



campagne, Puplinge hiver 2006

LECTURE DU SITE, PERIMETRE COMMUNAL

Le territoire communal de Puplinge est constitué de deux éléments majeurs: un important espace agricole (73,4 % de sa surface) et un noyau villageois compact. De ce fait, la lecture du site s'effectue à deux échelles de réflexion différentes: celle du territoire communal dans son ensemble et celle du tissu villageois.

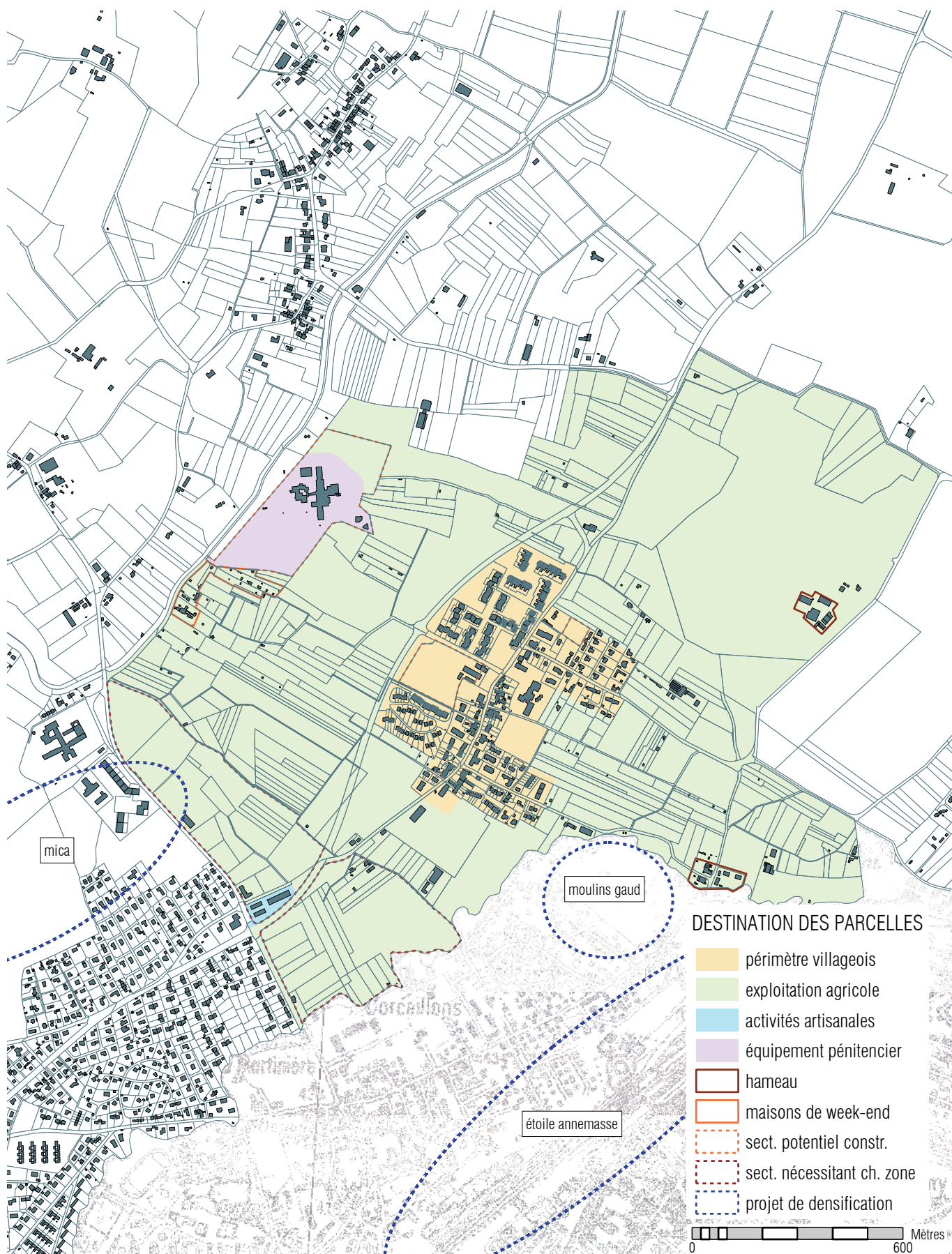
Ce chapitre propose l'analyse à l'échelle du périmètre communal. Il traite de trois thématiques, le bâti, le paysage et les réseaux. Il aborde notamment la question de l'occupation du sol et de l'utilisation des terrains agricoles, des structures paysagères et de l'accessibilité de ce territoire.

