

Lignes directrices

STRATÉGIE TERRITORIALE

ZONING ET CENTRALISATION

Au cours du XXe siècle, la commune de Meyrin a connu un développement urbain contrasté, dans le temps comme dans l'espace. Aux décennies consacrées à la création de nouveaux quartiers d'habitat a succédé une période de croissance des activités, puis de stagnation généralisée.

Cette évolution se traduit par un zoning très marqué dans le territoire communal: la Cité, le village et la zone industrielle ne font que se côtoyer, la zone pavillonnaire de la Citadelle, les hameaux mais également les sites du CERN sont isolés au milieu de l'espace rural, tandis que Cointrin est physiquement déconnecté du reste de la commune. La quasi absence d'inter-relations entre ces différentes entités est renforcée par la centralisation des services, équipements et espaces publics autour de la Cité.

Par ailleurs, la route de Meyrin, axe générateur du territoire communal, a pris au fil du temps une telle importance pour les déplacements de transit qu'elle a perdu quasi tout contact direct avec ses rives. Franchissable en deux ou trois points seulement, dont un dénivelé, elle constitue aujourd'hui une véritable coupure, contribuant également à l'isolement des quartiers qui, pour la plupart, lui tournent le dos. La réalisation courante de la tranchée couverte en traversée de Meyrin est actuellement attendue comme un progrès considérable à cet égard.

Le déficit de mixité d'affectation dans certaines parties du territoire communal encourage les déplacements des automobiles et des motocycles (Transports Individuels Motorisés - TIM) vers les centres de services et de commerces; en effet, les liaisons piétonnes et vélos ne répondent qu'à des problématiques locales, sans vision d'ensemble, tandis que la Cité est la seule efficacement desservie par les transports en commun.

POTENTIELS

Dans le cadre d'un développement «mono-fonctionnel» de ce genre, la multiplicité des modes de vie citadins se confronte à des logiques sectorisées souvent peu flexibles. Le développement de nouvelles infrastructures telles que le TCMC ou les nombreuses requalifications à l'oeuvre dans les tissus existants - par exemple autour de la halte CFF de Vernier-Meyrin - constitue ou peut à terme constituer de nouveaux facteurs identitaires fort sur lesquels appuyer des propositions de restructuration du territoire communal, mais il peut à l'inverse constituer ici ou là - le nouveau viaduc de l'avenue Lect en est un bon exemple - de nouvelles et profondes césures dans le territoire.

Font pièce à cet éventuel désenchantement, les qualités urbaines de la Cité, la bonne préservation des entités villageoises, ou encore l'adaptation du maillage des zones d'activités qui contiennent, comme l'a démontré l'étude PACA du bureau Güller et Güller, d'importants potentiels paysagers à utiliser et valoriser.

Dans le même ordre d'idée, l'espace rural offre aujourd'hui encore une image riante, en dépit de son utilisation accrue comme lieu de délasserment pour de nombreux habitants de Meyrin et des communes alentours.

Cet usage s'intensifiera avec la création des nouveaux quartiers d'habitation programmés aux Vergers ou à Caillat, qui risquent de fragiliser les dynamiques agricoles et environnementales en place. Pour éviter une précarisation de ce secteur, il importe de se saisir de ses qualités actuelles et de les réinterpréter dans une nouvelle logique d'échange qui reste à inventer à l'échelle de l'agglomération toute entière.

Dans l'ensemble de ces situations, les enjeux ont un aspect de nouveauté s'agissant d'une phase de requalification. Ceci implique qu'une partie au moins des potentiels d'aménagement n'apparaissent plus à l'échelle géographique, renversant ici ou là un point de vue ordinaire de la planification, qui procède volontiers du «général» au «particulier».

ENJEUX

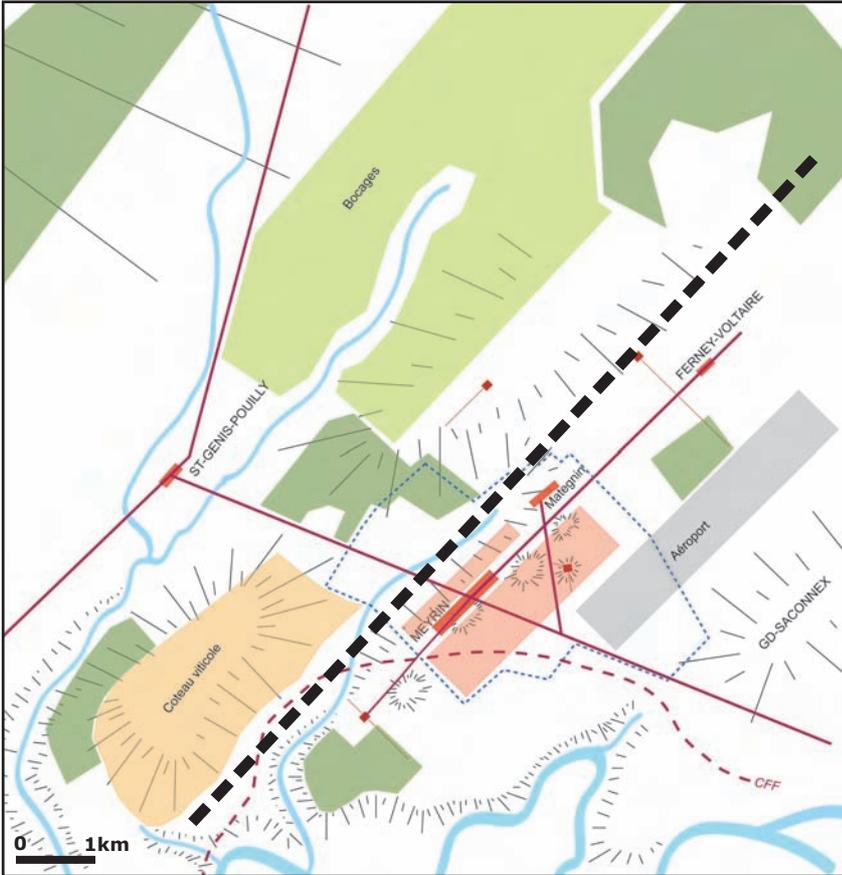
La mise en oeuvre du récent Plan Directeur de Quartier (PDQ) des Vergers constitue une réponse aux phénomènes conjugués de saturation des zones à bâtir et de centralisation des services. Toutefois, il s'agit probablement de l'un des ultimes recours au modèle de l'extension urbaine; le territoire communal se devra en effet de maintenir un certain équilibre entre les zones urbanisées et l'espace rural, qui en constitue un des principaux attraits.

A l'échéance du Plan directeur communal, l'enjeu réside donc dans une redéfinition urbaine portant sur la mixité d'affectation, la densification des quartiers d'habitat et d'activités, la réhabilitation ou la requalification des quartiers existants et la gestion cohérente des déplacements. Il définira au cas par cas le rôle tantôt moteur, tantôt incitatif de la commune dans ces différents domaines.

Comme l'exposent les éléments de stratégie territoriale développés ci-après, la prochaine décennie devrait être globalement consacrée à la définition d'un maillage plus fin en terme de mixité d'affectation, d'équipements et d'espaces publics de proximité. La diversification de ces espaces publics devrait contribuer à minimiser la pression sur l'espace rural en répondant à un besoin avéré dans les quartiers eux-mêmes. Le plan directeur comporte un relevé très précis des cheminements formels ou informels existants et de leur accompagnement paysager, qui permet une approche prospective fine, très casuelle de cette question et se veut avant tout le support des réflexions ultérieures.

Dans ce cadre, le développement des Transports en Commun jouera un rôle structurant. Les compléments au tracé actuel du TCMC, ainsi que la qualité du réseau de rabattement devront être combinés à une meilleure exploitation de la ligne Réseau Express Régional-RER (capacité, fréquence, connexions, etc.).

SITUATION



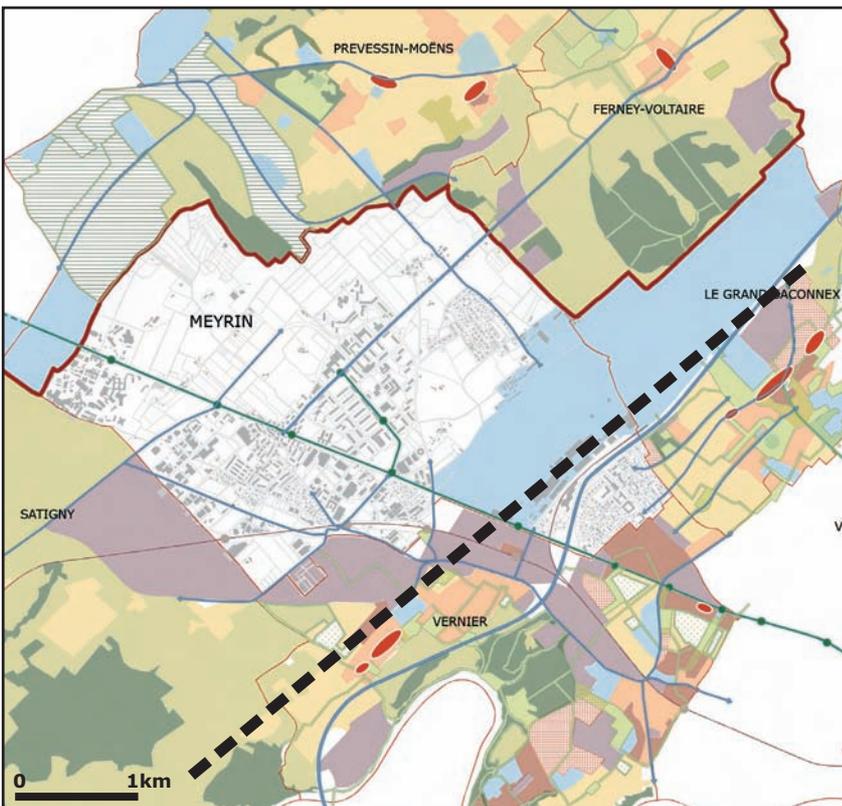
Limite «ville / campagne»

L'analyse à l'échelle du relief montagneux permet d'identifier deux limites utiles à la compréhension des enjeux territoriaux structurants de la commune :

- l'étude du grand paysage met en évidence une **limite ville/campagne** au pied du coteau de Maison-les-Arbères, sur le tracé du nant d'Avril qui définit une des permanences les plus fortes de ce territoire;

- l'observation de l'utilisation du sol élargie aux communes voisines de Vernier et Grand-Saconnex montre **une seconde limite, morphologique**, que l'on peut caractériser globalement par une différence de concentration ou de mixité des usages :

- côté Jura, un maillage viaire et parcellaire large, issu de la pratique agricole, en partie repris par un développement en zoning, favorable aux déplacements individuels;
- côté ville, un maillage viaire et parcellaire fin, avec une mixité urbaine bien développée (habitat, équipements, commerces, mais aussi réseau d'espaces verts), favorable à une diversité des modes de déplacement.



Limite «concentration / étalement urbain»

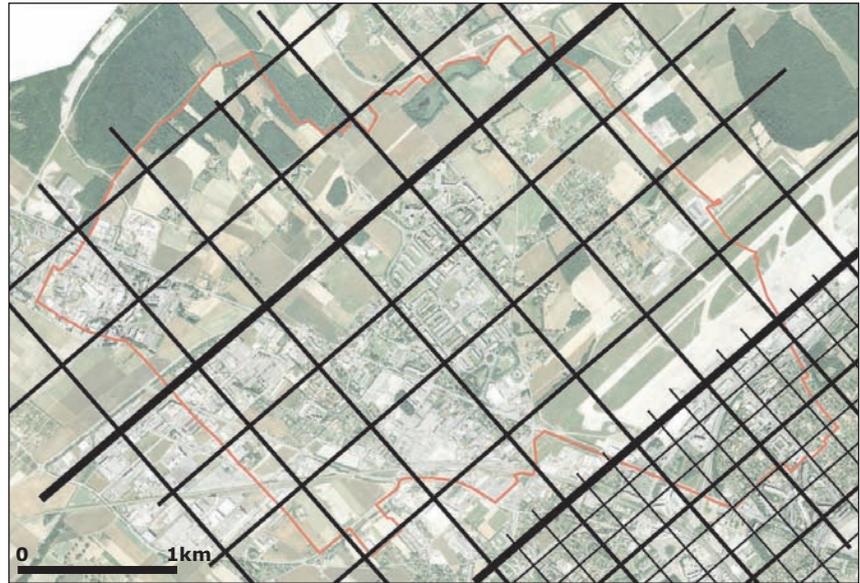
TENDANCE

Vu la tendance générale à la densification de la maille urbaine en frange d'agglomération et la limite du nant d'Avril atteinte à Meyrin par les derniers développements possibles sur le front nord-ouest, le plan directeur postule que les projets de transformation ou les quelques développements encore à venir interviendront principalement à l'intérieur de ces deux limites. Les développements actuellement envisagés viennent ensuite naturellement s'insérer dans ce canevas; qu'il s'agisse d'une éventuelle réaffectation d'une partie de la zone industrielle vers plus de mixité, des surélévations possibles à la Cité, des développements attendus aux Vergers, à Caillat, à la Gravière, de l'intégration de nouveaux équipements ou de nouveaux cheminements à la Cité, le but poursuivi est bel et bien celui de l'habitabilité, soit de l'aménité des lieux pour ses habitants et partant de l'échelle correcte à prévoir pour l'ensemble des relations de proximité essentielles à l'accomplissement des activités quotidiennes. Or, dans différents endroits et pour différentes raisons, la maille est actuellement trop lâche à cet égard.

L'évolution du territoire communal durant la prochaine décennie tendra donc vers un affinement du maillage et une diversification des affectations, qui s'opérera tant par l'accompagnement des grands projets déjà engagés (TCMC, quartier des Vergers) que par la préparation du territoire aux mutations attendues.

Il s'agira avant tout, dans cette optique :

- de densifier ou réhabiliter les zones à bâtir existantes dans une logique appropriée à chaque cas spécifique (esquisse de plan directeur, proposition de modification de zone, proposition d'inventaire, etc.);
- d'accroître l'emprise du réseau des mobilités douces et de mettre en place un réseau cohérent d'itinéraires aménagés occupant majoritairement la nouvelle échelle de la trame;



Situation



Tendance

- de prévoir de nouveaux espaces publics et la revalorisation des espaces publics ou collectifs de proximité;
- de constituer un réseau vert complétant le réseau viaire;
- d'assurer une évolution harmonieuse de la zone rurale et des réserves naturelles en relation avec les transformations urbaines.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DE MEYRIN

DÉFINITION

Ce Plan directeur communal est un instrument de synthèse qui aborde les trois principaux volets de l'aménagement – *urbanisme, mobilités, environnement* – et reflète des intérêts croisés, parfois nombreux et complexes, qui se superposent naturellement dès lors qu'il est question des enjeux stratégiques du développement territorial.

