

PARTIE III PLAN D' ACTIONS

Fiches de mesures par secteur 10

Secteur « Centre » A

- Requalification des espaces publics A1
- Concept de contournement de l' «hypercentre» A2
- Typologies et fonctionnement du «Centre» A3
- Perméabilisation de la rue de Genève A4
- a. Plateforme de la halte Chêne-Bourg CEVA- SOVACB A5
- b. Accessibilité au parking CEVA-SOVACB
- Îlot F. Grison-Perréard-Peillonnex-Floquet A6
- Îlot F.-Jacquier-Rte. de Jussy-Av. du Chablais-Ch. des Deux Communes A7
- Îlot Perréard-Peillonnex-Gravière-nouvelle rue CEVA-Place de la Gare A8
- Îlot Av. E. Baud-rue Audéoud-Av. de Bel-Air- Av. F. - Grison A8
- Zone IA ch. de la Mousse - secteur ch. de la Gravière A9
- Accessibilité à la «Voie verte» et sécurisation des franchissements A10
- Aménagement coordonné de la «Voie verte» A11

Secteurs d'Extension du centre B - C

- Secteurs d'Extension Nord du centre B
- Secteur Plateau de Bel-Air B1
- Secteur Seymaz - Sud B2
- Secteur Seymaz - Nord B3
- Secteur d'Extension Sud du centre (pentes de Sous-Moulin) C

Plan d'actions - 9 Fiches de mesures par secteur

LOCALISATION DES MESURES_ Selon schéma ci-contre

Secteur « Centre » A

- Requalification des espaces publics A1
- Concept de contournement de l'«hypercentre» A2
- Typologies et fonctionnement du «Centre» A3
- Perméabilisation de la rue de Genève A4
- a. Plateforme de la halte Chêne-Bourg CEVA- SOVACB_b. Accessibilité au parking CEVA-SOVACB A5
- Îlot F. Grison-Perréard-Peillonex-Floquet A6
- Îlot F.-Jacquier-Rte. de Jussy-Av. du Chablais-Ch. des Deux Communes A7
- Îlot Perréard-Peillonex-Gravière-nouvelle rue CEVA-Place de la Gare A8
- Îlot Av. E. Baud-rue Audéoud-Av. de Bel-Air- Av. F. - Grison A8
- Zone IA ch. de la Mousse - secteur ch. de la Gravière A9
- Accessibilité à la «Voie verte» et sécurisation des franchissements A10
- Aménagement coordonné de la «Voie verte» A11

Secteurs d'Extension du centre B - C

- Secteurs d'Extension Nord du centre B
- Secteur Plateau de Bel-Air B1
- Secteur Seymaz - Sud B2
- Secteur Seymaz - Nord B3
- Secteur d'Extension Sud du centre (pentes de Sous-Moulin) C

SITE D'IMPORTANCE MAJEURE

- Plateforme de la halte Chêne-Bourg CEVA- SOVACB et accessibilité au parking CEVA-SOVACB A5 CMT

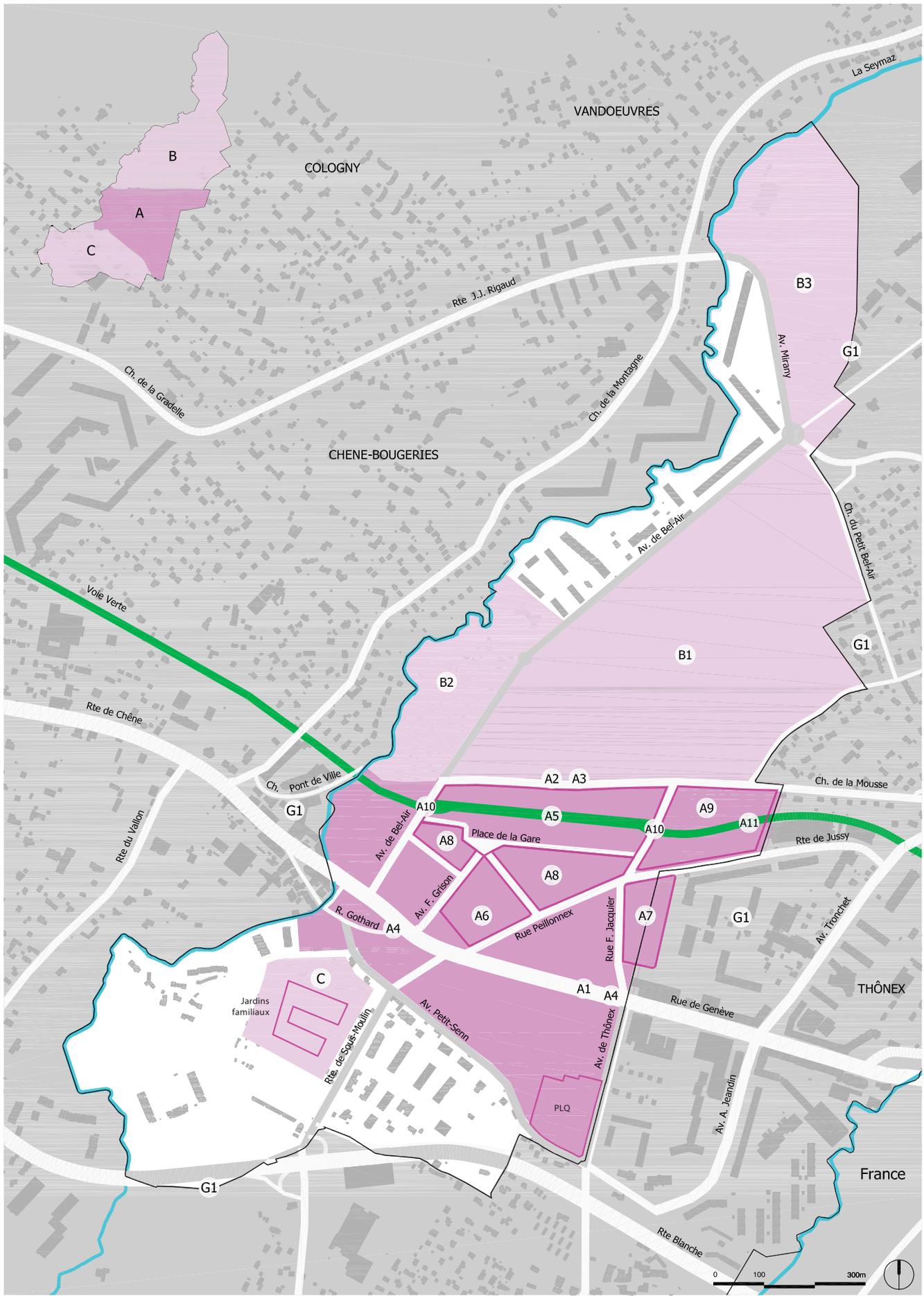
SITES PRIORITAIRES

- Requalification des espaces publics A1
- Concept de contournement de l'«hypercentre» A2
- Typologies et fonctionnement du «centre» A3
- Perméabilisation de la rue de Genève A4
- Secteur Plateau de Bel-Air B1
- Secteur Seymaz - Sud B2
- Zone IA ch. de la Mousse - secteur ch. de la Gravière A9
- Îlot F. Grison-Perréard-Peillonex-Floquet A6
- Îlot F.Jacquier-Rte. de Jussy-Av. du Chablais-Ch. des Deux Communes A7
- Îlot Perréard-Peillonex-Gravière-nouvelle rue CEVA-Place de la Gare A8
- Îlot Baud-Audéoud-Bel-Air- F. Grison A8
- Accessibilité à la «Voie verte» et sécurisation des franchissements A10
- Aménagement coordonné de la «Voie verte» A11

SITES NON PRIORITAIRES

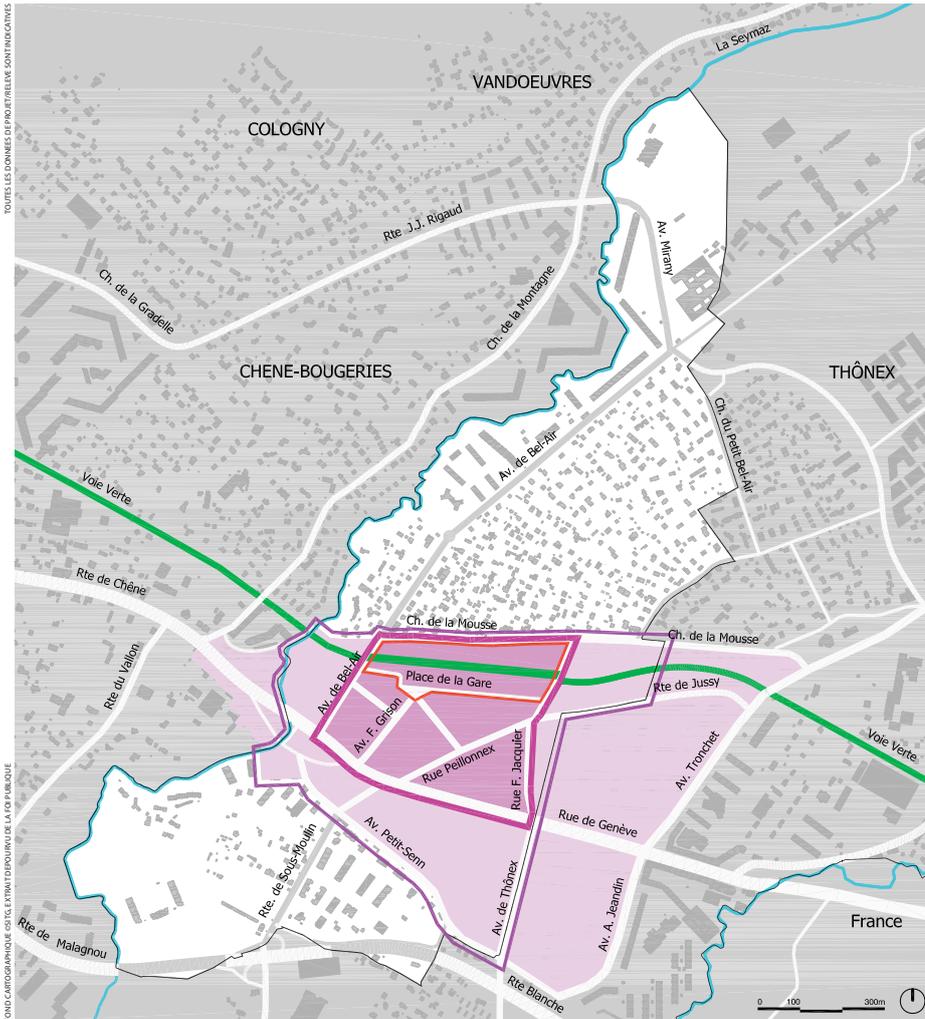
- Secteur Seymaz - Nord B3 CMT
- Secteur d'Extension Sud du centre (pentes de Sous-Moulin) C LT

TOUTES LES DONNÉES DE PROJET PRÉSENTÉES SONT INDICATIVES



FOND CARTOGRAPHIQUE: OSTEC, EXTRAIT DU PLAN DE LA COMMUNE

Requalification des espaces publics	Fiche A1
Concept de contournement de l' «hypercentre»	Fiche A2
Typologies et fonctionnement du «Centre»	Fiche A3
Perméabilisation de la rue de Genève	Fiche A4
a_Plateforme de la halte Chêne-Bourg CEVA-SOVACB	Fiche A5
b_Accessibilité au parking CEVA-SOVACB	
Îlot F. Grison-Perréard-Peillonex-Floquet	Fiche A6
Îlot F. Jacquier-Rte. de Jussy-Chablais-Deux Communes	Fiche A7
Îlot Perréard-Peillonex-Gravière-nouvelle rue CEVA-Place de la Gare	Fiche A8
Îlot E. Baud-Audéoud-Bel-Air- F. Grison	
Zone IA ch. de la Mousse - secteur ch. de la Gravière	Fiche A9
Accessibilité à la «Voie verte» et sécurisation de ses franchissements	Fiche A10
Aménagement coordonné de la «Voie verte»	Fiche A11

**Base légale**

Objectifs du PDCn 1.4, 1.5, 1.8, 2.1, 2.12, 2.15, 2.4, 4.3, 4.4., 5.24, 5.3,

Mesures PDCn 2.0, 2.08, 4.02

Zone D3, D4, 4BP, IA, FE

LOCALISATION**PERIMETRES D'AMENAGEMENT ET DE COORDINATION**

Centre des Trois-Chêne (indicatif):
pm de coordination

«Centre» de Chêne-Bourg:
pm d'aménagement, densification prioritaire

«Hypercentre»: pm d'aménagement, actions prioritaires espaces publics

Pôle d'échanges et d'activités: future halte CEVA Chêne-Bourg, projet d'importance majeure régionale, cantonale et communale

Constat

L'attractivité renouvelée du quartier de la gare est l'occasion d'une requalification généralisée du centre communal, liant densification urbaine, espaces publics, mobilités et paysage.

Objectifs cadre

- **Périmètre d'aménagement du nouveau «Centre»:** requalifier les quartiers du centre et intégrer le Vieux-Bourg aux quartiers de la rue de Genève et au nouveau quartier de la gare CEVA (court à moyen terme).
- **Périmètre d'aménagement «Hypercentre»:** définir un secteur central privilégié, appropriable par le piéton, intégrant le nouveau pôle d'activités et d'échanges de la gare CEVA et les îlots urbains dont la reconversion a été mise en attente par le projet CEVA (court terme).
- **Périmètre de coordination «Centre des Trois-Chêne»:** faire reconnaître le centre des Trois-Chêne par la planification supérieure, affirmer l'identité chenoise et harmoniser les mesures des plans directeurs communaux au moyen d'une charte, d'un schéma directeur intercommunal ou d'un autre instrument adéquat- (moyen terme).
- Conduire l'ensemble des opérations publiques et privées de façon à garantir l'intérêt public.
- Définir des stratégies d'aménagement cohérentes, en accord avec les périmètres précités.

Principe

Hiérarchiser le plan d'actions communal de façon à mieux intégrer le territoire chenois au développement de la future agglomération.
Les fiches A1 à A11 respectent la fiche-cadre A.

Instances concernées

Commune : Conseil administratif et commissions, Etat (DT, DGM, DE, CMSN)
Communes de Thônex et Chêne-Bougeries
CFF, propriétaires fonciers
futurs opérateurs privés.

Mesures-cadre**Stratégie de densification**

- Sous réserve d'une grande qualité de réalisation, viabiliser les soldes à bâtir suivants:
 - 1_ **Friche ferroviaire**: légaliser les zones et les PLQ prévus par l'Etat afin d'urbaniser le site en friche de la future halte CEVA Chêne-Bourg.
 - 2_ **PLQ du «Centre»**: soldes à bâtir en force, à réactiver, à redéfinir et/ou à légaliser.
 - 3_ **Fronts et secteurs bordiers du «Centre»**: en tenant compte de la proximité directe de la future halte CEVA Chêne-Bourg, potentiels sous-exploités à réactiver et zones à mettre à jour.

Stratégie pour les PLQ _ Programmes et utilisation du sol

- Cibler un quota de 70% ou plus de SBP pour le logement et un IUS équivalent à la zone D3.
- Appliquer le principe de mixité d'affectations, générationnelle et sociale.
- Diversifier l'offre de types d'habitat selon les quartiers. Promouvoir la réalisation d'infrastructures d'hébergement manquantes telles qu'hôtel, logements pour étudiants et/ou pour employés des organisations internationales, foyers, etc.
- Promouvoir des programmes emblématiques, activateurs de la vie économique et sociale.
- Faire recours à une mise en concurrence des propositions pour les projets stratégiques sous forme de concours ou de mandats d'études parallèles.

Stratégie Espaces publics (fiches A1, A2, A3, A4, «Espace-rue», futur «PACA»)

- Requalifier et hiérarchiser entre eux les espaces publics du centre, soit:
 - **«Hypercentre»**: mettre en oeuvre rapidement les mesures pour la circulation.
 - **Etablir une «Etude de requalification des espaces publics et des axes structurants».**
- Préserver le caractère «villageois»: veiller au jeu d'échelles et de formes urbaines, à l'animation et à l'usage multimodal de l'espace public et à la mixité des affectations des immeubles, au rez-de-chaussée, sur rue et/ou sur cour.

Stratégie Développement communal

- Développer une politique de *marketing urbain* intégrant promotion touristique, offre de services, création de nouveaux équipements communaux ou privés, etc. : nommer un « développeur » ou constituer un groupe de travail communal ou intercommunal chargé des actions de mise en valeur (activation et coordination des différents PLQ, négociations y afférentes entre propriétaires, contacts avec les associations, avec les communes voisines, etc.-).

Stratégie Environnement

- Adapter les affectations aux nuisances sonores effectives ou attendues: proposer le degré de sensibilité III à l'intérieur du périmètre du «Centre».
- Tenir compte des mesures figurant dans la fiche G7 - Lutter contre les nuisances sonores, dont entre autre, l'application du principe de précaution de la LPE (art. 11), visant une limitation des nuisances à la source et la promotion du recours aux mobilités douces et aux TC.
- Maîtriser les impacts dus au bruit et autres de la tranchée CEVA (fiches A5, B2, G).
- Respecter la contrainte de limitation du débit déversé dans la Seymaz (10l/s/ha), sous réserve de modification lorsque les PREE/PGEE seront achevés (fiche G5).
- Elaborer un cahier des charges environnemental par projet.

Effets attendus pour le développement durable**Environnement**

- Amélioration du cadre de vie: atténuation des nuisances due à la réduction du recours à la voiture et à la promotion des mobilités douces et du recours aux TC; utilisation économe du sol, création de nouveaux espaces verts, éco-mesures adaptées aux quartiers.

Economie

- Valorisation de l'image de Chêne-Bourg, création de nouveaux logements, compensation des emplois supprimés par l'opération CEVA-SOVACB par de nouvelles activités.

Société

- Maintien de l'équilibre démographique, de l'emploi et social.
- Centre davantage appropriable par l'habitant, identité collective renforcée (lien social).
- Renforcement des communes de Chêne et de la collaboration intercommunale.

Mesures engagées

- PDMD Thônex-Chêne-Bourg: légalisé en juin 2008.
- Plan directeur communal de Thônex: adopté le 06.05.09.
- Plan directeur de Chêne-Bougeries: à l'étude.
- Ilot F.-Jacquier : projet de loi d'extension de la zone D3 en cours, PLQ à élaborer.
- Projets de tranchée CEVA, SOVACB et PDQ MICA : légalisés ; PLQ Ilot-Sud CEVA: à légaliser.

Mesures préalables

- Harmonisation de l'affectation et du régime de zones du «Centre».
- Coordination avec l'Etat et entre communes des Trois-Chêne pour le fonctionnement et la hiérarchie du réseau routier et des TC.

Type d'opération à entreprendre

- Reprise des études d'îlots F. Grison et F. Jacquier, datant de 2000, 2002 et 2005.
- Autres îlots: établissement de nouveaux PLQ.
- Etude de «Requalification des espaces publics du centre et des axes structurants», comprenant la Place de la gare et l'échangeur de transports.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

Pesée d'intérêts et négociations pour les opérations complexes telles que CEVA-SOVACB. Information publique à assurer sur le *masterplan* CEVA-SOVACB et sur les autres projets y liés. Concertations intercommunales et avec l'Etat autour du projet CEVA-SOVACB, du projet MICA, des « points chauds » liés à la circulation et des plans d'actions des secteurs à cheval entre communes.



