

- la trame verte
- les potentiels constructibles
- les déplacements

# PRINCIPES DIRECTEURS

## Une chance à saisir

Par sa dimension historique et symbolique, par ses qualités paysagères et sa fonction particulière, le site central des organisations internationales constitue une chance unique:

- pour Genève, de préserver et d'aménager un espace de qualité pour l'ensemble de la population du canton et de la région,
- pour la Suisse, de mettre à la disposition des organisations internationales un lieu magnifiquement situé et à la hauteur des enjeux,
- pour les organisations internationales, de pouvoir se manifester et travailler dans un contexte favorable à la créativité et aux échanges,
- pour l'environnement, de préserver un lieu riche en qualités naturelles et en héritage culturel.

Pour conserver le caractère unique du site central des organisations internationales et éviter sa banalisation, on ne peut se contenter d'un simple «aménagement cohérent».

La chance extraordinaire que représente ce lieu nécessite un effort collectif et une vision généreuse.

## LE JARDIN DES NATIONS

La vision du site est celle d'un lieu exceptionnel, vert et partagé, d'un JARDIN DES NATIONS.

S'inscrivant dans un périmètre déjà largement aménagé, l'ambition du projet de JARDIN DES NATIONS est de préserver et renforcer les qualités remarquables du site pour continuer à accueillir dans les meilleures conditions les organisations internationales gouvernementales et non-gouvernementales.

Il s'agit d'un projet de longue haleine, d'un processus dont la concrétisation doit débiter au plus vite et tenir le cap dans la durée.

Le projet de JARDIN DES NATIONS est fondé sur l'extrême richesse et diversité des espaces ouverts du site.

Il se décline autour de trois thèmes principaux :

- La **trame verte** désigne le système des espaces ouverts à l'échelle du site, avec une armature de voies vertes principales, étoffée par un ensemble de jardins et de parcours.
- A l'intérieur de cette trame verte, les **potentiels constructibles** sont définis selon leur lieu d'implantation et leur capacité d'accueil.
- Les **déplacements** sont réorganisés, de façon à assurer une desserte efficace du site tout en réduisant les nuisances du trafic automobile et en encourageant la mobilité douce (piétons, vélos).



Quelques éléments de la trame verte:

- a. La pénétrante de verdure de la rive droite
- b. La grande promenade des Parcs
- c. Les voies vertes du site central des organisations internationales
- d. Vers le Parc diagonal du Pays de Gex et vers les bois au bord de l'autoroute
- e. Les places des villages

Quelques éléments de la structure bâtie:

- 1. Les «grands bateaux» des organisations internationales
- 2. Les tours de la frange urbaine
- 3. Les quartiers d'activités
- 4. Le secteur de la place des Nations
- 5. Les pavillons dans la trame verte



## Le périmètre

L'étude du site central des organisations internationales concerne un large espace compris entre le lac, l'autoroute, l'aéroport et les quartiers urbains du côté sud de la route de Ferney.

Le territoire concerné directement par le projet de plan directeur localisé se situe à l'intérieur de ce périmètre large.

## Objectifs et critères

Une organisation solide des espaces ouverts constitue la meilleure garantie contre la banalisation du site.

La TRAME VERTE propose une **structure d'accueil** cohérente pour de futurs programmes. Elle s'appuie sur un ensemble remarquable d'espaces ouverts aux caractères très différents, pour créer un vaste jardin à l'échelle de l'agglomération. Pour préserver les qualités du site tout en l'ouvrant largement au public, les modes de déplacement doux sont favorisés.

### Diversité et mise en réseau

La TRAME VERTE est un ensemble d'espaces publics - parcs, jardins, promenades, allées, chemins, places et esplanades - d'une grande diversité, mis en réseau par un système de parcours pour piétons et cyclistes, qui révèle et renforce l'identité du site.

Chaque nouveau programme doit être l'occasion de créer de nouveaux jardins pour compléter les éléments déjà présents sur le site.

Il s'agira donc de sauvegarder les beaux parcs et domaines existants dans leur diversité, de délimiter de nouveaux espaces libres à projeter, d'établir ce qui les relie, principalement des parcours pour piétons et cyclistes, de définir des programmes et des usages possibles.

A l'intérieur de cet ensemble vert, la dimension « nature » doit occuper une place privilégiée, avec des mesures visant à encourager l'épanouissement de la faune et la flore locales. Ainsi, les arborisations linéaires à maintenir ou à créer doivent être assez larges pour les accueillir dans les meilleures conditions. Il faudra aussi veiller à conserver des chambres paysagères ouvertes et inconstructibles de taille suffisante.

Le projet de TRAME VERTE est une mise en valeur de la pénétrante de verdure définie par le plan directeur cantonal 2015. Il s'inscrit également dans les actions préconisées par l'«Agenda 21 pour Genève».

### Mise en valeur de la pénétrante de verdure

Selon le Plan directeur cantonal 2015, une pénétrante de verdure est un *grand axe paysager reliant les quartiers du centre à la campagne périphérique de l'agglomération, à préserver et mettre en valeur en maintenant une continuité et une largeur viables, et en assurant une utilisation multifonctionnelle (nature, culture, délassément, sport, aération de la ville).*

La pénétrante de verdure qui s'étend du lac au Grand-Saconnex, reliant les grands parcs à la couronne rurale et assurant le maintien de la flore et de la faune au cœur de la ville, doit être préservée et valorisée.

Si du point de vue environnemental, la continuité de la pénétrante de verdure jusqu'au Jura est compromise par les coupures instaurées par l'aéroport et l'autoroute, sa taille importante en fait néanmoins un ensemble significatif pour la petite faune et pour la flore.



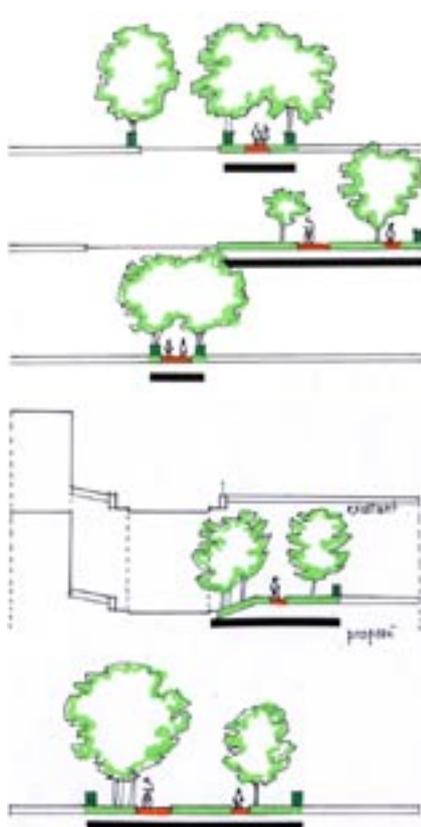
Schéma de la trame verte du périmètre d'étude (05.2001 / J.S.) : une succession de grands jardins sous la forme d'une pénétrante de verdure, des parcours piétons et cyclistes privilégiés comme un vaste filet jeté sur le secteur des organisations internationales.



Extrait de la carte du réseau des espaces verts du schéma d'aménagement de l'agglomération (plan directeur cantonal).



*Il existe déjà sur le site des espaces verts qui suggèrent l'installation de voies vertes. Mais les voies vertes principales seront disposées à distance des routes.*



*Coupes-types existant sur le site ou à développer pour les voies vertes.*

La pénétrante verte est susceptible d'accueillir quelques programmes publics, mais le caractère peu bâti doit y prédominer.

### La mise en œuvre de l'Agenda 21 pour Genève

Dans « l'Agenda 21 pour Genève », l'action relative aux voies vertes et à la biodiversité propose « l'aménagement de pénétrantes vertes en relation avec le réseau de circulation, qui permettent de poursuivre des objectifs de régénération écologique de la faune et de la flore, ou l'augmentation de la part des modes de transports assurant une plus grande sécurité et convivialité ».

Le projet envisage de construire à partir de la pénétrante de verdure un réseau de parcours doux privilégiés, établis indépendamment des routes et à l'écart de la circulation. Ce réseau à projeter et à aménager profite des occasions offertes par les « vides » du territoire, tout en récupérant des traces anciennes.

La gestion de ces espaces publics devra être réalisée en tenant compte de la faune et de la flore, en créant par exemple des zones extensives et des niveaux d'entretien différenciés.

### Les ingrédients de la TRAME VERTE

La TRAME VERTE est organisée par une armature de grandes voies vertes et irriguée par un maillage fin de chemins pour piétons et pour cyclistes.

Elle est étoffée par une succession de jardins et ponctuée par un ensemble de places et esplanades.

La « trame grise » du réseau routier ordinaire accueille les points d'entrée dans cet ensemble, à l'interface des principales stations des transports collectifs (Sécheron/avenue de la Paix, place des Nations, place du Pommier, villages du Grand-Saconnex et de Pregny) et complète le réseau des espaces publics.

**La trame verte, c'est :**

- 7 km de voies vertes, (plus 1km200 à long terme avec le Pré-du-Stand),
- 166 hectares d'espaces verts dont une bonne partie sera accessible au public,

**Ceci sur l'aire d'étude qui totalise 355 hectares.**

---

## Structure de la TRAME VERTE

### Jardins

La TRAME VERTE est étoffée par un ensemble de jardins, possédant chacun son caractère particulier. Dans la pénétrante de verdure comme dans la partie centrale du site et le long de la route de Ferney, les jardins existants, tels les parcs d'agrément de la rive du lac, les jardins spécialisés (Jardin botanique, Arboretum de la mission du Brésil) ou encore les parcs paysagers des grands domaines, doivent être complétés par de nouveaux jardins: lieux pédagogiques (environnement, agriculture, ...), espaces pour des manifestations éphémères, parcs urbains, jardins-expositions liés aux musées, jardins-écrans autour des bâtiments des organisations internationales... Dans sa diversité, cette collection de jardins sera représentative des multiples facettes des activités de la Genève internationale et de l'histoire du site. De nombreux jardins sont déjà accessibles au public, les autres le deviendront à terme.

### Voies vertes et chemins

Les grandes voies vertes établissent le lien avec la ville et désenclavent le site central. Elles relient entre eux les édifices emblématiques de la Genève internationale et rendent la pénétrante de verdure directement accessible aux habitants des quartiers voisins. Situées à l'écart des routes, les voies vertes accueillent le trafic «doux» des piétons et cyclistes, sur l'ensemble du site, desservant les bâtiments existants et futurs.

Une première partie des voies vertes peut être aménagée à court terme :

- la Promenade des Parcs (A) relie les quais de la rade au Grand-Saconnex par la pénétrante de verdure,
- la Promenade de la Paix (B) s'inscrit en parallèle à la route de Ferney, assurant la liaison avec les parcours des quartiers urbains avoisinants,
- le Cours des Nobel (C) est une grande transversale qui met en relation les quartiers situés à l'ouest de la route de Ferney, le haut du site des organisations internationales et la pénétrante de verdure,
- la Promenade Jean-Jacques de Sellon (D), de la route de Pregny au Pré-du-Stand, dessine une limite perméable entre le site central et la pénétrante de verdure.

Cette armature de voies vertes principales de plus de 7 km de long est complétée par un maillage fin de parcours pour piétons et cyclistes. Irriguant l'ensemble du site, ce réseau intègre des parcours existants, parmi lesquels de beaux chemins historiques.

### Places et esplanades

Les places et les esplanades, existantes telles les parvis des grands bâtiments des OI, ou à créer, sont amenées à jouer un rôle important d'interface entre les espaces ouverts et les programmes bâtis, entre la ville et le secteur des organisations internationales. Les rues centrales des villages de Pregny, de Chambésy et du Grand-Saconnex doivent être libérées du trafic de transit et mises en valeur.

