

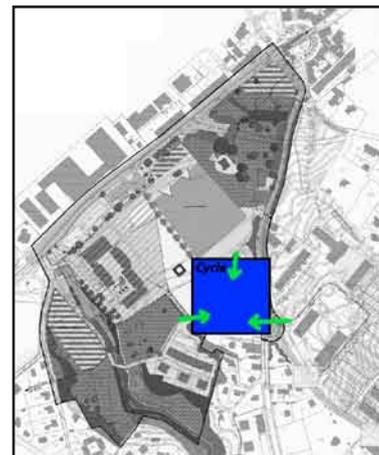
LES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT :

1° Le Cycle d'orientation :

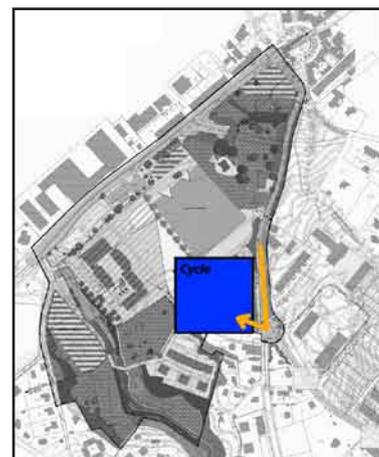
L'option du conseil d'état d'implanter un cycle d'orientation a été confirmée sur ce site. La présence d'infrastructures scolaires à proximité, la provenance des élèves et surtout l'urgence des besoins ont accéléré le processus de décision. La modification de la zone (zone de développement 3) affectée à de l'équipement public devrait être prochainement adoptée par le Grand Conseil.

L'implantation de ce nouvel équipement scolaire est alors fonction :

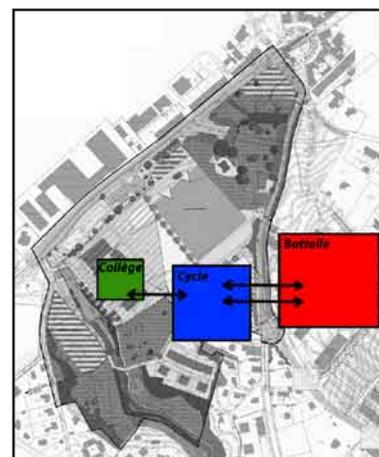
- De la MEILLEURE SITUATION possible en fonction du lieu de domicile des élèves, dont près de 50% proviennent du sud du périmètre



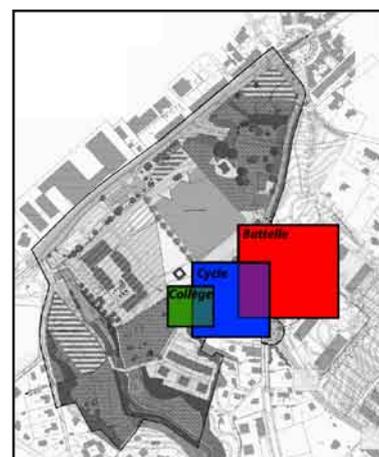
- D'une bonne accessibilité due au RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE DRIZE déjà nécessité par les nouvelles affectations de la propriété Battelle

