PACA Bernex

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

CAHIER N° 30-4

Rapport final du collège pour le 2ème degré

Etude test à 2 degrés

Mai 2009

CRFG comité régional franco-genevois
FEDER
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Interreg FRANCE-SUISSE
Rhône-Alpes Région
ARO Syndicat mixte
régionyon
REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA BERNEX

Étude test à deux degrés

Rapport final du Collège

Etat de Genève
En collaboration avec
Communes de Bernex, Onex, Confignon Lancy
Communauté de communes du Genevois
Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
DAT- PDCR
5 Rue Dufour – CP 22
1211 GENEVE 8

VERSION DEFINITIVE 27 mai 2009

Table des matières

1. Étude test 5

1.1 Objet de l'étude test 5

1.2 Déroulement 5

1.3 Rappel des objectifs et programmes d'aménagement 6

1.4 Les acteurs du PACA 10

2. Recommandations pour les 3 bureaux 14

2.1 Ce qu'il ressort de l'étude test de façon globale 14

2.2 Recommandations générales 18

2.3 Recommandations en matière d'urbanisation 20

2.4 Recommandations en matière de mobilité 23

2.5 Recommandations en matière d'environnement, de paysage et d'espaces verts 27

3. Données quantitatives émanants de propositions 31

4. Annexes 32

1. Étude test

1.1 Objet de l'étude test

Cette étude test s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) dont la Charte a été signée le 5 décembre 2007. Elle doit vérifier, via différents scénarios, si l'aménagement et le réaménagement de cette importante portion de territoire peuvent accueillir les nouveaux habitants, les emplois et toutes les activités liées à la vie d'un centre régional, comme envisagé dans le cadre du Projet d'agglomération. Au terme de l'étude test, il sera possible de présenter des projets d'image directrice pour le périmètre situé sur les communes de Bernex, Confignon, Onex et Lancy. Ces projets viseront à définir, sur l'ensemble du couloir (cf. périmètre indicatif sur les plans annexés, Lignes directrices), un concept de spatialisation et de mise en œuvre intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, activités, équipements publics), la mobilité (TI, TP, MD), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels, etc.), les espaces collectifs le long de l'axe du TCOB depuis le début de la route de Chancy, après le pont Saint-Georges jusqu'au giratoire de Laconnex, terminus envisagé du tramway. Ce projet devra s'inscrire dans un environnement aux multiples aspects et qualités. Les propositions devront préserver et améliorer ces environnements afin qu'ils puissent générer un cadre de vie de haute qualité, dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois). Pour cela, le périmètre de réflexion comprendra également les communes de Cartigny, Laconnex, Soral, Avully, Avusy, Chancy et Aire-la-Ville.

Cette étude doit aboutir à la mise en place d'un concept d'aménagement territorial évolutif. De ce concept découlera la mise en œuvre, via des instruments d'aménagement appropriés (ex. Plans directeurs de quartier). Cette étape de planification se déroulera ultérieurement et n'est pas l'objet de l'étude test.

1.2 Déroulement

Suite à un appel à candidature 3 bureaux ont été retenus, le 9 septembre 2008 : l'équipe Arbane, l'équipe ARTER et l'équipe Manzoni, afin de tester les objectifs du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. En date du 4 novembre 2008, les résultats intermédiaires de leurs études ont été présentés au Collège. Les travaux ont également été présentés et débattus lors des tables rondes organisées le 5 novembres 2008. Les actes de ces présentations figurent dans le document "Cahier annexe n°30-2/ 8 janvier 2009 - Rapport intermédiaire du Collège pour le 1er degré - version définitive".

Au terme du deuxième degré, soit de la phase 2, les 3 bureaux d'études ont présenté leurs travaux en soulignant l'évolution du projet et le traitement des recommandations du Collège issues de la première phase. Cet atelier a eu lieu le 2 avril 2009, suivi par des tables rondes qui se sont tenues le 4 avril 2009. Le compte-rendu de ces tables rondes est annexé au présent rapport.

Le présent rapport final, présentant les résultats de la démarche, sera transmis sous la forme de recommandations aux autorités compétentes (communes, cantons, communautés de communes, etc.) ainsi qu'aux membres du Comité de Pilotage AGGLO pour servir, dans un premier temps, de base à un plan de synthèse couplant les PACA de Bernex et de Saint-Julien et pour, dans un second temps, orienter la révision de leurs outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire, et permettre ainsi leurs mises en œuvre.

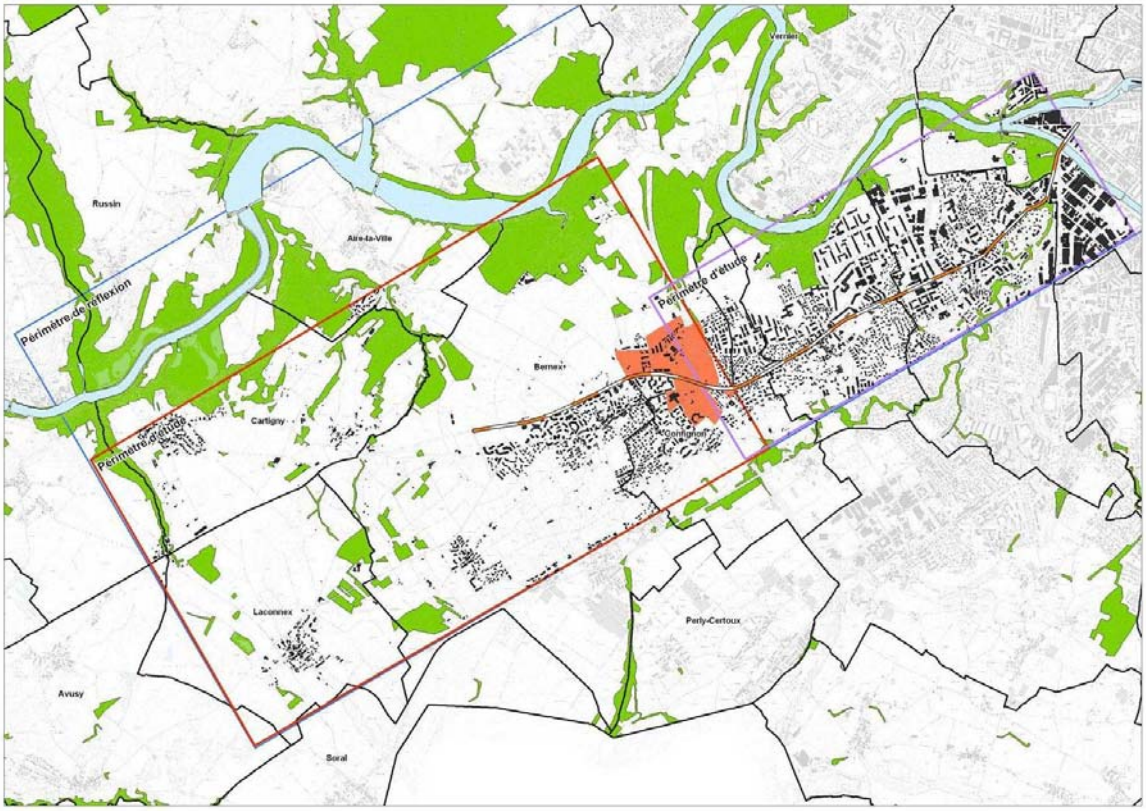
1.3 Rappel des objectifs et programmes d'aménagement

Périmètre d'étude

Le périmètre de réflexion est défini par la problématique à traiter. Il s'appuie sur le périmètre indicatif figurant sur l'extrait du Schéma illustratif du Projet d'agglomération ainsi que sur les Lignes directrices. Le périmètre s'articule de part et d'autre de la route de Chancy, depuis le pont Saint-Georges jusqu'à la Champagne, y compris les Communes de Cartigny, Laconnex, Soral, Avully, Avusy, Chancy et Aire-la-Ville.

Le périmètre d'étude comprend deux grands secteurs :

- Le premier correspond à l'axe constitué par la route de Chancy, du Pont Saint-Georges jusqu'à la Croisée de Confignon.
- Le second correspond à la portion des territoires de Bernex et de Confignon, en particulier la zone agricole située au nord de Bernex, de la Croisée de Confignon jusqu'à proximité du giratoire de Laconnex.



Description générale du périmètre

Le périmètre Praille-Acacias-Vernets (PAV), limitrophe du PACA Bernex, est l'un des 13 périmètres d'aménagement coordonné (PAC) figurant dans le Plan directeur cantonal. A ce titre, il représente un espace porteur d'enjeux de première importance, significatifs pour l'ensemble du canton et en particulier pour le projet d'agglomération.

L'étude relative au PACA Bernex devra prendre en compte et assurer la cohérence avec cet important projet de développement, principalement en ce qui concerne :

Le territoire à tester fait partie des franges dites suburbaines dont les développements datent, pour le tissu pavillonnaire, du début du 20e siècle, et, pour les immeubles, des années 60. La réalisation d'une ligne de tramway, dont les travaux ont débuté à la fin de l'année 2008, créera un lien structurant entre toutes ces parties. L'accessibilité du centre ville et de ce périmètre depuis le centre de Genève modifiera la mobilité de tout le secteur. Les enjeux sur ce périmètre sont de natures différentes. La lecture du parcours de la future ligne de tramway fait apparaître, après le passage du pont Saint-Georges, les particularités suivantes :

- La face escarpée du parc urbain de la Bâtie.
- Un tissu en partie en mutation, le petit Lancy "déconnecté" du centre ville par une coupure topographie importante (la Moraine), le coté nord de la route de Chancy à été réaménagé, au sud le plateau de Surville est en cours d'étude (PDQ).
- Le centre du Petit-Lancy et la place des Ormeaux (projet de réaménagement en cours d'étude) défendent une identité propre entre deux territoires en mutation.
- Après la croisée de la route du Pont Buttin, l'aménagement actuel de la route de Chancy constitue une césure entre le sud résidentiel et le nord urbanisé, avec des immeubles des années 60-70. La réalisation des PLQ Mouilles/Pré-Longet et Nant de Cuard vise à réaliser un pôle d'emplois, indispensable au rééquilibrage socio-économique de la Ville d'Onex.
- Au delà du Vieux Onex, on trouve sur les territoires des Communes d'Onex, de Confignon et de Bernex un tissu de villa, en partie aussi en mutation.
- La Croisée de Confignon est un lieu particulier ne serait ce que par sa fonction. La sortie de l'autoroute a créé un pôle d'échange routier et le Plan directeur de quartier, en cours de validation, développera des emplois et des logements dans ce secteur. Ceci permettra de créer un pôle multifonctionnel.
- Les villages de Bernex et de Confignon se composent de trois entités : les noyaux des villages historiques, les zones de villas ou de petits immeubles et la zone agricole.
- Le réaménagement de la route de Chancy, via l'implantation du tramway et des futurs développements urbanistiques, permettra de donner un autre caractère à cette route, aujourd'hui essentiellement vécue comme un contournement. Un aménagement en espace rue donnera une identité à l'ensemble du périmètre. Cette intervention aura aussi des influences sur des parcelles ayant des potentialités non exploitées à ce jour, et ceci sur une certaine profondeur de part et d'autre de la route.

Le Projet d'agglomération postule sur le devenir de l'axe de développement de Bernex en lui attribuant un futur rôle de centre régional. Par centre régional, on entend les éléments suivants (extrait du Cahier annexe n°3 du Projet d'agglomération).

Enjeux d'urbanisation et de paysage, de mobilité et d'environnement

- Développer le pôle de Bernex-Nord, sous la forme de nouveaux quartiers résidentiels, avec une mixité des activités le long de la route de Chancy (services de proximité, artisanats, etc.).
- Valoriser la route de Chancy comme un espace public de qualité et un axe paysager à caractère unique, différencié du caractère urbain de la commune d'Onex.
- Assurer la continuité du réseau de MD avec des axes structurants « verts » dans l'urbanisation, connectés aux arrêts du TP et au tissu bâti existant de Bernex.
- Mettre en valeur la pénétrante verte à Bernex-Est.
- Valoriser le parc des Evaux comme un nouveau parc d'agglomération.
- Valoriser, au niveau paysager, la route d'Aire-la-Ville (direction de Satigny) en tirant partie de l'arborisation existante.
- Prévoir des parcs urbains à l'intérieur de l'urbanisation et vérifier l'opportunité de créer d'autres césures vertes.
- Coordonner l'étude du PACA Bernex avec la planification de Bernex-Est, le projet TCOB et la révision du Plan directeur communal de Bernex (en tenant compte de leurs planifications et de leurs mises en œuvre respectives).
- Coordonner l'étude du PACA Bernex avec celle de la plaine de l'Aire – Saint Julien, notamment sur les aspects paysagers et la mobilité.
- Intégrer l'implantation du Service des automobiles et de la navigation dans le périmètre du PACA Bernex.
- Coordonner l'urbanisation avec le Plan directeur des gravières et les plans d'extraction (plans d'étapes de l'urbanisation), maîtriser la transition entre l'urbanisation des nouveaux quartiers et les extractions (10-12m / 25m de profondeur).
- Rechercher une densification acceptable des quartiers peu denses situés le long de l'axe TP.
- Réaliser (en une seule étape) l'axe TP fort (tramway) le long de la route de Chancy. Placer les arrêts de TP en coordination avec les contraintes à court, moyen et long terme, ainsi que les axes structurants de l'urbanisation existante et future.
- Aménager le terminus de la ligne de tramway en fonction de la nouvelle centralité et en tenant compte des éléments invariants de l'urbanisation existante et future ainsi que de l'exploitation des carrières.
- Pour desservir les nouveaux quartiers, interroger les potentialités du réseau existant et ses seuils de capacité, étudier un éventuel axe routier complémentaire à la route de Chancy qui rejoignant directement la sortie de l'autoroute au nord du PAC Bernex-Est.
- Maîtriser les nuisances du trafic d'exploitation des gravières.
- Réaliser un axe TP fort (bus) de rabattement vers la gare de Lancy-Pont-Rouge, définir la desserte interne des futurs quartiers de Bernex-Nord et rechercher d'autres liaisons TP en tangentiel.

Données quantitatives

L'élaboration du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois s'est basée sur des projections démographiques construites d'après plusieurs scénarios de croissance, quant au nombre d'habitants et d'emplois à l'horizon 2030. Le scénario médian figure un accroissement de 200'000 habitants et de 100'000 emplois pour l'ensemble du périmètre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Pour rééquilibrer les tendances actuelles en matière de localisation des habitants et des emplois, le Projet d'agglomération postule que le canton de Genève devrait accueillir 100'000 habitants et la France, à minima, 30'000 emplois.

L'axe du PACA BERNEX devrait porter sur une capacité d'accueil - à vérifier dans le cadre de cette étude test - d'environ 20'000 habitants et d'environ 8'500 emplois[1] (hors SOVALP et hors PAV), en considérant qu'une partie de ces réalisations ne sera pas effectuée à l'horizon 2030.

Afin d'assurer une mixité globale entre les habitants, les activités et les services, le souci de rééquilibrer le nombre d'habitants par rapport au nombre d'emplois, et inversement, doit s'appliquer à chaque zone (PACA) et dans chaque sous-périmètre caractérisé par un potentiel de réaménagement et de développement.

Les données quantitatives et les localisations des logements et des emplois devront aussi tenir compte des seuils de capacité du réseau, et du réseau de TP et TIM réaménagé. Cette analyse doit aussi intégrer la gestion des flux de circulation. Un équilibre doit être recherché entre le territoire et ses caractéristiques paysagères, la localisation des logements et des emplois et la mise en place d'un réseau de rues et de routes permettant de diminuer les impacts sur l'environnement.

---

[1] Le cahier des charges (septembre 2008) mentionnait, en matière d'habitants et d'emplois, les objectifs communaux suivants :

- Pour Lancy – maintenir le ratio 1 emploi / 2 habitants.
- Pour Onex – + 2500 emplois à l'horizon 2007-2030 et une légère augmentation des habitants pour autant qu'une mixité de type habitat soit réalisée.
- Pour Confignon – des emplois et des habitants supplémentaires peuvent être envisagés à proximité de la route de Loëx et à la croisée de Confignon.
- Pour Bernex – l'objectif et d'obtenir l'équilibre suivant : 1 emploi / 1 logement pour l'horizon 2030 et plus, + 7'700 emplois et + 14'400 habitants.