### Routes

Les principales routes du site doivent faire l'objet d'une requalification, pour retrouver une dimension plus « urbaine » et moins « routière », notamment à travers la coexistence de différents modes de déplacement.

#### Les quatre voies vertes

- A. La Promenade des Parcs
- B. La Promenade de la Paix
- C. Le Cours des Nobel
- D. La Promenade Jean-Jacques de Sellon
- E. Vers le Parc diagonal

#### Les dix places et esplanades

- a. La place des Nations
- b. La place de Sécheron
- c. La place Albert Thomas
- d. L'esplanade du Palais des Nations
- e. La place des Morillons
- f. L'esplanade de l'OMS
- g. La place du Pommier
- h. La place de Saconnex
- i. La place du Grand-Morillon
- j. La place David-Morse
- k. La place des Feuillantines
- l. Espace-rue du Gd-Saconnex, pl. de Carantec
- m. Espace-rue de Chambésy, pl. de Chambésy
- n. Espace-rue de Pregny, pl. de Pregny

#### Les quarante-quatre jardins et parcs

1. Les parcs de la rive droite (Mon Repos, Perle du Lac)
2. Le Club plage international
3. Le Conservatoire et jardin botaniques (CJB) La terre de Pregny
4. Le parc du Reposoir
5. La plage du Reposoir
6. Le ponton des Jordils
7. Le parc Rothschild
8. Le parc de Penthes
9. Le tennis club international
10. Le jardin de l'île Calvin
11. Les serres de Pregny
12. Le jardin du Château de Tournay
13. La campagne de Tournay
14. L'étang des Ecrevisses
15. Le parc de Mérimont
16. La ferme de Grand-Champ
17. Le centre sportif Les Blanchets
18. Le cimetière des Blanchets
19. La base de loisirs du Grand-Pré
20. La forêt de Foretaille
21. Le cimetière des Châtaigniers
22. Le centre sportif des Châtaigniers
23. Le bois du Vengeron
24. La plage du Vengeron
25. Le jardin de la Malvande
26. Le ponton de la Sentue
27. Le jardin de Rivebelle
28. Le belvédère de Chambésy
29. Le parc Rigot
30. Le parc du Palais des Nations
31. Le parc de l'Ariana
32. Le grand jardin des Organisations internationales
33. Le parc du Grand-Morillon
34. L'arboretum de Mont-Riant (mission du Brésil)
35. Le jardin du Pommier
36. Le parc des Délices
37. Le parc du Château
38. Le Chapeau-du-Curé
39. La campagne des Marronniers
40. Le parc Sarasin
41. Le cimetière du Petit-Saconnex
42. Le parc de Budé
43. Le centre sportif de Varembe
44. Le parc de Vermont



## Composantes

### Jardins: diversité et cohérence

La succession de jardins existants, à créer ou à sauvegarder, de toute nature compose la pénétrante de verdure et l'ossature principale de la trame verte.

Autour des grands bateaux onusiens, les différents «espaces verts» du site central sont à recomposer en un vaste parc.

Le long de la route de Ferney, la frange urbaine s'organise en une alternance d'immeubles-tours et d'espaces ouverts généreux.

Sur la rive, les quais et les plages offrent l'accès au lac et des vues lointaines.

Le décloisonnement des espaces proposé par la trame verte doit aussi profiter aux espèces animales.



### Voies vertes et chemins: perméabilité et liaison

Chaque voie verte possède son caractère propre et fait l'objet d'un projet particulier.

Le parcours souple de la Promenade des Parcs met en valeur la pénétrante de verdure, à travers le Jardin botanique, les grands domaines du coteau de Pregny et la campagne de Tournay jusqu'au Grand-Saconnex.

Il se prolonge en direction de la France, des forêts et du Parc diagonal du Pays de Gex, en franchissant des passerelles sur l'autoroute.

Les trois autres grandes voies vertes offrent un tracé plus direct, organisant le territoire entre le site central, la route de Ferney et le Grand-Saconnex, pour fournir aux nouvelles implantations prévues une structure d'accueil de qualité.

Le maillage fin des chemins à usage local garantit la perméabilité de l'ensemble.



### Places et esplanades: centralité et représentation

Les places et esplanades qui ponctuent le site sont des lieux de référence. Les rues des villages, avec leurs cafés, épiceries, écoles, églises, jouent un rôle de centralité à l'échelle locale.

Les esplanades des « grands bateaux » existants ou futurs sont des espaces de représentation, accueillant des manifestations diverses.

Les nouvelles places de la frange urbaine, le long de la route de Ferney, et de l'avenue de France, ont un caractère plus urbain : squares, jardins publics, jeux d'enfants, parterres de fleurs, terrasses de bistros, etc..

### Routes : urbanité et mobilités

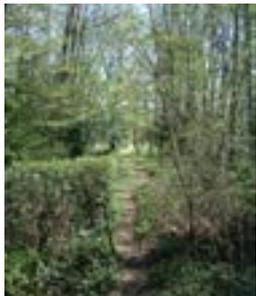
Les voies de circulation qui desservent le site participent à son identité. Leur requalification doit permettre de les décloisonner et de les ouvrir sur les lieux qu'elles traversent.



- Jardins**
- jardins représentatifs des bâtiments crusiars
  - conservatoires et collections (espèces animales et végétales)
  - expo et manifestations temporaires
  - jardin de musée
  - jardin public
  - bois et forêts
  - champs
  - cimetières
  - grand jardin des CI
  - jardin botanique et arboretum
  - parc urbain
  - parc paysager
  - terrains de sport



- Voies vertes et chemins**
- passage sous-voie
  - passerelle, pont
  - ponton
  - quai RER
  - parcours de la pénétrante de verdure
  - parcours des bandes vertes structurantes
  - parcours majeurs interquartiers
  - saisons internes de quartier
  - bandes vertes structurantes



- Espaces publics majeurs**
- espace-rue de village (modération trafic)
  - esplanade



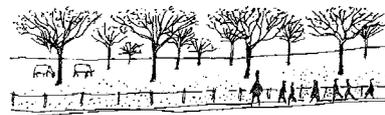
## Quelques règles

Unité et diversité : la TRAME VERTE cherche à mettre en valeur les qualités particulières de chacun des lieux qui composent le site tout en lui donnant une identité commune.

Cela exige de respecter quelques règles, pour que l'addition de projets individuels parviennent à créer un ensemble.

Pour cela, il faut veiller à :

Définir clairement les accès à la trame verte, à l'interface avec le réseau routier et les transports collectifs



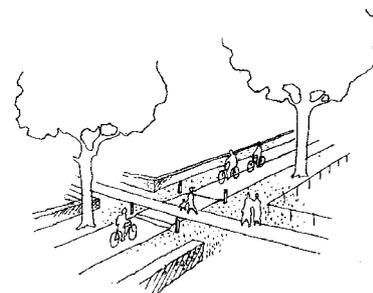
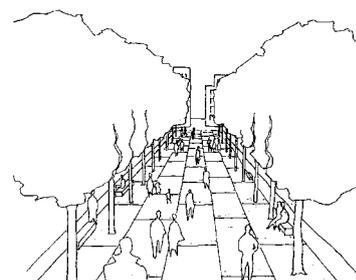
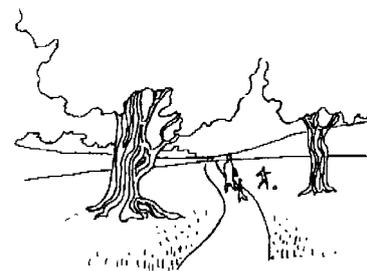
Décloisonner le site en créant des liaisons entre les différents jardins, avec une attention particulière aux entrées

Conférer un caractère propre à chacune des voies vertes

Donner au maillage fin des chemins un aménagement commun reconnaissable

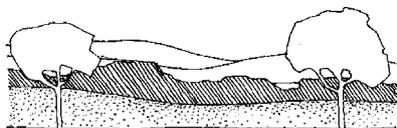
Concevoir les croisements entre chemins comme des lieux d'orientation et d'information

Ouvrir les voies sur le paysage qu'elles bordent, donner de l'ampleur aux trottoirs avec des espaces plantés.



---

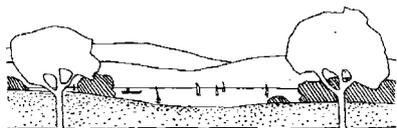
Mettre en valeur le paysage en rétablissant les vues lointaines, notamment par des élagages



Reconstituer autant que possible la continuité biologique des haies et cordons boisés par de nouvelles plantations

Définir des espaces de refuge pour la faune

Mettre en place des parcours didactiques à vocation nature, agriculture ou patrimoine

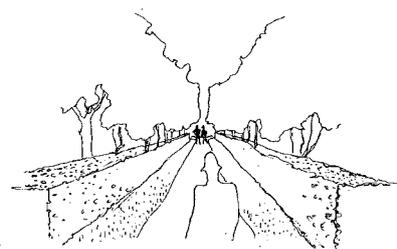
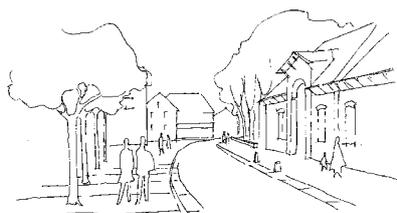
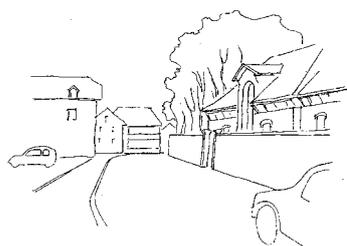


L'identité d'un site se construit autant dans la tête que sur le terrain. D'une façon plus générale et immatérielle, il s'agit de :

Développer des synergies entre les différents lieux, existants ou projetés, par ex. entre le Jardin botanique et la campagne de Tournay

Encourager l'appropriation du site par la population à travers des manifestations ponctuelles et une information suivie

Impliquer les organisations internationales dans des projets de jardins en relation avec les idéaux qu'elles poursuivent



## Objectifs et critères

Un des objectifs principaux de l'étude est d'identifier les potentiels constructibles du périmètre, pour répondre aux demandes futures des organisations internationales gouvernementales et non-gouvernementales, tout en préservant les qualités du site et en l'ouvrant à la cité. La définition de la trame verte, structure d'accueil cohérente pour de futurs programmes, permet d'identifier les lieux pouvant recevoir de nouvelles constructions.



## Construire, mais pour répondre à quels besoins?

La demande est multiple :

- existe-t-il des terrains susceptibles d'accueillir le siège d'une nouvelle organisation, si l'occasion s'en présente ?
- comment permettre le développement des organisations déjà présentes, en évitant la prolifération d'annexes et de bâtiments plus ou moins provisoires ?
- que proposer aux organisations non-gouvernementales qui souhaitent s'installer sur le site, éventuellement en se regroupant ?



En même temps, il est impossible de quantifier avec précision les besoins pour les dix ou vingt prochaines années. Leur évolution dépend de nombreux facteurs externes, comme la conjoncture économique et la situation internationale.

L'identification des lieux à réserver pour de nouveaux programmes vise donc à préciser **les conditions-cadres** de l'offre foncière. En identifiant les qualités et les contraintes particulières de chaque lieu, on précise l'éventail des fonctions qui pourront s'y installer. Avec l'adaptation du régime des zones et la réalisation d'infrastructures nouvelles, il sera possible de répondre avec davantage de précision et de rapidité aux demandes. Ce point n'est pas négligeable, dans un contexte de concurrence entre villes pour l'accueil des institutions internationales.