Fig. 1
Front sud de la rue de Genève.
Secteur classé en zone 4B protégée, avec
constructions contigües datant
de la période sarde

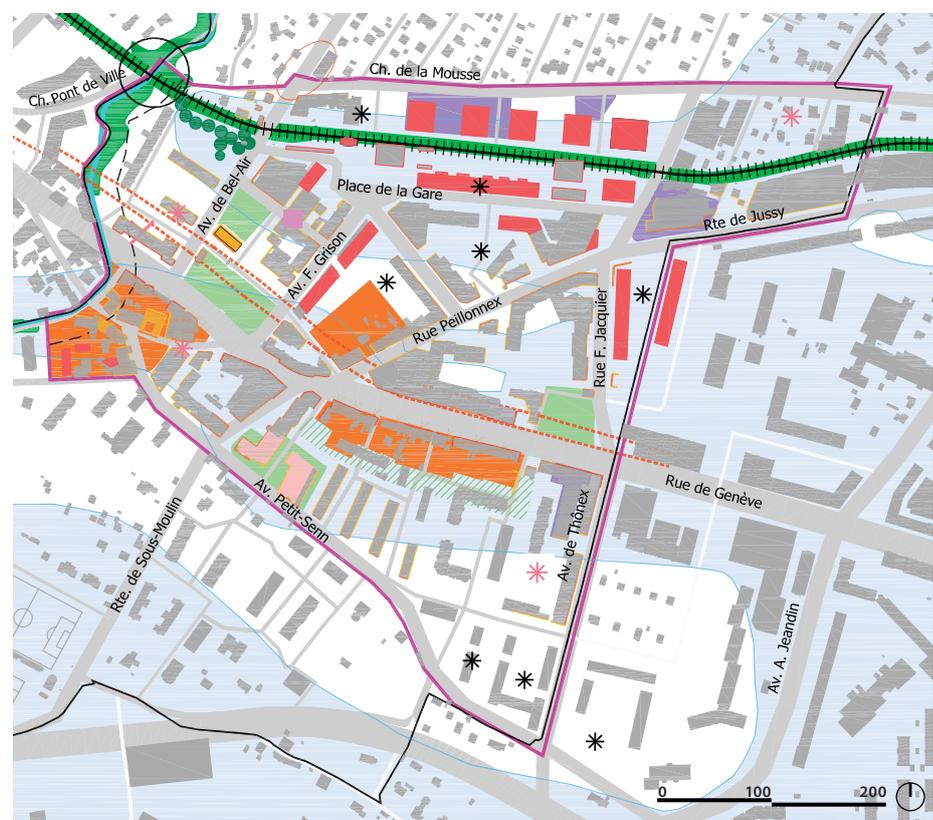
«CENTRE»_SECTEURS D'AMENAGEMENT

- « Centre »
- « Hypercentre »
- Sous-secteurs du centre (PLQ)
- Masterplan CEVA-SOVACB (fiche A5) 1
- PLQ en force, à réactiver ou à établir
- Ilot F. Jacquier (fiche A7) 2
- Ilot F. Grison (fiche A6) 2a
- Ilot Av. de Thônex-Petit-Senn 2b
- Ilot Place de la gare-Av. E. Baud-rue 2c
- Audéoud-Av. de Bel-Air (fiche A8) 2d
- Ilot Peillonnex-Perréard-Gravière-rue CEVA (fiche A8) 2e
- Zone IA ch. de la Gravière-de la Mousse (fiche A9) 3
- Immeubles et installations susceptibles de remplacement, de rénovation, d'agrandissement et/ou de rehaussement (potentiels non exhaustifs) dont immeubles et stations de service à l'angle rue de Genève - Av. de Bel-Air et ilot rue de Genève-Av. de Thônex (image directrice à établir) 4
- 5

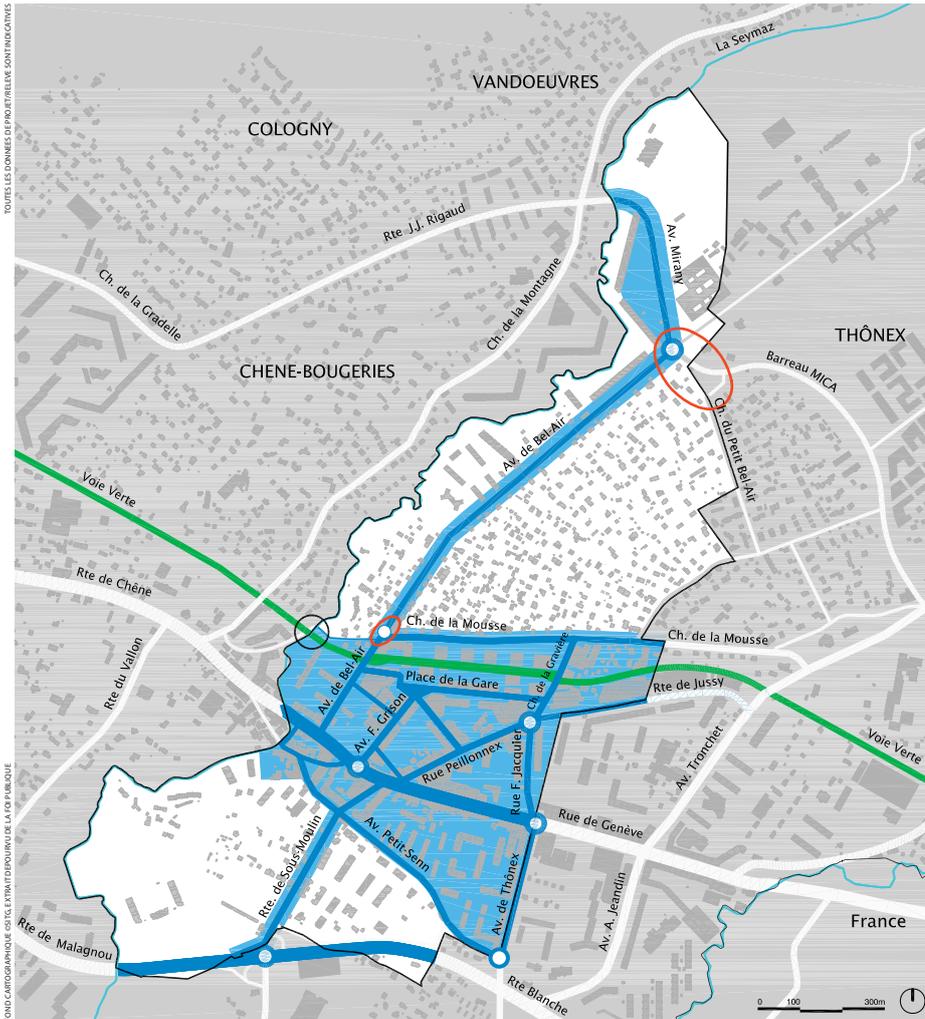


CONTRAINTES

- Périmètre du <Centre>
- Nappe superficielle de Puplinge
- La Seymaz-franchissements (cercle noir)
- D= 30m aux cours d'eau/à la lisière forestière
- Zones de verdure
- Cordon boisé de la Seymaz
- Jardins en tissu historique XVIIIe-XIXe à relever et à revaloriser
- Parc Dinu Lipatti-statut à fixer
- Voie Verte
- Zone 4B protégée
- Bâtiments à l'inventaire et classés
- Patrimoine architectural contemporain
- Aqueduc de Cranves à Genève
- Raccordement ferroviaire CEVA
- Sites pollués état 2007
- Bruit routier état 2007: Façade exposée à un Lr
- 65=<Lr<70dBA
- 60=<Lr<65dBA
- Lr<60dBA
- PDCom_POTENTIELS A BATIR
- Potentiels à bâtir indicatifs non encore réalisés
- Constructions susceptibles de remplacement, agrandissement et/ou de rehaussement (indicatif et non exhaustif)
- PLQ planifiés et à réactiver



A1 Requalification des espaces publics



Base légale
Objectifs du PDCn
 2.1, 2.11, 2.15, 2.4, 4.3, 4.4, 5.3.
Mesures PDCn
 2.08, 4.02, 4.07 à 4.10, 5.03, 5.05
Zone
 D3, D4, 4BP, IA, F, 5

«CENTRE» REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

- Axes concernés par l'Etude de requalification des espaces publics: rues du centre et Av. de Bel-Air, ch. de la Mousse, axe Gravière-Jussy-F. Jacquier-Thônex, route de Malagnou, route de Sous-Moulin, Av. Petit-Senn.
- Périmètre d'étude/ d'action de requalification
- Grands carrefours: aménager un espace urbain de qualité.
- «Voie verte»
- Nœud majeur à requalifier: place avec services de proximité, localisation de programmes stratégiques, densification. Etude de détail à établir, prévue par le PDQ MICA.
- Autre nœud à requalifier: services de proximité à renforcer, aménagements
- Secteur sensible / étude de détail à faire: accessibilité, continuité des MD et du cours d'eau, nuisances dues au bruit, etc.

Constat

L' idée de village chère aux Chênois est en contradiction avec une « ville pour l'automobile». La densification vers l'intérieur préconisée par la planification supérieure requiert en contrepartie des espaces publics de qualité et des mesures pour atténuer les nuisances.

Objectifs cadre

- Requalifier et hiérarchiser les espaces publics sur la base d'un projet d'ensemble à élaborer.
- Donner la priorité à l'aménagement à la Place de la gare et aux rues du «Centre» en tenant compte d'un usage multimodal, soit en favorisant les TC, les piétons et les cyclistes.
- Renforcer le caractère emblématique des espaces publics centraux, réaménager la Place de la gare et y localiser un interface TC performant qui renforce son attractivité.
- Intégrer en réseau espaces publics, nature, patrimoine, points d'intérêt touristique et équipements collectifs communaux.
- Coordonner les aménagements des espaces publics et les projets privés.
- Conduire l'ensemble des opérations de façon à garantir l'intérêt public.
- Faire du secteur dit «hypercentre» un lieu vivant et agréable à habiter.

Principe

«Urbaniser et humaniser les nuisances» dans le périmètre prioritaire de «hypercentre». Lier Vieux-Bourg et pôle de la gare CEVA par la continuité à la fois des activités et des parcours.

Mesures cadre

- Etablir le cahier des charges et lancer l'«Etude de requalification des espaces publics du centre et des axes structurants» (court terme).
- Mettre en oeuvre les mesures pour la circulation fixées pour l'«hypercentre» (court terme).

Cahier des charges pour les Espaces publics

Pour le périmètre du «Centre» et pour son «hypercentre»:

- Réaménager la Place de la gare et redéfinir ses fronts bâtis en accord avec son statut d'espace public et symbolique majeur.
- Réaménager l'Av. F.-Grisson, ancienne Avenue de la gare, comme axe d'accès principal à la Place de la gare.
- Augmenter les Zones 30, créer des Zones de rencontre et modérer la vitesse de la circulation.
- Augmenter les espaces pour piétons et pour cycles, les sécuriser et les agréments.
- Ceinture du «Centre» et de l'«hypercentre»: aménager des accès à la gare directs et clairement identifiables, optimiser la circulation et le parcage autour de la nouvelle gare, requalifier les noeuds et carrefours importants, coordonner l'offre de stationnement public et privé.
- Afin d'améliorer les qualités de la rue de Genève à la faveur des mobilités douces, évaluer l'opportunité de la déclasser en réseau secondaire et, en tous les cas, de la réaménager.
- Offrir des services urbains performants sur la Place de la gare et à proximité de l'émergence CEVA-Ouest: regroupement des TC, station-vélos, abris-bus, mobilier urbain, éclairage public, information aux voyageurs et touristique, etc. Qualifier et sécuriser les émergences de la gare, des parkings, des commerces, et d'autres affectations en sous-sol.
- Valoriser l'axe nord-sud ch. de la Gravière-rue F. Jacquier-Av. de Thônex-jonction autoroutière et intégrer au centre les futurs aménagements de place, ainsi que l'émergence CEVA-Est.
- PLQ: coordonner projets privés et mise en valeur des espaces publics attenants.

Pour les axes structurants :

- Changer le caractère « routier » de la voirie afin de renforcer son attractivité et son urbanité. Augmenter les espaces pour piétons et cycles, les sécuriser et les agréments.
- Redimensionner et requalifier les principaux carrefours -noeud rte. de Sous-Moulin-rte. de Malagnou, noeud rue de Genève-Av. de Bel-Air, noeud ch. de la Gravière-Av. de Jussy-rue F.-Jacquier, noeud Av. de Thônex-rue de Genève, noeud Petit-Senn-Av. de Thônex, noeud Av. de Bel-Air-barreau MICA-.
- Renforcer et compléter l'arborisation sur l'Av. de Bel-Air, l'Av. de Thônex et la rue F. Jacquier.
- Redéfinir les fronts bâtis: mixité d'usages de plain-pied, rapport d'échelles en vis-à-vis (coupe transversale), transitions public-privé, dispositifs d'accès, de croisement, de traversée, autres.
- Adapter l'offre de stationnement en tenant compte d'un usage-relais lié aux développements futurs MICA, CEVA, route de Malagnou et autres.

Gérer les dimensions des espaces publics:

- Adapter les gabarits de circulation motorisée à la faveur des TC, des mobilités douces et des extensions extérieures des activités telles que terrasses, plantations ou autres transitions. Au besoin, élargir les voiries et définir des alignements.
- En cas d'abandon définitif de l'option tramway sur ch. de la Mousse, redéfinir les relations entre fronts bâtis et les aménagements entre site CEVA et front sud du plateau de Bel-Air.

Transformer les problèmes de trafic conflictuels en opportunités:

➤ Grands carrefours

Redimensionner et requalifier les principaux carrefours en intégrant les usages piéton et cycliste augmentés. Évaluer l'opportunité d'y créer des places, d'augmenter l'offre d'affectations mixtes -centralités de quartier- et de valoriser les sites par une densification ciblée: giratoire Av. Mirany-Av. de Bel-Air-barreau MICA; Av. Bel-Air-ch. de la Mousse; ch. de la Gravière-Av. de Jussy-F. Jacquier; Av. de Bel-Air-rue de Genève; rte. de Sous-Moulin-rte. de Malagnou.

Améliorer l'accès au centre et à la gare CEVA et renforcer les liens inter-quartiers:

- Raccorder les cheminements de la commune à ceux de la « Voie verte », de CEVA-SOVACB et de MICA. Au besoin, mettre à jour le plan directeur des mobilités douces (PDMD).

Offrir une esthétique des espaces publics chênos:

➤ Faire recours à des concepts unifiés et à des produits de qualité:

- concept de valorisation spatiale et paysagère
- concept programmatique combinant usages permanents et éphémères (animation)
- concept pour les transitions public-privé (terrasses, plantations, parvis, cours d'accès, etc.)
- concept d'éclairage public et «plan lumière» (énergétique)
- concept pour les éléments légers (mobilier urbain, signalétique)
- concept général pour les matériaux (sols, plantations, eaux de surface, etc.).

Effet attendu pour le développement durable

Amélioration générale de la qualité du cadre de vie au centre et dans les quartiers.
Diminution des coûts d'assainissement des nuisances dues au bruit.

Type d'opération à entreprendre

- Projet pour les espaces publics à organiser par concours ou par mandat d'étude. Devis.
- Tests *in situ* suivis de réalisation pour les dispositifs de modération du trafic et pour les carrefours.
- Négociations avec l'Etat, avec les responsables CEVA-SOVACB et intercommunales.

Mesures engagées et à engager

- Masterplan CEVA-SOVACB : étude urbanistique terminée en 2007.
- PDMD: légalisé en juin 2008.
- PDQ MICA: étude technique prévue pour le nœud barreau MICA-Av. Mirany-Av. Bel-Air, à élaborer.
- Etudes localisées à peaufiner et/ou à élaborer: circulations multimodales sur rue F. -Jacquier, projet définitif pour la plateforme CEVA-SOVACB, raccordements entre voies d'accès par modes doux à MICA, détail du ch. de la Mousse, étude pour le stationnement secteur Nord.
- Réaménagement de l'Av. de Thônex: coordinations aux PLQ du projet d'élargissement, amélioration du fonctionnement des carrefours rue de Genève et Av. Petit-Senn.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

- Information de la population sur les grands projets à assurer par l'Etat.
- Négociations et partenariats avec les opérateurs privés et avec l'Etat à prévoir pour le financement des aménagements à réaliser.

Instances concernées

Commune : Conseil administratif et différentes commissions du Conseil municipal.
Etat: DGAT, DGM
Propriétaires
Communes voisines

Echéances

Rte. Malagnou, hypercentre et rue de Genève : prioritaires
Etudes et négociations: court-terme.
Autres : moyen à long terme



Fig.2
Exemples d'aménagements de zone de rencontre et en domaine public: plantations, matériaux, ambiance, mobilier urbain.

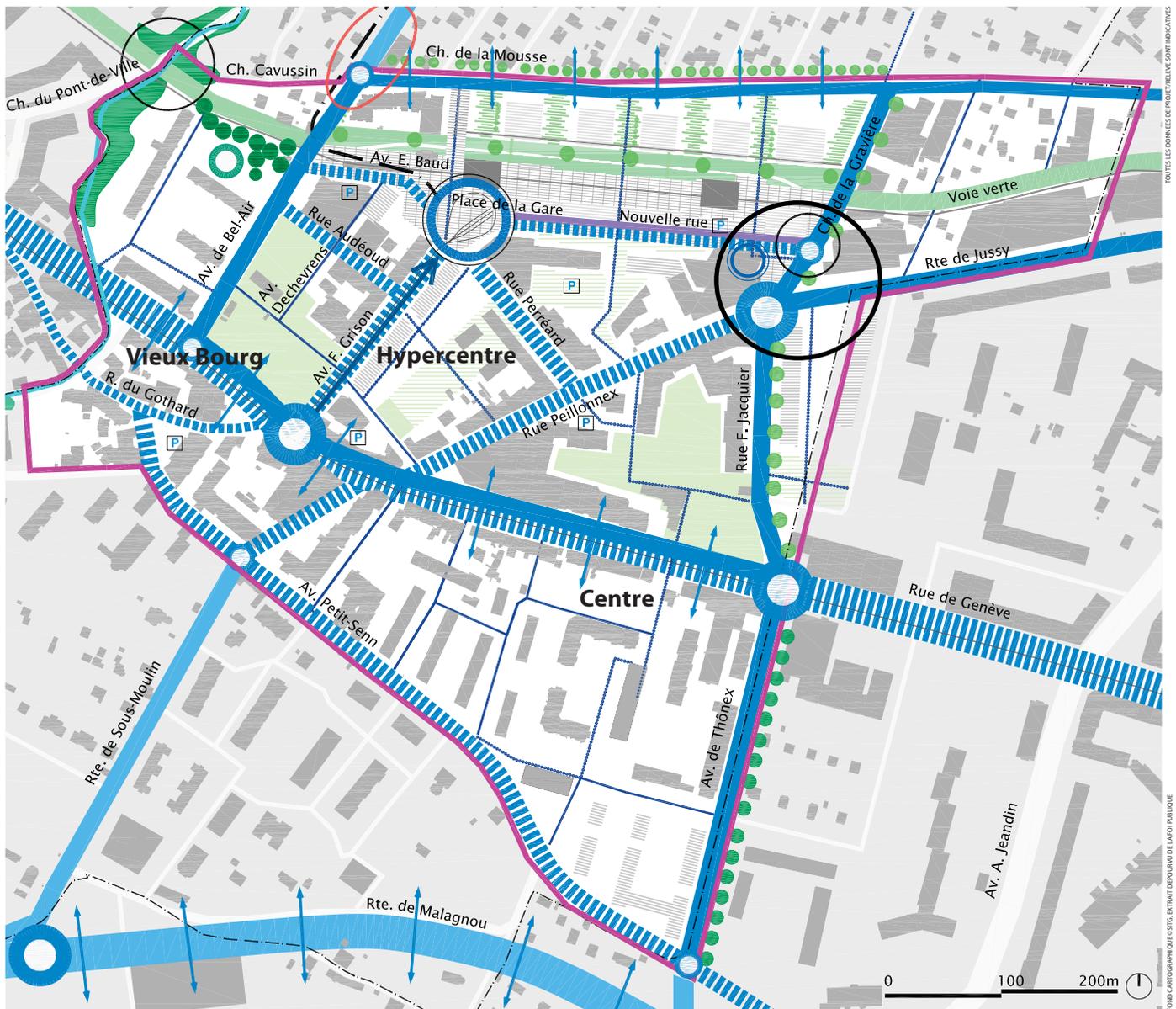


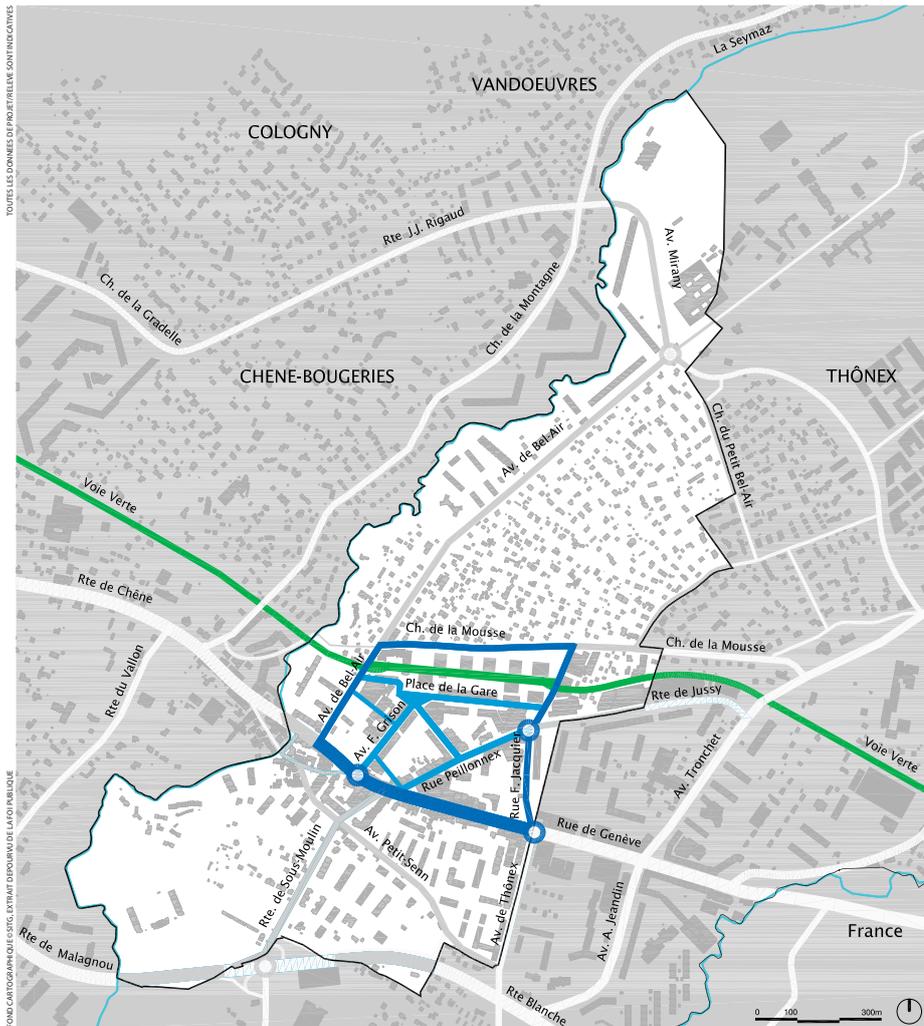
Fig. 3
Etat actuel des espaces publics
A gauche, Place de la gare vers l'Est.
A droite, Place de la gare vers le Sud, Av. F.A. Grison- rue Peillonex



ETUDE ET REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE ET DES AXES STRUCTURANTS

- Périmètre d'aménagement «Centre»
- Réseau de voiries du «Centre» — nouvelle rue à créer - prolongement de l'axe E. Baud (*masterplan CEVA*)
- - - Réseau des mobilités douces du «Centre» existant / à créer (indicatif)
- ▨ Réseau de l'«hypercentre» et du «Centre» : multimodalité et régime lent existants et à introduire (Zones 30, Zones de rencontre, autres)
- Place de la gare: à réaménager comme espace public majeur Place de la Gravière: aménagements à définir (*masterplan CEVA*)
- Axes structurants à requalifier: Av. de Bel-Air, Rte de Sous-Moulin, Av. de Thônex-rue F. Jacquier-ch. de la Gravière
- ➔ Accès principal à la Place de la Gare par l'Av. F.-A. Grison: à réaménager
- ➔ Traversées du PDMD, liens inter-quartiers: dispositifs et servitudes à définir/à négocier
- Noeuds mineurs à requalifier
- Noeuds majeurs à réaménager
- «Voie Verte» à aménager, raccords avec les cheminements communaux à étudier
- Plantations existantes/nouvelles
- Espaces verts existants/ à créer
- Point d'arrêt du «parcours nature» à aménager
- P Parkings à utilisation publique: capacité et localisation à réévaluer, offre à coordonner aux P+R de la région
- Noeud urbain majeur à requalifier - centralité de quartier - : offre de services et bâti à renforcer
- Noeud sensible : étude détail à élaborer, dispositifs de circulation, d'accès et de traversée à optimiser



**Bases légales - PDCn****Mesures**

2.08, 4.02

Objectifs

2.1, 2.11, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3

Instances concernées

Les voiries concernées sont toutes sous la responsabilité de la Commune : Conseils Administratif et Municipal, Commission de l'aménagement et de l'environnement.