Le Concept directeur qui le sous-tend présente une vision plus abstraite et simplifiée, où les considérations précises qui ont présidé à l'élaboration des propositions sont gommées au profit de la logique d'ensemble assurant une cohérence sur l'ensemble de la commune.

Les principes directeurs énoncés ci-après décrivent l'approche générale appliquée au territoire communal sur un sujet donné. Ils permettent de comprendre l'esprit dans lequel les propositions ont été élaborées et d'en tracer la cohérence d'ensemble.

Chacun des principes directeurs a été résumé sous la forme de lignes directrices auxquelles il est fait référence dans le programme de mise en oeuvre, de sorte à pouvoir à tout moment rapporter une proposition particulière à la logique d'ensemble.

Ceci devrait permettre également de prendre en compte les éléments émergents dans la période de validité du plan directeur sans perdre de vue ses objectifs généraux.



Piscine communale

RELATIONS ENTRE HABITAT ET EQUIPEMENTS DE QUARTIER

INTRODUCTION

La fonction d'habiter s'accompagne d'une multitude de besoins qui varient avec l'âge et la situation sociale, auxquels des équipements de proximité doivent pouvoir répondre.

Or Meyrin, concentrant la majorité de sa population dans la Cité, a naturellement développé la plupart des équipements dans ce secteur et celui de Meyrin-Village, à l'exception des écoles primaires relativement bien réparties dans la commune. Petite enfance et grand âge sont en revanche très inégalement accueillis sur le territoire communal.

La configuration de Meyrin, avec sa zone rurale particulièrement attractive, renforce encore le poids de cette partie de la commune pour les loisirs de plein-air.

L'accroissement du nombre d'habitants sera significatif dans les quinze prochaines années : nouveaux ensembles de logements (Monthoux, Bournoud, Caillat) entre le village et la ZIMEYSA, émergence du quartier des Vergers et densification d'une partie du quartier de Cointrin. Enfin, les zones résidentielles isolées doivent être intégrées à la réflexion par une mise en réseau des équipements à l'échelle communale.



Quartier de Monthoux



Vaudagne - Champs-Frêchets



Les Vergers



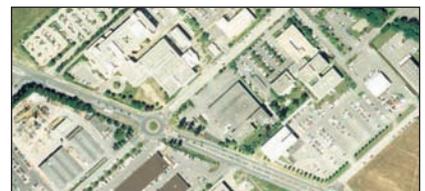
Mategnin



Quartier de Meyrin-Cité



Pavillons de Cointrin



ZIMEYSA

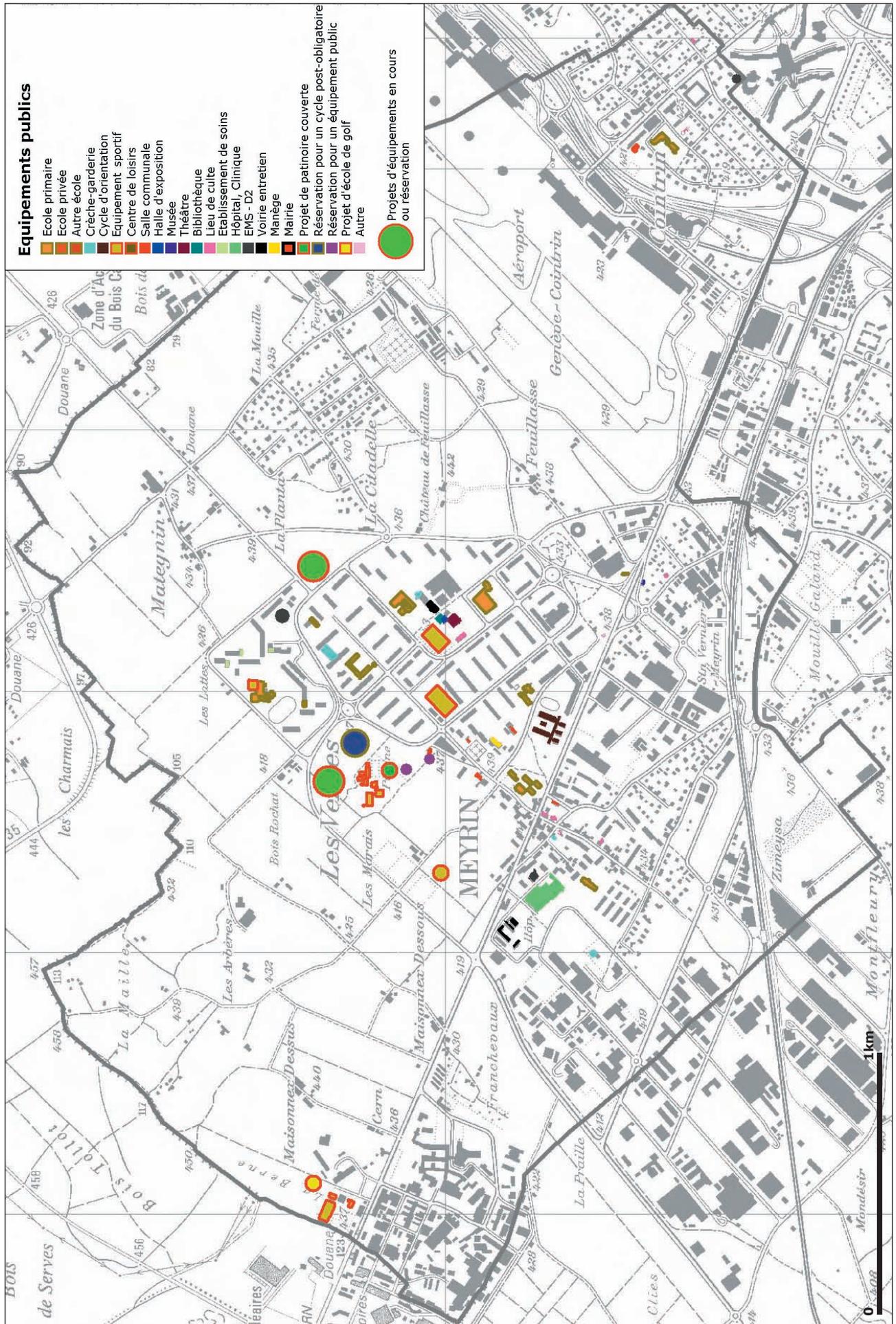


Aéroport International de Genève

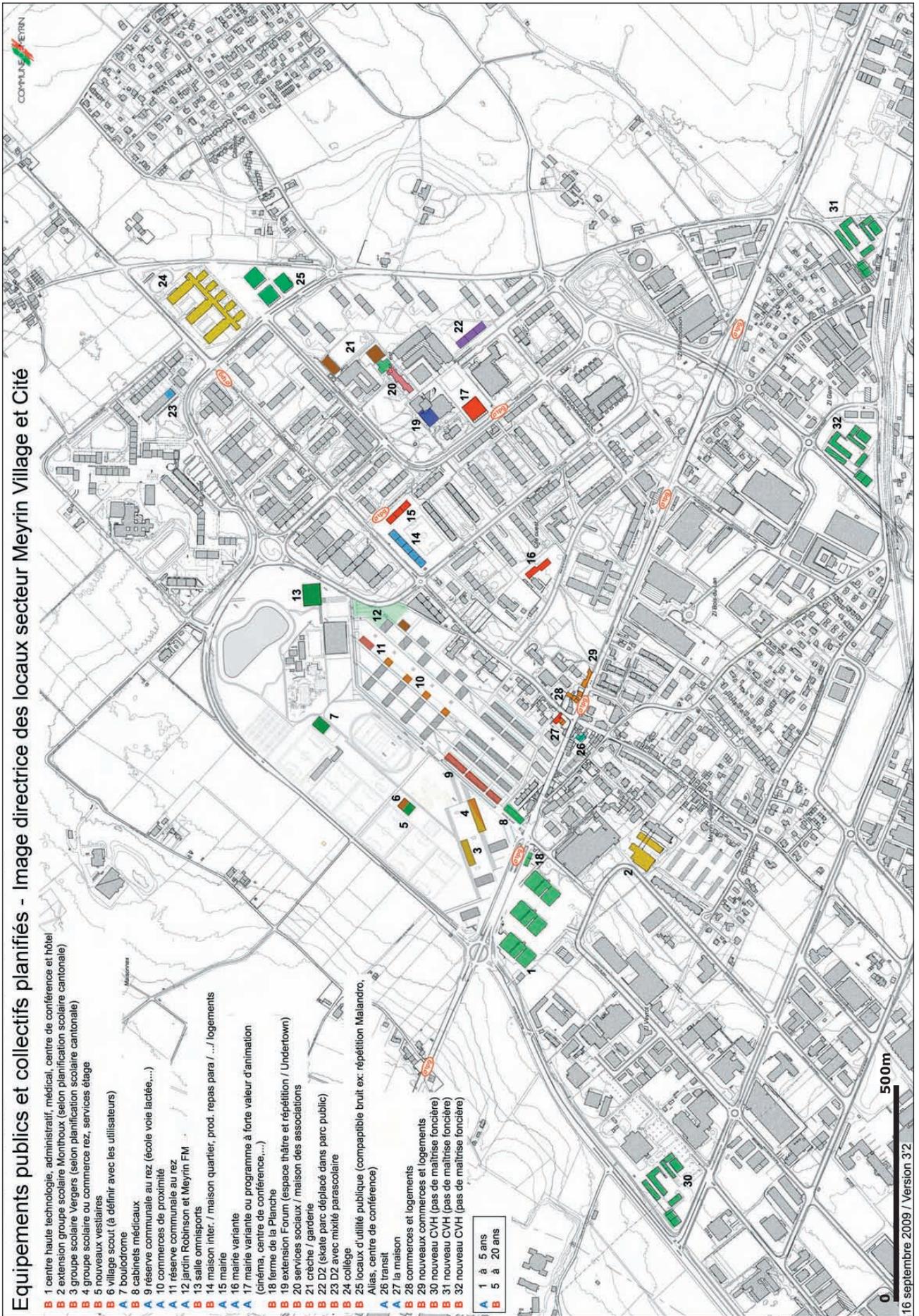


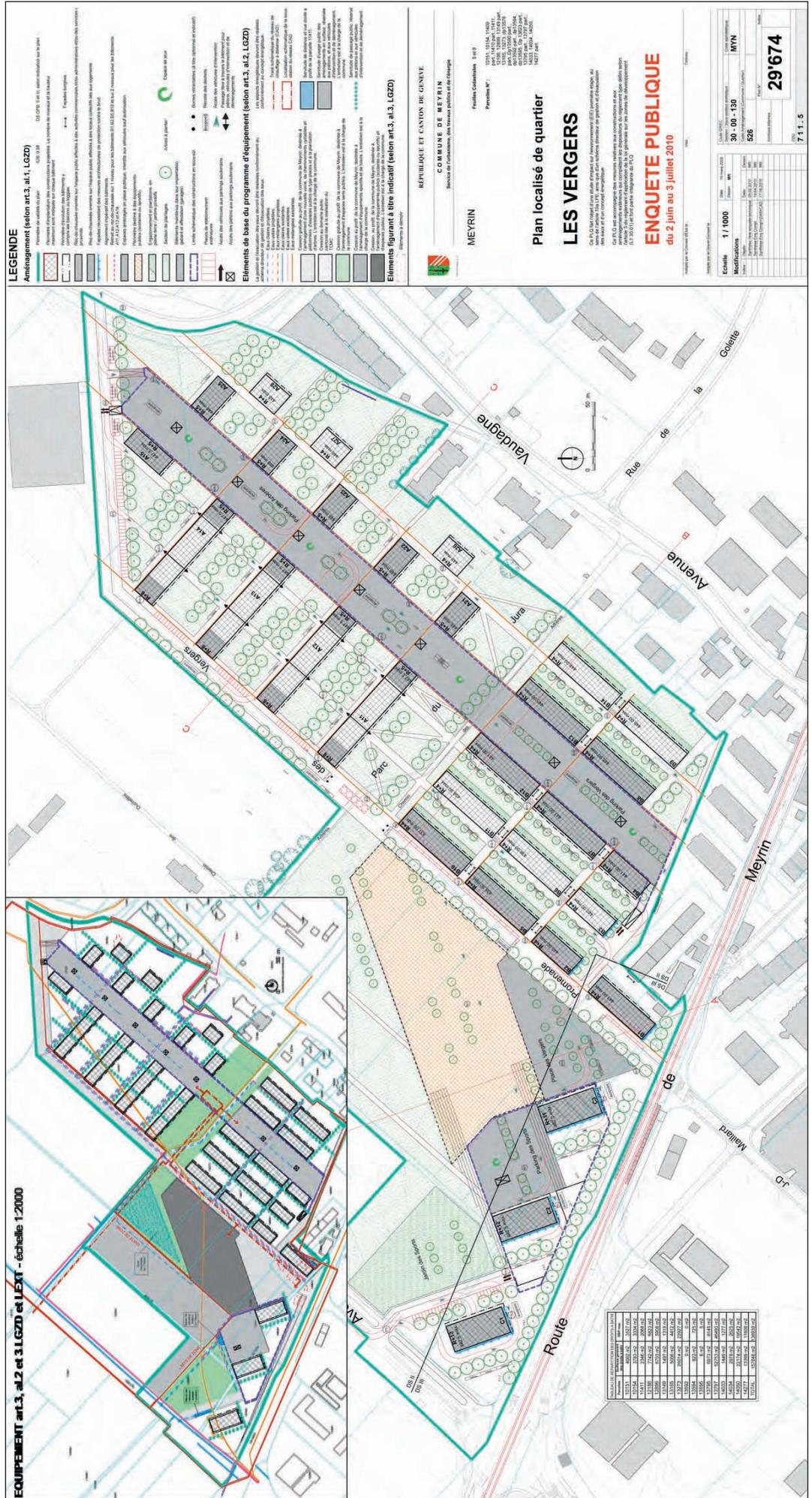
CERN

Lignes directrices



Source: SITG, commune de Meyrin







En rouge, le quartier des Arbères: 550 logements et quelque 2'290 m² dévolus aux activités et aux services.

En orange, le quartier des Vergers: 380 logements et 5'870 m² dévolus aux activités et aux services.

