafic(CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	Coût : 6.1 MCHF

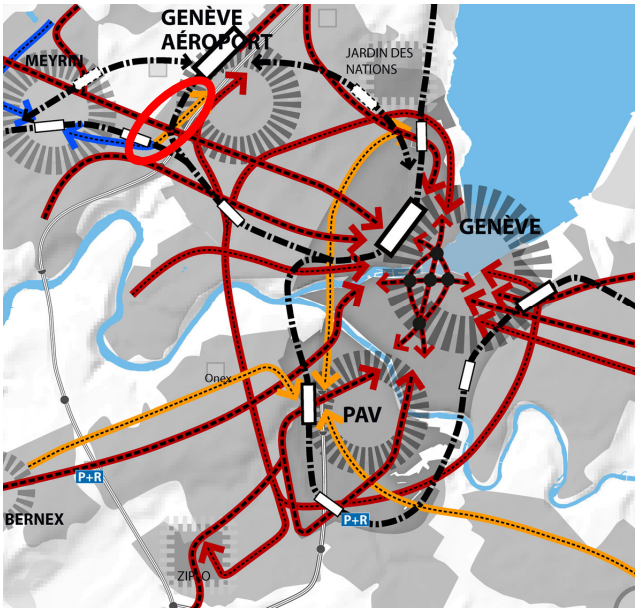
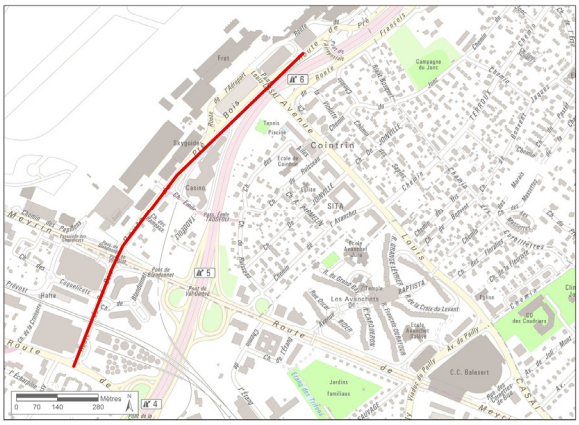


Schéma d'organisation TP, Axes forts radiaux, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	TP_route

Description de la mesure :

La requalification de la route de Pré Bois comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux cycles et piétons et la réalisation d'aménagements paysagers.

En complétant les mesures 30-31 et 30-32 ou en les anticipant, cette mesure permet à terme la création d'un axe fort tangentiel dans un secteur au caractère aujourd'hui très urbanisé mais peu qualitatif, amené à se densifier davantage avec la création d'une vitrine économique le long de la façade sud de l'aéroport. Dans un premier temps, elle permettra l'amélioration de la progression des lignes TP soit en provenance de la ligne tangentielle, soit la ligne Y reliant St-Genis à Ferney.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'axe tangentiel route de Pré Bois permet de desservir plus efficacement la façade sud de l'aéroport jusqu'à l'interface TP de Genève-Aéroport(CE1). Il est le support d'une urbanisation dense à dominante économique, consolidée notamment dans le cadre du PSD Tête GVA-Casaï-Aéroport et du PSD Mail Sud Aéroport (CE2).

Les aménagements réalisés visent à améliorer la qualité urbaine de l'axe et à améliorer l'attractivité TP et MD (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure	32-2-9	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	Coût :	9.94	MCHF

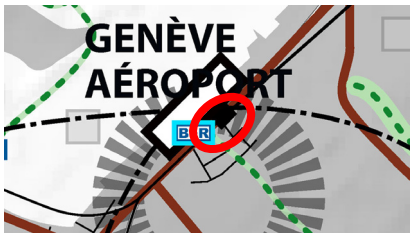
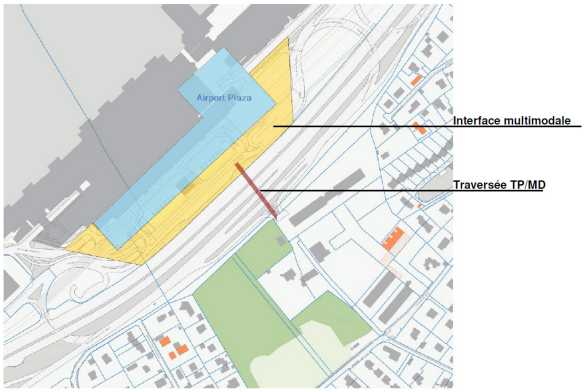


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Schéma d'organisation TP, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	TP_route

Description de la mesure :

Le réaménagement de l'interface multimodale de l'aéroport favorise la réorganisation des flux TIM-TP-MD, en lien avec le terminal, la gare CFF et un projet d'esplanade. L'élargissement de ladite esplanade permet le chevauchement de l'autoroute A1 par les TP et MD, dans la continuité du mail-sud aéroport - Cornavin et la création d'un espace public.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / AIG

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Le réaménagement de l'interface multimodale de l'aéroport est l'agrafe centrale permettant de relier le centre métropolitain de Genève-Aéroport et le cœur d'agglomération. Elle permet une couture urbaine entre les quartiers de villas à densifier au sud de l'autoroute et la centralité de l'aéroport, qui bénéficie d'une excellente desserte vers toute l'agglomération (CE2).

L'amélioration de l'accessibilité TP/MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier (CE1). Les aménagements permettent également de renforcer la sécurité aux abords de la gare et de l'aéroport (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 32-2-2	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	Coût : 42 MCHF

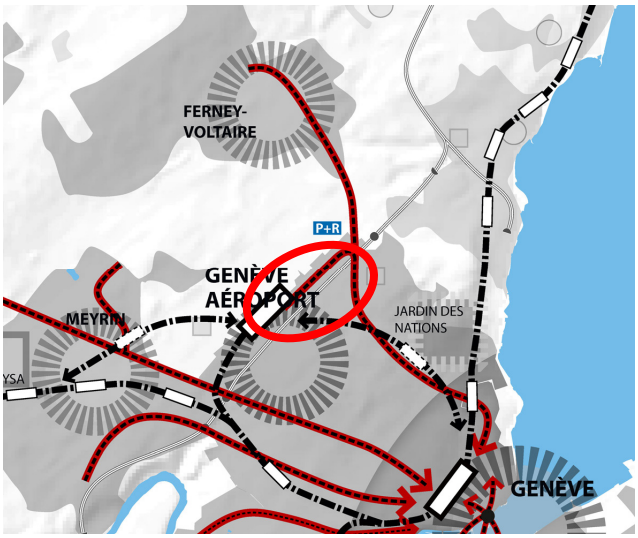
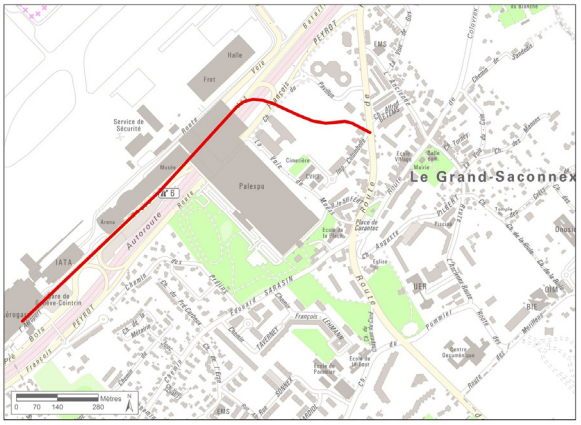


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	**Type ARE (1ère génération)**
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	Tram

Description de la mesure :

La ligne de tramway Cornavin – Place des Nations est prolongée jusqu'au Grand-Saconnex, puis Ferney (mesure 32-1-2) et en direction de l'aéroport. Cette nouvelle infrastructure s'accompagne d'une requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intégrant la création de cheminements doux cycles et piétons et d'aménagements paysagers (profil à terme envisagé : 21.50m).

Elle constitue l'axe structurant du projet stratégique transfrontalier Ferney-Voltaire Grand-Saconnex. Le coût considéré constitue le branchement sur l'axe de la rte de Ferney, le cheminement vers l'aéroport s'effectue dans un tissu très complexe du point de vue des infrastructures existantes, ce qui explique son coût élevé.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Le prolongement du tramway jusqu'à l'aéroport offrira une desserte efficace en transport publics entre ce centre métropolitain, le Grand-Saconnex et le cœur d'agglomération, notamment en lien avec l'accueil des nouveaux emplois et logements attendus dans le cadre du PSD et de la création d'une vitrine économique le long de l'autoroute (CE2). Cette mesure vise à accroitre la part modale en transport public grâce à une attractivité et une efficacité accrue(CE1). Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics (CE3).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique	
33	**Axe de développement Genève – Meyrin – St-Genis et Cercle de l'Innovation**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 100.88 — **Total des mesures liste A+Ae : 106.67**

Total des mesures B : 68.55 — **Total des mesures liste B+Be : 75.02**

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent trois objectifs complémentaires :

- une meilleure utilisation de la ligne de la Plaine par une amélioration du rabattement par les modes doux et les TP, ainsi qu'une mise en valeur des interfaces
- une extension progressive du réseau des axes forts en France d'une part et vers Vernier d'autre part
- une amélioration de la perméabilité MD et du réseau structurant MD, notamment par l'extension de la voie verte d'agglomération.

Il s'agit de poursuivre la mise en valeur des potentialités de développement sur la partie genevoise de l'axe et d'affirmer Saint Genis Pouilly comme centre régional dans l'agglomération centrale, en lien avec l'arrivée du tram. Ce lien étroit urbanisation-mobilité est affirmé par la signature d'un contrat d'axe tramway entre les différentes autorités compétentes.

A partir de la tête GVA, ces développements urbains et économiques contribuent à la dynamique du Cercle de l'Innovation.
Le projet de paysage du Cœur vert du Cercle l'Innovation doit garantir l'attractivité des urbanisations et les connexions biologiques entre le cœur vert et les espaces ouverts environnants.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
33-1	Construction d'un axe tram entre Cornavin et Meyrin-Cité (TCMC)	En service	Local + CH agglo	U	
33-2	Construction d'un axe tram entre Meyrin et le CERN (diretissima)	En service	Local + CH agglo	U	
33-4	Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
33-6	Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin (site du CERN)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	2015	Local + CH agglo	A	74.50
33-9	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	10.50
33-10	Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	1.88
33-11	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	14
33-5	Aménagement des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	2015	Local	Av1	7.72
33-12	Réalisation d'aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril	2015 - 2018	Local	Ae	5.79
33-13	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	68.55



33-14	Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Peney (route du plateau de Montfleury)	2019 - 2022	Local	Be	5.06
33-15	Construction d'une passerelle cyclable (encorbellement voie CFF) en continuité entre chemin de l'Etang et Blandonnet	2019 - 2022	Local	Be	1.41
33-8	Aménagements TP pour l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes de bus de rabattement vers Saint-Genis-Pouilly (connexion avec le tramway)	> 2022	À définir	C	
33-16	Construction d'un axe Tram entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa) avec requalification de l'espace-rue	> 2022	À définir	C	
33-17	Voie verte d'agglomération section Route du Mandement - frontière	> 2022	À définir	C	
33-18	Construction d'une demi-jonction autoroutière à Vernier Canada	2025	À définir	C	
33-19	Optimisation et développement des fonctions logistiques du secteur ZIMEYSA élargie : nouveaux aménagements et embranchements ferroviaires	2025	À définir	Hors FI	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD2-13	Thoiry - Saint-Genis *(densification, extension)*	En cours
UD2-11	CERN - site PPDE *(densification-structuration - 2500 emplois)*	2013
UD2-10	Les Vergers *(extension - 1100 logements, 450 emplois)*	2014
UD2-12	PSD St. Genis – Croissant Porte de France, dont site PPDE Technoparc Porte de France *(densification, extension, valorisation - 2000 logements, 1500 emplois)*	2014
UD2-15	Cercle de l'Innovation (cf. fiche 32.1 et 33) *(coordination et mise en réseau des centralités de Saint-Genis, Ferney, aéroport, CERN, ZIMEYSA, Nations)*	/
UD2-08	PSD Tête GVA – Casaï – AIG (cf. fiche 32.2) *(mutation, densification - 2600 logements, 4300 emplois)*	2016
UD2-07	PSD Châtelaine (cf. fiches 13, 30) *(densification - 2700 logements - 1100 emplois)*	2016
UD2-09	PSD ZIMEYSA élargie - site PPDE (cf. fiche 13) *(densification, extension - 1200 logements, 16000 emplois)*	2019

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP2-0	Mesures découlant du Projet paysage Cœur vert du Cercle de l'Innovation (cf. fiche 32-2)	2015 - 2018	
MAP2-02	Renaturation du Nant d'Avril et maintien des connexions écologiques		
MAP2-03	Aménagement des espaces publics de la frange ouest de ZIMEYSA élargie	> 2022	

Mesure 33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	Coût : 74.5 MCHF Partie F : 40 M€ Partie CH : 22.5 MCHF

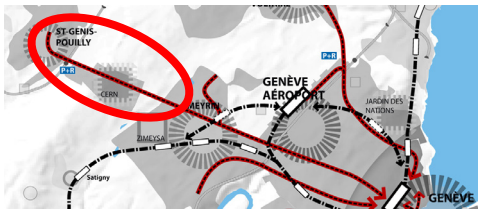
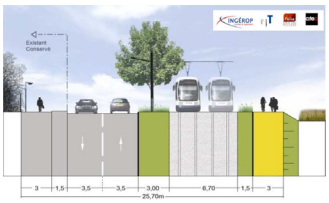
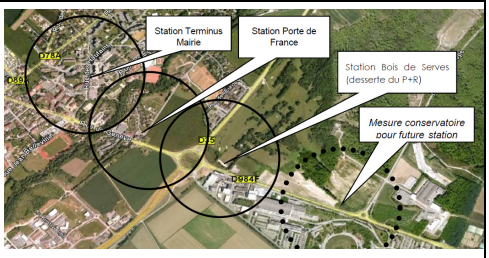


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Coupe de l'insertion du tram sur la route de Meyrin (RD984f)
(source : Avant-projet des études de maîtrise d'œuvre, déc. 2011)



Positionnement des stations et cercles d'influence de 300 mètres
(source : Avant-projet des études de maîtrise d'œuvre, déc. 2011)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	Tram

Description de la mesure :

Après la mise en service du TCMC jusqu'au CERN en avril 2011, la mesure consiste à prolonger la ligne de tramway en direction de St-Genis-Pouilly (sur 2,35 km entre la douane de Meyrin et le centre de St-Genis-Pouilly). Cette mesure transfrontalière permet également la requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intègre la création de cheminements MD et d'aménagements paysagers. Elle comprend aussi la réalisation d'un P+R de 650 places dans le secteur de la Porte de France et une interface intermodale avec les autres lignes de bus.

Trois secteurs peuvent être identifiés : Le secteur Douane - CERN se caractérise par un pôle d'emploi fort (6000 emplois). Le secteur Porte de France est le lieu des développements futurs. Le troisième secteur est la traversée du centre de Saint-Genis-Pouilly, du quartier Porte de France jusqu'au quartier des Hautains situé en face de la mairie, où se situent actuellement les zones les plus denses de la commune.

La démarche de **« contrat d'axe »** engagée entre la Commune de St-Genis-Pouilly, le Département de l'Ain et le syndicat du SCOT vise à renforcer le lien urbanisation / transport. En contrepartie de l'engagement du Département sur la réalisation du projet de transport (dont les rabattements TP), le syndicat du SCOT et la commune de St-Genis-Pouilly s'engagent à concentrer la croissance urbaine dans un rayon de 500 mètres de l'infrastructure et à mettre en place les rabattements MD nécessaires.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CG01 / Communauté de communes du Pays de Gex / **Canton GE**

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration très conséquente de la qualité et de la capacité des transports collectifs entre St-Genis et Genève. Constitue également une opportunité de doper la qualité et la quantité des aménagements cyclables dans cette partie de l'agglomération. (CE1)

La mesure s'inscrit pleinement dans les objectifs du projet d'agglomération notamment en renforçant le rôle de pôle régional dévolu à Saint-Genis-Pouilly, notamment au travers du contrat d'axe. (CE2)

Cette mesure permet une inflexion majeure des parts modales entre St-Genis et Genève et une augmentation de la sécurité des déplacements. (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Avant-projet définitif : été 2012 ; Phase Projet et rédaction des Dossiers de Consultation des Entreprises : 2013-2014 ; Début des travaux : 2015 ; Mise en service : 2017

Mesure 33-9	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	Coût : 10.5 MCHF

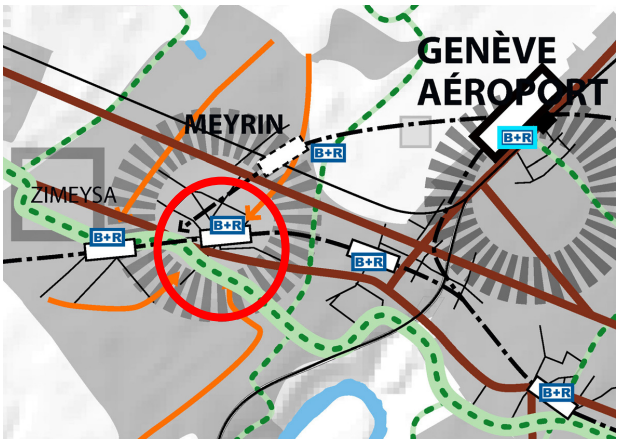
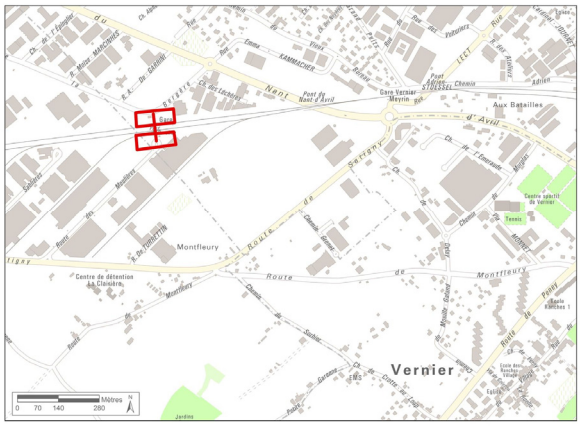


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	Plateforme

Description de la mesure :

La place de la gare de la ZIMEYSA, de part et d'autre de la halte, est une des futures centralités fortes de la ZIMEYSA élargie. Les espaces publics situés aux abords immédiats de la gare sont réaménagés pour améliorer l'interface avec les réseaux TP secondaires de rabattement et pour faciliter l'accessibilité MD.

Il s'agit notamment de garantir des cheminements d'accès les plus directs possibles aux quais, ce qui implique un agrandissement du passage sous voie existant.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La gare de la ZIMEYSA, au cœur de l'un des principaux pôles d'activités de l'agglomération est une des futures centralités fortes de la ZIMEYSA élargie.

La création d'un espace public de qualité permet de confirmer cette fonction de centralité (CE2) et de renforcer la sécurité aux abords de la gare (CE3).

L'amélioration de l'accessibilité MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier et d'améliorer la qualité des MD à l'échelle locale (CE1).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 33-10	Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier	Coût :	1.88 MCHF

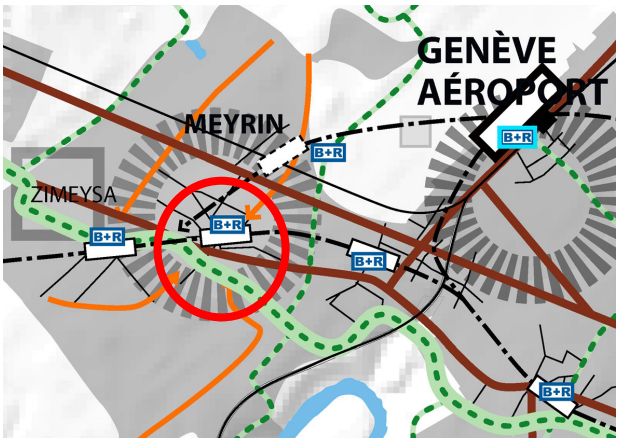
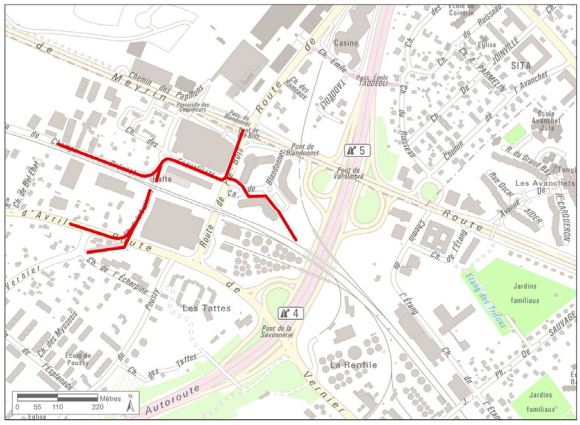


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

La halte de Vernier est une centralité forte du secteur Tête GVA-Casaï-Aéroport, au cœur d'un secteur tertiaire dense (5'000 emplois existants et attendus).

Il s'agit notamment de garantir des cheminements d'accès les plus directs possibles aux quais.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

L'amélioration de l'accessibilité MD permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son entier et d'améliorer la qualité des MD à l'échelle locale (CE1), afin de favoriser un report modal sur la dite gare de la meilleure manière possible. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 33-11	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	Coût :	14 MCHF

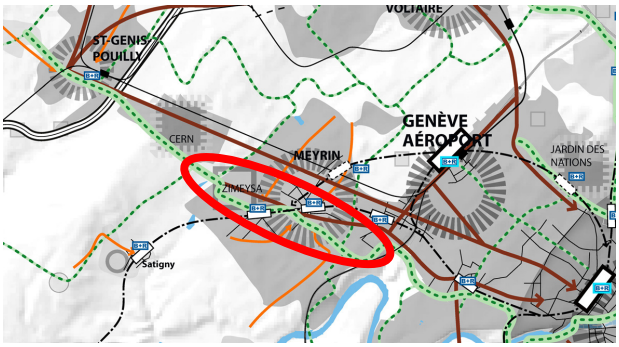
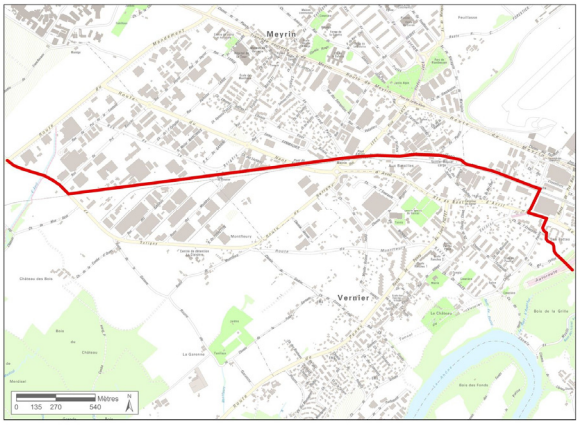


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait

(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation

(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Il s'agit de poursuivre le tracé de la voie verte d'agglomération depuis le centre de Vernier jusqu'à la route du Mandement, notamment au travers de la ZIMEYSA. Le tracé présenté reste à confirmer (plusieurs variantes esquissées). La mesure complète les précédentes mesures de la voie verte afin de construire la voie verte d'échelle d'agglomération reliant Saint-Genis à Annemasse.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La voie verte d'agglomération entre Saint-Genis et Annemasse par le cœur d'agglomération est un axe structurant de mobilité douce et possède une haute qualité paysagère. Elle offre un cheminement doux sécurisé et attractif, contribuant au report modal et la qualité urbaine (CE1, CE3 et CE4).

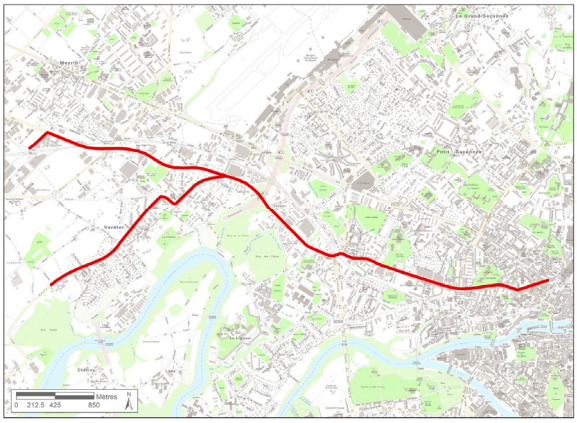
Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 33-13	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	Coût :	68.55 MCHF



Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Le corridor Genève Meyrin/Vernier est un des axes avec la demande TP la plus forte, notamment pour aller desservir les zones d'emplois des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier. Cette mesure vise à réaliser des aménagements routiers pour la mise en service d'un trolleybus depuis le centre-ville de Genève vers Vernier, incluant une requalification de l'espace-rue et des aménagements en faveur des MD. Le franchissement de la jonction autoroutière de Vernier sera un des tronçons les plus critiques pour faire passer un TP sur voie réservée.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La création d'un axe TP structurant jusqu'à Vernier offrira une desserte efficace en transport publics depuis et vers le cœur d'agglomération. Cette mesure vise à accroitre l'attractivité et la capacité du système TP dans ce corridor (CE1).

Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics de la route de Vernier (CE3) et permet une modification des parts modales en faveur des TP (CE4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

34

Axe de développement Genève – Onex – Bernex

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 39.21

Total des mesures liste A+Ae : 64.33

Total des mesures B : 43.09

Total des mesures liste B+Be : 43.09

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à compléter les dispositifs engagés par la réalisation de l'axe tram entre Genève et Bernex. Il s'agit principalement de structurer le centre régional de Bernex, d'améliorer la perméabilité MD et de renforcer les réseaux structurants MD, notamment vers le cœur d'agglomération.

Le développement urbain se concentre au nord de la ville de Bernex (extension) ainsi que le long de la ligne de tram sur les communes de Confignon, Onex, Lancy.

La préservation des espaces ouverts au nord de Bernex, du coteau de Bernex, des bords du Rhône et la réalisation d'un parc urbain entre Bernex et Cressy assurent une qualité paysagère à ces nouveaux développements urbains. Les connectivités biologiques en périphérie de l'urbanisation seront améliorées.