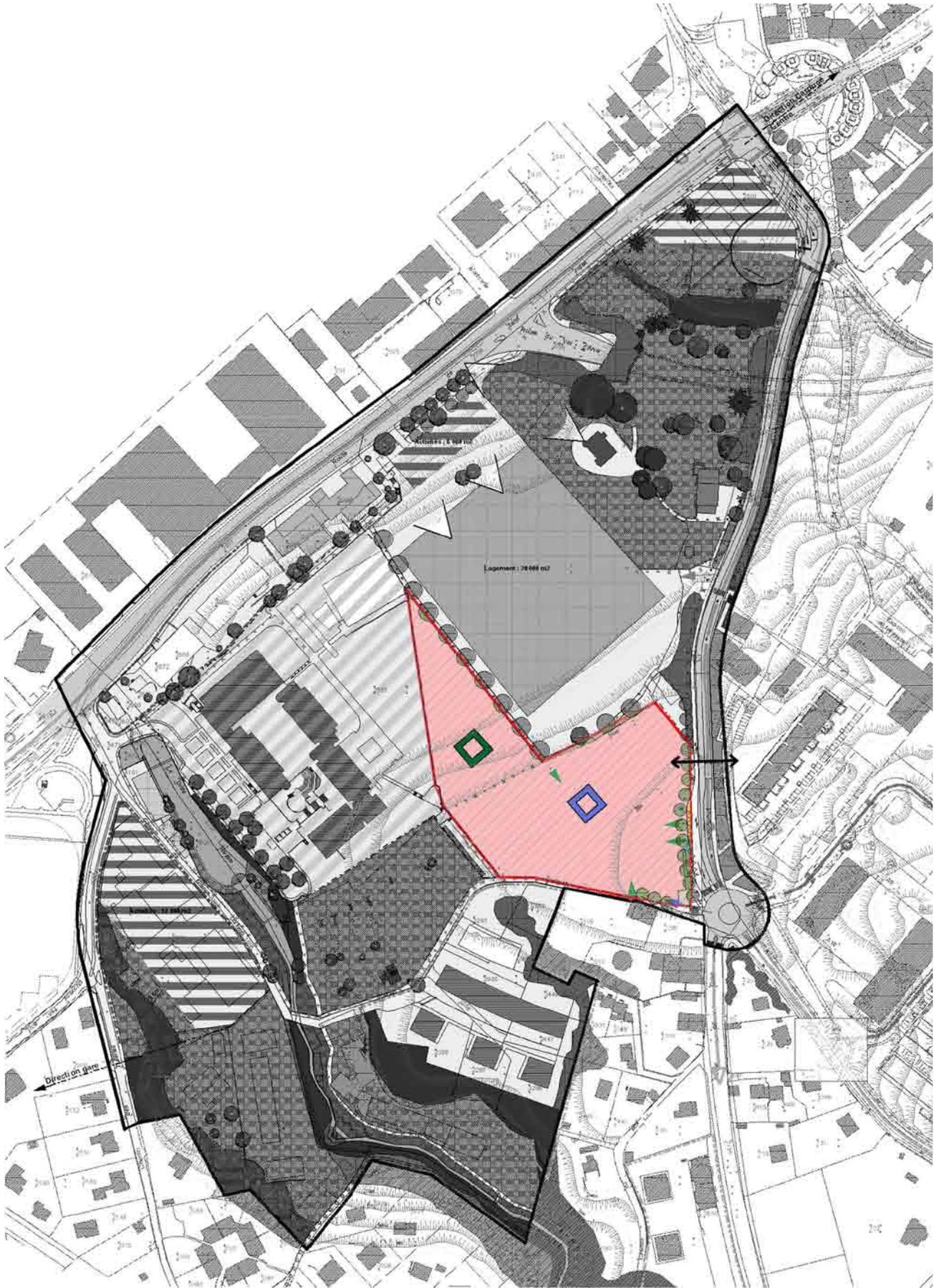


- De l'implantation à proximité de l'université et des HES et du collège afin de développer en synergie l'ensemble des SERVICES LIÉS à l'enseignement et à la formation



- De sa juxtaposition avec le collège de Staël afin de développer des ESPACES D'ACTIVITÉS COMMUNS aux deux établissements. Les infrastructures sportives paraissent tout à fait adaptées à cette double utilisation qui devrait également s'ouvrir à la population résidente





-  Périmètre d'implantation du futur cycle d'orientation
-  Bâtiment scolaire à créer
-  Infrastructures sportives à créer

Localisation du cycle d'orientation

2° Secteur réservé au logement :

L'implantation de logements (20 000 m² de plancher) ainsi que de surfaces d'utilité publique (500 m² pour crèche, jardin d'enfants...) prévue dans le périmètre d'étude autorise une nécessaire mixité sur le site. La présence de la villa Coppier-Defer au nord permet d'accrocher cette implantation sur le plateau médian. L'emplacement choisi paraît le plus approprié par rapport aux critères suivants :

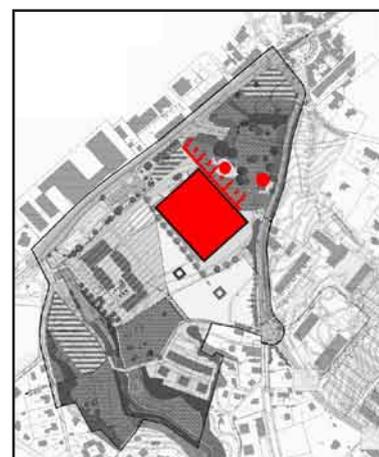
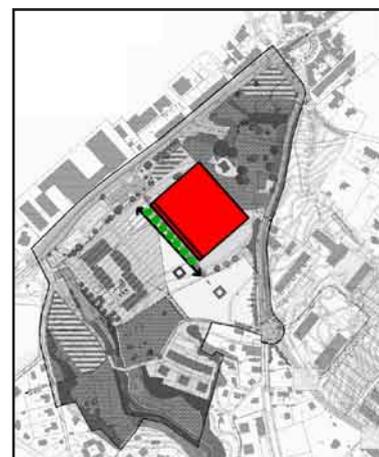
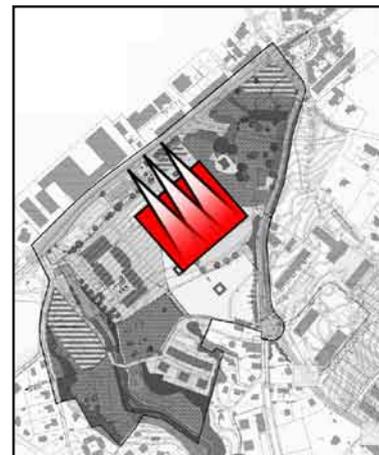
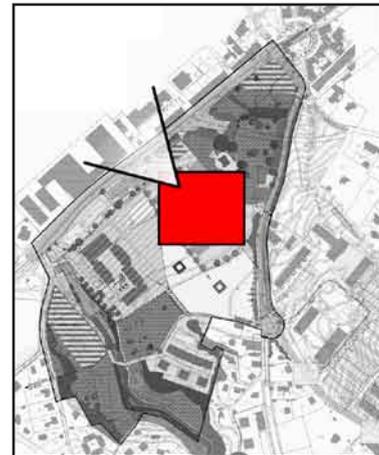
- Le site se trouve dans une situation très OUVERTE par rapport à l'agglomération genevoise. Il présente donc de nombreux dégagements.