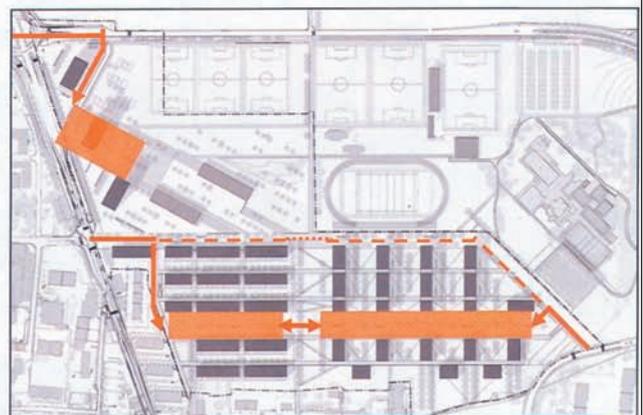
En jaune, le quartier des Sports: 140 logements et 15'250 m² dévolus aux activités et aux services.

Dans la **zone bleue**, on trouvera des équipements publics scolaires ou sportifs.

Pour tout autre renseignement:
www.meyrin.ch/vergers



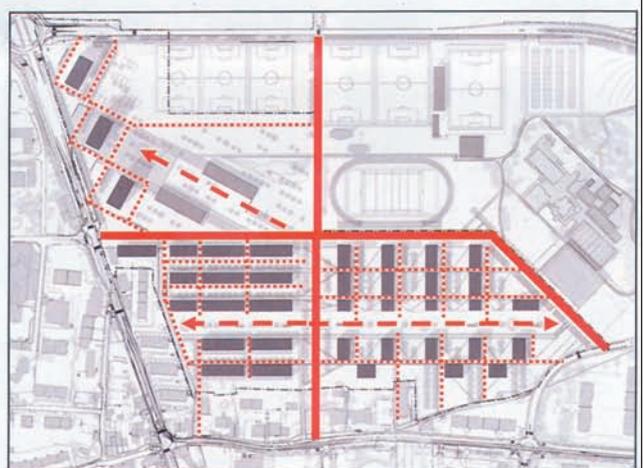
■ Les urbanistes ont prévu toute une série d'espaces verts pour le bien-être des habitants: jardins, parcs, esplanades et même des lieux où les habitants pourront jardiner.



■ Le stationnement privé sera assuré dans trois parkings souterrains centralisés. Le trafic est volontairement limité en surface.



■ Le quartier se situe à proximité du tram TCMC et de la Direttissima dont plusieurs arrêts sont accessibles aux habitants. Les lignes de bus 54 et 57 (en bleu clair) compléteront l'offre.



■ En rouge foncé, traversant le quartier de part en part, un réseau de cheminement pour piétons et cyclistes. Toute une série de cheminements secondaires sont également projetés pour assurer la mobilité douce.

RELATIONS ENTRE HABITAT ET EQUIPEMENTS DE QUARTIER (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Réhabiliter ou reconstruire les ensembles de logements le long de l'axe historique Meyrin-Ferney et compléter les pôles secondaires d'équipements en relation avec les nouveaux quartiers d'habitat.

Le sud-ouest du village est entré dans une phase de développement qui devrait se conclure par la création d'un nouveau quartier sur le site de Caillat. Parallèlement, les ensembles de logements économiques construits entre les années 1950 et 1980 le long de la rue Virginio-Malnati commencent à se dégrader, contrastant avec les constructions villageoises soigneusement rénovées.

L'occasion se présente d'une réflexion sur l'identité de cette partie de la commune et ses capacités à se développer de manière coordonnée. EMS, activités pour les enfants, accueil des adolescents, commerces et services de proximité, sont autant d'éléments de programme pouvant favoriser un développement harmonieux de cette partie de la commune et l'accroissement des échanges entre zones d'habitat et d'activités.



Profiter de la création du quartier des Vergers pour aménager des liaisons transversales entre poches d'équipements et d'habitat.

Le nouveau quartier des Vergers occupera une position charnière. Il assurera la transition entre la Cité et l'espace rural, rôle mis en valeur par la création de la promenade des Arbères. Transversalement, il comblera un vide entre le quartier de Champs-Fréchets et le quartier de la Tour. Il permettra d'organiser des liaisons nouvelles entre l'hôpital, le futur collège et le centre commercial et de services de Champs-Fréchets.

Ces liaisons s'étendront de la ZIMEYSA à Champs-Fréchets, donnant sens au projet de développement des réseaux d'espaces publics pour les déplacements inter-quartiers.

Renforcer les liaisons entre équipements verts et culturels à travers le quartier de la Citadelle.

Le secteur pavillonnaire de la Citadelle s'est développé très progressivement dès les années 1940 et a vu son statut pérennisé par la création d'une zone 5 (villas) en 1952. L'isolement physique de ce quartier, qui constitue sans aucun doute un de ses attraits, ne signifie pour autant pas l'exclusion de ses habitants.

Il s'agit ici de développer les équipements verts (aires de délasserment, jardins familiaux) compatibles avec la préservation de la pénétrante de verdure touchant le domaine de Feuillasse et de préparer les rapports à venir avec le futur quartier d'activités et d'équipements publics de la Gravière, dont la planification est en cours (cf. fiche n° 8).



Rompre l'isolement du quartier de Cointrin en matière d'équipements de proximité.

La faible concentration d'habitants de la zone pavillonnaire qui domine à Cointrin a maintenu une offre en équipements de quartier relativement modeste, conduisant parfois à une certaine dépendance vis-à-vis de la Cité où se trouvent la plupart des services. Le développement du quartier de Cointrin passe donc par la considération de sa situation géographique, davantage tournée vers les communes voisines et Genève. La construction de nouveaux équipements de proximité, qui font actuellement défaut (crèches, locaux de loisirs, services, etc.) ainsi que les relations avec les pôles d'équipements des communes voisines (écoles, espaces verts, etc.) doivent être encouragées, tant physiquement qu'institutionnellement. L'affranchissement progressif de cette partie de la commune s'inscrit dans la politique globale de développement durable : il vise en effet l'accroissement de la qualité de vie en réduisant les déplacements, en rendant plus confortables les relations inter-quartiers et en favorisant les échanges sociaux de manière très locale.



HABITAT ET EQUIPEMENTS DE QUARTIER



LIGNES DIRECTRICES

- Réhabiliter des ensembles de logements le long de l'axe historique Meyrin-Ferney et compléter les pôles secondaires d'équipements.
- Profiter de la création du quartier des Vergers pour aménager des liaisons transversales entre poches d'équipements et d'habitat.
- Rompre l'isolement du quartier de Cointrin en matière d'équipements de proximité

LEGENDE

- principaux secteurs d'habitat
- ensembles de logements à réhabiliter
- quartiers à densifier
- quartiers d'habitation: planification en cours ou à venir
- espaces verts publics: parcs, cimetières, jardins familiaux
- pénétrante de verdure
- équipement social, sportif, de service existant / à créer
- équipement culturel existant / à créer
- pôle de commerces existant / à créer
- tram et train

SECTEURS DESTINES AUX ACTIVITES

CONTENU

Avec les zones industrielles, l'aéroport et le CERN, les zones d'activités constituent une part très importante du territoire communal. La concentration des emplois y est inégale, mais le déficit de relation avec les secteurs d'habitat et de commerces reste flagrant dans chaque cas.

L'aéroport introduit par son échelle et son autonomie fonctionnelle un rapport particulier avec le reste de la commune. L'aérogare étant tournée vers Genève, c'est naturellement du côté de Blandonnet et Cointrin que les activités liées à cette grande infrastructure se sont développées. Le front de l'aéroport s'étant progressivement densifié depuis les années 1960, il reste aujourd'hui quelques potentiels intersticiels directement connectés à la centralité de l'aéroport, notamment vers Pré-Bois et Val-Ombre.

Les incidences des émissions sonores du trafic aérien sur le territoire sont déterminantes pour l'aménagement des secteurs riverains. Une partie de la zone industrielle, mais surtout le sud de la Cité et de la Citadelle sont fortement touchés. Le fonctionnement de l'aéroport contraint encore au respect de gabarits de construction variables, qui sont fixés par le plan des zones de sécurité de l'aéroport.

Le CERN se présente également comme un secteur relativement autonome du point de vue de l'aménagement : il est implanté à distance du centre de la commune, se trouve morphologiquement totalement subordonné à la logique scientifique et fonctionne sur un mode de quasi extra-territorialité.

L'administration du centre, bien entendu consciente des questions relatives à l'image et au confort paysager du site, tente depuis quelques années de s'ouvrir plus au public.

Parallèlement, l'extension envisagée de ses activités sur le coteau de Maisonnex repose une fois encore la question de la possible intégration de ces bâtiments rigoureusement imposés par leur destination dans un paysage essentiellement agreste.

Une intense activité se déploie également quotidiennement dans **les zones industrielles** du sud de la commune.

Bien que concentrant moins d'emplois que les deux secteurs précédents, la diversité des activités et des échanges y est plus importante.

La dimension de ces zones place une partie des actifs à bonne distance de tout centre de service ou de commerce, les rendant pour ainsi dire captifs de leur lieu de travail.

La valorisation générale du cadre urbain en cours ne pourra que contribuer à leur meilleure intégration, mais les importants potentiels de développement restant (Caillat, De-Guarrini, Montfleury, ZIBAT et ZIMOGA) doivent être l'occasion d'engager une nouvelle politique d'équipement des zones d'activités gravitant autour de haltes CFF de la ZIMEYSA, de Vernier-Meyrin ou de Vernier-Cargo.



Géode du CERN - route de Meyrin



Station du CERN - chemin des Ceps



Aéroport International de Cointrin



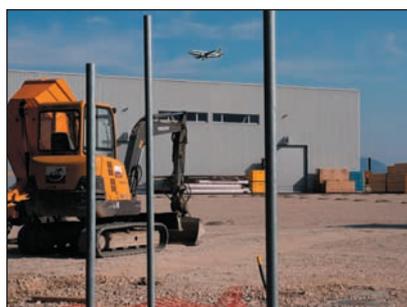
Halte CFF de la ZIMEYSA



ZIMEYSA



Voies CFF à la hauteur du chemin Taddeoli
TRIPORTEUR - CITEC - VIRIDIS



Zone Industrielle des BATailles (ZIBAT)



Chemin de Riantbosson (ZIRIAN)

SECTEURS DESTINÉS AUX ACTIVITÉS (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Améliorer les liaisons mobilités douces avec les quartiers environnants et les interfaces de transports en commun.

Gérer l'interface avec les quartiers d'habitation ou la pénétrante de verdure.

Intégrer des espaces verts structurants dans les zones d'activité.

La multiplication et la diversification des relations entre zones d'activités et secteurs d'habitats, de commerces ou de loisirs passent par :

- l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables confortables;
- un travail soigné sur la morphologie du bâti et des espaces ouverts au voisinage des secteurs habités;
- l'introduction, à l'intérieur même des zones d'activités, d'espaces de loisirs, de service et de détente ouverts au public.

Favoriser l'implantation d'entreprises à forte densité d'emplois vers les arrêts de tram et de RER.

La réduction ou la stabilisation des déplacements individuels est un des objectifs de base du Plan directeur communal.

Avec l'arrivée du tram à Meyrin, une partie des zones d'activités se trouvera bien desservie. D'autre part, la ligne RER a récemment bénéficié d'une augmentation des fréquences et de la capacité des convois.

Dans la perspective d'un développement de périmètres importants de part et d'autre des haltes ZIMEYSA et Vernier-Meyrin tels que ceux de Montfleury et De-Garrini, de la ZIBAT et de la ZIMOGA, il appartiendra à la commune de faire valoir la nécessité de poursuivre ces améliorations et de les intégrer au réseau paysager et de mobilités douces plus étendu proposé par les plans directeurs des zones industrielles en cours d'adoption.

En parallèle, il importera de promouvoir une plus grande concentration d'emplois dans les rayons d'attractivité des arrêts et de favoriser la mise en place de plans de mobilité des entreprises.

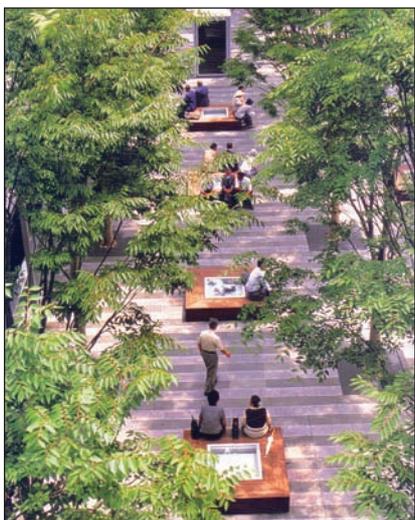
Poursuivre et étendre la révision en cours des plans directeurs des zones industrielles.

La commune de Meyrin possède cinq zones industrielles (ZIMEYSA, ZODIM, ZIMOGA, ZIBAT et ZIRIAN). Deux d'entre elles, la ZIMOGA et la ZIBAT - qui recouvre désormais la moitié sud-est de l'ancienne ZODIM - font l'objet de plans directeurs localisés accompagnés d'études thématiques touchant par exemple aux questions environnementales ou énergétiques.

Celui de la ZIBAT est à bout touchant (Plan directeur n° 29'477 en phase de procédure d'opposition et projets de loi MZ 10'654 et 10'655 déposés au Grand Conseil - situation août 2010). Celui de la ZODIM, comparable, au point de vue des affectations envisagées, au projet paysager, des nuisances subies ou de la situation par rapport aux réseaux de déplacements, est à bout touchant également.

La qualité paysagère de ces zones pourrait être améliorée, notamment à l'approche des franges affectées au logement, par une gestion coordonnée des espaces publics, des alignements d'arbres ou de l'éclairage public, tous principes qui valent également entre les trois grandes destinations des zones industrielles planifiées par les plans directeurs en cours d'adoption, soit les secteurs comportant une part importante de recherche ou de gestion (les secteurs A des plans directeurs ZIBAT et ZIMOGA - cf. pp. 95-96), ceux centrés sur une activité productive à forte valeur ajoutée (B), et enfin ceux consacrés majoritairement à l'artisanat (C).

Ces démarches représentent un enjeu central pour la Commune dans la mesure où le caractère de ces zones doit évoluer de manière généralisée vers une meilleure intégration des activités qui s'y trouvent logiquement, mais aussi des commerces de grande ou de petite distribution ponctuellement, comme des franges de logement.



Références externes : aménagements paysagers intégrés dans des secteurs d'activité.



Etudes test - PACA Meyrin St-Genis - Projet Güler & Güler (2010)

Au vu de l'étendue significative de ces zones à l'échelle du territoire communal, l'usage généralisé des Plans Directeurs de Zone Industrielle (PDZI) devrait permettre de renforcer les marges de manoeuvre d'ores et déjà souhaitables de manière interne en terme d'affectations dans d'autres parties de la zone industrielle, telles que la ZIRIAN, la ZODIM ou la ZIMEYSA et d'améliorer la qualité des rapports avec les affectations riveraines, soit urbaines, soit agricole.