## Quelle mixité ?

La question de la mixité des affectations s'est rapidement posée. Fallait-il, par exemple, envisager de construire des logements sur le site ? Après examen de l'ensemble des périmètres disponibles, il est apparu que, même en réduisant considérablement le nombre de terrains réservés aux organisations internationales, on ne disposait pas d'un potentiel suffisant pour transformer le site en un vrai quartier urbain mélangeant logements et activités, sans compromettre la qualité et la surface des espaces ouverts.

La recherche de mixité s'est donc portée vers la recherche de lieux partagés entre Genevois et Internationaux, une attente forte qui avait émergé lors du premier séminaire de consultation.

En termes de programmes bâtis, cela se traduit par :

- des lieux d'hébergement pour les séjours de moyenne durée (appart'hôtels), bien desservis par les transports collectifs,

*Le futur tennis des Nations à Penthes : un lieu partagé entre Genevois et Internationaux (avant-projet AUA).*





*Projeter à partir des qualités du bâti et des fonctions déjà présentes.*

- des équipements publics pour les quartiers proches et les internationaux (crèche, Ecole internationale, restaurants, club de tennis, commerces de proximité...),
- de nouveaux lieux culturels, en relation avec l'activité des diverses organisations ou avec la vocation « nature et patrimoine » du site.

Les concours d'architecture ont favorisé la réalisation de bâtiments d'une grande qualité architecturale sur le site. Cette pratique doit être poursuivie et encouragée de façon systématique.

### **Une capacité d'accueil différenciée**

Il ne s'agit pas de mettre n'importe quel programme n'importe où. Les terrains retenus, ou **potentiels constructibles**, présentent chacun des caractéristiques spécifiques qui déterminent leur capacité d'accueil. Plusieurs critères interviennent dans cette appréciation.

Un critère important est celui de **l'accessibilité par les transports publics**. Pour atteindre l'objectif de maîtrise du trafic, le développement de l'urbanisation doit impérativement être coordonné avec celui des réseaux de transports collectifs. Plusieurs terrains qui ne remplissaient pas cette condition ont été écartés en cours d'étude de la liste des potentiels constructibles.

Les conditions de la **desserte routière** sont également à considérer. Les nouvelles constructions doivent être raccordées le plus directement possible au réseau primaire et ne pas générer un trafic supplémentaire sur les voies où le transit doit diminuer.

Plusieurs des parcelles retenues possèdent un **patrimoine** bâti ou naturel qu'il s'agit de préserver. Cette donnée a une incidence tant sur la taille des périmètres constructibles que sur la nature des constructions envisageables.

**L'état foncier** est également à considérer : le terrain est-il en mains publiques ou privées ? Appartient-il à un seul propriétaire ou non ?

La **position** d'un terrain **dans la trame verte** et les autres fonctions déjà présentes dans son voisinage immédiat interviennent également dans l'appréciation des capacités d'accueil.

La prise en compte de l'ensemble de ces critères a permis de classer les terrains potentiellement constructibles en quelques grandes catégories et d'orienter l'éventail des programmes que chacun est susceptible d'accueillir.

*Développer les secteurs bien desservis par les transports publics.*



## Des catégories

On peut regrouper les potentiels constructibles en quelques grandes catégories :

### Les grands bâtiments autonomes

Quelques sites sont susceptibles, par leur taille et leur accessibilité, d'accueillir un «grand bateau» (20'000 à 40'000m<sup>2</sup> de plancher) pour un programme unitaire, tel un nouveau siège d'organisation internationale. Il s'agit de la partie supérieure du domaine du Grand-Morillon et de l'ensemble En Morillon. Le site du Pré-du-Stand constitue une réserve à long terme, avec des constructions conçues pour se préserver du bruit.

### Les tours de la frange urbaine

Entre la place des Nations et le chemin du Pommier au Grand-Saconnex, la frange urbaine située le long de la route de Ferney assure la transition entre quartiers urbains et Jardin des Nations. Le potentiel constructible est concentré dans des tours pour permettre la création de jardins et d'esplanades publics. Certaines d'entre elles pourront accueillir des programmes mixtes.

### Les quartiers d'activités

Ces secteurs s'inscrivent dans un contexte où le processus d'urbanisation est déjà engagé. Un projet d'aménagement leur confère un caractère d'ensemble, même si leur développement se fait par étapes, par exemple en regroupant des extensions d'organisations internationales et de nouvelles agences, comme dans le site des Hauts-Crêts.

### Les transformations-extensions de l'existant

Des bâtiments existants sur le site offrent un potentiel de transformation non négligeable. Les sièges des organisations internationales peuvent bénéficier d'une réorganisation intérieure ou recevoir des adjonctions susceptibles de renouveler leur image. Certains éléments du patrimoine bâti, édifices ruraux ou maisons de maître, peuvent être restaurés et réaffectés à divers usages, essentiellement publics. Ces transformations-extensions constituent une alternative à la prolifération des annexes.

### Des pavillons dans la trame verte

Dans les parcs et les jardins ouverts au public, de petites constructions légères (500 à 1'000 m<sup>2</sup> de plancher) accueillent des programmes spécifiques à ces espaces et aux activités qui s'y déroulent (salle d'exposition, buvette, crèche, club house, etc.). Ces structures trouvent place notamment dans la pénétrante de verdure, du lac jusqu'à l'aéroport.

**Le potentiel constructible total identifié s'élève à environ 225'000 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher.**

Si l'on y ajoute les projets en cours (Maison de la Paix, Ecole internationale, etc.) et la réserve à long terme du Pré-du-Stand, l'indice d'utilisation du sol actuel (non communiqué à ce jour) sur l'ensemble du périmètre augmente de moins de 0,1 (si l'indice est de 0,4, il passerait à 0,5 une fois le potentiel constructible entièrement réalisé).

### Les grands bâtiments autonomes

1. Le Grand-Morillon
2. En Morillon
3. Le Pré-du-Stand (réserve à long terme)

### Les tours de la frange urbaine

4. La tour du Pommier
5. La tour de Saconnex
6. La tour du Grand-Morillon
7. La tour David-Morse
8. La tour des Feuillantines

### Les quartiers d'activités

9. Les Hauts-Crêts
10. L'Ancienne Route

### Les transformations-extensions de l'existant

11. Le Palais des Nations (ONU)
12. Le Bureau international du travail (BIT)
13. Les maisons de maître
14. Les serres de Pregny et le château de Tournay
15. La ferme de Grand-Champ

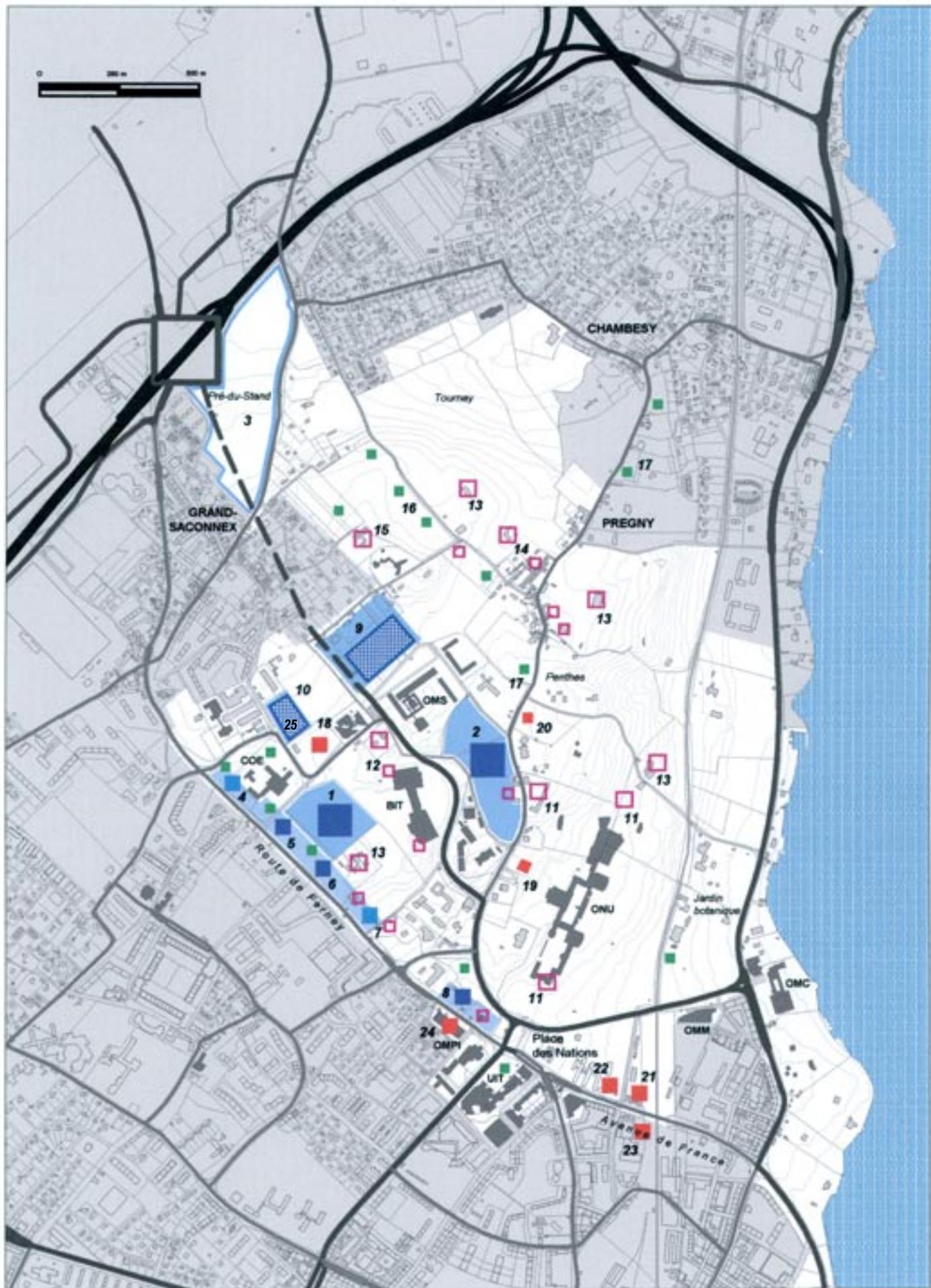
### Les pavillons dans la trame verte

16. Les pavillons de la pénétrante de verdure
17. Les pavillons de l'avenue de la Paix et de la route de Pregny

### Les projets en cours

18. L'Ecole internationale
19. Le magasin SAFI
20. Le club de tennis international
21. La Maison de la Paix
22. Le collège Sismondi
23. L'extension de l'OMC
24. L'extension de l'OMPI
25. La crèche du CICR





---

## Caractéristiques des principaux potentiels

Une description succincte des principaux potentiels est donnée dans les pages suivantes. Chacune de ces localisations est développée plus en détail dans un fichier des potentiels, document complémentaire à l'étude.

### Grand Morillon - BIT

Les droits à bâtir du domaine du Grand Morillon sont regroupés dans les tours de la route de Ferney (voir plus loin) et dans un grand bâtiment d'environ 30'000 m<sup>2</sup> qui pourrait, si nécessaire, répondre aux besoins propres du BIT, (cas échéant d'accueillir un nouveau siège d'organisation internationale). La maison de maître, ses dépendances et ses dégagements sont protégés et restent libres de constructions.

La partie supérieure du domaine comprend deux parcelles appartenant à l'Etat et au BIT, une situation foncière favorable à la concrétisation rapide d'importants potentiels constructibles.

L'accès routier se fait par la route des Morillons, branchée sur le futur débouché de la route des Nations. La desserte par les transports publics est assurée par les lignes de bus du nord du site et le futur tram de la route de Ferney.

A distance de l'allée d'arbres du domaine et de la route des Morillons, le périmètre maximum d'implantation défini autorise différentes configurations bâties, tout en permettant au parc du BIT de se prolonger jusqu'à la route de Ferney. Les espaces extérieurs sont généreux et leur accessibilité publique est d'ores et déjà assurée par une servitude.