Etat : DGM.

Communes de Thônex et de Chêne-Bougeries: consultation, coordination.

Priorité-échéance

Secteur prioritaire : court-terme.

CONTOURNEMENT DE L'«HYPERCENTRE»

■ «Hypercentre»: axes internes

■ «Hypercentre»: axes de contournement

Constat

Le PDCom privilégie une zone centrale au régime de circulation homogène à régime lent (périmètre de l'«hypercentre»). Sur le plan de la gestion des voiries, la mise en place de zones apaisées implique *de facto* la requalification des voiries qui traversent ce secteur comme de celles qui le bordent, notamment de la rue de Genève, de l'Av. de Bel-Air, du ch. de la Mousse, du ch. de la Gravière et de la rue F.- Jacquier.

Objectifs

- Améliorer les qualités spatiales, environnementales et fonctionnelles du «Centre».
- Gérer les flux multimodaux et le stationnement, clarifier les accès, rendre le noyau du «Centre» identifiable par rapport au reste du territoire communal.
- Résoudre le détail et harmoniser les circulations au moyen d'études coordonnées (fiche A1).

Principe

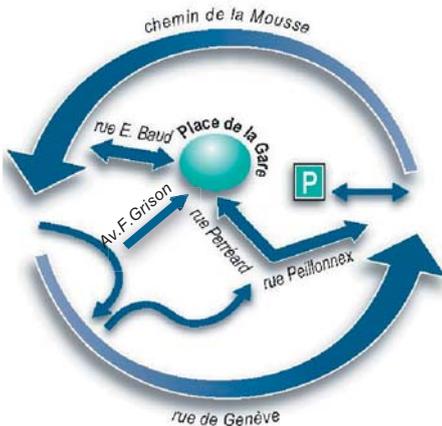
Création d'une «ceinture» canalisant les flux de trafic en périphérie de l'«hypercentre».

Mesures**➤ «Ceinture»**

Au niveau du centre-ville, canaliser le trafic sur la boucle rue de Genève – Av. de Bel-Air – ch. de la Mousse – ch. de la Gravière – rue F. Jacquier et ne maintenir qu'une liaison traversant l'hypercentre (av. E. Baud – rue Perréard – rue Peillonex), et un axe majeur (Av. F. Grison). Ce concept doit permettre de limiter le transit dans le centre.

▪ Avantages :

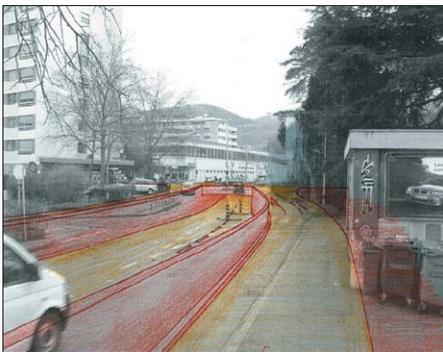
- Pas de transit par l'«hypercentre».
- Réduction importante des flux de circulation aux points de convergence et sur l'axe de liaison Av. E. Baud – rue Perréard – rue Peillonex.



- Potentialités de sélectionner des pénétrantes principales et secondaires dans l'«hypercentre» et de canaliser les véhicules vers une porte d'accès proche de leur destination.
- Promotion de la convivialité du centre-ville.
- Potentialités de renforcement de la position des TC dans le centre-ville (pôle multimodal de la Place de la gare), avec un gain spatial et temporel lié à la diminution des charges de trafic.
- Renforcement de l'accessibilité de l'«hypercentre» et de son attractivité commerciale.

▪ **Inconvénients :**

- Augmentation des nuisances sur le secteur du ch. de la Mousse.
- Risque de flux parasites au centre si des mesures fortes de modération ne sont pas prises.
- Risque de marginalisation entre Vieux-Bourg et le reste du «Centre» si des mesures d'amélioration des traversées sur rue de Genève, de continuité de l'aménagement et de complémentarités des affectations, ne sont pas prises.



► **Carrefour Jussy-Jacquier**

Si avec sa géométrie actuelle adaptée aux charges existantes il fonctionne pour l'instant relativement bien aux heures de pointe, la construction des parkings SOVACB et le trafic qu'ils généreront, nécessiteront son adaptation. Toujours pour renforcer ce principe de contournement routier, il sera nécessaire de :

- **Réétudier le détail du carrefour Jussy – Jacquier, actuellement séparé en deux.** Principe : redresser la rue F. Jacquier dans l'axe du ch. de la Gravière et regrouper les deux carrefours en un seul, tel qu'esquissé ci-contre. Lier les aménagements de la future Place de la Gravière à ceux du nouveau carrefour (cohérence de matérialisation).



Effets attendus du point de vue du développement durable

Récupération d'espace pour renforcer la convivialité du centre et la position des modes doux.

Type d'opération à entreprendre

Test *in situ* dans le cadre ou indépendamment de l'Etude de requalification des espaces publics et axes structurants et du projet CEVA-SOVACB, avec mesures à l'appliquer dans le court-terme.

Etude d'ensemble de l'axe constituant la limite Est du territoire communal: rue F.-Jacquier et ses fronts, ch. de la Gravière et ses fronts, carrefours Rte. de Jussy-F. Jacquier, Av. de Thônex-rue de Genève, élargissement de l'Av. de Thônex, traversées de la rue de Genève, Av. de Thônex-Av. Petit-Senn, nouvelle jonction autoroutière.

Détail des aménagements et établissement d'un plan d'actions coordonnés entre communes.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

Le concept de contournement du centre est compatible avec la hiérarchie du réseau, notamment sur le fait que la rue F.-Jacquier soit classée en réseau primaire. Cependant, il ne milite aucunement pour la construction d'un dénivelé au droit du carrefour Thônex / Genève / Jacquier (cf. options mobilités du PDCOM Thônex). Voir emprise simulée dans l'esquisse ci-contre. La création d'un carrefour dénivelé est à bannir, du fait de l'importante coupure territoriale qu'il introduit dans un quartier habité mixte du centre-ville. En effet, la rue F.-Jacquier doit être considérée comme un axe primaire en milieu urbain; ce qui veut dire que, puisque aucune modification de géométrie du carrefour avec la rue de Genève n'est possible dans les gabarits à disposition et que des emprises ne sont pas envisageables, le carrefour actuel devra rester en l'état. Utilisé à 85% de sa capacité à l'heure de pointe du matin, le carrefour sera par contre saturé le soir et servira de contrôle d'accès pour les véhicules en provenance de l'Av. de Thônex. L'heure de pointe se verra ainsi étalée. Par contre, le flux en provenance du centre-ville de Genève ayant franchi le carrefour Pelletier / Genève pourra être entièrement absorbé.

Mesures engagées et à engager

Plan directeur communal de Thônex : adopté le 06.05.09.

PDMD : légalisé en 2008.

Masterplan CEVA : information-consultation publiques encore à assurer.

PLQ Ilôt-Sud CEVA et modification du régime de zone : à légaliser.

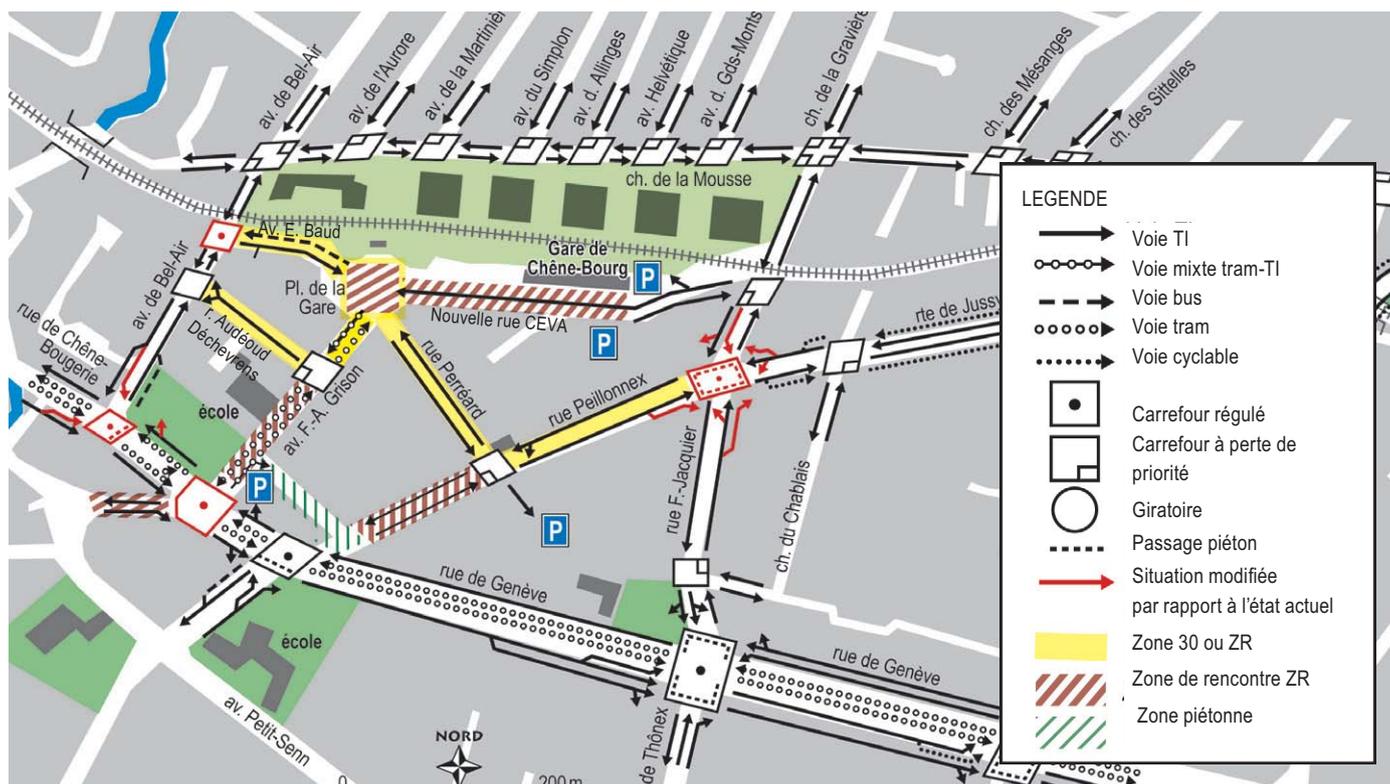
Projet de tranchée couverte CEVA : légalisé.

Rue Peillonex en Zone de rencontre: réalisée.

Fig. 4 et 5
En haut, simulation de variante de carrefour dénivelé sur rue F. Jacquier démontrant la forte coupure urbaine de la rue.

En bas, à l'étude: nouveau carrefour Rte de Jussy-Rue F. Jacquier, arrêts de bus et place à aménager.

A3 Typologies et fonctionnement du «Centre»



Localisation

Selon 3 périmètres distincts :

- **Nouveau «centre» de Chêne-Bourg :**
ch. de la Mousse, ch. Cavussin, la Seymaz, Vieux-Bourg, Av. Petit-Senn, Av. de Thônex, rue F.-Jacquier, ch. de la Gravière.
- **Secteur d'actions prioritaires ou «hypercentre» :**
ch. de la Mousse, ch. Cavussin, Av. de Bel-Air, la Seymaz, rue de Genève, rue F.-Jacquier, ch. de la Gravière.
- **Centre des Trois-Chêne :**
centre de Chêne-Bourg, village de Chêne-Bougeries et quartier du ch. du Pont-de-Ville, rte. de Jussy, Av. Tronchet (éventuellement Moillesulaz), rue de Genève, A. Jeandin-Petit-Senn, Vieux-Bourg.

Base légale

Objectifs du PDCn

2.1, 2.11, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3

Mesures du PDCn

2.08, 4.02

Constat

Le périmètre de requalification du «nouveau centre» désigne le quartier en formation – transformation autour de la future gare CEVA, compris entre les rues de Genève, F. Jacquier, les chemins de la Gravière et de la Mousse et l'Av. de Bel-Air.

Zone: variable, aires majoritairement en domaine public (DP) communal ou cantonal.

Objectifs

- Porter une grande attention en terme d'accessibilité multimodale : liaisons piétonnes et cyclables performantes, places de stationnement *pick-up*, accessibilité aux commerces, etc.
- Porter le plus grand soin à l'aménagement des espaces publics, notamment devant la gare et sur les voiries du « nouveau centre ».
- Afin de renforcer la fonction de centre, il est impératif de prévoir une extension des Zones de rencontre sur une majeure partie des voiries du « nouveau centre » à court-terme.
- Valoriser la centralité de la Place de la gare et sa future esplanade, lieu-clé par rapport aux axes qui la traversent mais aussi une importante interface des transports publics.
- Au-delà de la Place de la gare, par rayonnement, revaloriser l'axe Gare–Place de la Gare–Vieux Bourg, en particulier, l'axe historique d'accès l'Av. F.-A. Grison.

Priorité-échéance

Secteur prioritaire : court terme.

Instances concernées

Les voiries concernées sont toutes sous la responsabilité de la Commune : Conseils administratif et municipal, Commission de l'Aménagement et de l'Environnement

Etat : DGM

Communes de Thônex et de Chêne-Bougeries.

Principes

Propositions ci-après : à peaufiner dans le cadre de l'étude prévue par la fiche A1.

L'évolution du quartier se faisant progressivement, il importe que des conditions cadre soient fixées pour orienter les futures opérations. Ces conditions sont à 3 échelles complémentaires :

- le contexte régional,
- la dimension communale,
- le niveau local.

L'aménagement de Zones de rencontre permet d'animer les centres-villes d'une manière qui profite à tous:

- aux commerçants, car la liberté des piétons d'aller et de venir leur fait gagner des clients;
- à la population, parce qu'il est plus agréable de faire les courses dans ces conditions;
- aux usagers en général: les conditions de circulation deviennent sensiblement plus calmes.

Mesures (liées à la fiche A1)**► Place de la gare et Av. F.-A. Grison :**

- Echangeur transports en commun-Place de la gare : aménager une Zone de rencontre.
- Av. F.-A. Grison : aménager une Zone de rencontre piétons, cycles, tram. En faire le principal accès à la gare (fiche A1).

► Esplanade de la gare CEVA-SOVACB:

- Aménager les espaces de circulation motorisée ou mixte comme Zone de rencontre. A terme, réfléchir à l'opportunité de la création d'un secteur entièrement piéton et cycliste.

► Rues du « Centre »:

- **Rue Perréard** : aménager une Zone de rencontre avec parage maintenu.
- **Av. E. Baud-nouvelle rue CEVA -rue Perréard** : de subtiles régulations et réglementations de la circulation avec une conception soignée de la chaussée peuvent modérer «naturellement» la circulation; cas échéant, définir une Zone de Rencontre ou Zone 30.
- **Nouvelle rue CEVA**: assurer une modération par dispositif, par création d'une Zone de rencontre ou Zone 30, à étudier. Assurer l'accès taxis + livraisons et la possibilité d'accueillir une ligne de bus.
- **Rues Audéoud-Déchevrens** : aménager une Zone de rencontre, prolonger la Place Favre.
- **Rue Peillonnex** : achever la rue en Zone de rencontre ou définir une Zone 30, à étudier.

► « Ceinture » de contournement de l' «hypercentre» :

- **Ch. de la Mousse** : modérer les vitesses par des aménagements de la chaussée (sols, ralentisseur, autre), par la gestion des gabarits et la mixité d'usages.
- **Av. de Bel-Air** : ralentissement « naturel » dû au carrefours et aux aménagements des noeuds et des fronts préconisés par le PDCom.
- **Rue de Genève** : à déclasser en réseau secondaire et/ ou introduire un ralentissement « naturel » avec augmentation des traversées par modes doux et améliorations de voirie.
- **Ch. de la Gravière** : ralentissement « naturel » aux carrefours et accès parkings. Au besoin aménager une Zone de rencontre/Zone 30 intégrant les traversées de la Voie verte.
- **Rue F.-Jacquier** : ralentissement « naturel » aux carrefours, mixité, alignements, à étudier.

► Vieux-Bourg :

- Réaliser l'extension des Zones 30 «en taches d'huile» autour du noyau villageois déjà traité et fonctionner par «essaimage», au gré des opportunités (travaux de canalisation, PLQ...).
- Prioriser les sites sensibles (cheminements d'accès et abords des écoles) et en particulier assurer la sécurité et le confort des traversées pour piétons (leur marquage jaune devant être enlevé).

Type d'opération à entreprendre

Etudes + tests *in situ* dans le cadre ou indépendamment de l'étude des espaces publics.

Etude et requalification des espaces publics: intégrer les recommandations ci-dessus.

Etude de détail du tronçon rue de Genève entre la Seymaz et l'Av. F.-Jacquier.

Etude de détail de l'axe Est du centre, du ch. de la Mousse à la future jonction autoroutière.

Etude de détail des fonctionnalités de l'échangeur modal de la Place de la gare.

Etude de détail de la circulation de l' "hypercentre": avec intégration des recommandations à l'étude des espaces publics.

Mesures engagées

Plan directeur communal de Thônex : légalisé en juin 2008.

PDMD : légalisé en 2008.

Masterplan et PLQ CEVA-SOVACB : information et consultation publiques à faire.

PLQ Ilôt-Sud CEVA et modification du régime de zone y relative : à légaliser.

Projet de tranchée couverte CEVA : légalisé en 2008.

Rues Peillonnex-Floquet, Vieux-Bourg : déjà en Zone de rencontre ou en Zone 30.

Effet attendu pour le développement durable

Modération des vitesses dans les lieux de vie du centre afin de préserver et redonner une qualité aux espaces publics, de favoriser la réduction du bruit de la circulation dans la localité; de diminuer l'accidentologie et de permettre aux habitants de se réapproprier l'espace public .

Eviter la diffusion du trafic dans les quartiers résidentiels et répondre ainsi au Plan de mesures OPair visant à améliorer la qualité de l'air.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

Projet CEVA-SOVACB: aux mains du Canton, non encore présenté au public.

Décisions pour le statut de la rue F.-Jacquier et pour la rue de Genève (hiérarchie du réseau) : à coordonner avec l'Etat et avec les Communes.

PACA Genève-Annemasse: non établi à cette date -les mesures proposées seront à soumettre au PDCom-.

Illustrations de référence

Ci-dessous, état actuel de la rue de Genève.

Ci-contre, images de Zones de rencontre et autres formes de modération de la circulation motorisée, par dispositif spécial, par matérialisation du sol différenciée, etc.