Ces PDZDIA ont ou auront également pour objectif de régler progressivement les questions de conformité des affectations existantes dans les zones industrielles, comme c'est par exemple le cas pour les commerces implantés à la ZIRIAN, ou pour les logements pavillonnaires substitués entre le Plantin et les Italies, qui étaient précédemment situés dans la ZODIM, mais sont désormais intégrés au nouveau plan directeur de la ZIBAT.

Sans doute tous les développements envisageables, et surtout tous les rapports à prévoir vis-à-vis des secteurs majoritairement consacrés à l'habitat, ne seront-ils pas planifiables par ce biais et requièrent une vision d'ensemble à laquelle contribuent d'ores et déjà les projets PACA.

L'étude Güler et Güler reproduite ci-contre aborde en particulier assez précisément ce point et propose en même temps qu'une reconnaissance structurelle utile au projet paysager, deux tendances en matière de destination des bâtiments et d'ambiance urbaine qui sont résumées par la définition des secteurs dits de ZIMEYSA TECH et ZIMEYSA FER.

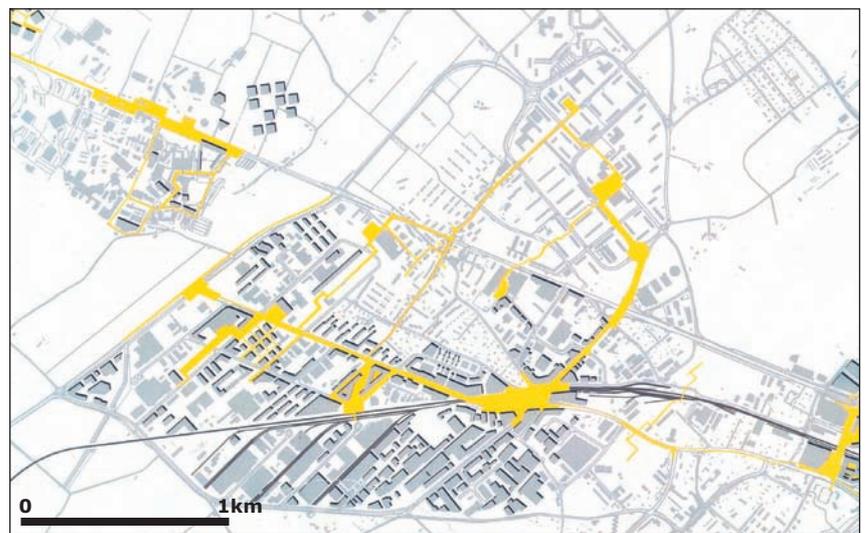
Les plans directeurs de la ZIBAT et de la ZIMOGA proposent une vision plus détaillée de cette question, où la répartition programmatique est prévue non pas en fonction d'une position nord ou sud par rapport aux voies de chemin de fer, mais en fonction de l'éloignement vis-à-vis de celles-ci et, à contrario, de la proximité d'autres secteurs plus urbains à la périphérie des zones industrielles, soit à Meyrin, soit à Vernier.



Division ZIMEYSA TECH et ZIMEYSA FER



Constat : 30% des surfaces au sol dévolues au stationnement en 2009

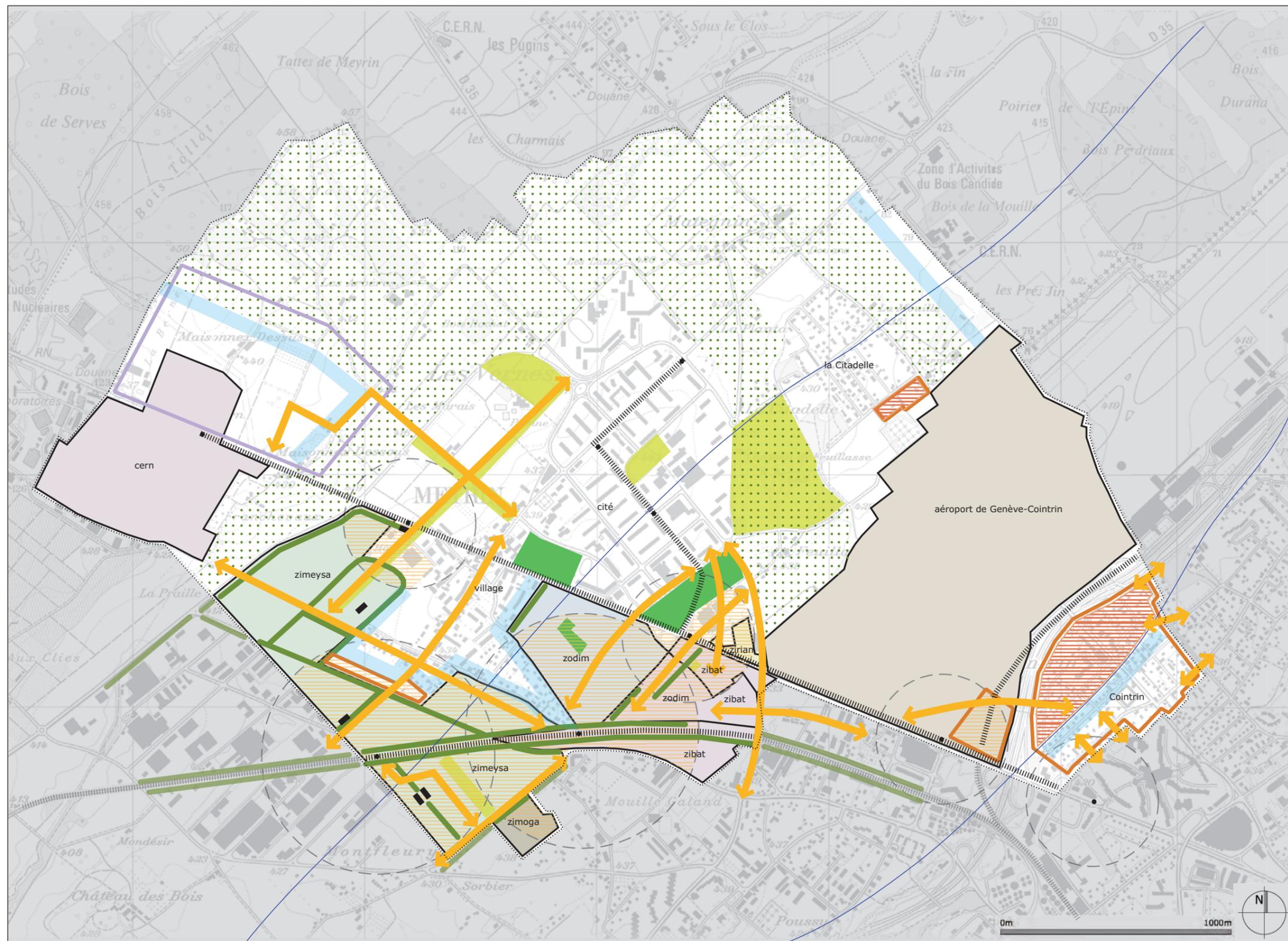


Maillage des mobilités douces entre ZIMEYSA TECH et Châtelaine, Meyrin, le CERN



Mutation de ZIMEYSA TECH en zone mixte dans un nouveau réseau paysager

SECTEURS D'ACTIVITES



LIGNES DIRECTRICES

- Améliorer les liaisons mobilités douces avec les quartiers environnants et les interfaces de TC.
- Favoriser l'implantation d'entreprises à forte densité d'emplois à proximité des arrêts de tram et RER.
- Favoriser l'implantation d'activités dans les secteurs fortement exposés au bruit des aéronefs.
- Gérer l'interface avec les quartiers d'habitation ou la pénétrante de verdure.
- Intégrer des espaces verts structurants dans les zones d'activités.

LEGENDE

- principaux secteurs d'activité
- périmètre d'étude pour la création de nouvelles zones d'activités
- périmètres d'étude CERN
- espaces verts / cordons boisés ou alignements
- pénétrante de verdure
- bâti ancien à intégrer
- tram et train
- courbe de bruit des aéronefs (60db)

ESPACES OUVERTS DANS LES SECTEURS BÂTIS

CONTENU

La qualité des espaces ouverts à l'échelle d'une commune est une préoccupation relativement récente de l'urbanisme. La question est en général abordée à l'échelle du projet, de l'îlot ou de l'ensemble bâti, plus rarement du quartier. La vocation identitaire des espaces ouverts est toutefois aujourd'hui reconnue et contribue fortement à la cohésion sociale.

Meyrin présente une morphologie bâtie contrastée, issue du zoning, également lisible dans l'aménagement des espaces ouverts. L'hétérogénéité des situations témoigne de logiques subordonnées au contexte ou aux intérêts particuliers. Or, la zone rurale située à deux pas des zones d'habitat dense offre des possibilités de loisirs et de détente qui pourraient faire oublier les déficits ou l'appauvrissement de l'offre en espaces ouverts survenus progressivement, alors que le développement de Meyrin était pour ainsi dire au point mort pendant près de 15 ans. La nécessité d'une vision globale apparaît davantage aujourd'hui, tandis que la commune s'engage à nouveau dans une période de profonde transformation.

L'accessibilité publique des espaces ouverts est conçue comme un moyen d'améliorer le sentiment d'appartenance ou les possibilités d'identification d'un territoire donné. A contrario, le sentiment d'anonymat, d'inconfort, voire d'exclusion est généralement perçu comme dominant dans un contexte fortement limité, clôturé et dense tout à la fois.

Lieux accessibles

Les lieux largement accessibles au public sont naturellement constitués par l'espace rural et les espaces publics. L'urbanisme de la Cité a fait la part belle à une totale perméabilité des espaces ouverts, en dépit de leur statut privé pour la plupart.



Meyrin-Village



Le Forum



Meyrin-Cité



ZIRIAN

Lieux peu accessibles

A contrario, on est frappé par le déficit de cheminements piétons et d'espaces verts et publics en dehors de la Cité, en particulier dans les zones pavillonnaires et les secteurs destinés aux activités.



Auberge communale - av. de Vaudagne



Square entre Vaudagne et les Boudines



Espace vert près de la Golette

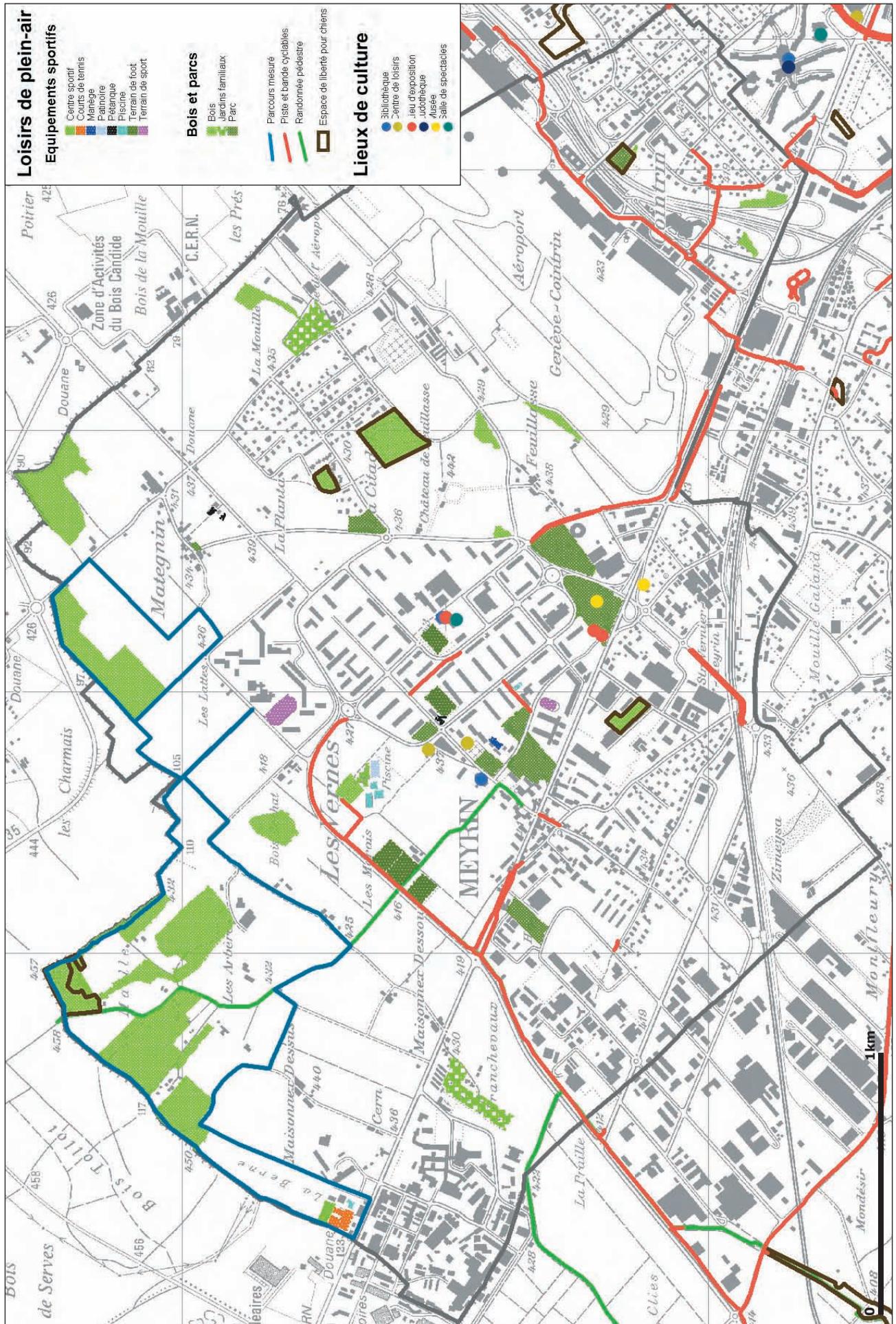


Passage public - secteur Vieux-Bureau



ZIMEYSA - secteur De-Garrini

Lignes directrices



Plan de repérage des lieux de loisir en plein air et des centralités socio-culturelles (Source: SITG)



Accessibilité publique des espaces ouverts

Espaces ouverts accessibles

Agriculture	
Bois	
Marais	
Espaces verts publics	
Espaces verts privés - accessibles	
Espaces publics à dominante minérale	
Terrains agricoles en mutation	
PDQ des Vergers	

Espaces ouverts inaccessibles

Jardins familiaux	
Espaces verts privés / pavillonnaires / villageois	
Espaces verts privés / activités	
Propriété du Château de Feuillassé	

Le travail à entreprendre sur les espaces ouverts prend notamment les formes suivantes :

- réhabilitation d'espaces verts publics ou collectifs (accessibles au public) dans les quartiers permettant une réappropriation de lieux délaissés, peu ou pas entretenus, parasités par des parkings ou par la prolifération d'obstacles, au profit des habitants et au bénéfice de l'image du quartier;
- promotion de la réflexion sur l'aménagement des espaces ouverts collectifs dans les secteurs en développement, y compris dans les zones d'activités. L'étude menée sur le quartier des Vergers est à ce titre exemplaire* ;
- mise en réseau des espaces publics, majeurs ou de proximité, et des espaces collectifs significatifs, dans le but de créer un maillage cohérent, support aux échanges entre les différentes parties de la commune;
- mise en place de mesures visant à améliorer l'accessibilité des espaces ouverts tels que les jardins ou les stationnements existant au pied des immeubles.

