

Etude de mobilité

2511.11R / PHG-LPR / 25.03.26

RR&A - Ingénieurs-conseils - Mobilité

SUISSE

Rue Jean-Jaquet 14, 1201 Genève
Téléphone: +41 22 906 40 80

Avenue de la Rasude 2, 1006 Lausanne
Téléphone: +41 21 906 90 80

E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

FRANCE

15, av. de la Paix, BP 30069, 67002 Strasbourg Cedex
Téléphone: +33 390 41 28 10 Téléfax: +33 390 41 28 11
E-mail: strasbourg@rra.fr Internet: www.rra.fr



Genève
Lausanne
Strasbourg

Mars 2026, modifiée le 20.08.2026

Sommaire

2

Contexte et environnement du projet	3
Caractéristiques du projet	12
Offre de stationnement	13
Synergies en vue de la DD pour l'infrastructure de stationnement	18
Génération de trafic du projet	20
Réseaux piétons et cyclables	22
Principes d'aménagement	25
Phasage prévisionnel de la mise en oeuvre	29
Annexes	31

Contexte et environnement du projet

Plan directeur communal 2040 (en cours) - Concept directeur

3

CONCEPT DIRECTEUR

DES QUARTIERS REGENERES ET ACCUEILLANTS

- Conservier, valoriser le bâti et les paysages construits protégés
- Requalifier à travers des constructions ponctuelles et des opérations de rénovation
- Permettre une intensification mesurée, négocier des améliorations de la qualité des espaces extérieurs
- Restructurer le bâti le long des axes multimodaux
- Intensifier le bâti dans les centralités. Compléter si besoin les équipements et usages
- Gares, haltes ferroviaires, pôles de transport public
- Centralités de quartier
- Mener des opérations exemplaires en matière de construction de bâti et d'espaces extérieurs.

UNE VILLE PRODUCTIVE, CIRCULAIRE ET ATTRACTIVE

- Maintenir les zones industrielles productives existantes
- Construire de nouvelles surfaces productives ou logistiques à bas loyer. Compléter l'offre de bureaux existantes. Maintenir des réserves foncières pour les organisations internationales
- Optimiser le trafic professionnel. Réorganiser la logistique urbaine
- Préserver et promouvoir des rez-de-chaussée actifs et des commerces de proximité

UNE NOUVELLE COEXISTENCE VILLE-NATURE

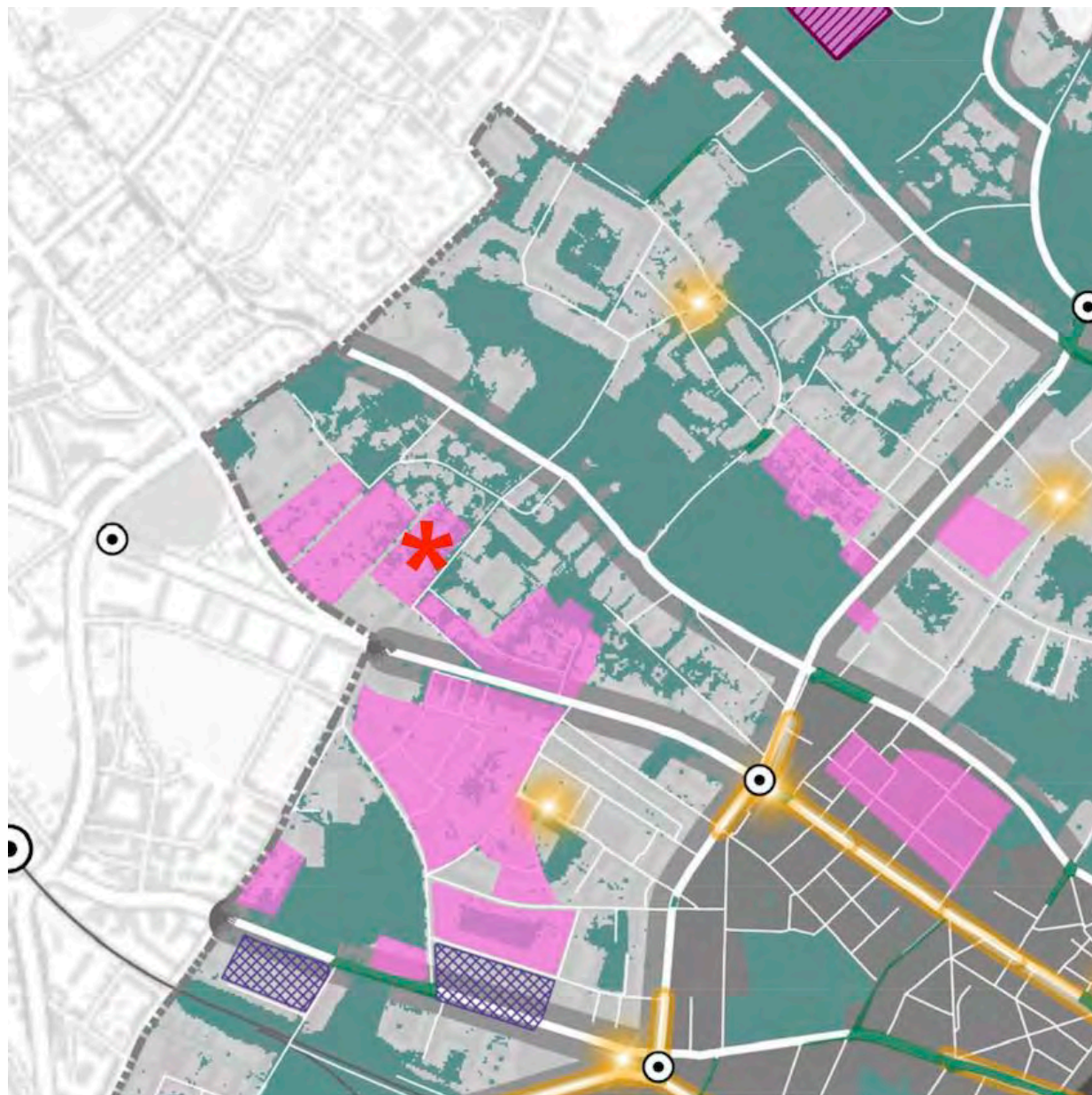
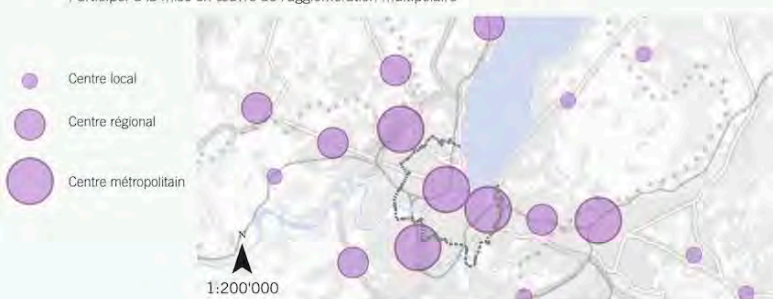
- Protéger et renforcer les parcs publics et forêts urbaines tout en préservant des usages sociaux compatibles
- Aménager en fonction des possibilités des rues-parcs qui connectent les parcs et autres espaces végétalisés entre eux
- Favoriser partout la mise en place de dispositifs constructifs propices à loger la biodiversité

UN CADRE DE VIE VARIE, CONVIVIAL ET BENEFIQUE

- Développer des quartiers à priorité piétonne avec peu de parkings, de préférence mutualisés
- Aménager des zones piétonnes ou à priorité piétonne. Améliorer la cohabitation des mobilités actives, du transport public et de la logistique urbaine.
- Donner la priorité aux transports publics et aux mobilités actives
- Apaiser et sécuriser les déplacements des mobilités actives dans les quartiers en réduisant le trafic et la vitesse des TIM
- Supprimer des places de stationnement en surface et inciter la population à stationner les voitures et les 2 roues motorisés dans les parkings souterrains existants
- Passer au régime de vitesse 30km/h sur tout le territoire communal et limiter fortement l'entrée des poids-lourds de 28 tonnes et plus

