

3. DONNEES DE BASE

3.1 Programme

Le programme qui a servi de base aux études de faisabilité portait sur :

- > l'aménagement d'une place de la gare et d'espaces publics
- > îlot sud : commerces, bureaux et hôtel
- > îlot nord : EMS, logements, centre paroissial et crypte
- > terrains CFF : bureaux, logements pour étudiants, P+R
- > parkings publics et privés, P+R

Bien que ce programme corresponde aux volontés actuelles des collectivités publiques, des propriétaires et des opérateurs, **le plan directeur de quartier doit garantir une certaine souplesse permettant l'évolution et l'adaptation du programme.**

Les derniers contacts avec la DASS confirment la réalisation de l'EMS.

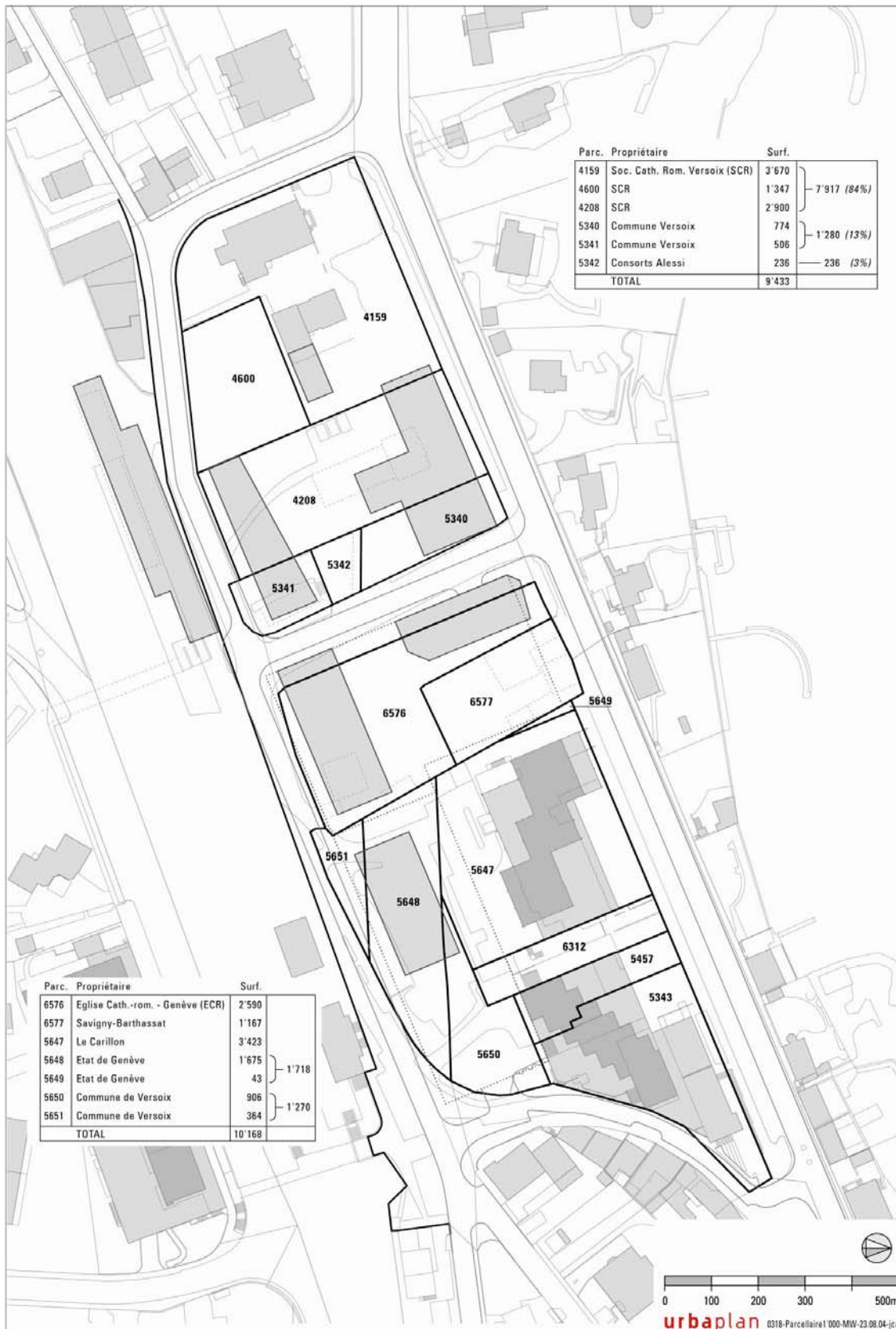
3.2 Le foncier

Propriétaires des terrains (voir plan ci-après).

