

B. Mobilité



Introduction

L'objectif principal du PDQ PAV est de garantir une accessibilité multimodale à tous les quartiers PAV (mobilité douce, transports collectifs, et transports individuels motorisés), tout en garantissant la création d'espaces publics de qualité.

Le concept multimodal sera développé en accord avec l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012, en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation, en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés, en garantissant la liberté individuelle du choix du mode de transport, et en encourageant la mobilité douce.

En fonction des objectifs d'exemplarité environnementale et étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il sera nécessaire de favoriser l'évolution globale des comportements de mobilité, afin que la demande supplémentaire en déplacements soit principalement satisfaite par les infrastructures de transports collectifs et de mobilité douce. Ceci se traduira concrètement par plusieurs mesures entrant en synergie.

La construction de la liaison CEVA et la mise en service du réseau RER vont créer deux pôles multimodaux d'intérêt régional : la gare de Lancy - Pont-Rouge et la halte de Carouge - Bachet, véritables portes d'entrée du territoire PAV. L'accessibilité en transports collectifs sera parmi les plus performantes de l'agglomération (50% des habitants et emplois 2030 du canton à moins de 20 minutes).

L'optimisation du fonctionnement de l'armature de base constituée par le réseau routier principal est conçue et sera réalisée dans une logique multimodale, en étroite cohérence avec la mutation progressive des quartiers. L'accessibilité se construira alors sur une logique par poche qui permet de concentrer le trafic sur le réseau principal et de garantir des zones apaisées à l'intérieur desdites poches.

En plus des lignes de tramways existantes, la mise en place des lignes de bus de rabattement sur les interfaces CEVA apportera le complément de desserte fine nécessaire au fonctionnement des quartiers.

Une croix de mobilité douce orientée nord-sud et est-ouest constituera l'armature principale des déplacements des piétons et cyclistes, répondant aux besoins de transit, de rabattement sur les interfaces CEVA et de réseau collecteur. Un maillage fin d'infrastructures de mobilité douce viendra compléter le réseau collecteur et de liaison. Le franchissement des limites naturelles (l'Arve et la moraine de Lancy) est un enjeu capital qui nécessitera la création d'ouvrages importants, notamment des passerelles.

Concernant le stationnement sur fonds privés, une politique très restrictive sera appliquée pour les emplois. Une offre de stationnement minimale sera mise à disposition des habitants en tenant compte des conditions idéales de déplacements en transports collectifs et mobilité douce. Des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre comme :

- la construction de parkings centralisés de quartiers gérés par un organisme public;
- la mise en place d'un concept de gestion et de tarification du stationnement;
- la mise à disposition de centrales de *car-sharing*.

Aucun parking visiteur ne sera construit dans les opérations privées (hors offre commerciale). L'offre de stationnement visiteurs sera réalisée dans les parkings centralisés idéalement situés proches des axes du réseau principal. La gestion et la tarification des places de stationnement visiteurs seront contrôlées par leur gestionnaire public. Pour que cette vision multimodale soit garantie dans la durée, les principes suivants ont été définis :

- B1 Assurer l'accessibilité multimodale par les portes d'entrée et les réseaux structurants.
- B2 Organiser le réseau routier dans une logique multimodale en accompagnant le processus de mutation.
- B3 Intégrer un concept de stationnement en adéquation avec les objectifs d'exemplarité environnementale.

Liste des études de bases utilisées pour ce chapitre

- Image directrice des espaces publics et de la mobilité - AWP, HHF, CITEC, 2011;
- Concept multimodal et prédimensionnement du réseau routier - CITEC, 2012;
- Mobilités et espaces publics; rapport de préconisation pour l'Etoile - AWP, HHF, CITEC, 2011;
- Etude de faisabilité génie civil - Thomas Jundt Ingénieurs civils, Cera Ingénierie, 2012.

B1. Assurer l'accessibilité multimodale par les portes d'entrée et les réseaux structurants

Objectifs

- Modifier la répartition modale en assurant la majorité des déplacements par les transports collectifs et la mobilité douce.
- Développer et hiérarchiser un réseau de mobilité douce permettant de répondre aux fonctions de transit, de desserte et de rabattement sur les stations CEVA.
- Effectuer les rabattements en transports collectifs sur les stations CEVA.
- Assurer en transports collectifs la desserte fine et les liaisons avec les secteurs denses de l'agglomération.
- Concentrer le trafic sur le réseau primaire, notamment le transit et l'accessibilité des poids lourds.
- Eviter le report du trafic d'accessibilité des secteurs du PAV sur les quartiers voisins.
- Organiser l'accessibilité des quartiers PAV en transports individuels motorisés par un concept de poches, afin de préserver leur cœur des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Mesures