DESTINATION DES PARCELLES

Cette carte propose une lecture de l'occupation des parcelles. La présence d'un noyau villageois construit et d'une "couronne" agricole qui l'entoure se dessine très clairement. Les hameaux de Cornière et de Pesay sont des compositions autonomes qui s'organisent à l'intérieur de la zone agricole. L'équipement pénitencier de Champ-Dollon occupe une parcelle bordant la Seymaz, cet équipement est détaché de la localité.

Les parcelles situées en zone à bâtir et possédant un potentiel constructible conséquent sont cernées d'orange (sect. potentiel constr.), les secteurs avec un potentiel constructible situés sur des terrains en zone agricole sont cernés de rouge (sect. nécessitant ch. zone). Actuellement, il existe une demande de changement de zone sur le secteur MZ-29459 (Grands-Prés), demande initiée par l'Etat de Genève mais à laquelle la commune de Puplinge est opposée. Le secteur de Mon Idée (MZ-29458) n'a à ce jour pas fait l'objet d'une procédure de déclassement.

Le développement du territoire de Puplinge est directement concerné par d'importants projets de densification: le PAC MICA (décrit à la page 35 du présent rapport), le PAC Etoile-Annemasse (décrit à la page 34 du présent rapport) et le projet Moulins Gaud (création d'un quartier de 440 logements d'ici 2010).



PAYSAGE ET VEGETATION

ENTITES VEGETALES

La carte ci-contre a été établie à partir d'une photo aérienne du territoire (orthophoto, SITG). La végétation significative y est isolée afin d'obtenir une image des structurantes végétales composant le paysage de la région. D'une manière générale, la présence de structurantes végétales est ténue. Les cordons boisés accompagnant les deux rivières sont remarquables. Les autres structurantes paysagères, de moindre importance, sont orientées généralement perpendiculairement aux cours d'eau (est-ouest) et suivent l'orientation du parcellaire et des cheminements.

L'étude Projet du Paradis met en évidence une série d'entités paysagères particulières. Elles ont été "définies sur la base de la description historique du paysage de la région, confrontée aux analyses et études de l'état biologique actuel". Elles représentent des "formations structurelles de grande taille et souvent complexes dont la valeur écologique est supérieure à la moyenne" et constituent des ensembles (vallons boisés, cours d'eau, domaines, ensembles bocagers, etc.) qui "forment, sur le plan écologique, la structure et les nœuds du réseau écologique" (Projet du Paradis, p.31). Ces entités paysagères sont de deux types: linéaires (les cours d'eau et leurs cordons boisés) et aérolaires (zones où les caractéristiques paysagères s'affirment avec une densité accrue). Le territoire de Puplinge compte deux entités linéaires (Foron et Seymaz) et trois entités aérolaires caractérisées par des bocages à saule (Mon Idée et Champ Dollon) ou à chêne (Pesay).

TOPOGRAPHIE

Le village appartient au plateau situé à une altitude moyenne de 440 m qui s'étire jusqu'à la Seymaz, seul le secteur situé à l'est du village observe un léger dénivelé montant vers le Foron. Puplinge n'a pas de vue sur le lac et son horizon est composé de montagnes: le lointain Jura, le Salève, le Môle et les Voirons.

Malgré le faible relief de ce territoire, l'étude Projet du Paradis définit, dans son périmètre, quatre entités géomorphologiques bien différenciées qui s'étagent en fonction de l'altitude. Deux d'entre elles concernent la commune de Puplinge:

- l'une, à env. 430 m, qui est définie par les terres basses de la Seymaz (contenues entre la Seymaz et la route de Jussy), dont la végétation est essentiellement composée d'espèces hydrophiles (saules, aulnes et peupliers), ceci dû à l'humidité de ces terrains soumis aux fluctuations d'une nappe phréatique peu profonde. Les nombreux saules taillés en têtard confèrent au paysage de cette entité un caractère particulier.
- l'autre, à env. 440 m, qui décrit un plateau très légèrement incliné en direction du Foron (défini entre la route de Jussy et le coteau de Cara), dont la végétation est marquée par les chênes et conserve de nombreuses traces de l'ancienne structure bocagère.

Référence Projet du Paradis:

section 1, chapitre 1.1, La morphologie, p.12 à 13.

section 3, chapitre 3.3, Les entités paysagères particulières, p.31-36.



le Foron



RESEAUX

La commune de Puplinge a participé à l'étude "Problématique Arve-Lac, mobilité et aménagement" (30 mai 2006) réalisée par les bureaux Trafitec (pilotage), RGR (mobilité) et AVV/ASS (urbanisme), ainsi qu'à l'étude "Déplacements transfrontaliers, diagnostic et recommandations " (version provisoire du 24 août 2007), réalisée par les bureaux Trafitec (pilotage), RGR/E Grasset (mobilité) et ASS (urbanisme). Ces deux études présentent les objectifs principaux de la commune en termes de déplacements.