* L'Atelier du paysage Jean-Yves Le Baron, Schéma directeur des espaces ouverts du quartier des Vergers, DT.

ESPACES OUVERTS DANS LES SECTEURS BÂTIS (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Aménager les grands axes en boulevards urbains, industriels et en parkways (1).

Le Plan directeur cantonal reconnaît la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï comme des **voies urbaines structurantes**. Pour autant, leur apparence actuelle ne se démarque pas franchement d'autres aménagements routiers. Seule une partie de la route de Meyrin sera redéfinie à l'occasion de l'arrivée du TCMC, entre Blandonnet et le Jardin Alpin, puis entre le village et le CERN.

D'autres voiries ont, à l'image des avenues Louis-Rendu ou de Mategnin, une vocation structurante à l'échelle de la commune, qui est réduite actuellement à la fonction de circulation.

Elles constituent de fait assez souvent une rupture dans le tissu urbain. Or, superposées aux tracés de voies anciennes et fonctionnant comme desserte principale des quartiers, elles présentent le plus souvent un gabarit généreux qui permettrait l'aménagement d'articulations paysagères soignées avec leur environnement direct.

En transformant progressivement la **route de Meyrin** (entre le village et le Jardin Alpin), l'**avenue de Vaudagne**, l'**avenue de Mategnin** et l'**avenue Louis-Casaï** en boulevards urbains, la **route du Mandement**, l'**avenue Louis-Rendu** et l'**avenue Auguste-François Dubois** en parkways, la **route du Nant-d'Avril** en boulevard industriel, on renforcerait l'habitabilité de tels lieux, garantissant une intégration paysagère et fonctionnelle optimale au milieu urbains ou ruraux traversés.



Allée d'arbres taillés en rideau
Place de l'Europe - Neuchâtel



Route de Meyrin



Avenue Louis-Casaï



Route du Mandement



Avenue de Mategnin



Avenue Louis-Rendu

1) Parkway : motif paysager développé au XIX^{ème} siècle par le paysagiste Frederick Law Olmsted où les franges densément végétalisées des voies de circulation occupent un espace important et où les usages peuvent être localement ceux d'un parc public (cf. illustration page 110).

Aménager de nouveaux espaces verts structurants.

Aménager et arboriser les grandes liaisons inter-quartiers.

La générosité des espaces verts aux pieds des immeubles de la Cité a fait longtemps oublier la nécessité de mettre à disposition également des espaces verts majeurs, dont la vocation représentative renforce l'image de la ville. Le futur quartier des Vergers ou l'aménagement en cours du lac des Vernes et de ses abords ont pris la mesure de ces enjeux en introduisant la création de promenades conçues à l'échelle de la ville.

Un parc public au centre de la Cité viendra prochainement asseoir le centre institutionnel de la commune, tandis que la création d'une aire de délasserment au domaine de Feuillasse constituerait une opportunité de diversifier l'offre en mettant à disposition un espace de loisirs informels davantage tourné vers la campagne.

A Pré-Bois, la création d'un espace de détente au cœur d'un quartier d'activités très dense contribuera à combler un déficit avéré dans cette partie de la commune. Il prendra place sur un réseau à valoriser de chemements publics vers les espaces verts au voisinage de Cointrin.

S'appuyer sur les axes historiques pour mettre en réseau des espaces verts collectifs liés au bâti.

L'avenue de Vaudagne et la rue Virginio-Malnati constituent la colonne vertébrale des principaux secteurs d'habitat de la commune. Le poids de la Cité, d'un côté, tend à faire oublier les **ensembles de logements économiques** situés dans le secteur du village, dont les espaces extérieurs mériteraient d'être réhabilités au titre d'espaces verts de proximité.

A l'extrémité de cet axe, dans la zone industrielle, se trouve un **bâti rural résiduel** qui n'est pour autant pas l'unique exemple en zone d'activité. La reconversion récente en crèche d'une de ces bâtisses, les projets de transformation de la ferme de la Planche, près de l'Hôpital de la Tour, démontrent qu'une intégration durable de ces bâtiments est possible. Celle-ci est souhaitable non seulement en raison d'une volonté de conservation, mais aussi en regard de la mixité des formes et des usages proposés.

La mise à disposition du public des parcs de ces ensembles constitue sans aucun doute une plus-value au cadre de vie en zone industrielle. Le chemin du Vieux-Bureau devient en ce sens un axe privilégié mettant en relation ces différents pôles d'espaces verts de proximité.

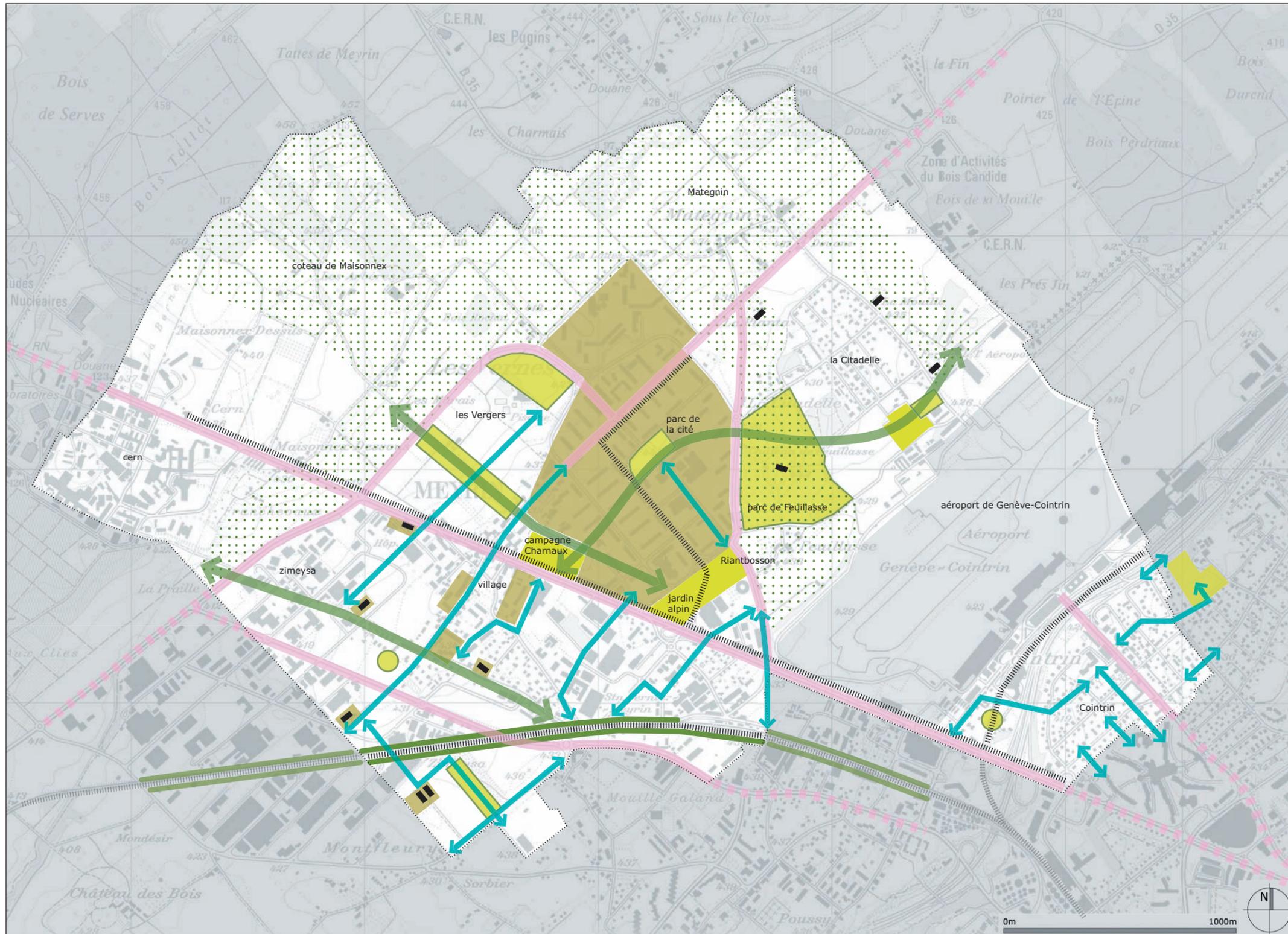


Références externes de traitement paysager des espaces verts



Chemin du Roussillon

ESPACES OUVERTS DANS LES SECTEURS BÂTIS



- LIGNES DIRECTRICES**
-  Aménager les grands axes: boulevards urbains, de ceinture, industriel et parkway.
 -  Tirer parti de l'arrivée du TCMC pour engager une politique de requalification des espaces publics et collectifs de la Cité et mettre en réseau les grands espaces verts.
 -  Préserver les pénétrantes de verdure comme ceinture agricole de la Cité.
 -  Aménager de nouveaux espaces verts structurants.
 -  Mettre en réseau les espaces verts urbains et la pénétrante de verdure.
 -  Aménager et arboriser les grandes liaisons inter-quartiers.
 -  Renforcer la coulée verte du chemin de fer.

- LEGENDE**
-  espaces verts publics
 -  espaces verts collectifs
 -  bâti ancien isolé

DEPLACEMENTS

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Favoriser la vie locale et les activités

Le territoire urbanisé de la commune de Meyrin est composé de nombreux quartiers. Certains sont trop petits pour accueillir écoles et commerces alors que d'autres subviennent aux besoins de base en terme d'équipement. Des aménagements dissuadant le trafic de transit sur les axes de desserte et encourageant la pratique des modes de déplacement doux sont recommandés à proximité des lieux de vie tels que les établissements scolaires, les places et les espaces de détente.

Développer la performance des transports en commun (TC)

Grâce à la construction du TCMC, le confort et la performance des transports en commun vont globalement augmenter.

Afin d'accroître l'effet de réseau et les synergies entre bus et tram ou bus et train (parallèlement à l'amélioration de l'offre RER) les lignes de bus de rabattement devront être favorisées. Celles-ci devront permettre un transfert efficace sur les rames de tram ou de train (modification de la régulation des feux, construction de voies bus, by-pass aux carrefours, arrêts en nombre suffisant, etc.) et relier de la manière la plus directe les quartiers aujourd'hui encore mal desservis.

Favoriser l'intégration des piétons et deux-roues

Sur de nombreux axes, les modes de déplacement doux sont pénalisés par un trafic individuel trop important et négligent. Pour ne pas dissuader les cyclistes, il est indispensable de sécuriser et renforcer la continuité des itinéraires à leur intention. L'intermodalité avec les transports publics doit être favorisée au moyen d'aménagements de qualité (abris vélo en suffisance, bien dimensionnés et positionnés à proximité immédiate des arrêts TC et RER).

Les sites piétons doivent être davantage marqués par des aménagements lisibles, confortables, et sécurisés (traversées marquées, voire îlots de protection, multiplication des traversées piétonnes, etc.) en particulier dans les quartiers où la fréquentation est plus intense.

Développer la mixité des modes de déplacements

La cohabitation des transports publics, transports individuels motorisés et deux-roues est fréquente sur les axes routiers et, en l'absence de marquage, se règle par la loi du plus lourd. La réduction des vitesses de circulation (zones 30 ou zones de rencontre) permet de satisfaire aux besoins de chacun, parfois sans recourir à l'élargissement de la chaussée, ni à un découpage de l'espace. L'aménagement de voies centrales banalisées (chaussée sans marquage de séparation des voies) permet également, en délimitant son espace, de protéger le cycliste d'un dépassement inadapté. La polyvalence des surfaces doit être particulièrement soignée dans les centres de quartier et les secteurs d'habitation.

Garantir l'intégration de l'augmentation de la mobilité hors transports individuels motorisés (TIM)

Les saturations existantes et les effets pervers qui en découlent nécessitent que l'évolution indéniable de la mobilité soit prioritairement reprise par les transports publics et les modes doux. En heure de pointe, le trafic au cordon* de la commune doit rester constant par rapport à la situation actuelle. Des reports d'un axe sur un autre à l'intérieur des frontières de la commune sont ainsi possibles, dans la mesure où le trafic au cordon reste finalement stable.

** Le cordon est une ligne fictive fermée entourant un territoire défini. Tous les flux de trafic interceptés par le cordon sont cumulés, livrant des valeurs de charges "au cordon" qui servent de repérages pour l'analyse de l'évolution des charges de trafic, mais aussi de base pour une approche plus qualitative sur la structure du trafic. Il est ainsi possible de tirer des conclusions relativement fiables sur les mouvements de trafic et donc sur les habitudes des usagers, par association avec les données socio-économiques du territoire fermé par le cordon.*



Route de Meyrin



Référence externe



Halte CFF de Vernier-Meyrin

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES - TIM

CONTENU

Afin de répondre aux différents objectifs énoncés précédemment, il y a lieu de réexaminer la pertinence de la hiérarchie actuelle du réseau routier, en y intégrant notamment les questions essentielles de l'arrivée du TCMC et du contournement Est de la Cité.

Cette nouvelle hiérarchie du réseau principal des transports individuels vise à diminuer globalement les impacts du trafic individuel motorisé (TIM) en faveur des piétons, des transports publics (TC) et des deux-roues.

Ceci passe notamment par des mesures de déclassement de voiries et de modération du trafic sur le réseau de desserte (zones 20 km/h, 30 km/h, ou zones de rencontre).