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Analyser et définir la hiérarchie du réseau routier, par la révision du Plan d'action du réseau routier sur un périmètre allant de Carouge-sud à Plainpalais (aussi décrit en B2).	DGT / VdG / Carouge	Coordination en cours	2014
Développer l'offre TC, et organiser et renforcer les rabattements sur la gare Lancy – Pont-Rouge et la halte de Carouge - Bachet, par la révision du Plan directeur des TC.	DGT	Coordination en cours	2017
Analyser l'opportunité de réaliser la passerelle de la Gravière, en prenant en compte les fonctionnalités paysagères et biologiques des bords de l'Arve (voir C1 et C4), et en fonction du projet de la Pointe Nord (voir A3).	OU / DGT / DGNP / VdG	Information préalable	2020

Projets

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Promenade des Crêtes en lien avec les relations entre les quartiers PAV et ceux de Lancy : Surville, Pont-Rouge et avenue Eugène-Lance (mesure 30-6 du PA, aussi décrit en A1).	OU / DGT / DGNP / Lancy	Coordination en cours	2014
Passerelle des Bains (aussi décrit en A1).	OU / DGT / DGGC / VdG	Coordination en cours	2020
Passerelle de la Praille (mesure 35-24 du PA, aussi décrit en A1).	OU / DGT / DGGC / Lancy	Coordination en cours	2017
<i>Voie verte d'agglomération (VVA), en lien avec le Bois-de-la-Bâtie et son projet d'ascenseur (aussi décrit en A1 – pour info).</i>	VdG / Carouge / DGNP	Coordination réglée	2014
<i>Liaison CEVA / réseau RER (phase de mise en service - pour info).</i>	DGGC / DGT	Coordination réglée	2017
Boulevard urbain Dussaud - Vibert (mesure 30-14 du PA, aussi décrit en A2).	OU / DGT / DGNP / VdG / Carouge / Lancy	Coordination en cours	2015
Croix de mobilité douce axe est-ouest (mesures 30-15 et 30-28 du PA, aussi décrit en A2 et C1).	OU / DGT / DGNP / Carouge / Lancy	Coordination en cours	2015
Section centrale de la route des Jeunes, comprenant : - prolongement du passage inférieur de la route des Jeunes au sud du giratoire Jolivet; - réalisation des giratoires Jolivet et Boissonnas; - construction de la liaison Jolivet - Gavard et de la liaison Acacias - Jeunes (mesure 30-33 du PA, aussi décrit en A2).	OU / DGT / DGGC / VdG / Carouge	Coordination en cours	2017
Croix de mobilité douce axe nord-sud (aussi décrit en trois sections en A2 et en C1).	OU / DGT / DGNP / VdG / Carouge	Coordination en cours	2020
Liaison rue Marziano - rue Dussaud (aussi décrit en A2).	OU / DGT / VdG	Information préalable	2020 - 2025
Liaison route de St-Julien - rue Baylon (aussi décrit en A2)	OU / DGT / Carouge	Information préalable	2020 - 2025
Passerelle de la Gravière (aussi décrit en A1).	OU / DGT / DGGC / VdG	Information préalable	2014
Passage inférieur route de St-Julien (Drize - MD) (aussi décrit en A1).	OU / DGT / DGEau / Carouge / Lancy	Information préalable	2025