1.4 Les acteurs du PACA

Les bureaux d'étude

Equipe Manzoni

Manzoni Schmidig, architectes urbanistes sàrl sia fsap
Mme Béatrice Manzoni, architecte urbaniste (pilote)
M. Yves Vieuxloup, architecte urbaniste

39 rue Eugène Marziano
CH-1227 Les Accacias
Tél. : 022 301 70 90
Fax : 022 301 70 89
e-mail : manzoni@bmss.ch

MRS, Transport et développement territorial
M. Michel Schuppisser, ingénieur mobilité

P plus, Ingénieurs environnement
M. Urs Petermann, ingénieur envrionnement

Equipe Nemec

Arbane, architecture et urbanisme
M. Michel Nemec, architecte (pilote)
M. Olivier Archambault, architecte
Mme Françoise Archambault-Barthassat, architecte

Rue Alexandre Gavard 16
CH-1227 Carouge
Tél.: 022 343 65 41
Fax: 022 300 10 75
e-mail : nemecarchi@bluewin.ch

Citec Ingénieurs Conseils SA, Ingénieurs conseil en mobilité
Eric Grasser, ingénieur civil
M. Warner Odenziel, ingénieur civil

Viridis Sàrl. Ingénieurs environnement
M. Christian Meisser, ingénieur environnement
M. Gaël Maridat, ingénieur environnement

Weber & Broennimann SA, Ingénieurs et Architectes paysagistes
M. Pascal Weber, architecte paysagiste
Mme Hanna Schwartze, architecte paysagiste

Equipe Ar-ter

Ar-ter, Atelier d'architecture territoire
M. Marcellin Barthassat, architecte (pilote)
M. Laurent Badoux, architecte
Mme Fanny Briand, architecte paysagiste
M. Philippe Ramseier, atelier traces architectes
M. Alain Léveillé, CRR/UNIGE
M. Andràs November, développement durable
M. Olivier Crevoisier, économie territoriale UNINE

Boulevard des Promenades 8
CH-1227 Carouge
Tél.: 022 304 18 00
Fax: 022 304 18 09
e-mail : m.barthassat@ar-ter.ch

CSD, Ingénieurs conseils environnement
M. Eric Sauberli, ingénieur rural
Mme Maude Mauvais, ingénieur environnement

DMP, Ingénieurs conseils transport et aménagement
M. Xavier Lonfat, ingénieur

Edms, Ingénieurs développement durable – infrastructure
M. Yves Bach, ingénieur
Mme Emilie Saxod, ingénieur environnement
Mme Anne Buffello, architecte paysagiste

L'assistant à maîtrise d'ouvrage

Atelier d'architectes A. Spitsas & D. Zanghi

M. Dominique Zanghi, architecte urbaniste
10 rue Muzy
Case Postale 6540
CH-1211 Genève 6
Tél.: 022 700 22 23
Fax: 022 700 22 39
e-mail : contact@asdz.ch

Le Collège

Professeur Carl Fingerhuth	Architecte-urbaniste, Zurich
M. Robert Cramer	République et canton de Genève : Conseiller d'Etat, Département du territoire
Professeur Bruno Marchand	Architecte-urbaniste, Carouge
M. Serge Dal Busco	Commune de Bernex : Conseiller administratif
M. Alain Dreier	Commune de Confignon : Conseiller administratif
Mme Carole Anne Kast	Commune d'Onex : Conseillère administrative
M. François Baertschi	Commune de Lancy : Conseiller administratif
M. Bernard Gaud	Communauté de communes du Genevois : Président
Mme Marie-Christine Massin	Communauté de communes du Genevois : Responsable technique
Mme Julie Lucas	Communauté de communes du Genevois : Responsable technique
Mme Nicole Surchat-Vial	Canton de Genève, Département du territoire,: Architecte-urbaniste, cheffe genevoise du Projet d'agglomération
M. Gilles Grosjean	Membre de la commission d'urbanisme, architecte-urbaniste, Genève
M. Roman Frick	Infras : spécialiste transport, Berne
M. Alfredo Scilacci	Canton de Genève, Département du territoire, Planification directrice localisée
Mme Béatrice Beuchat	Commune de Bernex: Conseillère municipale
M. Dominique Zanghi	Assistance à maîtrise d'ouvrage : architecte-urbaniste, Genève

Le groupe d'appui de l'administration (GRAD)

M. Gilles Wachsmuth	Canton de Genève, Direction générale de l'environnement, Département du territoire
M. Alain Wyss	Canton de Genève, Direction générale de l'eau, Département du territoire
M. Bertrand Von Arx	Canton de Genève, Direction générale nature et paysage, Département du territoire
M. Fabien Héritier	Canton de Genève, Direction générale de la mobilité, Département du territoire
M. Sébastien Beuchat	Canton de Genève, Planification directrice cantonale, Département du territoire
M. Robert Kuster	Canton de Genève, Département de l'économie et de la santé, Département de l'économie et de la santé
Mme Anna-Karina Kolb	Canton de Genève, Département de l'économie et de la santé, Département de l'économie et de la santé
M. Fabio Dubs	Canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire, Département du territoire
M. Vincent Scattolin	Canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire, Département du territoire
M. Emmanuel Ansaldi	Canton de Genève, Direction générale de l'agriculture, Département du territoire
M. Pierre Bariatti	Commune de Bernex
M. Jean-François Freudiger	Commune d'Onex
M. Georges Chamoux	Direction départementale de l'équipement de Haute-Savoie
M. Mario Rodriguez	Commune de Confignon

Le pilotage de l'étude test

Département du territoire

Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération

Mme Nicole Surchat Vial, architecte urbaniste - cheffe du projet d'agglomération
5 rue David-Dufour - CP 224
CH-1211 Genève 8
Tél.: 022 327 45 42
Fax: 022 327 40 40
e-mail : nicole.surchat-vial@etat.ge.ch

Service de la planification directrice localisée
M. Fabio Dubs, architecte urbaniste
M. Alfredo Scillacci, chef de service

L'animation des tables rondes

Sémaphores

13 rue Martin Bernard
F-75013 Paris
Tél. : +33 1 53 62 72 00
Fax : +33 1 53 62 24 45

Tous les élus des communes de Bernex, Onex, Confignon Lancy, la Communauté de communes du Genevois et les représentants de la société civile concernés par le PACA Bernex

2. Recommandations pour les 3 bureaux

2.1. Ce qu'il ressort de l'étude test de façon globale

Les thèmes abordés par cette étude test ont une portée et un champ d'analyse dépassant ce seul secteur. Les points qui suivent méritent d'être repris, de façon globale, dans le plan de synthèse des deux PACA, Bernex et Saint Julien, puis ensuite dans le Projet d'Agglomération 2 et dans le Plan directeur cantonal. Les notions qui suivent ne sont pas forcément applicables à tous les secteurs. Elles constituent des indications et des recommandations susceptibles d'évoluer. Il s'agit de thèmes récurrents en matière d'aménagement du territoire permettant de créer des espaces de vie évolutifs, fonctionnels et significatifs de la structure de notre société.

- **Limites** la notion de limite traite de la définition de l'espace bâti et de l'espace non bâti. Les parties proposées se différencient sur la question : une limite marquée de façon claire et visible entre la zone urbaine et la zone agricole, une mosaïque panachant les espaces ouverts et les espaces bâtis, une pénétration des espaces ouverts dans les espaces bâtis. Cette limite, outre sa dimension administrative et légale, se définit physiquement, par exemple par la création de la voie verte. La notion de limite concerne aussi les portions bâties.

- **Minimiser** Cet objectif devrait se décliner en plusieurs actions. Minimiser le déclassement des terres agricoles pour les futurs besoins (souveraineté alimentaire), particulièrement sur le secteur de Bernex Nord. Minimiser l'impact des nouvelles réalisations, notamment sur l'environnement. Minimiser l'utilisation des ressources non renouvelables, etc.

- **Les lieux de vie** ne sont plus figés dans des périmètres bien définis. La mobilité fait de nous tous des nomades urbains qui "habitent" - dans le sens de l'appropriation d'un lieu – un territoire à géométries variables et extensives. En reconnaissant cette multi-appropriation des lieux, notamment par les activités s'y déroulant, il est indispensable d'affirmer et de préciser leurs caractéristiques propres afin d'identifier ces lieux de vie. Quelle est l'identité de la ville de Bernex, son attache historique au bourg existant, de quelle nature sera l'agriculture aux portes de cette ville ?

- **Espace vert** dénomination commune se réfèrant à tout ce qui est lié à la nature dans un espace construit. Ces espaces de "nature en ville" ont des fonctions, des caractéristiques et des configurations particulières en rapport avec leurs usages qui doivent être affirmés en tant que tels. Par exemple, quelle visibilité pour la pénétrante verte de Bernex Est, le parc urbain de ce nouveau pôle ?

- **Espaces ouverts** un débat conséquent a porté sur l'utilisation et les fonctionnalités des espaces ouverts, notamment dans la zone agricole. Le rapport entre espace ouvert et espace bâti doit être précisé via ces différentes composantes, vocations, perméabilités, limites, interrelations, etc. Il s'agit de clarifier sur tout le secteur de Bernex nord la fonction et l'usage des espaces, selon certaines typologies issues de leur rôle premier, un espace ouvert pour définir , une production, un paysage, la biodiversité, la rétention ou l'infiltration de l'eau météorique, un réseau biologique, l'agrément, la détente, la mobilité douce, etc. Tenter de préciser ces lieux et

leurs fonctions pour ainsi définir des usages compatibles et gérables dans un même site ou des fonctions antagonistes, qui peuvent se nuire mutuellement.

Dénominations utilisées	Fonctions principales	Fonctions secondaires	Synonymes
Milieux naturels	Biodiversité, réseau biologique	Tous	Forêt, haie vive, etc.
Parc urbain	Agrément - détente	Tous, selon aménagements extérieurs et entretiens définis	Espace de vie
Corridor biologique	Réseau biologique	Dépend des objectifs biologiques (espèces concernées)	Couloir vert, Pénétrante de verdure
Voie verte	Agrément - détente, Mobilité douce	Tous, selon traitement	Chemin, parcours
Alignement d'arbres	Paysage	Réseau biologique, biodiversité selon la qualité de l'aménagement	
Etc.			

- **Eaux pluviales** une gestion des eaux pluviales est nécessaire afin de maîtriser les débits des crues rejetées dans les cours d'eau et d'assurer une bonne qualité des eaux déversées. Les trois groupements ont intégré cette notion en proposant une gestion à ciel ouvert dans les pénétrantes de verdure et/ou dans des ruisseaux ou des fossés créés en aval de la zone agricole (Nants de Châtillon et de Goy) permettant ainsi de jouer également un rôle de structuration de l'espace public et de préservation du microclimat. Cette gestion des eaux à ciel ouvert doit être retenue et développée, notamment en coordination avec la problématique de gestion des matériaux (nobles et d'excavation). Il faudra notamment clarifier les surfaces imperméabilisées raccordées à chaque cours d'eau, la fonction des aménagements proposés (fossés, cours d'eau à caractère naturel, bassins paysagers, biotopes, …) et leur emplacement afin de garantir une compatibilité avec les autres usages prévus dans les espaces ouverts.

- **Espace environnant** les relations et les dialogues avec les espaces environnant (Parc des Evaux, Champagne, Plaine de l'Aire, centre de Bernex, de Confignon, d'Onex de part et d'autre de la route de Chancy, etc.) ont une importance primordiale. Concernant le rapport à la faune, à la flore, aux biotopes, aux eaux souterraines et situées en surface, les propositions de poursuite de ces éléments existants à l'intérieur des quartiers peuvent, dans certains cas, avoir des répercussions sur des sites ou des éléments existants et situés dans la zone agricole. Des bois, des forêts, des nants, etc. qui seraient prolongés à l'intérieur des espaces urbains doivent avoir une qualité environnementale. Cet objectif de mise en relation entre ces éléments "naturels" demandera, dans certains cas, une intervention de dépollution, de décontamination, voir de renaturation pour créer des relations et des dialogues de qualité.

- **Paysage** le paysage est ce tout qui nous entoure et qui est notre référence, notre identité historique et future, notre fondement social. Le regard sur le paysage, son des-

sin et sa construction doivent être appréhendés de l'intérieur et de l'extérieur : deux visions croisées à analyser et à étudier.

- **Ville** l'objectif de poursuivre la ville, de créer un "morceau de ville", Bernex un centre régional, de définir un espace urbain fonde l'ensemble des propositions (la ville constituait le cœur du programme de l'étude). Cette question constitue un véritable défi conceptuel. Faut-il poursuivre un modèle urbain préétabli – un copié collé ? La ville évolue parallèlement à nos modes de vie, elle se transforme, elle s'adapte et se déforme sous la pression des usages. Les propositions formulent des hypothèses de développement urbain très caractérisées : une trame (Manzoni), une limite (Ar-ter), une mosaïque (Arbane). Quelle est la référence à considérer ?

- **Ville compacte** cette notion accompagne l'objectif de minimisation. En effet l'économie du sol ou l'utilisation rationnelle du sol est un corollaire de la mise en œuvre d'une ville compacte : ne pas gaspiller le sol. Il faut placer un nombre important d'habitants et/ou de places de travail sur une surface donnée. Il faut rechercher un équilibre entre la qualité des espaces construits et des vides, lieux de "respiration". Faut-il une ville Bernex Nord compacte, attachée à son tramway, ou faut-il construire dans un parc fait de paysages environnants extrêmement structurants ?

- **Transports publics** le Projet d'Agglomération est fondé sur des développements coordonnés avec un réseau performant de transports publics. En plus d'inciter les personnes à utiliser les transports publics, ce concept met également l'accent sur les mobilités douces et la qualité des espaces publiques, des routes, selon leur fonction, qui devraient devenir des rues, des Espaces Rues. Ce postulat devrait instaurer un dialogue étroit entre les mobilités de la rue et les fonctions du bâti sur la route de Chancy qui doit se transformer pour devenir une rue. Ce dialogue est à la fois permanent et évolutif. Les réalisations des infrastructures de TP et la modification des pratiques ont des temporalités différentes. De même, la modification des tissus ne suit pas immédiatement la mise en place d'une nouvelle ligne de transports. Construire le tramway jusqu'à Vailly, avant même que l'urbanisation sur Bernex Nord se fasse, constitue un vrai challenge. Il s'agit de prendre des mesures de précaution pour harmoniser et coordonner ces aménagements qui ont des horizons de réalisation différents.

- **Mobilité individuelle** le déplacement individuel motorisé doit être adapté aux structures urbaines et au nombre de personnes se déplaçant. Face à notre mobilité générale couvrant un territoire quasi sans limite, la hiérarchie du réseau viaire doit intégrer différentes fonctions basées en particulier sur la structure urbaine. Les déplacements tangentiels sont aussi importants et doivent être intégrés, de St Julien vers Bernex, de Bernex vers l'aéroport. La gestion de la mobilité individuelle motorisée doit aussi tenir compte des déplacements dus aux loisirs et à des fonctions particulières (camions gravières, décharges, …). La ville s'étend, elle absorbe les infrastructures existantes qui définissaient une "limite" précédente. Qu'adviendra-t-il d'un deuxième contournement de Bernex pour se connecter à la bretelle autoroutière, représentera-t-il le seuil suivant de l'urbanisation toujours plus au nord vers le Rhône ? La prise en compte de l'autoroute, dans la future structure urbaine, doit être traitée de manière particulière.

- **Mobilité douce** les déplacements en mobilité douce participent, en grande partie, de l'amélioration du cadre de vie de façon globale. L'approche de ce mode de déplacement

doit être analysé et étudié selon deux échelles, sur des périmètres d'agglomération (déplacements de longues distances) et au niveau des déplacements de proximité (à l'échelle du quartier). Les réseaux de mobilité douce doivent être conçus de façon à favoriser ce type de déplacement : lisibilité des parcours et des connexions, sécurité, ancrage des réseaux aux seins des quartiers et relations avec les interfaces de TP, etc.

- **Centralités** — les interfaces de transports publics (entre le tramway TCOB et les bus, entre les P+R et le tramway) ont souvent été identifiées comme les nouvelles centralités. Non seulement elles sont un lieu de passage et d'attente mais aussi d'échange, de services et d'activités. La notion de centralité est définie par une multitude d'activités. La définition spatiale affirmera son rôle de référence spatiale et sociale.

- **Fonctions** — la mixité et la proximité des activités sont sources de qualité de vie, et contribuent aux liens sociaux ainsi qu'à une meilleure gestion des déplacements et du temps. Certaines fonctions nécessitent des conditions de mobilité particulières (besoin d'un accès autoroutier…), avec des effets spécifiques sur l'environnement. L'approche des besoins des activités doit être appréhendée en tenant compte des particularités propres à chaque type d'activité, en terme de mobilité des personnes et des marchandises, de demandes individuelles et groupées de surfaces (effet cluster), et aussi en terme d'évolution et de modification des besoins et des activités, de tous types. La notion de mixité, en particulier, devra être interprétée avec souplesse, en respectant la nécessité de groupe des activités semblables ou complémentaires et en fournissant les éléments de "corporate indentity" dont elles ont besoin pour s'implanter. La souplesse d'organisation spatiale doit être intégrée dans la mise en place des structures d'organisation spatiale du territoire et par la suite dans les futures réalisations. Les besoins d'une entreprise de recherche et de production pharmaceutique ne sont pas identiques à ceux d'un back office d'une banque ou d'une assurance. Cette spécificité doit aussi être analysée en tenant compte des besoins actuels et futurs.

- **Equipements** — les besoins en matière d'équipements sont de compétences et de natures différentes. Deux questions se croisent : la localisation et les aspects fonciers. Couvrir les besoins directs de la population comme les écoles, les structures de soin, les installations sportives et de loisirs, les structures pour la petite enfance et les personnes âgées qui demandent des programmations à long terme et la mise en place de réserves foncières adaptées, en quantité et en emplacement.

- **Temporalités Etapes / Phases** — cette notion couvre plusieurs aspects. L'aménagement du territoire est en perpétuelle mouvance. Des mutations et des modifications sont simultanément en étude, en procédure ou en réalisation. La prise en compte et la coordination, entre les trois phases d'un projet (étude, procédure et réalisation), sont primordiales. Cette attention porte à la fois sur des échelles territoriales différentes et sur des engagements qui sont ou qui ne sont pas réversibles. Il faudra évaluer les incidences, les marches de manœuvre, les compatibilités, les incompatibilités et effectuer une pesée d'intérêts pour éventuellement faire ressortir les mesures de précaution à prendre. Cette notion d'évolution et de modification permanente concerne aussi les fonctions agricoles, les emplois, les logements, … et les modes de vie.

2.2. Recommandations générales

Globalement, le Collège propose de poursuivre les réflexions en tenant compte les thèmes présentés précédemment et en développant **le plan de synthèse,** en s'appuyant sur les points suivants :

PACA BERNEX ET PACA SAINT-JULIEN / PLAINE DE L'AIRE

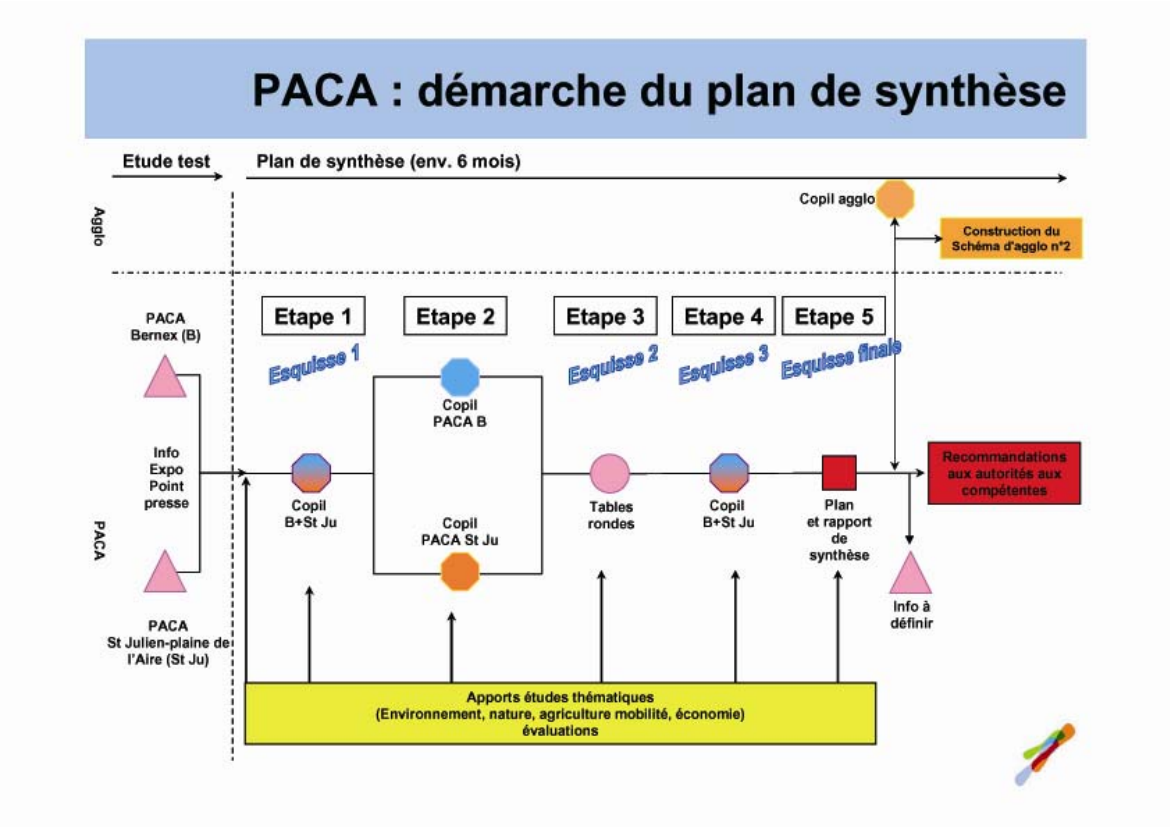
Le plan de synthèse se doit d'intégrer des réflexions à différentes échelles. Il s'agit, entre autre, de travailler sur un périmètre englobant le PACA Bernex et celui du PACA Saint-Julien / Plaine de l'Aire, en portant aussi un regard sur les éléments qui concernent l'ensemble de l'agglomération. Ces conceptions constitueront une première contribution au Projet d'Agglomération 2.