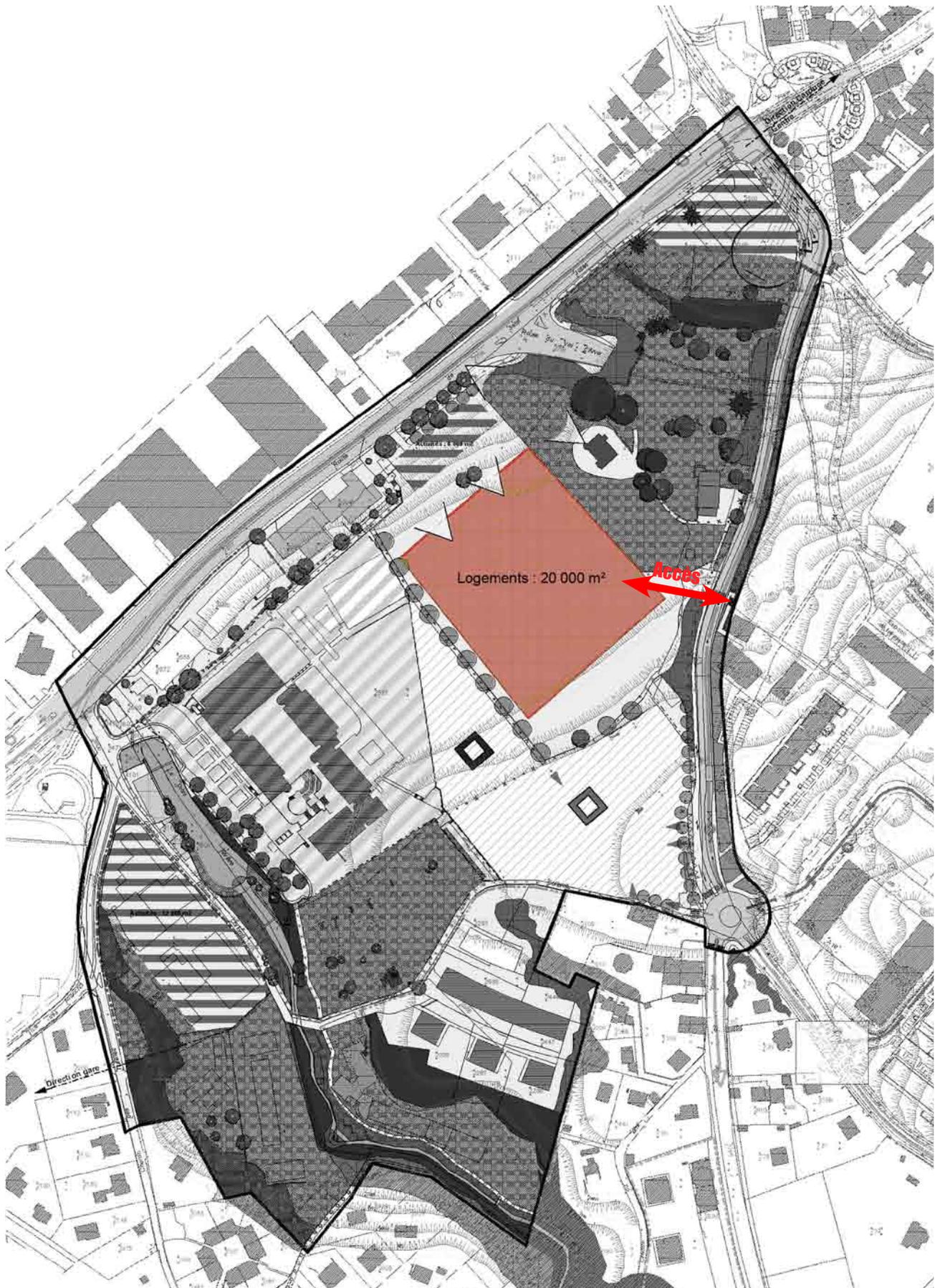
- La desserte en transports publics est optimale (tramway, lignes 12 et 13).

- Le front bâti perçu depuis la route de Saint-Julien doit présenter une certaine « POROSITÉ » afin de ne pas constituer un mur qui nierait la perception du relief et la position dominante de la maison de maître.

- La localisation de la zone de logements doit prendre en compte les éléments qui l'entourent plus directement. Ainsi, les limites de cet espace doivent se lire sans ambiguïté, en particulier par rapport aux implantations scolaires proches. Un cheminement piétonnier bordé par un alignement d'arbres peut marquer cette LIMITE sans qu'elle apparaisse comme une coupure.

- Les logements à créer doivent prendre en compte les bâtiments inventoriés situés au nord du site. La zone de protection proposée par les monuments et sites doit être respectée et la limite d'implantation légale traitée avec une certaine précision pour éviter tous conflits visuels.





Localisation du secteur de logement

3° Aires d'activités ou d'équipements :

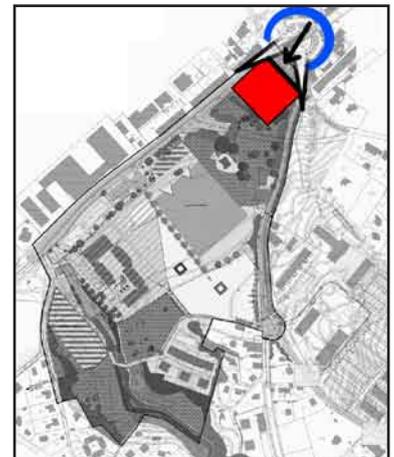
Le maintien de surfaces d'activités ou d'équipements à faible nuisance est clairement exprimé dans la demande programmatique du quartier. Ce postulat est justifié par la présence de nombreuses surfaces classées en zone industrielle et artisanale. Ce plan directeur apparaît comme une opportunité pour en retravailler l'implantation en les intégrant dans une vision plus générale du quartier, d'autant que les aires d'activités dans « la poche » Genève-Sud (voir rapport) sont peu nombreuses.

Le Rondeau

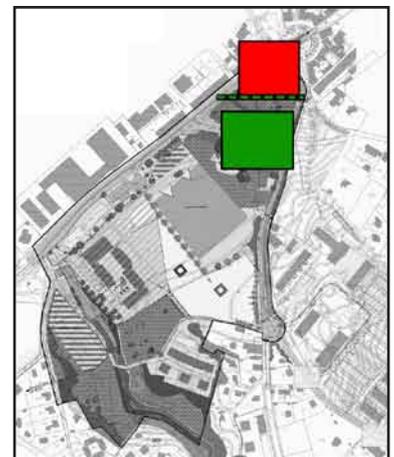
La zone comprenant l'ancienne boucle de rebroussement du tram est totalement délaissée mais présente un grand intérêt urbanistique par son contexte. Bien que traité dans un concours prévoyant uniquement un parc, ce lieu paraît peut-être aussi approprié pour la construction. En effet, ces terrains communaux et de l'état de Genève sont en zone de développement 3. Enfin, il paraît difficile de créer un espace arborisé dans un lieu très encaissé, pris en tenaille entre deux artères à grande circulation.