Mesures transport infrastructurelles

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
34-1	Construction d'un axe tram entre Genève et Croisée de Confignon	en cours	Local + CH agglo	U	
34-2	Tram Cornavin - Onex – Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	en cours	Local + CH agglo	A1	
34-3	Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	en cours	Local + CH agglo	A1	
34-4	Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	avant 2015	Local + CH agglo	A1	
34-5	Construction d'un axe tram entre Croisée de Confignon et Bernex Vailly	avant 2015	Local + CH agglo	A1	
34-7	Réalisation d'aménagements TP sur la route du Gd-Lancy (RC29) permettant la connexion entre la route de Chancy et la gare de Lancy-Pt-Rouge	avant 2015	Local	Hors FI	15
34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	2017	Local + CH agglo	A	27.6
34-9	Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	2.25
34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	9.36
34-6	Construction d'un P+R à Bernex Vailly	2015 - 2018	Local	Ae	9
34-10	Construction d'un P+R à Bernex Suzette	2015 - 2018	Local	Ae	12
34-11	Création d'une passerelle MD entre Le Lignon et le parc des Evaux	2015 - 2018	Local	Ae	4.12
34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	13.57
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC sur le tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	29.52

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD4-14	Lancy-Onex	En cours
UD4-13	PSD Bernex *(extension - 5700 logements - 5700 emplois)*	2018
UD4-02	Pointe de la Jonction (cf. fiche 30) *(mutation - 250 logements - 2000 emplois)*	>2022
UD4-12	PSD Route de Chancy - Sur-le-Beau *(densification et structuration - 2400 logements - 2000 emplois)*	>2022

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP4-02	Réalisation d'une pénétrante paysagère entre la nouvelle urbanisation de Bernex-nord et Cressy, sur la couverture autoroutière (césure paysagère de Bernex Presqu'île de Loex / Bernex, Confignon) (SA1 : accord sur prestations)	2014	6.1
MAP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 14 et 40)	2012 - 2017	
MAP4-03	Restauration biologique du franchissement du Merley par la route de Chancy (Contrat corridors Champagne Genevois)	2015 - 2018	0.91
MAP4-05	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la césure de Bernex sur la commune de Confignon (parc de Vuillonex)	2015	5.4
MAP4-08	Aménagement des espaces publics le long des rives (Rhône) (cf. fiche 30)	2015 - 2018	8.29
MAP4-09	Aménagement des espaces publics le long des rives (Arve) (cf. fiche 30)	2015 - 2018	6.85
MAP4-10	Réaménagement du parc de la Pointe de la Jonction (cf. fiche 30)	2015 - 2018	1.66
MAP4-06	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord - Parc de Borbaz	2019 - 2022	7.2
MAP4-07	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord - Parc de Bruyère	2019 - 2022	3.52
MAP4-17	Restauration biologique route d'Aire la Ville (Contrat corridors Champagne Genevois)	>2022	

Mesure 34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	Coût : 27.6 MCHF

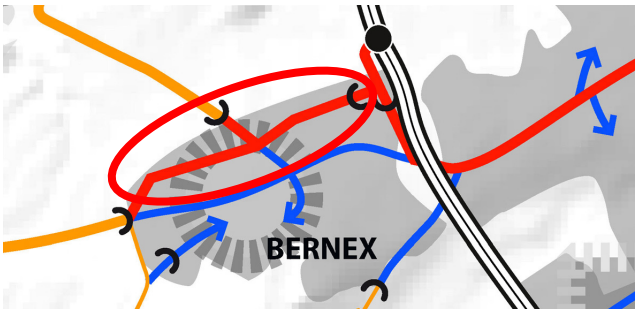


Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

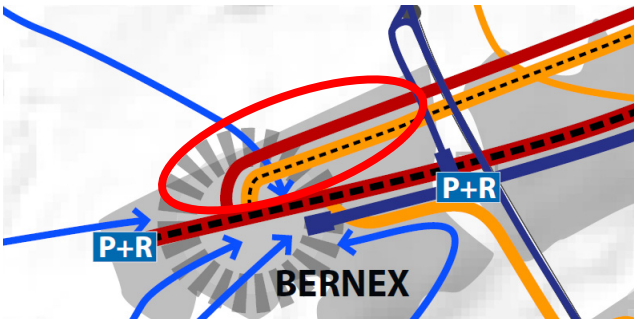
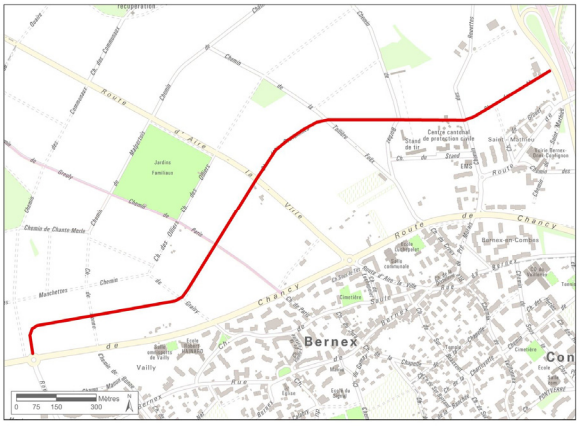


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TIM

Description de la mesure :

Le PSD Bernex vise à donner le statut de centre régional à Bernex en y développant 5700 nouveaux logements et 5700 nouveaux emplois à l'horizon 2030. Ces importants développements nécessitent la réalisation d'un nouveau maillon routier qui permettra une desserte interne structurante de la nouvelle urbanisation, y compris pour les TC, tout en soulageant d'une partie du trafic de transit sur l'actuelle route de Chancy permettant ainsi l'insertion favorisée du tramway (TCOB). Le nouveau maillon routier serait raccordé à la bretelle autoroutière qui fait l'objet d'une étude ad hoc avec l'OFROU.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes / OFROU

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Cette nouvelle infrastructure routière améliorera l'accessibilité multimodale de Bernex en permettant notamment un accès direct à l'autoroute pour les flux générés par Bernex-Nord ; de permettre le passage du TCOB sur la route de Chancy dans des conditions fluides de circulation ; de maximiser les possibilités d'accès en transport en commun (CE1).

Elle permet également d'assurer la desserte et l'accessibilité à Bernex Nord et donc de rendre possible les densifications (CE2) et de limiter les nuisances dans les environnements construits (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 34-9	Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération	Coût : 2.25 MCHF

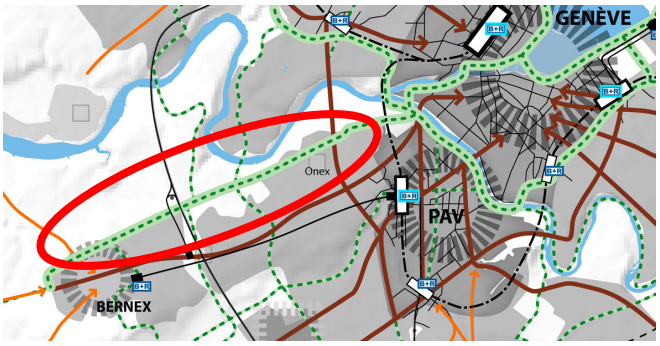
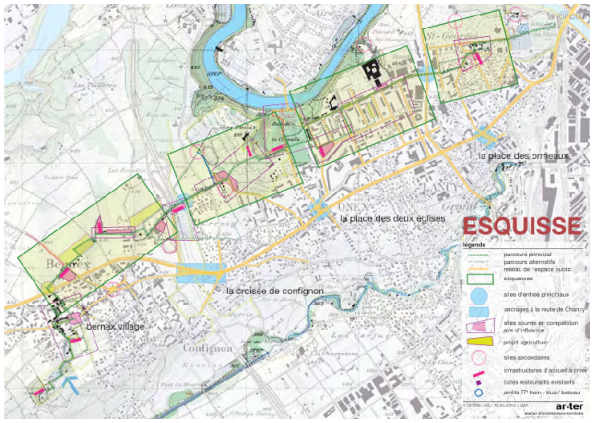


Schéma d'organisation MD, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Projet de manifestation Genève: villes et champs
(source : Ar-ter - Laurent Badoux - mars 2012).

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

La voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie structurera la mobilité douce de ce secteur, en créant une voirie en site propre. Elle traversera et mettra en relation des séquences diverses tout au long de son parcours: Bernex-Nord, le futur parc de Cressy, le parc des Evaux, Onex, Lancy puis Genève, par le parc de la Bâtie. Un projet de manifestation, prévue à l'été 2014, préfigurera la nouvelle urbanisation de Bernex en proposant diverses œuvres d'art et jardins le long du futur tracé de la voie verte.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure constitue l'élément principal et reconnaissable de la structure d'accessibilité en modes doux entre Bernex (centre régional d'agglomération) et Genève. (CE1)

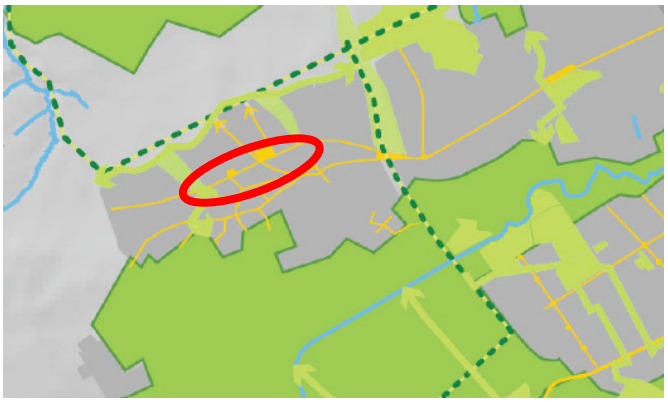
Elle constitue également un élément structurant du PSD de Bernex (notamment paysager) (CE2)

La mesure participe à la construction d'un réseau de voies vertes au sein de l'agglomération et participe ainsi à une inflexion majeure des parts modales MD (CE4)

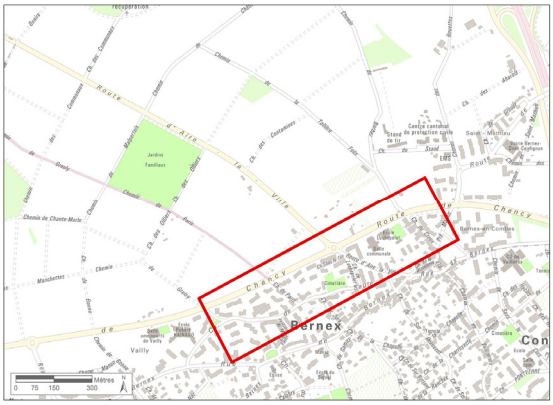
Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	Coût : 9.36 MCHF



Les liens paysagers au sein de l'agglomération centrale
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	Sécurité

Description de la mesure :

Les futures extensions urbaines de Bernex-nord sur la zone agricole et l'actuel tissu villageois sont actuellement séparées par un axe routier de contournement à fort trafic. L'arrivée du tram sur cet axe accompagné de la réalisation d'une nouvelle voirie au nord (mesure 34-8) afin diminuer le trafic TIM en transit sur la route de Chancy est l'occasion d'effectuer la couture entre les deux secteurs de la Commune tout en offrant un espace de rencontre et de services autour d'un transport public de haut niveau d'efficacité. La distance prise naguère entre le village et la route de Chancy offre la possibilité de transformer ces insertions en espaces publics raccords.

L'objectif de cette mesure est la transformation de la route de Chancy entre Bernex-est et Vailly qui accueillera le prolongement du TCOB en un boulevard urbain aux espaces publics de qualité. Le traitement de cet axe, qui sera structurant pour la nouvelle urbanisation, permettra d'articuler les nouveaux quartiers de Bernex-nord et le village de Bernex au sud en offrant un maillage d'espaces publics hiérarchisé structuré et vert.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Commune de Bernex

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure garantit la perméabilité MD nécessaire à un quartier urbain et la qualité des relations entre les arrêts TP et les logements (CE1).

Elle participe à l'urbanisation du secteur et à la qualité de vie en milieu urbain (CE2).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	Coût :	13.57 MCHF

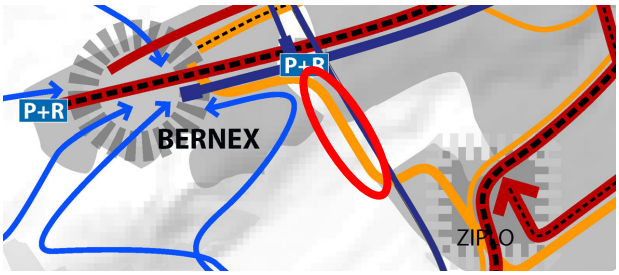


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

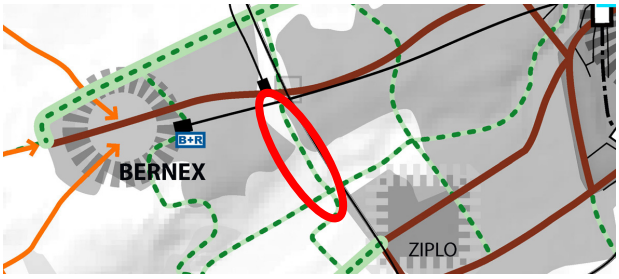


Schéma d'organisation MD, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

L'aménagement d'un axe tangentiel en site propre TC - MD permettra de relier le futur quartier des Cherpines et celui de Bernex. Une pré-étude a proposé un tracé parallèle à l'autoroute (non ouvert aux TIM, traversant l'Aire et empruntant le chemin existant de la Praletta, en bordure de la césure verte avant de trouver un débouché sur la route de Soral), qui veillera à préserver la césure paysagère.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Communes

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

L'important développement urbain prévu de part et d'autre du vallon de l'Aire autour du quartier des Cherpines et de Bernex impliquera une forte augmentation de la demande de déplacements entre ces différentes centralités. Certains équipements structurants (exemple : Collège) devront être accessibles d'un quartier à l'autre.

La mesure permet de mettre en service des liaisons TP urbaines directes entre les deux axes en développement et offre des possibilités de maillage des réseaux MD (CE1). La nouvelle infrastructure prévue est réservée aux TP et MD, évitant ainsi des pressions de développements d'activités basées sur l'automobile. Elle permet ainsi de réaliser des développements urbains dont les pratiques de déplacements sont favorables aux TP et MD (CE2, 3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Mesure 34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC sur le tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	Coût : 29.52 MCHF

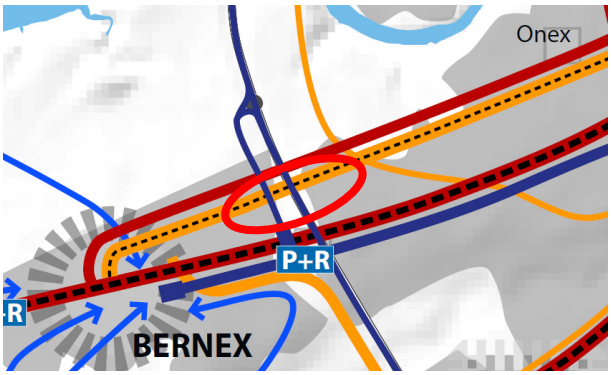
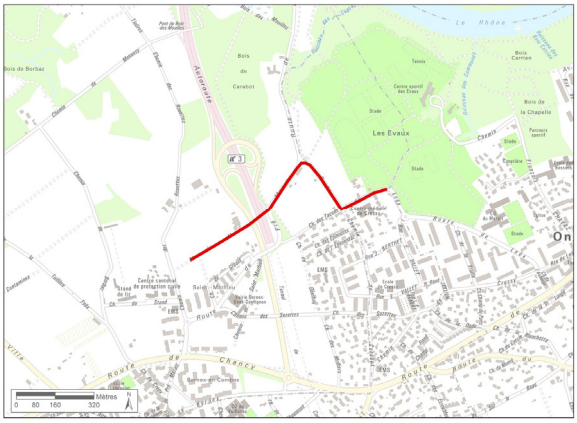


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

Cette mesure vise à compléter l'offre en TC des quartiers nord du PSD Bernex, tout en permettant la liaison avec Onex et le parc des Evaux. La traversée de l'autoroute nécessite un ouvrage d'art (pont) en continuité de l'accroche du barreau nord (mesure 34-8). Le tracé de la ligne devra toutefois subir une requalification, en lien avec l'accès au parc des Evaux ainsi qu'à la centralité de Cressy (Cressy santé).

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

La structure de l'accessibilité en TC de l'ensemble du périmètre du projet nécessite la mise en relation en TC des quartiers situés au nord, à dominante d'activités. L'offre en TC est ainsi complétée sur l'ensemble du périmètre et permettra de couvrir les besoins des futurs habitants/travailleurs du secteur. (CE1)

La mesure participe à l'évolution des parts modales actuelles (CE4) et permet de réaliser les développements urbains de Bernex, basés avant tout sur une accessibilité TP + MD (CE2).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique	
35	**Axe de développement Genève Porte Sud (PAV – Plaine de l'Aire – Saint-Julien)**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 236.80 — **Total des mesures liste A+Ae : 313.83**

Total des mesures B : 0.00 — **Total des mesures liste B+Be : 11.70**

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent une réorganisation globale de l'armature de déplacements pour répondre au double objectif d'amélioration de l'accessibilité du territoire et de transfert modal vers des modes alternatifs au transport individuel motorisé.

La création d'un axe fort TP (tram) structurant pour l'ensemble du territoire constitue la mesure prioritaire de l'axe de développement Genève-Porte Sud. En complément, il s'agit d'accompagner la mise en œuvre du tramway par des mesures visant à améliorer les rabattements TP sur l'axe fort et à améliorer la perméabilité MD des tissus urbains. Ces mesures complémentaires visent notamment à assurer des connexions TC efficaces entre le pôle multimodal de Saint Julien et les pôles urbains et économiques de Porte Sud et à garantir l'accessibilité à Porte Sud et à Genève.

Le développement urbain est structuré par ce nouvel axe tram. Il permet l'affirmation de Saint-Julien - Porte Sud comme centre régional dans l'agglomération centrale transfrontalière par le développement de fonctions urbaines attractives et la valorisation du potentiel genevois par la réalisation de nouveaux quartiers aux Cherpines et à Perly-Certoux.

Ces développements urbains prennent appui sur un cadre paysager commun et structurant, caractérisé notamment par les rivières Arande et Aire. Cette dernière fait l'objet d'un projet important de renaturation. Le maillage paysager et écologique doit être intégré au sein des projets de développement et de renouvellement urbains, faisant ainsi le lien entre les quartiers de ville et les zones agricoles.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
35-3	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Genève et St-Julien (partie France)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	2.80
35-5	Aménagement d'une liaison MD entre St-Julien et Perly	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	1.25
35-4	Organisation et réaménagement du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien	Avant 2015	Local	Ae1	0.47
35-6	Aménagement d'une liaison rurale MD entre St-Julien, Certoux et Genève	Avant 2015	Local	Ae1	0.39
35-17	Boulevard urbain Sud : Aménagement du carrefour des Mouilles à Neydens	Avant 2015	Local	Hors FI	2.08
35-10	Boulevard urbain Sud : Aménagement Liaison MD en entrée Sud de St Julien (voie cyclable Nord/ Sud)	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	1.30
35-12	Boulevard urbain Sud : Priorisation des TP entre l'entrée Sud de Saint-Julien et amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	1.30
35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien et requalification de l'espace public	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	234.20
35-16	Boulevard urbain Sud : Requalification de la RD1201 entre la sortie d'autoroute et l'entrée de St-Julien (Sécurisation des carrefours en entrée sud + aménagements piétons)	2015 - 2018	Local	Ae	4.55



35-18	Boulevard urbain Sud : Aménagement de la desserte routière de l'entrée de ville Sud de Saint-Julien pour les TC	2015 - 2018	Local	Ae	15.60
35-19	Aménagement routier d'une nouvelle entrée Ouest de Saint-Julien et de la rue des Sardes en accompagnement du tram (mesure TIM + TP + MD)	2015 - 2018	Local	Ae	15.60
35-20	Requalification de l'espace-rue au niveau de la place du Crêt à Saint-Julien en accompagnement du tram	2015 - 2018	Local	Ae	2.60
35-21	Connexion MD PLO - Cherpines et aménagement de la place des Cherpines	2015 - 2018	Local	Ae	12.38
35-22	Réalisation d'aménagements MD et traitement paysager du chemin des Cherpines et connexion avec l'Aire en direction de Lully	2015 - 2018	Local	Ae	1.80
35-23	élargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable (sens descente)	2015 - 2018	Local	Ae	4.50
35-24	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance	2015 - 2018	Local	Ae	20
35-13	Aménagement P+R St Julien sud (gare)	2019 - 2022	Local	Be	6.50
35-25	Construction d'un itinéraire de desserte des quartiers Est-et de délestage du centre de Saint-Julien	2019 - 2022	Local	Be	5.20
35-7	Construction d'un P+R à l'entrée Sud de Genève (Bardonnex et/ou Perly)	> 2022	À définir	C	
35-26	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : aménagement d'un nouveau Pont de Lancy pour site propre TC	> 2022	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD4-05	Lancy-Plan Les Ouates *(densification)*	En cours
UD4-08	Saint-Julien en Genevois, dont ZAC Chabloux (cf. fiche 14) *(densification, extension - 1200 logements pour la ZAC)*	En cours
UD4-07	Saint-Julien Gare (cf. fiche 14) *(mutation, densification)*	2014
UD4-03	La Chapelle - Les Sciers (cf. fiche 10) *(extension - 1700 logements - 100 emplois)*	2014
UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 10, 30) *(mutation - 11000 logements - 11000 emplois)*	2015
UD4-10	PSD Saint-Julien - Bardonnex - Archamps (cf. fiche 14), site PPDE *(densification, extension - 700 logements - 6100 emplois)*	2015
UD4-09	PSD Saint-Julien - Cervonnex - Neydens, site PPDE *(densification, extension - 1600 logements - 2800 emplois))*	2015
UD4-11	Porte Sud - site PPDE et centre régional de Saint Julien *(coordination)*	/
UD4-04	PSD Cherpines *(extension - 3000 logements - 2500 emplois)*	2016
UD4-06	PSD Perly-Certoux - Bardonnex - Saint-Julien *(densification, extension - GE : 3400 logements - GE : 3400 emplois)*	2020

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP4-11	Aménagement des abords de l'Aire aux Cherpines	2015 - 2018	5.25
MAP4-15	Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines	2015 - 2018	3.38
MAP4-18	Aménagement de la Plaine de l'Aire - renaturation de l'Aire	2015 - 2018	3.9
MAP4-12	Création d'un parc urbain dans le PSD Perly-Certoux-St-Julien	2019 - 2022	13.7
MAP4-13	Aménagement et requalification des espaces aux abords de la Lissole dans Perly-Certoux	2019 - 2022	-
MAP4-14	Traitement paysager entre Certoux et Saint-Julien	2019 - 2022	-



MAP4-16	Mise en valeur de l'Arande dans la traversée urbaine de Saint-Julien	2019 - 2022

Mesure 35-10	Boulevard urbain Sud : Aménagement Liaison MD en entrée Sud de St Julien (voie cyclable Nord/ Sud)	Coût :	1.3 MCHF 1 M€

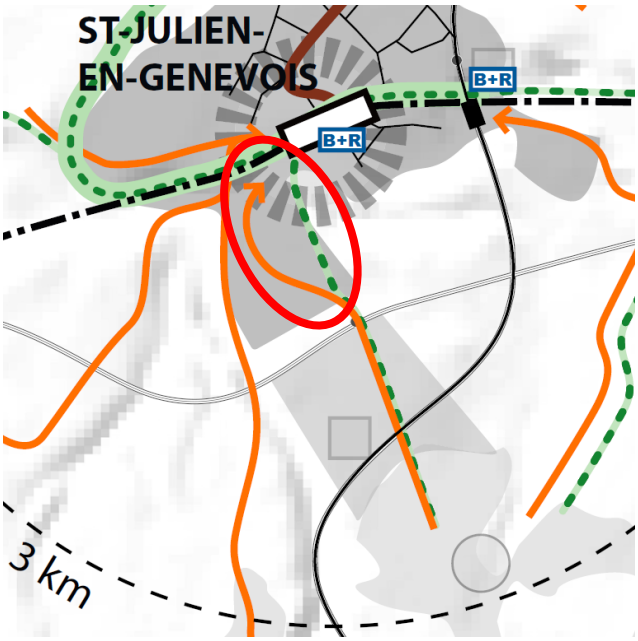
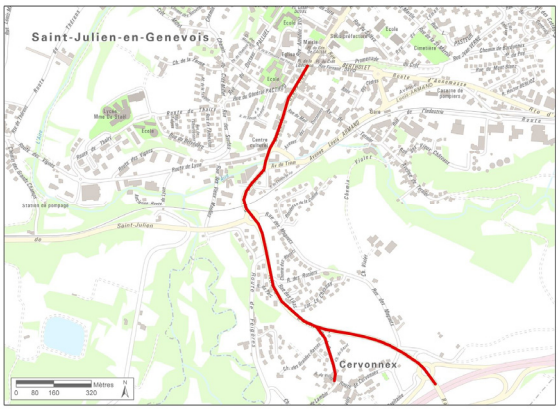


Schéma d'organisation MD, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

Cette mesure doit permettre le rabattement sur l'offre en transport public de Saint Julien, l'amélioration de la perméabilité MD des tissus urbains et assurer ainsi le lien entre les différents pôles du secteur Porte Sud de Genève : les zones d'activités de Cervonnex / les Envignes (avec le centre de loisirs Vitam'Parc et le Casino notamment) et la gare de Saint-Julien.

La création de cet axe Nord / Sud viendra compléter l'offre structurante de mode doux en connexion notamment l'itinéraire de La Frontalière, qui dessert le territoire d'est en ouest.

Après consultation de la CCG et du Département de la Haute-Savoie, la Ville de Saint Julien porte ce projet pour permettre la requalification de la RD 1201 en boulevard urbain sud. Une étude de programmation sera lancée fin 2012.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Commune de Saint-Julien

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La Porte sud de Genève est un secteur de développement économique important pour le rééquilibrage franco-suisse. Compte-tenu des faibles distances, le développement et la sécurisation des cheminements modes doux dans ce secteur devrait contribuer à diminuer l'utilisation des véhicules motorisés, renforcer les liens entre chaque pôle.

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 35-12	Boulevard urbain Sud : Priorisation des TP entre l'entrée Sud de Saint-Julien et amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien	Coût :	1.3 MCHF 1 M€

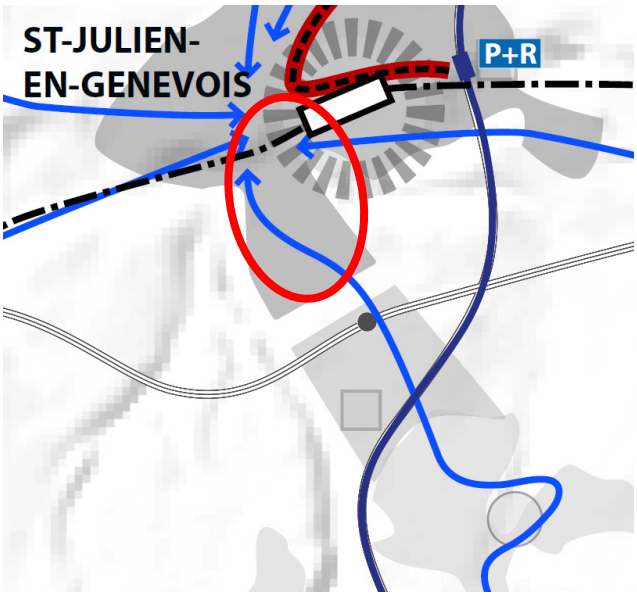
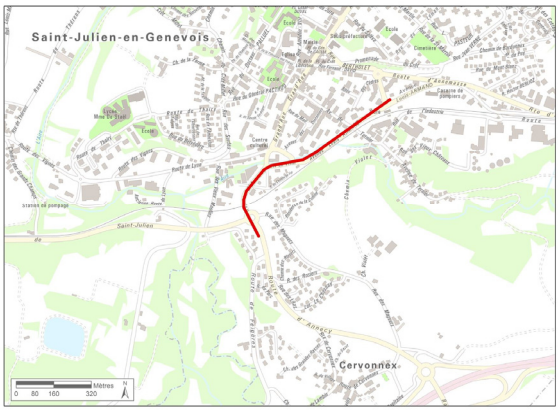


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

La priorisation des TP en entrée Sud de Saint-Julien et l'amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien répondent au double objectif :

- Faire bénéficier l'ensemble de la CCG du tramway
- Préserver un accès de qualité à la centralité de Saint Julien pour l'ensemble de la CCG malgré la hausse prévisible du trafic automobile.

Il s'agit de fiabiliser les temps de déplacements en TP par l'aménagement de couloirs en site propre sur des sections et des carrefours stratégiques en amont de la gare Saint Julien

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CCG / Commune de Saint-Julien

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

Il s'agit de traiter les flux le plus en amont possible de la ville dense, de favoriser le report modal vers les transports publics en facilitant et fiabilisant l'accès au futur pôle d'échange de la gare pour les bus et les véhicules particuliers à destination du futur P+R. En complément des aménagements de couloirs TP en site propre, l'offre TP sera renforcée (augmentation de la fréquence, cadencement…). Ainsi, le tramway et le centre régional sont rendus plus attractifs pour une population non directement desservie par les axes forts TP.

Échéancier de réalisation :

En 2011, la CCG a mené une étude d'accès au pôle gare à l'horizon de réalisation du projet de tramway. Cette étude a permis de mettre en évidence les actions à mener, de les prioriser (notamment au regard de l'efficacité) et de les chiffrer.