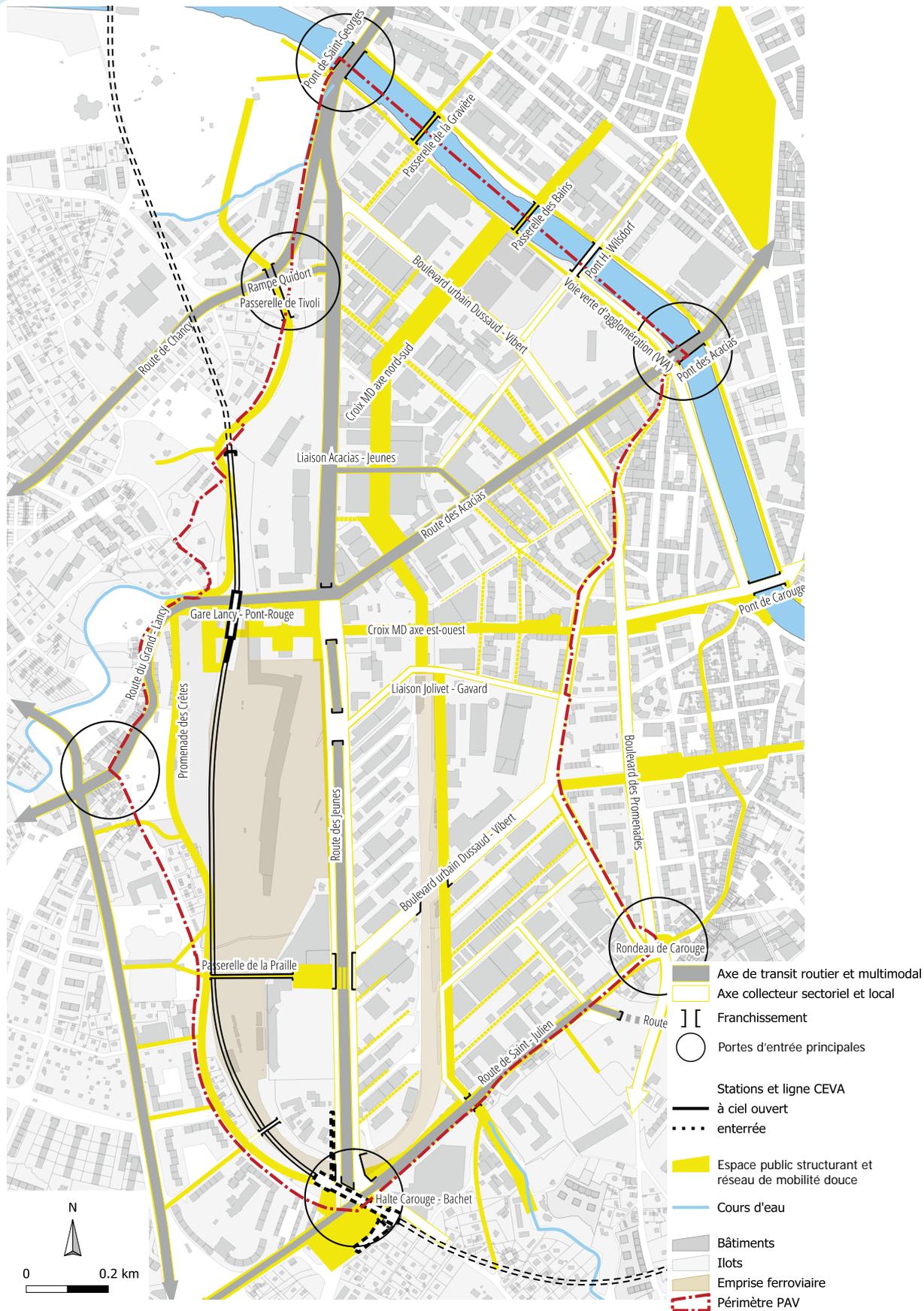


Illustration - B1. Assurer l'accessibilité multimodale par les portes d'entrée et les réseaux structurants

Explications

Transports individuels motorisés (TIM)

Pour les TIM et les transports professionnels, les portes d'entrée principales suivantes sont actuellement identifiées :

- le Bachet-de-Pesay par l'autoroute et par la route de St-Julien;
- la route du Grand-Lancy;
- la rampe Quidort;
- le pont de Saint-Georges;
- le pont des Acacias;
- le Rondeau de Carouge, principalement par la route de Drize.

De manière générale, ces portes d'entrée permettent de gérer les flux provenant de tous les points cardinaux, étant tout de même entendu que les flux les plus importants proviennent du sud par l'autoroute de contournement depuis les zones périphériques de l'agglomération.

Les flux de transit (traversant le territoire PAV) doivent par principe être exclusivement gérés par le réseau primaire (principalement la route des Jeunes, la route du Grand-Lancy et la route des Acacias). La route des Jeunes sert également de voie d'accès aux activités (notamment logistiques) situées tout au long de cet axe.



Concept d'accessibilité des transports individuels motorisés (TIM)

L'accessibilité aux quartiers se fait par un système de poches qui sont définies principalement par les mailles du réseau principal (voir illustration de la fiche B2 : axe de transit routier, axe de transit multimodal, axe collecteur sectoriel). A l'intérieur de ces poches le trafic est réduit au minimum afin de garantir la tranquillité des habitants (voir C1).