Les éléments essentiels de cette structuration seraient alors :

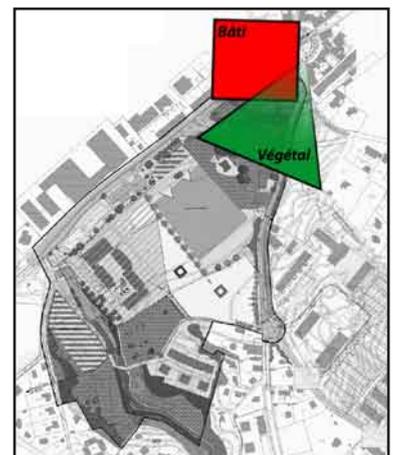
- De FAVORISER LA LECTURE du Rondeau en refermant partiellement l'espace de la place au sud par une nouvelle construction et en orientant ainsi la perception de la place à partir de la route de Saint-Julien et de la route de Drize. Cette éventualité devrait être précisée dans le cadre de la réalisation d'un nouveau concours pour le réaménagement des terrains concernés, une fois défini le programme de cette construction.



- De respecter les distances à l'ALIGNEMENT FORESTIER situé entre ce site et le parc de la maison de maître. Cet espace de 30 mètres serait alors paysagé, créant une transition verte entre ces deux entités. Le remblaiement partiel de la boucle de rebroussement pourrait dans ce cadre être envisagé afin d'opérer une continuité au niveau des cheminements vers le parc Duvernay.



- Créer une PROGRESSION dans la succession des morphologies urbaines. Il s'agit en l'occurrence de passer d'un espace totalement minéral et urbain, la vieille ville de Carouge, à un urbanisme de parcs et d'espaces verts sur Battelle et le périmètre d'étude.



La route de Saint-Julien

Cette proposition concerne essentiellement la partie du territoire proche de l'entrée du tunnel du val d'Arve ; elle pourrait constituer une alternative en cas de non-utilisation du triangle du Rondeau et se réaliser par un report de droits à bâtir. Il pourrait aussi être admis d'augmenter le potentiel constructible sur ce site, compte tenu de sa bonne desserte par les transports publics. Cette hypothèse ne répond cependant pas vraiment au site, car l'implantation fait obstacle aux vues depuis la zone d'habitation. Toutefois, la lecture depuis la route de Saint-Julien est cohérente pour ce type de structure qui fait suite aux anciens moulins et au PLQ en zone d'activités. Il importe dans ce cas de respecter les prescriptions suivantes :

- Dans une continuité de la zone d'activité, créer, en terme d'implantation au sol, un FRONT BÂTI suffisamment important pour bien « cadrer » l'espace rue et offrir une densité suffisante de « substitution ».
- Cette nouvelle construction devrait ne pas perturber la lecture du coteau, couronné par la maison Coppier-Defer.
- La CONSERVATION DE LA TRAME ARBORÉE majeure, dont quelques beaux « sujets », accompagne la route de Saint-Julien jusqu'au Rondeau.

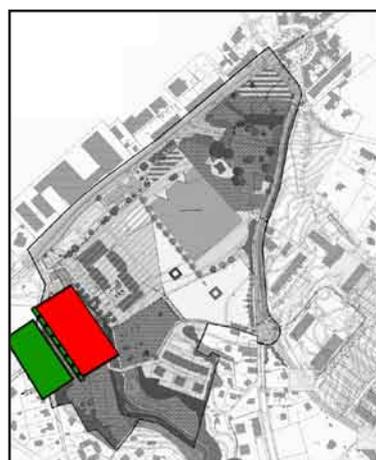
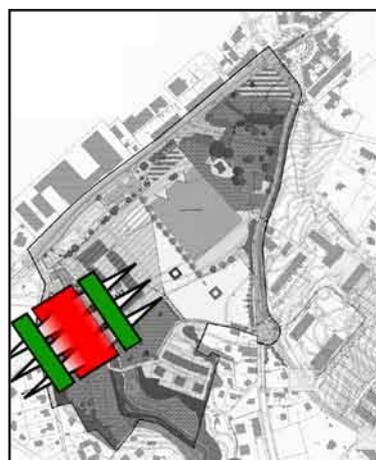
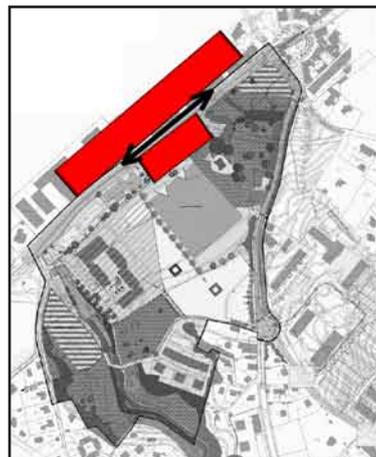
NB : Cette hypothèse nécessiterait une modification de zone, avec une augmentation des surfaces brutes de plancher prévues sur la campagne Duvernay.