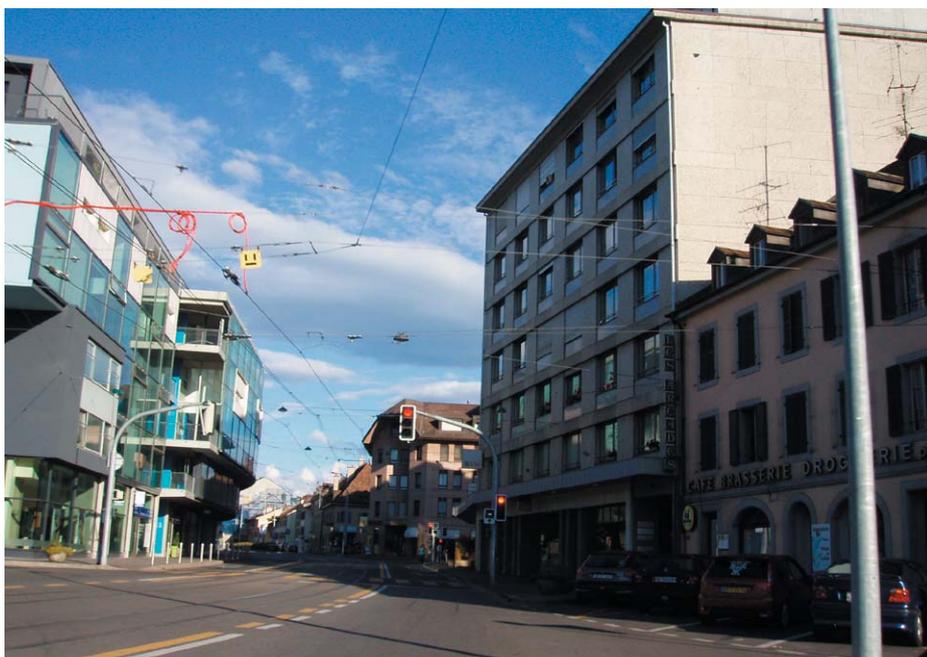


Fig. 8
Rue de Genève à hauteur du «Goulet», état actuel. Certains aménagements prévus par le projet «Espace-rue» sont encore à réaliser. Les traversées par modes doux, peu nombreuses et distantes, sont à améliorer selon le PDMD et le présent PDCom. Les recommandations du futur PACA seront à prendre en considération par les futurs projets.

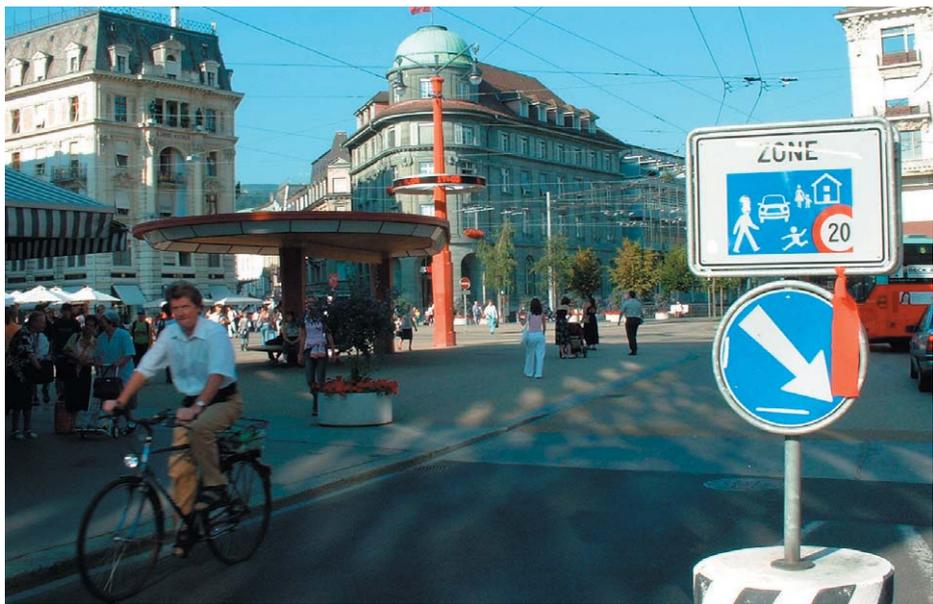


Fig. 9
Ville de Bienne, Place Centrale
Transformée en 2002 en zone de rencontre.
La régulation et la réglementation du trafic
fonctionnent grâce à une conception sobre et
judicieuse qui revalorise l'espace public.



Fig. 10
Ville de Zürich.
Espace de rencontre sur place publique.



Fig. 11
Villes de Köniz et de Delémont
Exemples d'aménagement récent de place de gare.

A4 Perméabilisation de la rue de Genève



Bases légales - PDCn
Mesures
2.08, 4.02
Objectifs
2.1, 2.11, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3

Fig. 12
Perméabilités piétonnes et restitution de tourne-à-gauche sur rue de Genève

 Effet de coupure de la rue de Genève
 Perméabilités piétonnes à aménager
 Tourne-à-gauche: étude du noeud à faire

Localisation

Rue de Genève en traversée de Chêne-Bourg.

Constat

De nombreux centres de localités présentent un fort trafic routier portant préjudice aux activités bordières et à l'agrément du lieu. Afin d'augmenter l'attractivité des centres, il est ainsi nécessaire de diminuer l'effet de coupure causé par la route. Ceci peut être atteint en maintenant une vitesse réduite, tout en assurant la fluidité du trafic automobile.

Lorsqu'ils s'en trouvent à moins de 50 m, les piétons sont tenus d'utiliser les passages qui leur sont réservés, ce qui leur occasionne souvent des détours. La priorité accordée aux piétons aux dits passages entraîne alors des ruptures du trafic routier ayant des conséquences sur les temps de trajet et les immissions.

La route de Chêne / rue de Chêne-Bougeries / rue de Genève est un axe routier qui dispose de passages piétons relativement espacés. Bien qu'un trafic sur deux voies de circulation par sens et la circulation de trams en site central rendent les traversées en dehors des passages régulés dangereuses, les piétons ont tendance à traverser la rue de manière « sauvage » à maints endroits.

La rue de Genève représente une coupure fonctionnelle de deux ordres:

- entre les quartiers d'habitation, les transports collectifs, les écoles et les autres équipements locaux (poste, mairie, gare, centre de loisirs, etc) pour les piétons
- entre les quartiers nord et sud de la commune pour les automobilistes

Ces coupures sont particulièrement pénalisantes pour les usagers vulnérables par rapport au trafic automobile, comme les personnes âgées et les enfants. Pour cette dernière catégorie de piétons, se pose notamment la question des cheminements scolaires.

Objectifs

- Réfléchir à de nouvelles façons de matérialiser les traversées piétonnes sur la rue de Genève à Chêne-Bourg afin de la perméabiliser. Parallèlement, étudier la réintroduction de certains mouvements en direction du centre de Genève aux différents carrefours la jalonnant.
- Réaliser une utilisation commune de la chaussée, avec un haut degré de coexistence entre les différents modes de déplacement.
- Evaluer l'opportunité de déclasser la rue de Genève en réseau secondaire afin de pouvoir introduire des améliorations favorisant les modes doux et des traversées à la fois confortables et sûres.

Principes

Il est clairement prouvé que jusqu'à 25'000 véhicules par jour environ, la clé d'une sécurité accrue, d'un écoulement plus fluide du trafic et d'une meilleure cohabitation de tous les usagers de la voie publique se situe essentiellement au niveau de la vitesse et non pas de la densité de la circulation. Cela nécessite bien entendu un aménagement adéquat de l'espace routier. Vitesses réduites et égards réciproques remplacent alors utilement un foisonnement de règles et de signaux. La responsabilité personnelle s'en trouve accrue, les usagers faisant preuve de respect réciproque.

Priorité-échéance

Secteur prioritaire.

Instances concernées

La rue de Genève est une voirie cantonale
Conseils administratif et municipal
Commission de l'aménagement et de
l'environnement
DGM



Fig. 13

Le réaménagement, en 2004, de la rue principale de Granges, où circulent plus de 14'200 véhicules/jour, en zone de rencontre, a permis de remplacer la domination des véhicules par la coexistence de tous les usagers de la rue. Ce type d'aménagement pourrait permettre de faire le lien entre les deux zones de rencontre de l'av. F. Grison et de la rue du Gothard.

Les situations sans passages pour piétons ont montré qu'il y avait en général moins de situations conflictuelles entre piétons et automobilistes, un comportement plus précautionneux de la part des piétons et une communication plus intense entre les usagers de la route. Sur la base d'observations de rencontres entre personnes traversant la chaussée et véhicules, on constate que la fluidité du trafic automobile est meilleure en l'absence de passage pour piétons.

Mesures

➤ **Intégrer peu à peu la rue de Genève, avec son trafic de 15'000 voitures par jour et ses tramways au nouveau «Centre»** - secteurs «hypercentre» et Vieux Bourg- et permettre ainsi aux piétons de traverser cette artère plus librement. Un tel choix se justifie lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- les véhicules circulent à faible vitesse;
- il y a une forte demande de traversées dispersées;
- la population piétonne ne présente pas de groupe spécifique majoritaire tel que enfants, handicapés, personnes âgées.

Le principe est simple et se résume en un aplatissement de la chaussée permettant de mieux recroquer le Nord et le Sud.

Effets attendus pour le développement durable

- Pas de péjoration substantielle des temps d'attente des piétons désirant traverser la rue due à la suppression des passages pour piétons.
- Amélioration nette de la communication entre les différents usagers de la route et réduction du nombre de situations conflictuelles.
- Amélioration de la sécurité.
- Possibilité de traverser la rue à n'importe quel endroit permettant de raccourcir les trajets.
- Malgré le fait que l'espace routier soit très orienté sur le trafic, les vitesses pratiquées se rapprocheront de celles d'une zone 30 km/h.
- Les embouteillages pourront être réduits de manière significative, et les transports publics, pourront respecter leurs horaires.

Type d'opération à entreprendre

- Réalisation *in situ* moyennant ou non des études-test.
- Coordination au futur PACA, étude d'un déclassement de la rue de Genève-Rte de Chêne, coordonnée avec Thônex et Chêne-Bougeries.

Mesures engagées

La rue de Genève fait partie des axes routiers cantonaux à assainir prioritairement en matière de bruit routier. L'Etat étudie les mesures permettant de réduire les immissions sonores liées au trafic routier.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

La rue de Genève étant une voirie cantonale, une étroite collaboration entre les communes et le canton devra être menée.

Conditions-cadres de la limitation à 30 km/h sur les routes principales:

a) Conditions selon art. 108 de l'OSR (Ordonnance sur la signalisation routière du 5.9.1979 (RS 741.21) d'une manière générale, selon l'alinéa 1:

- pour éviter ou atténuer des dangers particuliers,
- pour réduire les atteintes excessives à l'environnement,
- pour améliorer la fluidité du trafic.

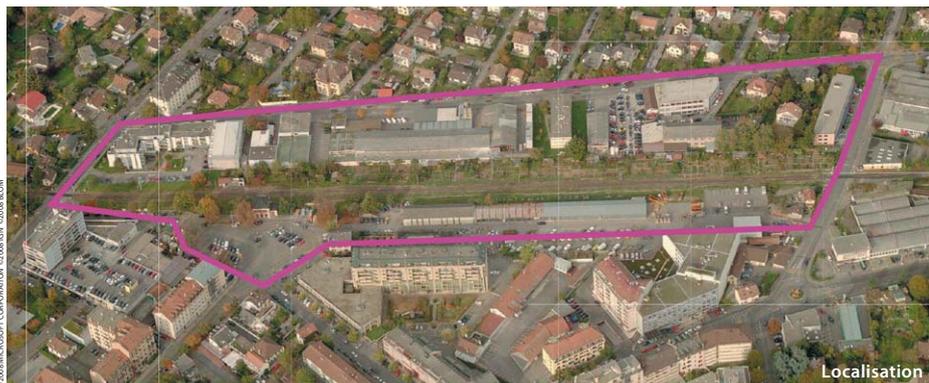
Concrètement, selon alinéa 2, lorsque:

- un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps,
- certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale,
- cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés,
- cela réduit les atteintes excessives à l'environnement,
- il est établi que cette mesure respecte le principe de proportionnalité.

b) Vitesse 30 km/h signalée à l'échelle locale ou par zones:

Si les «zones 30» ne sont normalement qu'applicables à des routes secondaires, la zone peut inclure exceptionnellement un tronçon de route principale (art. 2a, al. 6 OSR) lorsque la vitesse est de toute manière limitée à 30 km/h sur ce tronçon de route principale, par exemple dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville. La priorité de droite prévue par la loi est alors supprimée.

A5 a. Plateforme de la halte Chêne-Bourg CEVA-SOVACB



Bases légales

Objectifs du PDCn

4.02, 4.03, 2.01

Mesures du PDCn

2.2, 2.11, 2.12, 4.2, 4.3, 4.9, 4.19

Autres bases légales

Plan directeur des chemins pour piétons
Schéma directeur du réseau cyclable
Projet AFVG - Fiche thématique RER transfrontalier-CEVA

Constat

À l'échelle locale, l'importance de l'opération CEVA-SOVACB est due à son apport d'améliorations fondamentales au territoire communal en termes de mobilité, mais aussi de revalorisation urbaine et de réunification entre quartiers. Le chantier CEVA-SOVACB¹ est composé de plusieurs projets: la tranchée couverte, la halte en sous-sol avec ses émergences, le nouvel ensemble bâti, le « ripage » de l'ancienne gare et la « Voie Verte ». Un *masterplan* géré par l'Etat en représentation de la SOVACB harmonise les projets. Le *masterplan* sera suivi d'un déclassement de la zone IA-F en zone de développement et de deux PLQ, respectivement <Îlot-Sud> et <Îlot-Nord>.

Bases

- Projet de tranchée couverte CEVA (procédure d'approbation des plans PAP terminée),
- *Masterplan* gare de Chêne-Bourg- 2007, Etat de Genève, CEVA-SOVACB, CFF SA.
- Evaluation environnementale liée au *masterplan*.
- PLQ N°29683-document de travail du 30.03.08, Etat de Genève, DT.
- EIE 1^e étape: enquête préliminaire d'impact, version provisoire du 31.01.08.

Enjeux pour la Commune et pour le Canton

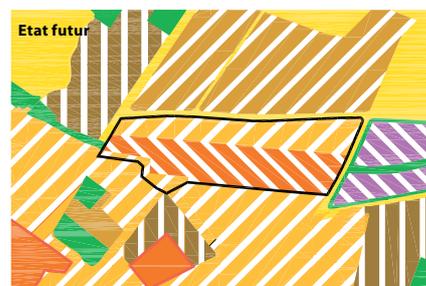
- Chantier et projets à caractère prioritaire (PDCn, AFVG).
- Réalisation d'un pôle régional d'échanges et d'activités hautement performant (PDCn).
- Restructuration de la forme urbaine, nouveau quartier, désenclavement entre quartiers.
- Constitution d'un ensemble d'espaces publics de grande qualité.
- Re-naturalisation partielle et traitement paysager du site industriel et ferroviaire désaffecté.
- Occasion d'une expérience-pilote de quartier durable en cadre urbain central.

Objectifs

- Réaliser le potentiel à bâtir prévu et reconnaître le caractère prioritaire des projets pour l'aménagement communal, cantonal et transfrontalier.
- Renforcer le «Centre»: créer un nouveau quartier-pôle à forte densité humaine.
- Revaloriser la Place de la gare et sa fonction d'espace public majeur.
- Développer de nouvelles articulations urbaines entre quartiers.
- Réaliser des programmes collectifs emblématiques et des espaces publics de qualité.
- Coordonner l'urbanisation du secteur à la mise en œuvre des infrastructures de transport.
- Assurer une accessibilité multimodale nord-sud et est-ouest et privilégier la Place de la gare comme échangeur intermodal TC-TIM majeur du site.
- Assurer la continuité des qualités biologiques et des utilisations de la « Voie verte ».
- Garantir à toutes les échelles des solutions optimales aux exigences environnementales.

Principes

- Le *masterplan* CEVA-SOVACB apporte une image directrice qui doit évoluer vers des réalisations de qualité exemplaire. La légalisation des deux PLQ prévus doit s'accompagner de l'affinement des programmes et des projets. Une information à la population doit être assurée à chaque phase du projet.
- Le projet de l'esplanade de la gare est coordonné à celui des espaces publics du «Centre».
- Le phasage des procédures décisionnelles et des chantiers doit être coordonné à celui des autres projets et réalisations prévus sur le territoire communal.



CEVA - SOVACB REGIME DES ZONES, ETAT ACTUEL ET ETAT FUTUR

- Zone D2
- Zone D3
- Zone D4A
- Zone D4B
- Zone 4B
- Zone 5
- Zone 4B protégée
- Zone IA
- Zone FE
- Zone V
- Périmètre CEVA-SOVACB

¹ Société simple de valorisation de terrains en Gare de Chêne-Bourg: CFF + Etat + Commune de Chêne-Bourg.

Priorités-échéances

Court-terme : légalisations des zones, études complémentaires, ripage de l'ancienne gare et chantier de tranchée couverte. A la mise en service du CEVA, réaliser les espaces publics de la Place de la gare et de la Voie verte.

Moyen terme : valorisation des terrains Îlot-Sud, requalification des espaces publics du « nouveau centre ».

Long terme : valorisation des terrains Îlot-Nord

Instances concernées

Commune, Etat, CFF

Autres propriétaires fonciers : Confédération, privés.

Services de l'Etat, en particulier DGT, DGM et SEIE.

- Les programmes et les projets doivent s'intégrer dans la vision d'ensemble du «Centre» développée par le PDCom. Ils tiendront compte des données CEVA-SOVACB indicatives suivantes :
 - 20'000 passagers potentiels (rayon 1km) pour la nouvelle halte;
 - En principe, 500 à 700 nouveaux habitants et environ 600 nouveaux emplois sur le site;
 - Environ 800 places de stationnement sur le site.

Mesures-cadre

- **Organiser des informations publiques régulières sur l'avancement du projet CEVA-SOVACB - *masterplan*, PLQ, projets de tranchée couverte-ouverte et de «Voie verte», etc.-.**
- **Réaliser le potentiel à bâtir du *masterplan* CEVA-SOVACB sur la base d'un projet définitif de qualité, issu de la mise en concurrence de propositions convenue avec l'Etat et les CFF.**
- **Conduire l'ensemble des opérations de façon à garantir l'intérêt public.**

Mesures d'application**Zone**

- Déclasser le secteur CEVA-SOVACB actuellement en zone IA et ferroviaire et légaliser les nouvelles zones proposées par l'Etat (projet MZ N°29562 du 16.10.08) et des affectations mixtes.

Projets (réf. *masterplan* CEVA-SOVACB)

- **Îlot-Sud - *masterplan* CEVA-SOVACB:** légaliser le PLQ N° 29683 en veillant à assurer une hiérarchisation du bâti qui mette en valeur la Place de la gare.
- **Îlot-Sud- *masterplan* CEVA-SOVACB:** élaborer le programme et le cahier des charges du projet définitif et lancer le concours de projets d'architecture.
- **Bâtiment de la gare :** dans le cadre de l'établissement du PLQ Îlot-Sud, réétudier et confirmer l'implantation de l'ancienne gare après ripage. Tenir compte de l'axialité gare-Av. F. Grison et des liens au vieux bourg.
- **Îlot-Nord - *masterplan* CEVA-SOVACB:** concerter les acteurs publics et privés autour d'un programme et d'un projet assurant une flexibilité foncière, programmatique et architecturale; réviser les options pour le bâti et pour les aménagements suite à la suppression de la réservation du tramway sur le ch. de la Mousse. Elaborer le projet de PLQ.
- **Mettre en place une cellule de projet** chargée de la mise en concurrence des projets pour l'Îlot-Sud, de la coordination entre projet des espaces publics communaux (fiche A1) et projet pour les aménagements de l'esplanade CEVA-SOVACB-Place de la gare, ainsi que de la répartition du fonds d'infrastructures de l'agglomération. Etablir les conventions y liées.

Programmes:

- Privilégier les logements: affecter à l'habitation au minimum 70% de la SBP de l'Îlot-Sud.
- Créer des emplois: cibler environ 30% de la SBP de l'Îlot-Sud pour des activités compatibles avec le logement. Réévaluer les programmes: quota et localisation des logements, des emplois et des équipements collectifs de l'Îlot-Nord, de façon à préserver l'offre d'emplois sur le territoire communal. Offrir aux entreprises des possibilités d'autonomie foncière et architecturale.
- Intégrer des programmes emblématiques autour de la Place de la gare, tels que « Maison intergénérationnelle », équipements culturels ou autres, hôtel, programmes alternatifs pour jeunes, artistes, sportifs, etc.
- Prolonger de plain-pied les activités commerciales existantes et autres caractéristiques du «Centre». Raccorder parcours inter-quartiers existants et projetés.
- Exigences environnementales: sur la base des études-cadre établies définir les éco-mesures à respecter par les projets définitifs sous la forme de cahiers de charges par PLQ.

Espaces publics ou ouverts à un usage public (lié aux fiches A1, A2-A3, A5b, A9, B, B1, B2):

- Affiner le programme du *masterplan* et définir les fonctionnalités nécessaires au secteur.
- Coordonner, si possible subordonner le projet CEVA-SOVACB à l'Etude de requalification des espaces publics (fiche A1). Détailler l'échangeur modal de la Place de la gare, les aménagements extérieurs CEVA-SOVACB, la «Voie verte», les traversées inter-quartiers, les accès-sorties des parkings, les circulations, les éléments techniques hors sol, etc. Tenir compte des options pour le chemin de la Mousse et appliquer les mesures du PDCom, du PDMD et des études y liées.
- Esplanade CEVA, RNI: définir et réaliser les dispositifs techniques garantissant la protection des utilisateurs et le déroulement des activités, planifiées ou non, caractéristiques des espaces publics (fiches A11 et G10).



Fig. 14
Avant-projet d'émergence de la future station
CEVA de Chêne-Bourg (Ateliers Jean Nouvel).