Le plan de synthèse et le rapport y relatif préciseront l'aménagement spatial des deux périmètres. Le plan présentera des propositions sur les thèmes sectoriels concernant les mobilités, le paysage, l'agriculture, les activités, les services, les équipements, etc., soit l'ensemble des éléments ayant une portée d'intérêt publics. Il définira les lieux et les Projets Stratégiques de Développement (PSD).

MISE EN OEUVRE

La mise en œuvre passe par plusieurs actions :

- Les propositions et principes d'aménagement issus du plan de synthèse alimenteront la révision du Plan directeur cantonal.
- Le plan de synthèse précisera les PSD (Projets stratégiques de développement). Ces PSD seront concrétisés au travers de démarches appropriées (concours, études, démarches foncières etc.) débouchant sur l'aménagement et la constructibilité des secteurs. Ces documents ultérieurs (post plan de synthèse) indiqueront les stratégies globales et les points impératifs d'intervention. Ils n'auraient pas de force légale, mais seraient un outil de dialogue, une définition des règles impératives de composition spatiale, un fil conducteur pour les autorités cantonales, régionales et communales.
- Les Plans directeurs seront, éventuellement, adapter et modifier en conformité avec le futur Plan directeur cantonal.
- Des Plans directeurs de quartier (périmètres à définir en fonction du plan de synthèse) seront éventuellement établis.
- Des procédures de déclassement d'une partie de la zone agricole et d'autres modifications de zone seront éventuellement lancées.
- L'ensemble du processus devrait être accompagné par un comité de suivi et d'impulsion composé de responsables politiques, d'investisseurs, de propriétaires, de membres de la société civile, d'experts du Collège, etc.
- Les démarches auront des temporalités très différentes. La coordination, la mise en relation et la synergie entre les différents projets demanderont une conduite par projet. En se fondant sur la structure administrative actuelle, cette tâche reviendrait aux services du Canton.


PACA : démarche du plan de synthèse
Etude test
Plan de synthèse (env. 6 mois)
Agglo
PACA
Copil agglo
Construction du Schéma d'agglo n°2
PACA Bernex (B)
Etape 1
Etape 2
Etape 3
Etape 4
Etape 5
Esquisse 1
Esquisse 2
Esquisse 3
Esquisse finale
Copil PACA B
Info Expo Point presse
Copil B+St Ju
Copil PACA St Ju
Tables rondes
Copil B+St Ju
Plan et rapport de synthèse
Recommandations aux autorités aux compétentes
Info à définir
PACA St Julien-plaine de l'Aire (St Ju)
Apports études thématiques
(Environnement, nature, agriculture mobilité, économie)
évaluations

2.3 Recommandations en matière d'urbanisation

CHOIX DU PRINCIPE D'IMPLANTATION

De façon globale, les propositions ont défini trois attitudes différentes d'implantation dans le territoire. Schématiquement, nous pourrons présenter ces propositions de la façon suivante :

L'équipe ARBANE propose, en suivant la logique foncière (petit parcellaire), de réaliser une mosaïque de quartiers placés dans un vaste parc. Le tout étant articulé autour de l'espace rue de la route de Chancy. Des réaménagements ponctuels sont proposés le long du futur boulevard de Chancy.

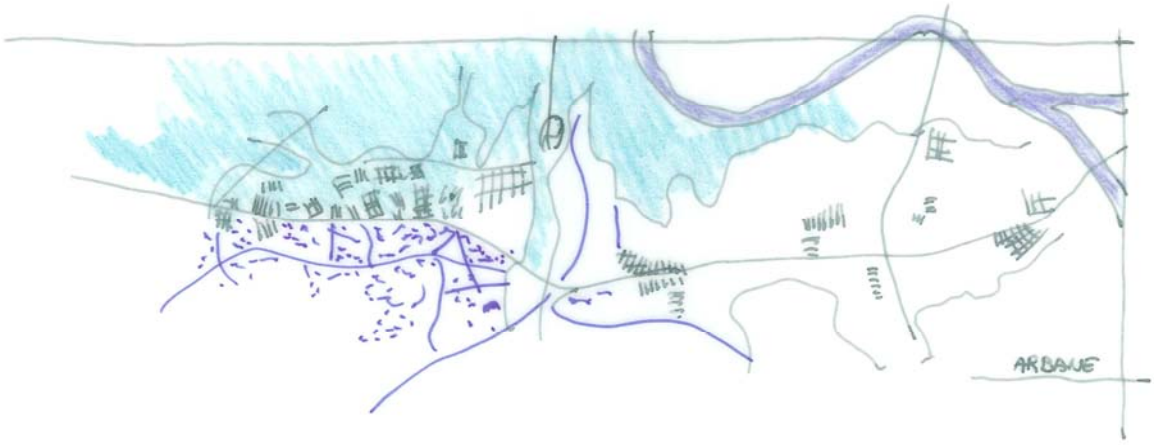


Schéma D. ZANGHI

L'équipe AR-TER propose, comme nouvelle limite de l'urbanisation, une voie de mobilité douce reliant la Champagne au centre ville. Cette voie verte est entrecoupée par des pénétrantes d'espaces ouverts à dédiés l'agriculture contractuelle. Le souhait de créer des synergies entre l'exploitation agricole (agriculture contractuelle, vente directe, etc.) et les futurs habitants structurent les nouvelles insertions bâties et la "place du marché" (lieu de vente des produits agricoles). Il en va de même pour les "clusters technologiques" qui prennent place à proximité de la sortie autoroutière adaptée. Des réaménagements ponctuels sont aussi proposés le long du futur boulevard de Chancy et de la voie verte.

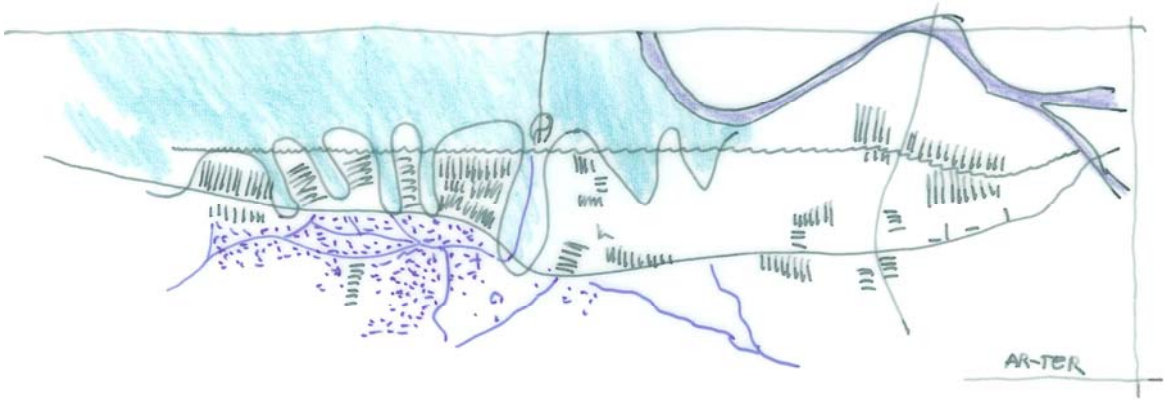


Schéma D. ZANGHI

L'équipe MANZONI propose de poursuivre la structure d'une "ville passante". La proposition souligne et renforce la notion de maillage. Le maillage (rues et îlots) existant est poursuivi sur les terres agricoles à déclasser. Cette structure urbaine consolide des centralités, véritables lieux d'identification et de création de pôles multifonctionnels. Les espaces verts et le système de gestion des eaux météorologiques s'insèrent à l'intérieur du maillage urbain. Ce concept pourrait s'étendre à l'ensemble des zones à potentiel de développement. Les notions de maillage urbain et de création des centralités impliqueront la transformation de la route de Chancy en véritable boulevard urbain.

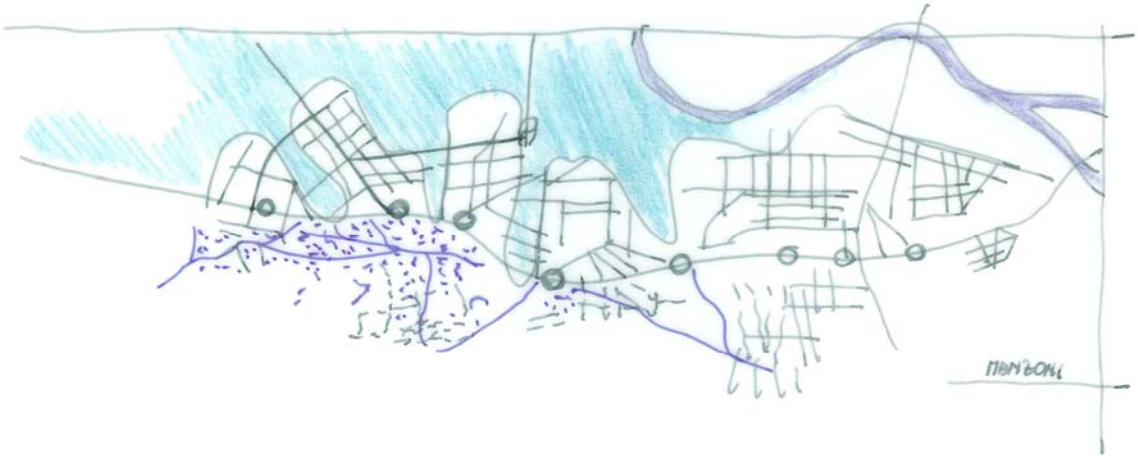


Schéma D. ZANGHI

Le principe d'implantation:

Le Collège recommande, pour la suite des études, de baser le concept d'aménagement sur les principes testés par les 3 équipes ci-dessus, à savoir :

- Choix d'une trame urbaine sur la rue de Chancy selon les morphologies et les implantations proposées par les 2 équipes Ar-ter et Manzoni.
- Développer les centralités repérées par les 3 équipes, existantes et à créer, (Vailly, Luchepelet, Pré Marais, Bernex-St Mathieu, Croisée de Confignon, Place des 2 Eglises, Pré-Longet, les Mouilles, Place des Ormeaux, Surville, etc.).
- Les principes d'Espace Rue pour la route de Chancy, en relation avec les réseaux perpendiculaires attachés aux centralités préconisées et en relation avec les développements de la Plaine de l'Aire (Est et Ouest). Cette notion a été spécifiée par les 3 équipes, il faut retenir les principes développés par l'équipe Manzoni / Schupisser. *(à vérifier via l'étude complémentaire en cours)*.
- La réalisation du tramway sera un des éléments moteurs du futur aménagement. Cette réalisation modifiera également la mobilité locale et globale de cette région et, par conséquent, l'organisation de la mobilité aura une résonance sur l'urbanisation et l'aménagement.
- La modification de la bretelle d'accès à l'autoroute doit être conçue de façon à soulager la future ***rue*** de Chancy et de manière à mieux canaliser une partie du trafic lourd (camions, transits, etc.). Cette nouvelle voirie doit être définie en relation avec l'ensemble du réseau et de sa nouvelle hiérarchie.
- Le développement des sites ayant des potentialités situées de part et d'autre du TCOB, entre la Croisée de Confignon et le pont de Saint-Georges, proposées par les 3 équipes (cf. proposition développée par Arbane).

Pour le choix et la validation finale, il est indispensable de poursuivre, notamment dans le cadre du plan de synthèse, les points suivants :

- Optimiser l'utilisation des terres, en recherchant la meilleure adéquation entre une emprise minimum sur les terres en zone agricole et une bonne qualité spatiale des futurs lieux de vie.

- Définir la position, la dimension et les vocations des espaces verts (voir les chapitres environnement et espaces ouverts).
- Définir les étapes possibles de réalisation en fonction de la mise en œuvre du TCOB, de la réalisation du réseau viaire et de la gestion des gravières.
- Analyser les différentes propositions en matière de localisation des activités. Définir une stratégie qui permette d'assurer les localisations souhaitées et une évolution de la planification en fonction de l'évolution des besoins. Suite à ce complément d'étude spécifique, qui sera conduit en collaboration avec les communes, une comparaison avec les conclusions de l'étude PPDE sera présentée.
- Préciser et confirmer l'emplacement des centralités, le réseau routier et les espaces publics. Préciser la composition spatiale de ces espaces et les fonctions qu'ils doivent accueillir afin d'être des lieux d'identification et de reconnaissance sociale.

Centralités propositions équipe Manzoni

- Définir l'emplacement des Projets stratégiques de développement (PSD) comprenant des logements, des activités (des lieux de travail situés sur des parcelles de taille suffisante pour les rendre crédibles et attractifs pour les entreprises de services, de technologies et artisanales), d'habitat, de commerce, de culture, de service, etc. Préciser les spécificités requises (par exemple le lien entre les activités et la mobilité) en fonction des localisations et quantifier le nombre d'habitants et d'emplois par commune. Définir des caractéristiques morphologiques particulières in situ.
  Si l'OCAN (Office cantonal des automobiles et de la navigation) doit se situer dans le PACA Bernex, cet équipement devrait trouver une implantation plus appropriée que celle envisagée dans le projet de loi y relatif, actuellement suspendu, en se connectant directement à la bretelle autoroutière. Lors des tables rondes de novembre 2008 et d'avril 2009, une forte majorité de personnes présentes s'opposaient à voir réaliser cet équipement sur Bernex.
- Répondre au cahier des charges, sur l'utilisation ou non des sites ayant des potentialités de développement situées de part et d'autre du TCOB, entre la Croisée de Confignon et le pont de Saint-Georges, avec indications de l'organisation spatiale et des procédures à engager. Ce document complétera celui établi par la DGAT, fourni lors de l'étude test dénommée "état de la planification 2008", par exemple, Surville, Dode.

Lieux à développer – Surville, Pré Longet, Dode - proposition équipe ARBANE

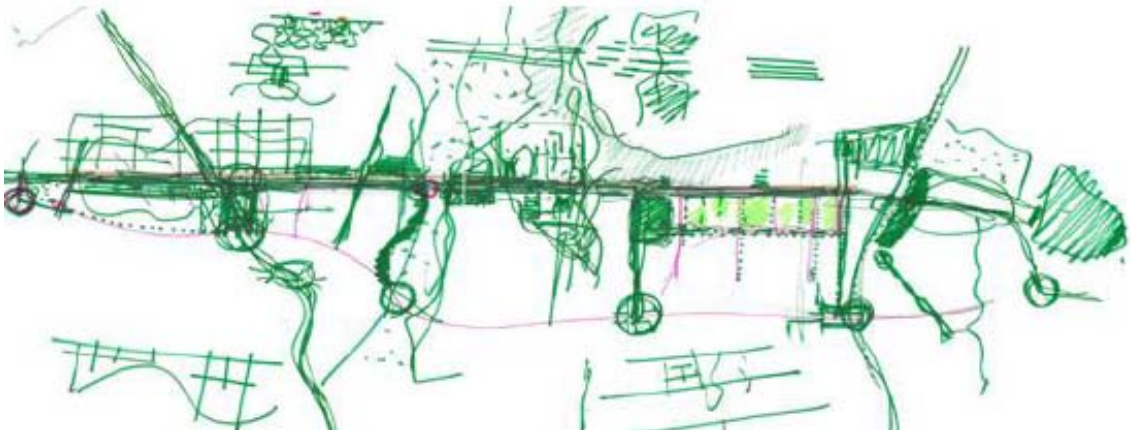
2.4 Recommandations en matière de mobilité

CHOIX DES PRINCIPES DE GESTION DES MOBILITES

En matière de réseaux de mobilité, les éléments fondamentaux suivants peuvent être retenus et devraient être précisés notamment dans le cadre du plan de synthèse et des phases ultérieures d'analyse. Les options de déplacement doivent être mises en cohérence à l'échelle de l'agglomération. Le plan de synthèse des 2 PACA Bernex et St.-Julien / Plaine de l'Aire conduira les premières investigations.

Mobilité douce

- Création de la voie verte comme infrastructure de mobilité douce, consacrée partiellement aux déplacements doux uniquement, et comme limite extrême du développement urbain de l'agglomération en direction du Rhône.



La voie verte dans son épaisseur - proposition équipe AR-TER

- Les Communes d'Onex, de Lancy et de Vernier, en collaboration avec les SIG, étudient la construction d'une passerelle sur le Rhône, à proximité de la station d'épuration d'Aïre, afin de relier le chauffage à distance CADIOM avec l'usine à gaz du Lignon. Selon les résultats de cette étude, il devra être tenu compte de cet ouvrage pour la mobilité douce et établir la liaison avec la voie verte.
- Le réseau principal de mobilité douce à créer en vue de promouvoir ce mode de déplacement, tel que proposé par les 3 équipes, est retenu (voie verte, rue de Chancy, etc.). Le plan de synthèse mettra en cohérence le réseau de mobilité douce et les centralités repérées et créées. Le réseau local doit être connecté à un réseau tangentiel de mobilité douce à développer et à créer.

Transports individuels motorisés et réseau routier

- Les modifications majeures apportées au réseau routier, notamment la nouvelle connexion à la jonction autoroutière, sont à étudier. Sur la base des trois schémas produits par les équipes, un plan de synthèse exprimera les principes d'aménagement à réaliser, la nouvelle hiérarchie du réseau routier dans le secteur et les nouvelles fonctionnalités du réseau (y compris pour la route de Chancy). Des études ultérieures devront préciser ces éléments.