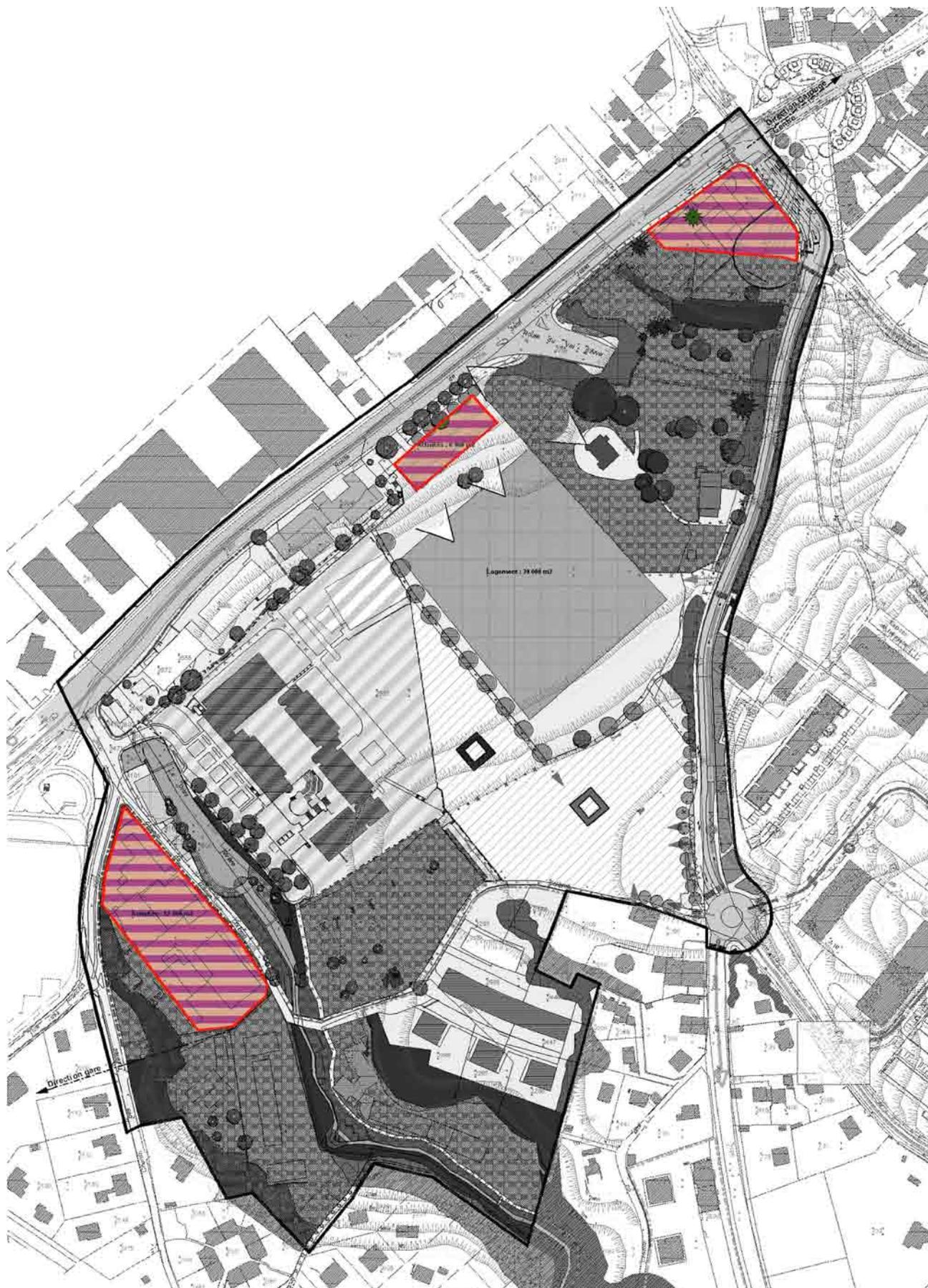
La zone d'activité du chemin de Grange-Collomb

Ce site est maintenu en zone d'activité car c'est un objectif de la commune de Lancy de conserver ces potentialités. La présence de la Drize proche, l'arborisation du coteau, le collège de Staël et un seul accès difficile depuis la route de Saint-Julien apparaissent cependant comme des facteurs négatifs. La mixité du secteur doit cependant être maintenue. C'est pourquoi le maintien de cette affectation doit répondre à certaines conditions :

- La présence de massifs forestiers doit être utilisée comme un FILTRE VISUEL afin de créer une certaine discontinuité du « sky line » sur le chemin des Tuileries et depuis le collège, afin de permettre une appréhension plus « légère » de l'ensemble.
- Le respect de la DISTANCE À LA FORÊT au sud hypothèque grandement les possibilités de développer de nouvelles activités. Seul le périmètre du PLQ existant pourra « concentrer » l'ensemble des droits à bâtir du secteur, et ce dans des limites acceptables compte tenu de l'environnement proche et des restrictions dues en particulier à l'accessibilité.

Il en résulte l'idée d'une concentration des potentiels constructibles sur la partie Nord du site, à laquelle pourrait être associée une ouverture en terme d'affectation vers des activités industrielles sans nuisances, voir tertiaires avec en contrepartie, une libération de la partie Sud au profit d'un parc.





 Aire d'implantation de bâtiments d'équipements ou d'activités sans nuisance

Localisation des secteurs d'activités

4° Le réseau des espaces verts

L'analyse du paysage a clairement mis en évidence la qualité des espaces verts et de l'arborisation sur le site. Une relecture de ce paysage à partir des développements prévus est à l'origine d'un essai de requalification d'espaces qui auraient pu devenir « marginaux » mais qui doivent participer à l'urbanisation et l'enrichir.

A partir d'une notion de parcours, deux pôles verts très importants sont bien identifiables dans le périmètre d'étude :

- Au nord : l'ensemble du parc très arborisé autour de la « maison de maître ».
- Au sud : les rives de la Drize qui ont fait l'objet d'une étude dans le cadre de la renaturation de ce cours d'eau.

Le Réseau vert doit aussi être connecté avec les espaces verts en dehors du périmètre d'étude, le long de la Drize.