Procédures et autres démarches:

- *Masterplan*-PLQ : planifier une information publique avant mise à l'enquête des PLQ.
- Légaliser les cessions au DP communal prévus par les PLQ.
- Lancer les études et démarches précitées. Coordonner l'opération CEVA-SOVACB au plan d'actions du PDCOM et à l'Agenda 21 local.

Type d'opération à entreprendre

- Démarches participatives et de sensibilisation susmentionnées.
- Concertation entre CEVA-SOVACB et Commune préalable aux procédures de PLQ.
- Légalisations de régime de zone et autres liées au PLQ Ilot-Sud et au/aux PLQ Ilot-Nord.
- Concours de projets et études de détail coordonnés, dont ceux pour les espaces publics.
- Coordination intercommunale (fiche G1) et avec l'AFVG («PACA»).

Mesures engagées

- Tranchée couverte : autorisation de construire de l'OFT du 06.05.08.
- *Masterplan* CEVA-SOVACB janvier 2007, procédure de PLQ en cours.
- Modification de zone projet Ilot-Sud : transmis CA le 25.11.08, réponse DT du 07.07.09.
- Projet de PLQ Ilot-Sud : transmis CA le 25.11.08, réponse DT du 07.07.09.
- « Voie verte » : projet définitif en cours, selon PAP CEVA-OFT du 06.05.08.

Effet attendu pour le développement durable

Amélioration générale du cadre de vie avec meilleure gestion des circulations, offre de nouveaux logements et emplois à proximité directe des TC, éco-mesures à l'échelle du site et du centre, mises en valeur des Trois-Chêne, incitation à l'intégration urbaine entre centre et Nord chénois.

Autres références

Nombreux projets CFF similaires en Suisse et en Europe, dans le cadre de la politique européenne des agglomérations, avec densifications et améliorations des TC notamment autour des gares.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

- Coordination Commune-Etat pour les partenariats prévus.
- Coordination Commune-Etat pour la desserte TC: alternatives au tramway vers MICA, répartition de la desserte TC entre Place de la gare et de la Gravière, accès à la Place de la gare, accès-sorties du parking SOVACB, architecture du nouveau quartier.
- Propriétaires de l'Ilot-Nord : concertation à obtenir pour l'établissement du/des PLQ.
- Ripage et mise à l'inventaire de l'ancienne gare (CMNS) : préavis favorable pour une mise à l'inventaire du bâtiment de la gare, principe de ripage approuvé mais emplacement à préciser.
- Résistances à l'architecture proposée par le *masterplan*.

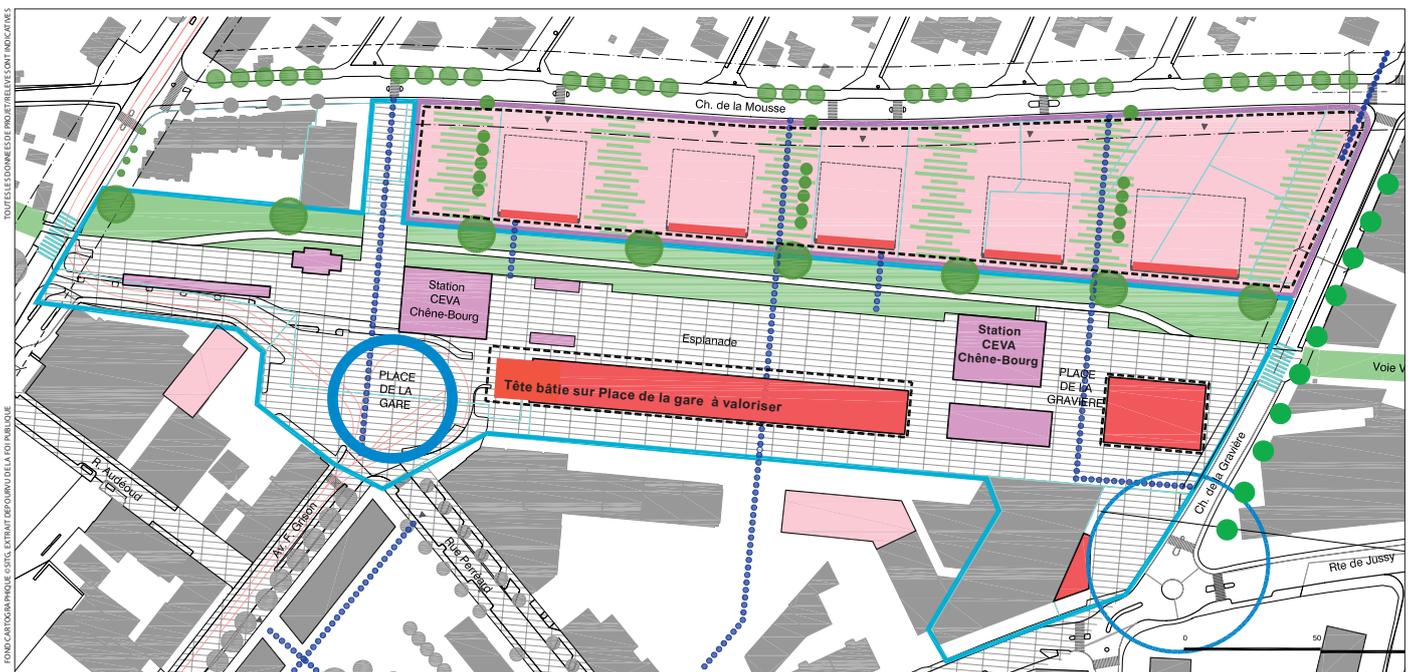
Masterplan CEVA-SOVACB prévu (2007) ci-contre

- Plantation en pleine terre
- A maintenir en pleine terre
- Mobilité douce
- Bande de rétention d'eau
- Graminées
- Cèdres fastigiés
- Magnolias
- Bouquets d'arbres
- Sol en dallage, puits de ventilation
- Autres espaces verts
- Bâtiments projetés
- Bâtiments pouvant être démolis

PROPOSITIONS du PDCOM ci-contre

- Bâtiments existants
- Secteurs avec potentiel à bâtir
- Perméabilités par modes doux à créer
- Projet de «Voie verte» à réaliser
- Prolongement du tracé TC vers MICA
- Nouvelles plantations (indicatives)
- Noeud et accès à requalifier
- Place de la gare: bâti emblématique avec aménagements d'espace public majeur
- Ilot Sud_ Périmètre modification de zone et d'emprise des PLQ CEVA-SOVACB
- Ilot Sud_ Gabarits principaux indicatifs: concours de projets définitifs à assurer
- Périmètre d'évolution des constructions principales proposé (indicatif)
- Ilot Sud_ Constructions légères (indicatives) susceptibles de modification
- Ilot Nord_ Périmètre de modification de zone et de PLQ
- Ilot Nord_ Aire d'aménagement et de construction proposée (indicative)
- Ilot Nord_ Aires vertes traversantes à créer (indicatives)
- Ilot Nord_ Principe d'alignement d'un front sud à maintenir (position indicative)

Fig. 15
Masterplan CEVA-SOVACB
 Simulation urbanistique indicative. Insertion dans
 le site de l'option préconisée par l'Etat, janvier
 2007 (avant-projet Mayor & Beusch).



A5 b. Accessibilité au parking CEVA-SOVACB

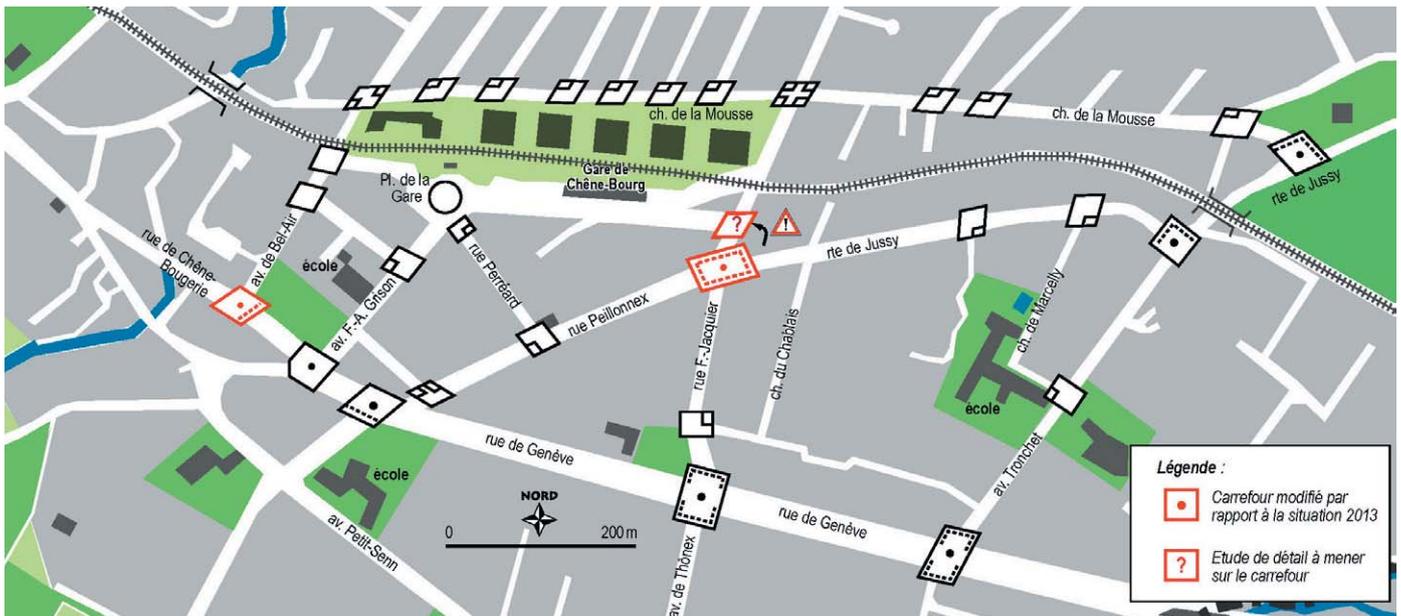


Fig. 16
Interventions à l'horizon 2015

Constat

Le *masterplan* de la gare de Chêne-Bourg prévoit la construction de quatre parkings souterrains, regroupés en deux secteurs sur le site de la gare : le parking SOVACB au sud de l'actuelle voie ferrée et trois parkings nord, donnant sur le chemin de la Mousse. Le dimensionnement du stationnement retenu dans le *masterplan* n'étant pas conforme aux recommandations cantonales, il doit être sensiblement augmenté selon les ratios suivants:

Logements:

Habitants 1,3 places / 100 m² de surface brute de plancher
Visiteurs 1 place / 800 m² de surface brute de plancher

Activités:

Employés 1 place / 125 m² de surface brute de plancher
Visiteurs 1 place / 250 m² de surface brute de plancher

Centre commercial:

Employés 1 place / 125 m² de surface brute de plancher
Clients 4 places / 100 m² de surface de vente³

Le dernier dimensionnement des parkings réalisé, ainsi que leurs accès planifiés selon l'étude d'accessibilité mandatée par le DT⁴, représentés sur la Fig. 17 ci-dessous sont les suivants:

Parking SOVACB: 752 places. Accessibilité uniquement depuis le chemin de la Gravière.

Parking N1: 150 places. Accessibilité depuis le chemin de la Mousse entre « Voie verte » et rte. de Jussy.

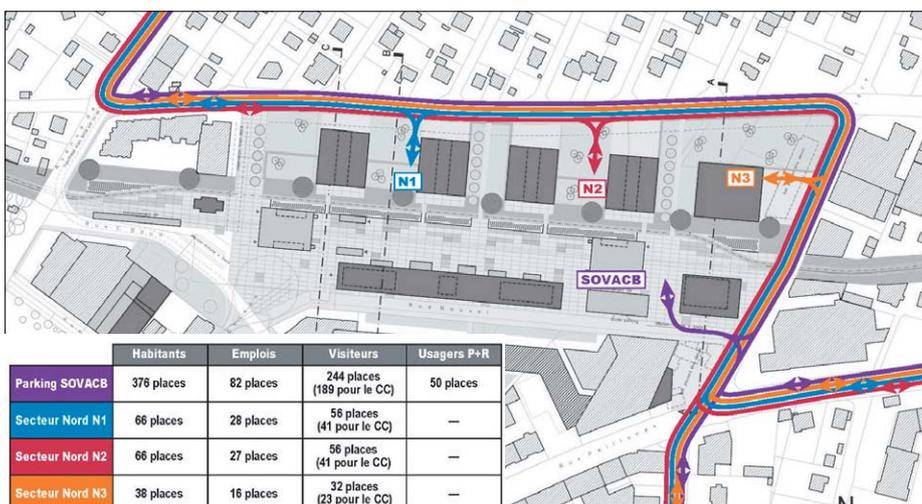
Parking N2: 149 places. Accessibilité identique à celle du parking N1.

Parking N3: 86 places. Accessibilité depuis le chemin de la Gravière, entre ch. de la Mousse et « Voie verte ».

Au total, plus de 4'300 véhicules accèderaient quotidiennement au parking SOVACB et près de 2'500 aux parkings nord (opérations immobilières sur ch. de la Mousse).



Fig. 17
A gauche, accessibilité par parking (ch. de la Mousse pour l'Ilot-Nord, ch. de la Gravière pour CEVA et parking commercial-habitants)
A droite, ch. de la Gravière, état actuel



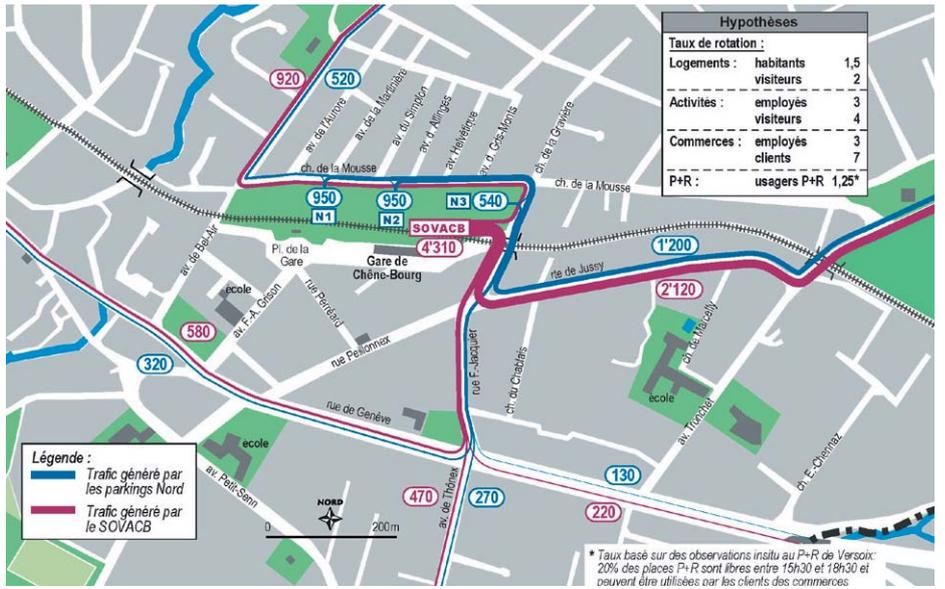


Fig. 18 Impact journalier du projet

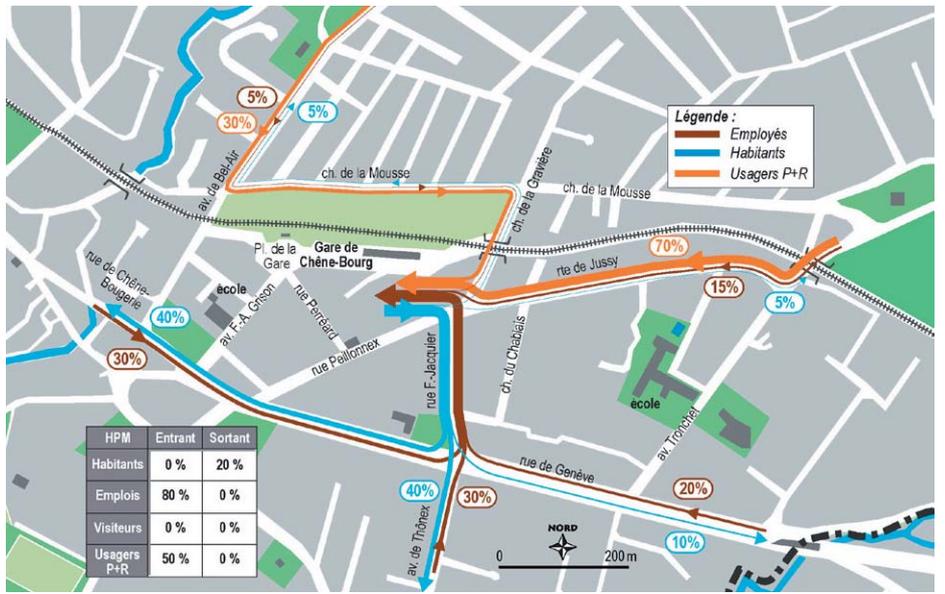


Fig. 19 Hypothèses d'affectation HPM

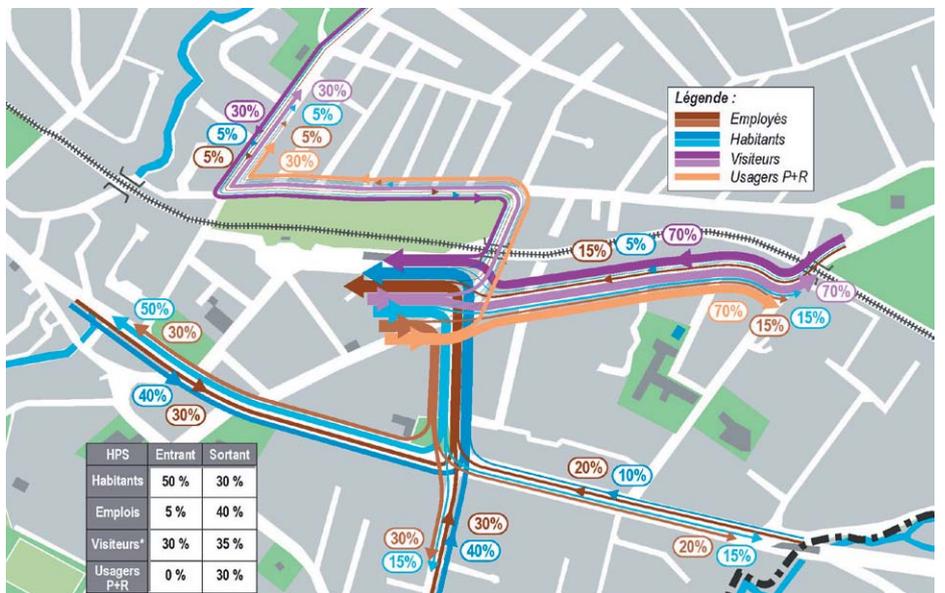


Fig. 20 Hypothèses d'affectation HPS

Objectif

➤ Gérer le stationnement du site CEVA-SOVACB et les flux motorisés à l'Est.

Principe

Les hypothèses de génération et d'affectation des places de la gare de Chêne-Bourg retenues pour les heures de pointe en accord avec la DGM sont représentées aux figures suivantes. Comme pour l'affectation journalière, elles sont basées sur les matrices d'origine et de destination de l'ensemble du Canton et de la France voisine et considèrent les projets alentours, notamment le quartier MICA.

Priorités-échéances

A régler avant la mise en service du parking du SOVACB.

Instances concernées

Les voiries concernées sont toutes sous la responsabilité de la commune, mais le carrefour Jussy / Jaquier appartient à l'Etat. Conseils administratif et municipal, Commission de l'aménagement et de l'environnement.

Promoteurs du projet SOVACB

DGM

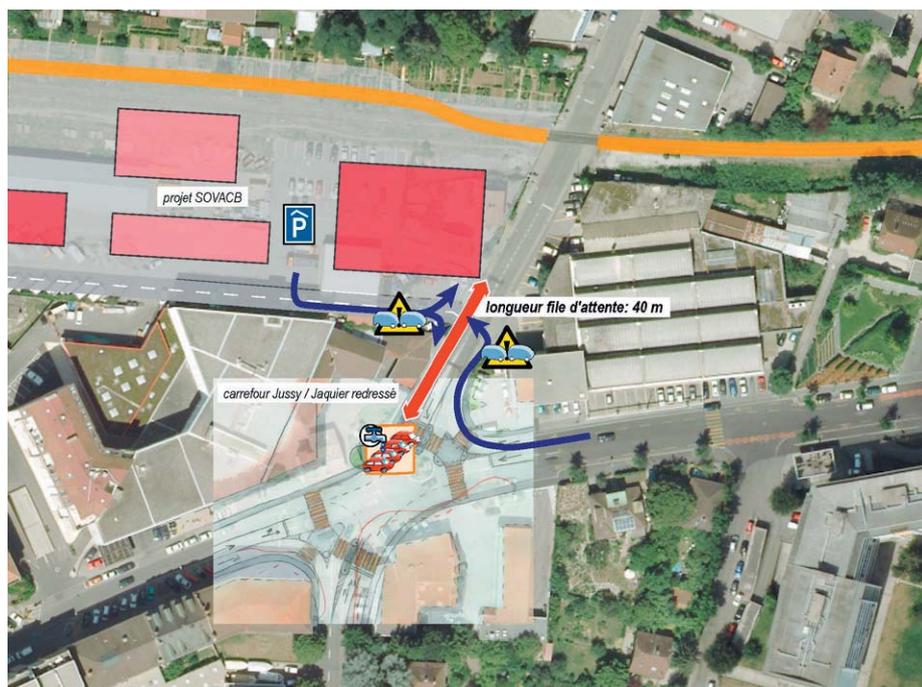


Fig. 21
Longueur files d'attente, situation à l'heure de pointe du matin (HPM)

↔ Longueur file d'attente aux feux
➡ Flux perturbé (difficulté d'entrée & de sortie)



Fig. 22
Longueur files d'attente, situation à l'heure de pointe du soir (HPS)

↔ Longueur file d'attente aux feux
➡ Flux perturbé (difficulté d'entrée & de sortie)

³ Le dimensionnement des places réservées aux clients du centre commercial est régi par la norme fédérale VSS SN 640 281; la fréquence des TC pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante ainsi que la part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personnes sont considérés. Pour la gare de Chêne-Bourg, l'offre en stationnement peut ainsi être réduite de 50% par rapport à un centre commercial non desservi par les TC.