Parcelle	Surface	Propriétaire
ILOT NORD		
4159	3'670 m ²	Société catholique romaine de Versoix (SCR)
4'208	2'900 m ²	Société catholique romaine de Versoix (SCR)
4'600	1'347 m ²	Société catholique romaine de Versoix (SCR)
5'340	774 m ²	Commune de Versoix
5'341	506 m ²	Commune de Versoix
5'342	236 m ²	ALESSI Didier, ALESSI Gilbert
ILOT SUD		
6'577	1'167 m ²	MM. BARTHASSAT et SAVIGNY
6'576	2'590 m ²	Eglise catholique romaine-Genève (ECR)
5'647	3'423 m ²	Coopérative immobilière "Le Carillon", La Poste
5'649	43 m ²	Etat de Genève
5'648	1'675 m ²	Etat de Genève
6'312	722 m ²	Domaine public communal
5'650	906	Commune de Versoix
5'651	364 m ²	Commune de Versoix
5'457	638 m ²	ALESSI Consorts
5'343	2'163 m ²	Fondation communale Versoix Centre
6'312	722 m ²	Domaine public communal
ILOT CFF		
6'042		CFF
6'303	1'572 m ²	Domaine public communal : Av. J.-F. Deshusses

L'analyse du foncier montre ainsi une imbrication de parcelles publiques et privées.

Propriétaires



3.3 Les plans d'aménagement et les droits à bâtir

Le périmètre du PDQ est situé en 3^{ème} zone de développement. L'îlot nord est régi par le plan d'aménagement 26'588 adopté par le Conseil d'Etat le 11.10.1972. Celui-ci n'a jamais été mis en œuvre. Les droits à bâtir résultant de ce plan représentent 5'840 m² de SBP. A noter qu'outre la réserve pour la REB¹ (représentant 30 % de la surface de l'îlot) et pour l'élargissement du chemin Vandelle (15 % de la surface), ce plan prévoyait également la démolition de l'église catholique et de la cure.

L'îlot sud est en partie régi par le plan d'aménagement 26'692B adopté par le Conseil d'Etat le 31.07.1974. La partie sud de l'îlot a été réalisée sans plan d'aménagement.

L'analyse des droits à bâtir résultant de ce plan a été faite par le DAEL (SEPA - service des études et plans d'affectation). Les éléments suivants sont à retenir :

- > Le plan sur l'îlot sud a été partiellement réalisé sur les parcelles 5319, 4261, 4497, 4496 et 2825 totalisant 5'029 m² de SBP, correspondant à un indice d'utilisation du sol de 0,805.
- > Sur les parcelles de l'Etat et de la commune (5650 et 5651), il resterait un solde de droits à bâtir de 908 m².

3.4 Patrimoine bâti

Le recensement architectural relève les valeurs suivantes à l'intérieur du périmètre d'étude :

- > Eglise catholique et croix : valeurs 2 et 3
- > Les deux ailes de la cure : valeur 3
- > Les bâtiments (292, 2362 et 946) sur la parcelle 6576 (ch. Vandelle) : valeur 4+
- > Les bâtiments (2354 et 2356) sur la parcelle 4208 : valeur 4+ et 3
- > Le hangar sur la parcelle CFF : note 4+
- > Les bâtiments (2352 et 203) sur la parcelle 6577 (propriété Savigny-Barthassat sur la rte de Suisse) : note 4+

La rampe de la Gare a été relevée dans l'inventaire IVS comme voie d'importance régionale avec substance.

Aucun bâtiment ne fait donc l'objet d'une mesure légale de protection au sens de la LPMNS.

3.5 Végétation

Un relevé de la végétation a été fait sur la base de la photo aérienne et d'une identification sur place des essences et de la dimension approximative des arbres (voir plan et liste en annexe).

L'arborisation du site se caractérise par :

- > Un talus occupé par un taillis le long de la route de Suisse (îlot nord). Il s'agit d'un élément intéressant du point de vue paysager marquant bien la transition entre la séquence du Bourg et la séquence de Versoix-la-Ville.
- > Un alignement d'arbres le long de l'av. Deshusses.
- > Des grands arbres et taillis en limite des parcelles privées de l'ACR et de la SCR.
- > Une arborisation de parc autour de l'église.
- > Quelques arbres isolés le long du chemin Vandelle.

¹ REB : route d'évitement du Bourg

Des contacts ont eu lieu avec le SFPNP afin d'évaluer la qualité des éléments boisés. La végétation du talus le long de la route de Suisse, sur l'îlot nord a été considérée comme un élément de grande valeur paysagère à préserver dans le cadre du développement du secteur.

Sur le reste du secteur, la suppression d'une partie de la végétation est indispensable pour permettre la réalisation du projet.

3.6 Contraintes de bruit

Le périmètre d'étude est soumis à d'importantes contraintes de bruit des avions, des voies ferrées et de la route de Suisse.

Ces contraintes et les mesures qui en découlent pour le projet sont explicitées dans la fiche 9 du PDQ.

Les exigences liées à l'annexe 5 de l'OPB (bruit des avions) ont été déterminantes en ce qui concerne la programmation. En effet, leur application se traduit par **l'impossibilité de réaliser de nouveaux logements au sud de l'av. Deshusses**, tandis qu'au nord ils peuvent être considérés moyennant dérogation et démonstration que les projets intègrent les mesures constructives permettant de respecter les valeurs limite.