### En Morillon

Le domaine En Morillon, situé au centre du quartier des organisations internationales, entre l'ONU, l'OMS, le CICR et le BIT, constitue une occasion unique d'accueillir une nouvelle organisation dans le cadre d'un parc magnifique.

Le domaine proprement dit est constitué de trois parcelles en mains privées (dont une seule est bâtie), auxquelles il convient d'ajouter la parcelle du BIT bordant l'avenue Appia. L'accès routier principal est réalisé de ce côté, pour éviter de générer un trafic supplémentaire sur la route de Pregny, qui doit faire l'objet de mesures de modération. On pourrait néanmoins y trouver l'entrée « représentative ». Un parcours pour piétons et cyclistes est aménagé en bordure de la route de Pregny.

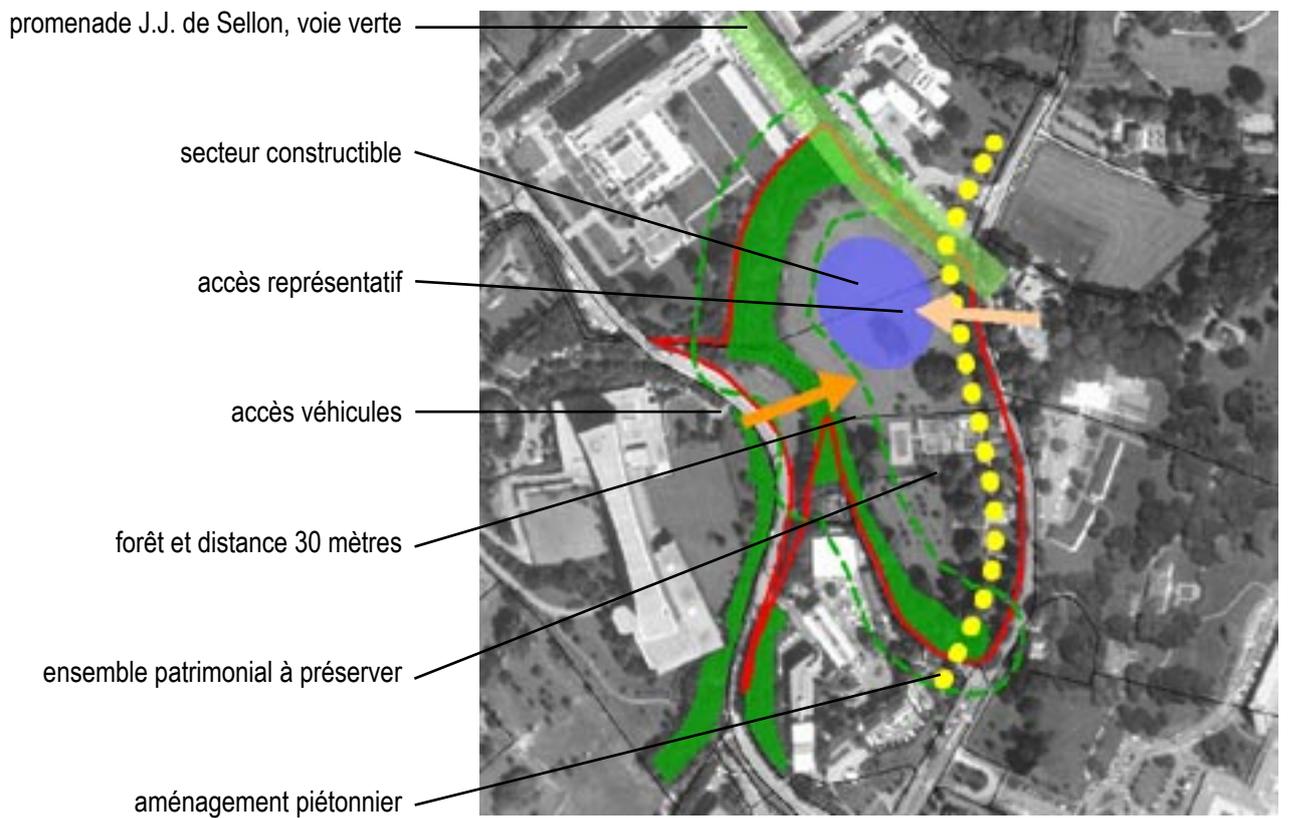
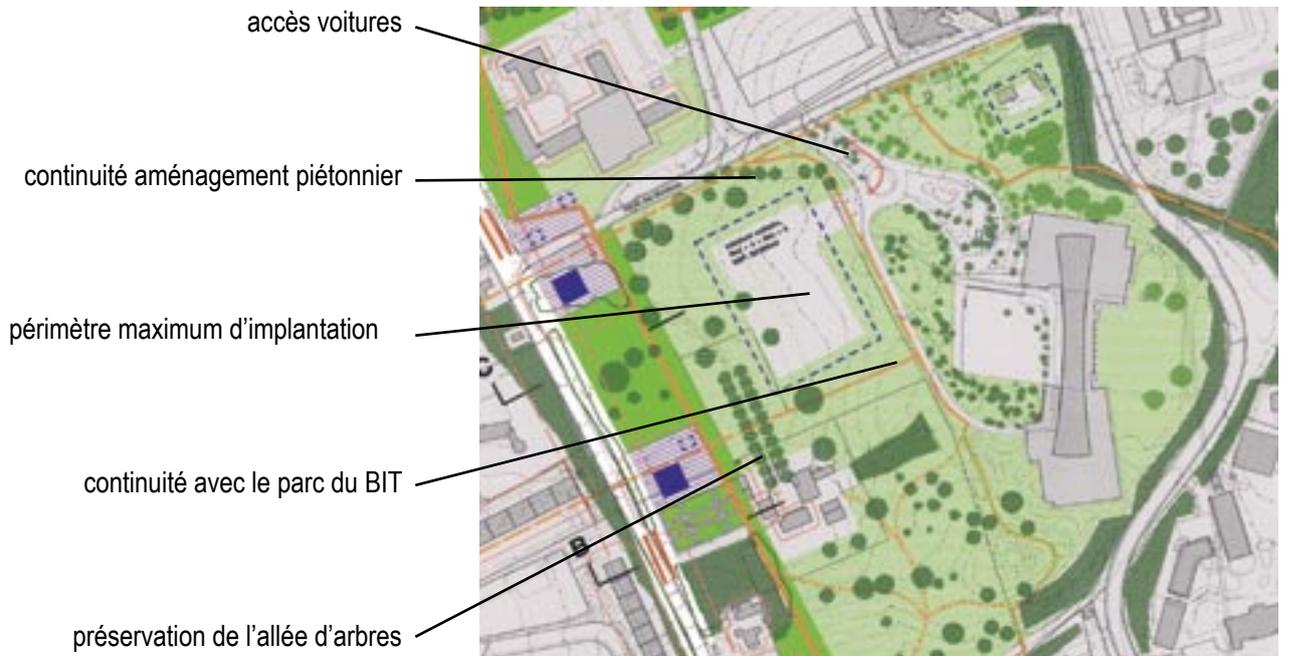
La desserte par les transports publics est assurée par un arrêt de bus à prévoir sur l'avenue Appia et depuis l'esplanade de l'OMS, via la Promenade J.J. de Sellon qui la relie à la route de Pregny.

La maison de maître est à protéger ainsi que le parc qui l'entoure. Le périmètre constructible s'établit donc dans la partie dégagée au nord du domaine. Il peut accueillir une construction d'environ 20 à 30'000 m<sup>2</sup> de plancher, mais avec une emprise au sol réduite afin d'en dégager les abords et de garantir une bonne relation avec la zone de forêt, qui interdit de construire à moins de 30 mètres, et avec deux axes importants de la trame verte: La future Promenade Jean-Jacques de Sellon et le chemin de la Vy-des-Champs, liaison historique entre le haut et le bas du quartier.



*Un terrain approprié pour construire un bâtiment représentatif dans un jardin.  
Un exemple, le jardin du Bundesarbeitsgericht, Erfurt (Kienast, Vogt).*





## Pré-du-Stand

Au Pré-du-Stand, à proximité de l'aéroport et de l'autoroute, une grande parcelle agricole pourrait à long terme compléter le dispositif des organisations internationales en accueillant un grand programme unitaire (85'000 m<sup>2</sup>). Si ce secteur, orienté vers le Jura, est en marge du site central tourné vers le lac, il se connecte aisément à l'esplanade de l'OMS par la Promenade J.-J. de Sellon.

Il est traversé par le premier tronçon de la route des Nations, ce qui lui permet d'être relié directement au site central par la route et le bus de la Ligne des Nations (voir chap. Déplacements).

Le Pré-du-Stand fait partie du périmètre du « Rectangle d'Or », dans lequel des études sont menées pour organiser et mettre en valeur des territoires proches de l'aéroport. C'est l'occasion de développer d'intéressantes synergies avec cette autre démarche d'aménagement du territoire.

Les contraintes liées au bruit de l'aéroport sont importantes, mais des réponses architecturales existent (bâtiment sur atrium, double façade...). Des constructions de ce type sont en cours de réalisation à proximité de l'aéroport de Kloten.

A court terme, certaines dispositions sont à mettre en place pour ne pas compromettre le développement futur de ce lieu :

- configurer l'accrochage de la route des Nations sur la jonction autoroutière, en ménageant des périmètres constructibles de taille suffisante et en réservant la possibilité de les desservir,
- envisager la desserte par les transports collectifs dans le cadre du projet du Rectangle d'Or et avec la « Ligne des Nations » ,
- concevoir le centre sportif intercommunal, actuellement à l'étude sur la partie nord de la parcelle, de façon à ménager dans le futur des liaisons avec le secteur à développer,
- aménager la voie verte le long de la route de Colovrex déchargée du trafic de transit, en direction du « Parc diagonal » proposé par l'étude du Rectangle d'Or.

## Les tours de la route de Ferney

La frange de la route de Ferney, par sa situation de limite du site et de transition avec la ville dense, impose un projet d'ensemble cohérent, concrétisé à travers un type bâti particulier : une succession de cinq tours entre le Grand-Saconnex et la place des Nations, implantées dans une bande d'esplanades et de jardins ouverts au public.

La concentration des droits à bâtir dans des édifices compacts tels que des tours permet de mettre à disposition des surfaces importantes, tout en ménageant de généreux espaces libres.