⁴ DT, Gare de Chêne-Bourg, étude d'accessibilité - Données trafic pour l'étude d'impact - ét. 1 (Citec SA, février 2008).

Mesures

- **Etude technique:** affiner le détail des accès-sorties des parkings CEVA-SOVACB. Au besoin, développer de nouvelles variantes de circulation et d'accès.

Justification

L'itinéraire d'accès via la route de Jussy, puis le chemin de la Gravière privilégie l'accessibilité au parking SOVACB depuis l'Est: près de la moitié du trafic total généré proviendra de la route de Jussy (MICA, Puplinge et au-delà). La cohérence avec la hiérarchie du réseau établie est respectée. Les autorités de Chêne-Bourg souhaitent cependant un meilleur équilibrage des flux dudit réseau, avec la reprise des options à l'est du site CEVA et sur territoire thônésien (ch. de la Mousse notamment). Du fait de la problématique des files d'attente inhérentes au nouveau carrefour Jussy / Jacquier que l'Etat planifie et qui perturbent le tourne-à-gauche depuis le ch. de la Gravière et la sortie depuis la nouvelle rue en prolongement de l'Av. E. Baud, il est nécessaire d'ouvrir les options pour les voies arrivant au site de la gare et au centre depuis l'Est -réévaluation des voies d'accès, du réseau intercommunal, autres-.

Cahier des charges de l'étude

- Deux types de solutions sont envisageables:

➤ Solutions à échelle élargie:

1. **Accès depuis l'Est par ch. de la Mousse**, pour entrer dans périmètre en tourne-à-droite et alléger les flux de la rue F. Jacquier :

Avantages:

- accès facilité en tourne-à-droite (pas de cisaillement des files d'attente).

Désavantages:

- contraire à la hiérarchie du réseau (ch. de la Mousse en réseau secondaire aujourd'hui et vellétés de déclassement en réseau de desserte sur son tronçon est - Thônex-),
- typologie du ch. de la Mousse *à priori* pas optimale pour de telles charges,
- demande de modération du ch. de la Mousse de la part des autorités de Thônex.

2. **Accès par rue Perréard, Place de la gare et nouvelle rue CEVA :**

- une rapide évaluation élimine cette variante du fait des nuisances qu'elle apporte dans le périmètre de la gare (détours inutiles «baladant» les nuisances au centre, ce qui est contraire au concept de contournement du «nouveau centre»).

➤ Solutions locales:

3. **Insertion d'une interdiction de stockage:**

- possibilités de refoulement sur carrefour Jacquier/Jussy à étudier,
- cédez le passage sur accès parking pas très réglementaire,
- réglementation assez peu connue du grand public et pas toujours respectée.

Type d'opération à entreprendre

Complément d'étude à élaborer selon une ouverture des options pour le ch. de la Mousse, voire pour d'autres axes et d'une répartition équilibrée des flux intercommunaux arrivant au nouveau périmètre défini pour le «Centre» (voir aussi fiche A1, A2-A3, A7, A9).

Effet attendu pour le développement durable

Dépend de la mise en place ou non d'un éco-quartier et de la répartition des flux du réseau.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

Conflit entre la hiérarchie du réseau et les contraintes d'accessibilité et de qualité préconisée pour l'«hypercentre» et pour le nouveau «Centre» (concernés: Etat, Commune de Thônex).

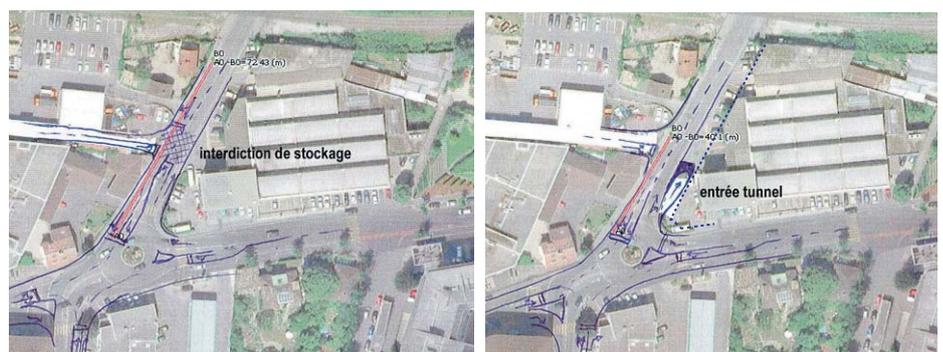


Fig. 23
A gauche, esquisse d'insertion d'une interdiction de stockage.
A droite, esquisse de création d'un sous-voie d'accès aux parkings avec rampe d'entrée uniquement

A6 Îlot Grison-Perréard-Peillonnex-Floquet



Base légale
Objectifs du PDCn
1.4, 1.5, 1.8, 2.1, 2.11, 2.12, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3
Fiches PDCn
1.01, 2.01, 4.03, 3.05
Zone
D4A, 4BP

Constat

Ilot à proximité directe de la future halte CEVA recelant un potentiel à bâtir important, dont l'occupation actuelle (bâtiments de l'ancien bourg et villas, ateliers, jardins) ne correspond pas à la vocation de la zone d'immeubles : une réactivation du projet prévu et des potentiels du site est préconisée, avec mise à jour de l'étude de variantes d'aménagement établie en 2004-2005. Il s'agit d'un PLQ prioritaire pour l'aménagement communal.

Objectifs

- Réaliser les potentiels à bâtir mis en attente par le projet CEVA-SOVACB.
- Veiller à une densification sensible et diversifiée qui tienne compte de la valeur historique du quartier et de la proximité directe de la future halte CEVA et de l'échangeur TC.
- Augmenter l'offre de logements et d'emplois au centre.
- Appliquer le principe de mixité d'affectations, sociale et générationnelle.
- Restructurer la forme urbaine, en particulier mettre en valeur le front sur l'Av. F. Grison.
- Garantir au centre un équilibre entre espaces publics et/ou verts et programme bâti.
- Requalifier l'espace public attenant.
- Promouvoir des quartiers durables et des réalisations de grande qualité.

Principe

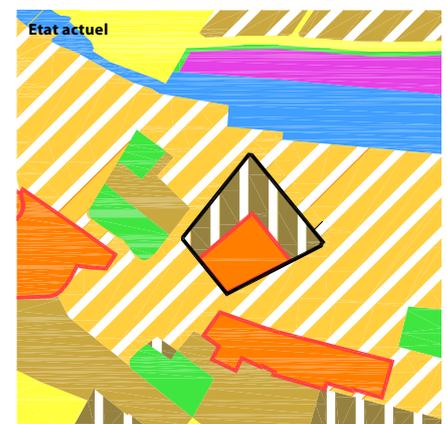
Revaloriser le centre de Chêne-Bourg en opérant une reconversion qualifiée.

Mesures

- **Etude**: mettre à jour le projet de PDL et établir des variantes en accord avec les objectifs actuels de la planification cantonale et communale. Etablir le PLQ.
- **Zone**: maintenir le régime de zone; au besoin autoriser un IUS supérieur justifié par la proximité directe de la halte CEVA et des TC, conditionné à une qualité de réalisation.

Cahier des charges du futur projet:

- PLQ: réaliser les soldes à bâtir en concertant les propriétaires autour d'un projet viable. Viser 70% ou plus des SBP pour le logement. Autoriser des programmes d'activités et des équipements de quartier compatibles avec le logement.
- Valoriser le front sur l'Av. F. Grison, « vitrine » du centre et lien entre Vieux-Bourg et Place de la gare: continuité de plain-pied des commerces et des services depuis la rue de Genève, définition d'un retrait de front, renforcement de l'arborisation, entre autre («Espace-rue»).
- Traiter les fronts en vis-à-vis de façon à éviter les effets négatifs d'une « rue-corridor ».
- Garantir des gabarits suffisants à la requalification multimodale de l'espace public, aux transitions public-privé et à l'aménagement du «poumon vert» en coeur d'îlot. Aménager les perméabilités visuelles et de passage du PDMD.
- Conduire l'ensemble des opérations et de choix de façon à garantir l'intérêt public.



ÎLOT GRISON-PERRÉARD-PEILLONNEX-FLOQUET
RÉGIME DES ZONES, ETAT ACTUEL ET FUTUR

- Zone D4A
- Zone 4B protégée
- Zone D3
- Zone 4B
- Zone FE
- Zone IA
- Zone V
- Périmètre d'îlot soumis à mise à jour et à PLQ

Priorité-échéance
 Prioritaire (hypercentre)

Contraintes, conflits, intérêts en présence
 Utilisation du sol finale à négocier, avec l'Etat, droits à bâtir à regrouper, propriétaires à consulter.

Instances concernées
 Commune, propriétaires.
 Etat (DT, DGM)



Av. F.-A. Grison: à gauche, front à redéfinir par le futur PLQ

Type d'opération à entreprendre

- PLQ précédé d'une étude et de négociations avec les propriétaires. Projet à coordonner aux autres densifications du «Centre» et à la requalification des espaces publics (court terme).

Effet attendu pour le développement durable

Augmentation de l'offre de logements et d'emplois au «Centre», coordonnée à l'amélioration des qualités de l'espace public et au maintien d'espaces verts au centre-ville.

- ILOT GRISON-PERREARD-PEILLONNEX-FLOQUET**
- Bâtiments existants [grey square]
 - Parc Floquet [green square]
 - Plantations existantes /nouvelles [green circle]
 - Périmètre de Zone 4B protégée [orange square]
 - Tramway existant [grey line]
 - Parcellaire existant: remembrements à prévoir [blue line]
- PROPOSITIONS du PDMD**
- Perméabilités visuelles et de passage à assurer servitudes à négocier (position indicative) [blue dotted line]
 - Aires vertes à réaménager (emprise indicative) [light green square]
- PROPOSITIONS du PDCom**
- Périmètre de projet et de futur PLQ à établir [magenta square]
 - Périmètre d'étude élargi aux espaces publics [pink square]
 - Nouvel alignement sur l'Av. F. Grison: retrait de front avec affectations de commerce et service [black line]
 - Transitions sur rue à aménager: terrasses, plantations, mobilité douce [yellow line]
 - Gabarits potentiels à réviser (indicatifs): étude de variantes à mettre à jour [red square]



TOUTES LES DONNÉES DE PROFILS ET VIGNETTES INDICATIVES
 FOND CARTOGRAPHIQUE OSTIC, EXTRAIT DE PLAN DE LA COPRIBLIQUE

A7 Îlot Jacquier - Jussy-Chablais-Deux Communes



Base légale

Objectifs du PDCn

1.4, 1.5, 1.8, 2.1, 2.11, 2.12, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3

Fiches PDCn

1.01, 2.01, 4.03, 3.05

Zone

IA, V, 5, D4A

Priorités-échéances

Etudes de détail : court terme

MZ et PLQ îlot: prioritaires

Instances concernées:

Communes, propriétaires.

Etat (DGAT, DGM).

Constat

L'îlot, situé à cheval entre les territoires de Thônex et de Chêne-Bourg, se trouve à proximité directe de la future halte CEVA et des TC. L'occupation (villas, ateliers, station de service, etc.) et son régime de zone actuels ne correspondent pas à la vocation *centrale*. Le site fait l'objet d'un projet de loi pour étendre la zone D3 (projet de modification des limites de zones N° 29534-512-537, DT, 2006), en procédure d'adoption. L'aménagement de détail (PLQ) est à coordonner au projet CEVA-SOVACB (fiche A5), aux autres mesures du PDCOM, aux décisions relatives à la hiérarchie du réseau routier et à la desserte TC. Il s'agit d'un site et d'un PLQ prioritaires de l'aménagement communal et intercommunal.

Objectifs

- Réaliser les potentiels à bâtir du site et créer de nouveaux logements et emplois.
- Valoriser le centre (inter)communal en améliorant l'intégration de ce secteur.
- Harmoniser le régime de zone en correspondance avec celui du «Centre».
- Restructurer la forme urbaine et mettre en valeur les fronts sur la rue F.-Jacquier et sur la route de Jussy.
- Renforcer le réseau «vert» communal et régional; concrétiser les mesures du PDMD.
- Pour la rue F. - Jacquier:
 - préserver son caractère de rue de quartier et du centre,
 - canaliser les flux motorisés en fonction de sa capacité actuelle et mieux équilibrer le réseau intercommunal; cas échéant, établir un projet d'avenue urbaine (gabarits suffisants à une mixité d'usages de la rue, requalification par l'arborisation en rangée, par les transitions privé-public, traversées et accès sécurisés, etc.).
 - résoudre la traversée de la rue de Genève à l'échelle intercommunale (voir fiches A1, A3) en valorisant les qualités de l'espace public ainsi que les mobilités douces.
- Assurer la réalisation d'un quartier durable et d'espaces verts suffisants en «cœur d'îlot».

Principe

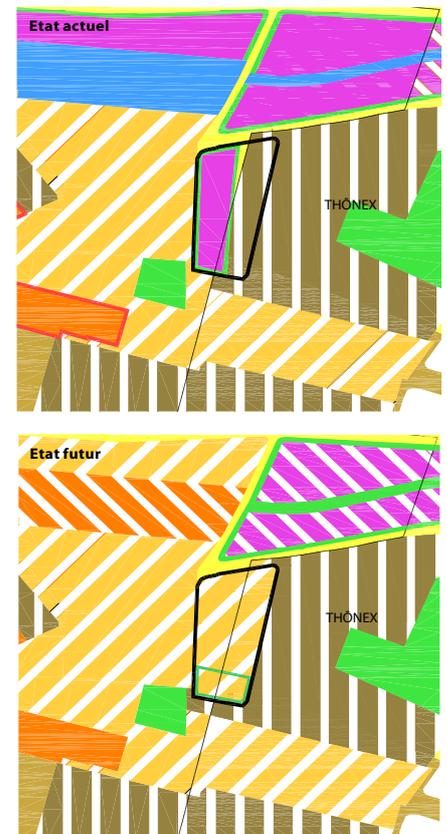
Renforcer le centre des Trois-Chêne en intégrant l'îlot au centre-ville.

Mesures

- **Etude:** mettre à jour l'étude de variantes en accord avec les objectifs actuels de la planification cantonale et communale. Etablir et légaliser le PLQ.
- **Zone:** supprimer l'affectation industrielle-artisanale existante. Légaliser la zone D3 à affectation mixte décidée par les Communes.
- Coordonner études et plan d'actions des PDCOM et autres inhérents au secteur concerné.

Cahier des charges du futur projet :

- Viser un quota minimum de 70% des SBP pour le logement.



ILOT rue F. JACQUIER - rte. de JUSSY, rue du CHABLAIS, ch. des DEUX-COMMUNES
REGIME DES ZONES, ETAT ACTUEL ET ETAT FUTUR

- Zone D3
- Zone IA
- Zone D IA
- Zone D4A
- Zone V
- Zone FE
- Aire verte projetée - zone à définir
- Périmètre îlot
- Limite communale



Fig. 26
Projet «Espace-rue», proposition bureau ADR.
En jaune, secteur concerné.
En vert, liaisons à étudier.

- **Fronts des rues F. Jacquier et Rte. de Jussy:** éviter des effets de «rue corridor» et protéger les habitations des nuisances dues à une circulation motorisée augmentée. Veiller au choix d'une forme urbaine adéquate à l'habitation. Promouvoir la continuité des activités commerciales et d'échange de plain-pied, renforcer l'arborisation d'avenue et aménager des transitions public-privé suffisantes. Négocier les contreparties en cas d'atteinte aux droits à bâtir pour modification de la voirie - alignements, retraits de fronts-.
- **PDMD:** réaliser les cheminements par modes doux prévus par le PDMD, par le projet de «Voie verte». Réaliser la «continuité verte» à travers l'îlot souhaitée par les communes entre le site de Marcelly et le parc de l'Ancienne-Mairie. Aménager un square de quartier.
- **Tunnel sous rue de Genève (coordination intercommunale et Etat):** la Commune de Chêne-Bourg ne souhaite pas la réalisation d'un dispositif de dénivelé traversant la rue de Genève. Elle propose une répartition équitable des flux motorisés entre les rues F. Jacquier et l'Av. Tronchet. Des études de détail sont à prévoir selon les décisions qui seront prises (fiches A4, A1, G1, projet de PDCom de Thônex).
- **Etablir un projet cohérent pour l'axe ch. de la Gravière, rue F. Jacquier, Av. de Thônex, noeud Petit-Senn, jonction autoroutière:** intégrer les aménagements des espaces publics entre eux, résoudre les circulations et les accès-sorties du site CEVA-SOVACB, intégrer la multimodalité aux rues concernées, résoudre le stationnement, définir les aménagements des perméabilités de vue et de passage du PDMD et redéfinir le rapport entre fronts.
- **Intégrer aux futurs projets privés les aménagements des espaces publics attenants.**
- Conduire l'ensemble des choix et des opérations de façon à garantir l'intérêt public.

Type d'opération à entreprendre

- Légalisation de la MZ prévue, mise à jour de l'étude des variantes et établissement du PLQ.
- Etude globale de l'axe ch. de la Gravière-nouvelle jonction autoroutière (fiche A1).
- Négociations avec les propriétaires, avec l'Etat et intercommunales à poursuivre.

Mesures engagées (conventions, études, autres)

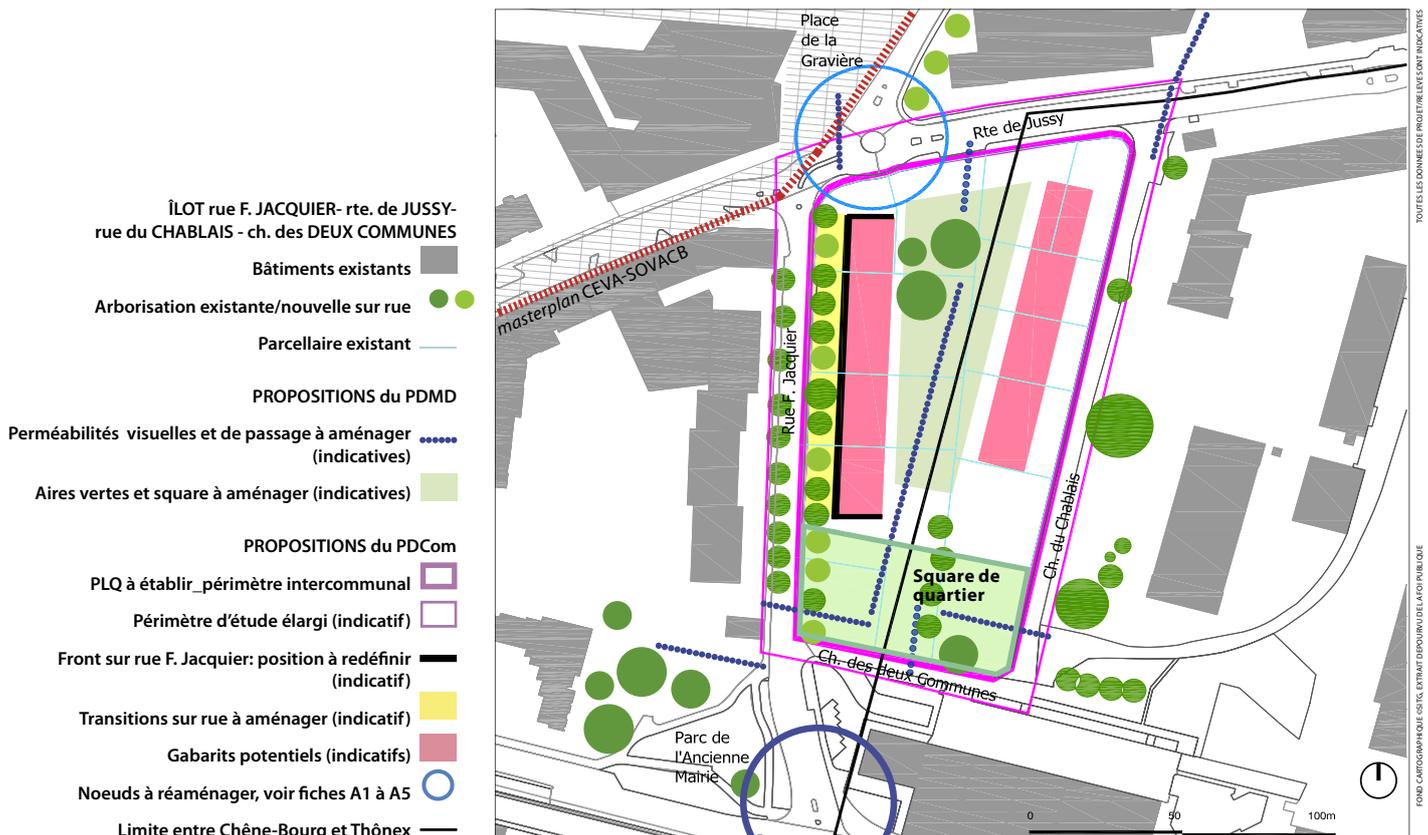
Etude urbanistique avant mise à jour du PDCn 2006, approbation de la zone par les communes.