LA VILLE AU RENDEZ-VOUS DU GRAND GENEVE

Participer à la mise en œuvre de l'agglomération multipolaire



Contexte et environnement du projet

4

Plan directeur communal 2040 (en cours) - Stratégie mobilité

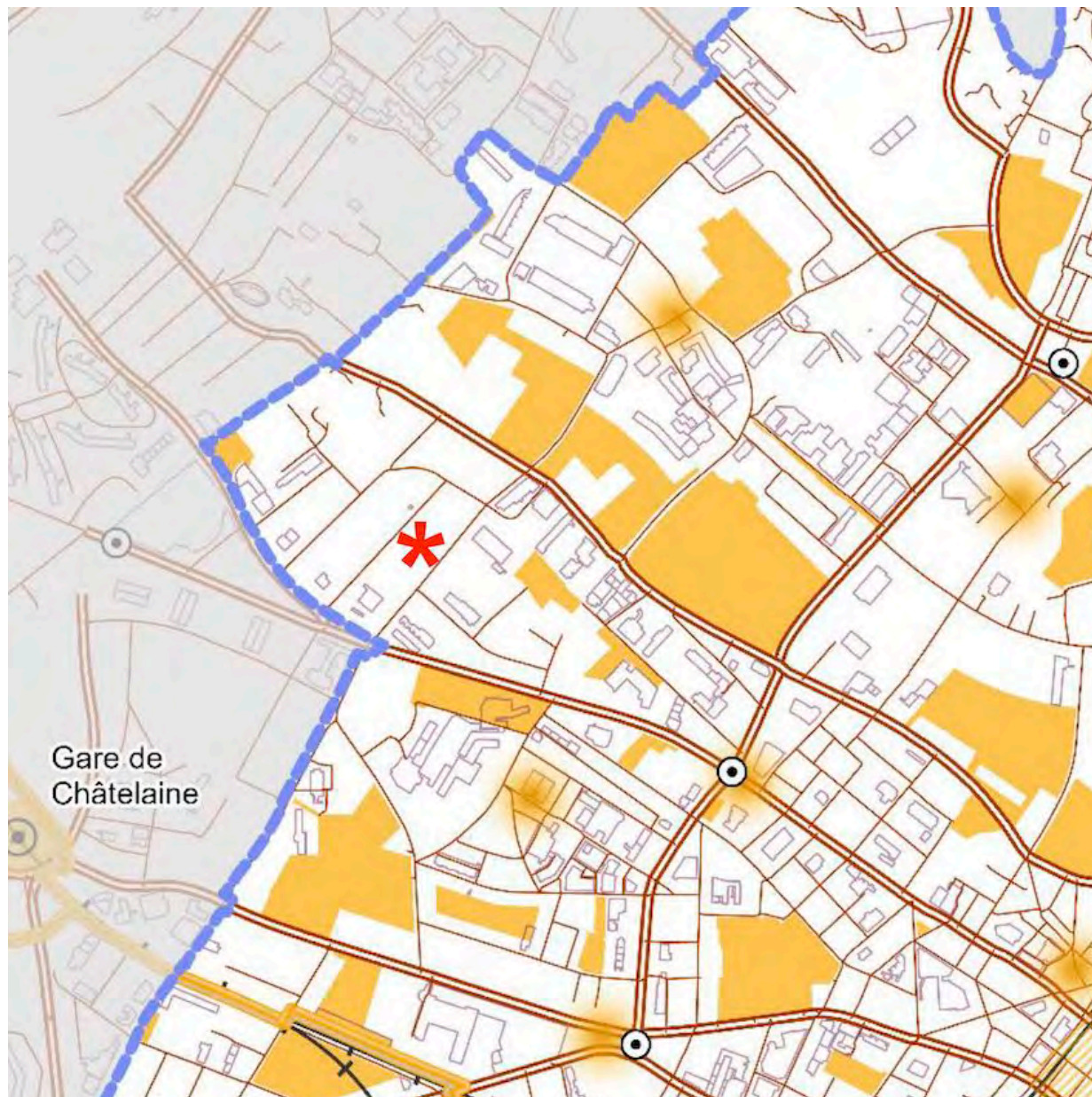
Un nouveau réseau de mobilité en 2040

Stratégie 1: donner la priorité aux mobilités actives et aux transports publics

-  Zone à 30km/h sur tout le territoire communal. Accès limité pour les poids lourds de 28 tonnes et plus.
- Donner la priorité aux piétons et aux transports publics. Projets de piétonisation.
-  Centre-ville
-  Gares et haltes ferroviaires, pôles d'échanges de transport public, débarcadères
-  Centralités de quartier
- Donner la priorité aux piétons. D'autres axes forts piétons seront proposés dans le plan directeur des chemins pour piétons (PDGP).
-  Espaces au bord du Lac, de l'Arve et du Rhône
-  Parcs
-  Voies vertes

Stratégie 2 : Diminuer drastiquement la place du transport individuel motorisé

-  Réduire les gabarits de chaussée et/ou supprimer une partie du stationnement en surface. Donner la priorité aux transports publics et aux cyclistes avec des aménagements dédiés.
-  Axes multimodaux
-  Supprimer le trafic de transit et du stationnement TIM, donner la priorité aux piétons sur certaines rues proches des centralités et équipements, transformer les autres en rues cyclables (priorité aux cycles sur la chaussée) sauf celles sur lesquelles circulent du transport public.
-  Rues
-  Encourager le report d'une partie des places de stationnement supprimées en surface et l'implantation des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings souterrains existants.
-  Parkings publics et privés existants



Contexte et environnement du projet

5

Plan directeur communal 2040 (en cours) - Stratégie espaces publics

Un système d'espaces publics et ouverts, apaisés, aux usages démultipliés

Stratégie 1 : rééquilibrer les usages dans les rues et sur les places

Permettre de nouveaux usages inclusifs et récréatifs notamment aux abords des équipements et des lieux d'enseignement.
Rues de quartier

Réaménager en fonction de l'intensité des flux et des usages spécifiques (déplacements, attente, achats, etc). Priorité aux transports publics et aux mobilités actives.

Axes multimodaux, espaces publics autour des gares et haltes, pôles de transport public

Conforter le réseau existant et compléter le maillage.
Chemins piétons

Réaménager les lieux pour permettre des usages variés tels que des rassemblements, des fêtes, la rencontre, la détente, le sport, le jeu, les performances culturelles, etc.

Places et squares, centralités de quartier

Conforter les espaces publics existants et en créer de nouveaux notamment sur les parcelles propriété d'acteurs publics.

Places et squares, centralités de quartier, espaces publics ouverts

Stratégie 2 : préserver et renforcer le réseau d'espaces verts et ouverts

Préserver les espaces verts existants tout en permettant des usages sociaux adaptés et créer de nouveaux parcs.

Parcs et jardins publics

Cimetière

Nouveaux parcs

Renforcer et compléter le réseau des promenades plantées.

Promenades

Renforcer la végétalisation tout en préservant les usages spécifiques

Centres sportifs, préaux des lieux d'enseignement

Faciliter l'accès et permettre des usages sportifs et de détente compatibles avec la renaturation des berges et les contraintes de sécurité d'accès à l'eau.