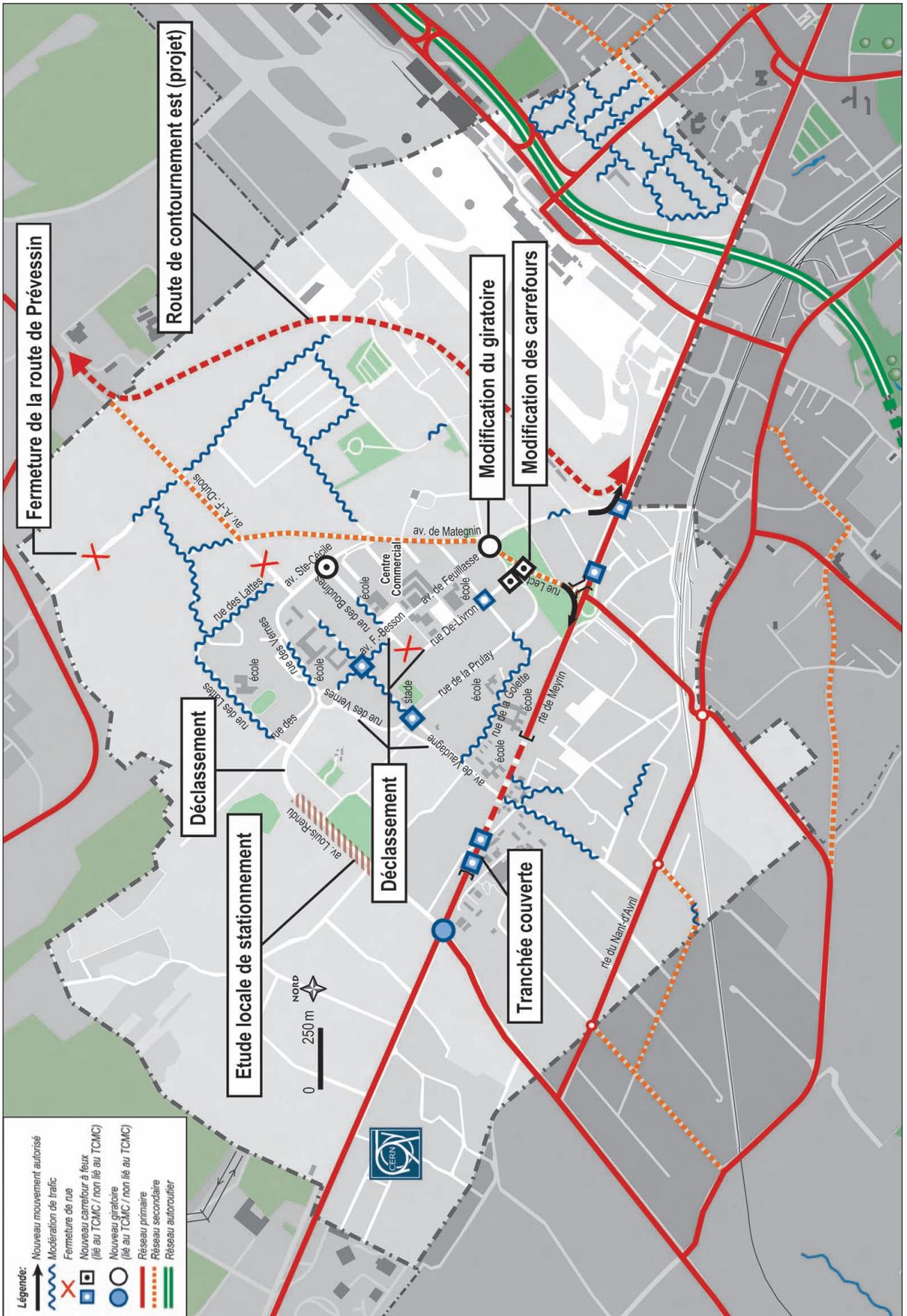
D'autres mesures tendent à satisfaire ces objectifs généraux, parmi lesquelles :

- Mesures liées à la politique du stationnement, notamment en rapport avec le centre sportif et les manifestations qui s'y déroulent, drainant un nombre important de véhicules;
- Etude des potentiels d'intermodalité (Park & Ride - P+R) en lien avec l'arrivée du TCMC et l'amélioration de l'offre RER;
- Régulation du trafic sur la rue Lect avec la mise en place d'un carrefour à feu en lieu et place de l'actuel grand giratoire;
- Mise en place des mesures d'accompagnement du contournement Est.

Ces mesures visent à tranquilliser le trafic dans les quartiers d'habitation et à accroître corollairement le transfert modal des TIM sur les TC.

Il faudra toutefois veiller à ce qu'elles n'aient pas un effet de modération ou de diminution de trafic sur le réseau secondaire uniquement, mais aussi sur le réseau principal, en évitant les reports de charge.

Si les activités de la zone industrielle et les quartiers d'habitation de la Cité génèrent un trafic non négligeable, le transit « est-ouest » en lien avec le pays de Gex représente une part importante des déplacements motorisés. Il demeure une source de nuisances importantes pour les quartiers d'habitation et a tendance à saturer le réseau principal.



Plan du réseau TIM futur et impact sur le schéma de circulation

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES - TIM (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Eloigner les nuisances liées au trafic de transit en le concentrant sur le réseau primaire des pénétrantes principales et sur les transversales majeures.

Sur les principaux axes concernés par l'arrivée du tram ou sur les anciennes routes de ceinture aujourd'hui englobées dans l'urbanisation, l'enjeu consiste à modifier l'image et la nature des espaces essentiellement routiers par une requalification en avenues ou en grandes rues et un travail plus fin dans l'épaisseur des tissus riverains.

Pour y parvenir, il importe d'utiliser un «vocabulaire» urbain (type de bordure, type de matériau, type d'éclairage, taille et prégnance des signaux, création d'accès riverains, possibilité éventuelle de stationnement sur chaussée, suppression des barrières de sécurité, instauration d'un rapport à la rue pour les bâtiments riverains, continuité des cheminements piétonniers et cyclables, arborisation, matérialisation des limites entre domaine public et fonds privés, etc.).

Parallèlement, une répartition équitable de l'espace à disposition permet de redistribuer en partie aux piétons et cyclistes les surfaces dévolues à la circulation (trottoirs plus larges et confortables, bandes ou pistes cyclables, bande médiane polyvalente, arborisation, espaces de rencontre, etc.).

La réduction des vitesses de circulation à 30 km/h, voire 20 km/h très localement, est également une manière de se conformer aux nouvelles réalités urbaines.

Etudier la faisabilité d'une route de contournement Est : tracé exact, accrochages et mesures d'accompagnement.

La nécessité de trouver une solution pour alléger le flux de circulation en périphérie de la Cité, particulièrement sur l'avenue de Mategnin, se fait de plus en plus pressante. En effet, le trafic journalier actuel y est de plus de 17'000 véhicules - dont près de 60% transitent de ou vers la France - provoquant d'importantes nuisances sonores pour les riverains. Cette charge importante est vraisemblablement appelée à augmenter encore à l'avenir, en raison du développement de la région (densification de Ferney-Voltaire notamment).

L'opportunité et la faisabilité d'une route de contournement Est de la Cité, destinée à collecter le trafic de transit Pays de Gex - Genève-Ville et à décharger notablement les avenues A.-F.-Dubois et de Mategnin, est donc à étudier par le biais d'une étude approfondie évaluant ses bénéfices et impacts, ainsi que sa faisabilité technique, en incluant par exemple comme variante d'analyse le projet du bureau Güller et Güller produit dans le cadre des études PACA.

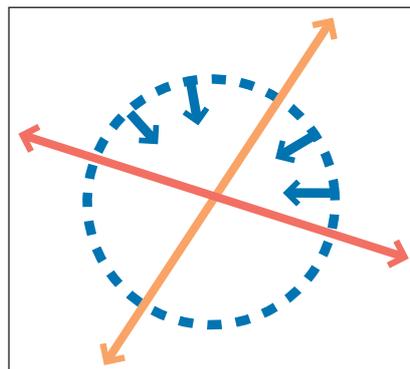
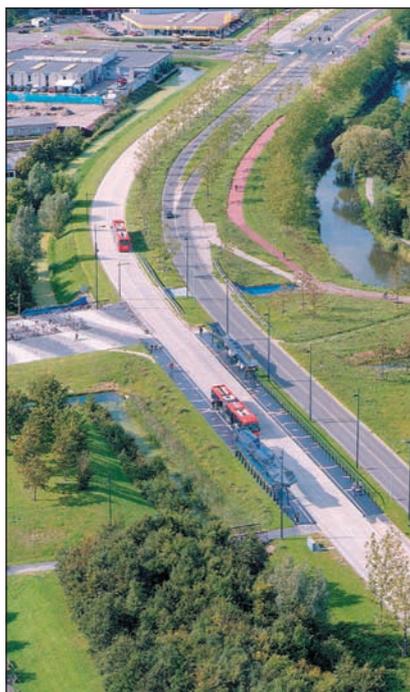


Schéma de principe



Référence externe : exemple de redistribution de l'espace de la chaussée au profit du piéton (WABERN - BE)

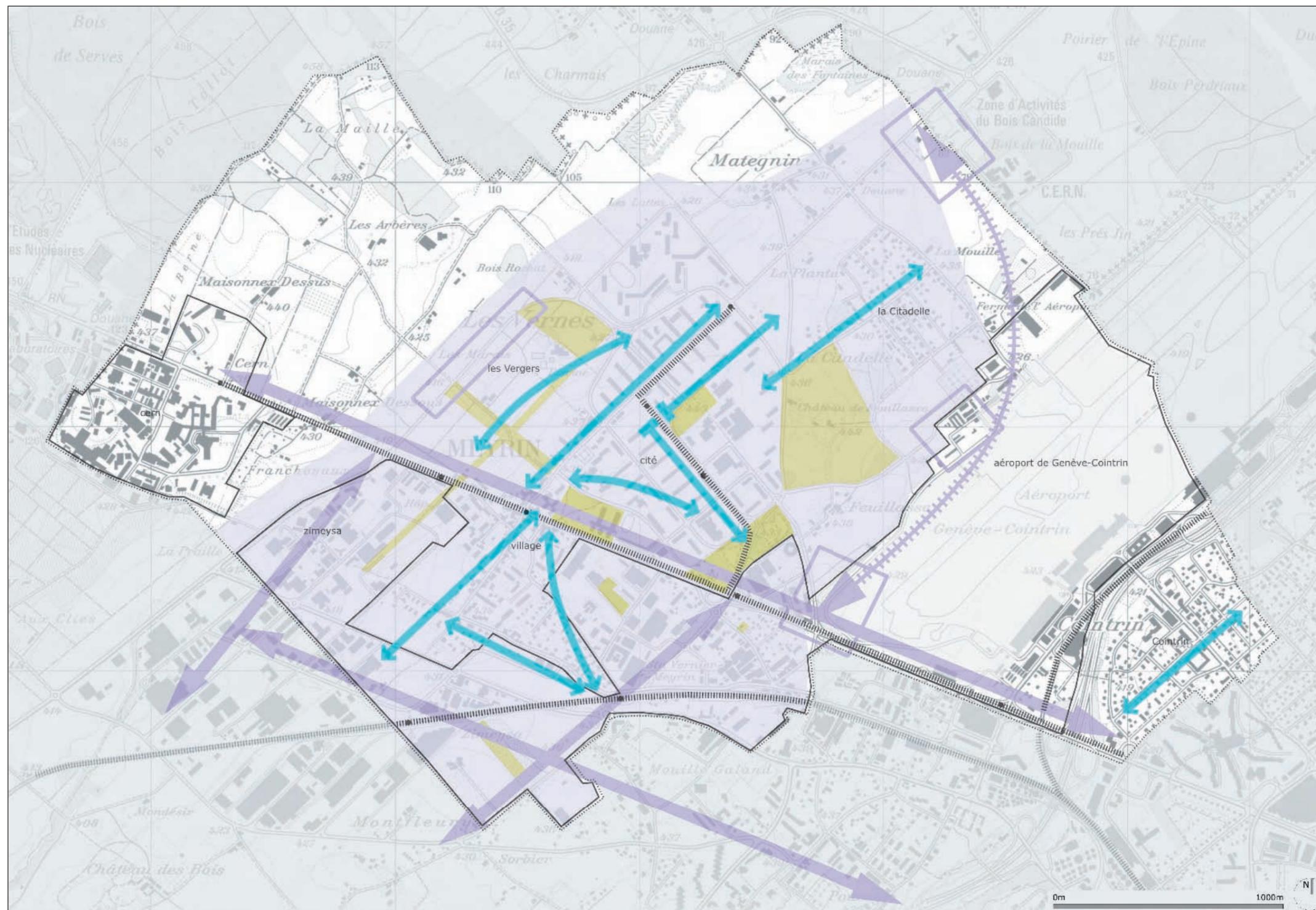


Référence externe : route d'évitement traitée en parkway



Güller & Güller - projet de barreau routier

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES (TIM)



LIGNES DIRECTRICES

- Eloigner les nuisances liées au trafic de transit en le concentrant sur le réseau primaires des pénétrantes principales (routes de Meyrin et du Nant d'Avril) et sur les transversales majeures (routes du Mandement et de Satigny)
- Etudier la faisabilité d'une route d'évitement Est : tracé exact, accrochages et mesures d'accompagnement
- Déclasser et modérer le réseau de desserte (zones 30 ou zones de rencontre)

LEGENDE

- principaux secteurs d'activité
- politique de stationnement à mettre en place
- périmètres ACCROCHAGES route d'évitement et PROBLEME LOCALISE de stationnement
- espaces verts
- tram et tram

TRANSPORTS PUBLICS

CONTENU

Bus et tram

Les charges des lignes de bus actuelles sont passablement élevées à partir de Meyrin Cité, où l'on observe jusqu'à 10'000 voyageurs par jour.

La ligne de tram du TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-CERN) permet à l'ensemble de ces voyageurs de rallier la commune au centre-ville par un moyen de transport nettement plus performant et confortable que les lignes de bus n° 29, 55 et 56, qui sont supprimées.

Un éventuel maintien de la ligne n° 28 est en cours d'étude au Grand Conseil suite à la réception d'une pétition. A la mise en service du TCMC un transbordement est nécessaire à Blandonnet pour les personnes se rendant à l'aéroport et dans le quartier des organisations internationales.

Le tracé initial en T du tram proposait une ligne avec terminus à la Gravière, ainsi qu'une ligne en direction de Meyrin-Village et du CERN (barreau Vaudagne Ouest). La réalisation de cette dernière a été reportée *sine die*.

La ligne «*Diretissima*» empruntant la route de Meyrin, entre l'arrêt Jardin Alpin et le CERN, en phase de procédure d'approbation des Plans (PAP) à l'automne 2009, est en phase de réalisation à l'été 2010. Son prolongement en direction de St-Genis-Pouilly est en cours d'étude.

