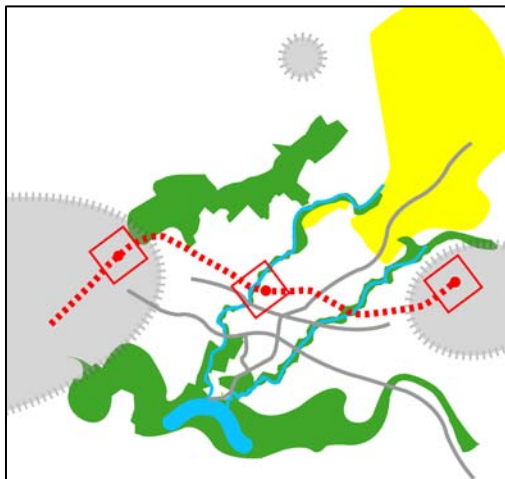


## 5 LES OPTIONS COMMUNALES

La partie « Bilan et diagnostic » a permis de mettre en évidence une grande diversité d'enjeux liés au territoire communal. Qu'il s'agisse de problématiques spécifiques à résoudre, de situation d'ensemble à améliorer ou d'opportunités de développement à saisir, les stratégies qui seront adoptées vis-à-vis de ceux-ci se doivent d'être basées sur une volonté politique forte et clairement exprimée. Les options communales retranscrivent cette volonté selon les principales thématiques de l'aménagement du territoire.

### 5.1 Vision régionale

**Traiter au niveau intercommunal les problématiques ayant trait aux transports, aux milieux naturels, aux équipements et à l'urbanisation**



- en intégrant les planifications des échelles supérieures, telles le projet d'agglomération ou le Plan directeur cantonal et, dans le même temps, en y faisant valoir les options communales.
- en participant activement aux études conduites au niveau régional sur des problématiques concernant la commune.
- en consultant les communes limitrophes sur tout projet à incidence spatiale et en prenant en compte leurs planifications.

Seule une telle démarche peut à terme augmenter la marge de manœuvre de la commune vis-à-vis de la gestion de son territoire. Par son caractère propositif, elle lui permettra par exemple de militer plus facilement pour une adaptation des projets d'importance régionale à ses capacités d'accueil, en termes d'équipements publics, d'infrastructures et de respect des exigences environnementales (OPair, OPB, gestion des eaux pluviales...).

## 5.2 Urbanisme

### Principes généraux

**Préserver les importants contrastes qui caractérisent Thônex : les noyaux villageois, les quartiers résidentiels peu denses, les espaces nettement urbains, ruraux et naturels**



- pour le centre de la commune : en densifiant les secteurs dont l'utilisation actuelle ne correspond pas à l'affectation (Etienne-Chenaz, Mousse, François-Jacquier, Avenue de Thônex).
- pour les quartiers de villas : en envisageant une densification tenant compte des contraintes imposées par le degré d'équipement, la qualité du site et les espaces verts (diversité d'habitat pour la faune et la flore, jardins privés).
- pour les noyaux villageois : en veillant à la qualité des architectures proposées et au respect des plans de site.
- pour les espaces ruraux : en préservant les terres agricoles au sud de la commune et les conditions d'exploitation agricole.
- pour les espaces naturels : en valorisant les cordons boisés de la Seymaz et du Foron, le secteur forestier de Belle-Idée, les prairies extensives de Bel-Air et les rives de l'Arve.

**Requalifier les axes à grand trafic (rue de Genève, routes Blanche, de Sous-Moulin et de Jussy, av. de Thônex et Tronchet)**



- pour l'ensemble des axes : en mettant en oeuvre le programme d'assainissement du bruit routier et le Plan cantonal de mesures OPair , ainsi qu'en instaurant de nouveaux passages pour les piétons et les cyclistes permettant de désenclaver les quartiers résidentiels.
- pour la rue de Genève : en appliquant les recommandations du projet transfrontalier « Espace-rue » afin de faciliter les liaisons nord-sud.
- pour le nord de la commune : en évitant que la future route et le mail prévu dans le projet MICA n'instaurent de nouvelles coupures du tissu urbain et un trafic de transit sauvage.