Le projet de tram sur la route de Ferney en fait un secteur particulièrement bien desservi, ce qui permet de limiter drastiquement le nombre de places de stationnement. L'accès routier s'effectue majoritairement par l'arrière (route des Morillons, avenue de la Paix). Les esplanades au pied des tours, reliées aux quartiers voisins par des parcours piétonniers, franchissant à niveau ou en passerelle la route de Ferney, accueillent des équipements

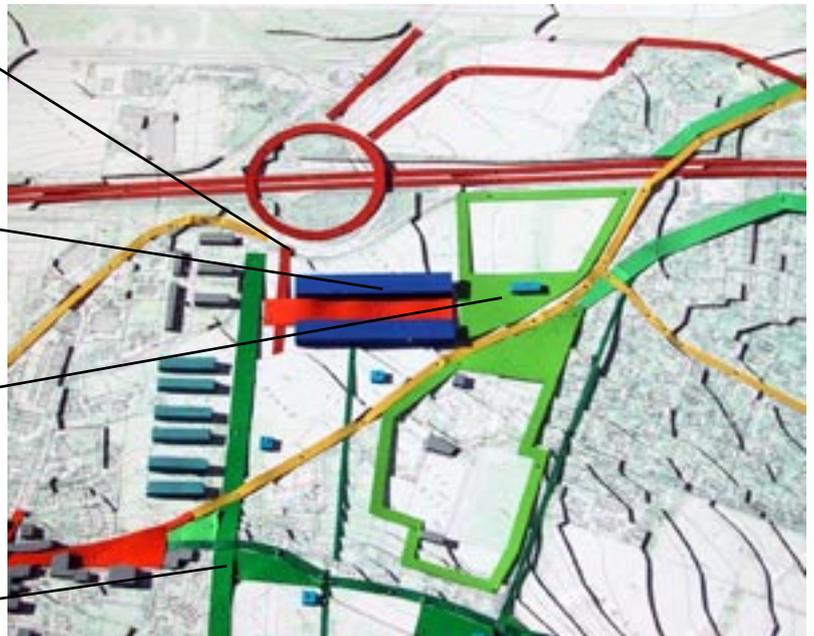


*L'étude du Rectangle d'Or. (extrait)*

*Les tours sur la maquette d'étude*



- organiser l'accès depuis la route des Nations
- des bâtiments sur atrium ou un seul grand volume
- l'extension du centre sportif
- l'accochage à la Promenade J.J. de Sellon



*Une variante avec des gabarits plus bas (R+6 étages) a été étudiée.*

*Elle se perçoit comme une extension de la ville de l'autre côté de la route de Ferney, depuis laquelle le site serait peu visible.*

*Pour la même surface de plancher, les constructions occupent davantage de surface au sol : il n'y a plus de jardins généreux entre les constructions, mais des espaces minéraux avec des ombres portées importantes.*

*Ce type de bâtiments correspond davantage à du logement ou à des bureaux standards, il répond mal aux programmes envisagés et ne permet pas une architecture représentative.*

*Pour ces raisons, cette alternative a été abandonnée.*

de quartier, destinés aux habitants comme aux Internationaux. Ce projet d'ensemble va de pair avec une requalification de la route de Ferney pour transformer cet axe de transit en avenue urbaine.

Les tours sont susceptibles de recevoir des programmes diversifiés: offices ou extensions d'organisations internationales, bâtiment d'accueil pour ONG, instituts universitaires en relation avec l'activité internationale, structure d'hébergement pour des séjours de moyenne durée...

L'implantation des différentes tours tient compte des impératifs de la protection du patrimoine bâti et naturel, dans une relation dynamique entre l'ancien et le nouveau par l'intermédiaire des espaces ouverts.

Le plan des zones de sécurité de l'aéroport limite la hauteur des tours, pour laquelle une dérogation doit être demandée à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). S'il n'est pas possible de l'obtenir, il faudra diminuer la surface de plancher.

La **tour du Pommier** est implantée sur un terrain public en bordure de l'îlot du COE. De ce fait, sa réalisation peut être rapidement programmée. Elle totalise environ 10'000 m<sup>2</sup> de plancher. Un garage est accessible depuis la route des Morillons.

La **tour de Saconnex** est implantée sur une parcelle appartenant à l'Etat de Genève. Elle totalise environ 10'000 m<sup>2</sup> de plancher. Sa réalisation est à coordonner avec celle de la **tour du Grand Morillon**, à cheval sur la parcelle de l'Etat et une parcelle privée, de 10'000 m<sup>2</sup> de plancher également. Un seul garage souterrain, au pied de la tour de Saconnex et accessible par la route des Morillons dessert les deux tours. Le traitement des espaces ouverts articulant la nouvelle construction avec la maison de maître, son allée et ses jardins fait l'objet d'une attention particulière.

La **tour David-Morse** est implantée sur deux parcelles privées dont elle concrétise les droits à bâtir (10'000 m<sup>2</sup>). Sa construction n'est envisageable qu'à plus long terme. Son accessibilité routière est très limitée, par la route de Ferney avec des tourner à droite seulement. Elle est donc à réserver à un programme avec de faibles besoins en stationnement.

La **tour des Feuillantines** permet de regrouper les droits à bâtir d'un ensemble de parcelles dont une seule est privée, les autres appartenant à l'Etat ou à l'ONU. Sa surface de 10'000 à 15'000 m<sup>2</sup> est à réserver à une activité qui profite de la proximité de la place des Nations, interface de transports collectifs. Un éventuel accès routier par l'avenue de la Paix devra être concilié avec la continuité de la Promenade de la Paix sur la parcelle de l'ONU.

Le périmètre du Grand Morillon, où sont prévues deux des tours, fait actuellement l'objet d'une étude de plan de site, dont les orientations vont à l'encontre des propositions énoncées par le projet de plan directeur. Aujourd'hui, le débat est en cours et une approche particulière est développée pour ce secteur. Le projet d'urbanisation en bordure de la route de Ferney doit être l'occasion de concilier de manière exemplaire les impératifs de protection du patrimoine et ceux d'une utilisation optimale des ressources foncières disponibles, à travers, par exemple, une charte du patrimoine et un projet d'aménagement des espaces ouverts..



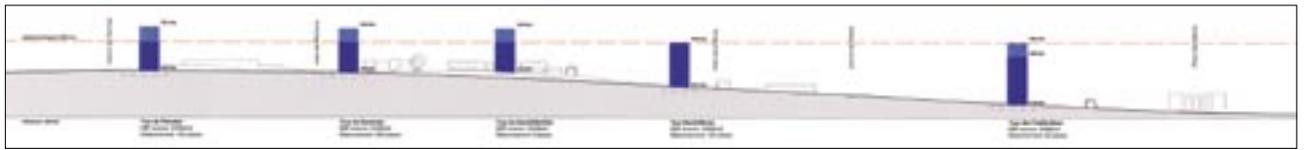
Concentrer les droits à bâtir et dégager des espaces ouverts (tour de N. Foster à Canary Wharf, Londres).



Des tours déjà présentes sur le site.

Le projet de plan de site du Grand-Morillon (I.Charollais) propose de concentrer les constructions nouvelles sur le haut du domaine.





Elévation sur la route de Ferney

la tour du Pommier

la tour de Saconnex

la tour du Grand Morillon

la tour David-Morse

la tour des Feuillantines



- A droite, les propriétés publiques :
- Etat de Genève en rouge
  - Organisation Internationale en vert
  - Commune du Gd-Saconnex en jaune
  - Etat étranger en bleu

---

## Les Hauts-Crêts

Le secteur des Hauts-Crêts est situé en zone de développement 4A destinée à des organisations internationales et à du logement. De ce fait, il a déjà fait l'objet de plusieurs projets, notamment l'extension de la mission de Tchéquie et le récent concours pour ONUSIDA sur la partie centrale du site, dans le cadre d'un projet de plan localisé de quartier.

La topographie organise le site en deux secteurs. Le secteur du coteau surmonté par le chemin des Crêts-de-Pregny doit rester faiblement bâti, pour ne pas générer de trafic supplémentaire. L'essentiel du potentiel constructible se situe dans le secteur inférieur, sur le plateau au nord-ouest de l'esplanade de l'OMS.

La desserte de ce secteur doit impérativement se faire depuis l'esplanade, directement reliée à la route des Nations. Les circulations et les accès au garage souterrain peuvent y être réorganisés pour éloigner le trafic du bâtiment de l'OMS et raccorder à la pente deux voies perpendiculaires qui donneront accès aux nouvelles constructions.

Le périmètre ONUSIDA et le parcellaire découpent ce secteur en trois parties, chacune faisant l'objet d'une opération unitaire.

Si la partie centrale, en mains publiques, permet le démarrage rapide du premier périmètre, les autres sont divisées en plusieurs parcelles privées. Une politique foncière active de l'Etat (acquisitions, échanges) est souhaitable pour réaliser par étapes un quartier qui pourra accueillir les extensions de diverses organisations (env. 37'000 m<sup>2</sup> y compris ONUSIDA), offrant à la prolifération des annexes l'alternative d'un développement coordonné.

Une image directrice doit fixer le détail des espaces ouverts, des liaisons et des possibilités de réaménagement de l'esplanade, en relation avec les Cours des Nobel et la Promenade J.-J. de Sellon, des orientations à intégrer dans le cahier des charges des futures constructions.

## L'Ancienne Route

Au cœur du quartier qui s'est développé autour de la route des Morillons, l'Etat de Genève possède deux parcelles occupées par une villa attribuée à une association. Le développement de ce terrain peut s'envisager en deux phases, en commençant par la partie inférieure des parcelles, non bâtie.

La situation du terrain, proche du débouché de la route des Nations et des transports collectifs, à proximité immédiate de la future Ecole internationale, de plusieurs organisations et de quartiers d'habitation, est particulièrement intéressante pour un équipement tel qu'une crèche, qui fait actuellement défaut dans le site. En complément à la crèche, des activités internationales pourraient s'y développer selon les gabarits et les implantations plutôt urbaines qui caractérisent cette portion du site.

Entre le COE et l'Arboretum de Mont-Riant, sur la partie inférieure des parcelles, une bande est à réserver pour le Cours des Nobel, en coordination avec les espaces extérieurs de l'Ecole internationale.

*L'Ecole internationale, un nouvel équipement au coeur de la partie nord du site.*



*Un quartier à développer par étapes, selon un projet d'ensemble.*

*Un exemple, la Cité internationale à Lyon (R. Piano, architecte).*





le coteau peu dense

des parcours et des espaces verts à réserver

le plateau à densifier  
(au centre le périmètre ONUSIDA)

l'esplanade, les accès au quartier et  
les voies vertes à réorganiser

la route des Nations,  
une nouvelle entrée pour le site



une parcelle à densifier par étapes

profiter des synergies avec  
l'Ecole internationale

une bonne desserte par les transports  
publics et le réseau routier principal



---

## Les transformations-extensions de l'existant

La plupart des grandes organisations ont connu des agrandissements, composant parfois avec le bâtiment originel, ou altérant sa lecture de «grand bateau» dans un parc. S'il est préférable de répondre aux besoins futurs de ces organisations par des extensions dans les secteurs examinés ci-dessus, il existe quelques cas où des développements sur la parcelle sont encore envisageables.

Ainsi, le Palais des Nations recèle certainement des possibilités d'adjonction ou de surélévation. Pour des programmes spécifiques, des constructions nouvelles pourraient prendre place au nord de l'entrée principale sur l'avenue de la Paix (magasin SAFI par exemple), à la place des pavillons faisant face au domaine En Morillon ou dans la partie inférieure de la propriété de la Fenêtre. Pour ce dernier emplacement, une étude plus fine des impératifs de protection du domaine reste à effectuer avant de confirmer cette hypothèse.

Pour le BIT, une autre possibilité d'implantation d'un nouveau bâtiment pourrait être envisageable, cas échéant, à l'angle Appia - Morillons sur une parcelle privée à acquérir.

Sur le site, certaines maisons de maître pourront, le moment venu, être affectées à des organisations, des missions diplomatiques ou à des équipements. D'autres demeures, telles que Rothschild, Tournay, sont à réserver à des équipements culturels, pour compléter dans la pénétrante de verdure le réseau des musées déjà présent sur le site.

La ferme de Grand-Champ est destinée à devenir un lieu pédagogique autour de l'agriculture.

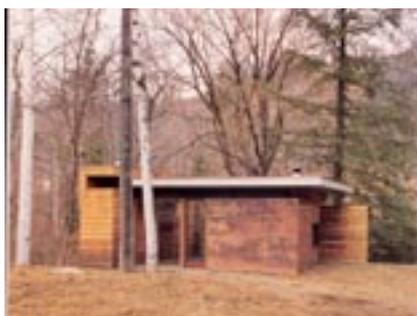
## Des pavillons dans la trame verte

Les programmes de la trame verte demandent parfois à être complétés par des constructions de taille modeste. On peut en citer plusieurs exemples: le club house des futurs tennis en haut du chemin de l'Impératrice, des pavillons qui, à l'instar de ceux du Jardin botanique, informent sur le patrimoine, les sentiers de découverte ou les jardins pédagogiques, d'autres, à l'image de l'ancienne station-service devant le HCR, qui exposent et communiquent au public l'activité des différentes organisations internationales.