L'assainissement de la route de Suisse selon l'OPB est actuellement en cours d'étude.

3.7 Accès, circulations

La route de Suisse constitue un axe principal qui joue un rôle aussi bien régional que local. Les volumes de trafic y sont importants. Les débouchés du ch. Vandelle et de l'av. Deshusses sur la route de Suisse sont saturés aux heures de pointe.

La route de Suisse a fait l'objet d'un avant-projet d'aménagement et son réaménagement devrait être mis en œuvre ces prochaines années.

L'av. Deshusses est un axe à double sens ne jouant pas un rôle majeur dans la structure du réseau communal.

Le chemin Jean-Baptiste Vandelle est à double sens dans la partie sud, et à sens unique sur le tronçon nord. Il s'agit d'un important itinéraire cyclable communal et par ailleurs, il joue un rôle de desserte de la gare pour les versoisiens habitant les hauts de Saint-Loup.

La rampe de la Gare est à sens unique montant. C'est un des axes qui assure la desserte du secteur de la gare depuis le bourg.

Une place d'enraillement est prévue sur les terrains CFF : celle-ci est nécessaire aux services d'intervention d'urgence rail/route.

3.8 Stationnement

Les besoins en stationnement doivent être évalués en prenant en compte différents aspects :

L'offre existante (voir également la fiche 4 du PDQ)

En résumé :

- > Les rues considérées offrent actuellement 205 places publiques en surface.
- > Les projets d'aménagement prévus en surface permettent de restituer environ 90 à 120 places de stationnement, ce qui offre une certaine souplesse pour répondre aux besoins. Il faut en effet tenir compte qu'au stade du plan directeur de quartier, le programme définitif n'est pas encore figé.
- > Le solde (environ 115 places) n'aura toutefois pas lieu d'être restitué en sous-sol, si l'on considère que 20 à 30 % des places publiques ne sont jamais occupées, et qu'au moins 30 % des places publiques sont utilisées pour des usages appelés à disparaître (usagers "P+R", pendulaires stationnant pour une durée prolongée). Ces constats sont confirmés par plusieurs études¹.

L'offre future

L'offre future pour les employés a été estimée sur la base des normes C 2000 et le principe de calcul a été validé par l'OTC². Le dimensionnement des places est défini au chapitre 4.5.

Le plan directeur de quartier prévoit une certaine marge de manœuvre concernant le nombre et la localisation des places de stationnement. L'étude de faisabilité a montré des possibilités tant en souterrain qu'en surface. Cela permettra d'**adapter finement l'offre aux besoins et objectifs en fonction du programme définitif**.

Le P+R

Le plan directeur cantonal prévoit la réalisation d'un P+R à la gare de Versoix (fiche 4.07). Cette intention est également confirmée par le rapport de l'OTC "Politique du stationnement. Parcs relais. Plan d'actions 2003-2006" de janvier 2003 qui indique pour le site de Versoix, un objectif de réaliser un parking d'échange d'environ 80-90 places.

En cours d'étude, des contacts ont eu lieu avec l'OTC et la Fondation des parkings pour valider ce chiffre et évoquer la possibilité de synergies entre les places P+R et les parkings des futurs commerces prévus sur le site. La Fondation des parkings souhaite faire un essai avant de décider de son engagement à la réalisation d'un P+R. Toutefois, l'offre ferroviaire actuelle n'est pas du tout comparable à celle qui devrait prévaloir à terme. Un essai actuel pourrait ainsi conduire à un renoncement à réaliser un P+R ce qui compromettrait sa réalisation ultérieure et irait à l'encontre des objectifs cantonaux de valoriser la 3^{ème} voie CFF. Les discussions entre l'OTC, la Fondation et la commune se poursuivent. Dans l'attente de décisions fermes, un certain nombre d'incertitudes subsistent qui devront être levées au plus tard lors de l'élaboration des PLQ.

Au stade actuel, il est prévu un P+R sur les terrains CFF de 32 places conformément au plan établi pour l'aménagement d'une zone d'intervention SIS³. L'étude de faisabilité a toutefois démontré la possibilité de réaliser un deuxième niveau de parking sous la place de la Gare, offrant environ 80 places qui pourraient en tout ou partie être dévolues au P+R. Par ailleurs, les commerces situés sur l'îlot Sud sont disposés à réaliser un certain nombre de places qui pourraient être destinées aux usagers P+R en semaine et aux commerces le samedi.

¹ RR&A, Observations du stationnement aux abords de la gare CFF. Relevés et bilans. 25.02.00
B. Dériaz, Zone du Bourg et de la gare. Etude pour la création d'une zone macarons. Phase 1: résultats des relevés de stationnement. Juillet 2002

² RR&A, Plan directeur de quartier du secteur de la gare. Evaluation des besoins en stationnement. 17.10.03

³ CFF. Station de Versoix. Aménagement d'une zone d'intervention SIS. P2069-209-202. Groupement d'ingénieurs V3. 12 juin 2003.