Illustration proposition équipe Manzoni

Illustration proposition équipe AR-TER

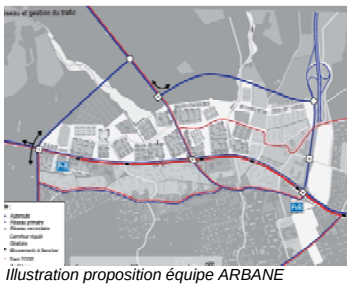
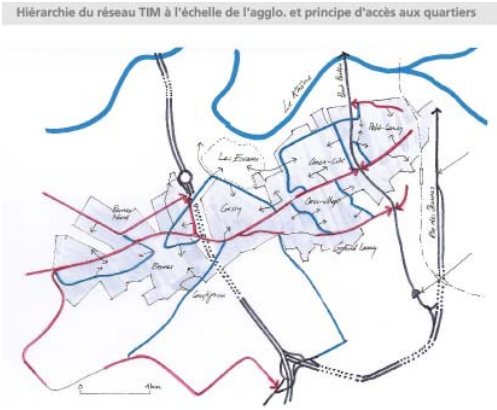


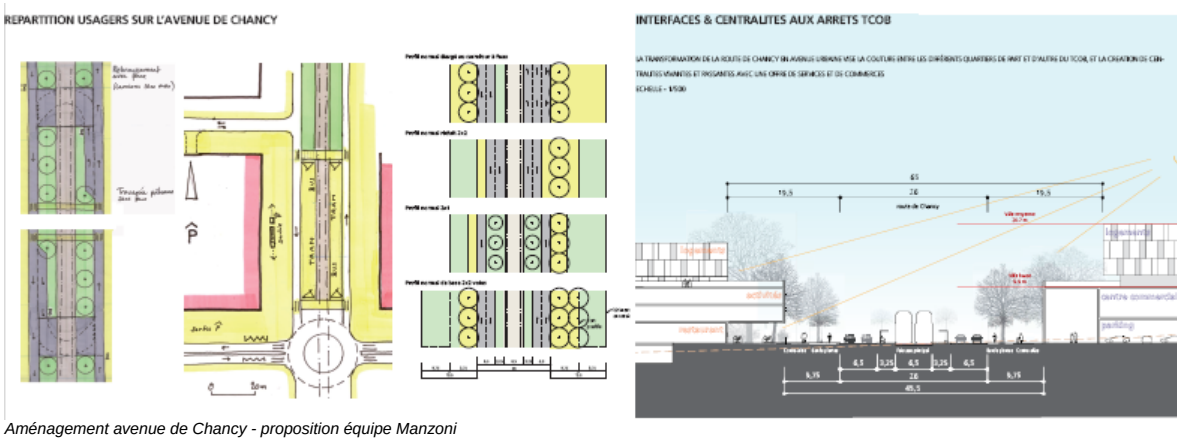
Illustration proposition équipe ARBANE

- Des réflexions sont en cours concernant une éventuelle nouvelle jonction à Viry sur France. Les impacts sur ce secteur devront être étudiés ultérieurement. Cependant, dans le cadre des études complémentaires, il faut formuler des propositions pour tenter de maitriser le trafic individuel diffus qui se propage dans la région sud de Chancy à Saint-Julien.
- La gestion par poche proposée par l'équipe Manzoni est retenue mais devrait être développée : quelles sont les conséquences sur la forme urbaine, sur les lieux d'arrêts des bus ? Il faut également vérifier la gestion de l'ensemble des trafics, trafic local à destination d'autres centres à proximité, trafic provenant et à destination de l'autoroute, trafic des camions, etc.



Gestion du trafic par poches – proposition équipe Manzoni

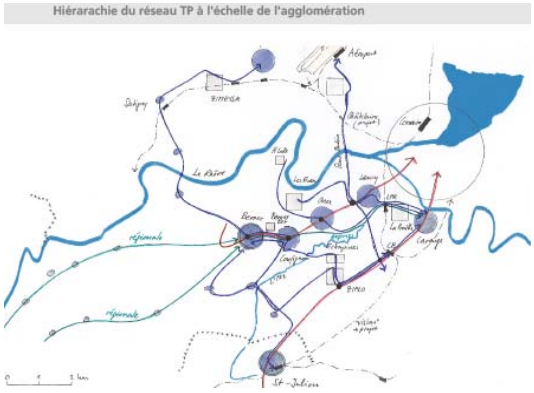
- Analyser si ces propositions éviteront un report du trafic TIM dans les centres historiques, particulièrement à Bernex et à Confignon.
- Le réaménagement de la route de Chancy, avec l'insertion du tramway, en espace rue tel que proposé par les 3 équipes est retenu. La proposition développée par M. Schupisser / équipe Manzoni est en cours de test, en coordination avec la cellule tramway de la DGM pour identifier les principes à valider. Ce réaménagement devra tenir compte des différentes temporalités de réalisation afin de permettre un raccordement avec les parcelles et les constructions existantes situées au sud du TCOB (contraintes à court terme), la possibilité de créer des centralités urbaines aux interfaces les plus significatives et une organisation de l'ensemble des mobilités selon des caractères urbains.



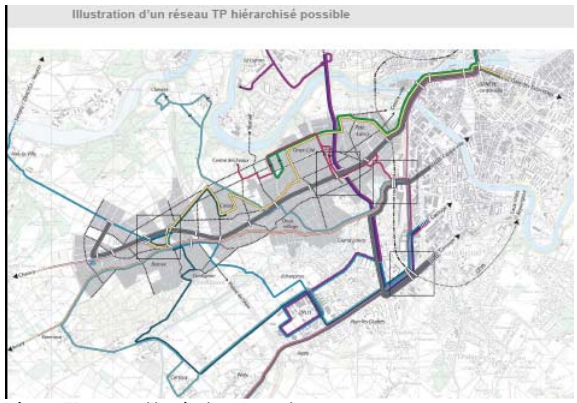
Aménagement avenue de Chancy - proposition équipe Manzoni

Transports publics

- En ce qui concerne la gestion de la mobilité tangentielle, actuellement il y a deux propositions de principe : création d'une ligne d'autobus sur l'autoroute ainsi que de lignes de bus tangentielles entre St. Julien, Bernex, une vers Bernex / Luchepelet, une vers la Croisée de Confignon, une de ZIPLO vers la Croisée de Confignon, se poursuivant vers Satigny, Zymesa. Il s'agira de préciser et de matérialiser dans le plan de synthèse les passages sur le réseau viaire actuel ou la nécessité de créer des routes complémentaires (vérification technique aussi bien en termes de faisabilité que de potentiel).

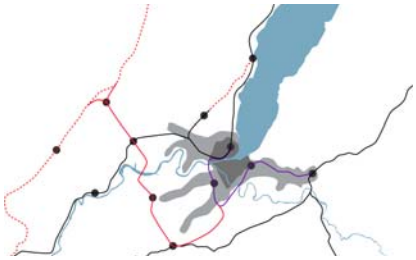


Le réseau tangentiel par bus - proposition équipe Manzoni



Réseau TP - proposition équipe Manzoni

- En ce qui concerne la gestion de la mobilité radiale, le principe d'une ligne régionale express de la Champagne vers le CEVA (LPR) doit être affiné.
- En ce qui concerne l'amélioration de l'accessibilité des Evaux, une étude devra être entreprise pour approfondir l'accessibilité par transports publics de ce centre sportif d'intérêt régional, depuis l'axe Genève-Lancy-Onex, lequel axe présente un poids de population et une part importante des visiteurs du parc. Cet accès en TP demande la traversée du Bois de la Chapelle, ce qui nécessitera des vérifications ultérieures, compte tenu de l'impact des éventuels défrichements. Il serait intéressant de combiner la voie verte de mobilité douce et le passage de ce bus afin de réduire les impacts environnementaux.
- La mise en place d'un RER en prolongement du CEVA en direction de Saint-Genis et Gex est, en l'état, abandonnée.



P+R

- La position du P+R à Vailly, proposée par les 3 équipes, est intégrée dans la composition urbaine dans sa version finale. L'exemple présenté par l'équipe Manzoni pourrait être précisée par la suite dans sa position, sa composition, son affectation et sa formalisation.
- Le P+R de Bernex Est doit être à terme revu pour permettre, le cas échéant, son accès direct à la Bretelle et son intégration au bâti dans le triangle sud. En effet, il faut intégrer et respecter dans cette réflexion les besoins futurs immédiats demandés par le PAC de Bernex Est.

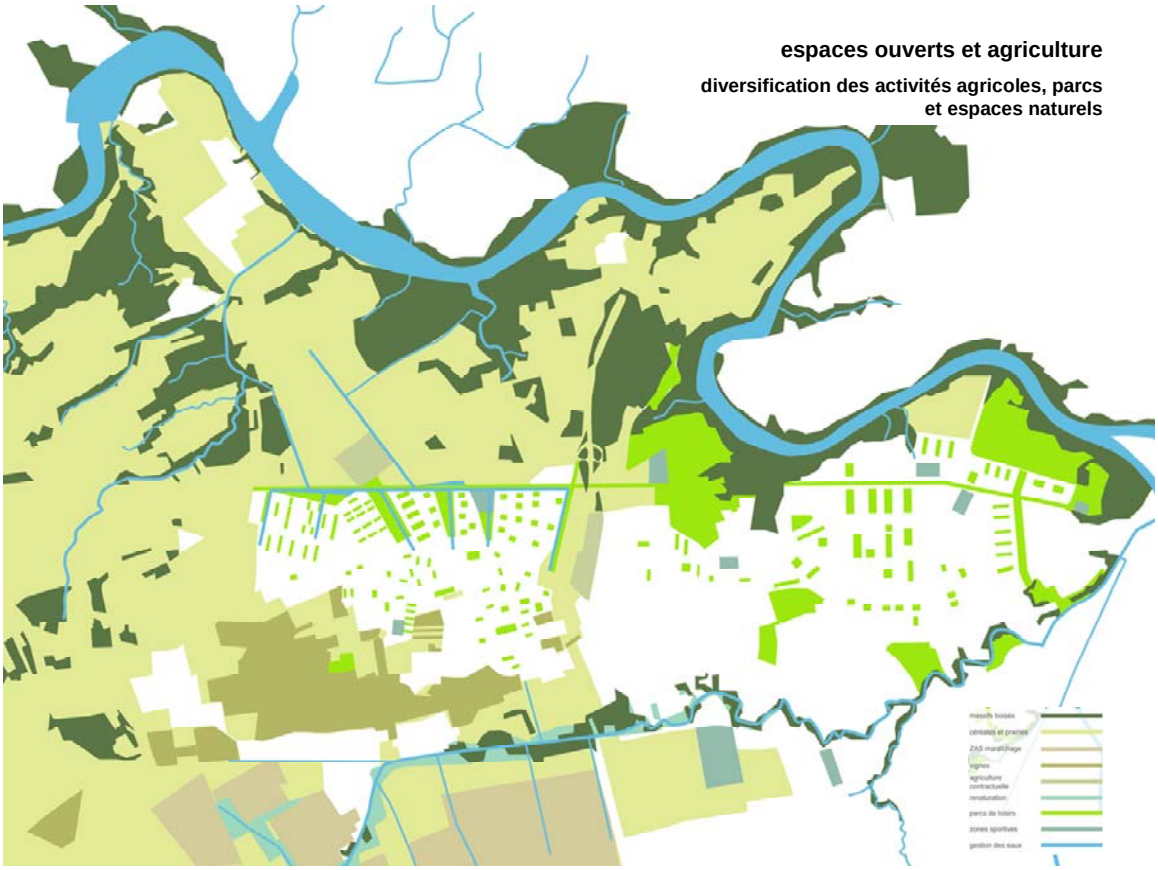
2.5 Recommandations en matière d'environnement, de paysage et d'espaces ouverts

CHOIX DES PRINCIPES DES RELATIONS AVEC LA ZONE AGRICOLE

Les rapports et les dialogues entre les espaces verts et les structures urbaines sont en interrelations étroites. Les caractères de l'un vont influencer les caractéristiques de l'autre. Les trois propositions ont des caractéristiques et des enjeux bien particuliers. Localiser des "mosaïques urbaines" dans un parc, définir un maillage de rue et d'espace vert ou placer un îlot entre des pénétrantes agricoles dans le tissu urbain définissent des contextes d'habitabilité et des relations aux "vides" très différents.

Entre le premier et le deuxième degré, l'emprise sur la zone agricole a été, d'une façon générale, diminuée. La zone agricole est avant tout un support pour garantir l'approvisionnement de la population. Dans ce sens, il faut maintenir un maximum de terre à cet effet et éviter des morcellements non exploitables, parcelles triangulaires, enclavées, etc.

A ce stade, le Collège recommande de poursuivre les investigations proposées par l'équipe Ar-ter sur les pénétrations agricoles dans le tissu bâti. La classification de ces pénétrantes doit être analysée (zone de verdure) afin de permettre l'exploitation de l'agriculture de proximité et, le cas échant, d'autres activités liées à la terre. Il faudrait définir la zone afin de pouvoir obtenir une réversibilité sans modifications supplémentaires. Les principes préconisés par les 2 autres équipes, structuration des espaces rues (route de Chancy et nouvelles dessertes des quartiers) par un espace paysager et structuration de parcs, complèteront cette approche.



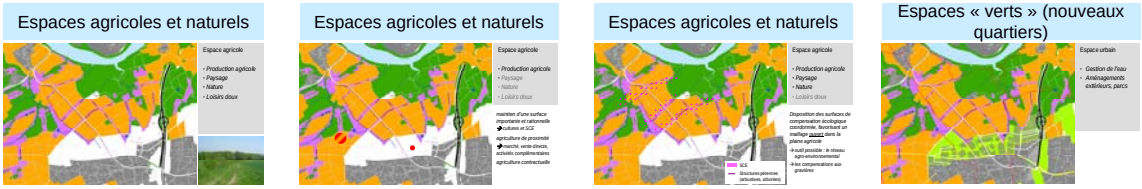
Limite zone agricole espace construit, pénétrantes agricoles et espaces verts – proposition équipe Ar-Ter

Agriculture contractuelle - proposition équipe AR-TER

- L'idée de mettre en place des pénétrantes vertes créant des interactions et des synergies, entre la zone agricole et sa production avec les consommateurs habitants des nouvelles urbanités, selon les propositions de l'équipe AR-TER, est retenue. Ce choix oriente la structure des espaces verts et la morphologie urbaine capable de créer un dialogue entre ville et campagne via une agriculture de proximité durable.
- L'intégration de jardins familiaux, dans les espaces verts entre les ensembles construits, a été proposée par l'équipe ARBANE. Cette proposition devrait être intégrée dans les futures réflexions liées à l'agriculture de proximité.
- La voie verte fixe clairement la limite entre l'urbanisation et la zone agricole. Cependant, la question des étapes de modification de zone devra être développée.
- Reprendre l'analyse des propositions selon les 8 indicateurs définis par l'étude sur l'agriculture afin de mesurer l'impact des propositions. Les tests formulés par l'étude "agricole" permettront de mesurer les propositions émises lors de la synthèse et ceci sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération (document à venir), (les remarques de la note n° 19 seront annexées).

CHOIX DES PRINCIPES DES RELATION AVEC L'ESPACE OUVERT

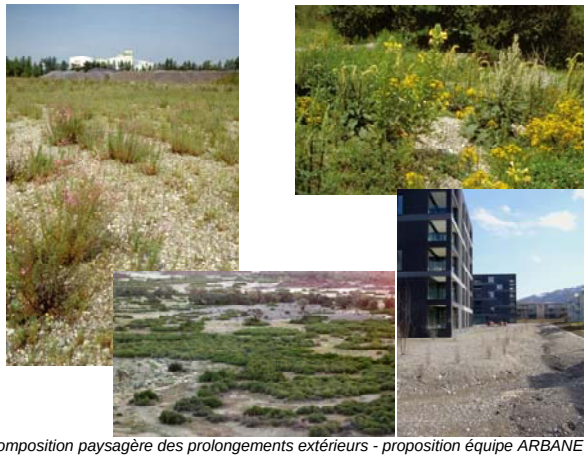
- Les pénétrantes vertes ont, pour l'instant, trois vocations principales : elles doivent accueillir les lieux de détente (parcs, jardins, jeux, ...), les équipements sportifs et les réseaux biologiques (y compris les aménagements permettant la gestion des eaux à ciel ouvert et des matériaux d'excavation, les couloirs à faune, etc.). La vocation liée à l'agriculture, entendu sous toutes les formes possibles, vient s'ajouter aux 3 fonctions principales déjà décrites. Indépendamment des vocations à définir qui influencent la disposition et les aménagements, nous pouvons reconnaître que ces pénétrantes vertes participent aux dialogues entre les nouvelles urbanisations et le paysage ouvert.



Multifonctions et gestions de ces dernières – proposition équipe ARBANE

- Il s'agira de poursuivre l'analyse et la définition des fonctions qui devront prendre place dans et hors de la zone agricole, en et hors milieu urbain. Définir clairement les "limites" des activités placées au sein de la zone agricole, afin de canaliser les flux et préserver efficacement l'espace de production. De plus, on notera que la zone agricole, outre sa fonction d'approvisionnement et de loisirs, a un rôle important du point de vue :
  - De l'aspect paysager.
  - De la biodiversité actuelle ou potentielle.
  - De la gestion des eaux (capacité de rétention / absorption).
  - De la connectivité au réseau biologique.

- Les parcs urbains / de délassement auront aussi un rôle pour :
  - Favoriser les espaces verts au cœur de l'espace urbanisé plutôt qu'en marge de la nouvelle frange urbaine.
  - Matérialiser la limite entre les espaces à vocation de délassement et les espaces agricoles.
  - Préciser les affectations principales de ces espaces verts (sports, pique-nique, promenades, chiens, …).
  - Équilibrer les fonctions de délassement entre les parcs urbains et l'espace agricole périphérique. Formuler des propositions de diminution des parcs urbains au profit :
    a) Des propositions d'aménagements légers sur l'espace agricole périphérique.
    b) De la césure verte située à Bernex-Est qui aura un rôle de parc urbain régional.



Composition paysagère des prolongements extérieurs - proposition équipe ARBANE

- Les éléments végétaux majeurs dans le périmètre d'étude (arbres, bosquets, forêts ou espaces verts) marquant le paysage seront repris des propositions formulées par les 3 équipes. Afin de mettre en relation la notion de centralité et de dialogue avec le paysage ouvert, ces éléments végétaux constitueront des "invariants" du paysage.

CHOIX DES PRINCIPES DES RELATIONS AVEC L'ENVIRONNEMENT

- En coordination avec l'élaboration du plan de synthèse, un nouveau concept de gestion des eaux usées et pluviales sera étudié en fonction des principes qui seront définis en matière d'organisation spatiale des éléments urbanisés et des espaces verts. Il sera notamment précisé la localisation et la fonction des aménagements proposés, dont les contraintes de gestion quantitative et qualitative dépendent des cours d'eau récepteurs qui devront également être clarifiés, sachant que les contraintes de rejets dans le Nant de Goy seront beaucoup plus sévères que pour les autres cours d'eau.

- Ce concept de gestion des eaux examinera dans quelle mesure la remise en état des terrains en fin d'exploitation des gravières et la gestion des matériaux d'excavation constituent une opportunité pour remodeler le terrain de manière à favoriser l'écoulement gravitaire des eaux, pour créer les surfaces inondables nécessaires ainsi que les fossés et les nouveaux cours d'eau. Il prendra en compte la temporalité entre le planning d'exploitation des gravières et la réalisation des premiers quartiers afin de garantir l'évacuation et la gestion des eaux pluviales dès la construction des premiers bâtiments.

- Dans bien des cas, la proposition de gestion des eaux en relation avec les nants existants, comme celui de Châtillon, de Borbaz et de Goy, ne sera pas réalisable sans effectuer des travaux conséquents, sondage, analyse biologique et le cas échant une intervention de dépollution, décontamination des sols et des cours d'eau. La prolongation et la relation avec d'autres éléments "naturels" comme les bois, les forêts, les prés et les cordons boisés pourraient aussi demander des analyses pour déterminer l'état phytosanitaire de ces éléments.