Espaces au bord de l'eau

Autres éléments

Limite communale

Equipements d'agglomération

Nœud majeur de TP

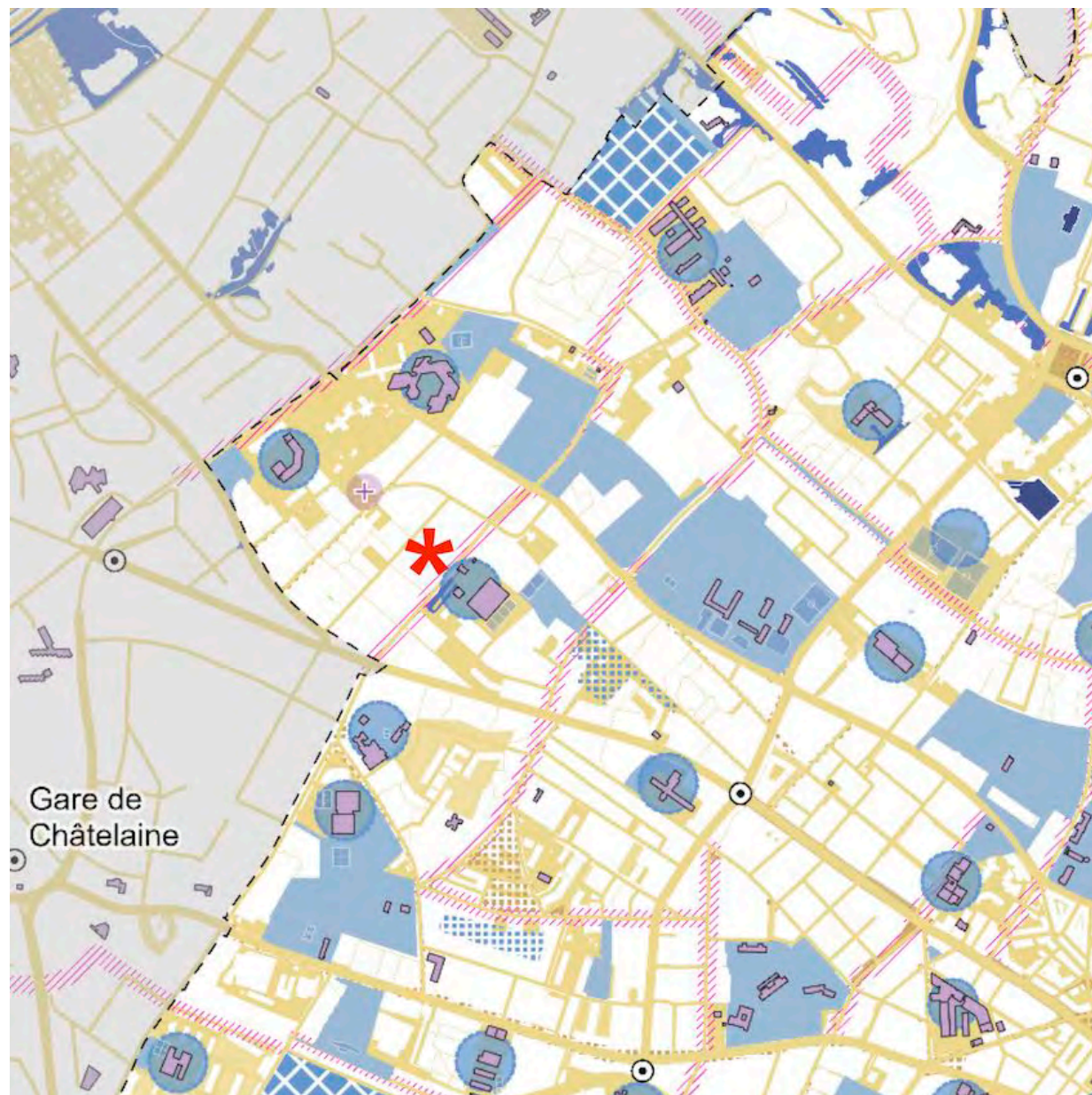
Terrains de sport

Écoles à construire

Forêts

Lieux d'enseignement

Eau



Contexte et environnement du projet

6

Plan directeur communal 2040 (en cours) - Réseau cyclable structurant

RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

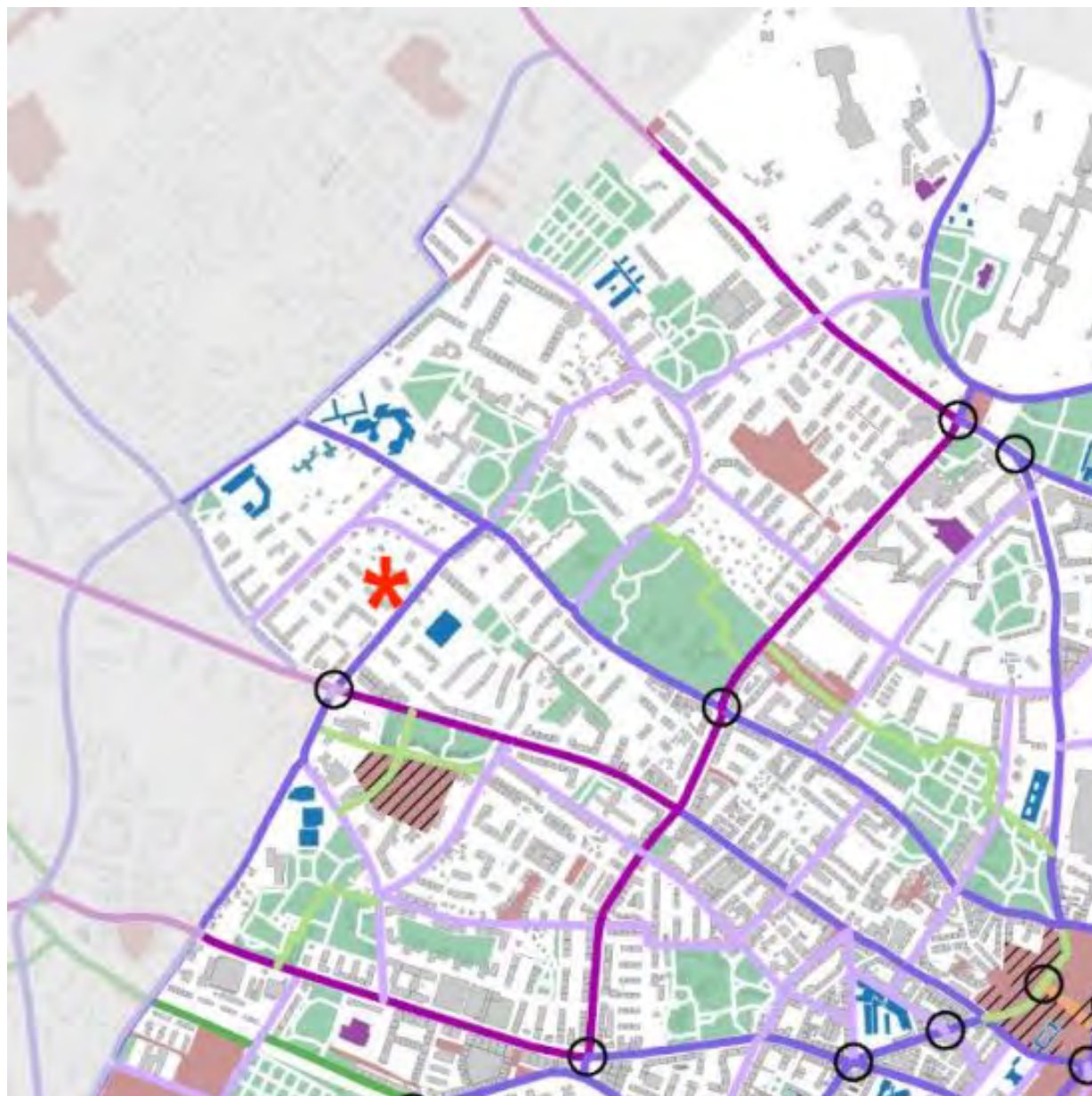
Axes forts

Le réseau d'axes forts connecte les principales centralités de l'agglomération, à moyenne - longue distance. Il est caractérisé par un haut niveau de service : les itinéraires y sont jalonnés, les aménagements continus, de gabarit généreux, en principes séparés des autres usagers et favorisent les déplacements rapides.

Liaisons principales

Le réseau des liaisons principales constitue le maillage de connexions inter quartiers, à moyenne - courte distance, qui relie les principales polarités de quartier (équipements, pôles TP, etc.). Il est caractérisé par un haut niveau de service : les aménagements y sont continus, si possible séparés des autres usagers (exceptés dans certaines zones spécifiques) et favorisent des déplacements rapides et sûrs.