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien et requalification de l'espace public	Coût :	234.2 MCHF Partie F : 34 M€ Partie CH : 190 MCHF

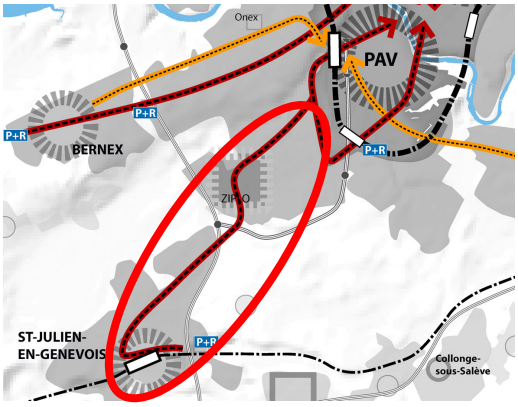
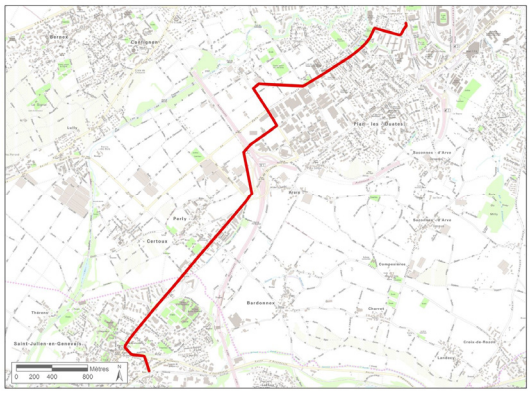


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

Tram

Description de la mesure :

L'extension du réseau de tramway jusqu'à St Julien répond aux objectifs de report modal vers les TP et de décongestion de la circulation au sud de l'agglomération genevoise. Ce projet indispensable au développement socio-économique du quadrant sud de l'agglomération genevoise constitue également côté genevois français un levier pour maîtriser l'étalement urbain et renouveler la qualité de l'espace public de Saint Julien.

Côté suisse, la nouvelle ligne de tramway permettra de compléter le réseau actuel en offrant un axe fort performant via les communes de Lancy (Palettes), Plan-les-Ouates (route de Base) et Perly-Certoux (route de Saint-Julien) en desservant le nouveau quartier des Cherpines ainsi que la ZIPLO. L'axe Lancy-Plan-les-Ouates-Perly-Certoux est un linéaire qui verra un très important développement urbain (+12'000 habitants sur la partie suisse) pour atteindre un total de 36'000 habitants+emplois desservi à 300m à l'horizon 2030.

Côté français, l'axe de tramway longera l'avenue de Genève jusqu'à la sous-Préfecture puis la place du Crêt et la rue Bertholet avant d'atteindre son terminus de la gare où sera réalisé un pôle multimodal ainsi qu'un P+R.

La requalification de l'espace public le long du tracé permettra de structurer l'urbanisation en définissant un certain nombre de centralités tout en offrant une lisibilité et une identité propre le long de la ligne.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CCG / Canton de Genève / Les 5 communes traversées, dont Saint Julien pour la partie française

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration majeure de la qualité des TP entre St-Julien et le cœur de l'agglomération. Elle est également mise à profit pour améliorer la qualité des cheminements MD dans le centre régional de St-Julien. (CE1)

Les développements périurbains prévus en dehors du centre régional au sud de St-Julien et la dispersion des activités dans des pôles secondaires (Archamps notamment) sont rabattus sur le tram par un système de bus (CE2).

La mesure permet une amélioration importante des parts modales pour les liaisons entre St-Julien et Genève. En dehors du centre régional de St-Julien, les développements routiers ne permettent pas une amélioration significative des parts modales. (CE4)

La CCG et le Canton de Genève, portent conjointement ce projet de tramway, dans le cadre d'une convention de coopération transfrontalière. Les études menées séparément jusqu'en 2010, sont depuis 2011 menées sur la totalité du tracé franco-suisse. Les études de maîtrise d'œuvre commenceront, via une commande groupée, à l'automne 2012.

Échéancier de réalisation :

Début des travaux en 2015 - Mise en service en 2018

Regroupement géographique

36-1

Axe de développement Genève – Annemasse

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 64.22

Total des mesures liste A+Ae : 84.95

Total des mesures B : 2.60

Total des mesures liste B+Be : 5.46

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à poursuivre les développements engagés dans la première génération. Il s'agit de poursuivre l'extension du réseau d'axes forts, d'améliorer l'accessibilité TP et la qualité des espaces publics autours des interfaces de la ligne ferroviaire et des lignes TP structurantes et d'améliorer le réseau structurant MD.

Le développement d'Annemasse (projets urbains, équipements, accessibilité) conforte son rôle de centre métropolitain. La forte densification autour des axes structurants dans les communes voisines permet d'améliorer la qualité urbaine des lieux et d'optimiser l'usage des TP et MD.

L'aménagement de la voie verte MD ayant une forte composante paysagère est un enjeu fort de ce secteur. De plus, la PAP CEVA demande que le fonctionnement biologique soit maintenu. Il est également nécessaire de garantir la fonctionnalité du maillage urbain qui se raccroche aux cours d'eau traversés (Seymaz et Foron).

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
36-1-4	TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
36-1-5	Requalification de l'espace rue de la rue de Genève dans Annemasse agglo	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
36-1-6	Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllesulaz (par route de Genève)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
36-1-9	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 1 en lien avec la mise en place du BHNS	2014	Local	Hors FI	0.65
36-1-11	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	2015	Local + CH agglo	A	41.08
36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesullaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	2016	Local + CH agglo	A	8.34
36-1-13	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	2017	Local + CH agglo	A	14.80
36-1-14	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 2 en lien avec la mise en service de CEVA	2015 - 2018	Local	Ae	1.00
36-1-15	Requalification des espaces publics autour du prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	2015 - 2018	Local	Ae	3.90
36-1-16	Requalification de l'espace public du centre du futur quartier étoile (gare d'Annemasse)	2015 - 2018	Local	Ae	6.50
36-1-17	Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagements pour les TP sur le tronçon Grange Canal - rte du Vallon	2015 - 2018	Local	Ae	6.10
36-1-18	Construction d'un P+R au terminus du projet de tramway à Annemasse - phase 1	2015 - 2018	Local	Ae	1.56
36-1-19	Construction du P+R Jean Monnet au terminus Sud du projet de BHNS à Annemasse	2015 - 2018	Local	Ae	1.66



36-1-20	Construction d'une passerelle au-dessus des voies de chemins de fer à Annemasse	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	2.60
36-1-10	Aménagements d'un axe TCSP pour la ligne de bus express sur la route de Taninges : phase 1	2019 - 2022	Local	Be	2.86
36-1-21	Aménagements d'un axe TCSP pour la ligne de bus express sur la route de Taninges : phase 2	> 2022	À définir	C	
36-1-22	Prolongement du Tram d'Annemasse (secteur Dusonchet Perrier - lycée Jean Monnet à l'Est du Perrier) et/ou création d'une nouvelle branche vers la Gare d'Annemasse	> 2022	À définir	C	
36-1-23	Mise en site propre et développement de l'axe fort TC Malagnou - rte Blanche - partie CH	> 2022	À définir	C	36.42
36-1-24	Réaménagement de la jonction "autoroutière" de Thônex	> 2022	À définir	C	
36-1-25	Construction d'un P+R au terminus du projet de tramway à Annemasse - phase 2	> 2022	À définir	C	
36-1-26	Transformation de la route Blanche (bld urbain, couverture, ou autoroute de distribution urbaine - subordonnée à la traversée du Lac)	2030	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD5-06	Annemasse-Ville La Grand *(densification - logements et emplois))*	En cours
UD5-07	Bois-Enclos - Altea - site PPDE *(extension - 600 emplois)*	En cours
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiches 10 et 36-2) *(mutation - 2110 logements, 2480 emplois)*	En cours
UD5-04	Chablais - Parc (cf. fiche 36-2) *(mutation - 457 logements, 400 à 500 emplois)*	En cours
UD5-18	Route de Genève - Annemasse *(densification - 2000 logements, emplois)*	En cours
UD5-05	Annemasse -Dusonchet Perrier (cf. fiche 36-2) *(densification - 800 à 900 logements, xxx emplois)*	En cours
UD5-12	Route de Taninges, Borly (dont site PPDE) *(densification - logements, 720 emplois)*	En cours
UD5-02	PSD Gare de Chêne-Bourg - Chêne-Bougerie (cf. fiches 10 et 36-3) *(mutation-densification - 2'900 logements- 2'000 emplois)*	2018
UD5-08	PSD Puplinge-gare d'Annemasse (cf. fiches 36-2 et 36-3) *(extension, structuration - GE : 1700 + F : 880 logements - GE : 500 + F : 80 emplois)*	F : 2015 GE : 2020
UD5-17	Ecoquartier Château rouge *(mutation, densification - 250 à 350 logements, emplois)*	2020
UD5-10	PSD Arve Route Blanche *(densification, structuration - 240 logements, 700 emplois)*	>2030

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5-01	MAP Foron (accord prestation PA1) : en cours (cf. fiches 10 et 36-3)	2014 - 2015	2.6
MAP5-02	Requalification autour de la voie verte sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français) (cf. fiche 10)	2015 - 2018	

Mesure 36-1-11	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	Coût :	41.08 MCHF 31.6 M€

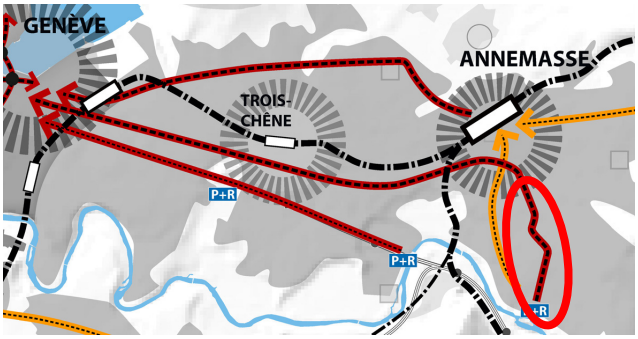
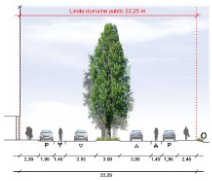
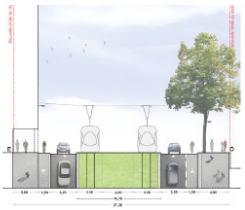
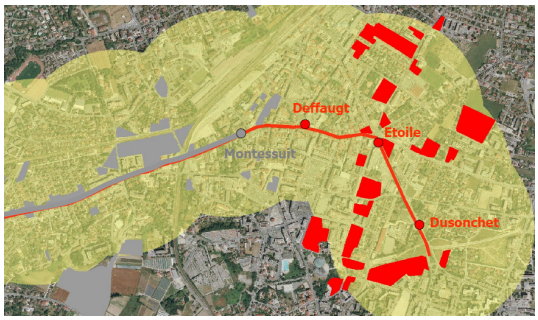


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)





Coupe Av Barbusse



Potentiel d'urbanisation sur un cercle d'attractivité de 500 m du tramway
(source : Annemasse Agglo)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	Tram

Description de la mesure :

Cette mesure constitue la deuxième phase du prolongement de la ligne de tramway vers Annemasse (PA1 36-1-6) par la création de 1.33 kms de lignes supplémentaires et de 3 arrêts supplémentaires depuis le centre d'Annemasse vers le quartier dense du Perrier.

Cette mesure était déjà inscrite au PA1 (36-1-11) en horizon C. L'anticipation de cette mesure s'explique par la densification urbaine plus rapide que prévue autour de l'axe et la prise de conscience de l'intérêt de cette infrastructure, tant au regard des études qui montrent le potentiel de clientèle très élevé sur cette branche que de sa pertinence par rapport à la requalification urbaine en cours du quartier sensible du Perrier. Le prolongement du tramway desservira directement, à l'horizon 2017, une population de 26 629 personnes, soit un peu plus de 30% de la population totale de l'agglomération alors estimée à 87 065 habitants.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse Agglo / Ville d'Annemasse

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration substantielle de la qualité et de la capacité des TP dans l'agglomération d'Annemasse, tant pour les flux à destination de Genève que pour ceux internes à Annemasse. (CE1)

Elle offre également des potentiels de densification du tissu bâti et de requalification des voiries empruntées. (CE2)

Les requalifications routières permettent également une amélioration de la sécurité des déplacements et, d'une manière générale, une amélioration de la qualité environnementale (CE4).

Échéancier de réalisation :

Démarrage des travaux début 2015

Mise en service fin 2016

Mesure 36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	Coût :	8.34 MCHF

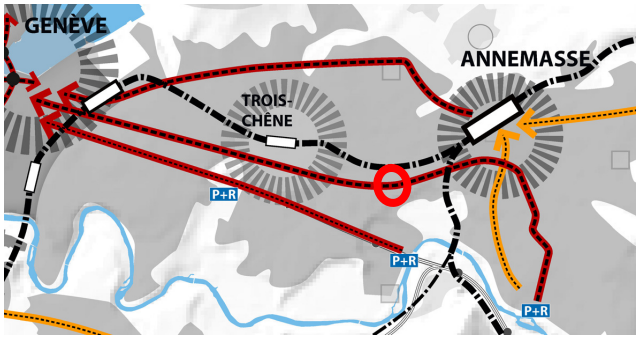
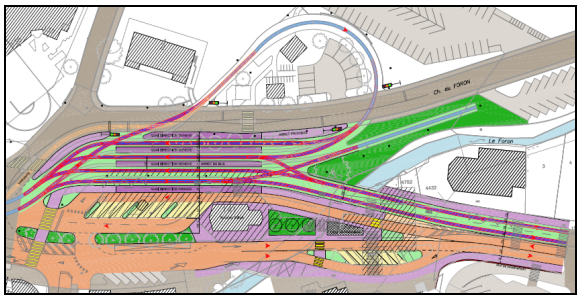


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation - image de projet
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

Tram

Description de la mesure :

La mesure s'inscrit dans le cadre du réaménagement de l'interface de Moillesullaz liée au prolongement du tramway en direction d'Annemasse. Actuellement, cette interface correspond à une rupture de charge entre les réseaux genevois et annemassien, avec un passage de la douane à pied pour un grand nombre d'usagers TP. Elle s'inscrit également dans un tissu bâti relativement dense avec de nombreux commerces générant des franchissements de la frontière à pied tout au long de la journée. Il s'agit donc d'une interface transfrontalière charnière sur le plan urbanistique. Avec les contraintes d'exploitation du prolongement du tramway à Annemasse, il est nécessaire de reconfigurer la boucle de rebroussement et de l'accompagner par un réaménagement qualitatif élevé de l'espace public pour inscrire cette interface comme élément majeur du réseau des espaces publics à constituer.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE / Annemasse Agglo

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure rend possible les améliorations drastiques de qualité des TP transfrontaliers entre Annemasse et Genève. (CE1) En outre elle permet de "recoudre les tissus urbains des Trois-Chênes et d'Annemasse en créant un réel espace public et en supprimant l'effet de coupure dû à la présence de la douane. (CE2)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 36-1-13	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	Coût : 14.80 MCHF

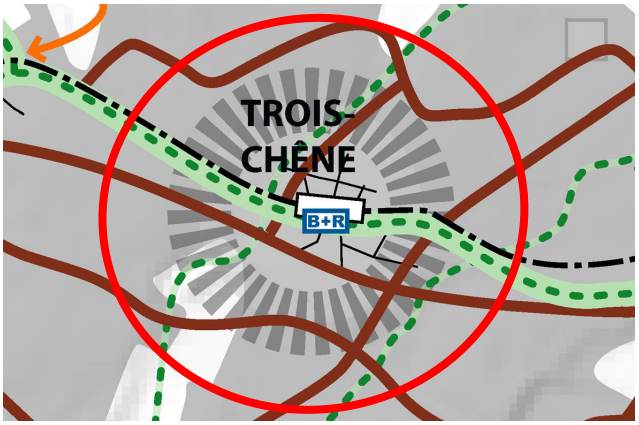
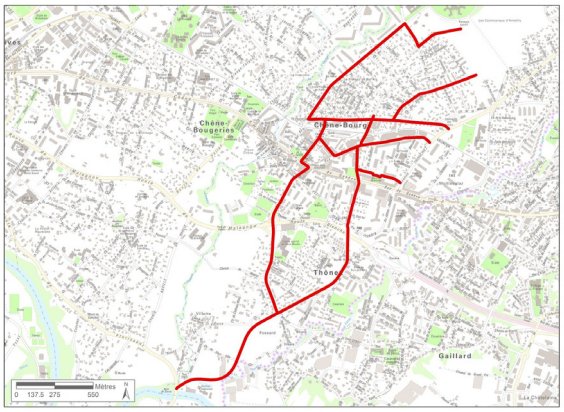


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte

Type ARE (1ère génération)

MD

Description de la mesure :

Avec la mise en service de la halte RER de Chêne-Bourg, la centralité régionale des Trois-Chêne va connaître une modification importante de ses pratiques d'accessibilité, tous modes confondus. Cette mesure vise à compléter le maillage de mobilité douce avec des accompagnements paysagers de qualité pour le rabattement vers la halte RER, mais également pour donner de l'épaisseur aux aménagements de mobilité douce dans l'ensemble des quartiers de cette centralité. Il convient également d'améliorer la perméabilité du réseau MD, notamment en franchissement de la route Blanche/route de Malagnou ainsi que l'axe tramway de la rue de Genève.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Chêne-Bourg / Chêne-Bougeries / Thônex / Canton de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration de la perméabilité des tissus bâtis pour la MD ainsi qu'un rabattement efficace vers la gare RER. (CE1)

Elle offre ainsi des potentiels importants d'évolution des parts modales et une amélioration importante de la qualité de vie en milieu urbain (CE2 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 36-1-20	Construction d'une passerelle au-dessus des voies de chemins de fer à Annemasse	Coût :	2.6 MCHF 2 M€

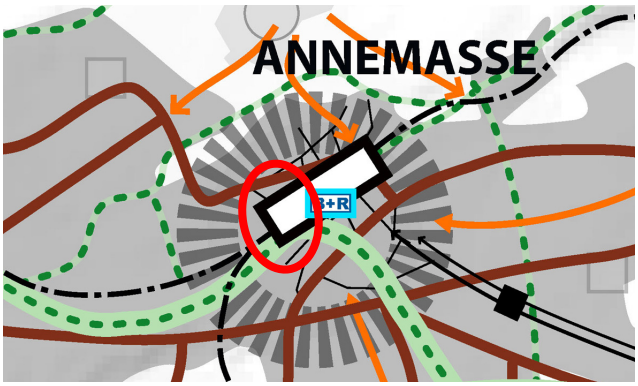


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Etude de composition urbaine ZAC Quartier Etoile
(source : EGIS 2011)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	MD

Description de la mesure :

La mesure consiste en la création d'une passerelle modes doux au-dessus des voies ferrées entre le nouveau quartier en développement du côté nord de la gare d'Annemasse et le centre-ville. Cette passerelle réduit fortement la coupure urbaine des voies ferrées, qui est de 800 mètres sur ce secteur et permet de faciliter la liaison inter quartiers.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse Agglo / Communes d'Annemasse, d'Ambilly / RFF

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

L'intérêt est de connecter les 1600 futurs habitants de l'éco quartier avec le centre-ville, et notamment le tram. La place centrale du cœur de l'étoile, située à moins de 500 mètres du Pôle d'Echange multimodal de la gare d'Annemasse, sera de ce fait connectée au tram (environ 300 mètres). (CE1)

Elle permet de faciliter de même pour les piétons et les vélos tous les rabattements des quartiers d'Ambilly, de Ville-la-Grand (et de MICA en vélo) sur le centre d'Annemasse et le tramway, réduisant ainsi la coupure urbaine des voies ferrées. (CE2)

Il s'ensuit une amélioration massive des parts modales MD (CE4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

36-2

Centre métropolitain d'Annemasse

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 0.00

Total des mesures liste A+Ae : 3.77

Total des mesures B : 0.00

Total des mesures liste B+Be : 1.04

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à conforter le fonctionnement urbain du centre métropolitain d'Annemasse (qui se traduisent en projets urbains, requalification d'espaces publics, équipements, accessibilité). Il s'agit également de renforcer le rôle de la MD (amélioration des aménagements). En outre, la restructuration du réseau routier et de l'accessibilité aux secteurs denses doit permettre de libérer de l'espace en faveur des autres modes.

Le projet de paysage du Bois de Rosses, via sa préservation et son aménagement afin de répondre aux attentes de la population, est un enjeu fort de ce secteur. A cela s'ajoute la mise en œuvre des mesures identifiées dans le cadre du contrat corridors Arve-Lac.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
36-2-4	Construction et aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier	Avant 2015	Local	Av1	
36-2-3	Aménagement du pôle multimodal de la gare d'Annemasse	2015 - 2018	Local	Ae1	
36-2-9	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	2015 - 2018	Local	Ae	2.21
36-2-13	Réalisation de la boucle des Bois de Rosses	2015 - 2018	Local	Ae	1.56
36-2-11	Restructuration du réseau routier pour favoriser la progression des TC/MD, sécuriser et "pacifier" le trafic automobile, et réorganisation de la circulation au centre d'Annemasse dont l'aménagement de l'Avenue Lucie Aubrac et le réaménagement du "pont neuf"	2015 - 2018	Local	Hors FI	
36-2-7	Requalification de la RD1206 entre le carrefour des Chasseurs et le carrefour du Livron pour faciliter la progression du BHNS	2015 - 2018	Local	Hors FI	
36-2-14	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 2)	2019 - 2022	Local	Be	1.04
36-2-15	P+R d'Annemasse Sud (en lien avec la nouvelle jonction et le BHNS)	> 2022	À définir	C	
36-2-12	Réaménagement routier pour l'amélioration de l'accès sud Annemasse depuis l'A40, y compris nouveau pont	2030	À définir	C	
36-2-16	Construction d'une halte ferroviaire et d'un P+R au Brouaz	2030+	À définir	C	
36-2-17	Réaménagement et agrandissement de la gare d'Annemasse	2030+	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiches 10, 36-1) *(mutation - 2110 logements, 2480 emplois)*	En cours
UD5-11	Brouaz -Annemasse *(extension - emplois, équipement)*	En cours
UD5-04	Chablais - Parc (cf. fiche 36.1)	En cours



	(mutation - 457 logements, 400 à 500 emplois)	
UD5-18	Route de Genève - Annemasse *(densification - 2000 logements, emplois)*	En cours
UD5-05	Annemasse - Dusonchet Perrier (cf. fiche 36.1) *(densification - 800 à 900 logements, emplois)*	En cours
UD5-08	PSD Puplinge-gare d'Annemasse (cf. fiches 36-1, 36-3) *(extension - structuration - GE : 1700 + F : 880 logements - GE : 500 +F : 80 emplois)*	F : 2015 GE : 2020
UD5-17	Ecoquartier Château rouge *(mutation, densification - 250 à 350 logements, emplois)*	2020

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5/7	Contrat corridors Arve-Lac (cf. fiche 16)	2012 - 2017	10.3
MAP5-06	MAP césures vertes Annemasse - Cranves Sales (SA1 - accord prestations)	2015 - 2018	
MAP5	Mesures découlant du Projet de paysage des bois de Rosses	2015 - 2018	

Regroupement géographique	
36-3	**Liaisons transversales et "épaisseur" de l'axe Genève – Annemasse**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 37.14

Total des mesures liste A+Ae : 38.89

Total des mesures B : 13.60

Total des mesures liste B+Be : 17.51

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement, dans l'"épaisseur" de l'axe de développement entre Genève et Annemasse, visent principalement à renforcer la desserte maillée du territoire, en améliorant les axes TP parallèles aux trams et le maillage des réseaux MD

En liant avec l'amélioration de la desserte TP, cet axe est constitué d'un tissu urbain qui a vocation à se densifier.

La préservation du Foron ainsi que le traitement des limites de l'urbanisation par rapport aux espaces agricoles sont des enjeux forts pour ce secteur.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
36-3-1	Axe de Frontenex : construction des infrastructures routières de desserte des Communaux d'Ambilly	Avant 2015	Local	Ae1	
36-3-2	Réalisation d'aménagements pour trolleybus sur la ligne TP entre les Eaux-Vives et les Communaux d'Ambilly (MICA)	Avant 2015	Local + CH agglo	A1	
36-3-3	Construction d'un P+R à la Tulette	Avant 2015	Local	Hors FI	
36-3-7	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP + amélioration des modes doux entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse côté français	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	3.51
36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	2015	Local + CH agglo	A	33.63
36-3-9	Construction du P+R MICA	2015 - 2018	Local	Ae	1.75
36-3-4	Aménagements routiers et paysagers de l'espace rue pour le prolongement de la ligne de trolleybus entre Les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	13.6
36-3-10	Maillage mobilité douce et aménagements paysager entre le quartier Mica-Puplinge et les centralités voisines (Trois Chêne, village de Puplinge, Annemasse) (partie CH)	2019 - 2022	Local	Be	3.91
36-3-11	Création d'un espace public de centralité et d'identité du quartier Mica-Puplinge	2019 - 2022	Local	Hors FI	6.4
36-3-12	Construction et aménagement d'un axe fort TP sur la ligne TP circulaire Annemasse - MICA - Chêne-Bourg - Gaillard - Annemasse	> 2022	À définir	C	
36-3-13	Construction d'un axe tram entre les Eaux-Vives et les Communaux d'Ambilly (MICA)	> 2022	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD5-16	Frontenex-Tulettes (extension)	2010
UD5-08	Les Communaux d'Ambilly *(extension - 2300 logements, 850 emplois)*	2014
UD5-08	PSD Puplinge-gare d'Annemasse (cf. fiches 36-1, 36-2) *(extension, structuration - GE : 1700 + F : 880 logements - GE : 500 + F : 50 emplois)*	F : 2015 GE : 2020
UD5-02	PSD gare de Chêne-Bourg - Chêne-Bougerie (cf. fiches 10, 36-1) *(mutation-densification - 2'900 logements - 2'000 emplois)*	2018

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP5-01	MAP Foron (SA1 accord prestations) : en cours (cf. fiches 10 et 36-1)	2014 - 2015	2.6
MAP5-07	Aménagements paysagers en limite du quartier Mica-Puplinge et mesures de transition avec la zone agricole en lien avec la gestion des eaux	2019 - 2022	1.1

Mesure 36-3-7	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP + amélioration des modes doux entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	Coût :	3.51 MCHF 2.7 M€

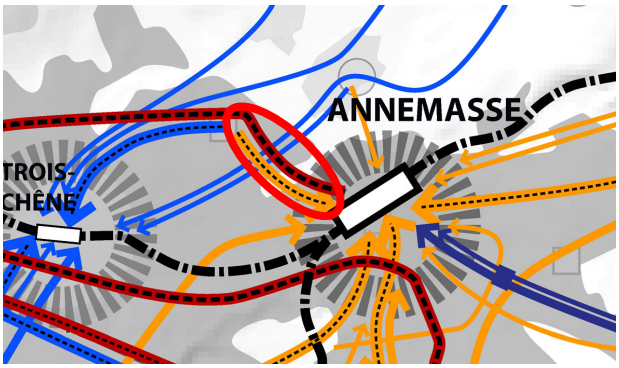
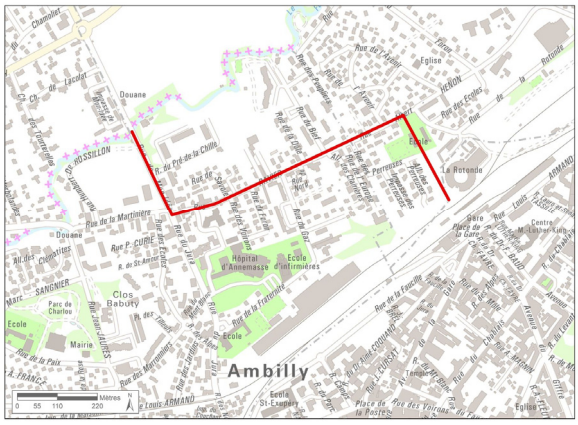


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains	TP_route

Description de la mesure :

Le PA1 prévoyait deux mesures de développement des TC et des modes doux entre le quartier MICA et la gare d'Annemasse (36-3-4 et 36-3-5). Cette mesure d "Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP- amélioration des modes doux entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse" consiste à créer un axe modes doux en rabattement sur la voie verte CEVA et la gare d'Annemasse ainsi qu'une première desserte TP du pôle d'échange de la gare, pour la mise en service du CEVA (2017). Ces axes permettront de

- structurer le futur éco quartier de l'Etoile (6'000 habitants) et articuler enjeux fonctionnels et qualité urbaine autour notamment des voies MD (cf. MAP).
- de favoriser les rabattements depuis les quartiers situés au nord et à l'est des voies ferrées (Quartiers d'Ambilly et de Ville-la-Grand, soit près de 5 000 habitants côté français + secteur de Puplinge, Bel Idée et nouveau quartier MICA côté genevois), vers le PEM d'Annemasse.