### Réaliser l'axe nord-sud reliant les espaces verts et les équipements publics



- pour l'ensemble de la commune : en maintenant et en renforçant l'implantation des équipements le long de l'axe nord-sud.
- pour l'ensemble de la commune : en instaurant des continuités pour la mobilité douce entre les écoles, le centre sportif, la Mairie et les espaces de détente.
- pour le nord de la commune : en aménageant des équipements destinés aux futurs habitants du quartier de MICA, voire à l'ensemble de la population.
- en profitant de la réalisation de la voie verte CEVA (corridor écologique et axe de mobilité douce) pour atténuer la coupure horizontale de la rue de Genève.

### Urbanisation des Communaux d'Ambilly

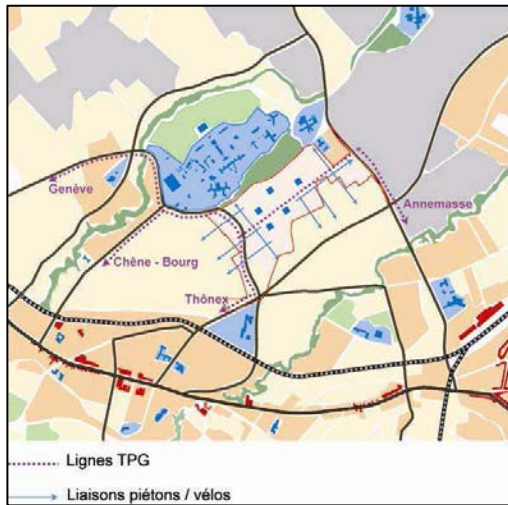
#### Assurer un développement équilibré du quartier



Sur la base du plan directeur de quartier adopté, il s'agira de :

- Concevoir un principe des circulations de manière à décourager le trafic de transit
- Créer une centralité de quartier regroupant les équipements scolaires et sociaux, ainsi que les services et commerces pour les habitants.
- Favoriser une mixité des affectations : activités, logements, équipements et espaces verts.
- Promouvoir des programmes de logements avec des typologies diverses favorisant une mixité sociale.

### Créer les conditions cadre pour assurer une bonne intégration des futurs habitants



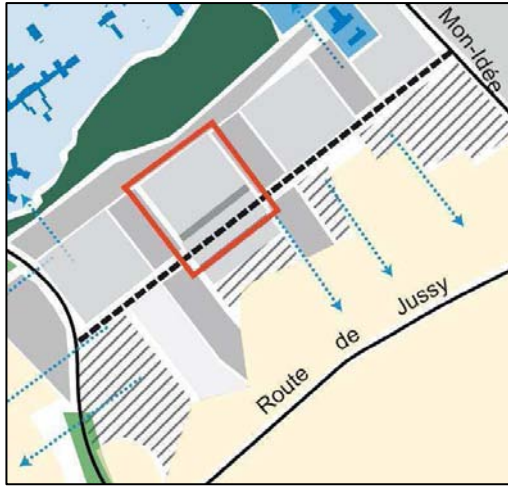
- Intégrer dans le périmètre des Communaux d'Ambilly des équipements publics à l'échelle de l'ensemble de la commune – tels que installations de sport, espace de fêtes, salles de réunions, crèches, EMS, etc.
- Créer, entre autres, une ligne de transports publics directe entre le nouveau quartier, le centre de Thônex et le centre de Sous-Moulin.
- Aménager des voies de mobilité douce (vélos/piétons) à l'intérieur du quartier et vers le centre de Thônex et les quartiers résidentiels voisins, ainsi que des itinéraires sécurisés vers le cycle, les gares de Chêne-Bourg et le centre d'Annemasse.
- Assurer la pérennité de la « pénétrante de verdure » le long de la Seymaz de manière à garantir une transition paysagère et de créer des espaces de délasserement informels de proximité.

### Urbaniser le quartier des Communaux d'Ambilly dans le respect des exigences environnementales et en application des principes du développement durable



- Maîtriser les impacts du projet sur l'environnement en mettant en place les mesures d'accompagnement nécessaires au respect des normes fédérales et cantonales en matière de bruit et de pollution de l'air.
- Intégrer les contraintes liées à la gestion des eaux pluviales et aux risques d'inondation.
- Avoir mis en place dès les premières constructions des lignes performantes de transports publics à fréquence urbaine.
- Créer une organisation interne au quartier favorisant les déplacements à pied et à vélo et minimisant les trajets en voiture.
- Elaborer un concept de gestion de l'énergie novateur et ménageant les ressources disponibles.
- Promouvoir un aménagement des espaces extérieurs en respectant une diversité biologique, minimisant leur entretien et permettant une large appropriation par les habitants.