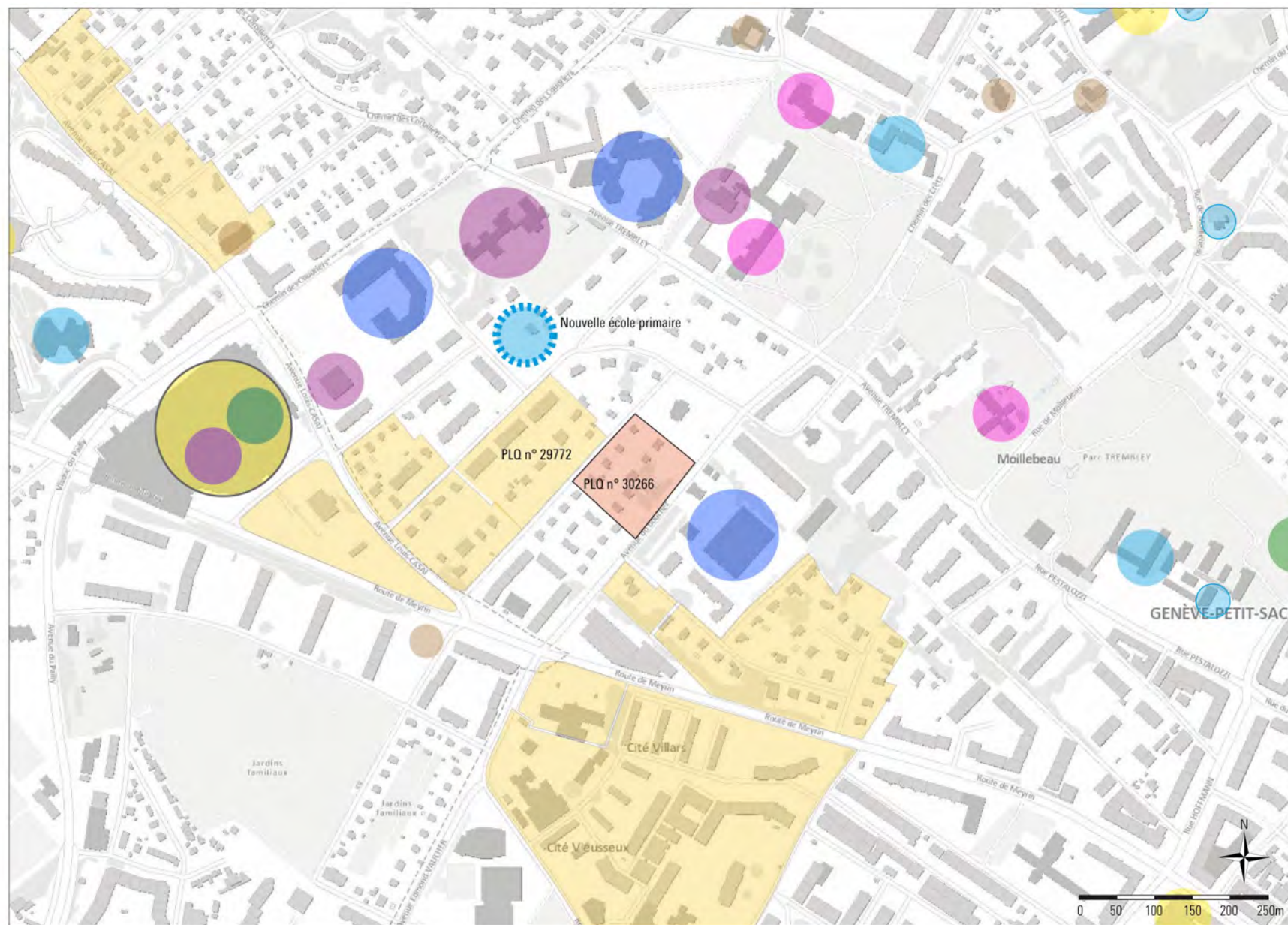
2511.11R / PHG-LPR / 25.03.26



Contexte et environnement du projet

7

Etude d'accessibilité Pt-Saconnex - Equipements et développements



PLQ 30266 Bouchet-Mervelet

Equipements (taille selon importance) :

-  établ. scolaire secondaire
-  établ. scolaire primaire
-  établ. scolaire spécialisé
-  santé
-  EMS
-  commercial
-  loisirs
-  religieux
-  arrêt de tramway

Réseau d'espaces publics :

- espace public majeur (existant / à développer)
- réseau de liaison (existant / à développer)
- principaux parcs de verdure
- allée des parcs (à développer)
- rabattements sur le tramway (à développer)
- liaison à travers le quartier (à développer)

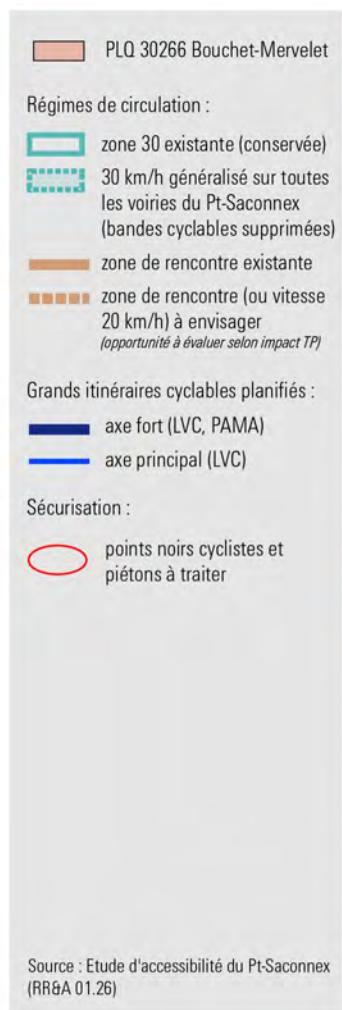
Source : Etude d'accessibilité du Pt-Saconnex
(RR&A 01.26), OU



Contexte et environnement du projet

Etude d'accessibilité Pt-Saconnex - Concept vélos

9



Contexte et environnement du projet

10

Etude d'accessibilité Pt-Saconnex - Concept transports publics



Contexte et environnement du projet

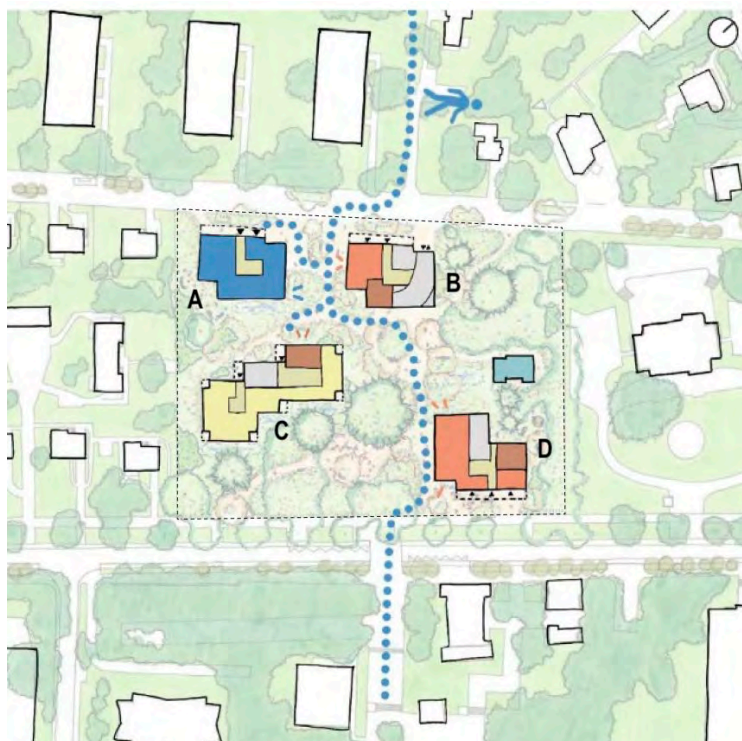
11

Etude d'accessibilité Pt-Saconnex - Concept circulation routière



Caractéristiques du projet

12



Bâtiments et activités

4 bâtiments de logements

1 villa préservée et réaffectée

Localisation des activités :

- **bleu** : crèche
- **orange** : commerces et services de proximité
- **turquoise** : villa des adolescents
- **brun** : espaces communs

Surfaces du programme

Logements : 16'655 m² SBP

Activités :	1'587 m ² SBP	dont :	crèche (4 classes)	1'026 m ² SBP
			autres (commerces et services de proximité)	561 m ² SBP
			villa des adolescents	(existant)

Offre de stationnement

13

Voitures

Logements

Ratios standards selon RPSFP secteur II, réduits de 30% pour le quota minimal légal (1/3) de logements en LUP (selon RPSFP art.5 al. 2) :

- habitants : minimum 0.4 places/100 m² ≥ 60 places
dont PMR : ≥ 2 places
- visiteurs : minimum 0 places/100 m² ≥ 0 place

Autres activités

En l'absence de programme défini, application des ratios standards selon RPSFP secteur II :

- personnel : maximum 0.28 places/100 m² ≤ 2 places
- clients : maximum 0 places/100 m² 0 place

Crèche et villa des adolescents

Selon règles de la Ville de Genève :

- personnel : selon décision de la Ville de Genève, pas de place employés 0 place
- visiteurs : villa avec public adolescent ; crèche 0 places selon RPSFP 0 place

Total général : ~62 places voitures

Les 2 places activités, étant un maximum, ne seront pas réalisées, soit un total de 60 places.