- Le programme d'étapes de développement s'inspirera directement de la proposition de l'équipe Arbane. Le plan de synthèse développera cet échelonnement en intégrant l'exploitation des gravières et celle des matériaux d'excavation sur l'ensemble du périmètre.

- Les principes d'aménagement, ainsi que de formes urbaines et paysagères, permettant de minimiser les nuisances sonores et atmosphériques pour les populations résidentes et futures seront repris des suggestions des 3 équipes, développés dans le plan de synthèse et son rapport puis concrétisés lors des phases ultérieures de planification.

  Il s'agit notamment des principes suivants :

  - Localiser les affectations peu sensibles au bruit en front de route ou de rue.
  - Aménager des espaces tampons paysagers (avec modelage de terrain en matériaux d'excavation) protégeant et éloignant les résidants des sources de nuisances sonores et atmosphériques.
  - Agencer et aménager les îlots d'habitation pour assurer, à l'intérieur de ces derniers, un paysage sonore et une qualité de l'air propices à la santé.

- La gestion, l'emplacement et la formalisation spatiale du stand de tir de Bernex doivent être analysées. Faut-il le déplacer, l'enterrer, etc. ?

- En parallèle de l'étude test PACA Bernex, un mandat d'étude énergétique a été lancé par le Service cantonal de l'énergie (ScanE) de manière à :
  - Evaluer l'offre énergétique renouvelable à l'échelle du PACA (offre locale). Cependant, la réflexion concernant l'offre énergétique n'est pas restreinte aux besoins énergétiques spécifiques du périmètre du PACA.
  - Evaluer l'évolution de la demande énergétique à l'échelle du PACA en fonction des profils de consommation.
  - Définir une stratégie sur les modalités de mise en réseau de l'offre et de la demande à l'échelle locale et régionale.
  - Mettre en perspective les projets de production, de transformation et de distribution énergétique.

  Les résultats de cette étude seront valorisés dans le cadre des planifications découlant du PACA, en tenant compte également des incidences de certaines énergies renouvelables sur la qualité de l'air.

  Une démarche similaire est en cours pour le PACA St-Julien / Plaine de l'Aire.

3. Données quantitatives émanant des propositions

Pour l'ensemble du périmètre, la capacité d'accueil proposée varie entre

- 17'900 et 21'150 habitants, et entre
- 11'000 et 17'700 emplois.

Dans le détail, les capacités d'accueil sont :

Nombre d'habitants

Lancy	Surville – Pont Rouge - Pont Butin = entre 2'800 et 4'650 habitants
Onex	Gros-Chêne – Pré-Longet – Onex 4 - Dode = entre 3'000 et 3'500 habitants
Confignon	= 2'400 habitants
Bernex	Nord = entre 9'700 et 10'600 habitants

Nombre d'emplois

Lancy	Surville – Pont Rouge - Pont Butin = entre 1'200 et 2'500 emplois
Onex	Gros-Chêne – Pré-Longet – Onex 4 - Dode = 1'800 et 3'200 emplois
Confignon	= entre 1'500 et 2'300 emplois
Bernex	Nord = 6'500 et 9'700 emplois

4. Annexes

a) **Compte rendu des tables rondes du 4 avril 2009**

b) **Note n°19, Etude impacts sur l'agriculture.**

c) **Procès- verbal de la séance du Collège du 7 mai 2009**

Les propositions des 3 équipes sont consignées dans le cahier n° 30-3.

Document approuvé au nom et pour le compte du Collège par M. Carl Fingerhuth, Président:

Genève, le 25 mai 2009

PACA Bernex

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Compte-rendu

PACA Bernex : étude test à 2 degrés 2èmes tables rondes

→ samedi 4 avril 2009

SOMMAIRE

P.3 Préambule : les acteurs du PACA Bernex

Les bureaux d'étude
L'assistance à maîtrise d'ouvrage
Le collège
Le groupe d'appui de l'administration (GRAD)
Le pilotage de l'étude test

P.5 L'étude test : une impulsion de projet qui se nourrit de la concertation

P.5 Rappel des recommandations faites aux trois équipes suite au rapport n°1

P.6 Trois projets différents aux approches complémentaires

Le projet manzoni et partenaires (équipe Manzoni)
Le projet arbane (équipe Nemec)
Le projet ar-ter (équipe Barthassat)

P.11 De nombreuses propositions issues des tables rondes

Le projet manzoni et partenaires (équipe Manzoni)
Le projet arbane (équipe Nemec)
Le projet ar-ter (équipe Barthassat)

P.13 Des remarques transversales aux trois projets

P.14 Laisser mûrir et changer d'échelle

P.15 Les prochains rendez-vous

P.16 Annexe 1 : contribution du CLE, de la CEST et de l'ASBE

P.20 Annexe 2 : contribution de Pro Natura

P.22 Annexe 3 : contribution de la CCIG

Préambule : les acteurs du PACA Bernex

→ Les bureaux d'étude

Équipe Manzoni
Manzoni Schmidig architectes urbanistes sàrl sia fsap
Mme Béatrice Manzoni
39 rue Eugène Marziano
CH-1227 Les Accacias
Tél. : +41 (0)22 301 70 90
Fax : +41 (0)22 301 70 89
email : manzoni@bmss.ch

Équipe Ar-ter
Ar-ter Atelier d'architecture territoire
M. Marcellin Barthassat
Boulevard des Promenades 8
CH-1227 Carouge
Tél. : +41 (0)22 304 18 00
Fax : +41 (0)22 304 18 09
email : m.barthassat@ar-ter.ch

Équipe Nemec
Arbane architecture et urbanisme
M. Michel Nemec
Rue Alexandre Gavard 16
CH-1227 Carouge
Tél. : +41 (0)22 343 65 41
Fax : +41 (0)22 300 10 75
email : nemecarchi@bluewin.ch

→ L'assistance à maîtrise d'ouvrage

Atelier d'architectes A. Spitsas & D. Zanghi
M. Dominique Zanghi
10 rue Muzy
Case Postale 6540
CH-1211 Genève 6
Tél. : +41 (0) 22 700 22 23
email : contact@asdz.ch

→ Le collège

Professeur Carl Fingerhut	Architecte-urbaniste, Zürich
M. Robert Cramer	République et canton de Genève : Conseiller d'État, Département du territoire
Professeur Bruno Marchand	Architecte-urbaniste, Carouge
M. Serge Dal Busco	Commune de Bernex : Conseiller administratif
M. Alain Dreier	Commune de Confignon : Conseiller administratif
Mme Carole Anne Kast	Commune d'Onex : Conseillère administrative
M. François Baertschi	Commune de Lancy : Conseiller administratif
M. Bernard Gaud	Communauté de communes du Genevois : Président
Mme Marie-Christine Massin	Communauté de communes du Genevois : Responsable technique
Mme Nicole Surchat Vial	Canton de Genève, Département du territoire, Projet d'agglomération : Architecte-urbaniste, cheffe genevoise du Projet
M. Gilles Grosjean	Membre de la commission d'urbanisme, architecte-urbaniste, Genève
M. Roman Frick	Infras : spécialiste transport, Berne
M. Alfredo Scilacci	Canton de Genève, Département du territoire, Planification directrice localisée
Mme Béatrice Beuchat	Commune de Bernex : Conseillère municipale
M. Dominique Zanghi	Assistance à maîtrise d'ouvrage : architecte-urbaniste, Genève

Le groupe d'appui de l'administration (GRAD)

M. Gilles Wachsmuth	Canton de Genève, Direction générale de l'environnement, Département du territoire
M. Alain Wyss	Canton de Genève, Direction générale de l'eau, Département du territoire
M. Bertrand Von Arx	Canton de Genève, Direction générale nature et paysage, Département du territoire
M. Fabien Héritier	Canton de Genève, Direction générale de la mobilité, Département du territoire
M. Sébastien Beuchat	Canton de Genève, Département du territoire : Projet d'agglomération
M. Robert Kuster	Canton de Genève, Département de l'économie et de la santé
Mme Anna-Karina Kolb	Canton de Genève, Département de l'économie et de la santé
M. Fabio Dubs	Canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire, Département du territoire
M. Vincent Scattolin	Canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire, Département du territoire
M. Emmanuel Ansaldi	Canton de Genève, Direction générale de l'agriculture, Département du territoire
M. Pierre Bariatti	Commune de Bernex
M. Jean-François Freudiger	Commune d'Onex
M. Georges Chamoux	Direction départementale de l'équipement de Haute-Savoie
M. Mario Rodriguez	Commune de Confignon

Le pilotage de l'étude test

Département du territoire
Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération
Mme Nicole Surchat Vial
5 rue David-Dufour - CP 224
CH-1211 Genève 8
Tél. : +41 (0)22 327 45 42
Fax : +41 (0)22 327 40 40
email : nicole.surchat-vial@etat.ge.ch

Tous les élus des communes de Bernex, Onex, Confignon Lancy, la Communauté de communes du Genevois et les représentants de la société civile concernés par le PACA Bernex

L'étude test : une impulsion de projet qui se nourrit de la concertation

Le principe de l'étude test développé dans les PACA (Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) repose sur un schéma désormais bien connu : il s'agit d'un travail d'environ un an qui a commencé par une séance d'information publique à la suite de laquelle les trois équipes des études test qui ont été sélectionnées ont engagé leurs travaux.

Une première série de tables rondes a eu lieu en novembre 2008 afin de présenter les résultats intermédiaires des études. L'objectif était d'engager un échange entre les équipes et les acteurs du PACA afin de préciser les questionnements, affiner les attentes, écarter certaines hypothèses, etc. Un rapport avait ensuite été établi afin de réorienter les travaux.

Les équipes ont donc poursuivi leurs travaux sur ces bases et ont présenté leur rapport d'étude final devant le collège le 2 avril 2009. Les tables rondes du jour ont pour objectif de présenter ces résultats devant l'ensemble des acteurs et partenaires du PACA (élus des communes, élus du canton, représentants d'associations, acteurs de la société civile) et de prendre en compte l'ensemble des remarques qui pourront être formulées pour alimenter le second rapport du collège.

Suite à ces tables rondes, le collège validera le rapport n°2, présentant les recommandations à suivre pour la phase suivante, le 7 mai prochain. Ensuite, le 28 mai se déroulera le vernissage d'une exposition présentant le résultat de l'étude test et la suite des travaux envisagés. Cette exposition sera ouverte au public pendant 10 jours.

Le PACA de St Julien-Plaine de l'Aire suit la même démarche, mais un peu décalée dans le temps. Il y aura *in fine* une mise en commun et en synergie des deux démarches, dans un plan de « synthèse » à partir de la mi-juin. Des tables rondes seront organisées début 2010 pour présenter une proposition de plan de « synthèse » commun aux deux PACA. Lorsqu'il aura été validé, il fera l'objet d'une transmission pour recommandations aux autorités compétentes et constituera une partie du Schéma d'agglomération n°2 qui sera transmis à la Confédération suisse en juin 2012.

Rappel des recommandations faites aux trois équipes suite au rapport n°1

Avant que chaque équipe ne présente ses travaux, il est apparu intéressant de rappeler les recommandations générales qui avaient été faites à l'issue de la première phase d'étude et des tables rondes de novembre 2008, en matière d'urbanisation, de mobilité et de paysage.

Urbanisation

Les recommandations étaient les suivantes :

- Construire plus dense et laisser davantage d'espaces ouverts ;
- Travailler sur le phasage, la mise en évidence des étapes d'aménagement dans le temps ;
- Préciser les limites d'urbanisation (expliquer pourquoi ces limites, comment elles seront organisées) ;
- Établir des propositions sur les gabarits : quelles formes urbaines, organisations et articulations entre les pleins et les vides ;
- Préciser la question des emplois et mieux prendre en compte l'inventaire des sites de développement économique ;
- Développer, sur les centralités, les questions de mixité (articulation entre commerces et services, activités et emplois, résidentiel) ;
- Préciser les rôles des espaces ouverts (zones agricoles, espaces verts et parcs) ;
- Formuler des propositions sur le périmètre élargi jusqu'aux portes de la Champagne ;
- Mieux prendre en compte les synergies avec le PACA de St Julien-Plaine de l'Aire ;
- Tester des localisations pour l'OCAN.

Mobilité

Les recommandations étaient les suivantes :

- Développer une offre de principe de transports publics (TP) complémentaire au tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB), incluant le rabattement sur le RER-CEVA (haltes Pont-Rouge, Saint-Julien-en-Genevois et Satigny) et préciser les besoins en aménagements pour ces propositions ;
- Développer des propositions pour les déplacements tangentiels et localiser un ou des tracés possibles ;
- Hiérarchiser le réseau routier et préciser les différentes fonctions des routes ;
- Suite à la bretelle autoroutière de la sortie de Bernex, définir les aménagements à réaliser sur le réseau existant ;
- Préciser le réseau de mobilité douce, en particulier en lien avec le projet de passerelle sur le Rhône ;
- Établir des propositions pour canaliser le trafic provenant de France et tester la faisabilité d'un diffuseur complet ou partiel à Viry ;

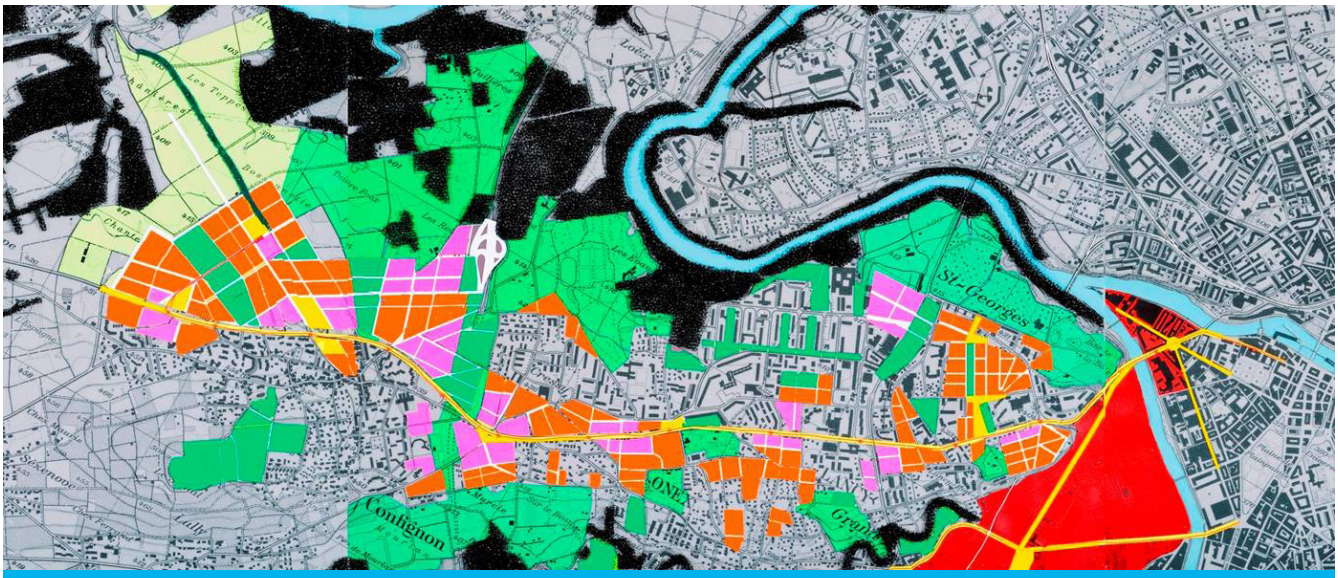
- Formuler des propositions capables de canaliser, orienter le trafic des camions ;
- La Route de Chancy va être remodelée avec l'arrivée du TCOB. Comment réaménager cet axe et organiser les espaces publics ;
- Formuler des propositions de localisation et de composition urbaine pour les parkings relais (P+R) et tout particulièrement celui de Vailly.

Paysages et espaces ouverts

Les recommandations étaient les suivantes :
- Préciser les propositions vis-à-vis de l'agriculture (quels types d'agriculture, quelles compensations) ;
- Avoir une lecture claire des différentes fonctions du territoire (espace urbain, terres agricoles, espaces verts, etc.) et détailler les différentes fonctions agricoles dans et hors les zones urbaines ;
- Favoriser la compacité des développements urbains et limiter le morcellement du foncier agricole ;
- Assurer la promotion de l'agriculture ;
- Préciser les réseaux au sein des zones agricoles, en particulier la mobilité douce et comment canaliser les flux ;
- Appréhender le paysage dans les deux sens de relation : comment, de l'intérieur, on voit le paysage et comment, de l'extérieur, on voit l'urbain ;
- Définir les principes à adopter dans les zones urbaines pour gérer les nuisances concernant le bruit, la pollution de l'air, de l'eau, des terres, etc. ;
- Préciser la question de la gestion des eaux (eaux pluviales, cours d'eau) et d'exploitation des gravières (gestion et remise en état).

Trois projets différents aux approches complémentaires

→ Le projet manzoni et partenaires (équipe Manzoni)



Scénario de l'équipe Manzoni

- Espace bâti à requalifer
- Mixité - prédominance habitat
- Mixité - prédominance activités
- Espaces publics structurants
- Espaces verts
- Tissu villageois historique

Une ville écologique, compacte, passante, diversifiée, conviviale, une colonne vertébrale : le TCOB, un maillage vert et hydrographique

Ce sont les fondements du projet présenté par l'équipe Manzoni. Le TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex) est ainsi pris en compte comme la colonne vertébrale d'uvn futur couloir urbanisé. Il s'agit de recoudre le tissu urbain de part et d'autre de l'axe, de densifier et requalifier l'existant. Le maillage vert est posé comme principe de structuration des nouveaux quartiers, avec des parcs inter-quartiers, avec des équipements.

La ville passante a pour objectif de renouer avec le maillage des rues et avec les espaces publics comme éléments de structuration ou de restructuration. L'un des objectifs est de ne pas dépendre de la voiture pour les services quotidiens.

Un exemple de ville passante est Fribourg-en-Brisgau qui présente un réseau d'accessibilité important, un maillage vert structurant, une diversité de formes bâties. Ce développement est basé sur la présence structurante du tram en liaison avec la voirie secondaire et piétonne.

Dans cet esprit, le projet propose le prolongement du tram jusqu'à la route d'Aire-la-Ville et les quartiers Nord.

Une structuration des réseaux de transports publics pour une proximité et une connexion au réseau urbain

Le projet propose une structure d'accessibilité aux nouveaux quartiers qui s'appuie sur différents éléments. Tout d'abord, dans le contexte global de l'agglomération, il est proposé des liaisons de transports publics (TP) avec le centre de Genève. Ainsi des lignes régionales de TP existantes pourraient être transformées en lignes express et connectées avec le CEVA. Ensuite, il est proposé de mettre en lien Bernex avec St Julien-Plaine de l'Aire, la Praille, Carouge, la ZIPLO, Satigny et la ZIMEYSA, par des liaisons tangentielles. Ces liaisons devront être prévues avec les nouvelles polarités comme Les Cherpines, par exemple.

Un enjeu important est de créer une infrastructure à la croisée Confignon-Bernex en liaison avec le corridor de Saint-Julien-en-Genevois afin de créer une connexion entre le réseau urbain radiocentrique et le réseau tangentiel.