Leur emplacement est déterminé de cas en cas selon les projets auxquels ils se rattachent et le caractère du site.

Des exemples de «pavillons» :

- Massachusets (USA) - Artifact Design + Construction,
- pavillon d'accueil Miami Beach (USA) - Wood & Zapata,
- pavillon d'information, parc national de Hoge Veluwe (Pays-Bas) - MVRDV.



Certains bâtiments peuvent encore être agrandis.  
Un exemple : l'ambassade suisse à Berlin,  
Diener+Diener.



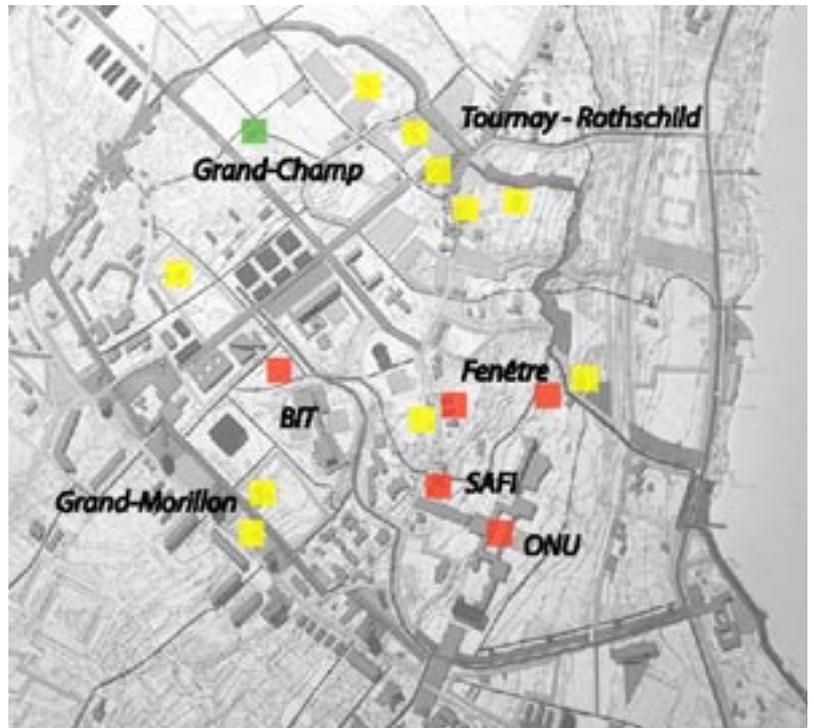
Une maison de maître affectée à un nouvel usage :  
l'école hôtelière du Vieux-Bois, à côté de l'Ariana.



En rouge :  
transformations-extensions de Organisations  
Internationales

En jaune :  
maisons de maître et serres avec de nouvelles  
fonctions

En vert :  
une ferme pédagogique



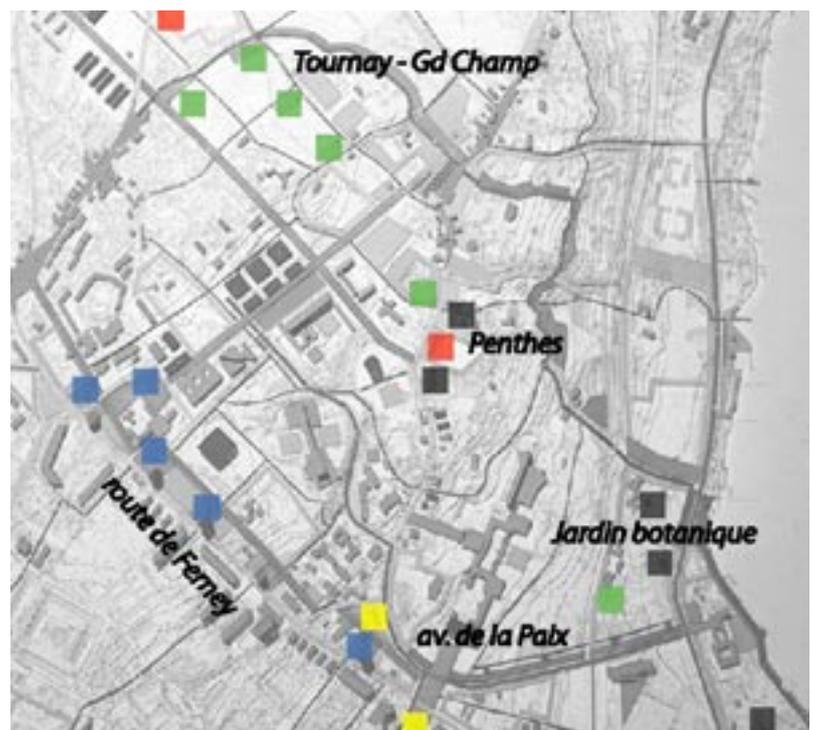
En gris :  
des pavillons déjà présents sur le site

En rouge :  
des pavillons pour le sport

En bleu :  
des pavillons pour des équipements

En vert :  
des pavillons pour la découverte de la nature, du  
patrimoine, de l'agriculture...

En jaune :  
des pavillons d'information sur les activités  
internationales et culturelles



# LES DEPLACEMENTS

Le thème des déplacements fait l'objet d'un rapport d'étude rédigé par Transitec SA. Seuls les éléments essentiels ont été repris dans ce chapitre.

## Diagnostic

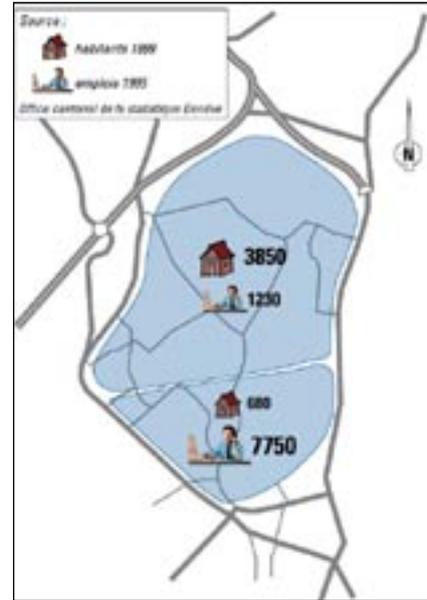
### Socio-économique

Le secteur des organisations internationales et les communes avoisinantes présentent des caractéristiques «monocolores» très marquées : lieux de travail et d'habitat sont clairement séparés, ce qui tend à accroître le nombre de déplacements.

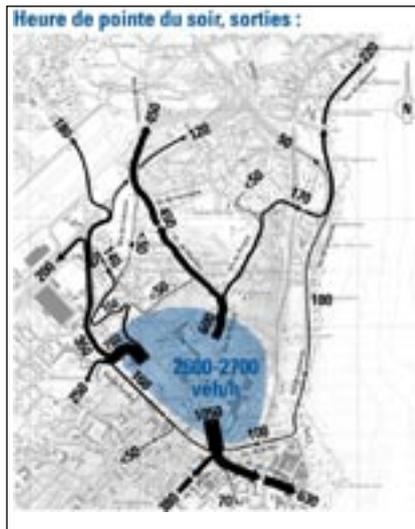
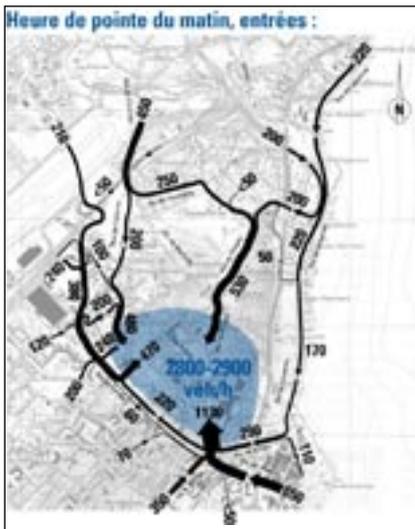
### Problématique routière

Le secteur se trouve protégé des grands axes de circulation, sauf la localité du Grand-Saconnex, traversée par la route de Ferney. Mais malgré cette situation en marge des grands axes, le secteur souffre des nuisances dues au trafic.

Le trafic d'échanges généré par les organisations internationales et la commune de Pregny-Chambésy s'élève à 45'000 véh./jour, soit 85 à 90% des déplacements routiers dans le secteur. Ce trafic est aujourd'hui très mal organisé et échappe à tout contrôle!



Répartition des habitants et emplois.



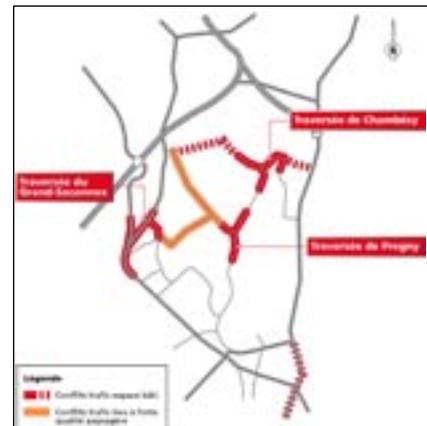
Trafic journalier moyen actuel (1998).

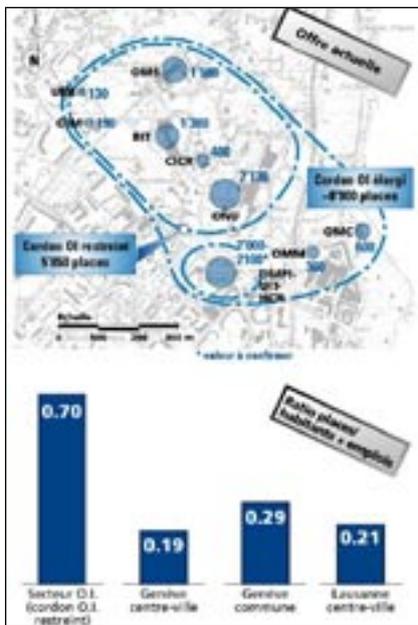
Le trafic généré par les O.I. : une accessibilité qui échappe à tout contrôle !

La saturation des axes principaux conduit à des débordements dans les traversées de localités, occasionnant nuisances et insécurité.

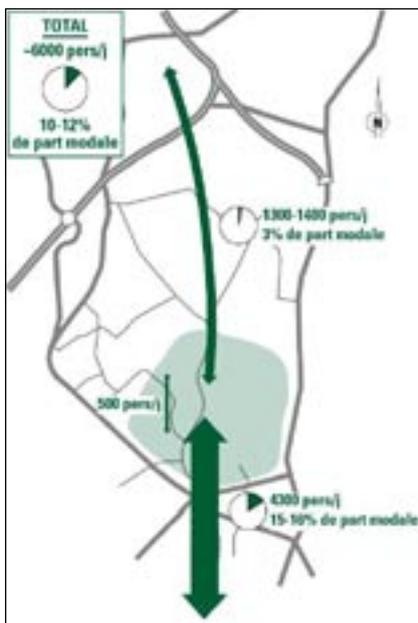
L'accessibilité, du point de vue de l'automobiliste, n'est pas véritablement problématique. Même si les temps de parcours s'allongent aux heures de pointe, les conditions de circulation restent globalement satisfaisantes et les durées de déplacement nettement plus performantes qu'en transports collectifs.

Les nuisances occasionnées par le trafic.





Une offre en stationnement extrêmement généreuse



L'usage actuel des transports collectifs

## Stationnement

Le stationnement constitue l'une des clés les plus importantes pour le choix du mode de déplacement. Disposer d'une place ou non décide souvent du fait de prendre sa voiture ou pas.