Une étude est en cours également en vue d'un prolongement éventuel de la ligne partant de la Gravière en direction des Champs-Frêchets. Enfin, un prolongement du tram depuis la Gravière jusqu'à Ferney-Voltaire par l'axe historique pourrait également voir le jour ultérieurement en fonction des résultats des études PACA.

Bus de rabattement

La ligne TCMC rejoignant la Gravière depuis Cornavin a été mise en service le 12 décembre 2009. Parallèlement, un certain nombre de lignes de bus sont modifiées (création de la ligne n°57, modification des lignes n° 28, 54, 56 et Y).

Au stade actuel des études, le tracé de la (ou des) ligne(s) de bus interne(s) à la commune n'est pas encore totalement arrêté. Ces lignes devront servir de lignes de rabattement au TCMC et donc s'interconnecter au mieux au tracé ferroviaire.

RER

Concernant la ligne CFF, son fort potentiel n'est encore de loin pas exploité, et ce malgré le fait que la capacité des trains aux heures de pointe ait été augmentée depuis décembre 2006.

Les nouvelles rames, d'une capacité supérieure à celles utilisées par les CFF sur cette ligne, ont été homologuées pour le réseau suisse et circulent sur la ligne Bellegarde - Genève, avec des arrêts aux haltes régionales.

Par ailleurs, les trains les plus fréquentés ont été dédoublés grâce à la mise en service de trois trains supplémentaires. Si ces améliorations ont permis d'augmenter la capacité, de réduire les surcharges de trafic et d'assurer un meilleur respect des horaires, un effort doit encore être fait au niveau des fréquences (à l'heure actuelle : 30 minutes).

Cependant, cette amélioration de la fréquence est complexe à mettre en oeuvre en raison de la difficulté d'obtenir des créneaux horaires entre les convois marchandises. De plus, du fait des mauvaises liaisons piétonnes ou vélos et de la localisation au sud de la commune des deux haltes RER (dans la zone industrielle) les meyrinois sont encore trop peu incités à utiliser ce moyen de transport.



Plan réseau horizon 2013 - CF page 176

TRANSPORTS PUBLICS (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Améliorer les liaisons mobilités douces entre les interfaces de TC et les quartiers environnants

La limitation du trafic de transit passe nécessairement par le développement d'une offre en transports publics attractive. Le réseau est actuellement profondément remanié, avec l'arrivée du TCMC et la mise sur pied de lignes de rabattement. Il y a donc lieu de contrôler que la progression des TC soit assurée dans les meilleures conditions possibles.

L'arrivée du tram à Meyrin contribue également à requalifier l'espace urbain. Il s'agit d'assurer l'intégration urbaine et architecturale des transports publics et de leurs arrêts, les interfaces devant impérativement être de qualité, soit conçus non pas en fonction de la logique routière exclusivement.

Cette vocation d'interface urbaine des principaux arrêts de transport en commun est résumée par trois objectifs généraux :

- Optimisation de la fonctionnalité des pôles TC en minimisant au maximum les distances de transbordement, tout en soignant le confort et l'information aux usagers;
- Amélioration de l'accessibilité aux arrêts TC, tous modes confondus, et de l'intermodalité (P+R, parkings vélos, etc.);
- Requalification de l'espace public aux abords immédiats de ces importants générateurs de vie sociale et localisation préférentielle d'entreprises ou d'équipements fortement générateurs de déplacements.

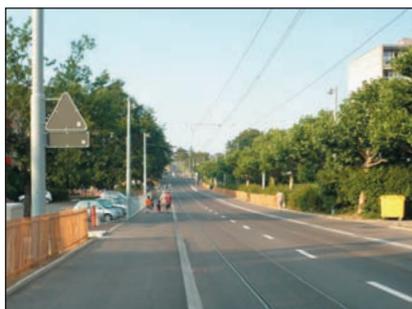
Par ailleurs, les arrêts TC «secondaires» de la commune s'avèrent parfois relativement dépouillés (pas d'abris bus, de zone d'attente confortable, de banc, etc.). La réorganisation du réseau secondaire de rabattement fournira très prochainement l'occasion d'améliorer la situation, parallèlement avec la planification des réseaux de mobilités douces.



TCMC - promenade de Corzon



TCMC - rue De-Livron



TCMC - avenue de Vaudagne



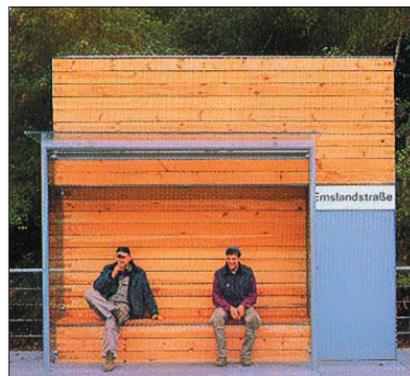
Halte TC et parc à vélos - Dietikon



Parc à vélos - vue intérieure



Säftigenstrasse - Wabern (BE)



Halte de S-Bahn - Hannover (D)

TRANSPORTS PUBLICS



LIGNES DIRECTRICES

- Améliorer les liaisons mobilités douces entre les quartiers environnants et les interfaces de TC.
- Développer une offre de rabattement TC performante (itinéraires et fréquences).

LEGENDE

- principaux secteurs d'activité
- espaces verts
- interface TC à développer (TC/TC, TC/2R, TC/piétons)
- rayon d'influence des arrêts TC
- ligne de rabattement tram
- train et tram
- prolongements, compléments
- renforcement ligne RER

MOBILITES DOUCES

CONTENU

Enjeux de la cohabitation avec les transports individuels motorisés

Les piétons et les cyclistes sont généralement plus sensibles à la qualité de l'aménagement de l'espace public que les automobilistes. Dimensionnement des voiries, commodité des trottoirs, plantations, éclairage: de nombreuses options anodines du point de vue de la circulation automobiles peuvent s'avérer déterminants à l'échelle des activités riveraines. Trop souvent, l'espace de la chaussée ou ses abords directs sont devenus hostiles aux riverains, de par la prédominance des contingences routières. Un aménagement équitable du domaine public, compris comme espace de cohabitation de toutes les pratiques urbaines, est primordial en vue de favoriser les mobilités douces.

Commodités d'usage des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes

Les piétons et les cyclistes se déplaçant par leurs propres forces, leurs efforts sont comptés. Pour ces usagers, la ligne droite reste le plus court chemin pour relier deux points, alors que trop souvent les parcours ressemblent à des courses d'obstacles décourageantes. Au delà des préoccupations liées à la sécurité, la commodité, la continuité et la visibilité des cheminements piétons et des itinéraires cyclables, fondamentales pour favoriser les mobilités douces, doivent donc se matérialiser dans des projets de qualité.

Stratégie d'application: équilibre entre pragmatisme et vision

Les problématiques rencontrées sur le territoire meyrinois sont récurrentes. L'expérience montre que la prise en compte du piéton et du cycliste est beaucoup plus facile si elle se fait à l'amont des projets de développement urbain.

Du point de vue financier, intégrer judicieusement les modes de déplacement doux est généralement moins coûteux en accompagnement d'un projet d'infrastructure qu'après coup.

Pour parvenir à développer le réseau des cheminements piétonniers et cyclables, il est recommandé d'appliquer les stratégies suivantes:

- Agir avec le temps : planifier et réserver dès aujourd'hui, pour que des aménagements qui nécessitent des acquisitions foncières ou s'avèrent particulièrement coûteux soient possibles (par exemple, réservations dans le cadre de PLQ).
- Définir assez tôt les besoins, pour qu'ils puissent s'intégrer dans certains grands projets envisagés: pôles d'échange bus/tram, valorisation de la plate-forme ferroviaire, etc.
- Définir et agir en fonction de priorités: quelles sont au jour le jour les interventions essentielles qui sont à même d'améliorer significativement le réseau des espaces publics ?



Débouché chemin pédestre - Golette



Halte CFF de la ZIMEYSA



Arrêt TPG - Hôpital de la Tour



Référence externe : voie mixte



Passage du chemin de la Violette



Ecole de Monthoux

MOBILITES DOUCES (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Le réseau piéton

L'étendue de la commune de Meyrin dépasse le rayon d'action courant d'un piéton. Toutefois en oeuvrant de proche en proche, il est possible de reconstituer un réseau cohérent qui couvre assez uniformément le territoire communal.

Pour le piéton, la question de la mise en relation des lieux est centrale. Il passe plus ou moins confortablement presque partout. Pour autant, les propositions du Plan directeur communal n'ont pas pour seule vocation de palier à plus ou moins de confort mais visent surtout à articuler une succession d'espaces publics donnant sa juste place au piéton, tant dans sa dimension vécue (socialisation, espace de rencontre) qu'en tant que moyen de déplacement.

La mise bout à bout de lieux et de petits parcours finit par constituer l'armature d'un réseau piéton sur l'ensemble du territoire. En ce sens surtout la vision générale proposée correspond à une réalité effective et y prend sa signification.

Ce réseau a été déterminé en tenant compte des centralités, de la répartition des densités construites, des générateurs de déplacements potentiels importants (concentration de commerces ou d'activités), des équipements publics (principalement écoles et terrains de sport), des accès aux transports en commun (haltes RER, arrêts de tram/bus des lignes principales), des facilités de déplacement (environnement, pente, passage obligé), etc.

La problématique des déplacements piétons est développée en détail dans le relevé des cheminements pour piétons, qui fait l'objet d'un tiré à part. Les déplacements de plaisance, de découverte ou la promenade y sont également abordés.

Les itinéraires cyclistes

La taille de la commune de Meyrin est propice aux déplacements à vélo. En effet, la distance usuelle moyenne d'un déplacement à vélo est de 3 km; or un cercle de 3km de rayon couvre largement l'ensemble du territoire communal. En outre, il y a peu de différences d'altitude.

Le réseau cyclable du schéma directeur présenté à la fiche de mesure n° 22 définit:

- Le réseau existant (traits pleins oranges), à savoir les routes offrant d'ores et déjà des aménagements cyclables;
- Le réseau intermédiaire (traits bleus épais), soit la voirie à faible trafic (routes agricoles, zones de rencontres, etc.) qui ne nécessite pas d'aménagement particulier en faveur des cyclistes;
- Les secteurs à requalifier (traitillés oranges), autrement dit les axes qui ont aujourd'hui un caractère trop éminemment routier pour pouvoir servir de parcours cyclable dans des conditions de sécurité satisfaisantes : vitesse de trafic excessive, volume de trafic trop important, un gabarit trop étroit.

Selon les cas, l'intervention consistera à aménager une piste hors chaussée, à abaisser les vitesses, à réduire le nombre de voies de circulation, à améliorer la mixité ou encore à faciliter les mouvements traversants (tourner-à-gauche, traversées d'axe).



Référence externe : voie verte

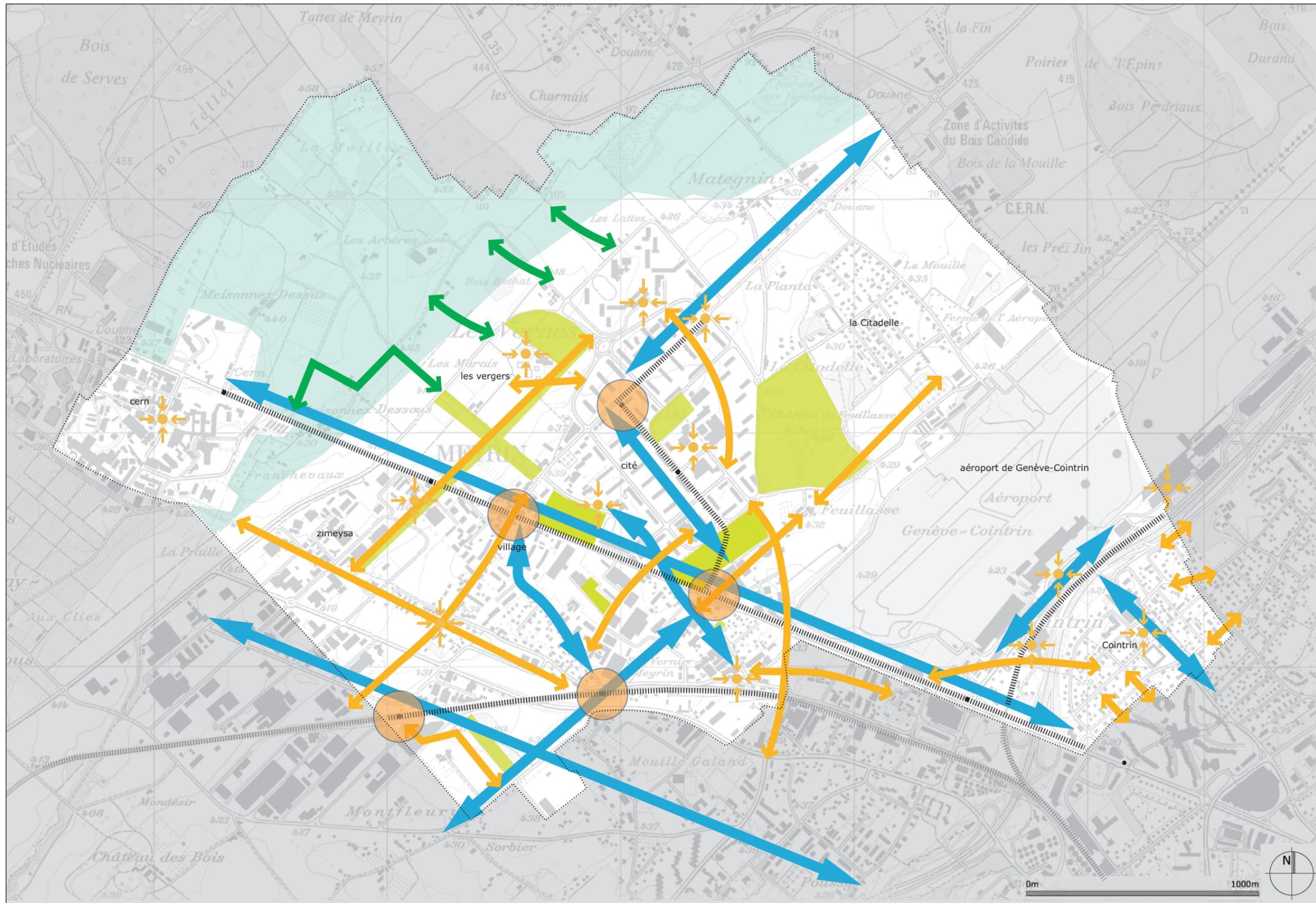


Référence externe : bandes de guidage podotactiles



Nant d'Avril / Mandement

MOBILITES DOUCES



LIGNES DIRECTRICES

-  Axes principaux à requalifier (itinéraires directs fonctionnels).
-  Créer une véritable armature des réseaux pédestres (maillage fin du territoire urbanisé).
-  Favoriser les liaisons entre territoires urbanisés et campagne (itinéraires de délasserment).