Sur les routes collectrices sectorielles et locales, le trafic de transit est découragé par des mesures de gestion du réseau routier et d'aménagement des voiries. Une attention particulière doit être portée sur les axes suivant :

- le boulevard des Promenades en lien avec la route des Acacias;
- la nouvelle liaison Acacias-Marziano-Dussaud, sans continuité avec la rue Hans-Wilsdorf;
- la nouvelle liaison Jolivet-Gavard sans continuité avec le pont de Carouge;
- la nouvelle liaison route de St-Julien - rue Baylon.

Transports collectifs (TC)

Pour les TC, la gare de Lancy - Pont-Rouge et la halte de Carouge - Bachet constituent les portes d'entrées principales du périmètre PAV. La ligne de tramway 15 empruntant la route des Acacias et la route du Grand-Lancy représente, par sa centralité par rapport au périmètre, à la fois une ligne principale d'accès aux quartiers PAV depuis l'hypercentre et Lancy, et une ligne de rabattement sur la gare de Lancy - Pont-Rouge. La future ligne à cadence urbaine empruntant le boulevard urbain sera une ligne importante pour relier la majorité des quartiers PAV depuis la rive droite jusqu'à Genève-sud. De plus, des lignes de rabattement depuis la Champagne et depuis Genève-sud offriront une liaison avec les quartiers PAV, la gare de Lancy - Pont-Rouge et la halte de Carouge - Bachet.



Concept de desserte des transports collectifs (TC)

Mobilité douce (MD)

Les déplacements MD sont composés :

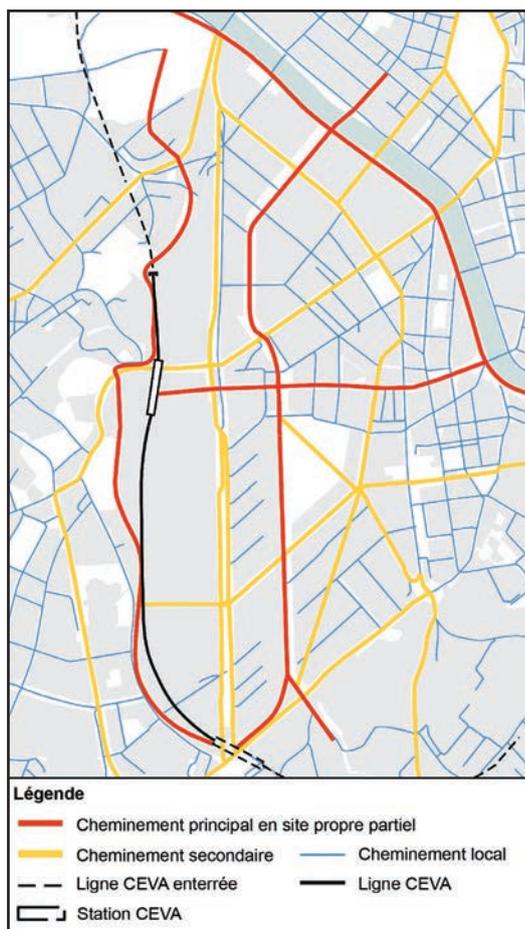
- de déplacements 100% MD.

A ce titre, les principaux points d'entrée du périmètre PAV seront les points de connexion de la croix de mobilité douce : au nord, la passerelle des Bains ; au sud, le passage inférieur sous la route de St-Julien; à l'est, le pont de Carouge, et à l'ouest, la route du Grand-Lancy, la rampe de Pont-Rouge et la Promenade des Crêtes, ainsi que la Voie verte d'agglomération (VVA).

- de déplacements MD entrant dans une chaîne de déplacements comprenant l'usage des TC et/ou des TIM.

A ce titre, les portes d'entrée seront constituées par ordre d'importance par :

- la gare de Lancy - Pont-Rouge et la halte de Carouge - Bachet;
- les arrêts de tramway de la ligne 15 et 12;
- les parkings centralisés.



Hiérarchie des cheminements pour la mobilité douce (MD)

Au niveau des principales infrastructures, la croix de mobilité douce et ses connexions MD avec le voisinage doivent permettre à terme de traverser aisément le territoire PAV, et de servir de réseau collecteur et de rabattement sur la gare de Lancy - Pont-Rouge et sur la halte de Carouge - Bachet.

D'autre part, la Promenade des Crêtes et ses dispositifs de franchissement doivent permettre des liaisons efficaces entre Lancy-Onex et les quartiers PAV. En complément, un maillage fin sera mis en place, afin d'offrir des conditions de déplacement idéales pour les piétons et cyclistes.