**Assurer la qualité du futur quartier par l'élaboration d'un projet test sur une pièce urbaine.**



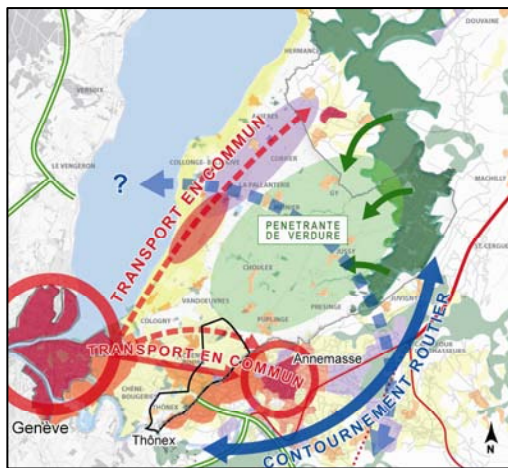
- Participer à l'élaboration d'une charte d'urbanisation et cahier des charges fixant les conditions cadre du projet de PLQ.
- Favoriser la mise en place d'un concept de gestion de l'énergie novateur et ménageant les ressources disponibles.
- Promouvoir un aménagement des espaces extérieurs en respectant une diversité biologique, minimisant leur entretien et permettant une large appropriation par les habitants.
- Le projet-test aura une valeur de référence pour les étapes suivantes et devra démontrer la mise en œuvre des exigences de qualité exprimées par le programme général.

### 5.3 Transports et circulations

#### Appliquer à Thônex les principes de l'étude Arve-Lac :

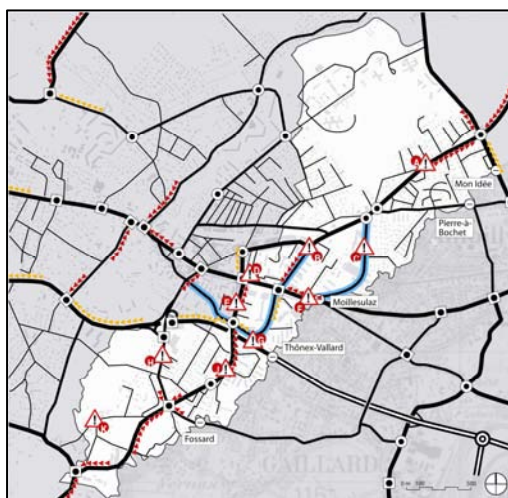
- Urbanisation selon deux axes en "V"
- Mixité emplois/habitants
- Protection des zones habitées
- Pénétrante de verdure
- Fort développement des transports publics
- Application de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier

Source : Etude Arve-Lac 30 mai 2006



#### Résoudre les dysfonctionnements de circulation et remédier aux lacunes de la sécurité routière

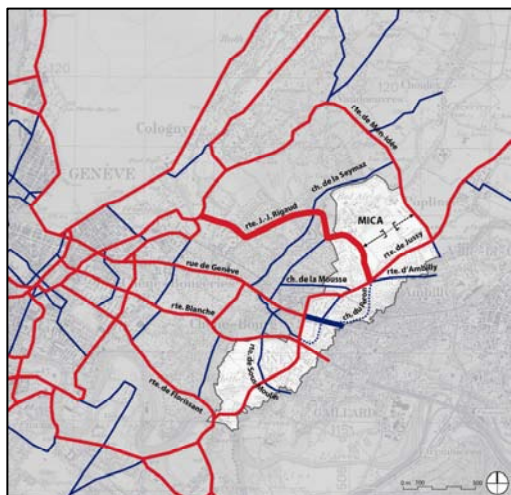
Etat actuel : Dysfonctionnements



- En complément de l'étude Arve-Lac, un nouveau contournement nord-est (traversée du lac et de la rive gauche) est souhaité dans l'objectif d'offrir les relations transrégionales manquantes, tout en soulageant les routes traversant les zones habitées et autres lieux sensibles.
- Actuellement, le Grand Conseil semble opter pour une nouvelle liaison nord-est avec un point d'accrochage à la route de Jussy entre Thônex et Puplinge. Le délai de réalisation est reporté à 2030 environ, soit au-delà de la portée du présent Plan directeur communal.
- Thônex doit veiller très attentivement à ce que les études menées par l'Etat déterminent tous les impacts d'une telle liaison et proposent les mesures d'accompagnement les plus sûres pour protéger Thônex des nuisances d'un trafic induit indésirable.
- Diverses mesures seront proposées afin d'assainir les nombreux dysfonctionnements de la situation actuelle (TC régulièrement bloqués dans les files d'attente, gabarits routiers inadaptés au trafic actuel, lieux dangereux, vitesses excessives, accessibilités lacunaires au réseau autoroutier, transit indésirable à travers les quartiers d'habitations, etc.).

	File d'attente avec bus captif
	File d'attente (heures de pointe)
	Point noir (sécurité, vitesse, ...)
	Transit indésirable – incohérence avec la hiérarchie routière dûment validée

## Proposer une nouvelle hiérarchie fonctionnelle du réseau routier



**HIERARCHIE ROUTIERE**

- Selon la carte de la hiérarchie du réseau routier adoptée par le Conseil d'Etat le 18.04.2005

- Réseau primaire
- Réseau secondaire

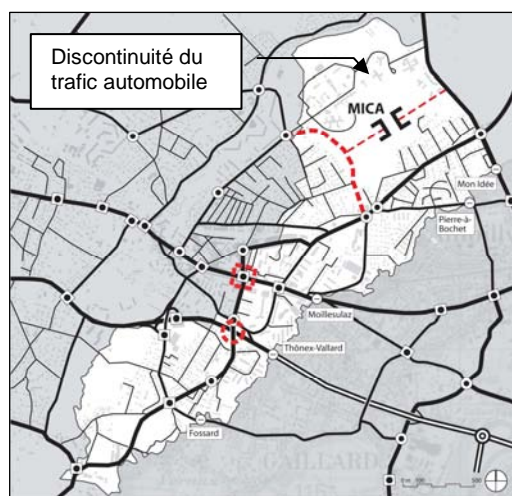
- Modifications proposées

- Surclassement en réseau primaire
- Déclassement en réseau secondaire
- ⋯⋯⋯ Déclassement en réseau de quartier

Toutes les autres voiries constituent le réseau de quartier

- La hiérarchie fonctionnelle adoptée en 2005 est valable quatre ans.
- Un réexamen et éventuellement une mise à jour sont prévus en 2009 pour tenir compte de l'évolution de la mobilité selon les projets d'urbanisation et d'équipements routiers qui seront adoptés ou réalisés d'ici-là.
- Le plan directeur communal est un moyen idéal pour faire part à l'autorité compétente (l'DGM) des souhaits de la commune.

## Réaliser les compléments du réseau routier

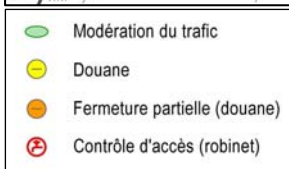
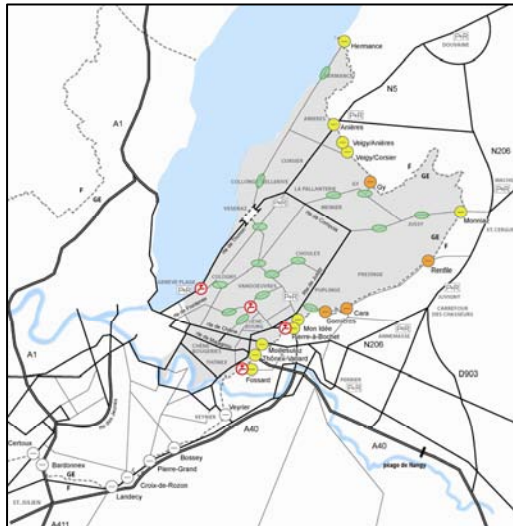


- Le plan directeur établira les intentions communales pour les compléments routiers majeurs susceptibles d'influencer les circulations à Thônex : nouveaux maillons routiers liés à MICA, nouvelle jonction autoroutière avec l'avenue de Thônex, adaptation du carrefour rue de Genève / avenue de Thônex (dénivelé ou autre solution à rechercher), nouvelle tangente nord-est – traversée du lac, etc.