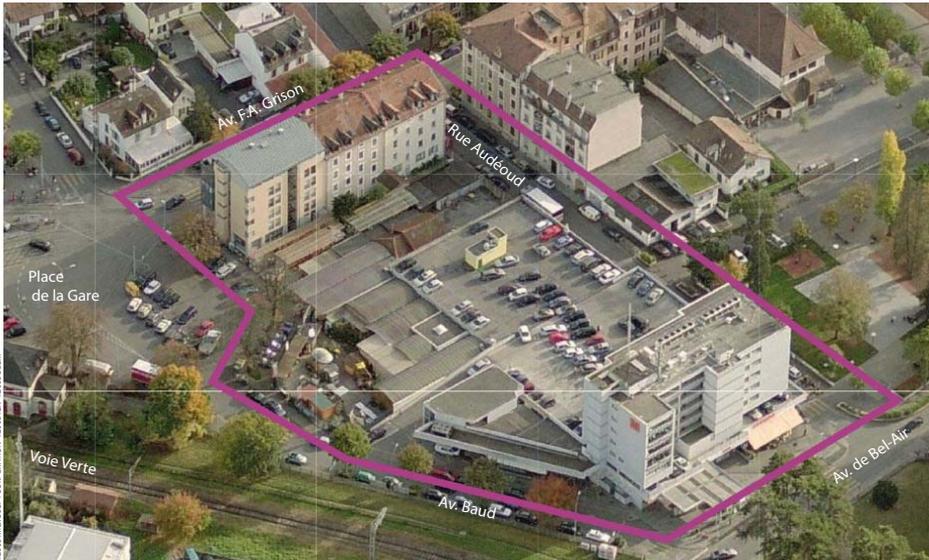
Effet attendu pour le développement durable

- Amélioration générale de l'offre au centre, augmentation des nuisances bruit-air.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

Hiérarchie du réseau routier, traversées de la rue de Genève, accès au site CEVA: solutions à coordonner entre Communes et avec l'Etat (DGM notamment).





Base légale
Objectifs du PDCn
 1.4, 1.5, 1.8, 2.1, 2.11, 2.12, 2.15, 4.3, 4.4, 5.3
Fiches PDCn
 1.01, 2.01, 4.03, 3.05
Zone
 D3

Priorité-échéance
 Court-terme (hypercentre).

Contraintes, conflits, intérêts en présence
 PLQ anciens, *masterplan* CEVA-SOVACB non encore présenté à la population, coordination obligatoire entre études d'espaces publics CEVA et espaces publics communaux pour le «nouveau centre et les axes structurants (PDCOM).

Instances concernées
 Commune, propriétaires.
 Etat (DGAT, DGM).

Constat

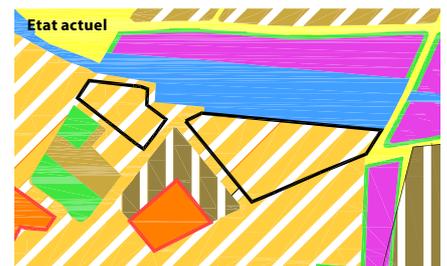
Avec une situation exceptionnelle, respectivement sur Place de la gare et sur esplanade CEVA-SOVACB, ces terrains recèlent un potentiel non entièrement exploité en regard des droits à bâtir de leurs PLQ, datant de plus de 15 ans. Ne correspondant pas entièrement aux objectifs de la zone de développement et à proximité directe de la gare et des TC, une réactivation, voire une révision des soldes à bâtir est préconisée pour les deux îlots. Projet prioritaire pour l'aménagement communal.

Objectifs

- Densifier et valoriser le centre en accord avec les objectifs de la planification communale et cantonale actuelle: réaliser les soldes à bâtir sous-exploités afin de créer de nouveaux logements et emplois. Au besoin, réviser le régime de zone.
- Restructurer la forme urbaine, en particulier requalifier les fronts de la Place de la gare.
- Améliorer l'accessibilité à la gare par modes doux: réaliser les mesures du PDMD.
- Améliorer, si possible augmenter les surfaces vertes en «cœur d'îlot».
- Modérer la circulation motorisée autour des îlots (fiches A1 à A5), gérer les accès et le stationnement. Atténuer les nuisances.

Principe

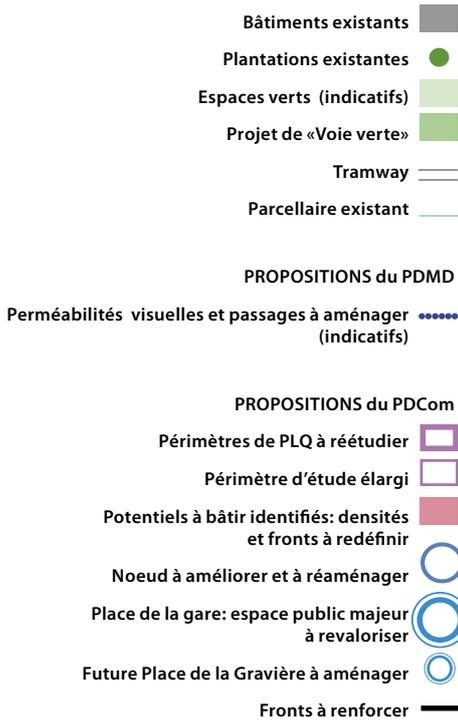
Renforcer et requalifier les fronts autour de la Place de la gare.



ÎLOT PERRÉARD-PEILLONEX-ch. de la GRAVIÈRE- RUE CEVA-PLACE DE LA GARE et E. BAUD-AUDÉOUD- AV. DE BEL-AIR-F. GRISON
 REGIME DES ZONES, ETAT ACTUEL

- Zone D3
- Zone D4A
- Zone 4B protégée
- Zone 4B
- Zone IA
- Zone FE
- Zone V
- Périmètre d'îlot à densifier (PLQ)

ÎLOTS rues PERRÉARD-PEILLONNEX-ch. de la GRAVIÈRE-rue CEVA-PLACE DE LA GARE ET Av. E. BAUD-rue AUDÉOUD-av. de BEL-AIR-Av. F. GRISON



Mesures

- **PLQ:** entreprendre les études de mise à jour des PLQ datant de plus de 15 ans et/ou avec solde à bâtir sous-exploité. Augmenter au besoin les droits à bâtir actuels. Considérer les projets comme prioritaires.
- **Etudes:** élaborer de nouvelles variantes de projet avec des formes urbaines claires et/ou emblématiques autour de la Place de la gare. Coordonner projets d'îlots et projet CEVA-SOVACB.
- **Mobilités:** négocier avec les propriétaires concernés les servitudes afin d'aménager les passages inter-quartiers proposés par le PDCom, par le PDMD et par le *masterplan* CEVA-SOVACB.
- **Nature:** renforcer et augmenter les espaces verts en coeur d'îlot par des plantations le long des chemins, par la revalorisation des squares existants et par de nouvelles surfaces extérieures.
- Modérer la circulation autour des îlots habités selon les fiches A1 à A5.
- Préserver et améliorer la continuité de plain-pied commerciale, d'échange, d'offre de services et d'animation autour de la Place de gare. Maintenir, si possible, les activités existantes caractéristiques du site -bricolage, brocante, garden-center, activités socioculturelles, etc.-
- Conduire l'ensemble des choix de façon à garantir l'intérêt public.

Type d'opération à entreprendre

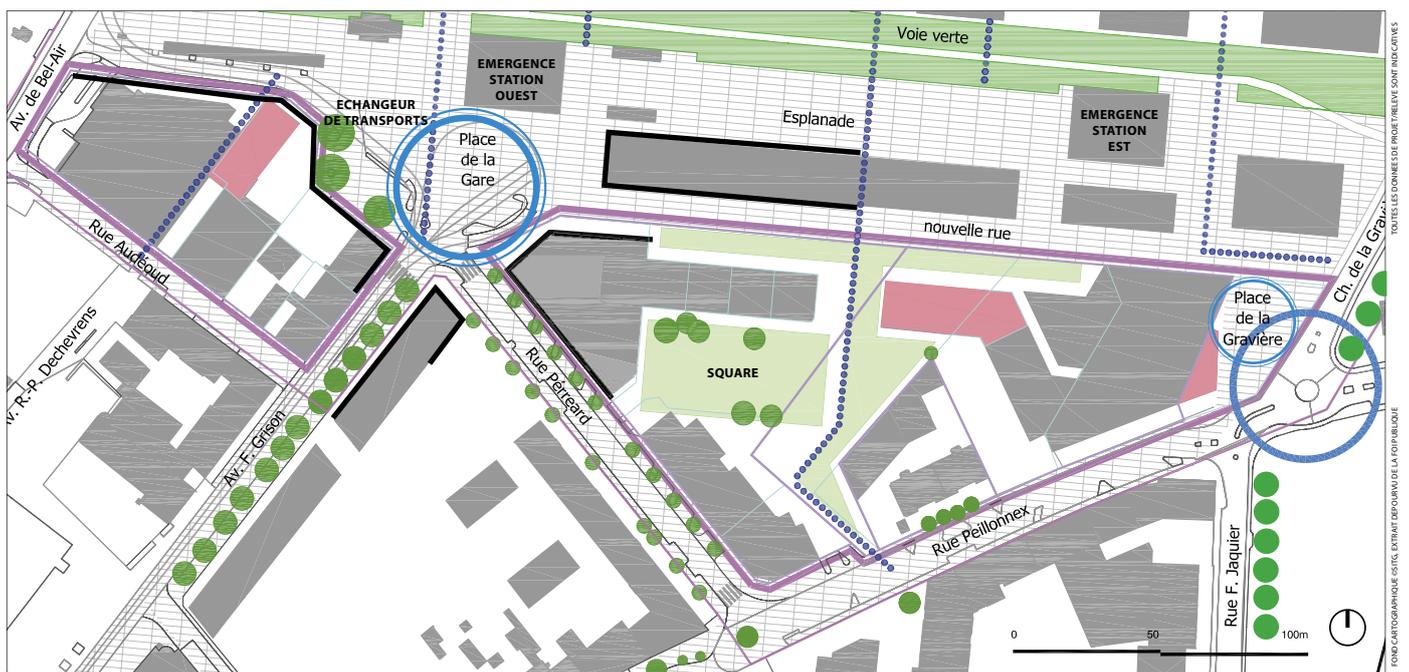
- Etudes de variantes pour les deux îlots.
- Etablissement de nouveaux PLQ. Coordination préalable avec l'Etat.
- Négociations avec les propriétaires: projets, servitudes, autres.
- Consultation de la Fondation communale pour le logement.

Mesures engagées et à engager

PDMD: légalisé.
Projet CEVA-SOVACB: loi de MZ en cours. PLQ N° 25'595 et N°28'358 en cours d'étude.

Effet attendu pour le développement durable

Amélioration du cadre de vie et de l'offre au centre.
Meilleure intégration entre quartiers et de ceux-ci au centre.
Projets valorisant la Place de la gare comme espace public majeur.
Hiérarchisation entre Place de la gare et future Place de la Gravière.



**Base légale****Objectifs du PDCn**

2.12, 4.3, 4.4, 5.3

Fiches PDCn

2.01, 2.02, 2.03, 3.05

Zone

IA

Constat

Tête ouest de la zone IA du ch. de la Mousse, ce secteur est actuellement occupé par des villas, par des ateliers et par l'usine Rolex. Il présente un potentiel à bâtir important sous-exploité et une situation exceptionnelle en vis-à-vis de la future gare. Il s'agit ainsi d'un secteur appelé à se développer.

Objectifs

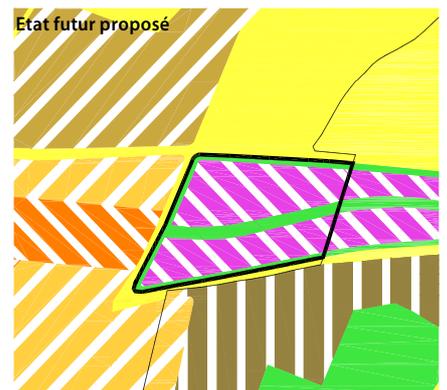
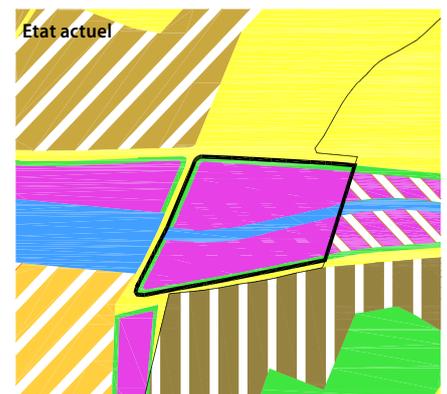
- Valoriser la zone IA du ch. de la Mousse et définir sa vocation et son affectation futures: mixte avec activités et logements ou monofonctionnelle -industrie et artisanat-.
- Intégrer le quartier au «Centre» et assurer une complémentarité de l'offre programmatique. Compenser le délogement de l'artisanat du site CEVA-SOVACB par l'accueil de nouvelles entreprises, si possible sur d'autres sites du territoire communal ou intercommunal.
- Réaliser le potentiel à bâtir sous-exploité du secteur. Vérifier selon les affectations décidées, l'avantage ou non de faire recours à des PLQ par une mise en zone de développement.
- Maîtriser les circulations et le parcage, notamment l'accès Est du parking de la future gare CEVA depuis le ch. de la Gravière. Au besoin, redéfinir le gabarit de la voirie afin d'améliorer les fonctionnalités rattachées à la circulation (fiches A1-A5).
- Valoriser le tronçon de future «Voie verte», aménager les raccords de cheminements et traversées prévus de façon à assurer les liens inter-quartiers prévus par le PDMD.

Principe

Activer la densification non achevée, voire la reconversion du secteur et y promouvoir des activités innovatrices complémentaires de celles existantes, en accord avec les développements CEVA-SOVACB et du nouveau «Centre».

Mesures

- **Zone.** Vérifier la zone (mixte ou IA) ainsi que la pertinence ou non de déclasser la zone IA en zone de développement.
- **Appliquer une politique prospective de l'emploi** visant le maintien d'une part des activités compatibles avec le logement sur le territoire communal: promouvoir les activités dites «propres» -pme tertiaires, nouvelles technologies, instituts, laboratoires, etc., compatibles avec le «Centre».
- **Qualités.** Encourager la réalisation de bâtiments et installations de qualité, améliorer les accès et le stationnement et prendre des mesures pour protéger l'environnement (sites pollués à assainir, plans de mobilité des entreprises, etc.).
- **Mobilités.** Réaliser les cheminements prévus par le PDMD et par le PDCOM (fiches A, fiches B). Négocier les droits de passage du PDMD et du projet «Voie verte».
- **Bâti.** Définir les besoins et les dispositifs d'accès, de parcage, etc., sur ch. de la Gravière. Au besoin, légaliser une nouvelle position pour les fronts bâtis -alignement-.



ZONE IA du CH. DE LA MOUSSE
SECTEUR GRAVIÈRE
REGIME DES ZONES, ETAT ACTUEL ET ETAT FUTUR

- Zone IA
- Mise en zone de développement IA proposée, à vérifier
- Zone FE
- Zone V
- Périmètre du secteur d'étude
- Limite communale

Instances concernées
 Communes de Chêne-Bourg et de Thônex,
 Etat-DGM, DT
 Agenda 21

Priorité-échéance
 Court à moyen terme

- Mettre en œuvre un concept énergétique et un plan de mobilité pour les entreprises en tenant compte des propositions de l'Agenda 21.
- **Zone IA du Chemin de la Mousse.** Coordonner à l'échelle intercommunale et avec l'Etat les mesures prises par les PDCom de Thônex et de Chêne-Bourg pour la zone, ainsi que les respectives politiques de maintien de l'emploi sur le territoire des deux communes.
- Dans le cadre de futures mise en valeur, assurer l'assainissement des sites pollués identifiés.

Effet attendu pour le développement durable

- Maintien d'une part d'activités sur territoire communal, promotion de nouvelles activités.
- Promotion des mobilités douces avec renforcement des liens inter-quartiers.
- Amélioration générale de la qualité du cadre de vie et des liens entreprises-Commune.

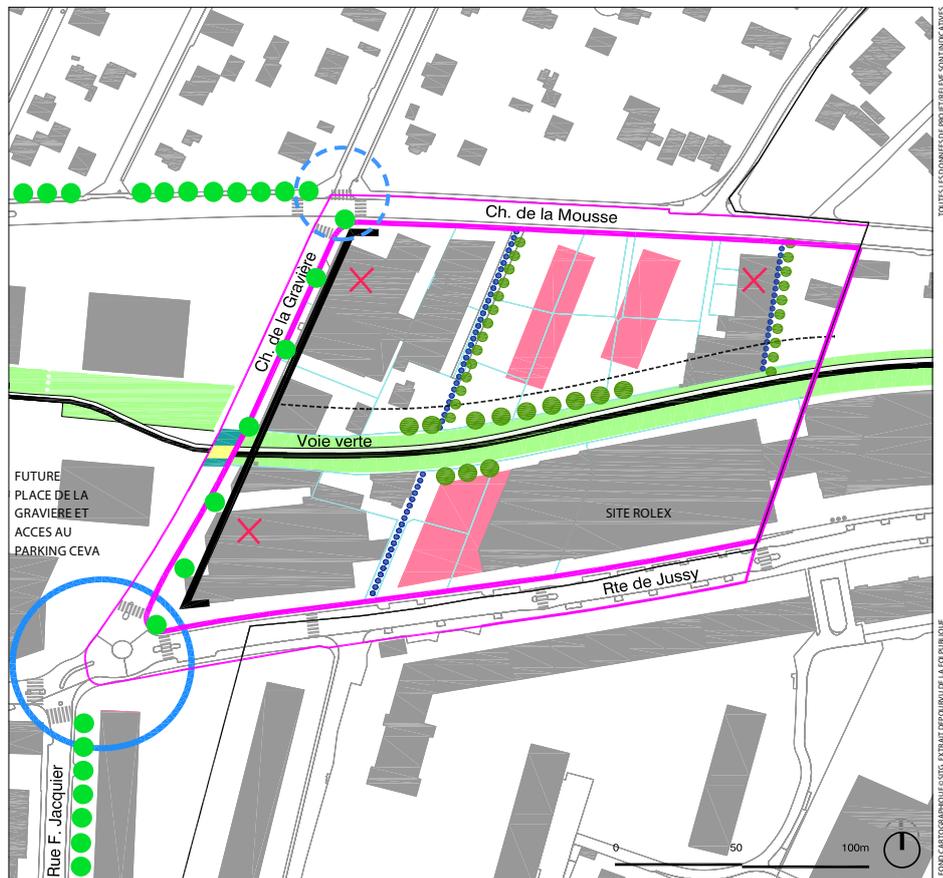
Type d'opération à entreprendre

- Etude de l'axe ch. de la Gravière-rue F. Jacquier- Av. de Thônex (fiche A1).
- Etude de détail des carrefours sur ch. de la Gravière et sur ch. de la Mousse, définition des accès au parking de la future gare, étude des gabarits et des fonctionnalités du secteur.
- Coordination avec l'Etat (DGAT, DGM), respectivement avec la Commune de Thônex: projet CEVA-SOVACB, mesures pour les circulations et pour la zone, relocalisation éventuelle d'entreprises à proximité, etc.
- Entreprises et propriétaires du site: négociations des servitudes liées au PDMD et au projet de «Voie verte», activation du potentiel à bâtir, plans de mobilité.