L'évaluation de la situation en termes de déplacements a été vérifiée et complétée par le bureau Citec Ingénieurs Conseils SA. Il a notamment établi les différents documents graphiques et commentaires nécessaires à l'analyse du périmètre communal.

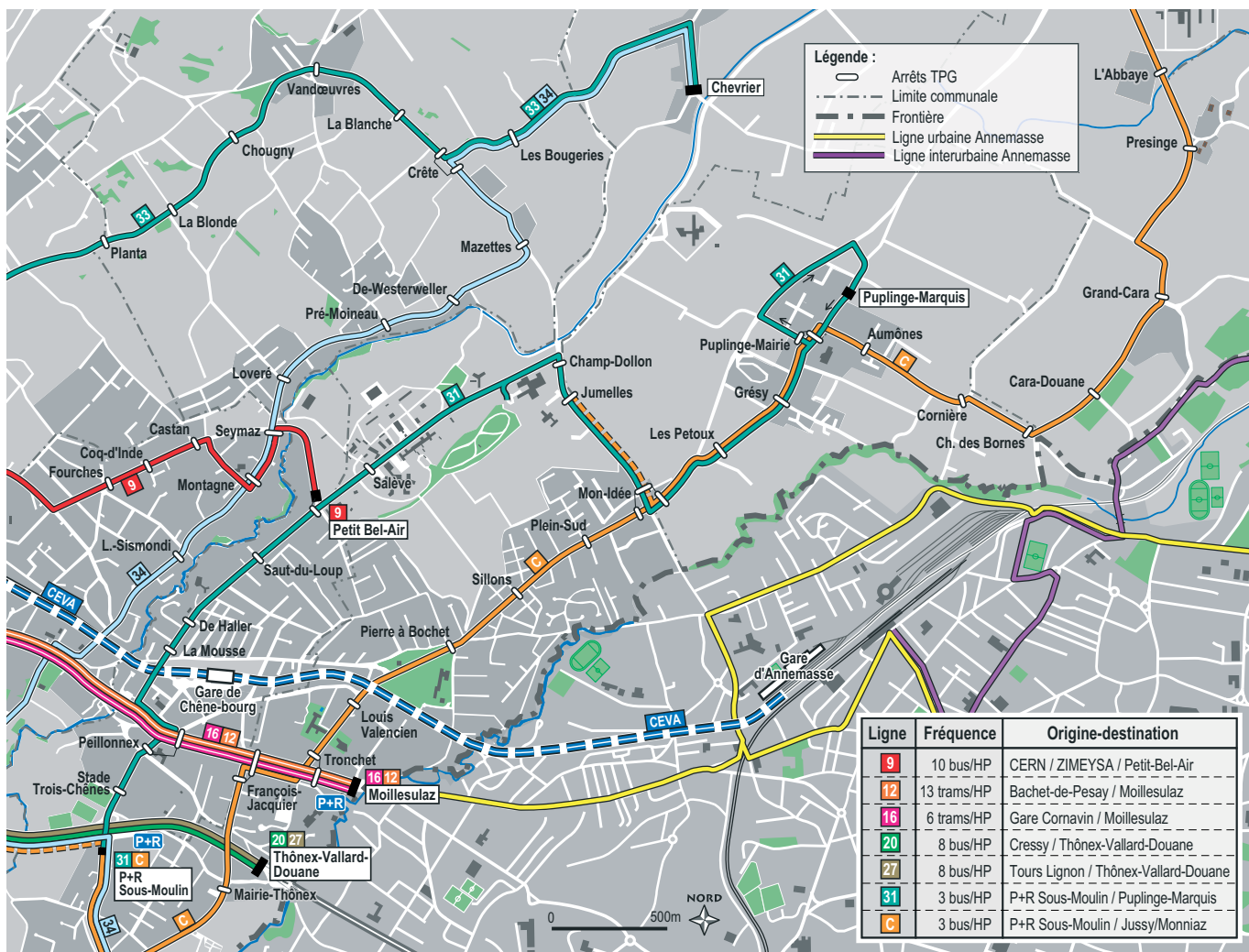
RESEAU TRANSPORTS COLLECTIFS

Le village de Puplinge est desservi par deux lignes TPG : la ligne secondaire 31 et la ligne régionale C.