La carte de synthèse indique en particulier les éléments suivants et leur localisation approximative :

- espace public structurant et réseau de mobilité douce;
- axe de transit routier et multimodal;
- axe collecteur sectoriel;
- axe collecteur local;
- carrefour projeté;
- franchissement (pont / passerelle);
- lignes et arrêts de tram existants;
- ligne et stations CEVA.

B2. Organiser le réseau routier dans une logique multimodale en accompagnant le processus de mutation

Objectifs

- Permettre la réappropriation des rues par les usagers de la mobilité douce.
- Garantir la vitesse commerciale des transports collectifs, en veillant à la qualité des aménagements des espaces publics concernés et des quartiers.
- Garantir le fonctionnement du réseau primaire des voiries pour lui permettre d'assurer ses fonctions de transit, de pénétrante d'agglomération et d'accessibilité des poids lourds aux activités logistiques.
- Décliner le concept de poches par la définition du schéma de circulation et la conception de zones de modération de trafic.
- Garantir le fonctionnement des entreprises durant le processus de mutation, tout en maîtrisant les impacts occasionnés par le transport de marchandises.

Mesures

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Analyser et définir la hiérarchie du réseau routier, par la révision du Plan d'action du réseau routier sur un périmètre allant de Carouge-sud à Plainpalais (aussi décrit en B1).	DGT / VdG / Carouge	Coordination en cours	2014
Etablir les schémas de circulation conformément au concept d'accessibilité par poche, en intégrant la création de zones à 30 km/h et en tenant compte des entreprises existantes et du processus de mutation.	DGT / OU / Commune concernée	Coordination en cours	2014
Elaborer le concept d'implantation des espaces logistique de proximité dans le périmètre PAV (points de relais, zones et locaux de livraisons privatives, etc.).	OU / DGT / Commune concernée	Information préalable	2014
Etudier la requalification de la route des Jeunes dans sa partie nord.	OU / DGT / VdG	Information préalable	2020

Projets

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Réaménagement et modification de la régulation de la route des Acacias pour améliorer la vitesse commerciale du tramway.	DGT / OU / VdG / Carouge	Coordination en cours	2014
Réaménagement et modification de la régulation de la route de St-Julien pour améliorer la vitesse commerciale du tramway.	DGT / OU / Carouge	Information préalable	2018