L'anticipation de ces mesures sur France, est liée à la création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) intercommunale et son aménagement en vue de la mise en service du CEVA. La réalisation de la ZAC, liée à la mise en place du PEM et à la démolition de l'hôpital d'Ambilly, va s'engager dès 2015, et permettra la réalisation d'axes TCSP et de liaisons modes doux. La nécessité de réaliser des travaux à proximité de la Gare permet donc de réaliser une première tranche fonctionnelle, à l'efficacité réelle, qui anticipe sur des développements ultérieurs plus ambitieux.

Ces aménagements sont une première étape vers

- la création d'une liaison TP forte à horizon B entre le quartier MICA (depuis Genève) (36-3-4) et la gare CEVA d'Annemasse via la douane de Mon-Idée, la rue du jura et la rue du Gaz.
- un axe fort modes doux, en rabattement sur le cœur d'Annemasse, sur la voie verte CEVA, le tram (par la passerelle modes doux de l'étoile) et la gare CEVA.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse Agglo

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une mise en place de la desserte TP entre le quartier de MICA et la gare d'Annemasse ainsi qu'une amélioration importante de la qualité des cheminements MD de ce secteur (CE1)

Elle permet ainsi de desservir les nouveaux quartiers en développement situés sur le côté nord de la gare d'Annemasse (CE2)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018

Mesure 36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	Coût : 33.63 MCHF

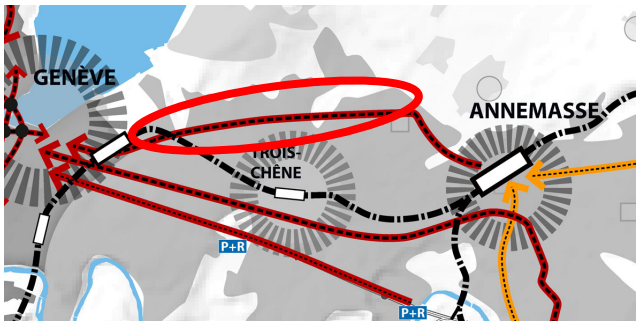


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte	Sécurité

Description de la mesure :

En accompagnement de la mesure A1 36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives/MICA : infrastructures pour trolleybus qui ne couvrait que les coûts d'électrification de la ligne, cette mesure vise à une requalification complète de l'espace-rue sur cet axe densément peuplé pour une sécurisation de tous les modes et offrir un itinéraire continu et sécurisé pour les cycles. Elle vise également à offrir un espace-rue de qualité pour éviter une coupure urbaine trop forte dans le tissu urbain.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton de Genève

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet une amélioration de la vitesse commerciale de la ligne de bus actuelle, de sa lisibilité pour l'usager et de sa capacité (fréquences renforcées et véhicules de grande capacité (bi-articulés) (CE1).

Le traitement des espaces publics le long de l'axe permet une nette amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. La mesure accompagne des développements importants de quartiers se situant à l'intérieur du périmètre bâti actuel (renouvellement, densification). (CE2)

La mesure participe à l'amélioration de la sécurité objective et subjective (requalification routières) et participe également à l'inflexion des parts modales en faveur des TP et de la MD. (CE3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux en 2015

Mesure 36-3-4	Aménagements routiers et paysagers de l'espace rue pour le prolongement de la ligne de trolleybus entre Les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	Coût :	13.6 MCHF Partie F : 5 M€ Partie CH : 7.1 MCHF

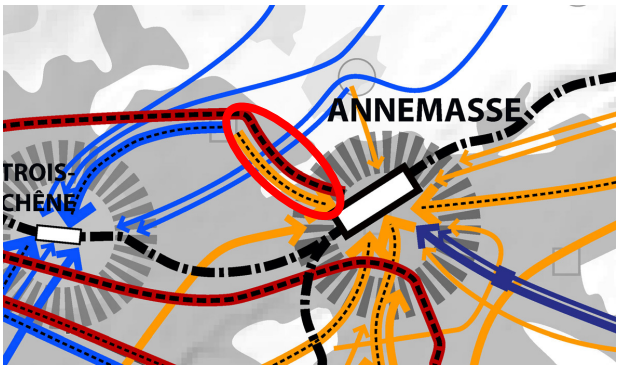
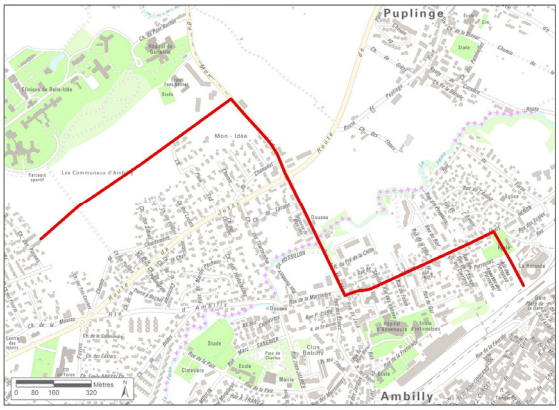


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE (1ère génération)
OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains	TP_route

Description de la mesure :

Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure 36-3-7 de création d'une ligne TP d'accès au PEM d'Annemasse et d'une liaison modes doux entre le quartier de l'Etoile et la gare d'Annemasse. Elle consiste à faire monter en qualité d'offre la ligne TP créée parallèlement à la création du quartier MICA et la densification prévue sur ce site.

Il s'agit de créer un système type BHNS : trolleybus priorisé dans les secteurs les plus difficiles, avec arrêts qualitatifs (système d'information voyageurs), priorités aux carrefours, etc.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Annemasse Agglo / Canton de Genève / Communes

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure permettra de poursuivre l'amélioration de la qualité et de la capacité du système TP entre Genève et la gare CEVA d'Annemasse par les quartiers de Mon Idée/ Etoile. (CE1)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique

37

Agglomération régionale Thonon-les-bains

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 7.15

Total des mesures liste A+Ae : 18.20

Total des mesures B : 0.00

Total des mesures liste B+Be : 11.31

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent avant tout à renforcer le rôle des réseaux TP d'agglomération dans la structure multipolaire de l'agglomération. Il s'agit principalement de renforcer l'accessibilité aux gares par la réorganisation des pôles d'échange.

A plus long terme, un véritable axe fort TP doit constituer l'armature principale de la partie compacte de l'agglomération de Thonon. Le développement urbain de la Ville de Thonon (densification, développement économique, mutation du quartier de la gare) lui permet de confirmer son rôle de centre régional.

La préservation des césures vertes et notamment des ouvertures sur le lac sont un enjeu fort de ce secteur. Le projet de paysage Littoral de Thonon / Golfe de Coudrée permettra de mettre en valeur ces espaces et leurs liens au Lac.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
37-11	Développement d'un réseau structurant MD à Thonon (SA1 : compris dans 16-1)	Avant 2015	Local	Av1	3.61
37-12	Réalisation d'un franchissement souterrain de la voie ferrée pour véhicules, en centre ville de Thonon	Avant 2015	Local	Hors FI	13.54
37-13	Création d'une interface multimodale à la gare de Thonon	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	7.15
37-14	Construction d'une liaison MD depuis la vélo route Sud Léman jusqu'à la gare de Thonon	2015 - 2018	Local	Ae	
37-15	Aménagement d'un P+R à Thonon pour les liaisons lacustre vers Lausanne	2015 - 2018	Local	Ae	11.05
37-16	Aménagement d'un P+R à la gare de Thonon	2019 - 2022	Local	Be	11.31
37-17	Construction d'un axe fort à Thonon : prolongement du BHNS de la RD 1005 dans Thonon jusqu'à la gare et requalification de l'Avenue Charles De Gaulle	> 2022	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD7-02	Site PPDE Vongy *(densification, valorisation)*	2013
UD7-01	PSD Thonon-les-Bains centre (cf. fiche16) *(densification, mutation du quartier de la gare - logements, emplois)*	2014

Mesure 37-13	Création d'une interface multimodale à la gare de Thonon	Coût :	7.15 MCHF 5.5 M€

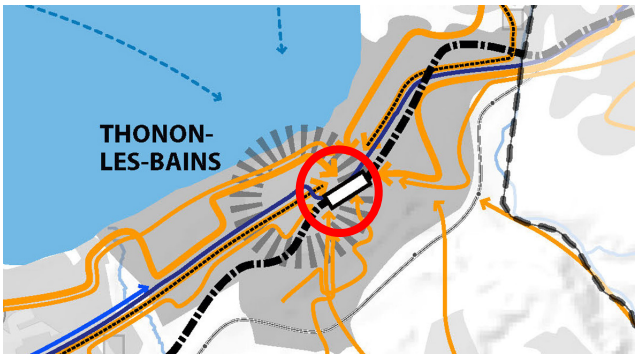
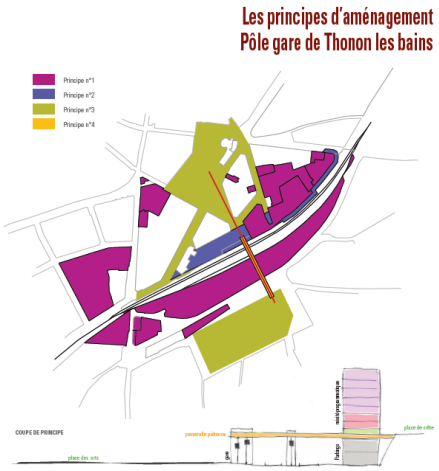


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Thonon-les-Bains, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Principes d'aménagement du pôle gare de Thonon
(source : Ville de Thonon)

Orientation stratégique de la mesure	**Type ARE (1ère génération)**
OS2: Organiser, qualifier et structurer les centres régionaux et locaux	Plateforme

Description de la mesure :

Actuellement, 17 trains par jour desservent la gare de Thonon-les-Bains en direction d'Evian et 16 en direction d'Annemasse (dont certains sont des cars TER). La mise en service du RER franco-valdo-genevois l'offre va être considérablement améliorée en nombre de trains et en rapidité.

Le secteur de la gare de Thonon-les-Bains souffre, d'une part d'une organisation urbaine peu qualitative, notamment dans le traitement des espaces publics et dans l'organisation de ses flux, et d'autre part d'une faiblesse de rayonnement et d'image. Cette mesure consiste à réaménager le parvis de la gare, avec la réalisation de la passerelle reliant la Place de Crête à la gare de Thonon, la requalification des espaces publics autour de la gare et la réorganisation de la gare routière. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité à la gare de Thonon et de créer un véritable pôle multimodal intégré situé au cœur de cette agglomération régionale.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Etat / RRA / CG74 / SNCF / RFF / **Commune de Thonon-les-Bains**

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

La mesure permet d'adapter la gare aux normes d'accessibilité correspondant à son classement de niveau 1 et d'assurer la mise en accessibilité de l'ensemble du pôle. Elle constitue ainsi un véritable pôle multimodal associant les différents modes de transport (ferroviaire, cars interurbains, bus urbains, taxis, transports individuels motorisés (TIM)...) (CE1)

La mesure permet également de faire du quartier de la gare un pôle structurant et attractif à l'échelle de la commune et de l'agglomération thononaise en matière de déplacements, de services, d'équipements et d'activités économiques. Elle assurer le rayonnement du quartier de la gare à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise et contribuer à conforter le pôle de Thonon-les-Bains. (CE2)

La mesure garantit une évolution favorable des parts modales de déplacements entre Thonon et Genève. (CE4)

Échéancier de réalisation :

Rendu des études d'AVP/PRO : 2014-2015

Début des travaux en 2015

Regroupement géographique	
38	**Agglomération régionale Basse vallée de l'Arve (La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier)**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 0.00

Total des mesures liste A+Ae : 0.00

Total des mesures B : 0.00

Total des mesures liste B+Be : 0.00

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération Arve -Porte des Alpes et son rôle dans la structure multipolaire de l'agglomération entière en affirmant le rôle des TP d'agglomération. Il s'agit principalement d'améliorer l'accessibilité MD au réseau ferroviaire, d'améliorer la qualité des interfaces et de renforcer la perméabilité MD des tissus bâtis.

Le développement urbain et économique des centres régionaux et locaux de l'agglomération régionale (densification, mutation, structuration) leur permet de conforter leur rôle de pôle d'équilibre, notamment par valorisation du potentiel autour des gares, tout en définissant des coupures d'urbanisation strictes.

La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, Arve et affluents et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Le projet de paysage Rives de l'Arve ainsi que les mesures identifiées dans le contrat corridors Vallée de l'Arve doivent être mises en œuvre.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
38-1	Construction du pont-giratoire du Borne à Bonneville - St Pierre	Avant 2015	Local	Hors FI	7.02
38-2	Requalification de l'espace-rue et parcours cyclables des bords d'Arve : quais d'Arve à Bonneville	Avant 2015	Local	Hors FI	1.00
38-3	Requalification de l'espace-rue : modes doux - tronçon manquant sud gare Bonneville (commune d'Ayze)	Avant 2015	Local	Hors FI	0.44
38-4	Requalification de l'espace-rue et déploiement modes doux - secteur sud gare de Marignier	Avant 2015	Local	Hors FI	4.18
38-5	Requalification de l'espace-rue : aménagements favorisant la mobilité douce au centre-ville de Bonneville	Avant 2015	Local	Hors FI	8.19
38-6	Aménagement d'itinéraires modes doux le long des berges du Foron à La Roche sur Foron	2019 - 2022	Local	Be	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD6-03	PSD St. Pierre-en-Faucigny (cf. fiche 15) *(densification, structuration)*	2012
UD6-01	PSD Bonneville - éco-quartier Ilot Hôpital de Bonneville (cf. fiche 15) *(mutation, densification, structuration - 150 logements, 150 emplois)*	2014
UD6-04	PSD Marignier - éco-quartier Cœur de ville (cf. fiche 15) *(densification - 150 logements, 50 emplois)*	2015
UD6-06	Site PPDE PAE des Jourdies (Saint-Pierre-en-Faucigny) *(extension, densification, valorisation - 390 emplois)*	2015
UD6-07	Site PPDE ZAE du Bronze (Bonneville) *(extension, valorisation - 500 emplois)*	2015



UD6-02	PSD La Roche-sur-Foron (cf. fiche 15) *(densification, extension)*		2018

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP6-03	Mesures paysage de l'éco-quartier Cœur de Ville (PSD Marignier)		
MAP6-02	Château de Bonneville, patrimoine franco valdo genevois (fortifications Pierre le grand)	2013 - 2022	13

Regroupement géographique

39

Agglomération régionale de Bellegarde

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 0.00

Total des mesures liste A+Ae : 19.50

Total des mesures B : 2.60

Total des mesures liste B+Be : 2.60

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement géographique visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération régionale de Bellegarde-Châtillon-Lancrans, en améliorant le réseau TP local, en réalisant un réseau MD structurant et en requalifiant le réseau routier pour renforcer la qualité de vie en milieu urbain.

Le développement urbain du centre régional de Bellegarde et de l'ensemble de l'agglomération régional (densification, développement économique) lui permet de conforter son rôle de centre régional.

Le projet de paysage de Bellegarde est à lancer prochainement.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
39-1	Aménagements pour la mise en sécurisé de la traversée de Bellegarde pour les piétons	Avant 2015	Local	Hors FI	7.02
39-2	Rabattement MD vers la gare TGV de Bellegarde: optimisation des Espaces publics entre le centre-ville et la gare	Avant 2015	Local	Hors FI	1.95
39-3	Requalification des espaces publics dans le centre de Bellegarde	2015 - 2018	Local	Ae	15.60
39-4	Connexion de la gare TGV de Bellegarde aux véloroutes VIA RHONA et autres véloroutes par une voie cyclable sur le territoire du Pays Bellegardien	2015 - 2018	Local	Ae	3.90
39-5	Réalisation d'aménagements TP pour l'extension du réseau de TP à l'ensemble du pôle de centralité Bellegarde-Chatillon-Lancrans	2019 - 2022	Local + CH agglo	B	2.60

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD3-01	PSD Bellegarde-Châtillon-Lancrans (cf. fiches13, 14) *(densification, extension - 3000 logements, xxx emplois)*	2014
UD3-02	Site PPDE Bellegarde Châtillon *(valorisation, densification, extension - 1200 emplois)*	

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP3-02	Réaménagement des berges de la Valserine et du Rhône	2012 - 2016	1.45

Mesure	39-5	Réalisation d'aménagements TP pour l'extension du réseau de TP à l'ensemble du pôle de centralité Bellegarde-Chatillon-Lancrans	Coût :	2.60 2	MCHF M€

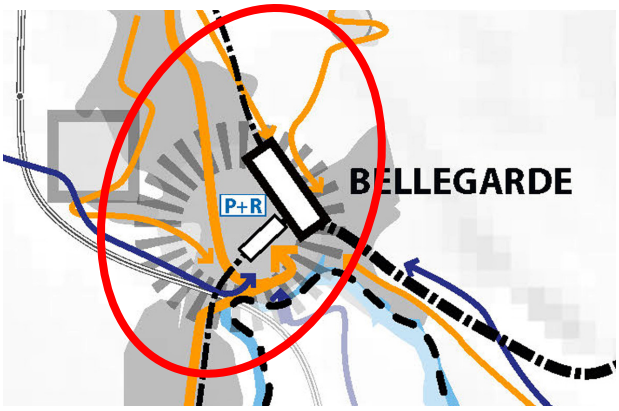
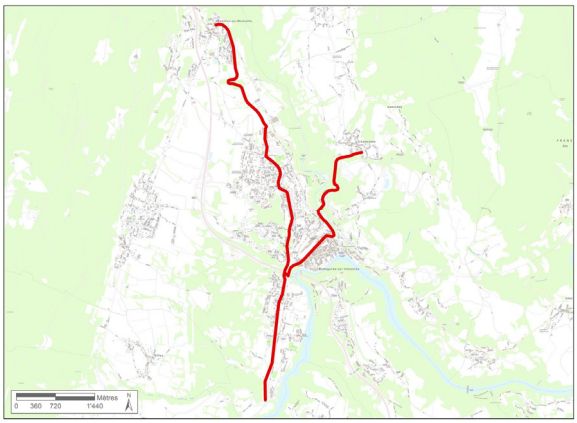


Schéma d'organisation TP, Echelle d'agglomération régionale, Bassin bellegardien horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

L'extension du réseau de transports urbains est une déclinaison de l'objectif de renforcement de l'armature urbaine du centre régional de Bellegarde sur Valserine (30 000 habitants à l'horizon 2030)

Les objectifs principaux d'augmentation de la part modale des transports publics pour les déplacements en échange avec Genève (>16%) et pour les déplacements internes au territoire (5 à 6%) impliquent un effort important en matière d'offre de services TP. En vue d'optimiser ce réseau, une réflexion est menée pour étendre le réseau de transport urbain de Bellegarde aux communes de Châtillon en Michaille et Lancrans incluant la desserte du pôle d'activités économiques régional et des équipements structurants.

Cette mesure vise la limitation du nombre de voitures accédant aux parkings de la gare TGV (actuellement saturés) en aménageant des espaces-rue pour améliorer la compétitivité des bus (notamment la vitesse commerciale).

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

CCPB

Priorité :

☐ A ☒ B ☐ C

Argumentaire :

Cette mesure d'optimisation de la desserte du PEM gare TGV par les TP (bus) (CE1) contribue au ralentissement de la croissance des flux routiers vers le canton de Genève (CE4), à la limitation de la circulation des TIM dans le pôle urbain dense du centre régional et de ce fait améliorer la sécurité des personnes (CE2, 3 et 4)

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2019 et 2022

Regroupement géographique	
40	**Secteurs de développement Genève – Sud - Salève et Centre local Veyrier – Etrembières**

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 4.80 **Total des mesures liste A+Ae : 50.00**

Total des mesures B : 0.00 **Total des mesures liste B+Be : 36.00**

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à renforcer le rôle des TP et de la MD dans la desserte du territoire. Il s'agit de réaliser des aménagements spécifiques TP et de compléter les réseaux MD en valorisant la connexion TP au site du Salève.

Ces mesures offrent ainsi l'opportunité de renforcer l'urbanisation, de recoudre les tissus urbains et de constituer une centralité locale transfrontalière (Veyrier - Etrembières)

En outre, elles visent à organiser les tissus peu denses de Genève-sud au piémont du Salève par un renforcement du rôle de la MD et par la mise à profit du complément de jonction de la Milice pour réorganiser le réseau routier. Le secteur de la gare du Bachet doit faire l'objet de réorganisations et de mise en valeur des espaces publics.

La préservation de la charpente paysagère (espaces agricoles, campagne de Compesières, l'Arande) ainsi que la préservation des connexions biologiques et paysagères notamment dans le cadre du projet de Genève Sud sont des enjeux de ce secteur. Il en est de même pour la réalisation des maillages en tissu urbain et dans les zones agricoles spéciales. Les mesures identifiées dans le cadre du contrat corridors Champagne Genevois seront mises en œuvre.

L'Arve est une des pénétrantes de verdure majeure de l'agglomération, qui bénéficie de plusieurs statuts de protection. La préservation et le fonctionnement de l'Arve tout comme des espaces associés (pénétrante de Pinchat, les îles d'Etrembières …) devront être garantis. La préservation des espaces agricoles et le fonctionnement de la zone agricole spéciale de Troinex (incluant la mise en place de césures vertes) doivent être assurés.

Mesures infrastructurelles transport

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Financement*	*Liste*	*Coût [MCHF]*
40-1	Réaménagement et requalification des Rte de Drize et Rte d'Annecy	Avant 2015	Local	Hors FI	8
40-2	Construction de pistes cyclables sur la route de la Chapelle (RC 62) entre la route de St Julien et la route d'Annecy	Avant 2015	Local	Hors FI	2
40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	2015 - 2018	Local + CH agglo	A	4.80
40-4	Construction d'une nouvelle route pour améliorer l'accessibilité aux futurs nouveaux quartiers de Genève-sud : liaison 1, rte de Saconnex d'Arve - rte d'Annecy	2017	Local	Ae	20
40-5	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)	2015 - 2018	Local	Ae	8.10
40-6	Aménagement l'interface multimodale de Veyrier-Pas-de-l'Echelle : sécurisation traversée piétonne et stationnement vélo	2015 - 2018	Local	Ae	
40-7	Aménagement TP sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts	2015 - 2018	Local	Ae	10.60
40-8	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre quartier des Grands-Esserts et Vessy / Bout du Monde	2015 - 2018	Local	Ae	2.66



40-9	Construction d'un aménagement cyclable (piste/bande) pour relier Veyrier à Carouge (montée du chemin de Pinchat)	2015 - 2018	Local	Ae	3.84
40-10	Construction d'un complément de la jonction autoroutière de Lancy Sud (Milice)	2015	Local + CH autre fonds	Hors FI	77.20
40-11	Création d'un espace public de centralité et d'identité du quartier des Grands Esserts	2015 - 2018	Local	Hors FI	4.80
40-12	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : liaison 2, rte d'Annecy - rte de Pierre-Grand	2019 - 2022	Local	Be	36
40-13	Création d'une passerelle MD entre les Iles et Gaillard	2019 - 2022	Local	Be	
40-14	Chapelle-Les Sciers : Passerelle cyclable au dessus de l'autoroute	2019 - 2022	Local	Be	
40-15	Réaménagement du carrefour du Rondeau pour améliorer la progression des TP et de la MD	2019 - 2022	Local	Be	
40-16	Construction d'un P+R / B+R au Pas-de-l'Echelle : construction d'un P+R et d'un pôle multimodal (SA1: intègre 36-1-7)	> 2022	À définir	Av1	
40-17	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre Arve et Champel	> 2022	À définir	C	
40-18	Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et St-Julien : barreau sud	2030+	À définir	C	

Mesures urbanisation

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation (1e opérations)*
UD5-14	PSD Grands Esserts *(extension - 1200 logements - 200 emplois)*	2017
UD5-15	PSD Veyrier-Etrembières-Pas de Echelle (cf. fiche 14) *(densification, structuration - GE : 1600 logements, F 400 à 570 logements - GE : 400 emplois)*	F : en cours GE : >2022

Mesures paysage et environnement

No	*Intitulé*	*Horizon de réalisation*	*Coût [MCHF]*
MAP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 14 et 34)	2012 - 2017	8.7
MAP6-0	Mesures découlant du Projet paysage de l'Arve	2015 - 2018	
MAP5-03	Mesure paysagère Hameau de Vessy	2015 - 2018	0.4
MAP5-04	Couture urbaine Veyrier - Etrembières	2019 - 2022	
MAP5-05	Couture urbaine Quibières - Conches, en lien avec les bords de l'Arve	> 2022	

Mesure 40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	Coût :	4.8 MCHF

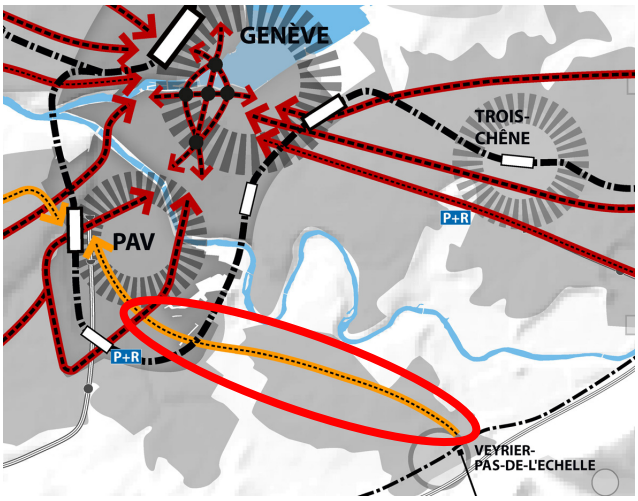
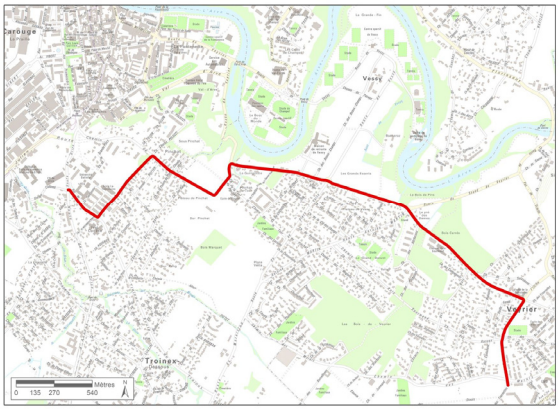


Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération centrale, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)



Plan de situation
(source : Etat de Genève)

Orientation stratégique de la mesure

OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains

Type ARE (1ère génération)

TP_route

Description de la mesure :

La mesure consiste en des aménagements de voies réservées au minimum aux approches des carrefours déterminants et doit permettre à la ligne actuelle 41 (ou de futures lignes TC) d'améliorer sa vitesse commerciale.

Instances concernées (en gras, instance pilote) :

Canton GE

Priorité :

☒ A ☐ B ☐ C

Argumentaire :

En fonction du rythme auquel les nouveaux habitants arriveront aux Grands Esserts et des limites de capacité de la ligne actuelle, des montées en puissance progressive de l'offre TC seront intégrées au contrat de prestations TPG 2019-2022, voire dans le contrat de prestations 2015-2018 si le besoin s'en fera ressentir. L'objectif est de disposer d'un avant-projet au moment où les autorisations de construire pour les Grands Esserts seront déposées (2015).