Offre de stationnement
Voitures (détail par bâtiment)

Détail des surfaces par bâtiment

Tableau de répartition des droits à bâtir PLQ 30266								IUS 1.55							
Parcelle N°	Surface cadastrée m2	Surface existante m2	SBP future m2	Surface maintenue m2	SBP à réaliser m2	SBP logements	SBP Activités	Aire N°1 Bâtiment A		Aire N°2 Bâtiment B		Aire N°3 Bâtiment C		Aire N°4 Bâtiment D	
								Logements	Activités	Logements	Activités	Logements	Activités	Logements	Activités
								2990	1026	3500	200	5645	0	4520	361
								Total	4016	Total	3700	Total	5645	Total	4881
1670	1'102	218	1'708	0	1'708	1'195	513	1'195	513						
1672	1'112	198	1'724	0	1'724	1'211	513	936	513	275					
1674	948	144	1'469	0	1'469	1'269	200			1'269	200				
1'676	1'261	134	1'955	0	1'956	1'956	0			1'956					
1677	1'312	182	2'034	0	2'034	2'034	0	859				1'175	0		
1678	1'309	208	2'029	0	2'029	2'029	0					2'029	0		
1679	1'575	274	2'441	0	2'441	2'441	0					2'441	0		
1680	1'575	146	2'441	0	2'441	2'260	181							2'260	181
1681	1'575	216	2'441	216	2'440	2'260	180							2'260	180
TOTAL	11'769	1'720	18'242	216	18'242	16'655	1'587	2'990	1'026	3'500	200	5'645	0	4'520	361

		Total	Bâtiment A	Bâtiment B	Bâtiment C	Bâtiment D
Logements	SBP	16'655	2'990	3'500	5'645	4'520
	Places	60	11	13	20	16
Activités	SBP	1'587	1'026	200	0	361
	Places	(2)	(1)	0	0	(1)
Total places		60 (+2)	11 (+1)	13	20	16 (+1)



Offre de stationnement

15

Deux-roues motorisés (2RM)

Logements

Ratio standard selon RPSFP secteur II :

- maximum 0.08 places/100 m² ≤ 14 places

Activités

Ratio standard selon RPSFP secteur II :

- maximum 0.35 places/100 m² ≤ 6 places

Total général : ≤ 20 places 2RM

Aménagement

La totalité de l'offre est à intégrer dans le parking.

Offre de stationnement

16

Vélos

Logements

Ratio standard selon RPSFP secteur II :

- minimum 3 places/100 m²

≥ 500 places

Activités

Ratio standard selon RPSFP secteur II :

≥ 9 places

- minimum 1.6 places/100 m²

Crèche

≥ 16 places

Article 6, alinéa 7 RPSFP,

- minimum 1.6 places/100 m²

≥ 4 places

Espace jeunesse

Article 6, alinéa 7 RPSFP

Total général : ≥ 529 places vélos

Aménagement

2/3 de l'offre est à prévoir en espace fermé (parking et locaux dans les immeubles). 1/3 de l'offre est à prévoir en surface :

- toutes sont à équiper de dispositif d'attache,
- celles proches des entrées d'immeubles sont de préférence à couvrir (habitants utilisant fréquemment leur vélo), celles destinées aux visiteurs/clients des activités n'ont pas besoin d'être couvertes.

5 % des places (26 places) sont à aménager avec un gabarit adapté aux véhicules spéciaux (1.20 x 3 m).

NB A ce stade, le projet planifié prévoit 100 places en extérieur, 148 places en rez d'immeubles, 281 places dans le parking souterrain (soit un total de 529 places).

Offre de stationnement

17

Besoins spécifiques

Places de livraison

Besoins :

- 1 emplacement "Ville de Genève" vers la crèche et/ou la villa des adolescents,
- 1 emplacement vers les commerces-services du bâtiment B,
- 1 emplacement vers les commerces-services du bâtiment D.

Proposition de localisation :

- 1 case de livraison sur la rue Charles-Georg vers le bâtiment A,
- 1 case de livraison sur l'avenue du Bouchet vers le bâtiment D.

Entretien bâtiments et espaces verts

Besoins : 1 emplacement à proximité de chacun des bâtiments.

Proposition de localisation : emplacements près des bâtiments le long des cheminements piétons-cyclables, en dehors des accès à réserver aux SIS ; l'accès s'effectue à partir de la rue Charles-Georg.

Synergies en vue de la DD pour l'infrastructure de stationnement

Disponibilités dans les parkings existants à distance piétonne (RPSFP art.7 al.3)

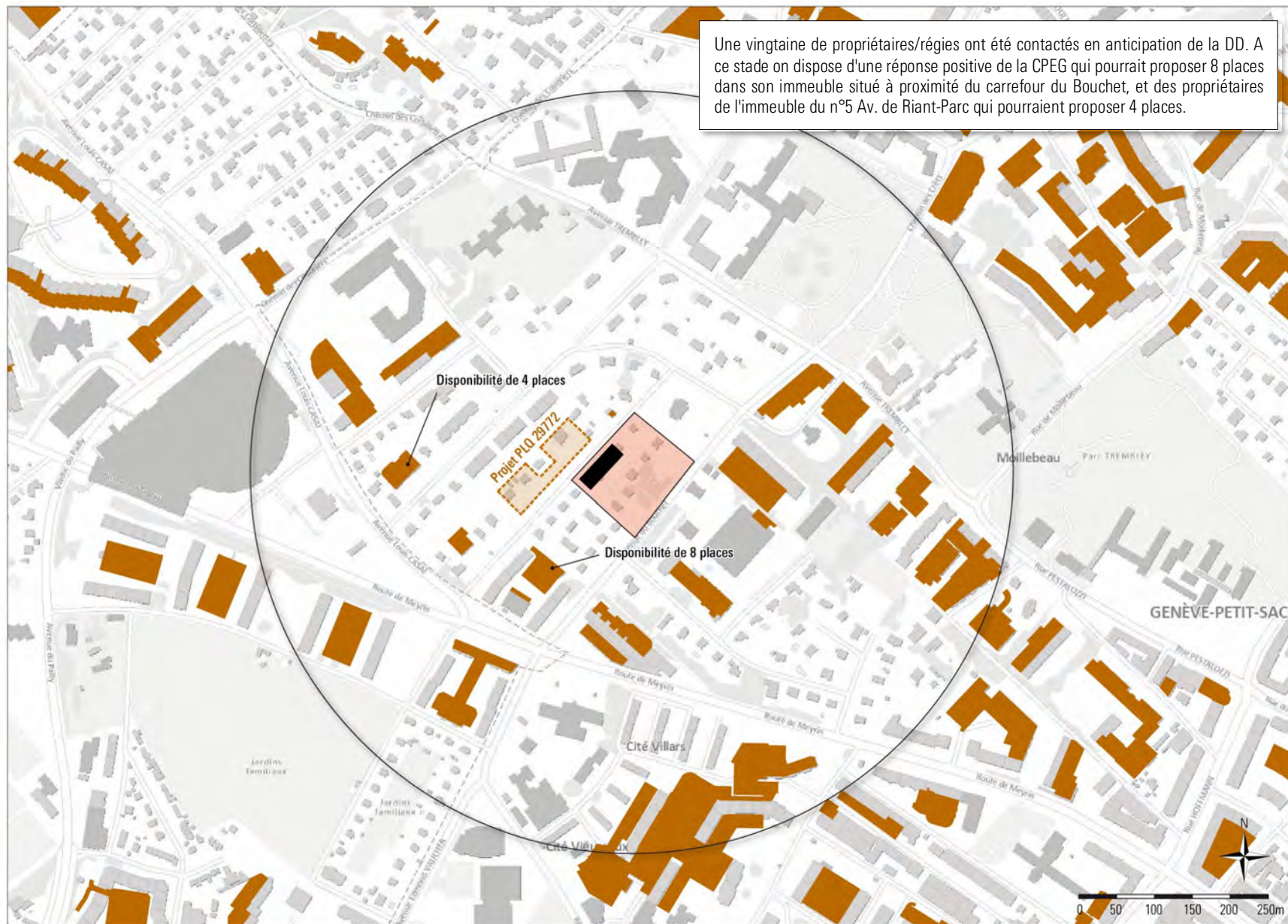
18

- PLQ 30266 Bouchet-Mervelet
- Parking en ouvrage envisagé sur site (60 places habitants)
- Parkings en ouvrage alentours (selon SITG)
- Rayon de 500 m