LEGENDE

-  campagne
-  espaces verts
-  pôles d'attraction (principaux générateurs MD)
-  interface TC à développer (TC/2R, TC/piétons)
-  tram et train

ESPACE RURAL ET ENVIRONNEMENT

CONTENU

En limite d'agglomération, l'espace agricole meyrinois propose une multiplicité d'usages et de milieux naturels tour à tour lieu de production, d'agrément pour la population urbaine et habitats subsistants pour la faune et la flore locale.

Meyrin présente un contraste saisissant entre ville et campagne, en raison de sa composition urbaine et des limites franches de la Cité. La permanence de massifs boisés en limite nord du territoire renforce encore ce contraste.

L'espace agricole est un élément important dans la qualité de vie offerte à Meyrin: poumon de verdure de la Cité, il permet également le maintien de l'activité agricole proprement dite, qui jouit de terrains assez étendus.

Comme dans la plupart des espaces cultivés de la région, l'enclave agricole de Meyrin s'est banalisée sur le plan paysager ces dernières décennies, suite à la disparition de certains éléments structurant comme les cours d'eau et les fossés, les vergers traditionnels, les cordons boisés, haies ou bosquets. Des espaces de grande qualité demeurent toutefois, par exemple à Feuillasse et à Mategnin.

Le maintien de l'activité agricole avec comme mission principale la production de denrées alimentaires de proximité est un enjeu fondamental dans le développement territorial de Meyrin. Le renforcement du maillage vert mériterait également d'être encouragé, par exemple à travers une approche participative des exploitants agricoles. Une telle démarche pourrait s'envisager dans le cadre d'un réseau agro-environnemental, incluant une réflexion transversale (agriculture, paysage et patrimoine, itinéraires pédestres et cavaliers, nature). En outre, un raccordement harmonieux du maillage ancestral de l'espace agricole avec celui de l'espace urbain offrirait une plus-value paysagère et écologique.

Les massifs forestiers qui forment la ceinture nord de la commune sont d'une grande importance, en raison d'une part de leur fonction de liaison pour la faune, et d'autre part de leur biodiversité. L'exemple des marais de Mategnin, soit l'ensemble constitué des marais des Fontaines et de celui des Crêts est à ce titre particulièrement intéressant et mérite d'être ménagé ou développé en modérant, voire en supprimant le trafic motorisé sur la route de Prévessin.

Concernant la gestion des eaux de surface, de nouvelles orientations ont déjà été prises aux échelles cantonale et communale, comme l'illustre le projet du lac des Vernes.

En effet, lors de fortes pluies, les cours d'eau ne peuvent plus accueillir sans tamponnage les importantes contributions des zones urbanisées, qui sont passablement imperméabilisées. Des ouvrages de régulation et de rétention sont indispensables pour les nouveaux projets de développement.

La planification de cette gestion fait l'objet d'un plan spécifique, en cours d'élaboration (Plan Général d'Evacuation des Eaux - PGEE).

Certains paramètres environnementaux sont altérés par le développement des activités et de la mobilité lié à l'urbanisation. En particulier, les nuisances sonores augmentent actuellement et la qualité de l'air se détériore (cf. fiches n° 31 et 32).

Le cas de Meyrin est particulièrement relevant en regard des expositions subies : voisinage de l'aéroport, zones industrielles, voie ferrée, autoroute, nombreux axes routiers à fortes charges. Dans certains secteurs de la commune, les valeurs légales admissibles sont dépassées.

Dans la mesure où le développement de la couronne urbaine et de ses activités se poursuit, l'amélioration de cette situation constitue un réel défi.



La Cité vue du chemin Vert



Chemin des Ceps



Champs-Frêchets vus de l'av. de Mategnin



Route de Meyrin vers Riantbosson



Montfleury Nord

ESPACE RURAL ET ENVIRONNEMENT (SUITE)

LIGNES DIRECTRICES

Préserver la pénétrante de verdure

La pénétrante de verdure inscrite au Plan directeur cantonal est conservée. L'agriculture et la forêt y demeurent l'affectation principale. Des développements locaux sont possibles (Mategnin, Rte A.-F.-Dubois, Gravière) mais les perméabilités (paysage, mobilité, fonctions écologiques) doivent largement perdurer. Les principaux usages de cet espace sont l'agriculture, les activités de loisirs (promenade), la conservation du paysage et de la nature. Des projets les concernant doivent être développés de manière intégrée.

Maintenir et conforter les corridors écologiques d'importance régionale

La fonctionnalité des corridors de déplacement de la faune est maintenue au sein du territoire communal. Les liens vers les massifs extra-communaux (Mandement et Bois Tollot à l'ouest, Bois Perdriaux à l'est) sont également conservés. Au-delà des limites communales, la conservation des corridors régionaux constitue un objectif à promouvoir lors des planifications ultérieures. Elle l'est d'ores et déjà dans les études PACA en cours.

Promouvoir l'agriculture de proximité et les liens entre population rurale et urbaine

Le maintien d'une agriculture de proximité également perçue comme garante de l'entretien du cadre paysager et naturel, indispensable à la composition urbaine désormais, représente un enjeu fondamental.

La production de proximité, et les mesures visant à renforcer les liens entre population urbaine et rurale est à encourager: self-cueillette, agriculture contractuelle, marché, fête du terroir, accueil à la ferme, promotion des produits agricoles locaux dans la restauration collective municipale, etc.

Une analyse des éventuels besoins et/ou des projets d'envergure des exploitations agricoles est à développer, par exemple dans le cadre d'une « conception évolutive du paysage (CEP) ».

L'information des habitants concernant les règles à respecter en zone agricole est à diffuser afin de prévenir les conflits liés à la pratique des loisirs dans l'espace rural.

Promouvoir le renforcement du maillage vert

Dans les espaces à caractère rural, en particulier dans la pénétrante de verdure, le renforcement du maillage vert est encouragé, notamment à travers le développement de mesures agro-environnementales. Celles-ci sont élaborées avec la participation volontaire des propriétaires fonciers et des agriculteurs, ainsi qu'avec l'appui du Canton. Elles peuvent se concrétiser à travers un réseau agro-environnemental (qui s'appuie sur les dispositions légales en matière de compensations écologiques) et/ou à travers des «mesures paysagères», soutenues par l'Etat.

Ces mesures peuvent consister en un renouvellement ou une création d'éléments linéaires (alignements d'arbres, allées ou haies indigènes, accompagnés ou non de pistes de promenade), un renouvellement ou une reconstitution d'espaces verts ou extensifs fonctionnant comme «relais» (parcs, vergers traditionnels), voire une remise à ciel ouvert des fossés et des cours d'eau.

Connecter le maillage de l'espace agricole avec les structures vertes de l'espace urbain

Le développement du maillage vert à l'échelle de l'agglomération fait partie des lignes directrices «Espaces ouverts dans les secteurs bâtis» (alignements, allées, espaces publics, parcs, coulée verte le long du chemin de fer).

La connexion entre ces trames végétales parsemant les zones bâties et celles à développer dans l'espace agricole est recherchée dans une optique de cohésion territoriale intégrant biodiversité et réseaux de mobilité douce. Il s'agit avant tout de canaliser les pressions humaines, notamment équestres et canines, sur l'environnement naturel (cf. plan A0 des cheminements et des valeurs paysagères annexé).

Conserver les ensembles paysagers remarquables

Plusieurs ensembles présentent des qualités paysagères remarquables: le bosquet du Château de Feuillasse, les bois de la Citadelle, des Mouilles et de la Maille, Maisonnex, les Arbères, Mategnin. Il importe de les conserver et, le cas échéant, de les valoriser, le renforcement du maillage vert évoqué précédemment y contribuant concrètement.

Promouvoir une gestion intégrée des eaux de surface

L'évacuation des eaux de surface des nouveaux espaces urbanisés doit s'effectuer de manière à ne pas aggraver la situation hydrologique des corps récepteurs (en particulier le nant d'Avril) en application du plan général d'évacuation des eaux (PGEE). Des ouvrages de rétention (outre le lac des Vernes) seront aménagés si nécessaire à cette fin.

La Commune encourage de manière générale la création de toitures végétalisées, de fossés, de noues ou de boulingrins de rétention dans l'optique d'absorber une partie des événements pluvieux.

Dans la même logique, la remise à ciel ouvert de tronçons de cours d'eau enterrés (nant de la Maille, nant d'Avril) est à garder à l'esprit.

Protection contre le bruit

Des mesures d'assainissement sont menées sur les axes routiers où les normes légales sont dépassées.

Les quartiers soumis à des nuisances excessives du trafic aérien (Citadelle, Vieux Bureau – Grand Puits) font l'objet de mesures de protection, en fonction du degré de sensibilité attribué et du niveau d'immission à atteindre.

Le cas échéant, des adaptations du plan de zones pourraient intervenir ultérieurement.

Valoriser les marais de Mategnin

Améliorer la cohésion entre les deux biotopes récemment renaturés et étendus en fermant définitivement la route de Prévessin au trafic automobile.

AUTRES DOMAINES D'INTERVENTION NON FIGURÉS**Protection de l'air**

Le développement de la mobilité douce et des transports publics contribueront à maintenir, voire améliorer la qualité de l'air.

Utilisation rationnelle de l'énergie

Le recours à des sources d'énergie alternatives et les constructions répondant à des critères écologiques (notamment Minergie) sont encouragées pour tout projet urbain. Pour ses propres projets, la commune privilégie ces options. Elle poursuit son effort de service en matière d'éducation et de d'information relatives à la thématique énergétique.

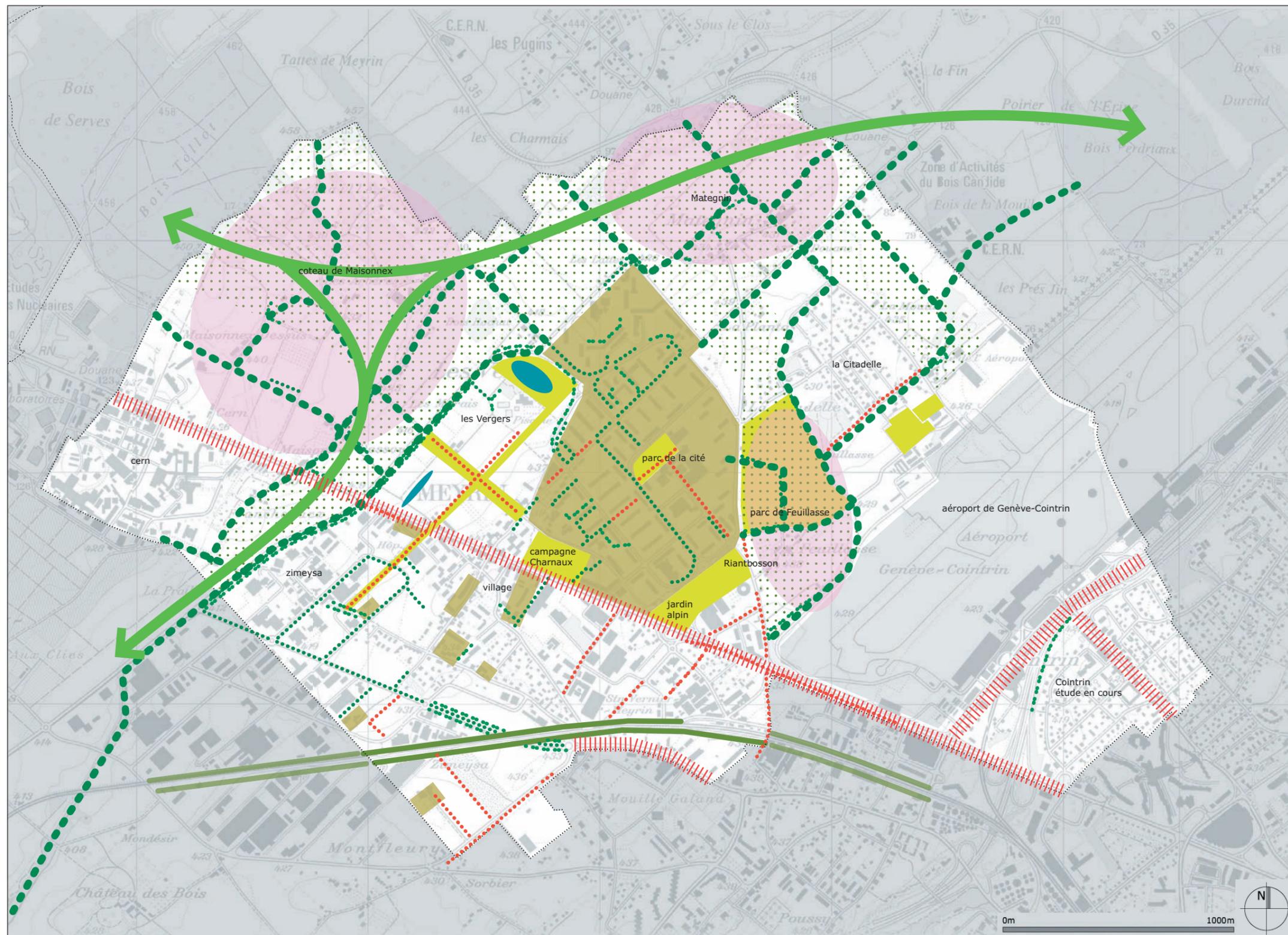
Gestion des déchets

La Commune planifie un réseau de points de collecte suffisants (tri à la source) et des ramassages efficaces, en particulier en fonction du développement des nouveaux quartiers.

Protection contre les rayons non ionisants (RNI)

La Commune encourage la réalisation d'installations « collectives » (interopérateurs) pour limiter le nombre d'antennes.

ENVIRONNEMENT



LIGNES DIRECTRICES

-  Préserver la pénétrante de verdure
-  Maintenir et conforter les corridors écologiques d'importance régionale
-  Compléter et valoriser le maillage vert dans la zone rurale et le connecter avec les espaces verts et alignements des secteurs bâtis.
-  Conserver les ensembles paysagers remarquables.
-  Promouvoir une gestion intégrée des eaux visant des objectifs hydrologiques, écologiques, paysagers et de délassement.
-  Assainir les axes routiers exposés au bruit.

LEGENDE

-  espaces verts publics
-  espaces verts collectifs
-  coulée verte ferroviaire
-  alignements et cordons relevés
-  alignements et cordons projetés