La mesure permet une amélioration sensible de la qualité et de la capacité du réseau TP. (CE1) Elle rend ainsi possible un développement urbain axé sur les TP et la MD (CE2, 3 et 4).

Échéancier de réalisation :

Début des travaux entre 2015 et 2018



2.2 Mesures non infrastructurelles

Les mesures non infrastructurelles de mobilité, d'urbanisation, et les mesures paysagères et environnementales sont détaillées ci-dessous par fiche thématique.



Type

T-A

Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés

Enjeux / objectifs :

Le bon dimensionnement et le suivi du stationnement des véhicules sur fonds privé constitue un levier essentiel pour :

- Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre et/ou en gérant le stationnement lié aux emplois et aux activités ;
- Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité ;
- Influencer le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement en agissant sur la disponibilité et la proximité du stationnement privé avec le domicile.

Une gestion la plus uniforme possible à l'échelle de l'agglomération doit permettre d'éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place de politiques de stationnement locales (risque de reports sur les communes voisines ou de "tourisme du stationnement") et définies à une échelle inadaptée (manque de vision d'ensemble).
Actuellement, dans le canton de Genève, le nombre de places de stationnement destinées aux activités est limité par l'autorisation de construire. Les taux maximum de places de stationnement sont définis dans un règlement validé par le Conseil d'Etat. ("Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés" (L5 05.10)). L'objectif de cette réglementation consiste à influencer à la source les comportements de déplacements pendulaires.
Dans la partie française, ce sont les PLU qui définissent les places de stationnement à réaliser pour les nouvelles constructions. D'une manière générale, les exigences sont élevées (1,5 à 2 places par logement à Annemasse en moyenne).

Un enjeu important consiste à différentier les affectations logement et les affectations emplois de manière à limiter l'emprise sur l'espace public dans le premier cas et à influencer les pratiques modales dans le second cas.
L'enjeu à l'échelle de l'agglomération consiste à :

- Étendre les principes de limitation du stationnement lié aux emplois aux autres secteurs denses de l'agglomération pour influencer les comportements de déplacement
- Imposer des réalisations de stationnements dans les nouvelles constructions de logement pour limiter l'emprise de la voiture sur l'espace public ;
- Faire évoluer les pratiques en fonction de l'évolution de la structure urbaine.

Description de la mesure :

Les diverses collectivités publiques de l'agglomération adaptent leur politique de stationnement:

- Dans le canton de Genève :

Évolution de la réglementation en vigueur en fonction de l'évolution du contexte urbain

- Dans les agglomérations régionales et dans les territoires de l'agglomération centrale hors canton de Genève:

Évolution des règlements limitant l'offre en stationnement privé dans les nouvelles constructions en fonction du caractère urbain et de la desserte TP.

Instances concernées :

Canton de Genève, District de Nyon, communes situées dans les agglomérations centrale et régionales

Type

T-B

Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels

Enjeux / objectifs :

Le bon dimensionnement et la bonne gestion (durée, tarif) du stationnement public constitue un levier majeur pour:

- Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité
- Garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération tout en préservant l'habitat
- Rationnaliser les moyens par une utilisation optimisée des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages
- Éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place à une échelle inadaptée de politiques de stationnement non uniformisées

Actuellement, le stationnement public n'est pas géré de manière uniforme entre les différentes agglomérations centrale et régionales :

- Dans le canton de Genève, une politique affirmée de gestion du stationnement public est menée depuis 10 ans environ (zone bleue avec macarons pour résidents, stationnement payant, contrôles renforcés, etc.). Le plan directeur du stationnement est un outil permettant de faire évoluer la gestion du stationnement public et d'édicter des principes clairs à l'échelle cantonale.
- Dans le canton de Vaud, le Plan Directeur régional du district de Nyon prévoit la maîtrise des déplacements individuels par la mise en œuvre d'une gestion de l'offre en stationnement équilibrée et différenciée selon la localisation. La ville de Nyon a également engagé une politique de limitation des possibilités de stationnement dans le centre. Les principes de gestion et leur application doit être adaptés en fonction de l'évolution du contexte urbain.
- Dans la partie française, le stationnement est du ressort des communes (cf. Etat des lieux sur les politiques de stationnement, Algoé, mars 2012). La Ville d'Annemasse a limité l'offre de stationnement gratuit et illimité. Ce n'est pas encore le cas (outre les secteurs très centraux) de la plupart des autres communes françaises.

Il existe ainsi des disparités importantes dans la gestion du stationnement entre les agglomérations centrale et régionales mais également entre les secteurs de l'agglomération centrale.

Une uniformisation des pratiques est nécessaire entre les différentes agglomérations centrale et régionales et à l'intérieur de celles-ci.

Description de la mesure :

Les collectivités publiques des agglomérations centrale et régionales mettent en place, progressivement une gestion du stationnement public en s'appuyant sur les principes suivants :

- toutes les places de stationnement publiques situées dans les agglomérations centrale et régionales doivent être tarifées et faire l'objet d'une gestion en matière de durée de stationnement autorisé, à définir en fonction des affectations locales. La tarification est à appliquer dès la première heure et doit être coordonnée pour toute l'agglomération compacte concernée. Cette tarification doit être progressive en fonction du contexte urbain : plus les places sont situées dans un lieu central, plus elles doivent être chères.
- une dérogation doit être disponible pour les résidents de manière à privilégier le stationnement des véhicules des résidents au détriment des véhicules pendulaires (principe du macaron de stationnement pour les zones bleues).
- le stationnement en ouvrage et les stationnements mutualisés doivent être favorisés pour libérer des espaces sur voirie. La création de nouvelles places de stationnement en ouvrage doit être compensée par la suppression de places en surface.

A Genève, ces principes sont à appliquer par le canton de Genève, notamment au travers du plan directeur du



stationnement et de la législation existante (notamment le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière H 1 05.01) ou à créer en matière de stationnement.
Dans le canton de Vaud, les principes énoncés ci-dessus sont à reprendre du volet stratégique du PDRN et à concrétiser dans son volet opérationnel. Les communes sont chargées de mettre en œuvre ces principes.
En France, les mêmes principes sont à reprendre et à concrétiser dans les SCOT, puis, le cas échéant, dans les PDU. Les communes mettent en œuvre ces principes, notamment par un ancrage dans les PLU.

Des évaluations de l'homogénéisation des pratiques, voire des recommandations concernant les tarifs ou durées de stationnement sont à mener par l'agglomération.

Instances concernées :

Toutes les collectivités situées dans les agglomérations centrale et régionales

Type	
T-C	**Stationnement P+R**

Enjeux / objectifs :

Dans certains territoires d'urbanisation diffuse, il n'est pas possible de mettre en place une desserte TP pour tous les résidents. La multimodalité TIM + TP peut alors être une alternative à l'usage exclusif de la voiture. Les P+R peuvent jouer ce rôle en étendant, en quelque sorte le rayon d'action des TP dans les secteurs moins denses de l'agglomération.

En revanche, les P+R présentent le risque de créer l'image d'une agglomération ayant une fracture entre deux modes de fonctionnement. D'une part, les centres denses constitueraient des lieux favorables aux TP et à la mobilité douce, d'autre part, les périphéries seraient un monde où seule la voiture individuelle pourrait répondre aux besoins de mobilité. Il est nécessaire de dépasser cette vision et de proposer un système de déplacement mieux intégré, en mettant également en place des solutions de mobilité alternatives pour irriguer le territoire et organiser le rabattement.

Il est ainsi nécessaire de dimensionner les P+R au plus juste et de les localiser dans les endroits judicieux.

Les enjeux identifiés pour la localisation et le dimensionnement des P+R sont les suivants :

- Constituer une extension de la couverture des TP pour les territoires périurbains les moins denses ;
- Favoriser le transfert modal au plus proche du domicile ;
- Ne pas constituer une concurrence aux offres TP existantes ou à développer ;
- Faire varier la gestion et la tarification des P+R selon l'attractivité du parking (plus un P+R est proche du centre plus il doit être cher)

Description de la mesure :

Trois types de P+R sont réalisés dans l'agglomération.

- les P+R sur les lignes ferroviaires et sur les lignes de bus rapides interurbaines ;
- les grands P+R de périphérie urbaine ;
- les petits P+R sur les lignes urbaines ;

Les P+R sur les lignes ferroviaires sont à réaliser et à gérer par les exploitants ferroviaires. Leur tarification doit permettre d'en assurer la rentabilité, sans constituer une concurrence aux lignes TP de rabattement. Il s'agit d'infrastructures de taille modeste.

Les grands P+R de périphérie urbaine sont à localiser dans des lieux très spécifiques de l'agglomération. Ces lieux doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- Ils se situent sur une ligne de désir importante d'accès à l'agglomération ;
- Ils ne présentent pas de concurrence avec une ligne TP efficace en amont ;
- Ils disposent d'une bonne accessibilité routière, évitant notamment de transiter par des centralités urbaines denses ;
- Ils disposent d'une bonne desserte TP, déjà existante (a minima, l'offre TP éventuellement à développer sert également à d'autres usages) ;
- La localisation du P+R ne concurrence pas une affectation urbaine à plus forte valeur ajoutée

Sur la base de ces principes, les localisations propices à l'implantation de grands P+R de périphérie urbaine sont :

- Sur le corridor de St-Julien, le secteur de Bardonnex (en complémentarité avec une desserte rapide entre St-Julien et Genève) ;
- Sur le corridor d'Annemasse, le carrefour des Chasseur en lien avec le BHNS ;
- Sur le corridor d'Annemasse également, le secteur de Porte de Genève à Gaillard (en lien avec le prolongement de la ligne TP urbaine de la route de Malagnou);
- Sur le corridor de St-Genis, le secteur de Porte de France à St-Genis (à la condition toutefois de ne pas prétériter les densifications prévues dans ce secteur)

Les petits P+R de périphérie urbaine peuvent être localisés le long des lignes TP urbaines. Ils doivent respecter



les principes suivants:

- Ils ne présentent pas de concurrence avec une ligne TP efficace en amont ;
- L'offre TP vers le centre sert également à d'autres usages ;
- La localisation du P+R ne concurrence pas une affectation urbaine à plus forte valeur ajoutée.

Tous les P+R de périphérie urbaine doivent faire l'objet d'une tarification et d'une gestion par abonnement. Les abonnements doivent être délivrés à la condition sine qua non que l'usager ne dispose pas d'une offre TP à son domicile.

La tarification de tous les P+R doit être différentiée selon la localisation du parking.

Instances concernées :

Pour les P+R situés sur les lignes ferroviaires : entreprises ferroviaires ou exploitants de réseau

Pour les autres P+R situés dans le canton de Genève : Etat de Genève via la Fondation des Parkings

Pour les autres P+R situés en France : conseils généraux, intercommunalités, communes,

Pour les autres P+R situés dans le canton de Vaud : communes



Type	
T-D	**Exploitation du réseau routier**

Enjeux / objectifs :

Le réseau routier de l'agglomération doit être exploité de manière à favoriser les modes les plus efficaces (MD, puis TP, puis TIM) et les trajets évitant les cœurs de centralité.
Actuellement, l'exploitation du réseau routier dans les agglomérations centrale et régionales est encore trop permissive en matière de transit dans les centres, ce qui ne permet pas de favoriser suffisamment les TP et la MD.
Par ailleurs, malgré un réseau routier suprarégional bien développé, celui-ci ne peut pas être utilisé de manière optimale pour les déplacements d'agglomération. Il s'agit notamment des passages de douanes entre Genève et la France et les péages dans la partie française.

La gestion du réseau routier doit évoluer progressivement avec les objectifs suivants :

- Les réseaux suprarégionaux (autoroutes) sont exploités non seulement en faveur du grand transit international, mais également en faveur du trafic d'agglomération.
- Les réseaux routiers situés dans les centres sont exploités de manière à dissuader le trafic de transit par les secteurs les plus denses et de manière à favoriser les TP et la MD

Description de la mesure :

Quatre grands types de gestions sont à mettre en œuvre par les collectivités concernées :

- Gestion des réseaux suprarégionaux :

Le réseau routier reste gratuit dans la partie centrale de l'agglomération (pour la partie française, tout le contournement d'Annemasse ainsi que le tronçon de l'A40 entre Findrol et Viry).
L'accès à l'autoroute est favorisé pour les flux internes à l'agglomération (réalisation d'échangeurs et gestion des réseaux d'accès à l'autoroute).
La circulation sur le réseau autoroutier est organisée et gérée en admettant certaines saturations en période de pointe (diminution de la vitesse, gestion des files d'attentes entre le réseau local et le réseau autoroutier, etc.).

- Gestion des passages de frontière :

Les capacités des douanes de Bardonnex et de Gaillard doivent être augmentées de manière à limiter le passage par les douanes secondaires

- Gestion du réseau routier par signalisation lumineuse dans les centres :

Les réseaux routiers des centres régionaux et locaux sont progressivement équipés de gestion par signalisation lumineuse. Celle-ci est organisée pour favoriser la progression des TP et la qualité des cheminements MD.

- Gestion et aménagement du réseau routier dans les centres et en entrée de localités :

Le réseau de quartier est aménagé pour supprimer le transit. Au besoin des coupures physiques sont à aménager. Dans les quartiers, le réseau routier est exploité avec le régime de la zone 30 km/h.
Le réseau d'accessibilité et le réseau structurant sont aménagés en tenant compte des spécificités locales (écoles, commerces, centralité urbaine, etc.). Des aménagements spécifiques sont privilégiés dans ces lieux.
Les entrées de localité sont aménagées avec une attention spécifique. Il est nécessaire de montrer que l'usager pénètre dans un secteur dense où la route partage une fonction de déplacement avec d'autres modes et d'espace public.

Instances concernées :

Tous les propriétaires d'infrastructures routières

Type	
T-E	**Extension de la communauté tarifaire**

Enjeux / objectifs :

Le réseau TP de l'agglomération est encore trop complexe à percevoir et à utiliser pour l'usager.
La communauté tarifaire (son gestionnaire) doit se renforcer. Elle doit prendre un rôle plus important en matière d'uniformisation des tarifs, mais également en matière de communication et de marketing. La couverture spatiale doit être étendue aux secteurs de l'agglomération qui ne sont pas encore intégrés.
La communauté tarifaire genevoise Unireso regroupe actuellement 6 opérateurs (TPG, CFF, SMGN, TPN, TAC et SNCF).

Description de la mesure :

Renforcement du rôle de la communauté tarifaire par son extension spatiale et le renforcement de ses rôles, notamment :

- intégration plus grande du marketing et de la communication des offres et tarifs
- simplification des sites internet
- développement de l'information dynamique à l'échelle des différents opérateurs (principalement entre offre ferroviaire et offre urbaine
- prescription de recommandations pour l'équipement et l'aménagement des arrêts
- prescription de recommandations pour l'identité visuelle des offres TP.

Instances concernées :

Unireso - opérateurs de transports publics

Type	
T-F	**Centrale de mobilité transfrontalière**

Enjeux / objectifs :

L'ensemble des offres de mobilité alternative à la voiture doit faire l'objet d'une communication et d'une promotion active.
La population doit avoir accès extrêmement facilement à l'entier des offres et des possibilités de mobilité douces.
Le site DTPR (www.dtpr.org) a été développé pour fournir de l'information sur les transports publics régionaux et transfrontaliers. Il peut servir de base au développement de l'information à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie.
La mise en œuvre de plans de mobilités d'entreprises est promue par les cantons de Genève et Vaud, notamment par l'édition d'une brochure de promotion éditée conjointement. La centrale de mobilité doit reprendre également ce rôle de promotion de la mobilité d'entreprise.

Description de la mesure :

La mise en place d'une centrale de mobilité transfrontalière passe, dans un premier temps par l'identification d'une structure de portage. Une fois celle-ci identifiée et mise en place, les premières actions à mener sont :

- Simplification des sites internet d'information sur la mobilité et convergence France-Suisse dans la stratégie de communication
- Rôle actif dans l'extension des bonnes pratiques en matière de TP et de mobilité alternative (extension du Car-sharing en France, promotion des VLS et extension dans les agglomérations régionales, etc.)

Instances concernées :

Grand Genève pour l'identification de la structure de portage

Structure de portage pour les premières mesures

Type	
T-G	**Standard commun pour les aménagements MD**

Enjeux / objectifs :

La stratégie sectorielle transport (voir chapitre 6 de l'annexe 3 Schéma d'agglomération 2012) identifie les fonctions et les types de déplacement assumés par la mobilité douce. Elle propose ensuite des types de liaisons MD qui doivent être développée pour répondre à ces types de déplacement.
Les caractéristiques techniques des aménagements MD réalisés pour un même type de liaison sont parfois très différentes selon les localisations dans l'agglomération (une bande cyclable n'a pas le même standard à Nyon et à Annemasse par exemple).
Pour permettre une utilisation accrue de la mobilité douce dans l'ensemble de l'agglomération, il est impératif de garantir un standard aussi uniformisé que possible à l'échelle de toute l'agglomération. Ce standard uniformisé n'est pas encore développé pour l'heure.

Description de la mesure :

Dans l'optique d'un traitement le plus uniformisé possible de la MD à l'échelle de l'agglomération, les actions suivantes sont menées :

- L'agglomération mène une étude visant à proposer des standards communs en matière d'aménagements MD.
- Ces standards communs sont recommandés aux collectivités partenaires qui les intègrent dans leurs pratiques de réalisation.

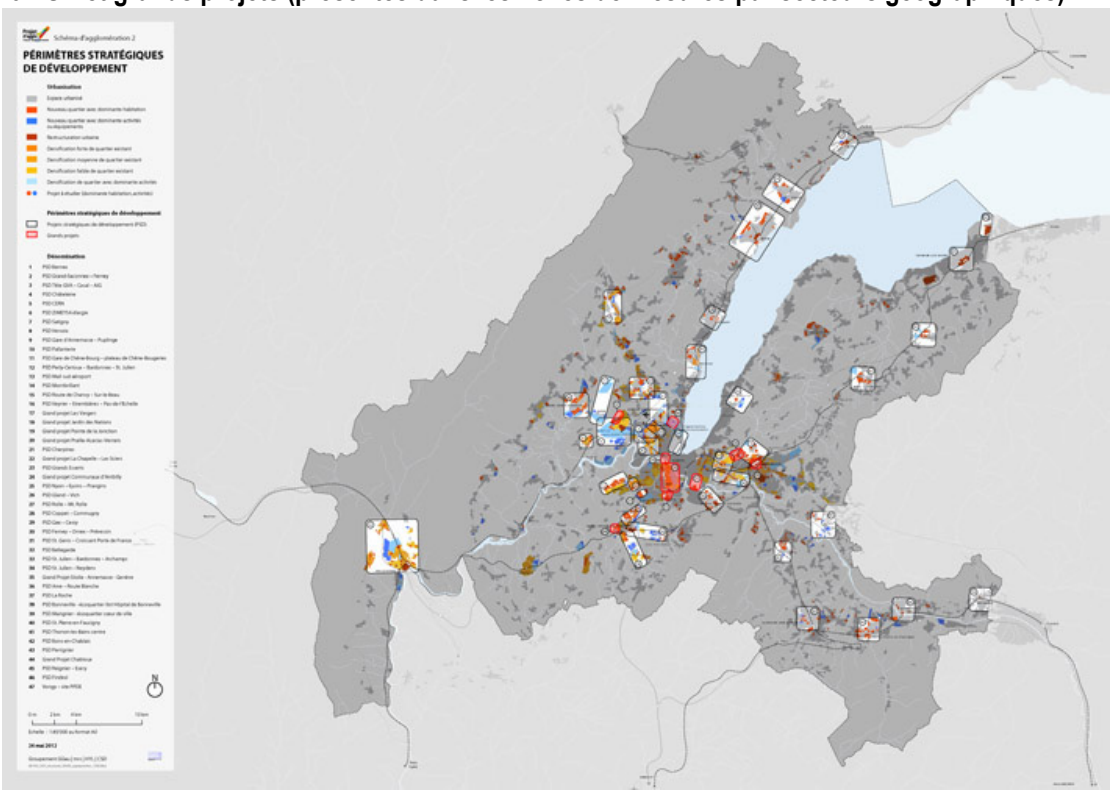
Instances concernées :

Grand Genève pour l'étude

Toutes les collectivités locales mettant en œuvre des mesures MD du projet d'agglomération.

Type	
U-A	**Mettre en œuvre les projets stratégiques de développement (PSD)**

46 PSD et grands projets (présentés dans les fiches de mesures par secteurs géographiques)



Enjeux / objectifs :

Les projets stratégiques de développement (PSD) constituent des périmètres opérationnels pour la mise en œuvre des principales options et mesures du projet d'agglomération en matière d'urbanisation. Il s'agit de :

- Développer la capacité d'accueil du territoire dans les lieux prioritaires du développement urbain par mutation/renouvellement urbain, densification et extension urbaine, dans un cadre de vie de haute qualité ;
- Coordonner à l'échelle locale la mise en œuvre en matière d'urbanisation, de mobilité, de paysage, d'environnement et d'économie ; préparer le cadre général pour la réalisation des mesures infrastructurelles liées aux PSD ;
- Garantir le développement combiné de densités élevées du tissu bâti et qualité des espaces publics pour la vie des habitants et usagers ;
- Développer l'identité des quartiers et centralités en correspondance avec les affectations visées et les rôles et fonctions dans l'agglomération et dans ses réseaux économiques ;
- Coordonner les démarches à entreprendre, notamment pour les secteurs transfrontaliers.

Les PSD et grands projets identifiés diffèrent entre eux par leur accent sur des défis particuliers :
- développement (quantités) en extension et / ou en densification et/ou en mutation ;
- coordination ;
- structuration (d'urbanisations fragmentées).

Description de la mesure :

Lancer une planification directrice par PSD, notamment pour les centralités, de manière à garantir un aménagement de qualité, la prise en compte transversale des domaines concernés et pour instituer un cadre pré-négocié en amont de la phase opérationnelle :

- Mettre en place une organisation de projet pour chaque PSD (pilotage, concertation…);
- Définir les actions foncières et leurs instruments ;
- Identifier les potentiels et défis particuliers des sites des PSD et des grands projets, afin de les développer comme sites de qualité particulière pour des urbanisations de haute densité ;
- Définir les espaces publics à prévoir, en fonction (1) des produits immobiliers prévus / présents et des besoins des usagers actuels et futurs, (2) des opportunités offertes par les espaces à enjeux paysagers ou les espaces publics dans le contexte, (3) du rayonnement du lieu qu'on veut créer, (4) des nœuds de TP internes et externes aux sites.
- Garantir les liens au contexte immédiat, ainsi qu'aux centralités, nœuds de transport public et grandes campagnes à proximité.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Mise à disposition des surfaces nécessaires pour accueillir le développement urbain (logements et emplois) dans des secteurs bénéficiant d'une bonne desserte TP et MD ;
- Réalisation de quartiers mixtes avec une densité urbaine, dotés d'espaces publics de qualité ;
- Disponibilité et maîtrise foncière ;
- Coordination transversale des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine ;

Instances concernées :

A préciser par PSD : autorités publiques locales, propriétaires et gestionnaires fonciers publics et privés

Données de base, études réalisées :

Études PACA
Plan Directeur du Canton de Genève
SCOTs
Plan Directeur de la Région de Nyon et schémas directeurs de la Région de Nyon.

Échéancier de réalisation :

Par PSD

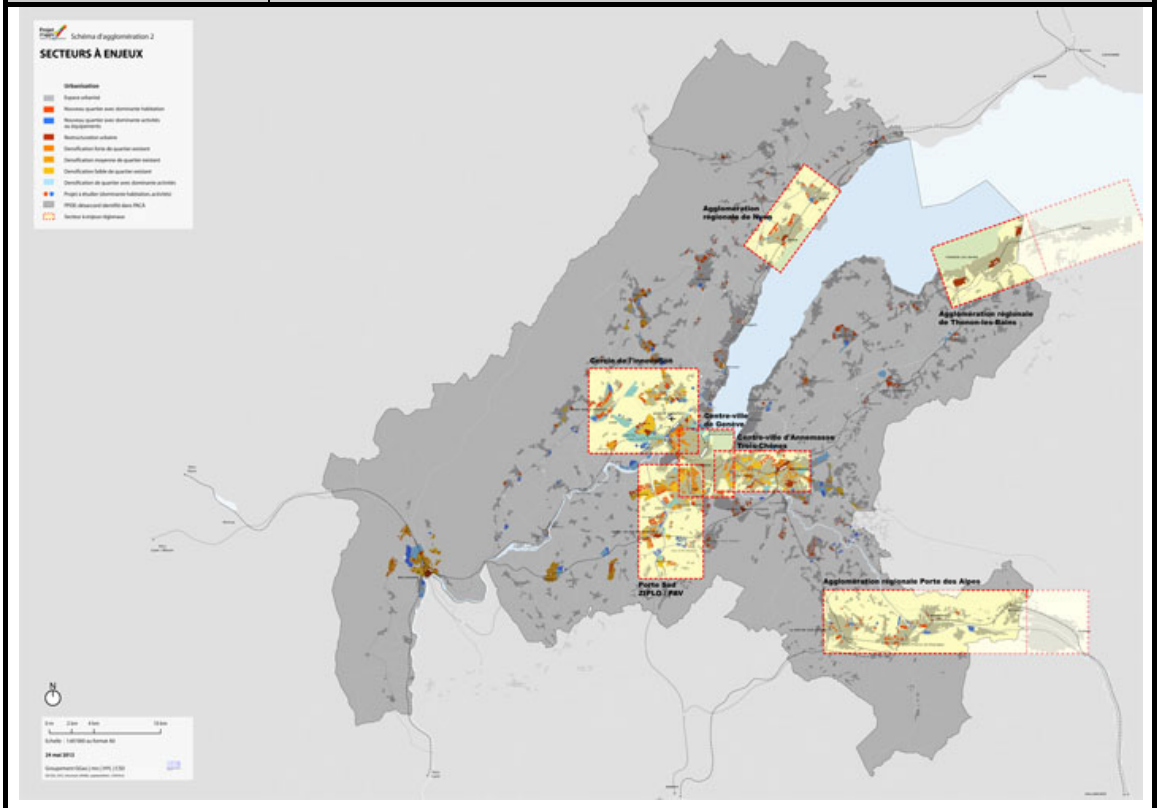
Priorité :

Se référer au chapitre 5.8 de l'annexe 3 Schéma d'agglomération 2012, sur les critères de priorisation et les engagements des partenaires.

Financement :

Communes concernées, propriétaires / gestionnaires du foncier publics et privés, …

Type	
U-B	**Approfondir et vérifier les stratégies de développement spatial et économique pour les grands secteurs à enjeux de l'agglomération**



Enjeux / objectifs :

Les PACA et le SA2 ont permis d'identifier les enjeux de développement à long terme dans différentes parties du territoire de l'agglomération, nécessitant un suivi et / ou un effort particulier, concernant la dynamique urbaine, économique et sociale transfrontalière. Il s'agit d'approfondir les réflexions sur :

- certains **secteurs clés pour le fonctionnement et l'attractivité de l'ensemble de l'agglomération** (centre-ville de Genève, centre-ville d'Annemasse, Trois-Chêne),
- les **secteurs de l'agglomération centrale ayant un fort potentiel pour générer une dynamique économique transfrontalière** (Annemasse – Trois-Chênes, Cercle de l'Innovation, Porte Sud – ZIPLO / PAV),
- les **agglomérations régionales**, leur consolidation, leur dynamique et leur fonctionnement propres en cohérence avec les objectifs et principes du SA2. Ceci concerne notamment les agglomérations régionales Arve-Porte des Alpes, Thonon-les-Bains et Nyon. Dans l'agglomération régionale de Bellegarde, la situation est bien maîtrisée avec les démarches en cours. L'agglomération régionale de Gex peut être développée dans le cadre des approfondissements sur le Cercle de l'innovation.