Source : SITG



2511.11R / PHG-LPR



RPSFP **2008** - secteur IV :
1 pl. hab + 0.1 pl. vis. /100 m²

RPSFP **2015** - secteur IV :
0.8 pl. hab + 0.2 pl. vis. /100 m²

RPSFP **2023** - secteur II :
0.4 pl. hab + 0 pl. vis. /100 m²

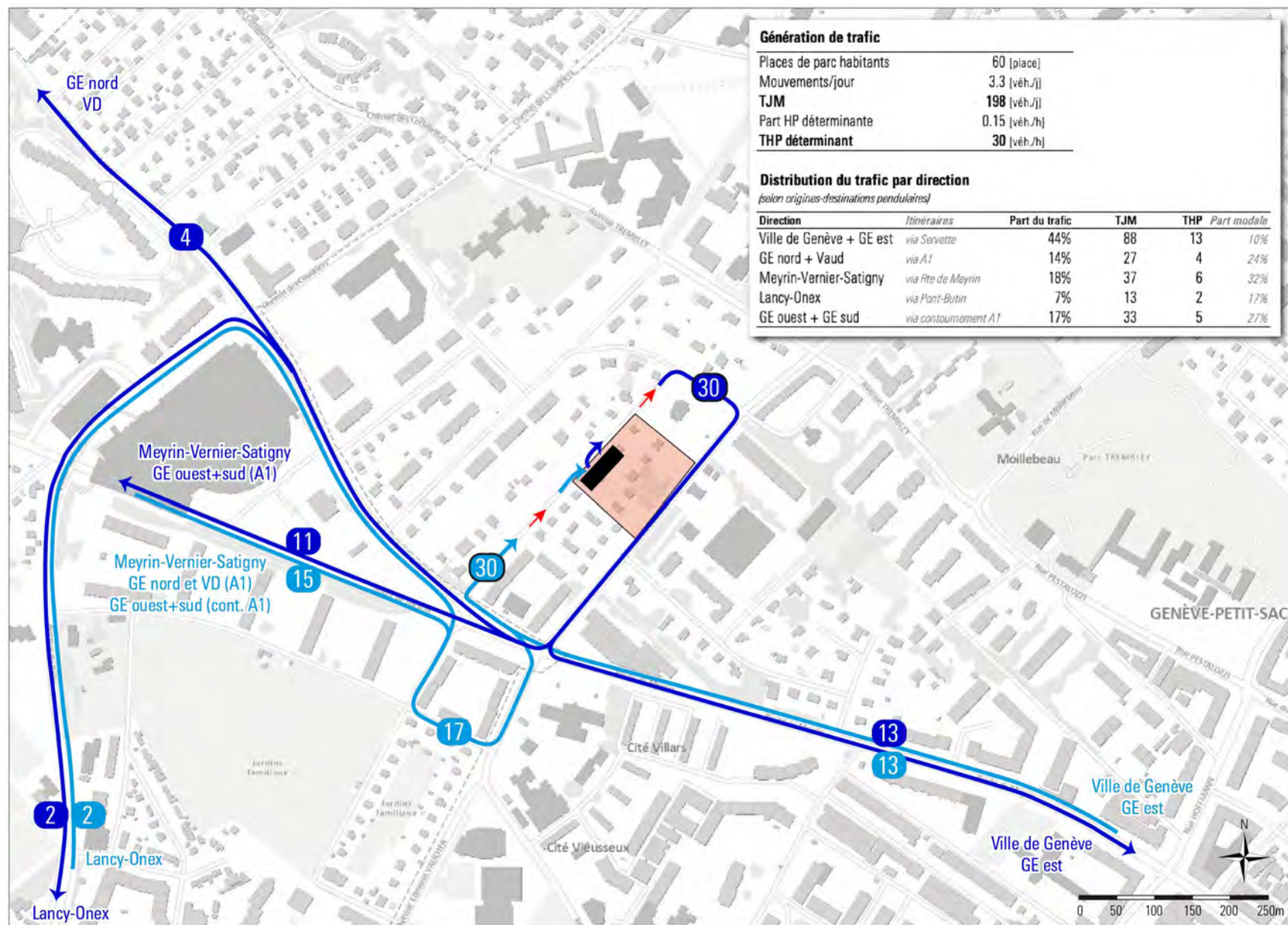
Le PLQ voisin n° 29772 a été établi en 2013 et prévoit un total de 354 places pour 7 bâtiments similaires : a priori le parking prévu pour les 4 bâtiments sud encore à réaliser compte donc ~200 places. Or au vu de l'évolution des ratios de dimensionnement du RPSFP (cf ci-contre), la taille de ce parking sera à réduire au moins de moitié dans le cadre du projet.



Ainsi en première approche, l'intégralité de l'offre du PLQ Bouchet-Mervelet pourrait être intégrée dans ce futur parking sans augmentation de son emprise initiale. C'est toutefois un scénario contraignant, sur les plans juridique (contrat à long terme voire servitude), temporel (cohérence des phasages), financier (financement anticipé des besoins liés aux phases ultérieures).

Génération de trafic du projet

20



Génération de trafic du projet

21

Commentaires

Les charges de trafic journalières des 60 places habitants peuvent être estimées à environ 200 mouvements/jour.

Le trafic horaire à l'heure de pointe du matin peut être estimé à environ 30 voitures/jour, en HPM (trafic sortant) et en HPS (trafic entrant).

Ces charges de trafic sont très modestes et représentent un ordre de grandeur d'une voiture toutes les 2 minutes en heure de pointe, soit moins d'une voiture par cycle de feux.