La ligne 31 effectue une boucle dans le village de Puplinge (terminus) et relie ce dernier au parking relais de Sous-Moulin. Elle permet la correspondance avec plusieurs lignes urbaines : 20, 27, 9, 12 (tram) et 16 (tram). 34 véhicules par jour desservent la ligne 31, avec une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe, 30 minutes aux heures creuses en journée et 60 minutes après 20h et jusqu'à 23h. Le temps de parcours depuis le centre de Puplinge (mairie) jusqu'à la place Favre à Chêne-Bourg (connexion avec les lignes de tram 12 et 16) est de 12 minutes. Il faut compter environ 30 minutes de trajet pour rejoindre le centre-ville de Genève (Bel-Air) depuis Puplinge en empruntant la ligne 31 puis le tram.

La ligne C relie le parking-relais (P+R) de Sous-Moulin à la douane de Monniaz en transitant par le village de Puplinge. Elle emprunte un itinéraire plus proche de la frontière franco-suisse que la ligne 31 et permet également la connexion avec les lignes urbaines 20, 27, 12 (tram) et 16 (tram). 36 bus par sens desservent la ligne C, avec une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe, 30 minutes aux heures creuses en journée et 60 minutes après 20h et jusqu'à minuit. Le temps de parcours depuis le centre de Puplinge (mairie) jusqu'à l'arrêt Tronchet à Thônex (connexion avec les lignes de tram 12 et 16) est de 8 minutes. Il faut compter environ 30 minutes de trajet pour rejoindre le centre-ville de Genève (Bel-Air) depuis Puplinge en empruntant la ligne C puis le tram. Aucune autre ligne de transport public ne dessert le reste de la commune. Cependant, une ligne de bus de rabattement performante devrait être envisagée sur la future gare CEVA de Chêne-Bourg. En outre, le centre du village n'est distant que de 1.5 km de la gare d'Annemasse, futur terminus du CEVA.

La construction du réseau CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) entre Genève et la France devrait renforcer l'offre en transport public dans le secteur.



réseau des transports publics actuel, Citec Ingénieurs Conseils SA



réseau CEVA

TRAFIC INDIVIDUEL

La majorité du trafic de transit traverse la commune en évitant le village grâce à la route de Jussy (route cantonale) aménagée en bordure ouest de Puplinge. Cependant, un trafic de transit frontalier toujours plus important traverse le village en arrivant par la route de Presinge ou la route de Cornière. A ce trafic de transit s'ajoute le trafic engendré par la commune de Puplinge. Les volumes de trafic débouchant dans le village par ces deux routes sont respectivement de 2'500 véhicules par jour ouvrable (uv/jo) pour la première et 1'800 uv/jo pour la seconde. Les charges journalières de trafic au centre de Puplinge peuvent être alors fortes : de 3000 à 4000 uv/jo sur les rues de Graman et de Frémis, sur leurs tronçons situés entre la route de Presinge et la route de Jussy, ce qui constitue la limite supérieure des charges habituellement admises pour une route collectrice dans un contexte résidentiel rural. Les charges sont par contre nettement plus faibles sur les tronçons de la rue de Graman qui ne sont pas situés sur les itinéraires de transit : entre 1000 et 1500 uv/jo. En fait, seule une courte portion de cette rue se situe sur un axe emprunté par le trafic de transit. Le trafic a énormément augmenté ces dernières années, phénomène valable pour tout le bassin franco-valdo-genevois. La commune de Puplinge, située aux portes de Genève, n'échappe pas à cette tendance. La charge de trafic par jour ouvrable a par exemple augmenté de 800 véhicules entre 2000 et 2005 à la douane de Cornière. Si les charges rencontrées restent en deçà des limites de capacité du réseau, certains carrefours provoquent des situations de ralentissement passagères lors de l'hyperpointe de trafic pendulaire. Le trafic engendre aussi d'importantes nuisances et de l'insécurité pour les usagers dans le village. Un aménagement modérateur du trafic et plus sécuritaire peut abaisser les vitesses, réduire les nuisances et rendre les déplacements piétons plus sûrs et plus aisés.

REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA COMMUNE

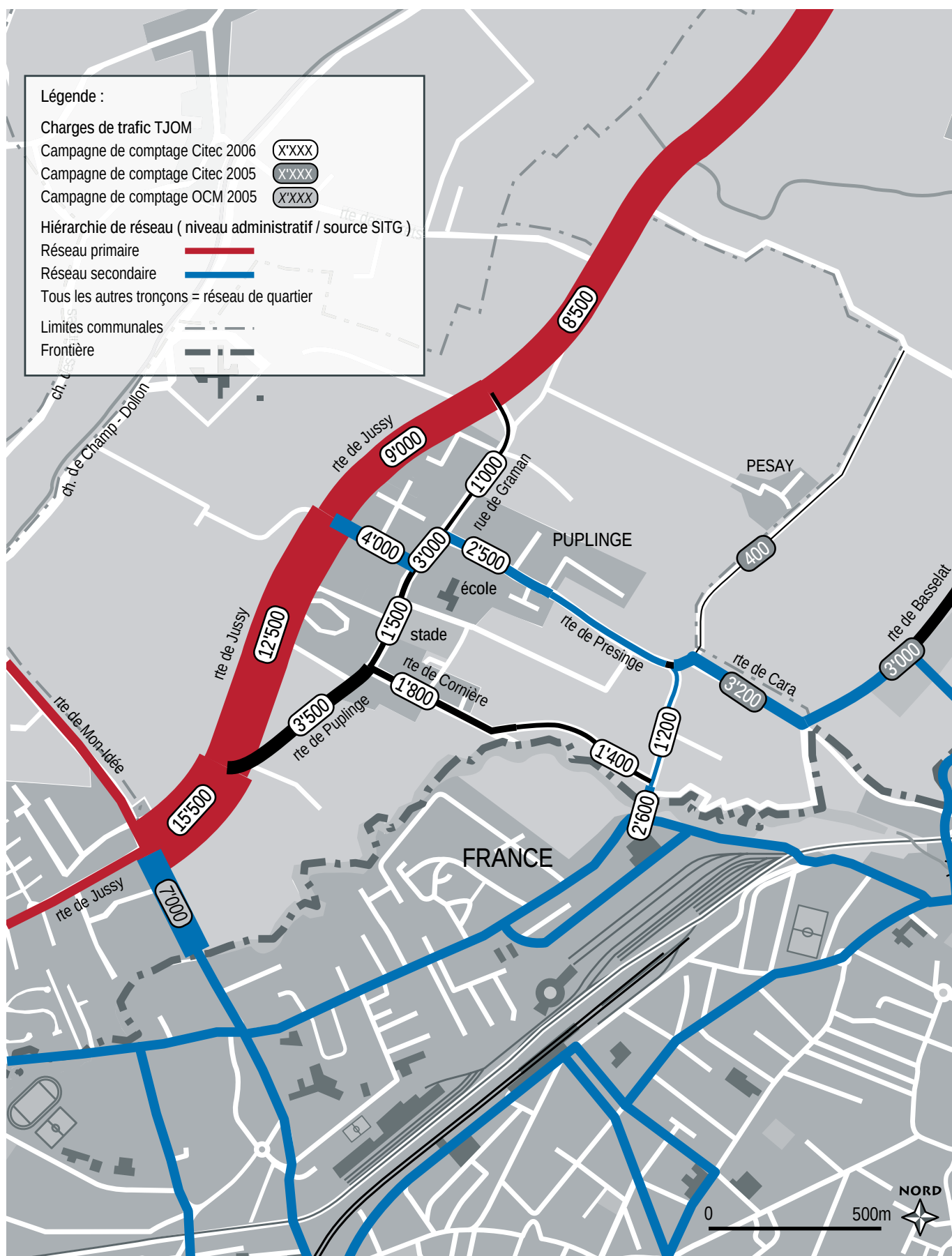
Les données actualisées ressortant du recensement fédéral de la population et du micro-recensement transport font apparaître que 69% du total des déplacements sont effectués en transports individuels motorisés, 6% en transports publics, 5,5% en vélo et 19,5% à pied.

TRANSIT TRANSFRONTALIER

Entre 1980 et 2006, les passages cumulés aux frontières de Cara et Cornière sont passés de 1600 (comptages OCM) à 5800 véhicules/jour (comptage CITEC 2005 et 2006), soit une progression de plus de 360% en 25 ans. Ceci reflète l'accroissement des pendulaires français, mais aussi des pratiques d'achat et loisir des communes suisses en territoire français.

DOUANE DE CORNIERE

Le projet en cours Etoile-Annemasse qui décrit l'aménagement du secteur autour de la gare (p.35) prévoit de limiter fortement le transit au nord de la gare. Par conséquent les voitures accédant par la pénétrante nord ne pourront pas rejoindre de manière directe les douanes de Mon Idée et de Pierre à Bochet. Un report du trafic de transit sur la douane de Cornière est à prévoir, les autorités doivent impérativement se poser la question de la gestion de ce surcroît de transit sur une route communale non destinée au trafic de transit.



plan de charges: trafic journalier moyen, Citec Ingénieurs Conseils SA