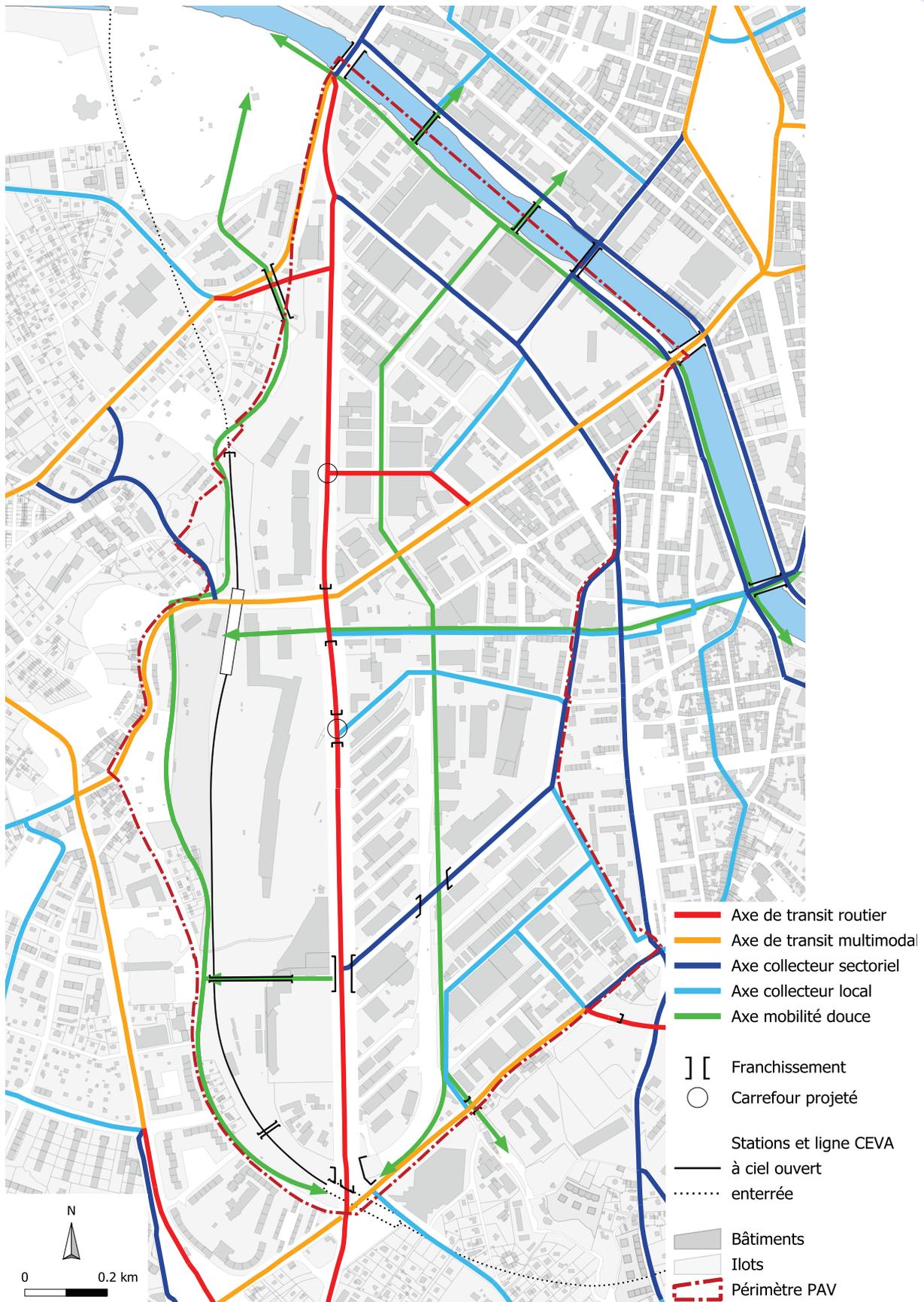


Illustration - B2. Organiser le réseau routier dans une logique multimodale en accompagnant le processus de mutation

Explications

Route des Jeunes

Par principe, le réseau routier primaire (au sens du plan directeur du réseau routier) doit permettre de garantir le passage des flux de transit longue distance. Mais en milieu urbain, le réseau primaire doit aussi assurer une partie de la fonction d'accessibilité multimodale aux quartiers traversés. C'est en cohérence avec cet objectif que la modification des infrastructures de la route des Jeunes se justifie, avec le prolongement du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile et la création de deux nouveaux carrefours d'accès, les giratoires Boissonnas et Jolivet.

En ce qui concerne la desserte en transports collectifs sur cet axe, le cadencement sera renforcé au fur et à mesure de la mutation. Pour la mobilité douce, la fonction de transit et de desserte actuelle sur la route des Jeunes restera en fonction jusqu'à la création de la croix mobilité douce, axe nord-sud. A ce moment là, la fonction transit pour la mobilité douce y sera reportée.

Route des Acacias / route du Grand-Lancy et route de St-Julien

Ces deux axes constituent également des axes primaires, et détiennent une fonction relativement similaire : l'accueil d'une infrastructure tramway. La nécessité de garantir une vitesse commerciale pour les transports collectifs implique que les mouvements de tourner-à-gauche pour les transports individuels motorisés sont limités, contraignant ainsi l'accessibilité.

Sur la route des Acacias, un projet d'amélioration de la vitesse commerciale à court terme est en cours d'étude, pour allonger certaines présélections. A moyen terme, pour favoriser le passage du tramway, les mouvements de tourner-à-gauche seront supprimés dans le carrefour de l'Etoile, mais ils seront restitués de manière indirecte, notamment par la construction de la liaison Acacias-Jeunes.

Sur la route de St-Julien, l'absence de mouvements de tourner-à-gauche en venant du Bachet-de-Pesay fait que l'accessibilité au quartier de Grosselin est principalement supportée par l'avenue Vibert. La création de la liaison route de St-Julien – rue Baylon, nouvelle rue d'accès depuis le carrefour Grange-Collomb à l'endroit où le tramway passe d'une position latérale à centrale, permettra d'assurer l'accessibilité à cette poche. Ce nouvel accès devra également permettre de gérer la mutation de ce quartier mixte avec plus de flexibilité, tout en lui offrant la possibilité d'y amener une desserte de transports collectifs.

Dans le quartier de Grosselin, l'axe composé du chemin de la Marbrerie et de la rue Baylon deviendra une route collectrice locale.

Dans le processus de mutation du quartier de Grosselin, une emprise sera certainement nécessaire du côté nord de la route de St-Julien, afin d'assurer la vitesse commerciale du tramway. Une attention particulière devra être portée à la planification et la gestion des traversées pour la mobilité douce sur les axes comprenant des infrastructures tramway, notamment en termes de sécurité.