Infrastructures routières : mieux utiliser l'autoroute et moins utiliser les routes de quartier

L'équipe propose de trouver un barreau Nord afin d'accéder à l'autoroute sans traverser les quartiers urbanisés de Bernex Nord. Il est proposé, sur l'ensemble du périmètre, de gérer la mobilité individuelle par poche, en créant un système en boucle accessible depuis la rue de Chancy. Pour autant, le projet ne vise pas à couper la circulation routière sur l'axe central : des aménagements sont prévus et un trafic d'environ 20'000 voitures par jour pourrait être maintenu.

Centralités et affectation : une ville conviviale

L'équipe propose la localisation de services aux interfaces avec les transports en commun et en particulier avec le TCOB. Celui-ci devient un vecteur de mixité fonctionnelle et d'organisation des centralités. On nommera principalement celles de Bernex au croisement de la rue de Chancy et de la route d'Aire-la-Ville (une centralité régionale), la Croisée de Confignon (en lien avec la Plaine de l'Aire), la place des Deux-Églises à Onex, Pré-Longet, les Mouilles (avec le croisement de la route du Pont-Butin) et la Place des Ormeaux. On trouve ensuite d'autres centralités de quartier qui ont des vocations mixtes plus restreintes selon leur accessibilité et leur situation.

Espace public majeur du PACA : le TCOB (tram Cornavin-Onex-Bernex)

L'objectif est, en autres, d'assurer un axe urbain dense, en liaison avec les quartiers qui s'y rattachent le long du TCOB. En effet, le futur tram aura des conséquences dans une épaisseur de territoire importante. Le réaménagement de la route de Chancy en « espace-rue » doit être l'occasion pour créer un espace public longitudinal ayant des points d'accrochages sur les transversales de grandes qualités spatiales. Le projet du TCOB actuel ne donne pas ces garanties. Cette rue va aussi jouer le rôle de couture entre les deux côtés.
Dans ce schéma, les arrêts de tram vont jouer un rôle charnière de mise en relation avec les quartiers. Ainsi l'objectif est bien de relier l'ancien et le nouveau Bernex.

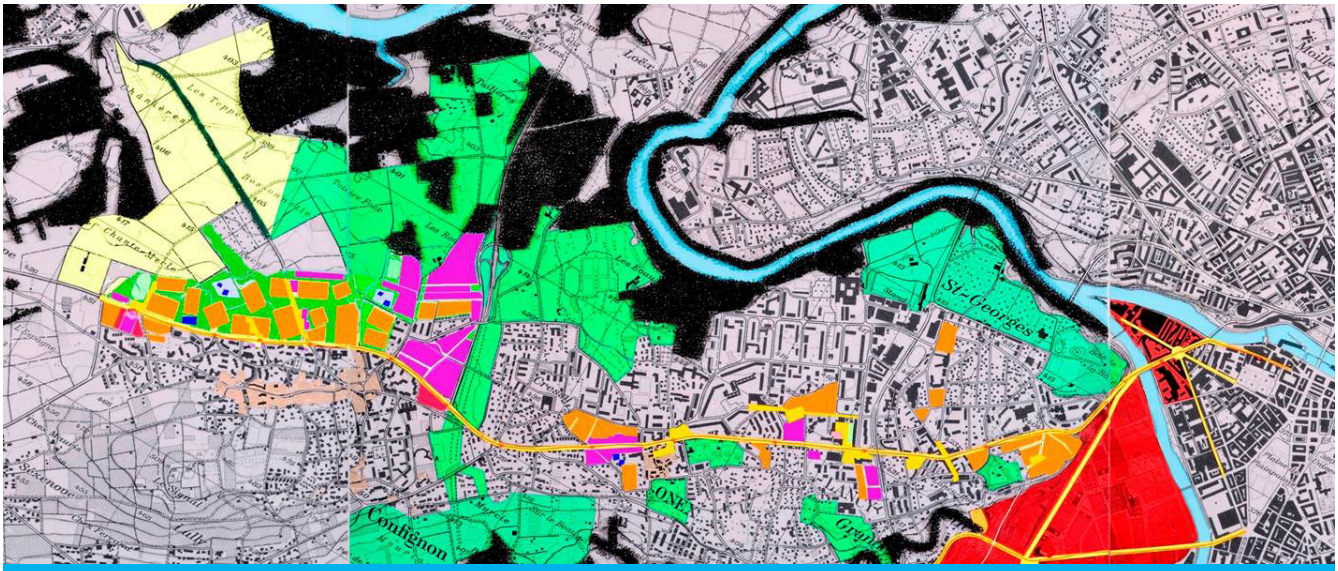
Un maillage vert et hydrographique

Le maillage vert et hydrographique est la prolongation du maillage du paysage ouvert situé entre Rhône et Aire. Cette structure va permettre à la fois de créer les espaces verts majeurs et de créer des écosystèmes, entre autres pour la gestion des eaux de pluie. À proximité de ce maillage vert prendront place les équipements. Cette structure « verte » organise et pénètre à l'intérieur des quartiers.

Les objectifs chiffrés

- 20'000 habitants supplémentaires ;
- 11 à 16'000 emplois selon le type d'emploi.

→ Le projet arbane (équipe Nemec)



Scénario de l'équipe Nemec

- Espace bâti à requalifer
- Mixité - prédominance habitat
- Mixité - prédominance activités
- Espaces publics structurants
- Espaces verts
- Tissu villageois historique

Bernex Ville : une centralité régionale à organiser

Cette proposition postule que le rapport entre ville et campagne s'est modifié et qu'il est nécessaire de le revisiter car la limite entre la ville et la campagne a changé de nature. Le PACA Bernex est une opportunité pour proposer une relecture de l'extension du centre urbain. Ceci suppose que la « limite » virtuelle entre les habitants de la ville et ceux de la campagne soit reconsidérée : la majorité des habitants de ces agglomérations sont des citadins. La proposition peut ainsi établir une relation différente avec le paysage : les nouveaux quartiers doivent être « intégrés », c'est-à-dire conçus dans le contexte paysager propre au PACA par la lecture de la continuité du fond territorial. La desserte de Bernex-Nord s'appuie sur la structure viaire existante, organisée en arête de poisson au nord de la route de Chancy. Les quartiers présentent une autonomie de géométrie et d'organisation favorable au phasage. Les parcs interstitiels de petite taille déclinent la diversité de leurs usages.

L'urbanisation à proximité du tram est articulée avec des espaces publics majeurs. De nouvelles centralités apparaissent à partir de ce schéma à Bernex-Nord, en liaison avec les autres espaces publics de Bernex-Sud.

La route de Chancy, qui constitue l'axe de développement avec le TCOB, doit être requalifiée et assurer un rôle fort d'espace public d'échange transversal. À ces fins, il est proposé de réorienter une partie du trafic routier actuel par l'aménagement d'un délestage pour lier directement le rond-point de Laconnex à la route d'Aire-la-Ville. Puis au-delà, vers l'autoroute pour alléger le trafic dans le nouveau quartier, et connecter les zones d'activité de Bernex-Est. Le réaménagement de la route de Chancy permettra de redessiner les nœuds de convergence entre les nouveaux quartiers et le tissu existant.

Établir un nouveau rapport entre paysage et milieu urbain

Le paysage occupe une place centrale dans le projet, c'est un fond commun à l'espace urbain. Par ailleurs, de nombreux enjeux apparaissent concernant les espaces naturels (espaces boisés, le Rhône), les espaces agricoles et leur préservation, la renaturation de certains espaces particuliers.

Le projet propose de renforcer les espaces naturels, de manière coordonnée et en relation avec l'exploitation des gravières, en mettant notamment en place des surfaces de compensation écologique (jachères, prairies). La gestion des cours d'eau existants présente de forts enjeux et il serait intéressant de favoriser leur mise à ciel ouvert. Plus globalement, les eaux pluviales et leurs débits pourraient être mieux gérés et limités par la mise en place de toitures végétalisées et de bassins de rétention intégrés aux aménagements des parcs.

Une mosaïque suburbaine et un archipel pavillonnaire (Onex / Lancy)

La route de Chancy est appelée à devenir une centralité linéaire qui sera accompagnée par une recomposition de son espace public. Son intensité d'irradiation et d'attraction varie selon les séquences et la nature du contexte le long de l'axe. En se dilatant transversalement à l'intérieur du ruban d'environ 300 m d'épaisseur, l'espace-rue investit les espaces ouverts et les quartiers de part et d'autre de l'axe, par

capillarité. Les arrêts du tram rythment un réseau perpendiculaire de mobilité douce.
La proposition intègre le réseau fin des transports publics existants (bus) avec un rabattement important (TC et piéton) sur la halte de Pont-Rouge du CEVA.
L'équipe insiste sur le principe de densification à la parcelle qui apparaît indispensable à une gestion réaliste du foncier. En effet, on constate une très grande diversité du parcellaire (dispersion, faible dimension, orientation, etc.) qui créé beaucoup d'incertitudes temporelles et opérationnelles. Le projet s'appuie sur la diversité de cette mosaïque pour articuler les espaces publics à travers les zones résidentielles et propose des opérations foncières de petites tailles offrant une grande richesse de situations.

Une périphérie en mouvement

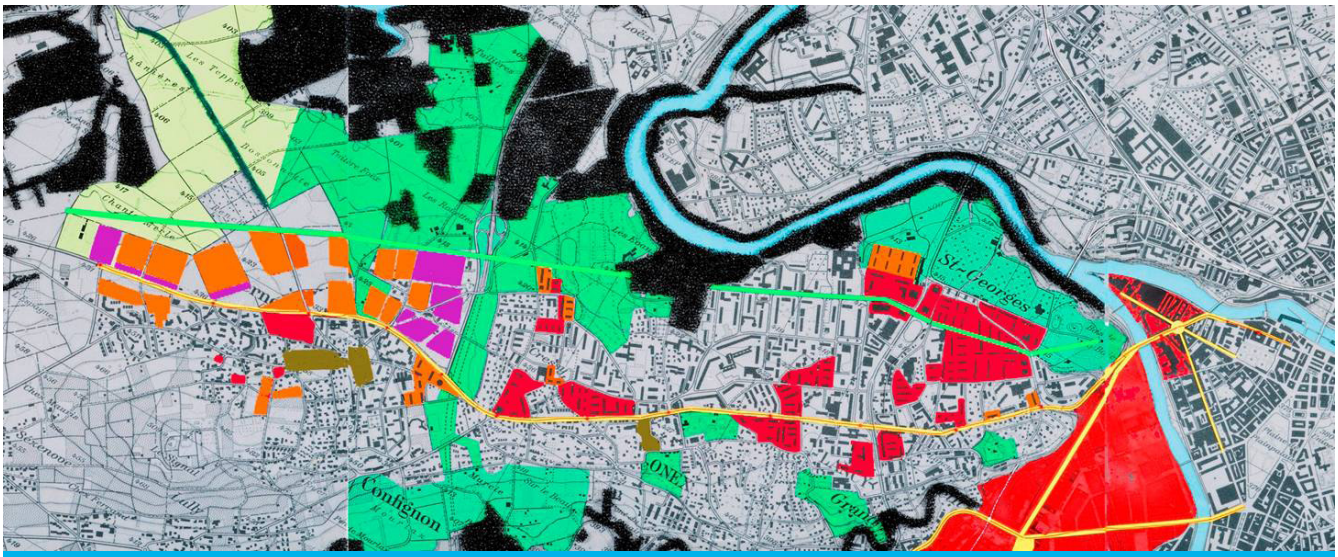
La proposition s'appuie sur l'organisation des liaisons avec la périphérie du PACA, la liaison avec le centre étant assurée avec le TCOB. Ainsi est proposée une liaison tangentielle express par autoroute entre Saint-Julien-en-Genevois et Archamps, Bernex et l'aéroport de Genève, une connexion avec la Plaine de l'Aire et l'extension de la ligne de trolley depuis Cressy. De plus, les lignes K & L passent par la route de Chancy et assurent la connexion directe avec la gare CEVA Lancy Pont-Rouge.

Les parkings relais (P+R) sont localisés à la sortie d'autoroute et à l'entrée Ouest pour la Champagne, créant des pôles en liaison avec le tram. Ils présentent un fort potentiel d'usage public et doivent être affectés notamment à des espaces publics et à des activités commerciales.
Le réseau principal de voirie est maillé avec de nouvelles connexions au Nord-Ouest entre la route de Chancy et la route d'Aire-la-Ville et depuis la route d'Aire-la-Ville directement sur l'échangeur autoroutier. Ceci permet de délester la route de Chancy d'une partie du trafic afin de pouvoir l'aménager en 2x1 voie.

Les objectifs chiffrés

Sur tout l'axe :
- Environ 15'000 à 16'300 habitants supplémentaires ;
- Environ 8'900 à 11'700 emplois accueillis, étant donné que le type d'activités (besoin de m²/emploi) va faire varier le nombre d'emplois ;
- Surface brute possible :
  de 1'040'000 m² à 1'170'000 m².

→ Le projet ar-ter (équipe Barthassat)



Scénario de l'équipe Barthassat

- Espace bâti à requalifer
- Mixité - prédominance habitat
- Mixité - prédominance activités
- Espaces publics structurants
- Espaces verts
- Tissu villageois historique

« Entre ville et campagne »

La prise de position annonce le paysage comme support de la structure urbaine. Le projet est organisé sur quatre thèmes en synergie :

- Le développement d'un maillage vert territorial, large et perméable ;
- La redéfinition des relations spatiales, économiques et sociales entre les milieux urbains et le monde agricole ;

- La mixité fonctionnelle et la proximité entre travail, résidence,culture et agriculture ;
- La promotion de la mobilité douce par un vaste réseau confortable et sécurisé qui incite ou facilite l'accessibilité logement/travail ou équipement/service.

Ainsi plusieurs propositions structurent l'urbanisation : le dédoublement de l'axe Bernex-Onex-Lancy-Jonction par la création d'une « voie verte », la requalification de la route de Chancy en avenue urbaine, le développement de relations transversales ou tangentielles entre Rhône et Aire, la création d'un réseau RER reliant les polarités régionales (Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, Bernex, Saint-Genis-Pouilly et connexion avec Genève-centre), le renforcement ou la création de centralités de quartier.

Bernex, une des polarités de l'agglomération

Globalement, la cuvette genevoise est formée de plis orientés Nord-Est/Sud-Ouest (structure morphologique du territoire par les lignes du Jura et du Salève). Le lac, le Rhône et l'Arve forme un relief hydrographique à « étoile ». L'axe Bernex-Genève est l'une des branches de cette étoile (système radial). Cette disposition géographique génère une interrogation : faut-il des liaisons transversales/tangentielles pour relier les pôles régionaux de l'agglomération ?

À l'instar du système autoroutier des années 60 générant des « alvéoles » urbanisées du péri-urbain de la ville de Genève, le projet propose de prolonger le réseau ferroviaire existant en reliant toutes les polarités. La proposition trace un réel réseau express régional (RER) permettant ainsi de contourner le centre urbain. Bernex serait l'une des gares RER du futur réseau. Cette gare constituerait la première polarité centrale du PACA en réunissant le tram, le RER, un parking relais (P+R) avec des équipements de commerces et services.

Le projet opère une superposition entre la charpente paysagère défini par le Plan paysage du Projet d'agglomération et un vaste réseau ferré. Bernex devient alors une centralité régionale au cœur de la Champagne et une porte d'entrée sur le réseau urbain. Les relations directes avec Satigny, Saint-Genis-Pouilly ou Saint-Julien-en-Genevois assurent des échanges multiples. Ces polarités ne seraient donc plus déterminées que par la seule logique radiale qui prévaut actuellement. Les auteurs du projet considèrent le développement de la route de Chancy comme un moyen de mettre en relation les différentes composantes du territoire et non comme une limite ou une coupure. Ainsi, le projet décline trois points clés : connecter, rassembler, échanger.

Connecter, un maillage reliant les pôles de l'agglomération

La proposition poursuit ou intensifie un « maillage vert » préexistant sur lequel se densifie du logement et des activités, à l'échelle de l'agglomération. La densification s'appuie sur un réseau RER reliant les différents pôles de l'agglomération connectés au réseau de transport public TPG (réseau urbain). L'offre en transport public (TC) permet alors de mieux répondre à la saturation du trafic individuel motorisé (TIM). Il s'agit d'articuler les besoins en mobilité de proximité et les déplacements de grande distance.

Connecter, c'est également la création d'une « voie verte » de 5 km dévolue exclusivement aux vélos et aux piétons. Elle vise à lier le centre, la périphérie et la campagne. Elle dédouble l'axe de la route de Chancy pour contribuer à un mode de déplacement plus direct. Cette voie verte cherche également à renforcer ou réinventer des liens entre les territoires urbains et ruraux. Elle traite aussi la question des limites entre les parties urbanisées et les paysages naturels/agricoles. Enfin, par le réseau hydrographique et la gestion de l'eau à ciel ouvert, le maillage vert cherche à valoriser d'une part, les espaces publics et d'autre part, développer des continuités biologiques (cordons ou couloirs vert-bleu) nécessaires à la petite et grande faune.

Rassembler, l'espace public comme vecteur de sociabilité

Le couple mobilité/espace public établit des relations entre différentes centralités de quartier. La route de Chancy est transformée en avenue urbaine, confortable et végétalisée, où les relations transversales sont amplifiées avec les différentes situations construites. Ce processus évolutif structure les réseaux d'espace publics, visant notamment, la reconquête de « l'espace piéton » afin de le rendre prioritaire. Dans les nouveaux quartiers, l'espace public gère ou rassemble les flux qui créent du lien et de l'attractivité. L'identité urbaine est fondée sur la diversité et la mixité du bâti.
La voie verte joue également un rôle important dans cet objectif : elle offre une liaison continue entre la Champagne et les quartiers de Bernex, Confignon, Onex, Lancy et la Jonction.

Échanger, organiser la mixité et la proximité vie-travail-culture

Cet objectif se traduit en premier lieu par l'organisation de relations étroites et de synergies entre l'agriculture et le milieu urbain (préservation de la zone agricole, fourniture de denrées alimentaires, diversification des activités agricoles, agriculture bio, réduction des circuits de distribution afin de limiter l'empreinte environnementale, etc.). Il s'agit en quelque sorte d'un contrat social entre ville et campagne où l'agriculture est rentable et pérenne, dans une logique de proximité et de réduction de l'empreinte environnementale, avec des produits de qualité.

Sur le plan des activités, le projet propose le développement de commerces et de services de proximité, une localisation prioritaire des activités à proximité des transports publics et une localisation des équipements de culture et de loisirs en proximité immédiate du TCOB. Il s'agit également de rechercher une mixité et une proximité entre activités, commerces et lieux d'habitation.

La proposition fait état d'une liste d'objectifs qui permettraient de mettre en pratique l'écologie industrielle. Celle-ci présente des critères et des démarches pour la mise en œuvre des interactions entre systèmes industriels (société hyperindustrialisée) et l'environnement pour une gestion durable. Dans cette perspective, les auteurs prônent le principe d'économie de moyens ou d'écologie territoriale sauvegardant les ressources, en particulier le sol. Ce qui implique l'idée d'une densification des tissus existants.