Description de la mesure :

- Lancer des études d'approfondissement dans le cadre des PACA pour répondre aux enjeux particuliers de chaque secteur ;
- Approfondir les potentiels et défis particuliers des secteurs dans le cadre de **stratégies de développement économique et spatiales**. Ceci concerne autant l'identité partagée d'un secteur, que



son positionnement économique, sa structure urbaine avec ses centralités particulières, ses réseaux intérieurs, la structure du maillage vert et des espaces à enjeux paysagers voisins et les relations avec le contexte régional et suprarégional ;

- Définir une gouvernance appropriée aux enjeux de ces secteurs.

Une ébauche plus détaillée des travaux à mener par secteur à enjeux est présentée dans l'annexe 3 Schéma d'agglomération 2012.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Saisir et développer les opportunités dans les différents secteurs pour un développement :

- Cohérent avec les objectifs et principes du SA2
- Économique dynamique et de qualité de part et d'autres de la frontière franco-suisse et dans les agglomérations régionales

Les secteurs identifiés précédemment sont des secteurs clés pour la réalisation des objectifs et principes de l'agglomération. Ils exigent un monitoring et un suivi régional particulier d'un point de vue méthodologique ("méthodologie d'agglomération"), aussi bien concernant la gouvernance que la définition et la réalisation de projets fédérateurs.
Se pose la question de la mise en place d'un label d'agglomération pour ces secteurs.

Type U-C	Intégrer les objectifs du Projet d'agglomération dans les documents de planification réglementaires

Point de départ :

D'une manière générale, depuis 2007, les réflexions du Projet d'agglomération ont agi comme accélérateur de la planification et de la mise en cohérence à l'échelle régionale et stimulent la recherche de nouveaux outils de mise en œuvre.

Malgré cela, il persiste un décalage important entre le lancement de ces multiples démarches et le constat de leurs effets sur l'aménagement du territoire, en particulier en ce qui concerne la planification (2 à 3 ans d'élaboration, puis 2 à 3 ans minimum pour effets terrain)

Les outils réglementaires de planification générale sont une étape essentielle et obligatoire pour la concrétisation des objectifs et stratégies du PA. D'autres instruments ou procédures peuvent être mobilisés en particulier pour des objets plus précis, par exemple en matière fiscale, de procédures opérationnelles pour la mise en œuvre des projets urbains, etc. mais ne sont pas développés ici, compte tenu des différences institutionnelles entre la France et la Suisse, ainsi qu'entre les cantons de Genève et de Vaud

La Charte 2007 et le schéma d'agglomération 1, puis les études PACA ont servi de références communes et d'études de base pour l'élaboration et la révision d'outils réglementaires de planification et d'urbanisme dans les territoires genevois, vaudois et français.

Les propositions et mesures du Schéma d'agglomération n°2 sont pour partie déjà intégrées dans les documents les plus récents, les études PACA ayant servi à la fois au Schéma n°2 et à ces nouveaux instruments de planification.

Cette intégration est à poursuivre, notamment jusqu'à l'échelon local.

Etat actuel des planifications et outils réglementaires à disposition

Côté genevois :

… Plan Directeur Cantonal - mise à jour partielle 2010

Intégration des mesures d'infrastructures figurant dans le Projet d'agglomération, conformément aux attentes de la Confédération[2]. Validé par la Confédération le 31.03.2011.

… Projet de Plan Directeur Cantonal 2030 : révision en cours

La révision a été lancée dès 2009. L'objectif majeur du plan directeur cantonal "Genève 2030" est de tenir l'engagement de construire 50 000 logements à l'horizon 2030. Il prend en compte les orientations du projet d'agglomération les options des PACA et les périmètres des projets stratégiques de développement. En consultation en 2011, la procédure est vise une adoption en 2012, ce qui doit aussi permettre d'intégrer les nouvelles mesures prévues dans le SA2 avant finalisation du PDC.

… Concept général de la mobilité

Élaboration en 2011 : il doit chapeauter les quatre plans directeurs de la mobilité (transports collectifs 2011-2014, stationnement, mobilité douce, réseau routier), avec une vision à plus long terme.

Côté français : …

… InterSCOT

Afin d'améliorer la coordination entre les différents instruments de planification utilisés par ses membres, l'ARC syndicat mixte travaille au développement d'une démarche inter-SCoT, qui doit notamment aboutir, dans une 1e étape, à la définition d'un "PADD" (voir ci-dessous) commun aux différents SCOT en vigueur sur le territoire français du PA.

… SCOT

Le territoire français du PA est aujourd'hui intégralement couvert par des schémas de cohérence territoriale (SCOT - 8 au total), alors que les SCOT ne seront généralisés en France qu'à partir de 2017. Le Scot est un document de planification spatiale dont le "document d'orientations" s'impose aux documents d'urbanisme locaux, PLU dans la plupart des cas mais aussi aux documents de planification sectoriels. La mise en compatibilité doit s'effectuer dans un délai de 3 ans. Tous les SCoT devront intégrer les dispositions du Grenelle de l'environnement avant le 1er janvier 2016 ; les SCOT en vigueur devront donc être révisés et complétés.

Leur contenu est précisé dans le Code de l'Urbanisme :

- **Rapport de présentation** : diagnostic, explication des choix retenus, évaluation environnementale... Il présente notamment une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des 10 années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le DOO.
- **Projet d'Aménagement et de Développement Durable** : fixe les objectifs des politiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques (soit tous les éléments traités dans le cadre du PAFVG)
- **Document d'Orientations et d'Objectifs** (DOO - appelé Document d'orientations générales dans les SCOT préalables au Grenelle) : détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maitrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Le DOO :
  - définit les objectifs et principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement,
  - détermine les conditions du développement ;
  - détermine les espaces et sites à protéger ;
  - arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace ;
  - favorise l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par des TC et favorise le désenclavement par TC des secteurs déjà urbanisés ;
  - peut subordonner la réalisation de constructions au respect de critères de performances énergétiques et environnementales ainsi qu'à des critères de qualité en matière d'infrastructure et réseaux de communication électroniques ;
  - définit les grands projets d'équipements et de services ;
  - peut définir des objectifs à atteindre en espaces verts ;
  - peut définir dans certains secteurs des règles de densité minimale.

  Par ailleurs le DOO mène une politique d'habitat, de transport et d'aménagement commercial. Il…
  - précise les objectifs d'offre de nouveaux logements et les objectifs de réhabilitation du parc de logement ;
  - définit les grandes orientations de la politique des déplacements et les projets d'équipements et de desserte par les TC ;
  - peut préciser les obligations minimales ou maximales de réalisation de stationnement pour les véhicules motorisés et les obligations minimales pour les véhicules non motorisés ;
  - précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces (avec constitution d'un DAC).

… Planifications intercommunales

Les documents de planification sectoriels intercommunaux sont :

- en matière de politique de l'habitat : le Programme Local de l'Habitat (PLH) : concerne la plupart des membres de l'ARC
- en matière de déplacements : le Plan de Déplacements Urbains (PDU - obligatoire pour Annemasse Agglo) ou Plan de Mobilité Durable sur territoire périurbain (non obligatoire - Chablais, pays de Gex, Genevois, CC de la vallée de l'Arve)
- en matière d'urbanisme commercial : Document d'Aménagement Commercial (DAC) : Pays de Gex, Annemasse Agglo (en cours), Pays Bellegardien (en cours).

Ces différents documents s'imposent aux documents d'urbanisme des communes. Leur contenu est similaire :

diagnostic, orientations stratégiques, programme d'actions, obligation de suivi et d'évaluation.

… PLU intercommunal

Progressivement, les PLU intercommunaux deviendront la règle générale et les PLU communaux devenant ainsi l'exception (modalités à préciser). Il n'y a, pour le moment, pas d'obligation à passer en PLU intercommunal, juste incitations. Le PLU intercommunal devra intégrer des orientations en matière de politique de l'habitat, des transports et d'urbanisme commercial et il remplacera donc les différents documents sectoriels en vigueur actuellement.
Intérêt principal d'un PLU intercommunal : cela permet à l'intercommunalité de gérer de façon coordonnée la planification et le projet urbain, jusque-là précisé et géré par les communes.

… PLU

Les PLU, comme les SCoT, doivent intégrer les nouvelles obligations issues du Grenelle de l'environnement d'ici le 1er janvier 2016.

… Orientations d'Aménagement et de Programmation

Nouvellement introduites dans les PLU, elles renforcent les orientations d'aménagement déjà existantes. Elles permettent de prévoir et maîtriser l'urbanisation de secteurs déterminés, avec possibilité de phasage dans le temps. Elles sont opposables aux tiers. Elles ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées par le SCOT à partir d'une certaine surface.
Elles peuvent être assimilées à un PLQ.
La mise en œuvre des lois issues du **Grenelle de l'Environnement** vont donc modifier et renforcer les outils de planification.

OUTILS	Autorité responsable	Observations	Echéances
URBANISME/ planification			
SCoT **Mise en compatibilité des PLU restants.**	**CCPG**	**De nombreux PLU sont compatibles avec le SCoT.** **- Problématique : le SCoT approuvé en 2007 voit ses objectifs largement dépassés :** **a) densification plus importante qu'espéré initialement,** **b) renouvellement urbain représente ~ 45 % des logements produits au lieu de 20 à 25 % espéré,**	**Délai de 3 ans dépassé depuis le 12 juillet 2010.**
schémas de secteur du SCOT	**CCPG**	**Les études des schémas de secteur de l'axe RD 1005 (Ferney Gex), centre (Saint Genis Pouilly et communes limitrophes) ont été lancés.** **Les PLU concernés devront être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans après l'approbation des schémas de secteur**	**2013- 2015 ?**
Révision du SCoT	**CCPG**	**- La révision du SCoT a été engagée en 2010 mais il ne devrait être opposable qu'en 2017. De plus la mise en compatibilité des PLU doit se faire dans un délai de 3 ans soit 2020 au mieux pour maîtriser sérieusement l'urbanisation.** **La révision du SCOT peut-elle être accélérée ?**	**2017**
PLU-intercommunal	**CCPG**	**Outil opérationnel efficace pour gérer le Territoire, qui vaut PDU et PLH mais faible adhésion des maires du pays de Gex**	
PLU Orientations d'aménagement et de programmation des PLU	**Communes**	**Mesures préventives :** **a) Demande aux communes de geler l'ouverture à l'urbanisation de zones 1AU ou 2 AU** **b) Phasage dans le temps des constructions dans les zones AU en fonction de la réalisation des équipements correspondants.** **Application de la disposition du Grenelle 2 :** **- pour le rapport de présentation qui peut prévoir un échéancier pour l'ouverture à l'urbanisation et les équipements (L123-1-6)** **- traduction opérationnelle dans les orientations d'aménagement et de programmation (L123-1-4)** **Mise en adéquation du programme d'investissement de la CCPG avec l'ouverture des zone AU.** **Cette disposition sera utilisée dans le PLU de Grilly en cours d'élaboration.**	**Dépend de la volonté des communes**

Exemple de la déclinaison des outils de planification dans le Pays de Gex

Côté vaudois : …

… Plan directeur cantonal vaudois (PDCn) - août 2008 - révision 2011

En vigueur depuis le 1er août 2008, il prescrit une réorientation du développement territorial en soutenant la croissance démographique et des emplois dans les centres, territoires les mieux desservis en TP et en services, et en la freinant hors des centres, dans les territoires d'urbanisation diffuse. Cette réorientation vise trois objectifs: limiter la charge environnementale des déplacements (multimodalité renforçant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, réduction des besoins de mobilité par effets de proximité), préserver les espaces agricoles et naturels en contenant l'étalement urbain et augmenter l'efficience des infrastructures.
Le PDCn–VD a intégré la fiche régionale R15 - Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon - lors de sa première révision en 2011

… Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN)

Validé par les législatifs de communes du district - en cours de validation cantonale ; plan liant les autorités.
Son volet stratégique qui intègre les enjeux du Projet d'agglomération : 15 stratégies qui organisent le développement dans une coordination environnement /urbanisation/transports et regroupées en quatre grands



axes soit : le cadre paysager et environnemental, les lieux de vie, les mobilités et l'organisation/gouvernance/communication.
Son volet opérationnel coordonné avec le programme de législature et le plan d'investissement, il guide la mise en œuvre des projets.

Enjeux / objectifs :

- Faire évoluer les outils de la mise en œuvre en matière d'urbanisation pour garantir le développement de l'agglomération entière, de ses territoires et des villes et communes selon les objectifs et principes du SA2
- Favoriser l'engagement de processus de planifications intercommunales plus intégrées
- Développer, à l'échelle de l'agglomération, un accompagnement et une ingénierie auprès des partenaires pour les aider à mieux identifier et utiliser les outils et procédures adaptés aux enjeux de l'agglomération

Description de la mesure :

- Évaluer les outils de la mise en œuvre par rapport à leur capacité de gérer les développements aux différentes échelles territoriales selon les recommandations du SA2
- Identifier des outils particulièrement appropriés pour gérer les développements aux différentes échelles territoriales (meilleures pratiques dans l'agglomération, autres)
- Adaptation / compléments des outils disponibles en 2012 si nécessaire

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Augmenter la cohérence des démarches et des approches
- Garantir la mise en œuvre optimale des recommandations du SA2

Instances concernées :

Tous les partenaires de l'agglomération, instances nationales, régionales, locales et surtout intercommunales

Données de base, études réalisées :

Outils de la mise en œuvre existants, évaluation préliminaire dans le cadre du PA2

Échéancier de réalisation :

Processus déjà engagé et à poursuivre

Priorité :

Urgence

Financement :

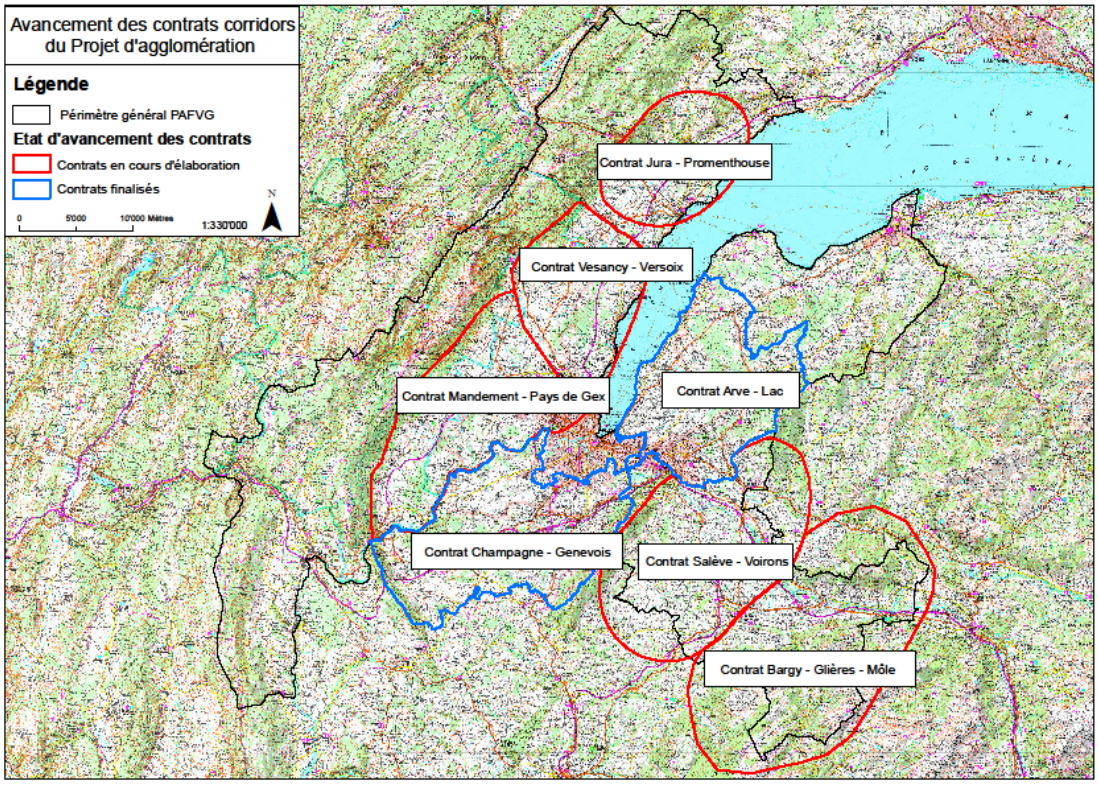
Autorités publiques concernées

Type

EP1

Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques

7 contrats corridors (présentés dans les fiches de mesures par secteurs géographiques)



Enjeux / objectifs :

- Assurer la poursuite des objectifs, des principes et des projets proposés dans le Projet d'agglomération (fiche 135)
- Assurer la préservation, la fonctionnalité et la valorisation des corridors biologiques à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise ainsi que des secteurs d'importance pour la biodiversité et la nature ordinaire
- Reconnaître les corridors biologiques dans les documents de planification afin qu'ils soient préserver et fonctionnels sur le long terme
- Contribuer au développement d'une agglomération verte

Description de la mesure :

- Continuer l'élaboration des contrats corridors
- Poursuivre les diagnostics (étude de base) sur les secteurs non couverts de l'agglomération, préalable nécessaire à l'élaboration de contrats corridors et à leur mise en œuvre
- Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques selon les 4 volets :
  - Réglementaire (inscription des corridors biologiques et des secteurs d'intérêts dans les documents de planification - SCoT, PLU, Plan directeur cantonal, Plan directeur communal, …)
  - Études (études préalables à travaux, études naturalistes pour une meilleure connaissance de certains



secteurs, élaboration de plan de gestion, …)

- Travaux (renaturation de cours d'eau, traitement de lisières, mise en œuvre de plan de gestion, entretien, …)
- Animation (animation du contrat corridors, sensibilisation de la population, des élus, …)

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques afin de :

- Préserver et mettre en valeur les richesses naturelles et paysagères du bassin genevois, ainsi que leurs interconnexions ;
- Assurer la prise en compte et la préservation des corridors biologiques dans les documents de planification et dans le cadre du développement de l'agglomération, en lien étroit avec l'urbanisation et les infrastructures).

Instances concernées :

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois jusqu'à la signature des contrats corridors

Etat de Genève, Canton de Vaud, Région Nyon, ARC syndicat mixte

Collectivités locales (Communauté de communes, communes, syndicats, …)

Associations environnementales (Fédération départementale des chasseurs, Pronatura, Frapna, Asters, …)

Données de base, études réalisées :

Fiche 135 du Projet d'agglo 1ère génération (2007) et 2ème génération (2012)

Cahiers n°13-51 à 13-58 : Étude de base pour l'élaboration de contrats corridors biologiques - novembre 2010

Cahier n°13-51 : secteur Glières - Môle

Cahier n°13-52 : secteur Salève - Voirons

Cahier n°13-53 : secteur Voirons - Jussy - Hermance

Cahier n°13-54 : secteur Salève - Plaine

Cahier n°13-55 : secteur Vuache - Etournel - Laire

Cahier n°13-56 : secteur Mandement - Pays de Gex

Cahier n°13-57 : secteur Vesancy - Versoix

Cahier n°13-58 : secteur Jura - Promenthouse

Cahier n° 13-4 : Essai de cartographie des habitats naturels - Secteur Vuache-Etournel-Laire - mars 2010

Échéancier de réalisation :

Mise en œuvre d'un contrat corridors biologiques : 5 ans

Premiers contrats corridors biologiques signés (2012) : Champagne Genevois et Arve-Lac avec une mise en œuvre 2012-2017 ; les 5 autres contrats démarreront entre 2013 et 2014.

Priorité :

Urgence

Financements :

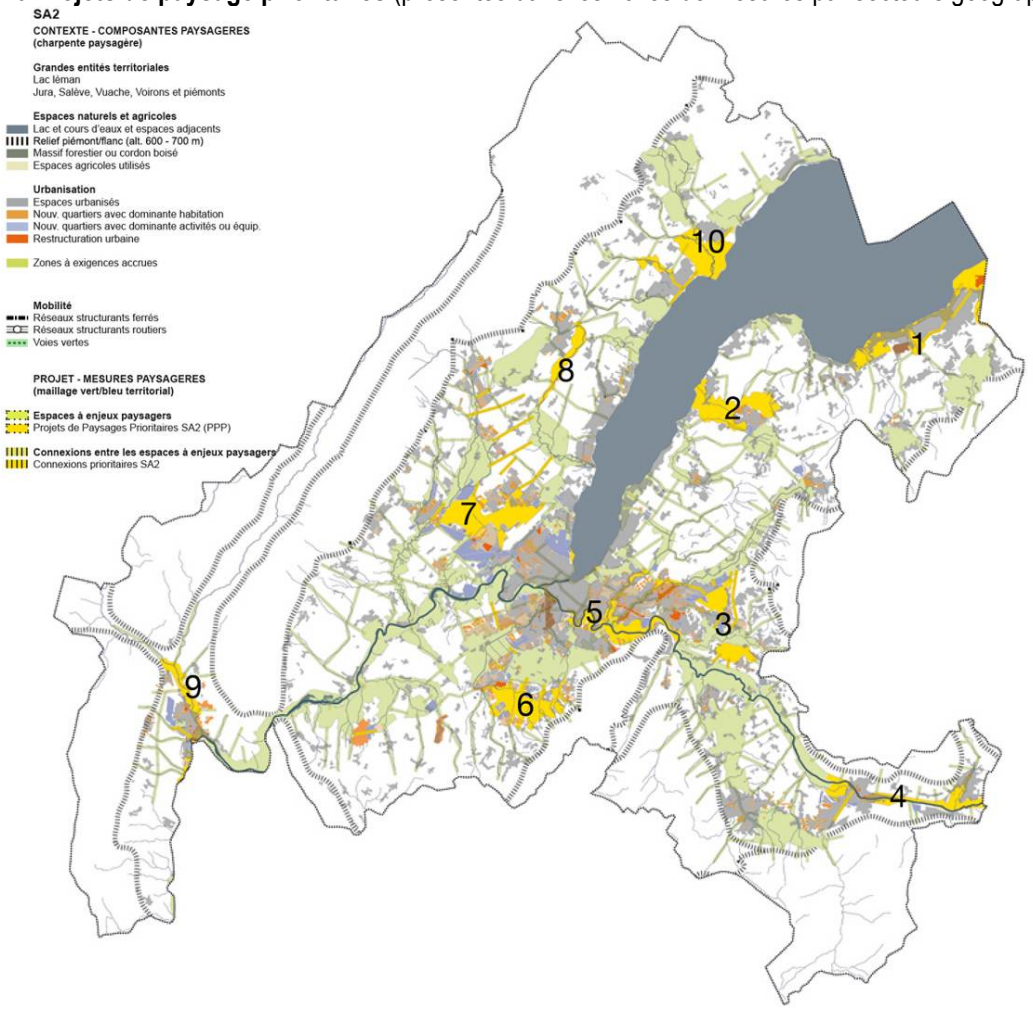
Collectivités concernées, Région Rhône-Alpes, Conseils généraux, Agence de l'Eau, Europe (Feder, Feader), Cantons de Genève (dont H1 70) et de Vaud, Confédération…

Type

EP2

Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires

10 Projets de paysage prioritaires (présentés dans les fiches de mesures par secteurs géographiques)



1. Delta de la Dranse / Golfe de Coudrée
2. Rives du Lac / Douvaine
3. Bois de Rosses / Plateau d'Arthaz / Foron
4. L'Arve, secteur Bonneville
5. L'Arve / Foron
6. Le vallon de l'Arande / plateau de Lathoy
7. Cœur vert / Pays de Gex
8. Divonne / Marais de la Versoix
9. Bellegarde, rives du Rhône et pertes de la Valserine
10. Promenthouse / Asse / région nyonnaise

Enjeux / objectifs :

- Assurer la poursuite des objectifs, des principes et des projets proposés dans le Projet d'agglomération (fiche

135)

- Développer le maillage vert à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, à travers toutes les échelles et en s'appuyant sur la charpente paysagère ou en utilisant les éléments la constituant
- Assurer la mise en œuvre des mesures d'accompagnements paysage - MAP pour les 10 projets de paysage prioritaires identifiés pour le Projet d'agglomération 2ème génération
- Contribuer au développement d'une agglomération verte

Description de la mesure :

- Continuer les études de base des projets de paysage prioritaires (PPP)
- Élaborer les MAP nécessaires à la mise en œuvre des PPP
- Mettre en œuvre localement les PPP et les MAP

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires afin de :

- Préserver et mettre en valeur les richesses naturelles et paysagères du bassin genevois
- Assurer la prise en compte et la préservation du paysage à travers toutes les échelles et permettre le développement du maillage vert à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Instances concernées :

Collectivités locales, Etat de Genève, Région Nyon, Canton de Vaud…

Données de base, études réalisées :

Cahier n°13-7 : Projet paysage - Document cadre - décembre 2010

Projet paysage 2 franco-valdo-genevois - Etat des lieux et diagnostic - avril 2011

Cahier n°13-8 : Projet paysage 2 - mars 2012

Plusieurs études préalables lancées dès 2011-2012

Échéancier de réalisation :

En lien avec les projets des collectivités et la mise en œuvre des PSD

Priorité :

Élevée

Financements :

Collectivités concernées, H1 70 (Etat de Genève), CDDRA (contrat de développement durable Rhône-Alpes) du Genevois français, …

Type

EP3

Qualifier les espaces publics dans les agglomérations centrale et régionales

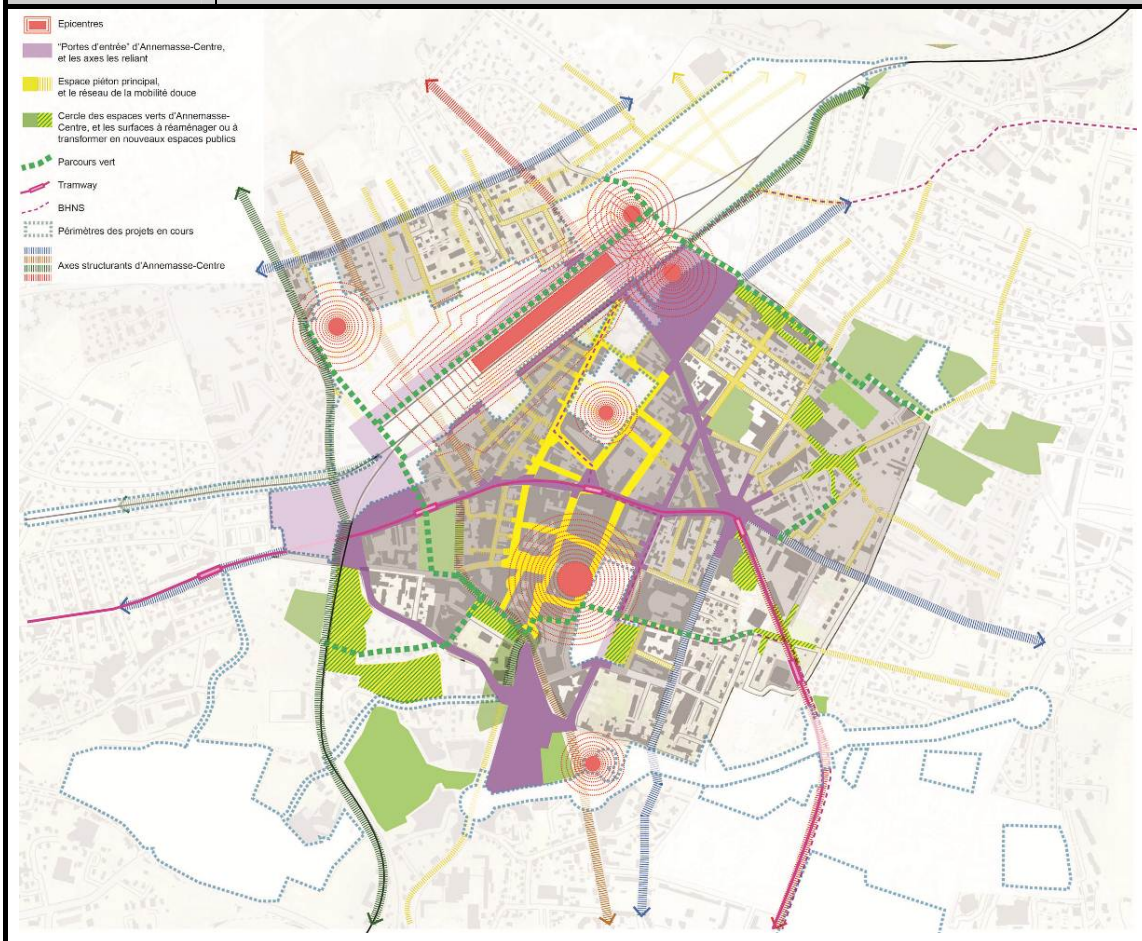


Figure à titre d'exemple : espace public dans l'hypercentre d'Annemasse Agglo dans une logique d'ensemble

Enjeux / objectifs :

A l'échelle des agglomérations centrale et régionales, les espaces publics, les connexions vertes et les liens urbains représentent le maillage vert affiné.
A part l'effet du maillage même sur le fonctionnement de ces éléments, la qualification des espaces publics et des espaces paysagers pour l'attractivité des centres, centralités, PSD et quartiers, ainsi que pour leurs multiples usages par la population, est un enjeu majeur pour la faisabilité et la durabilité de la consolidation urbaine des agglomérations centrale et régionales.