Boulevard urbain Dussaud-Vibert

Le boulevard urbain a une fonction d'axe collecteur sectoriel pour le transport individuel motorisé, sur lequel la priorité sera donnée à tous les carrefours aux transports collectifs et à la mobilité douce (sauf au droit du croisement avec le tramway sur la route des Acacias).

La nouvelle liaison Acacias-Marziano-Dussaud est une rue collectrice locale. Il n'y a pas de continuité fonctionnelle recherchée pour les transports individuels motorisés avec la rue Hans-Wilsdorf.

Croix de mobilité douce

La croix de mobilité douce axe nord-sud est une infrastructure sécurisée et dimensionnée comme le cheminement majeur de mobilité douce du périmètre PAV. Il sera créé sur la partie sud, le long des infrastructures ferroviaires, et sur la partie nord sur l'actuelle rue Boissonnas. Les croisements avec la liaison Jolivet-Gavard, l'avenue de la Praille, la route des Acacias, la liaison Acacias-Jeunes et la rue François-Dussaud devront faire l'objet d'une attention particulière, afin de garantir la sécurité et l'efficacité des déplacements des piétons et cyclistes.

La création de la liaison Jolivet-Gavard depuis le giratoire Jolivet en tant que collectrice locale découle de la création de la croix mobilité douce et de son axe est-ouest sur l'avenue de la Praille. Le concept est que l'axe principal pour la mobilité douce et les transports collectifs soit localisé au cœur du quartier, épargnant la majorité des habitants du bruit.

L'axe collecteur pour les transports individuels motorisés se trouve en bordure des quartiers, branché au giratoire Jolivet résolvant ainsi la problématique du carrefour sous le parking de l'Etoile. Il n'y a pas de continuité fonctionnelle recherchée pour les transports individuels motorisés avec le pont de Carouge.

La carte de synthèse indique en particulier les éléments suivants et leur localisation approximative :

- espace public structurant et réseau de mobilité douce;
- croisement stratégique eau et réseau viaire;
- axe de transit routier et multimodal;
- axe collecteur sectoriel;
- axe collecteur local;
- carrefour projeté;
- franchissement (pont / passerelle);
- lignes et arrêts de tram existants.

B3. Intégrer un concept de stationnement en adéquation avec les objectifs d'exemplarité environnementale

Objectifs

- Organiser le stationnement pour limiter la génération de trafic en transports individuels motorisés et favoriser le report modal.
- Centraliser les parkings destinés au stationnement de la majeure partie des habitants et des visiteurs à proximité des voiries du réseau principal pour préserver les cœurs de quartier des nuisances sonores et de la pollution de l'air.
- Développer le stationnement pour les vélos, notamment en réservant d'excellentes localisations pour le stationnement des vélos afin d'en favoriser la pratique.
- Réserver le stationnement des voitures en surface pour les places de courte durée et les besoins spécifiques (livraisons, handicapés, etc.).
- Contrôler l'offre de stationnement (voitures, deux roues motorisés et vélos) et son usage.
- Permettre une évolution de l'offre de stationnement (aménagement et usages).

Mesures

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Réviser périodiquement le règlement de stationnement sur domaine privé (RPSFP) en cohérence avec les objectifs du PDQ PAV.	DGT	Coordination en cours	Sur la durée
Finaliser et mettre en œuvre un concept de stationnement visiteurs intégrant offre et tarification, à traiter en lien avec l'offre existante.	DGT / FDP / OU	Coordination en cours	2014
Finaliser et mettre en œuvre un concept de parkings centralisés de quartier pour les habitants et les visiteurs (voitures et les deux roues motorisés), intégrant sa gestion publique (attribution et tarification). Analyser l'opportunité d'introduire une taxe de compensation du stationnement habitant.	DGT / FDP / OU	Coordination en cours	2014
<i>Réviser le Plan directeur du stationnement : création d'une offre P+R de grande capacité (hors périmètre PAV) en lien avec la nouvelle ligne de tramway de St-Julien et le réseau RER (pour info).</i>	DGT / FDP	Coordination en cours	2015
Inciter la création de plans de mobilité d'entreprise.	DGT / FTI / DGAE / OU	Information préalable	2017

Projets

	Instances concernées	Etat de coordination	Calendrier de coordination
Opération Les Vernets : intégration d'un parking centralisé dans le programme, en lien avec le projet (voir A4).	OU / DGT / VdG	Coordination en cours	2014



Illustration - B3. Intégrer un concept de stationnement en adéquation avec les objectifs d'exemplarité environnementale

Explications

Stationnement et exemplarité environnementale

Compte tenu de l'objectif d'exemplarité environnementale, et des limites de capacité du réseau routier, le concept de stationnement est un élément très important de politique publique, car il permet de garantir le fonctionnement global du quartier. En effet, il est avéré qu'il s'agit du principal levier permettant de limiter les impacts du trafic sur l'environnement, ainsi que sur le fonctionnement du réseau routier. Il est donc nécessaire d'adopter une politique restrictive en matière de stationnement pour les employés et les visiteurs (incluant voitures et deux-roues motorisés).