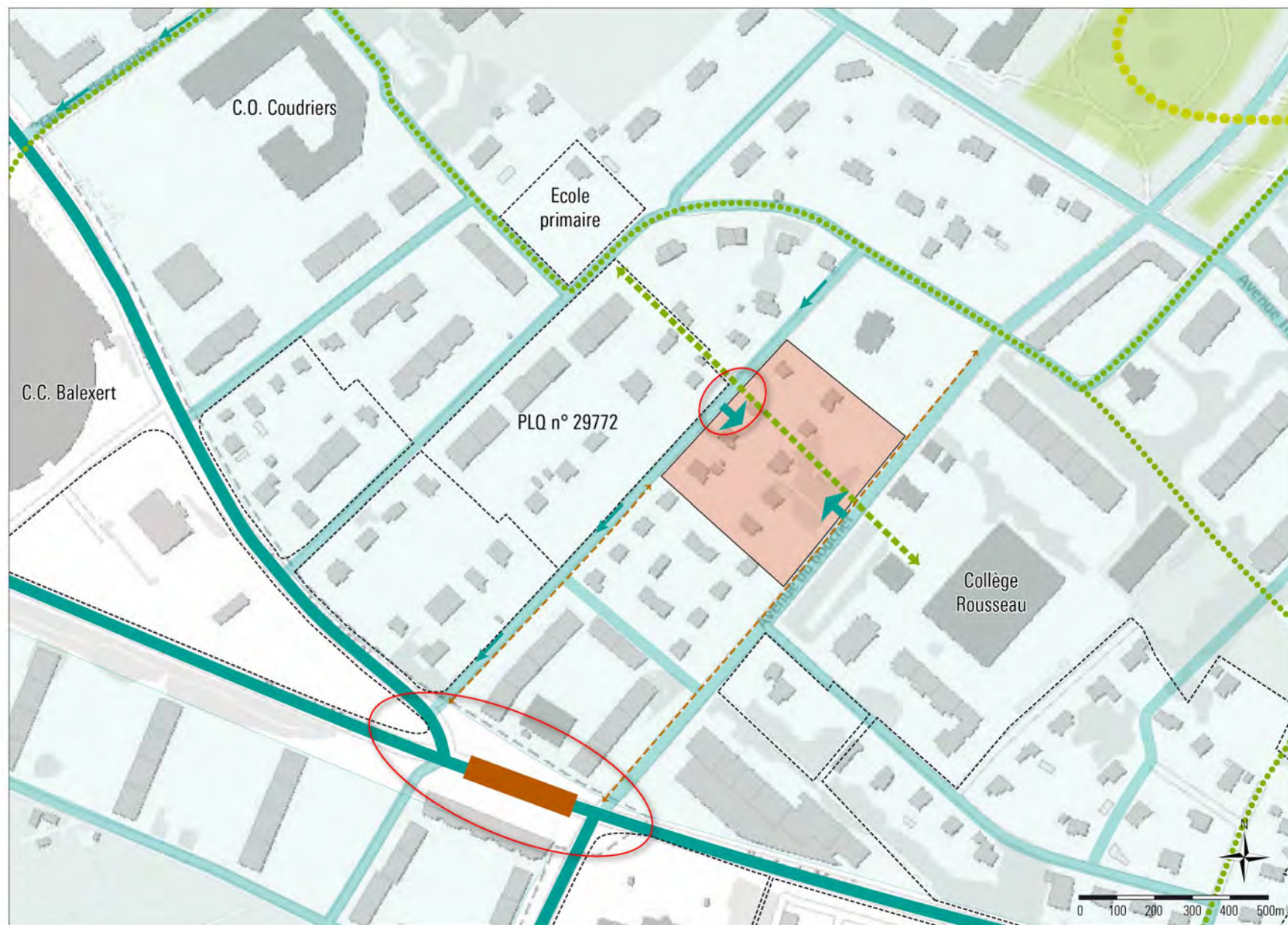
C'est un niveau de trafic dont l'influence sur la capacité des carrefours reste très marginale, inférieure à l'ampleur des variations de la demande et à la marge de précision des analyses de capacité des carrefours.

Le trafic généré par le projet sera donc tout à fait absorbable sans mesure particulière par le réseau routier existant et planifié.

Réseaux piétons et cyclables

22

Liaisons à assurer



Réseaux piétons et cyclables

Continuités piétonnes planifiées

23

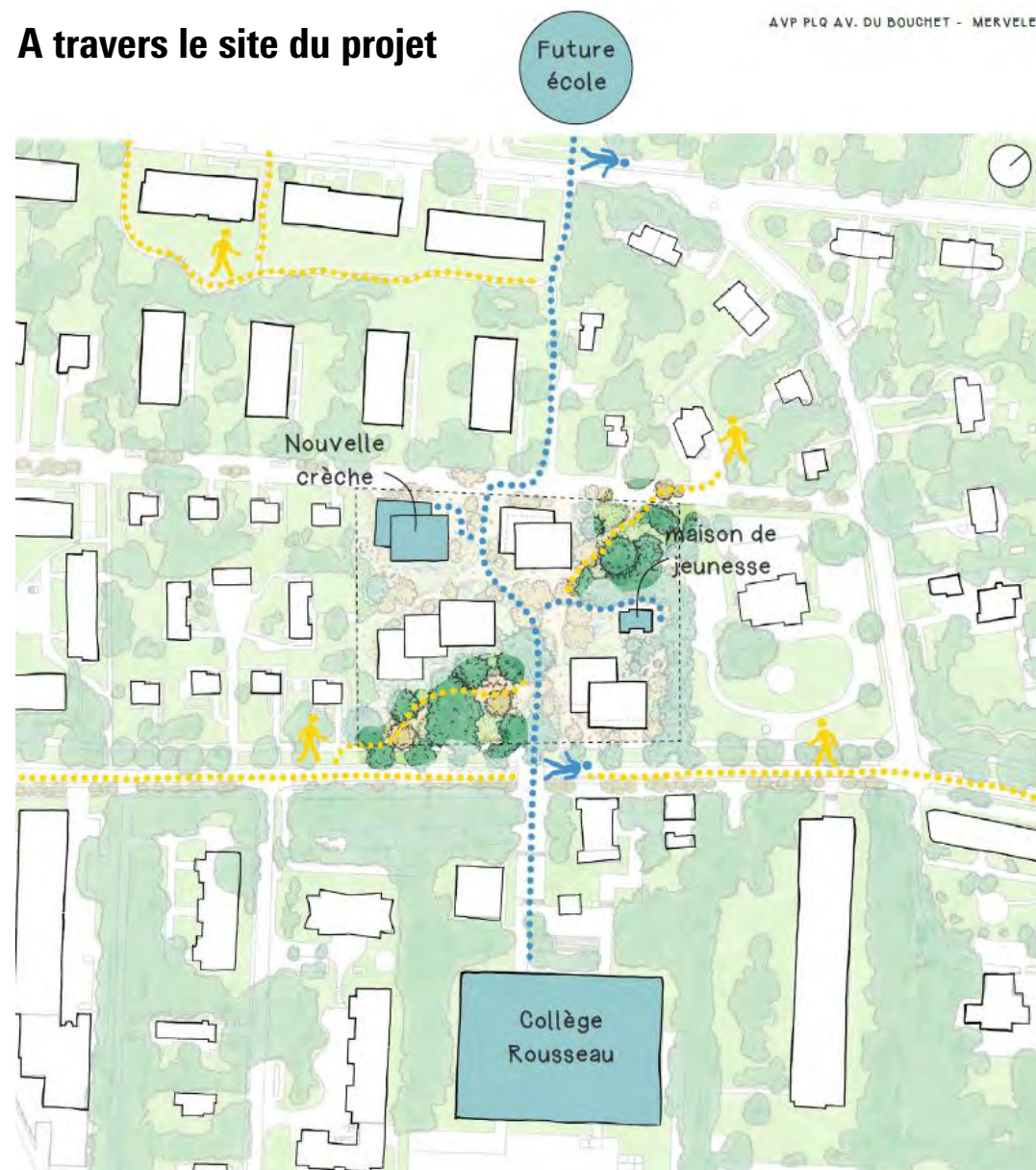
A travers les PLQ's en développement



2511.11R / PHG-LPR / 25.03.26



A travers le site du projet



AVP PLQ AV. DU BOUCHET - MERVELET

Réseaux piétons et cyclables

Commentaires

Cheminements piétons

Le quartier devra disposer d'un cheminement public permettant de facilement traverser le site en direction des quartiers et équipements alentours.

Sur la rue Charles-Georg, l'accès au chemin projeté en direction de la future école primaire devra être suffisamment sécurisé pour les enfants, p.ex. en aménageant un trottoir large et un plateau ralentisseur.

L'avenue du Bouchet dispose déjà d'une traversée sécurisée au droit des arrêts de bus, à laquelle il s'agira d'organiser un accès direct depuis le site.

Cheminements cyclables

Les vélos (et trottinettes) doivent pouvoir accéder depuis les deux rues aux différentes infrastructures de stationnement du quartier. Une traversée du quartier sera donc possible mais ne nécessitera pas piste dédiée au vu de sa vocation locale en marge des lignes de désir.

Des revêtements adaptés pourront être envisagés pour différencier les cheminement accessibles aux vélos et ceux à réserver avant tout aux piétons.

La circulation des cycles à l'intérieur du quartier devra se faire au pas afin de préserver le confort et la sécurité des piétons, à cet effet on pourra envisager une signalisation en zone piétonne avec accès cycles autorisés.