## Maîtriser le trafic dans les zones habitées et autres lieux sensibles

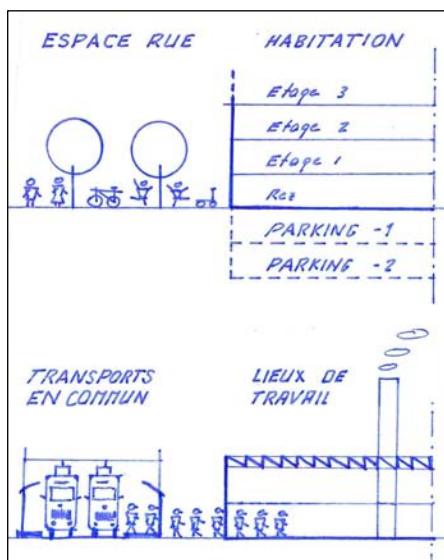
Source : Etude Arve-Lac

30 mai 2006



- En complément du "plan des transports" développé dans l'étude Arve-Lac, un ensemble de mesures restrictives est nécessaire pour inciter les automobilistes à circuler sur les axes principaux et non pas transiter par les rues de quartier. Ces mesures peuvent être : modération du trafic, schéma de circulation, gestion par les feux, etc.
- Le système des nouvelles voiries de MICA est à concevoir afin d'empêcher, de fait, ce transit indésirable. Un réseau interne aux différents quartiers "en boucle ou en impasse" est une solution a priori intéressante.

## Etablir une politique de stationnement (pour les habitants, les visiteurs, etc.)



L'offre de stationnement est un moyen performant de contrôle général du trafic. Cette offre doit être :

- suffisamment fournie pour permettre aux habitants de laisser leurs véhicules aux endroits appropriés, les encourageant ainsi à utiliser d'autres moyens de transports
- limitée au strict minimum pour les actifs venant travailler à Thônex dans la mesure où d'autres moyens de transports moins polluants existent
- positionnée en principe ailleurs que sur le domaine public, lequel est à affecter en priorité aux espaces de rencontre, trottoirs confortables, mesures de valorisation paysagère, etc.
- régulièrement contrôlée afin qu'elle soit utilisée à bon escient (par exemple, les voitures-ventouses proches des commerces sont préjudiciables à leur bonne marche)



## Développer l'offre 2007-2010 (contrat de prestations Etat-TPG) en réponse aux futurs besoins de transports.

**Améliorer l'offre de base en termes de cadence et de vitesse commerciale**

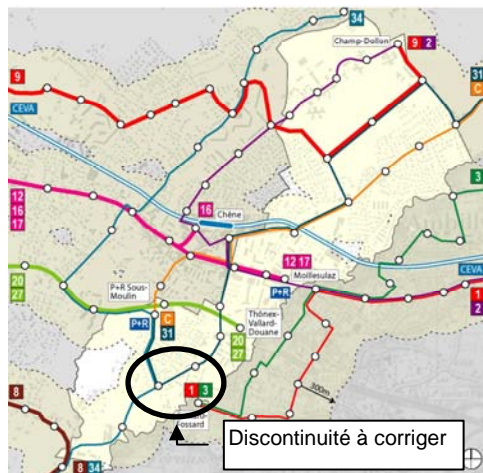
**Desservir les nouveaux quartiers**

**Relations transfrontalières à vérifier (TAC 2 et 3) et à développer**

**Développer les P+R sur France et sur Genève**

Période 2007-2010

Source : DGM, CEVA



Les améliorations contenues dans le contrat de prestations des TPG sont intéressantes, mais de loin insuffisantes pour remédier aux besoins de la situation actuelle. De plus, l'offre des TC (TPG et TAC) doit tenir compte des projets d'urbanisation d'ores et déjà planifiés. Le plan directeur visera à équilibrer l'offre des TC avec les besoins de déplacements actuels et futurs.