Or, dans le site des organisations internationales, l'offre en places de stationnement est extrêmement généreuse : 0.7 place par emploi, ce qui est bien supérieur aux valeurs moyennes des centres-villes (0.2 à 0.3). Toute maîtrise efficace des déplacements routiers est, dans ces conditions, quasiment impossible !

## Transports collectifs

Les transports collectifs en relation avec le site des organisations internationales présentent un visage double :

- ils sont relativement performants côté centre-ville, avec une offre dense et attractive, appelée à être renforcée avec le tram Sécheron; dans cette direction, leur part modale s'élève à 15-16%, une part qui peut encore augmenter, d'autant que la demande y est relativement concentrée;
- ils sont quasi inexistants côté nord où la dispersion de l'habitat ne leur permet pas d'être aussi performants; avec 3% de part modale (y.c. écoliers !), les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Le constat de ce déséquilibre est d'autant plus inquiétant que c'est au nord du site que les enjeux de maîtrise de la mobilité sont les plus forts : diminuer le trafic dans les traversées de localité.

## Enjeux, objectifs

Afin de renverser les tendances observées sur le site, il faut agir à la source et **maîtriser le nombre de déplacements**

- en maîtrisant le stationnement, notamment pour tous les nouveaux développements;
- en mettant en oeuvre des mesures internes aux différentes institutions, qui intègrent de manière cohérente cette diminution du stationnement pour les nouveaux développements (plans de mobilité) ;
- en améliorant la desserte par les transports collectifs, privilégiant un développement ciblé à un développement «tous azimuts» hors de prix et irréaliste;
- en localisant les nouveaux programmes en fonction des transports collectifs (et non l'inverse !).

La maîtrise du nombre de déplacements ne permet pas, à elle seule, d'atteindre les objectifs forts de diminution du trafic dans les traversées du Grand-Saconnex, de Pregny et de Chambésy. Pour protéger ces zones sensibles, il s'agit de **mieux organiser l'accessibilité au site** et **favoriser la circulation des modes doux**, notamment en relation avec la trame verte.

## Concept

4 niveaux d'actions doivent se compléter pour atteindre les objectifs visés :

- la révision du schéma d'accessibilité routière,
- un développement des transports collectifs,
- une maîtrise du stationnement,
- la localisation pertinente des nouveaux programmes.



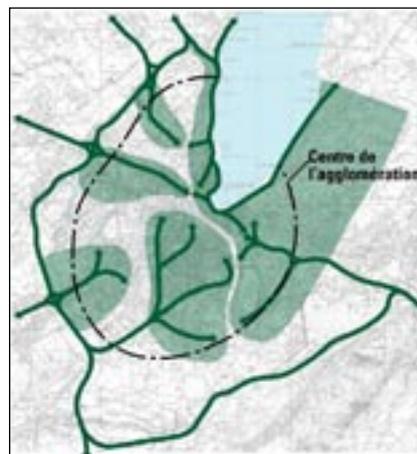
Quatre niveaux d'actions.

### Schéma d'accessibilité routière

Le schéma d'accessibilité au site des organisations internationales s'inscrit dans le fonctionnement général du réseau routier défini dans le plan Circulation 2005, révision du plan C2000. Ce plan prévoit de définir des bassins versants rattachés à l'autoroute de contournement, afin de limiter le transit dans le centre-ville. Le site des organisations internationales, dans ce contexte, est desservi en «tenaille» par la route de Lausanne et un axe situé au nord-ouest, à définir.

Avec la route des Nations, un nouvel axe routier entre la jonction autoroutière du Grand-Saconnex et les organisations internationales est à l'étude. Sa réalisation, conjuguée à la volonté de fortement diminuer le trafic dans les traversées de localité, conduit à redéfinir complètement les rôles des différents axes. Chacun de ces rôles peut être associé à un bassin versant à desservir :

- le nouvel axe de la route des Nations reprend toute la desserte du secteur des organisations internationales et de la place des Nations;
- la route de Ferney n'a plus qu'un rôle local de desserte du Grand-Saconnex;
- l'axe Foretaille - route de Pregny n'a plus qu'un rôle local de desserte de Pregny-Chambésy.

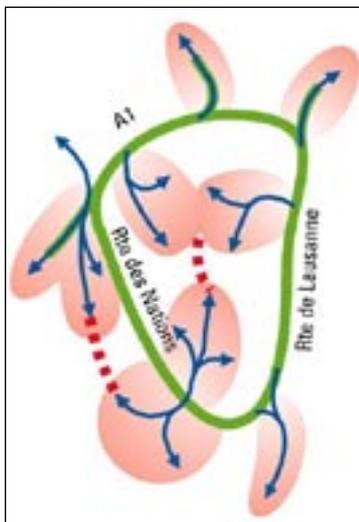


Une agglomération accessible par bassins versants depuis l'autoroute.

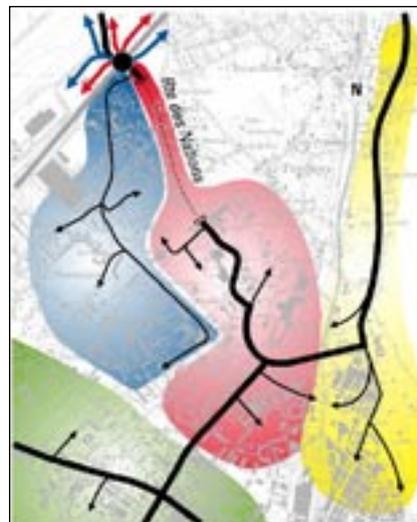
Un fonctionnement du secteur en bassins versants.

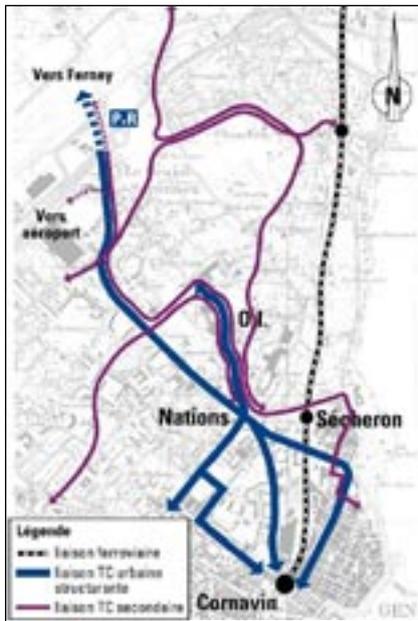
**Le but n'est en aucun cas d'accroître la capacité routière, mais de déplacer, des lieux sensibles vers un tunnel, l'offre routière à disposition !**

La création de la route des Nations doit donc s'accompagner de diminutions drastiques de la capacité sur les axes actuels (contrôles d'accès, modération, réduction du nombre de voies, ...).



Un rôle clair pour la route des Nations.





Le concept de desserte TC.

## Transports collectifs

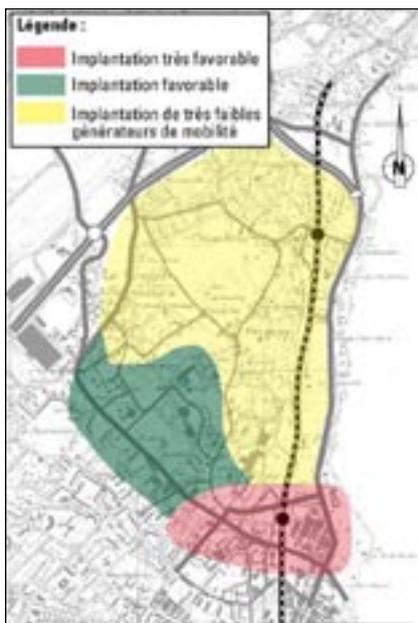
Les principaux besoins en termes de transports collectifs sont les suivants :

- des liaisons performantes et à haute fréquence entre le secteur des organisations internationales et le centre-ville (notamment la gare CFF de Cornavin); c'est le rôle du futur tram Sécheron, mais également de plusieurs lignes de bus, pénétrant plus profondément dans le site;
- un accrochage du secteur des organisations internationales à la future colonne vertébrale constituée par la ligne RER; dans ce contexte, la future halte de Sécheron sera à même de desservir tout le secteur proche (quartier de Sécheron, OMM, OMC, etc.). Par contre, il sera nécessaire de mettre en place une liaison de rabattement particulièrement efficace entre cette halte, la place des Nations (terminus provisoire du tram) et tout le secteur des organisations internationales;
- des liaisons performantes entre Ferney, le Grand-Saconnex et le centre-ville, en limite du site des organisations internationales;
- des liaisons entre les organisations internationales et Ferney-Voltaire;
- des liaisons entre les organisations internationales et l'aéroport.

## Localisation des nouveaux programmes et politique de stationnement

La localisation des nouveaux programmes et les outils de maîtrise des déplacements (principalement le stationnement) sont des éléments déterminants pour maîtriser le volume des déplacements en voiture.

Principe de localisation des nouvelles fonctions..



Dans ce but, il est nécessaire :

- de placer les futurs grands générateurs de déplacements à proximité des infrastructures structurantes et maillées des TC;
- de limiter au maximum l'implantation de programmes en dehors de ces zones (ou d'y placer uniquement des programmes très peu générateurs de déplacements).

Ces principes doivent être accompagnés d'une politique de stationnement très restrictive dans les zones bien desservies par les transports collectifs. Les ratios suivants pourraient être appliqués dans ces zones :

- zones vertes (TC urbains, fréquences < 10 minutes, à < 300 mètres) : 0,3 place/emploi (0,2 pour les pendulaires et 0,1 pour les visiteurs)
- zones oranges (RER à < 500 mètres + TC urbains, fréquences < 10 minutes, à < 300 mètres) : 0,2 place/emploi (0,15 pour les pendulaires et 0,05 pour les visiteurs)

Cette diminution de la satisfaction des besoins doit aller de pair avec l'instauration de plans de mobilité internes aux organisations, afin de gérer ces changements (co-voiturage, attribution préférentielle des places aux pendulaires ne disposant pas de transports collectifs, etc.).

## Réseaux, projets

La configuration des réseaux et les différents projets à mettre en oeuvre s'inscrivent dans le concept proposé.

**Au niveau du réseau routier**, les changements principaux sont liés à la réalisation de la route des Nations et à la réduction du trafic sur les axes en traversée de villages. Ce nouvel axe routier, branché d'un côté au secteur de la jonction du Grand-Saconnex et débouchant aux abords de l'OMS après avoir traversé en tunnel le territoire du Grand-Saconnex, constitue la nouvelle entrée nord du site des organisations internationales.

En parallèle à la création de la route des Nations, des mesures devront être prises sur la route de Ferney, la route de Colovrex et la traversée de Pregny et Chambésy pour y modérer énergiquement le trafic. Le chemin de Machéry pourra être retiré du réseau routier et ne sera plus utilisé que par les riverains et les piétons. En outre, il est absolument indispensable qu'un contrôle d'accès (par feux) soit posté au carrefour route de Colovrex - route du Bois-Brûlé, pour dissuader l'entrée dans Chambésy pour le trafic provenant du Nord et l'inciter à emprunter la route des Nations.

De plus, l'axe de la route des Nations devra également faire l'objet d'une maîtrise du trafic, pour éviter que cet ouvrage ne serve de « toboggan » en direction du centre-ville.

Les effets escomptés sont une diminution d'environ moitié du trafic sur les différentes traversées, en n'y laissant plus que le trafic en relation avec ces villages.