Description de la mesure :

Selon la diversité des éléments constituant l'espace public et vert en ville, plusieurs types de mesures se complètent :

- Cœurs historiques et centralités existantes : Études à mener pour définir les périmètres ainsi que la nature des interventions à prévoir (en fonction des lieux, du positionnement dans l'agglomération et des contextes de développement). Identification des lieux emblématiques à forte image identitaire.
- Espaces rues des axes forts : Qualification de l'espace public à promouvoir dans le cadre des projets de

transports. Études à engager simultanément voire préalablement aux réflexions techniques amont. A intégrer de façon modulée suivant les séquences aux mesures mobilité et urbanisation.

- Abords et nouveaux quartiers des Gares : A intégrer aux PSD et grands projets en cours.
- Maillage vert en ville : A préserver, à conforter et à développer au travers des PPP (voir aussi mesure EP2), en lien étroit avec les mesures d'urbanisation et d'infrastructures de mobilité.
- Connexions vertes et liens urbains : Intégrer dans les mesures urbanisation et mobilité. Ce volet s'appuie sur le réseau de déplacements d'eau et les mesures environnementales.

Ces différents types de mesures en matière de qualification de l'espace public sont fortement imbriqués entre eux et avec les mesures d'urbanisation et de mobilité correspondantes (entre autre mesures U-A-PSD). Il s'agit donc d'un volet à coordonner avec les mesures sectorielles mobilité et urbanisation qui ne doivent pas se développer isolément.

Objectifs à atteindre et effets escomptés :

- Garantir la qualité de l'espace public dans les centralités et les quartiers
- Garantir et compléter le maillage de l'espace public et vert dans les agglomérations centrale et régionales et à l'échelle de l'agglomération entière
- Garantir la pérennité des fonctions des différents espaces (production agricole, corridors biologiques, cours d'eau et leurs rives, production forestière) en superposition avec les usages sociaux croissants dans les espaces en interaction étroite avec la ville
- Utiliser au maximum les mesures infrastructurelles et d'urbanisation pour réaliser les espaces publics de qualité

Instances concernées :

Collectivités locales, agglomération

Données de base, études réalisées :

Études locales sur le traitement de l'espace public (par exemple hypercentre d'Annemasse Agglo)

Études PACA de l'agglomération centrale,

Projet paysage 2 – état des lieux et diagnostic, Projet paysage 2,

Approfondissements en cours sur les projets de paysage prioritaires Bois des Rosses et Cœur vert du Cercle de l'Innovation,

Études en cours sur les MAP (Bernex, Foron)

Échéancier de réalisation :

Le cas échéant en lien avec la mise en œuvre des mesures infrastructurelles et d'urbanisation correspondantes

Voir aussi EP2

Priorité :

En fonction des opportunités et synergies offertes par les mesures infrastructurelles et d'urbanisation correspondantes

Financements :

Collectivités concernées

3 Les mesures imputables au fonds d'infrastructures

Les infrastructures mentionnées dans le présent chapitre sont les mesures qui de part leur nature sont imputables au fonds d'infrastructure du trafic d'agglomération.

Il s'agit de lister et d'illustrer dans ce chapitre les mesures A puis B du Grand Genève pour lesquelles l'agglomération franco-valdo-genevoise sollicite un cofinancement de la Confédération suisse dans le cadre du Fonds d'infrastructure. Les autres mesures classées dans les listes Ae et Be (entièrement à assumer par les partenaires de l'agglomération) à l'issue du processus de priorisation sont également décrites à la suite pour avoir une vision d'ensemble des mesures imputables au fonds d'infrastructure, même si ces dernières ne font pas l'objet d'une demande de cofinancement à la Confédération.

La carte ci-dessous illustre la localisation de l'ensemble des mesures A et B à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

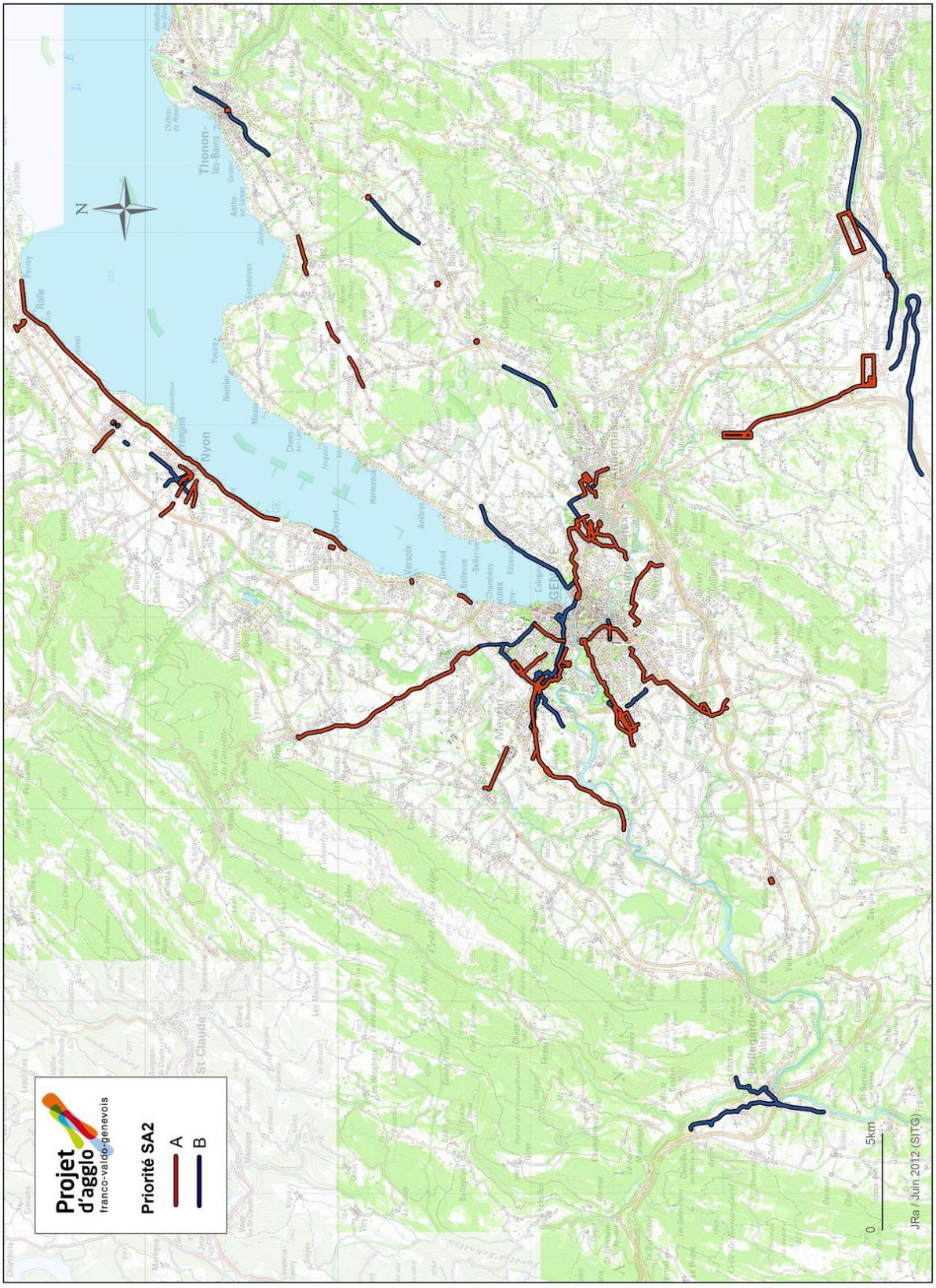


Figure 2 : Carte des mesures A et B



3.1 Mesures A

Le tableau ci-dessous présente la liste des mesures A du projet d'agglomération.

No mesure	Nom mesure	Coût mesure [mio CHF]
10-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gare d'Annemasse	5.85
10-11	Voie verte d'agglomération : Aménagement pour la mobilité douce entre Genève et Annemasse (étape 2 – tronçon français)	1.95
10-12	Requalification de l'espace public sur espace gare d'Annemasse	5.20
12-10	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	6.00
12-8	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	25.00
12-19	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	5.00
12-16	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	14.80
12-17	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.50
12-18	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	5.00
13-11	Allongement des quais Genève-La Plaine et modernisation des installations	94.00
13-12	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	8.38
14-8	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Saint Julien en Genevois et Valleiry	3.90
15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	56.86
15-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche sur Foron, Saint Pierre en Faucigny et Bonneville	8.45
15-11	Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de la Roche sur Foron	3.25
15-12	Aménagements routiers pour accompagner la création d'un réseau de transport urbain Arve porte des Alpes avec mise en site propre et priorisation TP pour rabattement sur les gares de La Roche, Bonneville et Reignier	5.20
16-19	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains	7.80
16-20	Aménagements routiers pour la priorisation et la mise en site propre de la ligne rapide TP interurbaine entre Genève et Thonon le long de la RD 1005	6.50
30-11	Aménagement MD pour relier la voie verte d'agglo et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	8.00
30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	18.50
30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	3.60
30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	5.72
30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	5.10
30-19	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	19.00
30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	9.80
30-21	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	6.00
31-5	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais	11.00
31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	15.00
31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	5.00
31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	11.50
31-11	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	4.00
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	44.60
32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	10.23
32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	6.10

32-2-9	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.94
33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	74.50
33-9	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	10.50
33-10	Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier	1.88
33-11	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	14.00
34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	9.36
34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	27.60
34-9	Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération	2.25
35-10	Boulevard urbain Sud : Aménagement Liaison MD en entrée Sud de St Julien (voie cyclable Nord/ Sud)	1.30
35-12	Boulevard urbain Sud : Priorisation des TP entre l'entrée Sud de Saint-Julien et amélioration de l'accessibilité TP à la gare de Saint-Julien	1.30
35-14	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	234.20
36-1-11	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	41.08
36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	8.34
36-1-13	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	14.80
36-3-7	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP + amélioration des modes doux entre les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse côté français	3.51
36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	33.63
37-13	Création d'une interface multimodale à la gare de Thonon	7.15
40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	4.80

Tableau 5 : Tableau des mesures A du projet d'agglomération de 2ème génération

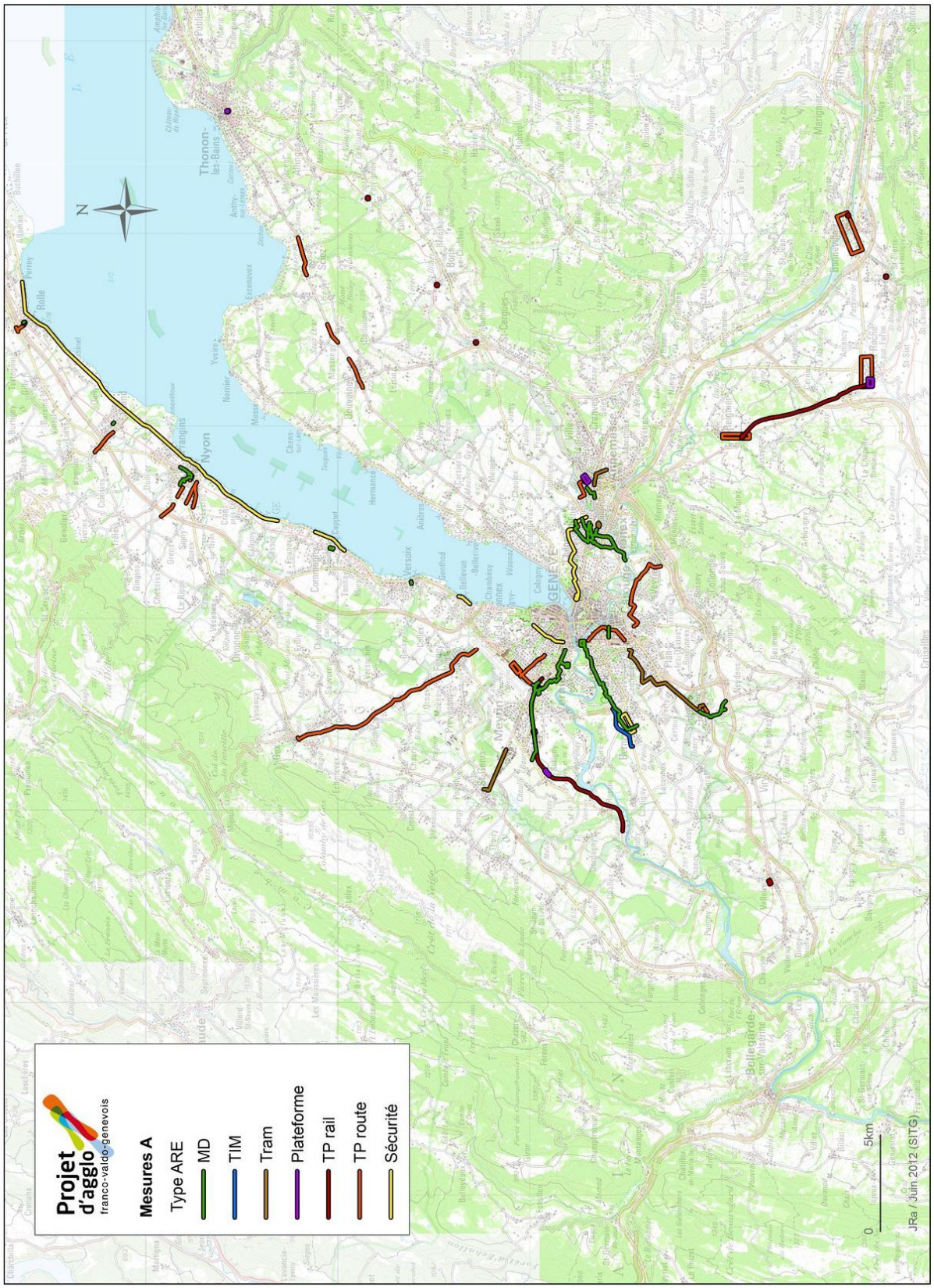


Figure 3 : Carte des mesures A par type de mesures

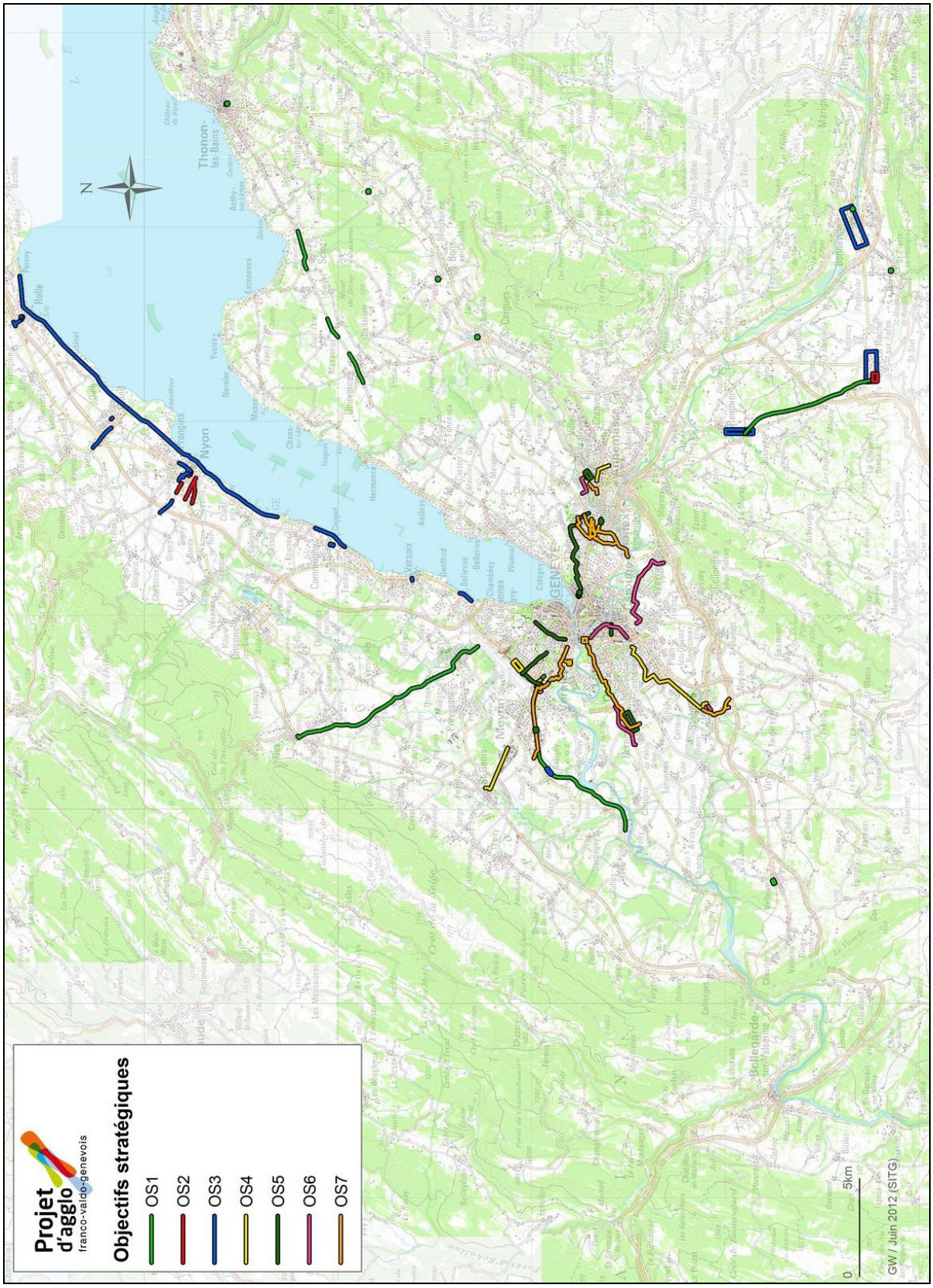


Figure 4 : Carte des mesures A par orientation stratégique



3.2 Mesures B

Le tableau ci-dessous présente la liste des mesures B du projet d'agglomération

No mesure	Nom mesure	Coût mesure [mio CHF]
10-13	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	2.50
12-20	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	5.00
15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	53.30
15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	52.00
16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	84.50
16-31	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	20.14
30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	4.00
30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	60.00
30-30	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	24.20
30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	3.60
30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	4.98
31-6	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Ouest au bout des quais	6.00
31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	22.00
31-12	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	3.00
31-13	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	5.00
32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	136.00
32-2-2	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	42.00
33-13	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	68.55
34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	13.57
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC sur le tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	29.52
36-1-20	Construction d'une passerelle au-dessus des voies de chemins de fer à Annemasse	2.60
36-3-4	Aménagements routiers et paysagers de l'espace rue pour le prolongement de la ligne de Trolley-bus entre Les Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse	13.60
39-5	Réalisation d'aménagements TP pour l'extension du réseau de TP à l'ensemble du pôle de centralité Bellegarde-Chatillon-Lancrans	2.60

Tableau 6 : Tableau des mesures B du projet d'agglomération de 2ème génération

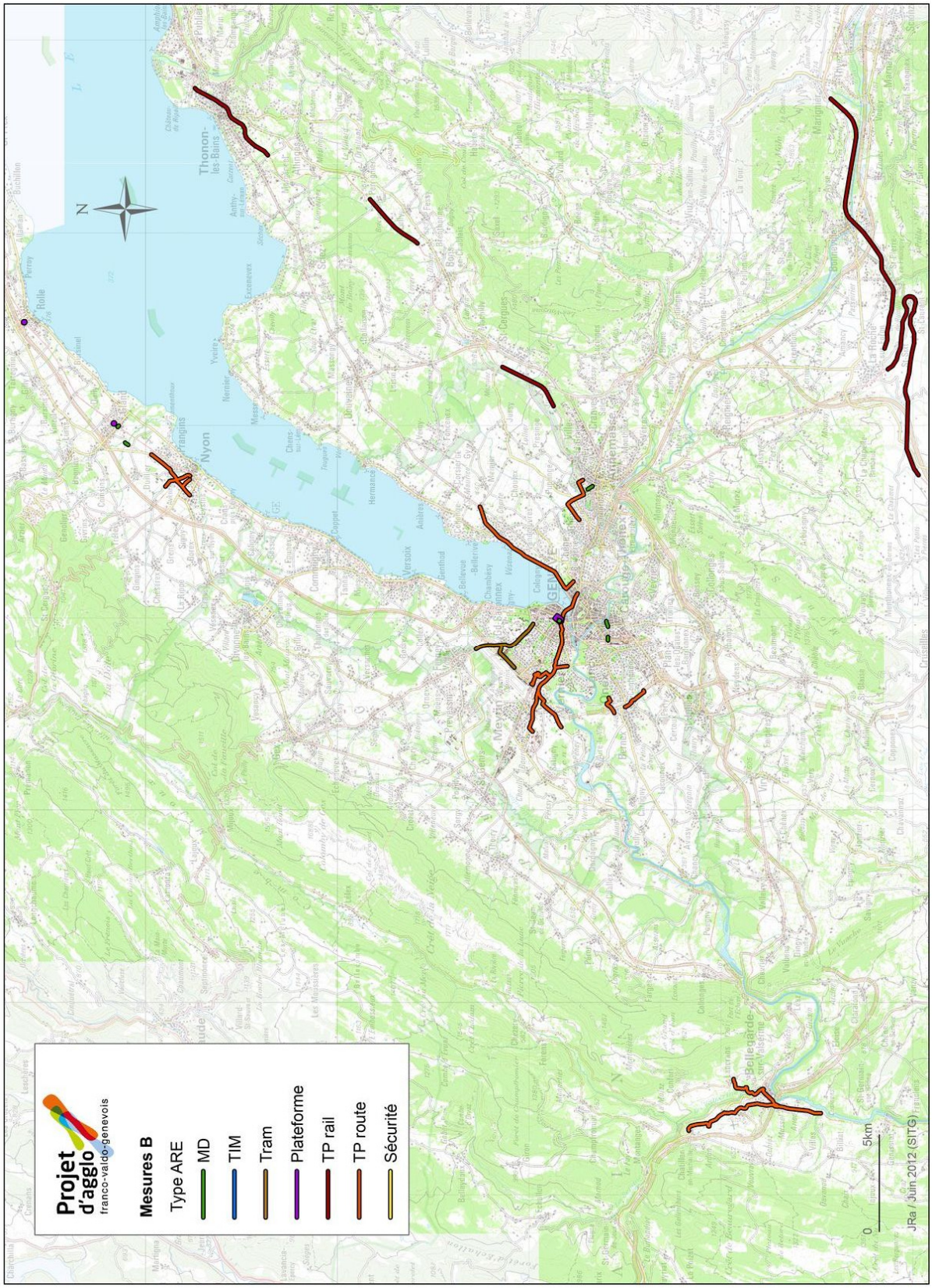


Figure 5 : Carte des mesures B par type de mesures

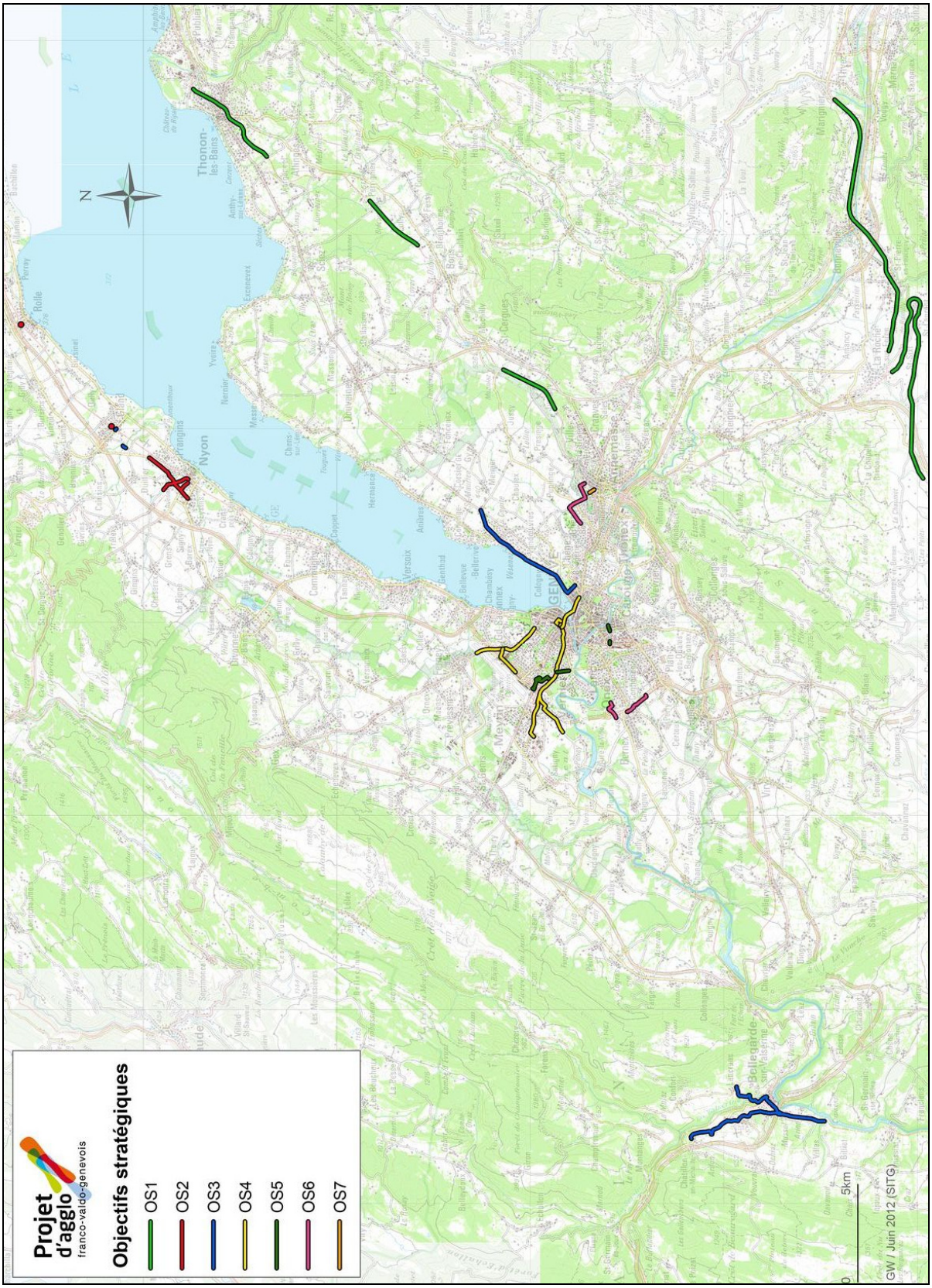


Figure 6 : Carte des mesures B par orientation stratégique



3.3 Autres mesures Ae et Be

Le tableau ci-dessous présente la liste des mesures Ae du projet d'agglomération.