Concernant le stationnement pour les employés, un ratio maximal d'une place de stationnement voiture pour 15 emplois des activités tertiaires et secondaires devra être appliqué. Les places destinées aux véhicules de services exclusivement réservés à un usage professionnel, ainsi que les places utiles à l'exploitation d'une activité relevant de la vente, de l'entretien ou de la réparation de véhicules, ne sont pas considérées.

Cette très forte restriction, notamment due à la limite de capacité du réseau routier, implique la mise en œuvre d'une offre P+R conséquente en amont. Avec le développement des P+R de Trèfle-Blanc et Carouge - Bachet (1000 places au total), il apparaît déjà que l'offre sera inférieure à la demande en 2020 compte tenu du maintien du P+R de l'Etoile à l'horizon 2030, le développement des quartiers PAV va fortement accentuer la demande, et la suppression de la fonction P+R du parking de l'Etoile ne pourra se faire que lorsqu'une offre importante sera réalisée en lien avec la construction du tramway de St-Julien et du réseau RER.

Pour les habitants, compte tenu de la desserte en transports collectifs, des futures infrastructures pour la mobilité douce et du contexte urbain, le besoin en places de stationnement sera relativement faible. Il est prévu de mettre à disposition une offre minimale (voitures et deux-roues motorisés) correspondant à une place de stationnement pour 2 logements.

La création de parkings centralisés de quartier destinés au stationnement pour les habitants et les visiteurs, et localisés à des emplacements stratégiques (proches des axes routiers structurants et couvrant les besoins sur un rayon de 300 mètres) est un moyen de préserver le cœur des quartiers des nuisances sonores. La gestion publique (attribution et tarification) de l'offre de stationnement centralisée est nécessaire, afin que l'usage des places ne soit pas détourné par des pendulaires (risque très élevé dans un quartier où la restriction sera très forte). La gestion publique permettra de gérer le caractère évolutif de la demande en places de stationnement. Le modèle de tarification peut également être un facteur permettant de réguler la génération de trafic en fonction des objectifs environnementaux de réduction des pollutions sonore et atmosphérique.

L'offre de stationnement pour les visiteurs (voitures et deux-roues motorisés), à l'exception des centres commerciaux, devra être située dans les parkings centralisés de quartier. Un concept tarifaire global devra être élaboré tenant compte de l'offre actuelle dans le périmètre PAV, afin d'en optimiser le fonctionnement.

Une grande partie du stationnement existant sur domaine public sera reportée en ouvrage, afin de récupérer de l'espace public.

La mise en œuvre de ce concept de stationnement nécessitera de nombreuses mesures d'accompagnement dans le quartier :

- La création de places de stationnement livraisons, dépose-minute et déchargement, et de places réservées aux handicapés, proches des immeubles d'habitation.
- La création d'une taxe de compensation pour effectuer le report de charges entre les opérations de logements sans parking et l'organisme public en charge de construire les parkings centralisés de quartier.
- La création de centrales de car-sharing.
- La mise en place d'un contrôle strict du stationnement sur voirie (voitures, et surtout deux-roues motorisés).
- L'incitation pour les entreprises du périmètre PAV à réaliser un plan de mobilité d'entreprise, afin de pouvoir accompagner ces dernières dans le processus de mutation du quartier.

Une attention particulière sera vouée à la conception des parkings vélos. Le ratio proposé pour les résidents est 2 places par logement. On comptera par ailleurs une place vélo pour 100 m² d'activité. Les parkings vélos seront prévus dans chaque immeuble et plus généralement dans des emplacements sécurisés les plus favorables possibles, avec des accès de plain-pied ou des rampes réservées et adaptées à la pratique du vélo. Ces emplacements devront comporter des dispositifs d'attache fiables et être abrités. Quel que soit le type de stationnement envisagé pour les vélos, il sera nécessaire de prévoir des possibilités d'extension du nombre de places.

La carte de synthèse indique en particulier les éléments suivants et leur localisation approximative :

- Parking centralisé pour logements et visiteurs;
- espace public structurant et réseau de mobilité douce;
- lignes et arrêts de tram existants.