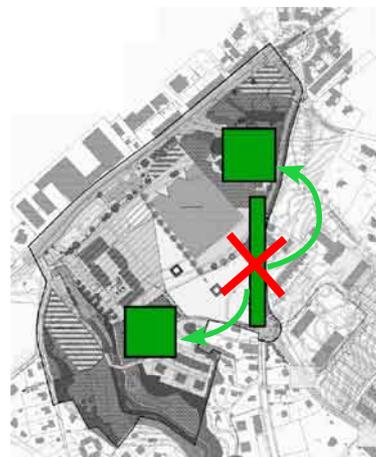
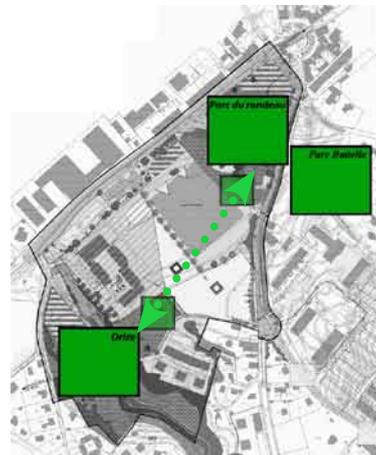
Le but est donc d'établir une RELATION entre ces deux entités dans une lecture urbaine cohérente, accompagnant le piéton dans un parcours vert. Une continuité d'espaces publics est donc à créer entre ces deux espaces se prolongeant le long de la Drize au sud et jusqu'aux portes de la ville au nord.

Une action de compensation systématique

En cours d'étude, un empiètement indispensable s'est imposé le long de la route de Drize programmant à terme la disparition d'une partie du cordon boisé. En collaboration avec le Service des forêts du canton, le principe d'une COMPENSATION AU MOINS ÉGALE à l'existant a été proposé. Le plan offre des surfaces de compensation bien plus importantes, à savoir le futur parc autour de la maison de maître, la reconstitution d'un alignement d'arbres le long de la route de Drize, les rives de la Drize et les espaces adjacents sur Carouge et Lancy.

Pour ce dernier périmètre les distances à la forêt et au cours d'eau entraînent la non constructibilité d'un espace en zone de développement industrielle. Un rapport de droits à bâtir étant possible, ces nouvelles surfaces vertes enrichissent l'espace de la Drize.

Si le but est d'« ACCOMPAGNER » le piéton dans ses parcours par une trame arborée, l'arborisation des abords des routes de Drize et de Saint-Julien revêt une tout autre signification, à savoir : introduire un rythme vert de caractère urbain pour marquer l'entrée de la ville à partir du Rondeau.



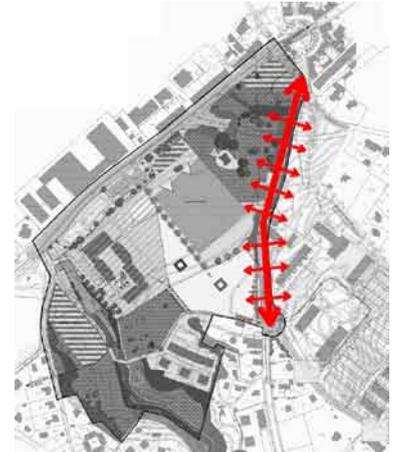
5° Les déplacements

Les transports publics

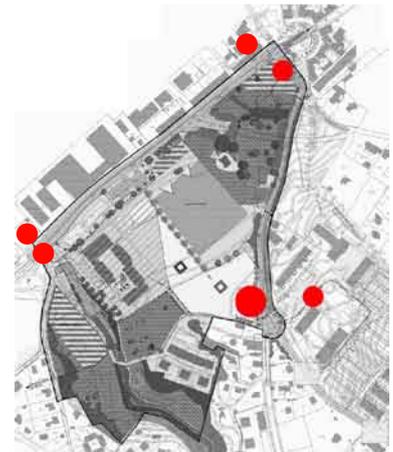
Les développements du secteur étudié génèrent une nette augmentation des déplacements, en particulier des équipements comme le cycle d'orientation et le collège attirent une population jeune et très mobile. Du fait de ce nouvel équipement et du développement parallèle du secteur de Battelle, des transports publics performants deviennent nécessaires. De plus, le projet CEVA, en périphérie direct de ce site, en renforce l'attractivité.

Par voie de conséquence :

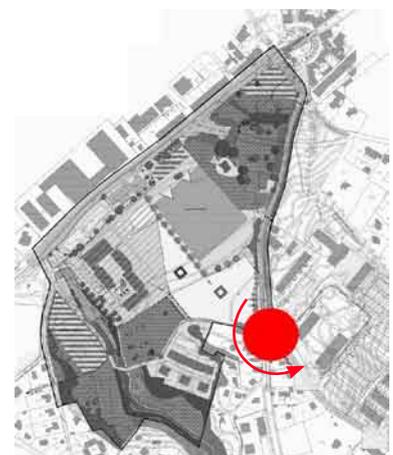
- L'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE DE DRIZE s'impose. Une voie de bus a donc été introduite dans le sens de la descente vers le Rondeau, avec une remise à l'heure à proximité ou dans la propriété Battelle et ce pour un transport urbain à fréquence soutenue. (Nouvelle ligne urbaine 15)



- La LOCALISATION des arrêts des TC doit prendre en compte aussi bien les nouvelles populations du secteur élargi (Battelle, Drize) que l'ensemble des structures d'enseignement trop éloignées des lignes de tram 12 et 13.



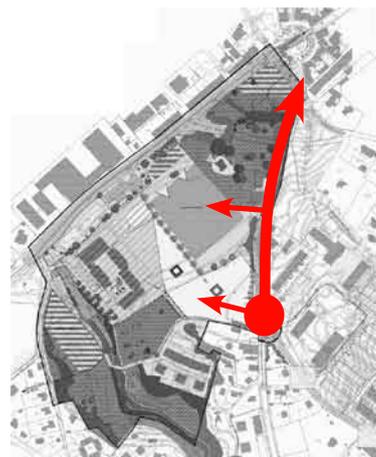
- La création d'un rond-point à l'intersection de la route de Troinex s'avère nécessaire non seulement pour RÉPARTIR ET RETENIR la circulation des TI, mais pour diriger les TC à l'intérieur du périmètre de Battelle qui constitue le centre géographique de tous les développements du plateau de Pinchat.