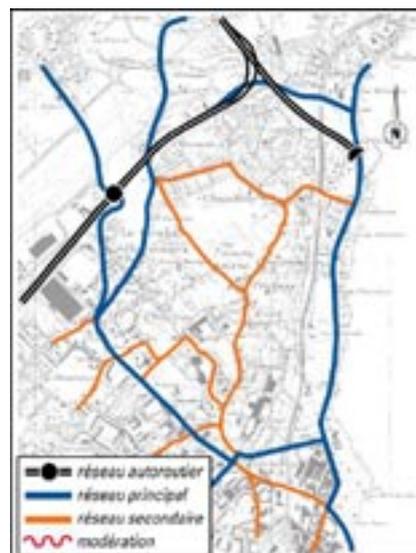
**Au niveau des transports collectifs**, les projets en cours vont nettement améliorer la qualité de desserte dans le secteur de Sécheron-Nations :

- la ligne RER (rendue possible par la 3ème voie CFF) permettra dès 2004 d'intensifier les relations avec les communes vaudoises voisines et Nyon, grâce à la nouvelle halte de Sécheron;
- grâce au délestage de la route de Ferney par la route des Nations, la ligne de tram, réalisée dans un premier temps jusqu'à la place des Nations, sera prolongée jusqu'au Grand-Saconnex, puis jusqu'à Ferney-Voltaire, desservant la route de Ferney de façon performante.

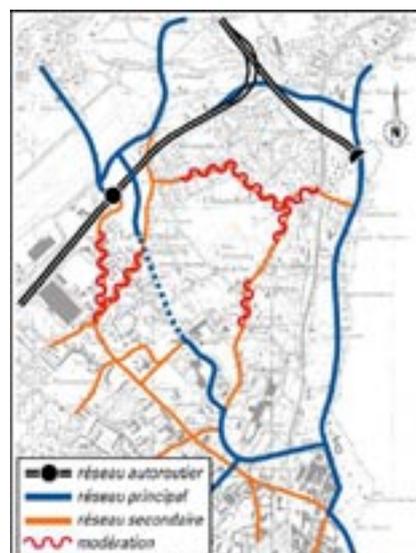
Un réseau de bus (urbains et régionaux) complète cette offre sur le site.

Le réseau de TC sert de base (points de départ et points de chute) aux promenades de la trame verte, avec les interfaces principales à la place des Nations, aux gares RER (Sécheron et Chambésy), à la place de Carantec (Grand-Saconnex).

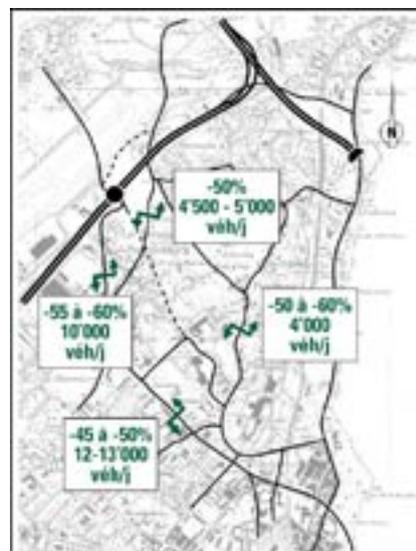
L'ensemble du site central des organisations internationales doit être desservi et mis en relation avec le RER et le tram par une nouvelle ligne de transports collectifs, qui pourrait s'appeler la **ligne des Nations** (voir fiche et plan à la page 107).



Hiérarchie du réseau à court-moyen terme.



Hiérarchie du réseau à moyen-long terme.



Effets de la route des Nations et des mesures de maîtrise du trafic.



## Quelques zooms

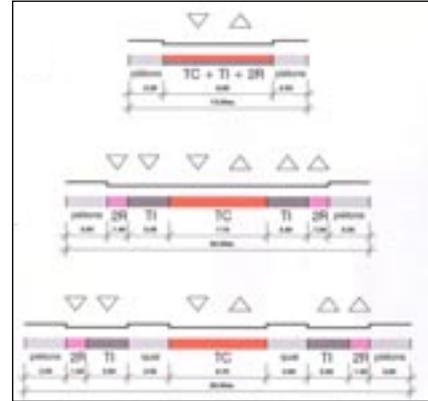
### Route de Ferney

Aujourd'hui axe de transit parcouru par plus de 25'000 véh./jour, la route de Ferney doit changer de visage, pour redevenir une rue urbaine, donner plus de place aux piétons, aux vélos, aux TC et à l'accessibilité locale.

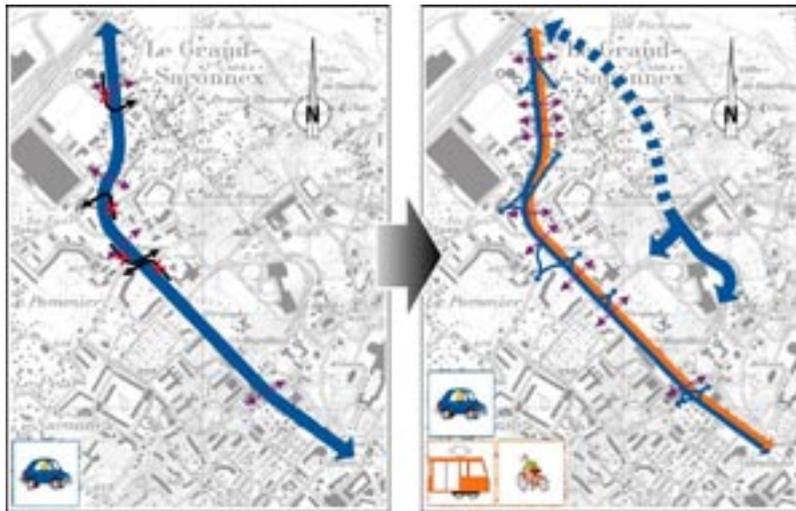
Le renforcement des TC sur la route de Ferney peut être envisagé en deux temps :

- dans un premier temps par un système sur pneu, dont la vitesse commerciale peut être nettement améliorée par des priorités renforcées; cette première étape devra être mise en place en même temps que la route des Nations;
- dans un second temps par un tram.

Grâce à l'augmentation de l'attractivité des TC, la route de Ferney devient un lieu très favorable à la localisation de nouveaux programmes, pour autant que la génération de trafic soit maîtrisée. Pour cela, il faut veiller à limiter l'offre en stationnement des nouveaux bâtiments implantés le long de cet axe.



Profils types :  
 - en site banal, largeur 13 m.  
 - en site propre, largeur 22 m.  
 - en site propre aux arrêts, largeur 28 m.



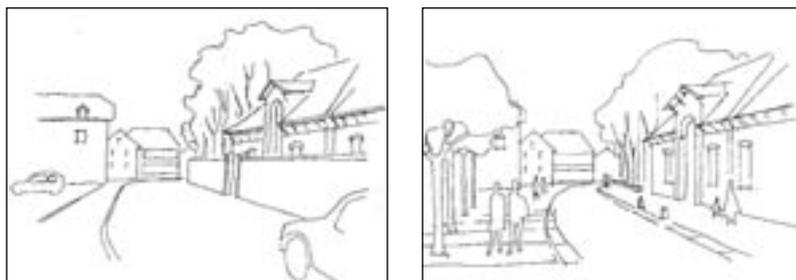
La route de Ferney aujourd'hui...

et demain

### Traversée de Pregny-Chambésy

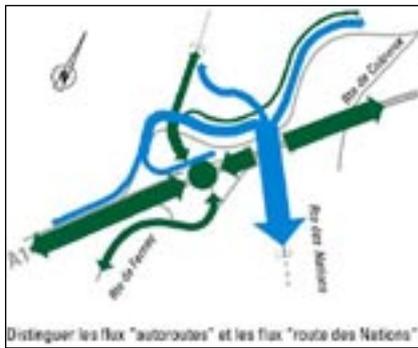
Ces traversées, actuellement très chargées aux heures de pointe par le trafic, doivent retrouver leur calme. En parallèle à la création de la route des Nations, il est indispensable de renforcer les mesures de modération et d'en profiter pour accroître la sécurité et la convivialité de ces espaces villageois, parcourus par les promenades de la trame verte.

Les mesures à prendre doivent être étudiées dans un projet de détail.



Un concept de modération pour la traversée de Pregny-Chambésy.

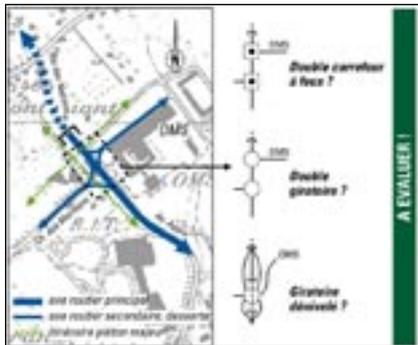




### Route des Nations

Cet axe routier nouveau, enterré quasiment sur l'entier de son parcours, n'engendrera pas d'impact majeur en surface. Deux points doivent toutefois être particulièrement soignés :

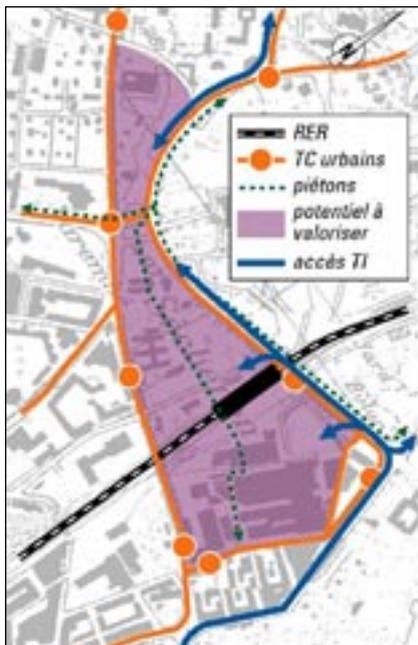
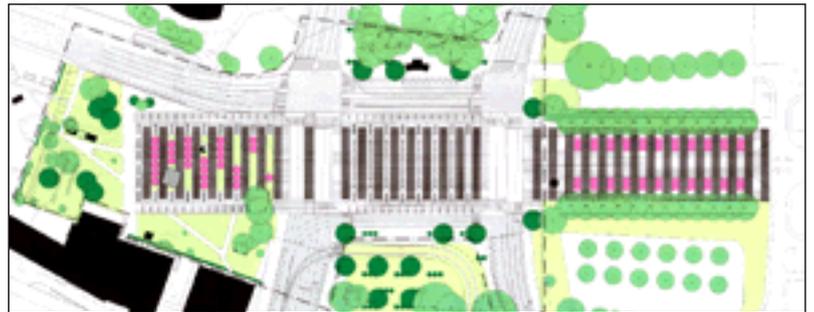
- le débouché du tunnel au nord et son accrochage au secteur de la jonction autoroutière; le fonctionnement de ce noeud devra être étudié en détail, en séparant les flux liés à l'autoroute de ceux liés à la route des Nations;
- le débouché du tunnel au sud, vers l'OMS, véritable porte d'entrée des organisations internationales, où les enjeux en matière d'espace public sont très grands.



### Place des Nations

Le réaménagement de cette place a été pensé en cohérence avec l'image à terme du secteur. Il renforcera la qualité du lieu et l'interface TC, notamment avec l'arrivée du tram. De plus, la réorganisation locale du trafic (report de quelques mouvements s'effectuant aujourd'hui sur la place) permet des gains importants en termes d'espace pour les piétons.

Le projet de la place des Nations et l'interface TC.



### Secteur Nations-Sécheron

Secteur le plus urbain des organisations internationales, c'est certainement le plus stratégique du point de vue des déplacements.

Irrigué aujourd'hui par un réseau routier très saturé aux heures de pointe, il bénéficiera demain d'une excellente accessibilité en transports collectifs (RER, tram, bus). Ceci le rend particulièrement favorable à un développement faiblement générateur de trafic, accompagné de mesures fortes de maîtrise du stationnement.