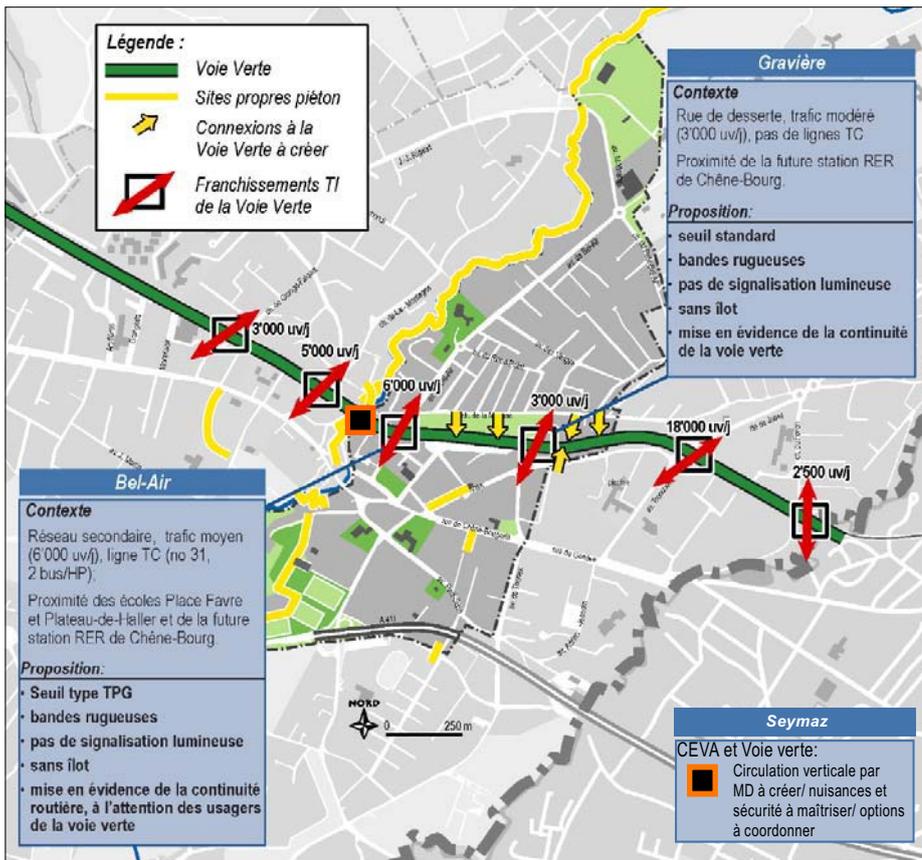
Contraintes, conflits, intérêts en présence

Coordination Commune-Etat pour les solutions d'accès au parking CEVA-SOVACB.
 Coordination avec la Commune de Thônex (circulations, carrefours, zone IA, autres).
 Politique envers les entreprises à élaborer, à harmoniser aux échelles communale, intercommunale, cantonale et éventuellement régionale.

- ZONE IA du CH. DE LA MOUSSE
 SECTEUR GRAVIERE**
- Bâtiments existants
 - Parcellaire existant
 - Tracé CEVA (enterré)
- PROPOSITIONS du PDMD**
- Perméabilités visuelles et de passage à aménager (indicatives)
- PROPOSITIONS du PROJET DE «VOIE VERTE»**
- Tracé de la future «Voie verte»
 - «Voie verte»: servitudes d'alignement
 - Nouvelles plantations (indicatives)
- PROPOSITIONS du PDCom**
- Périmètre d'étude/ de mise à jour de la zone
 - Périmètre d'étude élargi
 - Potentiels à bâtir à réévaluer (indicatifs)
 - Potentiels à bâtir sous-exploités (non exhaustifs)
 - Franchissement de la rue par la «Voie verte»
 - Noeud à réaménager, à requalifier - accès -CEVA
 - Fonctionnalités de la circulation à vérifier
 - Front principal: position à vérifier, à redéfinir
 - Arborisation et transitions à compléter
 - Limite communale



A10 Accessibilité à la «Voie verte» et sécurisation des franchissements



Instances concernées

Commune de Chêne-Bourg : Conseil administratif, Commission Aménagement et Environnement, Commission Travaux, Commission Sécurité et prévention
Communes de Thônex, de Chêne-Bougeries de Genève, France voisine.

Etat : DGNP, DGM, DT

Direction du projet CEVA - DCTI

Propriétaires : Commune de Chêne-Bourg, Etat, CFF, bordiers privés, autres.

PROJET DE «VOIE VERTE» GESTION DES FRANCHISSEMENTS TIM-MD-SEYMAZ
Plan d'identification des croisements
Propositions

Constat

Identification

Du point de vue des mobilités douces, la «Voie verte» peut s'inscrire comme futur axe structurant d'un réseau de cheminements à l'échelle de la région. L'ensemble de connexions proposé ci-dessus a été élaboré en tenant compte des besoins des différents utilisateurs, ceci afin de pouvoir jouer plusieurs rôles:

- cheminement sûr vers les écoles primaires depuis les quartiers voisins,
- accès aux établissements d'enseignement secondaire depuis les arrêts de tram et les quartiers voisins,
- accès aux lieux de travail,
- accès direct à la future halte CEVA-Chêne-Bourg,
- création d'habitat et de cheminements pour la petite faune,
- itinéraire de promenade de grande qualité, liant centre-ville et lac.

Un ensemble de mesures subsidiaires doit cependant être proposé afin d'intégrer véritablement la «Voie verte» dans le site et faciliter son utilisation à Chêne-Bourg.

Localisation:

Selon trois séquences distinctes à Chêne-Bourg:

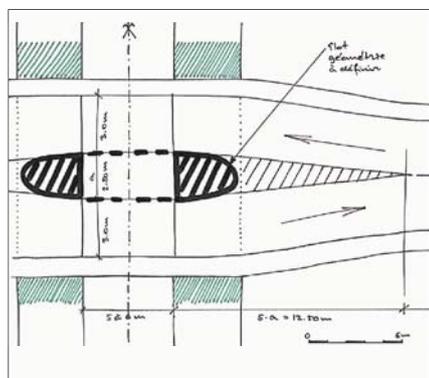
- **Vallon de la Seymaz:** le dénivelé, la présence d'une rivière, sa vocation de pénétrante naturelle et de site de promenade constitue un événement sur le parcours. Le futur ouvrage de franchissement pour la liaison CEVA se fera en voie partiellement ouverte sur une longueur de 50 m afin de conserver l'ouverture du vallon et mettre en valeur la qualité patrimoniale et paysagère du site.
- **Site de la future halte CEVA-Chêne-Bourg:** larges emprises ferroviaires provoquant le report du parcours en chicane vers le Nord.
- **Chemin de la Gravière- limite communale avec Thônex:** ligne sinueuse d'une largeur fixe d'environ 15 m.

Objectif

- Assurer à tous les usagers des traversées de la «Voie verte» fonctionnelles et sécurisées.



Fig. 27 -1 ci-dessus et 27-2 ci-dessous
Deux franchissements à aménager
1. Av. de Bel-Air; 2. Ch. de la Gravière.



SCHEMA ILLUSTRATIF DES FRANCHISSEMENTS
Ci-dessus:
croquis d'un îlot de franchissement
de la «Voie verte» (indicatif)

Principes d'aménagement

Les principes suivants ont été retenus pour les franchissements de voiries:

- **maintien/ rétablissement des trottoirs le long des axes traversés.**
- **dispositif de ralentissement pour les deux-roues** (chicane, bandes rugueuses): un aménagement destiné à ralentir le trafic deux-roues circulant sur la «Voie verte» est indispensable à l'abord des carrefours pour des raisons de sécurité.
- **pas de changement de gabarit de la «Voie verte» à l'abord des croisements:** une zone de conflit limitée est plus sûre pour les usagers des mobilités douces étant donné que l'attention des automobilistes est concentrée sur ce tronçon précis.
- **mise en œuvre d'un seuil** (de type «standard», avec rampes de 1.0 m, ou adapté aux circulations TC, c'est-à-dire avec rampes de 3.5 m)
- **jeu de bandes de ralentissement**, attirant l'attention des automobilistes sur l'intersection
- **mise en œuvre d'une signalisation lumineuse selon les charges de trafic**
- **continuité visuelle de la route:** sur le réseau secondaire, le trafic automobile est prioritaire
- continuité visuelle de la «Voie verte», signalant plus fortement aux automobilistes la présence d'usagers vulnérables et favorisant la modération de trafic.

Mesures-cadre

Du point de vue des mobilités douces, les mesures peuvent être classées en trois groupes:

- **Constituer un réseau:**
Connecter la «Voie verte» aux équipements publics, quartiers et promenades existantes afin de rendre l'accès à la «Voie verte» attractif et multiplier le nombre d'itinéraires. Un accès vertical aisé est à assurer à proximité de la Seymaz: rampes, escaliers ou autres.
- **Mettre à disposition des équipements et des infrastructures adaptées:**
Une offre de dispositifs et mobilier urbain bien planifiée, de qualité, favorisera la part modale du vélo et de la marche et augmentera l'attractivité de la gare CEVA-Chêne-Bourg.
- **Sécuriser les traversées piétonnes: élaborer un projet de détail et fixer des règles de priorité, communiquées et signalées de façon simple.**

Mesures d'application

- **Réaliser des connexions piétonnes & deux-roues sûres**
Lors de la connexion d'un cheminement destiné aux mobilités douces sur la «Voie verte», en particulier de sa piste cyclable, une attention particulière sera portée à la sécurité des usagers: priorités, identification des usages, revêtements spéciaux, etc.
- **Ensemble de liaisons déterminé à créer et services aux usagers**
Les futures liaisons (notamment entre les immeubles du projet SOVACB) devront viser à former un réseau permettant une accessibilité aisée à la «Voie verte», créant de véritables parcours de promenade en direction du Nord et du Sud et offrant la possibilité de recharger les vélos électriques (bornes) et de les stocker en toute sécurité à la gare (station-vélos): nombre, emplacement et détail à définir.
- **Franchissements de voiries**
 - Passage piétons avec trottoirs abaissés ou, de préférence, seuil - signale de façon plus marquée la présence d'usagers vulnérables, permet de modérer le trafic par effet ralentisseur, etc.-.
 - Intégrer les contraintes liées au trafic automobile et aux TC -éviter des seuils aux rampes trop abruptes gênant les TC -, coordonner avec les TPG le croisement avec l'av. de Bel-Air.
 - La réalisation d'un îlot nécessite le réaménagement de la chaussée sur 12.50 m de part et d'autre de la traversée (pour une vitesse jusqu'à 50 km/h). Voir schéma ci-contre.

Type d'opération à entreprendre

Etudes de détail des franchissements et du projet de «Voie verte».

Elaboration d'une image directrice spécifique pour la «Voie verte» en zone IA.

Aménagement d'itinéraires confortables et sûrs, notamment sur Av. de Bel-Air et rte. de Jussy

Mesures engagées et à engager

Etudes d'avant-projet réalisées, projet et procédures «Voie verte» et CEVA-SOVACB à venir.

Effet attendu pour le développement durable

- La «Voie verte» favorise les mobilités douces (0-500 m de rayon d'action pour les piétons, 3kms de rayon d'action pour les cyclistes) favorisant ainsi le recours aux TC.

SCHEMAS ILLUSTRATIFS DES FRANCHISSEMENTS

A gauche: Principe de croisement de la «Voie verte» :

- 1) avec l'Av. de Bel-Air
 - 2) avec le ch. de la Gravière
- Ci-dessus: Îlot «Voie verte»

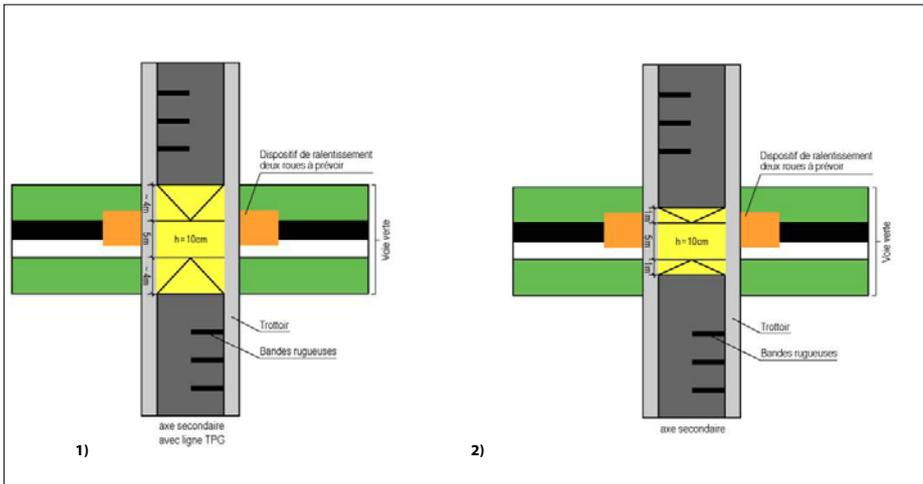
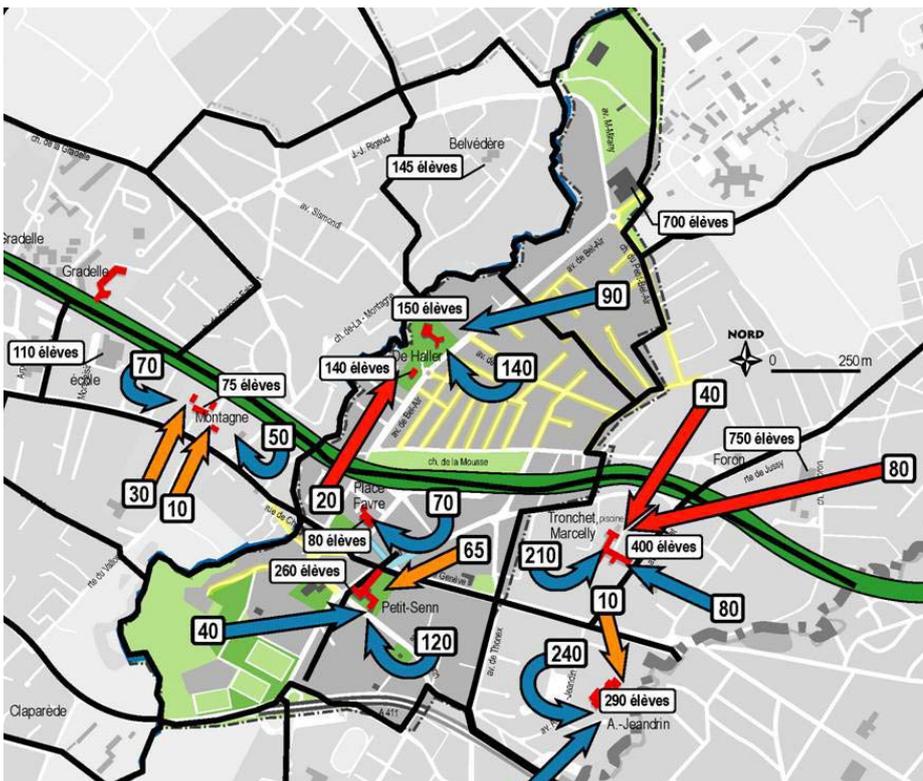


Fig. 28

Exemple de «Voie verte» sur une ancienne voie de chemin de fer, inaugurée le 23 Septembre 2006.

Elle prolonge la «Voie verte» de Haute-Saintonge qui existait déjà entre Clérac et Chevaux (16 km). Il est donc maintenant possible de relier par modes doux Barbezieux (Charente) à Clérac (Charente-Maritime).



Priorité-échéance

Parallèlement à la mise en place du CEVA et de la «Voie verte» en surface

Instances concernées

Conseils administratif et municipal.
Commission de l'aménagement et de l'environnement.
DGM.



Fig. 29
Exemple de «Voie verte», France,
de Mauron à Questembert



Fig. 30
Exemple de chicane avant un franchissement TIM:
«Voie verte» d'Evreux, France, au Pont-Authou

A11 Aménagement coordonné de la «Voie verte»



Instances concernées

Commune de Chêne-Bourg : Conseil administratif, Commission Aménagement et Environnement, Commission Travaux, Commission Sécurité et prévention
Communes de Thônex, de Chêne-Bougeries de Genève. France voisine.
Etat : DGNP, SPBR, DT
Direction du projet CEVA - DCTI
Propriétaires : Commune de Chêne-Bourg, Etat, CFF, autres et bordiers privés.

Fig. 31
En haut: végétation bordant la voie ferrée, état actuel.
En bas: séquences paysagères du projet «Voie verte». Rapport de coordination, Triporteur-Citec-Vridis, mars 2006.

Constat

La priorité de la création de la «Voie verte» s'inscrit dans le cadre des compensations aux impacts du projet ferroviaire sur les milieux naturels. La «Voie verte» doit être coordonnée aux projets CEVA, des communes voisines et de l'Etat et réussir dans ses objectifs de mobilité (fiche A10) d'environnement et sociaux.

Objectifs

- Coordonner le suivi des travaux, l'aménagement et la gestion de la «Voie verte» de manière cohérente et concertée avec les autres communes et les services de l'Etat de façon à protéger l'environnement et le cadre de vie.
- Assurer son accessibilité par tous les groupes de la population (personnes âgées, enfants, etc.) et un aménagement compatible avec les objectifs environnementaux cantonaux, régionaux et communaux.

Principe

Intégrer le projet de « Voie verte » dans les projets de développement communaux et régionaux de façon à créer un espace structurant le territoire et à répondre aux priorités écologiques et humaines communales.

Mesures

- Mobilité : voir fiches A, en particulier fiche A10.
- Biodiversité, étude de détail de la «Voie verte» en traversée de Chêne-Bourg : permettre qu'elle favorise la biodiversité (flore et petite faune) par une coordination des mesures avec les autres mesures du PDCOM et avec les grands projets régionaux (CEVA, MICA, etc.).
- Intégrer entre eux à travers la «Voie verte» les autres parcs et espaces verts ou à valeur biologique proches ou bordiers: parc Dinu-Lipatti, espaces verts du projet CEVA-SOVACB, cordon boisé et Seymaz, espaces verts des écoles du Plateau et De Haller, etc.
- Etudes à établir par les responsables du projet CEVA:
 - Détails de correction des impacts des rayonnements non ionisants sur la tranchée couverte et sur les abords de la «Voie verte» au niveau de l'esplanade de la gare.
 - Détails du dispositif d'accès à la «Voie verte» et de franchissement du vallon de la Seymaz.

Type d'opération à entreprendre

Coordination entre tous les projets concernés, à échelle localisée, communale, intercommunale et régionale. Etudes de détail.

Mesures engagées

Projet de « Voie verte ». Projet de tranchée couverte CEVA, site Eaux-Vives, site Chêne-Bourg: procédures en cours et à venir.

Effet attendu pour le développement durable

Amélioration du cadre de vie. Protection-valorisation et du paysage et de la biodiversité.

Priorité-échéance

Actions diverses à entreprendre à court et moyen terme:

- projets CEVA-SOVACB et «Voie verte»: coordination des études et des décisions,
- construction du CEVA: protection de la Seymaz, mise en œuvre coordonnée des projets et surveillance de la réalisation, notamment les franchissements et la traversée de la Seymaz,
- projet de PLQ CEVA-SOVACB Ilôt-Sud: solutions environnementales à compléter.

Contraintes, conflits, intérêts en présence

RNI (fiche G10). Les vocations à la fois sociale et environnementale (favoriser la biodiversité) d'un même lieu nécessitent de mettre en valeur les conflits d'intérêts et de réaliser des compromis. De surcroît, l'étude préalable conduite par les CFF pour évaluer l'importance des rayonnements non ionisants (RNI) indique une immission élevée de RNI : « le niveau de la valeur limite de l'installation de 1 μ T est dépassée au-dessus de la dalle supérieure sur une hauteur d'environ 1 mètre ». Le « masterplan SOVACB – Plan directeur localisé – Evaluation environnementale - Janvier 2007 ». précise en conséquence que :

« la surface située directement au-dessus des voies devra exclure tous lieux à utilisation sensible et ne pourra être utilisée que pour le transit des personnes. Les places de jeux publiques ou privées (définies dans un plan d'aménagement) et les surfaces non bâties sur lesquelles ce même type d'activités est autorisé ne devront pas être prévues. ». Cette situation nécessite de suivre la réalisation du CEVA également sous l'angle de son impact potentiel en matière de rayonnements non ionisants dans le but que les aménagements de cette voie verte et que l'information -voire les restrictions d'usage- faites au public prennent en compte cette dimension afin de garantir la sécurité la plus totale aux futurs usagers de la «Voie verte». Des solutions techniques et constructives adéquates à la diversité d'usages ->cage Faraday, autre- sont à assurer.

Traversée de la Seymaz en double pont:

Le double pont « Voie verte » et tranchée ouverte semble prévoir une continuité horizontale des parcours par modes doux. Il s'agit d'assurer cette continuité telle qu'elle existe aujourd'hui entre le ch. du Pont-de-Ville et le ch. du Cavussin, mais aussi de faciliter l'accès vertical, soit au niveau supérieur - à la « Voie verte » à proprement parler-, de façon à éviter la boucle jusqu'à l'Av. de Bel-Air ou par Chêne-Bougeries. Le détail des dispositifs de circulation verticale et de sécurisation de la tranchée ouverte n'est pas connu: une étude de détail est à produire.

Illustrations

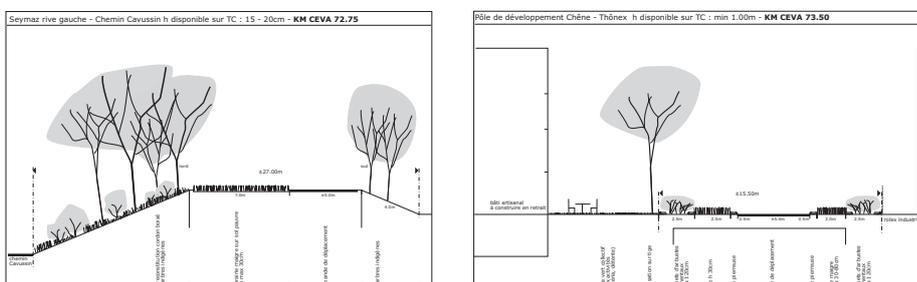


Fig. 32
Voie verte
En haut: coupes schématiques de la fiche descriptive 6.5 Chêne-Bourg du Rapport de coordination, Triporteur-Citec-Vridis, mars 2006.
En bas: animation dans une coulée verte existante (France)