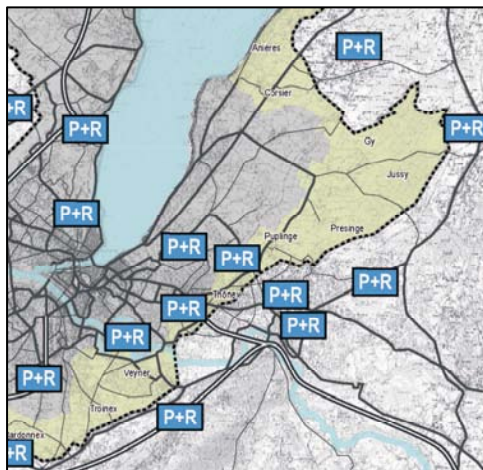
Toutes les mesures visant à améliorer la progression des TC et, par là, leur attractivité, seront recherchées et proposées, qu'elles soient situées sur le territoire de Thônex ou en dehors. Le site propre est à rechercher systématiquement, ce qui améliorera les vitesses commerciales et la fiabilité des durées de parcours. Il deviendra alors (enfin) économique d'augmenter le nombre de véhicules engagés et donc la cadence de passage.

Des compléments sont à étudier pour :

- MICA, à desservir "complètement", non seulement en direction de la ville de Genève, mais également en relation avec le "cœur" de Thônex (commerces, mairie, écoles, etc.)
- Le quartier Adrien-Jeandin et ceux situés au nord de la commune pourraient être mieux desservis par les lignes TPG 20-27 avec leur prolongement depuis la route Blanche.

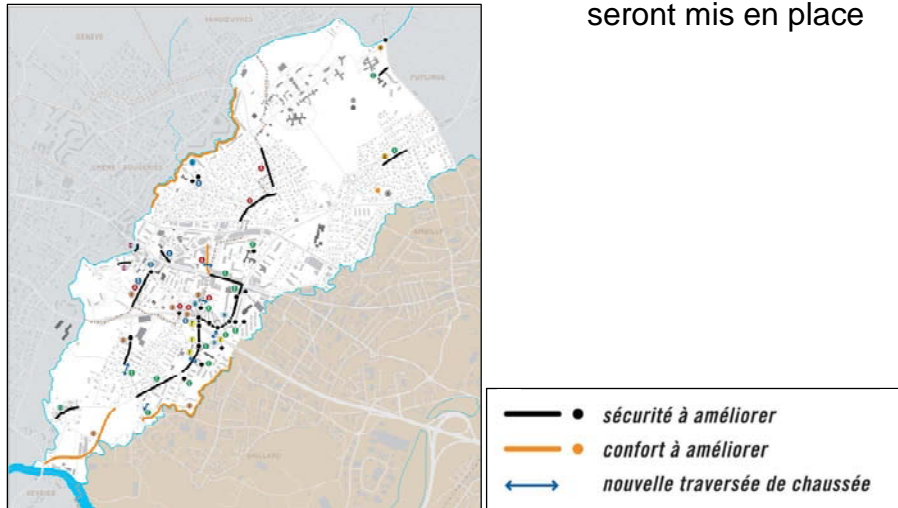
Le prolongement des lignes de trams dans Annemasse est particulièrement intéressant pour Thônex. D'autres relations doivent être étudiées, notamment celle entre MICA et ETOILE Annemasse – gare CEVA.

Des P+R en nombre sont indispensables pour compléter l'offre de transports que l'on veut assurer avant tout par les TC. Ces P+R sont à positionner proches des arrêts des lignes principales de types CEVA, trams, trolleybus, bus à cadences élevées. Les P+R doivent être situés à l'amont des zones habitées.



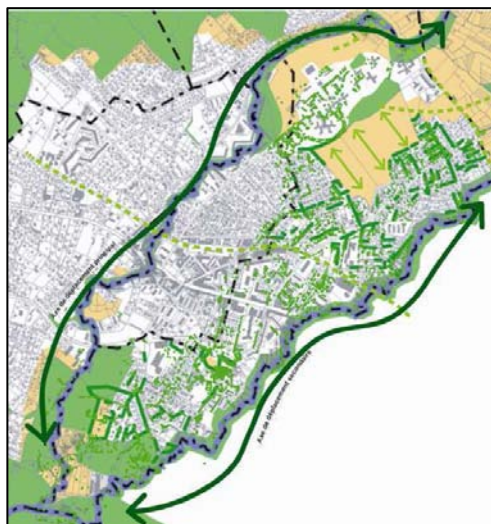
**Nombreux P+R sur France et sur Suisse - CEVA à cadence élevée**  
Renforcement / Restructuration du réseau TPG – réseau transfrontalier  
(Plan directeur TC 2007-2010 à revoir à la hausse)