Les objectifs chiffrés

- 19'900 habitants supplémentaires ;
- 14'200 emplois.

De nombreuses propositions issues des tables rondes

→ Le projet manzoni et partenaires (équipe Manzoni)

Urbanisation : une ville passante et vivante mais un projet qui consomme trop de foncier

Le principe de ville passante, le lien entre l'implantation des activités et les arrêts du TCOB, les liaisons avec le réseau de rues, l'idée d'aménager la place du Village au bord de la future rue de Chancy (l'esplanade de Bernex), la prise en compte de l'accès aux Evaux sont autant de points forts que les tables rondes ont souhaité souligner.

Cependant, il ressort pour une large majorité des participants que le projet est trop consommateur de foncier agricole, en particulier au Nord en direction d'Aire-la-Ville, et qu'il serait nécessaire de proposer une densification plus importante en même temps que des limites plus nettes à l'urbanisation. Ainsi, l'idée de développer le tram jusqu'à la route d'Aire-la-Ville semble être une fausse « bonne idée » : cela entraînerait trop d'urbanisation sur ce secteur et le déplacement de la nouvelle place de Chatillon éloignerait cette centralité du centre historique. Dans le même esprit, les zones d'activités apparaissent trop étendues et pourraient couper le village de Bernex de la partie nord alors que l'enjeu est plutôt de créer des liens entre les deux territoires. Le barreau nord pourrait d'ailleurs renforcer cet effet de coupure. Aussi est-il proposé des zones d'activités moins larges et mieux réparties le long des axes principaux.

Mobilité : une approche assez complète mais une mobilité douce et des P+R à préciser

Sur le plan des transports publics la « virgule » du tram, la connexion avec les lignes de Pont Rouge, l'organisation des activités en lien avec le tram, la mise en place de lignes tangentielles (Pont-Butin, Saint-Julien-en-Genevois, Bernex, Satigny, Vernier, CERN, etc.) sont des points forts du projet. En ce qui concerne les transports routiers, le projet prend en compte à la fois le besoin de canaliser une partie du trafic (lié à l'autoroute) à travers le barreau nord (même si son emplacement est discuté et pourrait être situé plus au nord pour éviter l'effet de coupure) et le besoin de diffusion au sein du territoire (dessertes routières à l'intérieur des quartiers, système de boucles de circulation). Enfin, le traitement de la traversée de l'autoroute par couverture est apprécié.

À l'inverse, la mobilité douce apparaît insuffisamment prise en compte, en particulier pour les déplacements transversaux aux axes majeurs. Il manque des précisions ou des détails concernant les parkings relais (P+R) : il serait nécessaire de clarifier leurs emplacements et leurs fonctions, de mieux les intégrer dans les bâtiments publics, de définir leur utilisation les soirs et les week-end, de les enterrer. Enfin, les liens et relations avec l'agglomération, la Champagne, l'Ouest, Confignon, le Nord de Bernex et Cressy mériteraient d'être plus détaillés ou mieux pris en compte.

Environnement et paysage : un maillage d'espaces et de couloirs verts

Le projet est particulièrement apprécié pour le maillage d'espaces verts qu'il propose, le maintien d'ouvertures vertes occupées par des aménagements publics, le principe de couloirs verts (coulée verte des Evaux et lien avec le parc) et de pénétrantes paysagères. De la même manière, la gestion des eaux à ciel ouvert est appréciée.

Cependant, la pression sur les espaces agricoles et naturels est trop importante, en particulier au Nord, et une limite claire entre urbanisation et zone agricole serait nécessaire. La proposition de renaturation des nants de Châtillon et du Goy est intéressante mais il faut aller plus loin.

Affectation des espaces

Le projet est assez précis dans la localisation de commerces et services de proximité aux arrêts du tram. En revanche, les fonctions des espaces verts, la localisation des services et des activités culturelles et sportives sont trop floues.

→ Le projet arbane (équipe Nemec)

Urbanisation : un projet dense, compact et mixte

Les participants ont salué le projet pour l'effort de densification de l'urbanisation à Bernex et le long de la Route de Chancy. Cela se traduit par une compacité du bâti, en particulier sur l'axe de mobilité douce. Ainsi, une limite assez nette est fixée à l'urbanisation. L'autre grande qualité du projet réside dans la mixité des formes urbaines proposées et la possibilité d'habiter de différentes manières le territoire.

Malgré l'effort de compacité, certains participants estiment nécessaire de réduire l'emprise sur le foncier agricole et de réfléchir davantage les relations entre les îlots qui composent la « mosaïque urbaine ». Pour certains, il vaut mieux accrocher ces îlots à la rue et réfléchir aux mobilités entre eux. Les zones d'activités apparaissent trop dispersées dans le territoire et le souhait est émis qu'elles soient positionnées le long des axes routiers, en particulier pour faire écran au bruit entre ces axes et les zones résidentielles.

Mobilité : une mobilité douce appréciée et des inquiétudes sur le barreau Nord

Plusieurs points forts apparaissent en matière de mobilité : l'axe de mobilité douce est jugé structurant et bien positionné. Le principe du contournement Nord est également apprécié même si le risque de report du trafic sur l'extérieur est souligné, notamment du fait d'un positionnement trop au Nord. Enfin, le principe d'une liaison entre Cressy et les Evaux est apprécié par les participants.

Cependant, des craintes s'expriment concernant le barreau Nord, son tracé, et le double risque d'une urbanisation trop forte et d'une circulation trop importante (il pourrait devenir une Route de Chancy bis). Certains proposent ainsi de le positionner plus près des habitations. L'accès à Cressy est également noté comme point à revoir et compléter. La sortie de l'autoroute mérite également un traitement complémentaire pour mieux prendre en compte les piétons. Il serait intéressant de prévoir une desserte complémentaire entre Cressy et Bernex Nord. Enfin, il serait nécessaire de réfléchir à des P+R davantage intégrés aux équipements publics et favorisants l'utilisation du TCOB.

Environnement et paysage : une bonne gestion de l'eau mais une approche des espaces verts à revoir

La mise à ciel ouvert des cours d'eau, la gestion des eaux pluviales par des toits végétalisés, des noues, des bassins de rétentions constituent un point fort du projet. La description des espaces agricoles est également bien développée.

En revanche, la gestion des espaces verts nécessite des précisions. En particulier, le concept de reconnexion des espaces verts dans le milieu urbain est à préciser. L'affectation des espaces verts est trop floue, tout comme les possibilités de mixité (jardins familiaux par exemple). Enfin, la dimension de perspective paysagère, d'ouverture sur le grand paysage, devrait être mieux prise en compte en proposant des couloirs visuels, des ouvertures vertes, etc.

Affectation des espaces : des équipements publics bien situés

Le projet localise assez bien l'implantation des équipements publics. Les autres affectations mériteraient un traitement plus précis.

→ Le projet ar-ter (équipe Barthassat)

Urbanisation : un projet dense en synergie avec l'agriculture mais des formes urbaines à revoir

La voie verte est saluée comme un élément structurant du PACA, permettant une limite et une zone tampon entre urbain et agricole. Cela se traduit par une utilisation économe du foncier agricole. La densité du projet urbain à Bernex et d'autres espaces de la Route de Chancy, permet de générer des espaces entre le bâti et d'aérer la zone urbaine. Le projet a également pour qualité de proposer une bonne mixité « logements/activités » et un phasage des constructions dans le temps. Enfin, il positionne les zones d'activités en bordure des principaux axes de circulation, ce qui permet de protéger les zones résidentielles du bruit.

Mais, ce projet fait naître des craintes en ce qui concerne la densification sur l'axe central, les formes urbaines qui peuvent apparaître pour certains obsolètes ou théoriques, en particulier sur le Bernex ancien. Certains participants souhaitent d'ailleurs voir quelques modifications dans le projet urbain : ne pas urbaniser dans le secteur du Signal, autour de l'église, déplacer la zone industrielle située à l'Ouest, etc.

Mobilité : une voie verte unanimement saluée, un projet de RER qui fait débat

La plupart des tables rondes soulignent l'intérêt et la pertinence de la voie verte, en tant qu'axe de mobilité douce. L'ambition de réduire le trafic routier à l'intérieur du PACA est également saluée par quelques participants. Enfin, l'idée d'un Réseau express régional (RER) qui desserve Bernex apparaît pertinente pour une partie des tables rondes, en particulier pour l'offre de liaison tangentielle avec Saint-Julien-en-Genevois et Satigny.

Ce projet de RER ne laisse pas insensible et certains participants souhaitent que des précisions soient apportées sur son emplacement, celui de la Gare et la densification urbaine qui l'accompagnera. Il est également demandé que ce projet soit plus articulé avec les parkings relais (P+R). D'autres le juge utopiste, en particulier eu égard au coût que la ligne représenterait.

Sur le plan du trafic routier, il apparaît important de hiérarchiser le réseau viaire, dans l'objectif de limiter les nuisances pour les habitants, en particulier parce que le désengorgement de la Route de Chancy apparaît renvoyé sur le nouveau quartier. Ainsi, la route Nord n'est pas souhaitable sur la zone urbaine. Enfin, le raccordement à l'autoroute apparaît insatisfaisant. Certains souhaitent un accès supplémentaire, d'autres demandent un meilleur traitement pour l'accès routier à la Champagne à partir de l'autoroute.

Environnement et paysage : une agriculture contractuelle mais à préciser

La limite claire entre urbanisme et agriculture est un point fort du projet, garante d'une emprise limitée sur la zone agricole. L'idée de parc agricole et d'une agriculture contractuelle est également saluée positivement, tout comme les couloirs verts jugés bien disposés. Enfin, la gestion des eaux apparaît bien traitée.

Cependant, il apparaît nécessaire de développer certaines idées phares mises en avant et les concrétiser. Le développement durable et l'agriculture de proximité doivent ainsi être précisés. Enfin, les usages des espaces verts ne sont pas assez bien définis, en particulier dans la perspective de jardins familiaux.

Affectation des espaces : un positionnement dans l'agglomération

Le PACA Bernex est bien positionné dans l'ensemble du Projet d'agglomération et les relations sociales entre l'agriculture et les habitants sont bien prises en comptes et développées.

À l'inverse, il serait nécessaire de développer davantage les liens et complémentarités entre le Bernex ancien et le nouveau centre en réfléchissant sur la mobilité, les espaces publics susceptibles de créer du lien. Cela serait de nature à mieux marquer la centralité du PACA Bernex.

Des remarques transversales aux trois projets

Renforcer la prise en compte des autres PACA et des autres échelles

La plupart des participants soulignent la nécessité de mieux prendre en compte les réflexions conduites sur les autres PACA (en particulier du PAC Bernex Est et du PACA St Julien-Plaine de l'Aire), les territoires voisins ou environnants (Pays de Gex, la Champagne, liaisons transfrontalières).

Par ailleurs, beaucoup estiment qu'il n'y a pas suffisamment de réflexions à l'échelle globale : il faut conduire les études dans le contexte global de l'agglomération notamment sur les questions de mobilité et de transports publics. Seule l'équipe Ar-ter développe une approche de ce type et établit des propositions dans ce sens.

En particulier, la question du trafic pendulaire transfrontalier et de la Champagne ne semble pas pouvoir être traitée de manière globale dans les approches des PACA, alors même que c'est une question sensible sur le plan de l'engorgement des réseaux et des émissions de gaz à effet de serre. Dans le même ordre d'idée, les propositions en matière de lignes de transport public (TP) tangentielles apparaissent insuffisantes pour soutenir efficacement les lignes de tram qui sont, elles, radiales. Il est, là encore, évident que cette question dépasse largement le PACA Bernex. La question du trafic doit être traitée par plus de transports publics plus efficients (par exemple un RER) et en aucun cas par la création de nouvelles routes de connexions.

Justification des chiffres

Une autre question plus globale est posée au sujet des perspectives démographiques annoncées dans le Projet d'agglomération (+ 200'000 habitants) et leur cohérence avec les simulations de l'Office fédéral des statistiques (Ocstat). Cela traduit l'incontournable débat entre la statistique et la simulation d'un côté et le projet politique et stratégique de l'autre.

Paysage, limite et urbanisation

Les réflexions sur le paysage sont appréciées de façon générale mais il faudrait préciser certains traitements et affectations. La préservation des vues entre l'Aire et le Rhône doit être maintenue et la grande dimension paysagère doit mieux être prise en compte. La limite entre la zone agricole et la zone bâtie doit être clairement définie, comme la proposition de voie verte. Pour certains, il faut encore réduire l'emprise sur la zone agricole, dans tous les cas compenser

ces déclassements et créer le cas échéant des zones tampons. Des zones non construites le long du Rhône doivent être préservées.

Certains participants souhaiteraient que les projets soient plus précis sur les gabarits et les formes urbaines proposées : il y a là le besoin de visualiser ce que pourrait être le paysage urbain demain. Pourrait-on densifier plus pour préserver plus de terres agricoles ? Dans le même ordre d'idée, la question du réalisme des projets est posée : sont-ils faisables techniquement ? Financièrement ?

L'OCAN

Un point fait consensus : personne ne veut de l'OCAN (Office cantonal de l'automobile et de la navigation) sur Bernex.

Présentations et concertations

La concertation n'a pas été réalisée pour l'ensemble des projets structurant le PACA. Il apparaît pour certains participants que des décisions non discutées soient déjà acquises, comme par exemple dans l'étude du PAC Bernex Est. Ceci appelle à repréciser les invariants du PACA et ainsi mieux dégager les secteurs ouverts à la transformation sur lesquels l'étude test doit se concentrer veillant en plus à la cohérence du tout.

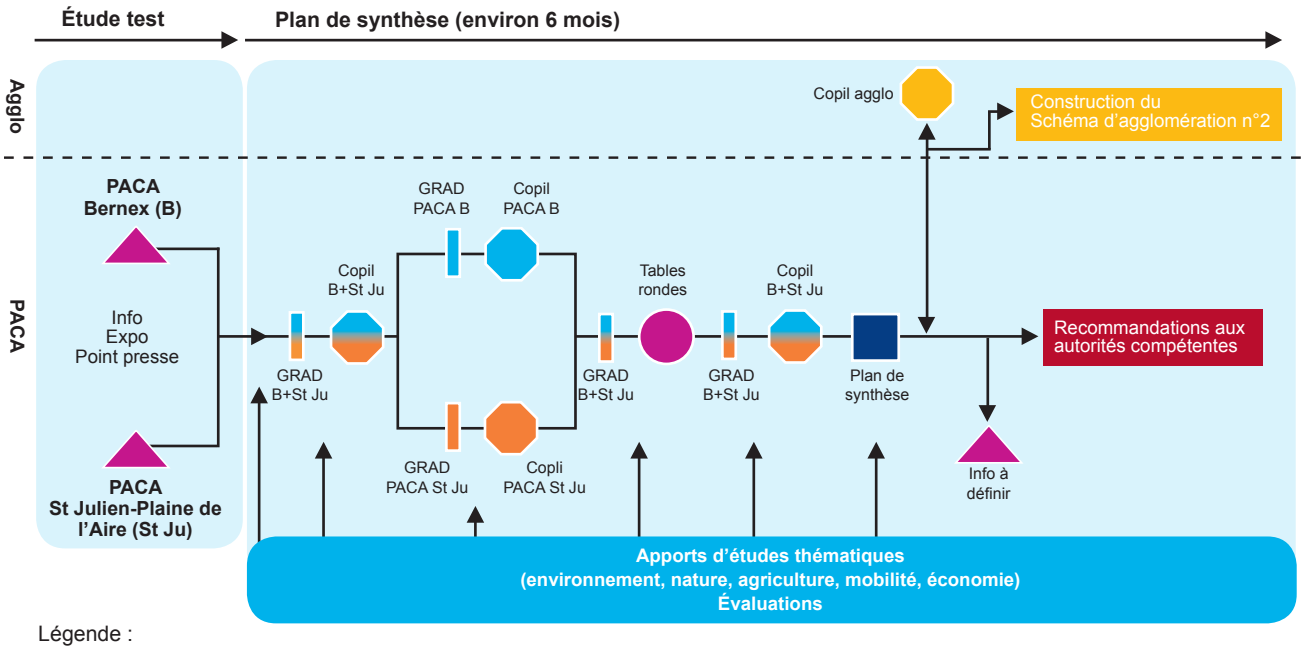
Un dernier point a été souligné par les participants : le temps de présentation des projets (30 minutes) a permis une meilleure appropriation des projets par les participants, donc une meilleure analyse et des réactions encore plus pertinentes.

Laisser mûrir et changer d'échelle

Les échanges, les réactions, les débats montrent que les attentes sont fortes et nombreuses. Il y a notamment des attentes d'amélioration (les relations avec les autres PACA) et le besoin de changer d'échelle.

Cette recherche de cohérence va se mettre en place, notamment sur la question de la mobilité par l'élaboration d'un plan de « synthèse » qui va porter sur les PACA Bernex et de St Julien-Plaine de l'Aire (voir schéma) dans un premier temps. Dans un second temps, les projets remonteront vers l'échelle globale du Projet d'agglomération (le n°2) pour une mise en cohérence tout en poursuivant leur vérification dans les échelles de proximité par le développement des projets à l'échelle des Projets stratégiques de développement (PSD) sous forme de master plans.

Démarche du plan de synthèse



Légende :
- GRAD : Groupe d'appui de l'administration
- Copil : Comité de pilotage

Les prochains rendez-vous

- Validation du rapport par le collège expert : 7 mai 2009 ;
- Information publique : 28 mai 2009 (vernissage de l'exposition qui durera 10 jours) ;
- Des tables rondes auront lieu début 2010 réunissant les participants des PACA Bernex et de St Julien-Plaine de l'Aire dans le cadre de l'élaboration du plan de synthèse.

De plus, l'ensemble de ces réflexions et une grande partie de ces propositions vont alimenter la révision du plan directeur cantonal Genevois.

Il est important de remercier les trois équipes et saluer la qualité des travaux réalisés dans un temps court.

Pour conclure, il faut souligner ou rappeler que les participants des tables rondes ont une responsabilité globale et collective pour faire de ce projet un projet de qualité. L'heure est venue de laisser mûrir, reposer et de réfléchir avant de changer d'échelle.

▶ Toute l'information sur les PACA (présentation des équipes, compte-rendu, etc.) :
www.projet-agglo.org onglet PACA

Compte-rendu des 2èmes tables rondes du PACA Bernex - 4 avril 2009
Animation des tables rondes : Sémaphores (Paris)
Rédaction : Sémaphores (Paris), Atelier d'architectes A. Spitsas & D. Zanghi (Genève) et Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
Mise en page : Porteur d'image (Annecy)
Coordonnées : Projet d'agglomération - 5 rue David-Dufour - CP 224 - CH-1211 Genève 8 - nicole.surchat-vial@etat.ge.ch - www.projet-agglo.org

Projet d'agglo franco-valdo-genevois
CRFG comité régional franco-genevois
FEDER
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Région RhôneAlpes

Annexe 1 : contribution du CLE, de la CEST et de l'ASBE

Notes sur les Tables rondes du PACA de Bernex du 4 avril 2009

1. Remarques générales sur le processus de concertation et sur le PAC de Bernex-Est
Nous nous étonnons de l'absence complète de concertation sur certains éléments inclus dans des PACAs, qui sont présentés comme des 'faits accomplis'. Cela nous paraît en contradiction avec l'article 4 de la LAT qui prévoit la participation des habitants au processus et qui stipule que.