No mesure	Nom mesure	Coût mesure [mio CHF]
10-8	Construction d'une vélo-station à la gare des Eaux-Vives	1.58
10-9	Construction d'un P+R complémentaire au Bachet (Trèfle Blanc)	21.00
12-11	Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne Nyon - St-Cergue - Morez	2.00
12-21	Création de stationnement vélo à la gare de Versoix centre et à la gare de Pont Céard et amélioration de l'intermodalité	0.53
12-22	Construction de stationnements vélos dans les gares RE et RER (y compris NStCM) dans le Canton de Vaud	1.00
12-23	Aménagement de cheminements MD à Versoix section Molard - chemin de la Papeterie, réalisation d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section)	4.50
13-13	Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny / Russin	3.00
13-14	Travaux de sécurisation sur le passage à niveau de Fort l'Ecluse	13.00
14-11	Aménagement d'une liaison MD Annemasse - Valleiry (vélo route, voie verte "la frontalière")	1.30
14-12	Plateforme multimodale de Viry : construction d'une jonction autoroutière complète à Viry et de ses accès	22.10
14-13	Construction d'un P+R et parking de covoiturage à Viry	0.78
14-14	Suppression du passage à niveau d'Etrembières	16.90
14-9	Aménagement de l'itinéraire cyclable Via Rhôna vers Valleiry	0.78
15-14	Aménagement de liaisons MD le long des Bords de l'Arve sur le PACA Arve Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)	4.55
15-15	Aménagement de la véloroute "Léman - Mont-Blanc" reliant Annemasse à Chamonix : sur le tronçon au niveau de Marignier passerelle sur le Giffre, sections de voies vertes et de voies partagées + passerelle sur Arve	6.33
15-2	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces : développement des modes doux et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare (tranche 1)	1.30
16-21	Suppression du passage à niveau de Mesinges - Allinges	17.42
16-22	Construction d'un P+R à Perrignier : Phase 2	0.65
16-24	Balisage vélo "balcon du lac" / tour du Léman Hermance – Corsier – Vesenaz - Quais	
16-25	Balisage vélo "Seymaz" (Jussy –Chevrier – Belle-Idée – Trois-Chêne)	
16-26	Construction de pistes cyclables route de Thonon (RC1) sur le tronçon Corsier - douane.	1.94
16-27	Aménagement de P+R à Douvaine, Sciez et dans la ZAE espace Léman (Anthy-Margencel) en lien avec le BHNS RD 1005	5.07
16-28	Création d'un P+R à Chens Le Pont au niveau de la douane	1.30
16-29	Aménagement d'une liaison MD le long du lac (route d'Hermance) entre Vésenaz et Chens (partie suisse)	8.13
16-30	Aménagement de la liaison MD transfrontalière le long du lac entre Chens et Thonon (partie française : véloroute Sud Léman) : tronçons sur Nernier, Anthy et Chens sur Léman	9.88
30-16	Réaménagement des interfaces TP du cœur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais)	9.00
30-22	Dispositif MD de franchissement de niveau entre le parc Chuit et Lancy-Pont-Rouge	9.00
30-23	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Lancy-Pont-Rouge	50.00
30-24	requalification du Quai de Cologny (RC1) sur le tronçon Genève Plage - ch. Nant d'Argent	15.00
30-26	Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers : Concorde et autres quartiers	0.89
30-27	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2015-2018) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	4.00
30-9	Création de 100 couverts à vélos au sein de la ville de Genève	0.37
31-8	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Morâche - Prélaz	10.00
32-1-13	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 1	7.50
32-1-15	Requalification de l'espace rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	5.20
32-1-17	Réalisation d'une liaison MD sur le Cours des Nobel et Promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager	4.75
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	13.00
32-2-10	Passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (Pont route de Meyrin)	1.76

32-2-3	Aménagement d'une voie réservée pour bus au carrefour de Mategnin	1.08
33-12	Réalisation d'aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril	5.79
34-10	Construction d'un P+R à Bernex Suzette	12.00
34-11	Création d'une passerelle MD entre Le Lignon et le parc des Evaux	4.12
34-6	Construction d'un P+R à Bernex Vailly	9.00
35-16	Boulevard urbain Sud : Requalification de la RD1201 entre la sortie d'autoroute et l'entrée de Saint-Julien (Sécurisation des carrefours en entrée sud + aménagements piétons)	4.55
35-18	Boulevard urbain Sud : Aménagement de l'espace public de l'entrée de ville Sud de Saint-Julien	15.60
35-19	Aménagement routier d'une nouvelle entrée Ouest de Saint-Julien et de la rue des Sardes en accompagnement du tram (mesure TIM + TP + MD)	15.60
35-20	Requalification de l'espace-rue au niveau de la place du Crêt à Saint-Julien en accompagnement du tram	2.60
35-21	Connexion MD PLO - Cherpines et aménagement de la place des Cherpines	12.38
35-22	Réalisation d'aménagements MD et traitement paysager du chemin des Cherpines et connexion avec l'Aire en direction de Lully	1.80
35-23	Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable (sens descente)	4.50
35-24	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance	20.00
36-1-14	Construction d'un P+R / B+R aux Chasseurs - étape 2 en lien avec la mise en service de CEVA	1.00
36-1-15	Requalification des espaces publics autour du prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	3.90
36-1-16	Requalification de l'espace public du centre du futur quartier étoile (gare d'Annemasse)	6.50
36-1-17	Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagements pour les TP sur le tronçon Grange Canal - rte du Vallon	6.10
36-1-18	Construction d'un P+R au terminus du projet de tramway à Annemasse - phase 1	1.56
36-1-19	Construction du P+R Jean Monnet au terminus Sud du projet de BHNS à Annemasse	1.66
36-2-13	Réalisation de la boucle des Bois de Rosses	1.56
36-2-9	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	2.21
36-3-9	Construction du P+R MICA	1.75
37-14	Construction d'une liaison MD depuis la vélo route Sud Léman jusqu'à la gare de Thonon	
37-15	Aménagement d'un P+R à Thonon pour les liaisons lacustre vers Lausanne	8.87
39-3	Requalification des espaces publics dans le centre de Bellegarde	15.60
39-4	Connexion de la gare TGV de Bellegarde aux véloroutes VIA RHONA et autres véloroutes par une voie cyclable sur le territoire du Pays Bellegardien	3.90
40-4	Amélioration de l'accessibilité aux futurs nouveaux quartiers de Genève-sud : liaison 1, rte de Saconnex d'Arve - rte d'Annecy	20.00
40-5	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève Sud hors P+R)	8.10
40-6	Aménagement l'interface multimodale de Veyrier-Pas-de-l'Echelle : sécurisation traversée piétonne et stationnement vélo	
40-7	Aménagement TP sur le prolongement de la ligne de bus entre Champel Hôpital et les Grands Esserts	10.60
40-8	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre quartier des Grands-Esserts et Vessy/Bout du Monde	2.66
40-9	Construction d'un aménagement cyclable (piste/bande) pour relier Veyrier à Carouge (montée du chemin de Pinchat)	3.84

Tableau 7 : Tableau des mesures Ae du projet d'agglomération de 2ème génération

Le tableau ci-dessous présente la liste des mesures Be du projet d'agglomération.

No mesure	Nom mesure	Coût mesure [mio CHF]
12-27	Construction d'aménagements de priorité pour les bus de la ligne Gex - Divonne - Nyon (tronçon sur Suisse)	
12-28	Requalification de la Route Suisse (3ème étape) : tronçon Founex-Perroy (Canton de Vaud)	10.00
12-29	Construction d'une voie verte Divonne/Nyon - Tronçon sur territoire français et suisse	2.00
12-30	Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix : Prolongement du chemin de la Scie (franchissement de la Versoix)	
12-31	Requalification de la route de l'Etraz en zone urbanisée de Versoix	3.67
12-32	Aménagement de la liaison MD le long du canal de Versoix	1.66
14-16	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Etrembières	1.56



15-18	Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces rue de la gare, développement des modes doux et aménagement des espaces publics (tranche 2)	1.11
15-19	Suppression du passage à niveau de Reignier	12.74
16-33	Création d'une interface multimodale en gare de Bons-en-Chablais	3.25
16-34	Aménagements pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	1.95
16-35	Construction et aménagement du tronçon voie verte Léman Méditerranée entre la gare d'Annemasse et Machilly	2.73
16-36	Création d'une interface multimodale à la Pallanterie (dont P+R)	4.02
16-37	Création d'une interface multimodale en gare de Perrignier	4.55
16-38	Maillage MD et aménagements paysagers du quartier Pallanterie en lien avec les centralités voisines (Collonge-Bellerive, Meinier, Corsier).	6.60
16-5	Construction d'un P+R à Machilly : Phase 2	0.65
30-33	Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité	92.40
30-37	Débarcadère Pont de la Machine	
30-38	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Edmond Vaucher y compris place du Bouchet	8.80
30-39	Réalisation de la passerelle MD au-dessus de l'avenue de l'Ain	2.00
30-40	Restructuration du réseau routier structurant dans le cœur d'agglomération (Etape 2019-2022) : application du Plan Directeur du Réseau Routier du Canton de Genève	
31-14	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU) - deuxième étape (franchissements de l'axe ferré Nyon-St Cergue et du cours d'eau de l'Asse + nouveau tronçon à Prangins)	60.00
31-15	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : requalification de l'accès routier - section Prélaz - Marchandises	15.00
32-1-14	Réaménagement de la Place de Carantec - phase 2	5.20
32-1-16	Réaménagement de la Route de Colovrex	4.60
32-1-18	Aménagement des espaces publics et de mobilité douce le long de la façade Sud Aéroport : promenade des parcs	11.10
32-2-11	Réalisation d'aménagements TP sur la ligne de bus entre Ferney et St-Genis (préfiguration axe fort TP circulaire)	
32-2-12	Requalification des espaces publics sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin : mobilité douce et TC	4.77
32-2-13	Aménagements routiers et requalification de l'espace rue pour l'amélioration de la desserte TC de la façade Sud de l'aéroport - section Ferney - Grand-Saconnex - Aéroport	5.55
33-14	Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Peney (route du plateau de Montfleury)	5.06
33-15	Construction d'une passerelle cyclable (encorbellement voie CFF) en continuité entre chemin de l'Etang et Blandonnet	1.41
35-13	Aménagement P+R St Julien sud (gare)	6.50
35-25	Construction d'un itinéraire de desserte des quartiers Est et de délestage du centre de Saint-Julien	5.20
36-1-10	Aménagements d'un axe TCSP pour la ligne de bus express sur la route de Taninges : phase 1	2.86
36-2-14	Voie Verte Léman Mont Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 2)	1.04
36-3-10	Maillage mobilité douce et aménagements paysager entre le quartier Mica-Puplinge et les centralités voisines (Trois Chêne, village de Puplinge, Annemasse) (partie CH)	3.91
37-16	Aménagement d'un P+R à la gare de Thonon	2.60
38-6	Aménagement d'itinéraires modes doux le long des berges du Foron à La Roche sur Foron	
40-12	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-sud : liaison 2, rte d'Annecy - rte de Pierre-Grand	36.00
40-13	Création d'une passerelle MD entre les Iles et Gaillard	
40-14	Chapelle-Les Sciers : Passerelle cyclable au dessus de l'autoroute	
40-15	Réaménagement du carrefour du Rondeau pour améliorer la progression des TP et de la MD	

Tableau 8 : Tableau des mesures Be du projet d'agglomération de 2ème génération

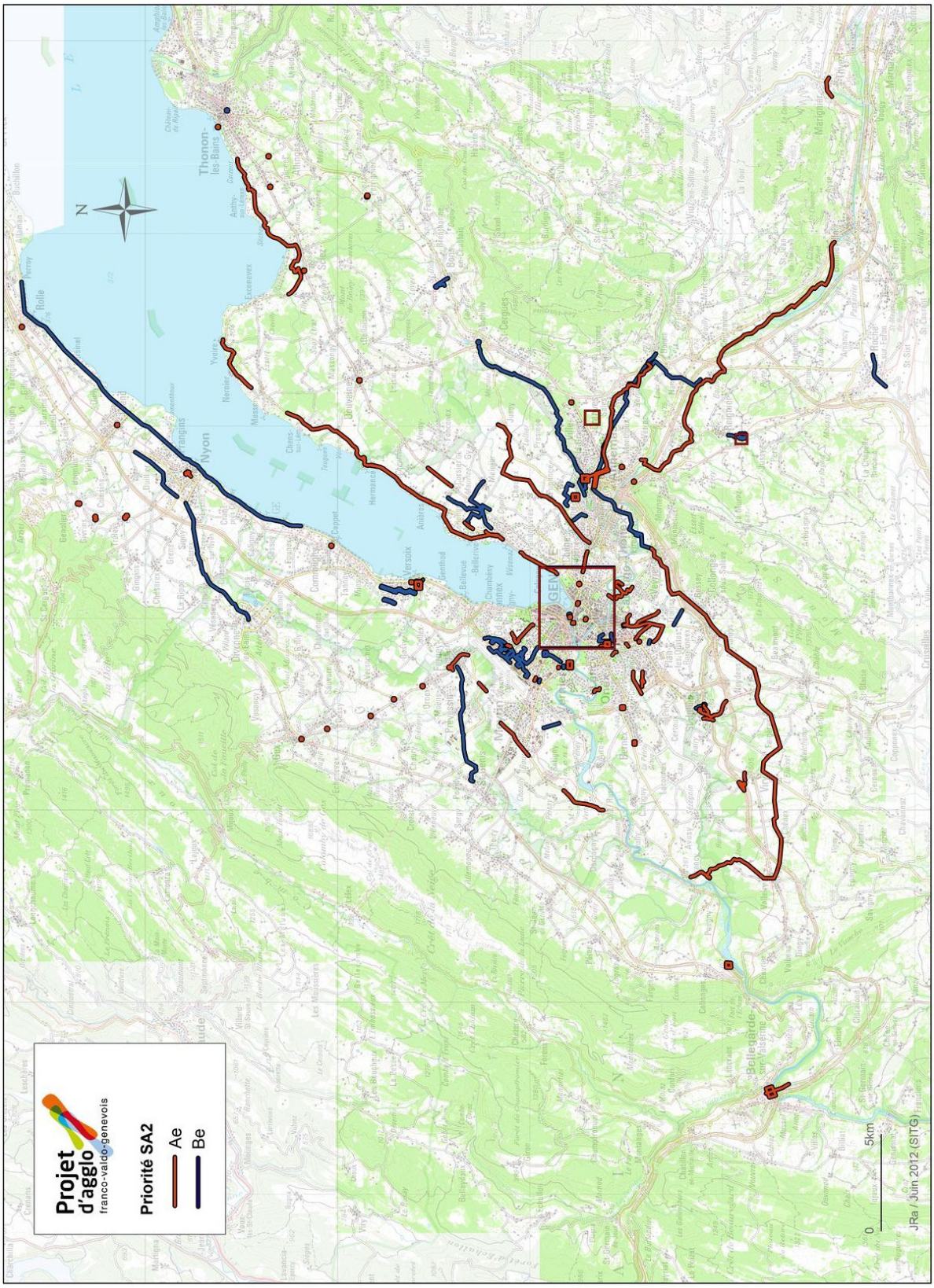


Figure 7 : Carte des mesures Ae et Be

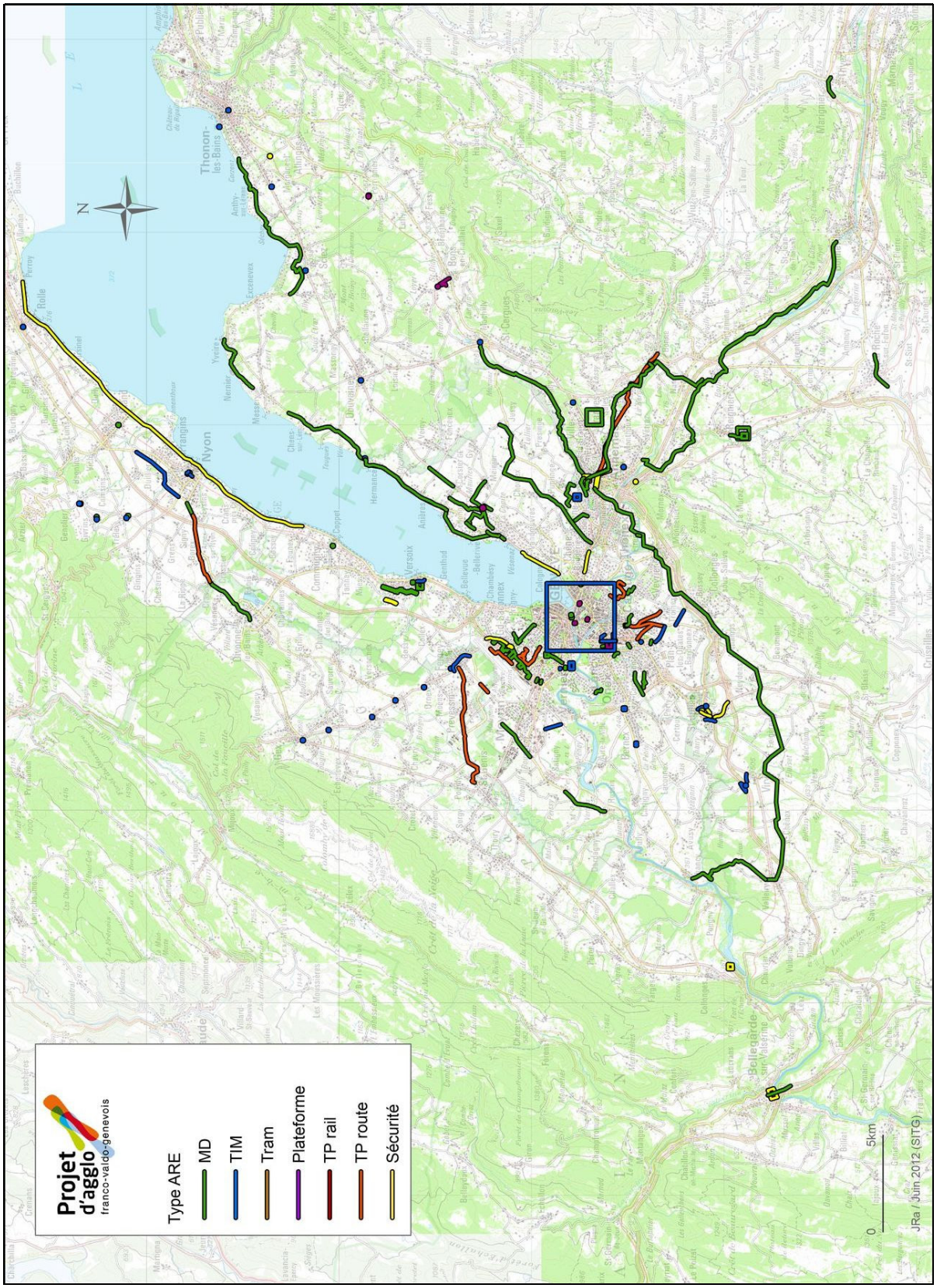


Figure 8 : Carte des mesures Ae et Be par type de mesures

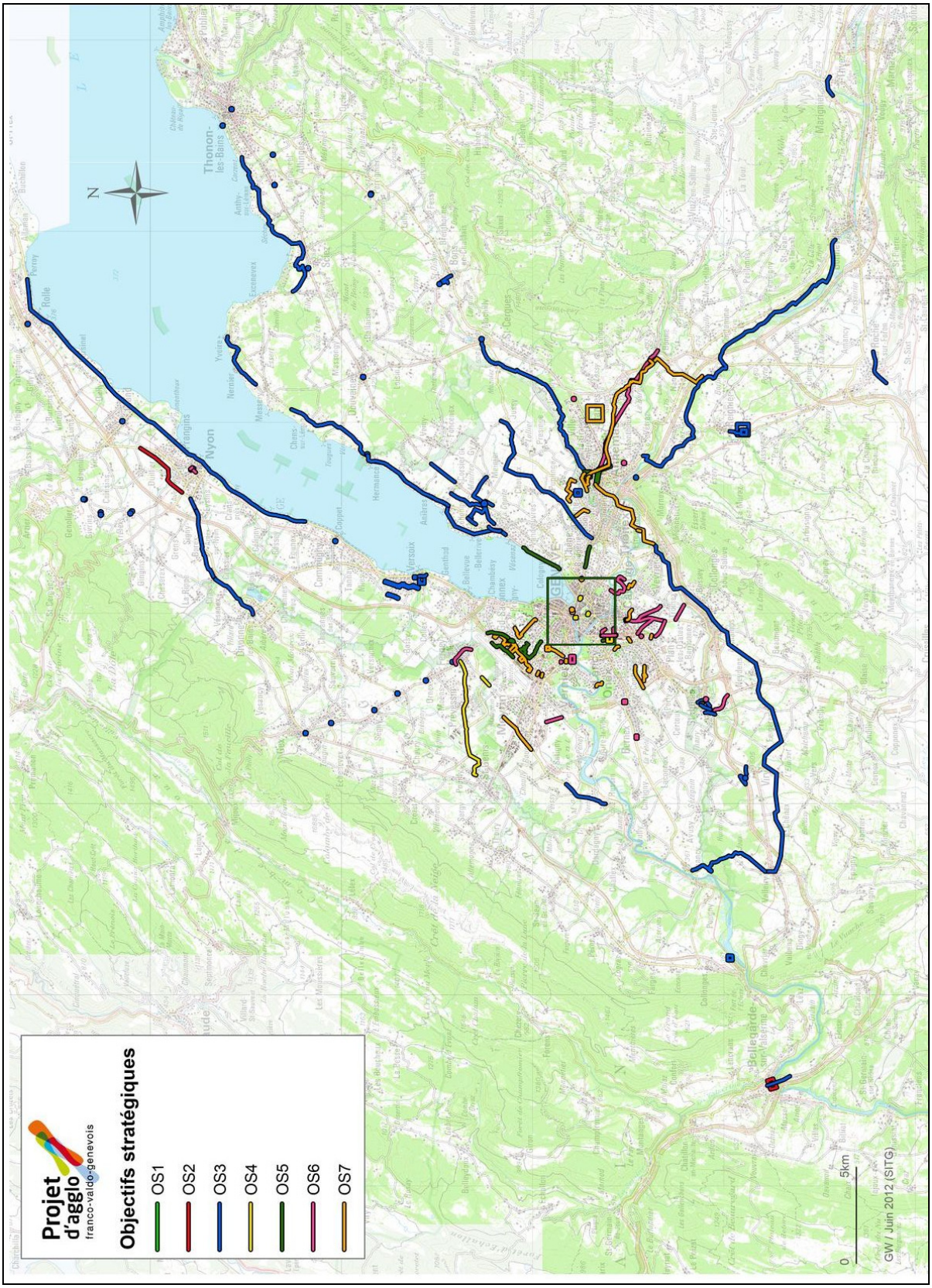


Figure 9 : Carte des mesures Ae et Be par orientation stratégique

4 Table des illustrations

Figure 1 : Vue d'ensemble des secteurs géographiques correspondant aux fiches de mesures 9
Figure 2 : Carte des mesures A et B 163
Figure 3 : Carte des mesures A par type de mesures 166
Figure 4 : Carte des mesures A par orientation stratégique 167
Figure 5 : Carte des mesures B par type de mesures 169
Figure 6 : Carte des mesures B par orientation stratégique 170
Figure 7 : Carte des mesures Ae et Be 174
Figure 8 : Carte des mesures Ae et Be par type de mesures 175
Figure 9 : Carte des mesures Ae et Be par orientation stratégique 176

Tableau 1 : Liste des fiches de mesures par regroupement géographique 10
Tableau 2 : Liste des fiches de mesures non infrastructurelles par thématique 11
Tableau 3 : Liste des priorités pour les mesures infrastructurelles de transport 12
Tableau 4 : Liste des types de mesures infrastructurelles de transport sollicitant le fonds d'infrastructure 17
Tableau 5 : Tableau des mesures A du projet d'agglomération de 2ème génération 165
Tableau 6 : Tableau des mesures B du projet d'agglomération de 2ème génération 168
Tableau 7 : Tableau des mesures Ae du projet d'agglomération de 2ème génération 172
Tableau 8 : Tableau des mesures Be du projet d'agglomération de 2ème génération 173



5 Sigles et abréviations

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
AIG	Aéroport international de Genève
AR	Autoroutier
A/R	Aller - Retour
ARC	Association Régionale de Coopération des collectivités du genevois
ARE	Office fédéral du développement territorial
AVP	Avant-Projet
B+R	Bike and Ride
BAL	Bloc Automatique Lumineux
BHNS	Bus à haut niveau de service
CC	Communauté de Communes
CCG	Communauté de Communes du Genevois
CCAS	Communauté de Communes Arve et Salève
CCFG	Communauté de Communes Faucigny-Glières
CCPB	Communauté de Communes du Pays Bellegardien
CCPG	Communauté de Communes du Pays de Gex
CCPR	Communauté de Communes du Pays Rochois
CDDRA	Contrat de développement durable Rhône-Alpes
CE	Critère d'Efficacité
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux
CG	Conseil Général
CRFG	Comité régional franco-genevois
DAC	Document d'aménagement commercial
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGM	Direction générale de la mobilité
DOO	Document d'orientations générales
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DTPR	Développement des Transports Publics Régionaux
EMS	Établissements médicaux-sociaux
FVG	Franco-valdo-genevois
GE	Genève
GVA	Genève aéroport
LIHSA	Service de transports interurbains de la Haute-Savoie
MD	Mobilité Douce
MAP	Mesure d'accompagnement paysager
MICA	Mon Idée – Communaux d'Ambilly
NStCM	Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez
OFROU	Office Fédéral des Routes
OS	Orientation Stratégique
P+R	Parkings-relais (Park and Ride)
P+Rail	Parking en gare

PA1	Projet d'agglomération 1ère génération
PA2	Projet d'agglomération 2ème génération
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PAE	Parc d'activités économiques
PAP	Procédure d'approbation des plans
PAV	Praille - Acacias - Vernets
PEM	Pôle d'échange multimodal
PDC	Plan Directeur Cantonal
PDRN	Plan directeur régional du district de Nyon
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Plan local de l'habitat
PLO	Plan-les-Ouates
PLQ	Plan localisé de quartier
PLU	Plan local d'urbanisme
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PPP	Projet de paysage prioritaire
PSD	Projet stratégique de développement
RC	Route Cantonale
RD	Route Départementale
RDU	Route de distribution urbaine
RE	Train Régional-Express
Regionyon	Conseil Régional du district de Nyon
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau Ferré de France
RRA	Région Rhône-Alpes
SA1	Schéma d'agglomération 1ère génération
SA2	Schéma d'agglomération 2ème génération
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SM4CC	Syndicat Mixte des 4 communautés de communes : Arve et Salève, Faucigny-Glières, Pays Rochois et Quatre Rivières
SMGN	Société des Mouettes Genevoises Navigation
SMETD	Syndicat Mixte d'Études de Transport et des Déplacements
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TAC	Transports annemassiens collectifs
TC	Transports Collectifs
TCOB	Tram Cornavin - Onex - Bernex
TCSP	Transport en commun en site propre
TER	Transport express régional
TGV	Train Grande Vitesse
TIM	Transport individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transports publics
TP_Rail	Infrastructures ferroviaires
TP_Route	Aménagements routiers pour les Transport Publics
TPG	Transport public genevois
TPN	Transports Publics Régionaux Nyon
TUB	Transports urbains bellegardien

UD	mesure d'urbanisation
VD	Vaud
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'activités économiques
ZIMEYSA	Zone industrielle de Meyrin-Satigny
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates


Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE


CRFG
comité régional franco-genevois
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Interreg
FRANCO-SUISSE
RhôneAlpes
ARC
Syndicat mixte
Orégionyon
canton de vaud
NYON
VILLE DE GENÈVE
acg
haute savoie
Conseil Général
l'ain
Conseil général