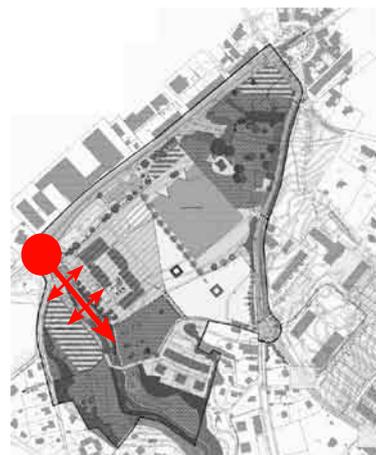
Les transports individuels

Compte tenu du relief, l'accès à la parcelle Duvernay (cycle et habitations) ne peut se faire qu'à partir de la route de Drize. C'est pourquoi il est prévu, au droit de l'ancienne ferme, un accès à aménager pour les futurs logements.

Le cycle sera accessible par le rond point à l'intersection de la route de Drize et de Troinex. La desserte par transport individuel doit être réduite au strict minimum.



Le collège de Staël et la zone d'activité qui lui fait face sont desservis par le carrefour situé sur la route de Saint Julien. Sa capacité très limitée a entraîné la modification du sens de circulation sur le chemin des Tuileries à fin d'éviter le transit et de faire en sorte que les activités prévues dans le site ne soient pas génératrices d'importants déplacements.



Les déplacements doux

Les cheminements piétons/deux roues sont particulièrement importants sur ce site du fait de la présence de nombreuses structures scolaires. Afin de permettre leur bonne utilisation, les principes suivants sont retenus:

- Un développement des RELATIONS Est-Ouest et Nord-Sud à l'intérieur même du site et de ses alentours.



- Une SÉPARATION systématique des sites réservés à ce type de déplacements du trafic routier permettant la sécurisation des usagers,



- Un ACCOMPAGNEMENT VERT permet une meilleure connexion entre les espaces de parc du site et renforce la structure paysagère de l'ensemble.





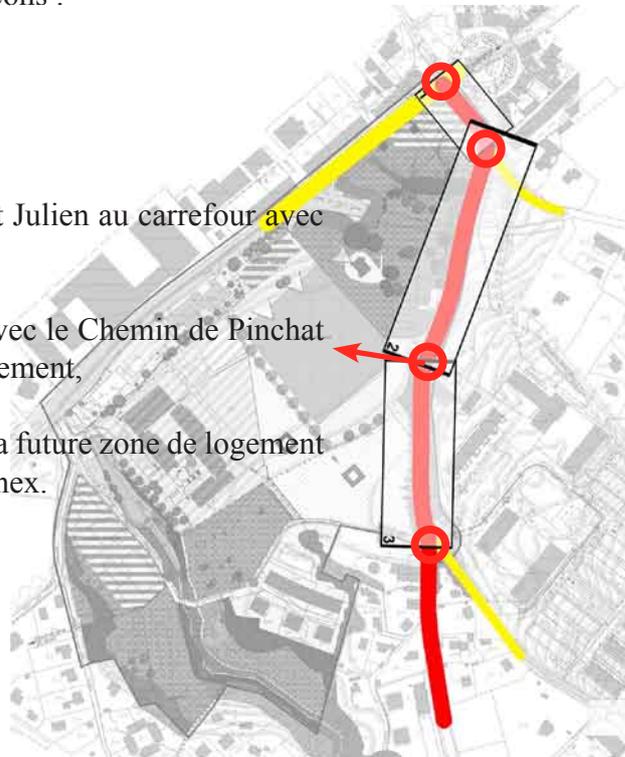
- Lignes et arrêts TPG existants
- Lignes et arrêts TPG à créer
- ● ● Parcours piétons deux roues existants
- ● ● Parcours piétons deux roues à créer
- Arrêts TPG existants
- Arrêts TPG à créer
- ||||| Parcours piétons existants
- ||||| Parcours piétons à créer

5° La route de Drize

La requalification de la route de Drize puis, dans une moindre mesure, de la route de Troinex est un enjeu majeur pour la restructuration du secteur de Pinchat. En effet, comme déjà évoqué, l'essentiel de la desserte routière tant pour le périmètre de Drize que pour celui de Battelle se fait à partir de cet axe. Ce dernier inscrit à l'inventaire des voies historiques figure néanmoins dans le plan directeur cantonal comme «axe structurant à requalifier».

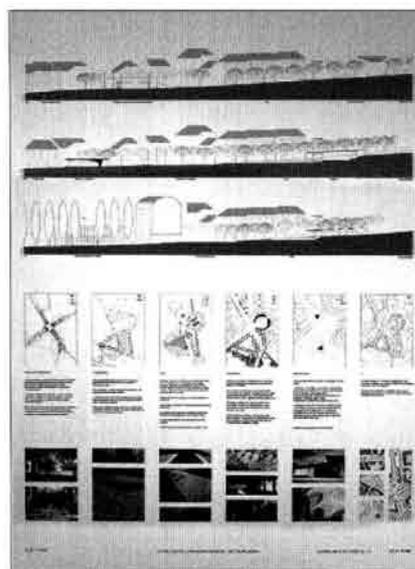
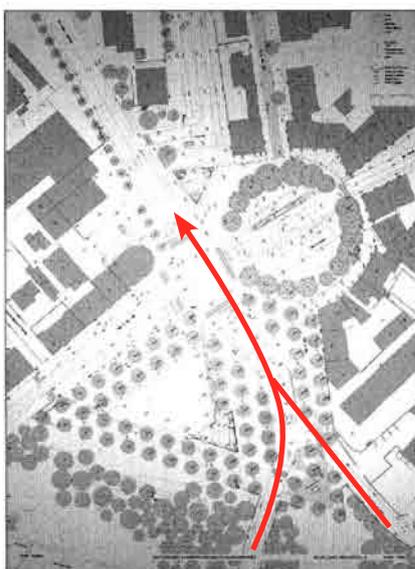
Son aménagement se décompose en plusieurs tronçons :

- 1er tronçon : De la route de St Julien au carrefour avec le Chemin de Pinchat,
- 2eme tronçon : du carrefour avec le Chemin de Pinchat à l'entrée de la future zone de logement,
- 3eme tronçon : de l'entrée de la future zone de logement au carrefour avec la route de Troinex.