	Avant 01.07.2025	Dès 01.07.2025
	✓ allure du pas	✓ allure du pas
	✓ allure du pas	✓ allure du pas
	✗ moteur arrêté allure du pas	✓ allure du pas
	✗ moteur arrêté allure du pas	✓ allure du pas



ZONE



autorisés

Principes d'aménagement

Aménagement existant des rues attenantes (extrait SITG)

25



Principes d'aménagement

Préconisations pour le site et les rues attenantes

26

Piétons :

- ◆ principaux accès au site
- cheminements d'accès à l'école primaire
- adaptations trottoirs, plateau ralentisseur
- liaison piétonne planifiée (début à préciser)

Vélos (et trottinettes) :

- ◆ accès au site, à la vélostation et aux locaux à vélos
- cheminements (revêtement différencié compatible)
- (non illustré) sites de parcage extérieurs (le long des cheminements)

Véhicules :

- ▲ accès parking
- place de livraison
- ↔ accès SIS
- emplacement véhicules entretien bâtiments et jardins

Impacts :

- (xxx) adaptation de l'aménagement routier existant

Divers :

- emplacement pour écopoint

Source projet PLQ (12.25) : Atelier ADR SA



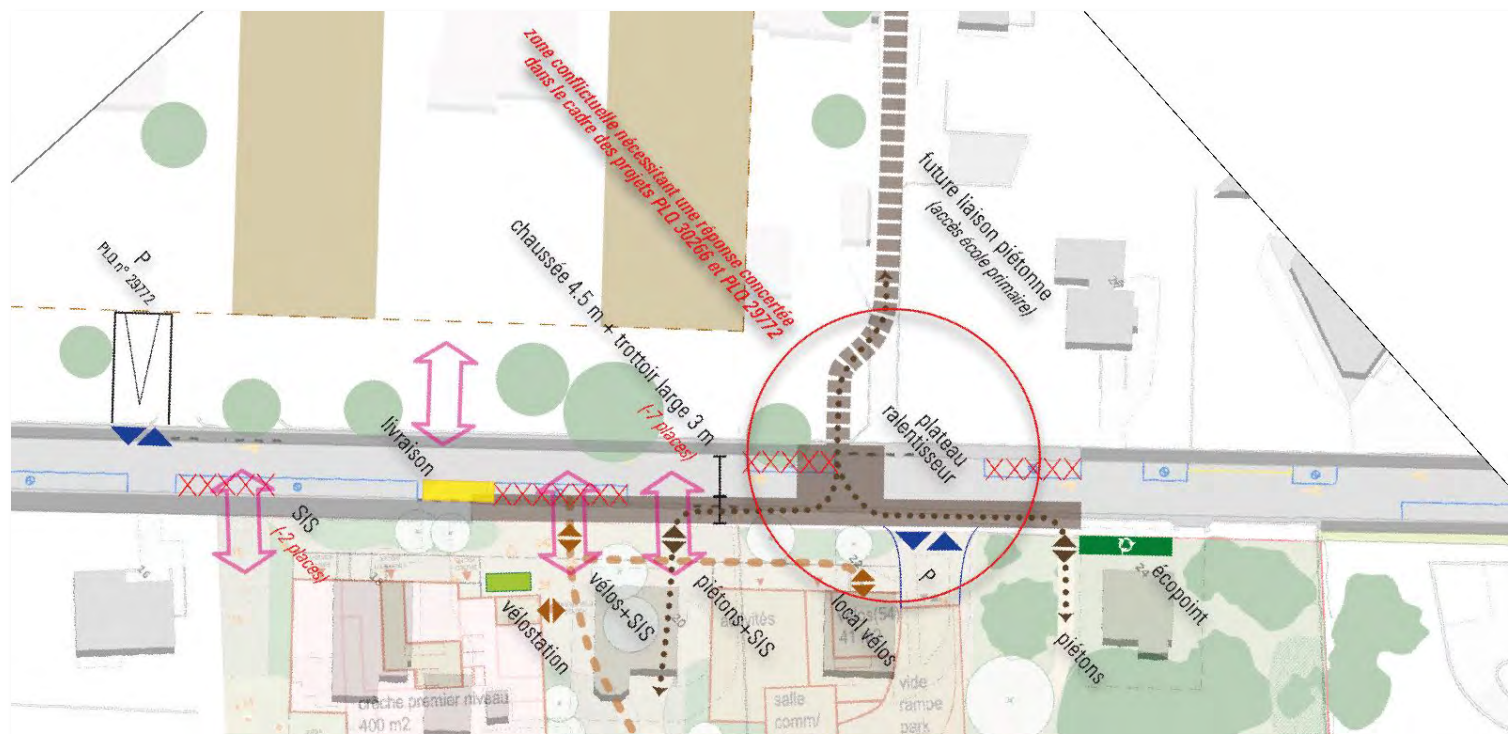
2511.11R / PHG-LPR



Principes d'aménagement

Préconisations pour le site et les rues attenantes (zoom)

27



Commentaires

Rue Charles-Georg

L'aménagement le long du quartier est à revoir en vue d'intégrer :

- ▶ un trottoir large côté quartier (aujourd'hui inexistant) ; en conservant le trottoir nord et en ramenant la largeur de chaussée à 4.50 m (sens unique voiture et contresens vélo), un trottoir de 3 m peut être aménagé moyennant emprise (pour moitié) sur le périmètre du quartier,
- ▶ un plateau ralentisseur sécurisant l'accès au chemin projeté dans le cadre du PLQ 29772 pour l'accès à l'école primaire ; une coordination des deux projets PLQ sera à considérer en vue d'éviter que ce futur chemin ne débouche trop près de la future rampe du parking du PLQ 30266 ;
- ▶ un accès destiné aux vélos côté ouest à proximité de l'accès à la vélostation,
- ▶ des accès piétons principaux de part et d'autre du futur bâtiment B,
- ▶ trois accès SIS (dont deux superposés aux accès vélos et piétons),
- ▶ une place de livraison à proximité de la crèche.

Ces interventions nécessitent la suppression de 9 places de parc en zone bleue.

NB : il est prévu d'aménager la rue Charles-Georg dans l'esprit de l'avenue de Riant-Parc.

Avenue du Bouchet

L'aménagement le long du quartier est à adapter en vue d'intégrer :

- ▶ un accès piéton au quartier en prolongement direct du passage piéton,
- ▶ un accès distinct pour les vélos, sans interférence avec le passage piéton,
- ▶ deux accès SIS,
- ▶ une place de livraison à proximité du bâtiment D, entre les deux accès SIS.

Ces interventions nécessitent la suppression de 3 places de parc en zone bleue ainsi que de trois tronçons de plate-bande (avec abaissement de la bordure de trottoir) pour les accès SIS et piétons.

Phasage prévisionnel de la mise en oeuvre

29

Contexte



Disponibilité foncière

Mise à disposition progressive du foncier (variante la plus probable)

Phasage prévisible du PLQ n° 29772

PLQ en vigueur

Horizon 2029 - Livraison de deux bâtiments et de leur parking

Phasage prévisionnel de la mise en oeuvre

30

Phasage probable des bâtiments et options pour le stationnement



Phasage et options pour le stationnement

Horizon 2030 - Livraison bâtiment C

- a) parking provisoire sur parcelle 1674 ?
- b) et/ou mise à profit des places disponibles dans les parkings alentours (8 places CPEG + 4 places Riant-Parc n°5 + ...) ?
- c) et/ou intégration de l'offre dans le futur parking du PLQ 29772 (envisagé pour 2029) ?

Besoin min. : 20 places

Horizon 2032 - Livraison bâtiments A et B (dont crèche)

- a) mise à profit des places disponibles dans les parkings alentours (8 places CPEG + 4 places Riant-Parc n°5 + ...) ?
- b) et/ou construction du parking sur site ?
- c) et/ou intégration de l'offre dans le futur parking du PLQ 29772 ?

Besoin min. cumulé : 44 places (bât. A 11 pl., bât. B 13 pl., bât. C 20 pl.)

Horizon 2035 - Livraison bâtiment D (et villa)

- idem horizon 2032 (offre dans les parkings alentours et/ou dans un parking construit sur site et/ou intégrée dans le futur parking du PLQ 29772 ?)

Besoin min. cumulé : 60 places (bât. A 11 pl., bât. B 13 pl., bât. C 20 pl., bât. D 16 pl.)