**Résoudre les dysfonctionnements actuels**  
**Développer les réseaux piétons et vélos en fonction des nouveaux projets d'urbanisation.**



- Il s'agit sur l'ensemble du territoire communal d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Par ailleurs, de nouveaux tronçons et traversées susceptibles de garantir la continuité des réseaux de mobilité douce seront mis en place

**Mettre en réseau les pénétrantes de verdure, les espaces verts privés (villas) et publics**



#### 5.4 Environnement

- en établissant une liaison « verte » entre les cordons boisés du Foron et de la Seymaz (voie verte CEVA, Mon Idée – Grands-Prés), axes de déplacement principaux de la petite et moyenne faune.
- en conservant, protégeant et entretenant de manière ciblée les secteurs abritant des espèces protégées (arbres isolés de valeur, haies, talus, prairies, lisières, bandes herbeuses).
- en y intégrant les surfaces de compensation écologiques situées dans la zone agricole (prairies extensives de Bel-Air, bordure Seymaz).
- en appliquant les principes « Nature en ville » :
  - encouragement des initiatives permettant l'aménagement de petites structures naturelles, p. ex. arbres isolés, gîtes de nidification...
  - incitation à choisir des plantations

d'essences indigènes

- prise en compte dans les projets de la gestion des eaux : toitures végétalisées, étangs de rétention...

### Intégrer les contraintes liées à la gestion des eaux pluviales et aux risques d'inondation



- Toute création ou remaniement de surface imperméable, dont les eaux pluviales sont collectées pour l'évacuation, devra faire l'objet d'une gestion quantitative des eaux pluviales, en fonction de la sensibilité du milieu récepteur.
- dans les zones urbanisées existantes (p. ex. Vilette), en considérant les cartes des dangers dus aux crues de la Seymaz et du Foron.
- dans le développement des projets d'urbanisation (p. ex. PAC MICA).
- en limitant l'imperméabilisation des surfaces (chemins, parcs, etc.).
- en favorisant la rétention des eaux à la parcelle (bassin de rétention, toiture végétalisée...).

### Développer une politique énergétique efficiente et innovante



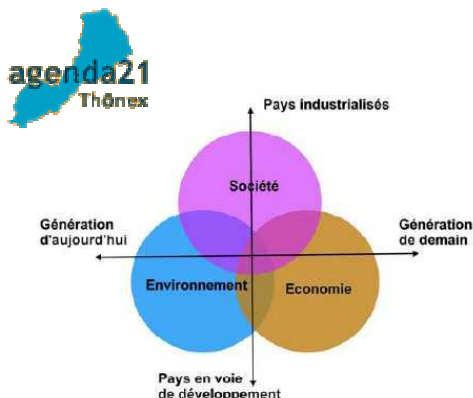
- en optimisant / modérant la consommation énergétique
- en utilisant rationnellement les énergies et ressources
- en recourant préférentiellement aux énergies renouvelables (p. ex. solaire, géothermie) en substitution des énergies nucléaires et fossiles
- en appliquant des standards énergétiques ambitieux, p. ex. standard Minergie (isolation, aération, installations techniques, chauffage, vitrages)
- en développant des concepts énergétiques de quartier (avec p. ex. une centrale de chauffage communale, réseau de chauffage à distance)

### Mettre à disposition un réseau de collecte de déchets performant



- afin d'accroître le taux de recyclage communal pour les principales catégories de déchets, en particulier pour le papier et les compostables (déchets organiques).
- adapter et compléter au besoin les déchetteries existantes en lien avec les nouveaux projets et aménagements de quartier.

### Appliquer les principes du développement durable à l'échelle de la commune



- en mettant en œuvre le plan des 10 actions concrètes de l'Agenda 21 communal dans les thèmes prioritaires : transports et mobilité, aménagement du territoire, nature et paysage, déchets et sites pollués, emplois, formation, jeunesse, communication, sensibilisation.
- en adoptant des critères de durabilité pour les projets de construction, à l'exemple du projet lausannois pour des logements durables « SMEO : sol / matériaux / énergie / eau ».
- en encourageant le développement des éco-quartiers.
- en développant une politique énergétique efficace et innovante axée sur les énergies renouvelables.
- en adoptant un comportement communal exemplaire incitant les propriétaires privés à appliquer ces principes.