1er tronçon :

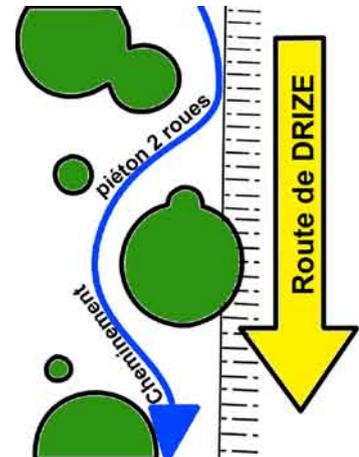
La modification de l'assiette de la route correspond aux données du concours sur le Rondeau de Carouge de Juin 1998. L'objectif étant de dégager l'espace du Rondeau afin de lui restituer sa forme première et de déplacer la circulation de transit du boulevard des Promenades sur la rue Jacques Grosselin.



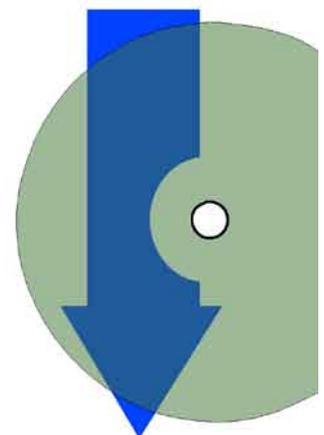
2eme tronçon :

Cette partie de la route de Drize ne subit que peu de modifications. Son emprise reste la même et protège de ce fait les espaces boisés. Le choix d'un cheminement piéton deux roues en site propre dans la propriété Duvernay implique cependant des mesures particulières :

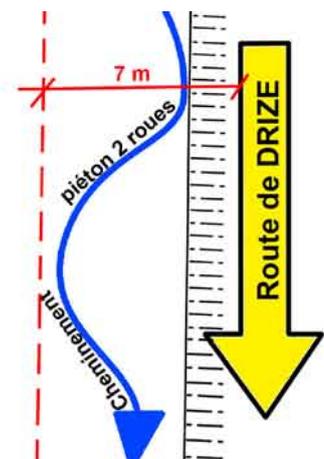
- Une déambulation entre les différents arbres majeurs dont la protection est impérative.



- Des rétrécissement ponctuels de l'emprise du cheminement piétons/deux roues afin d'éviter tout abattage intempestif.



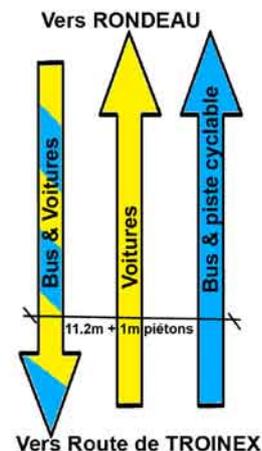
- Le respect de la limite d'emprise d'une bande de 7 mètres sur la propriété Duvernay à l'intérieur de laquelle peut se développer le cheminement.



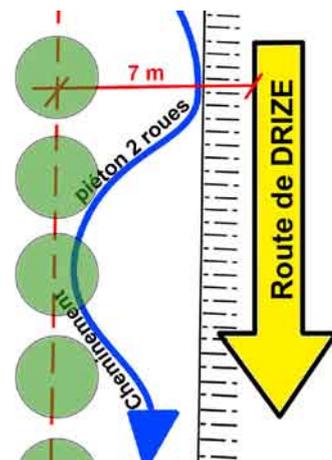
3eme tronçon :

Cette dernière partie de la route de Drize remaniée est plus largement modifiée car un élargissement significatif est nécessaire afin de permettre l'intégration d'une voie Bus en site propre. Il est en effet nécessaire de rappeler que l'introduction d'une ligne urbaine de transports publics a été rendu nécessaire par le développement de Battelle et que compte tenu du trafic qui ne cessera d'augmenter sur la route de Drize il est important de proposer une solution minimaliste mais viable respectant autant que faire se peut la situation de la route et assurant une bonne desserte par les transports publics. En conséquence, quatre mesures sont mises en oeuvre :

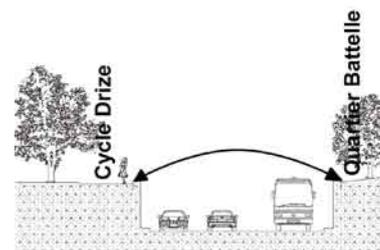
- La réalisation de trois voies de circulations (3.5m pour la montée bus/voiture venant du Rondeau, 3.2m pour la descente voiture et 4.5 m pour la voies bus/deux roues descendante). Soit un total de 12.2m en comptant les «trottoirs» latéraux.



- L'implantation du passage piétons deux roues du côté de la propriété Duvernay inscrite dans le solde de l'emprise des 7m réservé également à l'élargissement de la chaussée. Compte tenu de la construction du cycle dont l'emprise territoriale va jusqu'à la route, l'essentiel de l'alignement d'arbres doit disparaître pour être reconstitué en retrait.



- La réalisation d'une passerelle assurant une meilleure continuité piétonne entre les sites de Battelle et Duvernay.



- La construction d'un giratoire assurant une bonne répartition des flux de circulation entre la route de Drize, la route de Troinex, le quartier Battelle ainsi que l'accès au cycle sur la parcelle Duvernay. Cet aménagement constitue la nouvelle porte de l'extension urbaine de Carouge