> *1 Les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure.*
> *2* ***Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans****.*
> *3 Les plans prévus par la présente loi peuvent être consultés.*

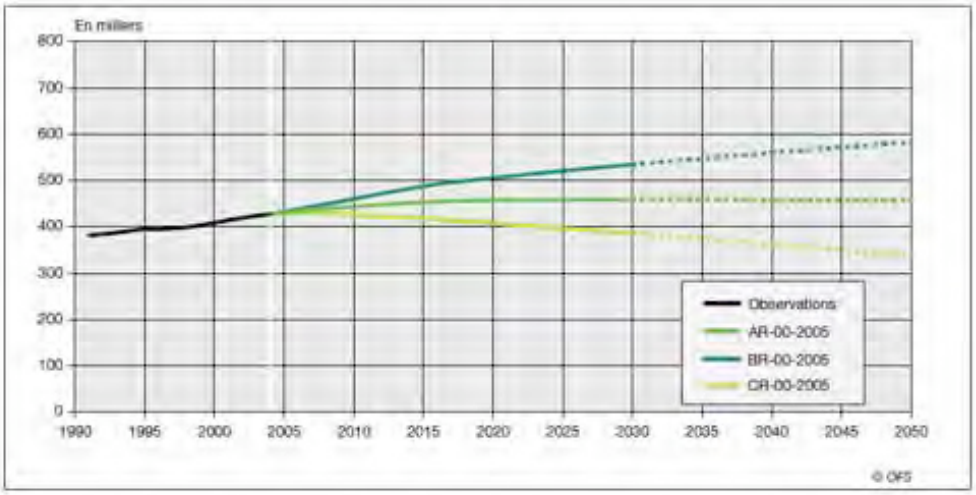
Dans le cas du PACA Bernex cette remarque s'applique au PAC de Bernex-Est, au sujet duquel tout aurait déjà été décidé.

Cela est d'autant plus important que les pré-études avaient montré que l'accès à l'autoroute et les carrefours étaient saturés uniquement par le projet du PAC de Bernex-Est, et donc sans Bernex-Nord.

2. Remarques transversales aux projets

2.1. Démographie
Les chiffres publiés il y a quelques semaines par l'OFS (Office fédéral des statistiques) sur l'évolution de la population 2007 – 2050 contredisent le chiffre de 200'000 nouveaux habitants en 2030 communément utilisé par le projet d'agglo FVG.
L'OFS indique que **l'augmentation prévue – dans le scénario moyen – est de 28'000 habitants nouveaux pour le canton de Genève d'ici 2030**. 25'000 ! d'ici 2050. Ce qui laisse 172'000 habitants pour la partie française de l'agglo et le district de Nyon. Ce chiffre n'est pas réaliste. Nous demandons une mise à jour des chiffres concernant la démographie dans l'agglo.

La population du canton de Genève se monte à 431'000 personnes en 2005. Selon le scénario « moyen » AR-00-2005, elle augmentera jusqu'en 2031 où elle atteindra 459'000 personnes. En 2030, on dénombrera ainsi 459'000 résidants permanents dans le canton. En 2050, un peu moins de 456'000 personnes y résideront de manière permanente.



...

2.2. Circulation - déplacements
Il faudrait au préalable réfléchir au trafic pendulaire frontalier et de la Champagne et son effet dans la zone concernée: comment le maîtriser? Pour rappel, 40% des futurs 7000 emplois seront des frontaliers, qui viennent actuellement de 95% à 99% en voiture individuelle.
Nous demandons de d'abord fixer

- le nombre d'habitants et d'emplois pouvant de manière réaliste âtre admis dans la zone
- la part modale visée pour les activités

Ensuite seulement, il sera possible de décider des questions d'urbanisation, de nombre d'habitants et d'emplois, etc.
En l'état, le projet nous paraît trop ambitieux et ne pensons pas judicieux qu'il se réalise en totalité à cet endroit.

Nous doutons fortement que les lignes de tram uniquement radiales prévues soient suffisantes pour absorber cet accroissement de population sur l'axe du PACA et le transfert modal souhaitable ?
Aussi, soutenons-nous les propositions de Michel Schupisser concernant des lignes de transports publics tangentielles, sur l'axe Communes-Réunies – Pont Butin (et qui permettrait un accès au CEVA à Pont-Rouge), et entre St-Julien et Meyrin-CERN par Bernex, Aire-la-Ville, Satigny et Vernier.

2.3. Axe complet
L'axe complet du PACA entre Chancy et La Jonction est trop souvent oublié.

3. Projet Manzoni
Urbanisation
Le tram est prolongé de 300 mètres en revenant en direction du nord-ouest, avec un nouveau terminus à l'intersection avec la route d'Aire-la-Ville: ceci s'avère être une 'fausse bonne idée'. En effet à cause de ce nouveau terminus, la surface urbanisée s'étend trop loin sur les terres agricoles en direction d'Aire-la-Ville.

Les zones d'activités sont trop larges; celles situées le long de la route de Chancy auraient pour effet de couper le village des autres zones d'habitation. Des zones d'activités moins larges et mieux réparties le long de tous les axes principaux seraient préférables.

L'idée de la 'place du village' au bord de la route de Chancy est bonne; elle doit alors être bien intégrée et il faut s'assurer d'un haut degré d'activités diverses, de manière à ce qu'elle puisse pleinement remplir son rôle de lieu de vie.
Mobilité
Le « barreau nord » reliant l'autoroute à la route de Chancy passe au milieu du développement, créant ainsi une coupure. Il doit être situé plus au nord, en bordure ou à l'extérieur du développement.
Il n'est pas certain que le prolongement proposé du tram soit opportun, en raison de son impact sur l'urbanisation.
A compléter: prévoir la desserte entre la partie nord de Bernex et Cressy, en complément de l'axe tram.

Environnement et paysage
Les couloirs verts sont bien conçus et permettent des ouvertures sur le paysage.

Affectation des zones
On note un manque de clarté sur les emplacements des services publics, écoles, emplacements pour activités culturelles et sportives.

4. Projet Nemec
Urbanisation
Les zones développées sont compactes du côté ouest, mais plus larges du côté nord-est où elles s'étendent jusque relativement loin de l'axe tram.
Les zones d'activités forment trop de 'blocs' et devraient être situées davantage le long des axes routiers de manière à servir d'écrans anti-nuisances entre les voies routières et les zones résidentielles.

...

Mobilité
La desserte complémentaire entre Cressy et Bernex-nord doit être prévue.
L'axe de mobilité douce est un élément positif du projet.

Environnement et paysage
On note un manque de couloirs verts et d'ouvertures sur le paysage.

Centralité régionale
Les liaisons entre le PACA Bernex et le PACA St-Julien / Plaine de l'Aire ne sont pas assurées.

5. Projet Barthassat (Ar-ter)

Urbanisation
La densification non seulement à Bernex mais en d'autres endroits sur l'axe de la route de Chancy (p.ex. La Dode), et l'économie de terrain utilisé pour les développements, sont des points positifs du projet.
Les activités situées frontalement sur les axes sont bien perçues, le principe devrait en être généralisé sur les axes de la route de Chancy et de la route d'Aire-la-Ville.
L'utilisation de 'plantages urbains' (ou: parc agricole) est une bonne idée.

Mobilité
La liaison routière entre la Champagne et l'autoroute n'est pas résolue de manière satisfaisante et demande à être mieux travaillée,
La gare RER située à l'extrémité ouest du développement ne dessert pas grand'chose – à moins qu'elle ne serve de prétexte à davantage de développement sur les terres agricoles en direction de l'ouest, ce qui n'est pas souhaitable. De toute manière, l'utilité d'une ligne ferroviaire entre St-Julien et Thoiry via Bernex et Satigny est fortement mise en doute, l'investissement que cela impliquerait paraît démesuré.

La « ligne verte » comme axe rectiligne de mobilité douce est un point fort du projet, et l'axe vert le long de l'Aire est également un bon élément.

Environnement/paysage
Les couloirs verts bien disposés sont un élément positif.

Intégration sociale
Le traitement de cet aspect est positif, mais la centralité est insuffisamment marquée et demande à être retravaillée.

...

--

Alain ROUILLER
Président du CLE - Conseil lémanique pour l'environnement
Conseiller en mobilité à l'ATE-Suisse
18, rue de Montbrillant CH-1201 Genève
Tél ++4122 777.1002 | **Courriel** : cle.li@mac.com ou Alain.Rouiller@ate.ch
Internet: http://www.cle.li

Le CLE est actif dans l'Ain, en Haute Savoie, à Genève, dans le Pays de Vaud et en Valais
Depuis 1989, il fédère 15 des plus importantes associations de protection de l'environnement du bassin lémanique

Associations membres et associées:

- **ACPAT** Association chablaisienne pour l'aménagement et les transports (Chablais - Haute Savoie)
- **AGENA** Association gessienne de protection de la nature Pays de Gex (Ain)
- **Amis de la Terre,** Haute-Savoie
- **ATE** Association transports et Environnement Genève, Valais et Vaud
- **Equiterre**
- **FNAUT Haute Savoie** Fédération des associations d'usagers des transports
- **FRAPNA** Fédération des associations de protection de la nature Ain et Haute-Savoie
- **GENESIS** Fédération des associations du Genevois (Genevois – Hte Savoie)
- **Pro Natura** Genève, Valais et Vaud
- **WWF** Fonds mondial pour la nature Valais et Vaud

Coordination économique et sociale transfrontalière
Tél ++4122 777.1002 | Courriel: contact.cest@mac.com

La CEST, active dans l'Ain, à Genève et en Haute-Savoie, regroupe des associations et organismes français et suisses.

- **Association Savoie – Mont Blanc (économie et solidarité)**
- **ATE Association Transports et Environnement**
- **CFDT Ain et Haute Savoie**
- **Equiterre**
- **MPF Mouvement populaire des familles**
- **SIT Syndicat interprofessionnels des travailleurs/euses**
- **Université populaire de Savoie**

ASBE (Association pour la Sauvegarde de Bernex et Environs)
Case 291 | CH-1233 BERNEX

Annexe 2 : contribution de Pro Natura

pro natura Genève
Association Genevoise pour la Protection de la Nature
16, rue Chausse-Coq
1204 Genève
Tél. : 022 311 10 10 - Fax : 022 311 10 39
e-mail : pronatura-ge@pronatura.ch

Mme Nicole Surchat Vial
Département du territoire
Direction générale de l'aménagement du territoire
Case postale 224
1211 Genève 8

Genève, le 22 avril 2009

Concerne : PACA Bernex – 2ème table ronde
Remarques et demandes de Pro Natura Genève

Madame,

Notre association souhaite que les demandes et remarques suivantes soient intégrées dans les réflexions que mènent les bureaux d'étude :

1) Assurer une zone tampon importante et clairement délimitée entre le Rhône et l'urbanisation prévue au Nord de la route de Chancy.
Nous rappelons que l'urbanisation prévue se fait au détriment de la zone actuellement inconstructible du canton et que nous souhaitons que des compensations soient proposées dans le cadre du PACA (*voir notre prise de position sur les zones inconstructibles en annexe*). Dès lors, il est impératif d'identifier les limites entre le bâti et le non bâti sur le long terme. Il faut également éviter toute amorce d'infrastructure (autre que la desserte du nouveau quartier) qui amènera des bâtiments ou du trafic supplémentaire à l'avenir Par conséquent :

- nous privilégions pour cette raison la délimitation (au Nord) proposée par Ar-Ter.
- nous sommes opposés à la poursuite de la voie du tram depuis le giratoire de Bernex en direction du Rhône
- nous sommes opposés à toute forme de route supplémentaire qui connecte la route de Chancy à l'autoroute (les dessertes ne créant pas une jonction entre ces deux axes exceptées).

2) Eviter les nuisances dues au trafic et leurs retombées négatives sur la faune, la flore et le paysage
Nous sommes favorables à un RER transversal PLO-Bernex-Satigny
Il faut trouver à une solution de transports en commun efficace pour inciter les usagers de l'autoroute A41, les automobilistes transitant par les douanes de Bardonnex / St Julien et les habitants des communes de la champagne genevoise au transfert modal. En effet, le coteau de Saconnex d'Arve et la champagne genevoise subissent les conséquences de la non absorption des usagers par les routes et TCs existants : le préjudice est autant social (qualité de vie des riverains) qu'environnemental (collisions, dérangements de la faune).

030.09 RemPACABernex_DT

...

3) Maintenir l'axe vert (cézure verte) qui connecte les rivières Aire et Rhône.
Il manque pour cette cézure, ainsi que pour les autres zones vertes proposées dans les projets une description de l'aménagement et de son rôle (loisirs et/ou détente et/ou nature, etc.).
Nous sommes en faveur d'un déplacement du P+R existant afin de pouvoir envisager une meilleure connexion entre les coteaux au Nord et au Sud de la route de Chancy.

4) Soutien à l'idée de voie verte
Un bon axe de mobilité douce déconnecté de la route principale pourrait encourager des personnes jusques ici récalcitrantes à recourir aux modes de transport doux.

5) Faire attention aux vues paysagères
Tenir compte de l'impact tridimensionnel des bâtiments sur les vues en direction du Rhône notamment

6) Ne pas construire sur la / le(s) parcelle(s) en bordure du Rhône sur la commune de Lancy.
Cet espace :

- représente un poumon de verdure et un espace de délassement potentiel.
- est une zone tampon entre la zone urbanisée et le Rhône.
- Le Rhône est privé de rives naturelles de taille raisonnable sur la majeure partie de sont tracé : nous ne voulons pas cautionner l'imperméabilisation d'un secteur encore resté sans infrastructures.

L'espace au sol laissé pour les espaces verts et la nature peut être compensé en densifiant (par exemple en construisant plus haut) ailleurs.

Nous nous tenons bien sûr à votre disposition pour de plus amples informations et vous prions de recevoir, Madame, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour Pro Natura Genève :

Ruth Bänziger, chargée d'affaires

156.07 ObsLa Chaumaz_DT

Annexe 3 : contribution de la CCIG

610294-2009

CCIG
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Fédération des Entreprises Romandes Genève

DT - SG Reçu le T
27 AVR. 2009
SG DA DI
SA SP SA SA SP
CC RCR - CJG
Resp. DGAT

Monsieur Robert CRAMER
Conseiller d'Etat chargé du
Département du territoire
Case postale 3918
1211 Genève 3

CL/MFP

Genève, le 16 avril 2009

PACA Bernex – 2ème Tables rondes du 4 avril 2009

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Au terme de la seconde « tables rondes » consacrée au PACA Bernex, il apparaît nécessaire à la CCIG et à la FER, représentées par les soussignés lors de la journée du 4 avril 2009, de vous faire part de certaines considérations en relation avec la forme de la consultation et le fond des projets exposés par les trois mandataires.

Avant tout, et au delà de la forme choisie, il convient de relever les mérites d'un échange de vues sur des options stratégiques qui vont influencer la Genève du 21ème siècle et nous vous remercions pour avoir initié ce processus.

Toutefois, cet élargissement du débat aux proches résidents des périmètres appelés à être urbanisés et aux associations professionnelles reste peu satisfaisant quant à la prise en compte réelle de leurs remarques, si l'on se réfère à l'évolution perçue des trois projets.

S'agissant du développement économique du projet, celui-ci semble se limiter, tout comme pour le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire, à une identification de zones potentielles, au chiffrage des emplois à créer pour remplir le cahier des charges et à l'assurance donnée aux Bernésiens que seules des activités sans nuisance et à haute valeur ajoutée seront accueillies…

En élargissant le propos, il semble malheureusement que l'intégration de ce PACA dans le puzzle plus général du Projet d'agglomération et de l'important développement de Praille-Acacias-Vernets reste lacunaire. Il est en effet difficilement compréhensible que ne soit pas saisie l'opportunité de nouveaux périmètres pour donner les premières impulsions de délocalisation en périphérie d'industries actuellement au centre de la cité. Nous reportons toutefois nos espoirs sur l'étude thématique menée sur les pôles de développement économique de l'ensemble du périmètre pour apporter des réponses satisfaisantes.

Pour revenir plus spécifiquement à cette seconde table ronde, nous devons à regret constater que les présentations effectuées par les trois mandataires, qui disposaient

…

pourtant de trente minutes chacun, n'étaient pas adaptées à la situation. Outre le vocabulaire technique fréquemment utilisé, les exposés semblaient être conçus pour un auditoire disposant d'ores et déjà d'un dossier complet de chaque projet et par conséquent apte à mieux cerner les aspects plus philosophiques de chaque concept.

L'objectif de la consultation étant par ailleurs de présenter l'évolution des projets entre novembre et avril, sur la base des remarques qui étaient notamment ressorties de la première rencontre, il eût été adéquat d'illustrer concrètement les changements résultant de ce premier exercice critique. En l'espèce, les participants étaient bien en peine pour identifier les nouveautés proposées par les trois mandataires.

Cela étant, diverses options dans le domaine des transports semblent très clairement se dessiner – sans surprise puisqu'elles figuraient déjà dans le cahier des charges – telle que la volonté de favoriser la mobilité douce et les transports publics. Si nos organisations soutiennent ces choix de déplacement, elles se refusent à les opposer une nouvelle fois aux transports individuels motorisés. Dès lors, l'emprise du TCOB sur la route de Chancy doit être clairement déterminée de façon à minimiser les entraves au trafic motorisé. Une route de desserte efficace par le nord, que certains projets prévoient mais sans en définir la hiérarchie, pourrait représenter une alternative intéressante aux restrictions induites par l'installation du tram.

L'infrastructure autoroutière est par ailleurs à valoriser. Outre sa faculté de rendre très accessible ce nouveau périmètre urbain, elle évitera aussi le transit dans Bernex. Un P+R à proximité immédiate de celle-ci se révèle ainsi absolument indispensable, de même qu'un second au terminus du TCOB. Ce n'est qu'en proposant de réelles alternatives aux déplacements individuels et des facilités de stationnement qu'un transfert modal pourra se réaliser.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de ma parfaite considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	Fédération des entreprises romandes - Genève
Charles Lassauce Membre de la direction	Pierre Weiss Un directeur

COMPTE-RENDU
Etude impacts sur l'agriculture n°13-1
Table ronde PACA Bernex n°2 04 avril 2009

Note n° 19

Date : 4 avril 2009
Lieu : Genève la Praille, hôtel Ramada Encore

Compte-rendu : Cantiniaux Anne-Lise / Guy Dériaz

---

1. Remarques générales

- Pas de présentation synthétique des points qui ont évolué depuis la 1ère table ronde,
- Seul le projet Ar-Ter liste les remarques qui lui ont été faites en première phase,
- Pas de présentation des ratios de densité ni des surfaces agricoles consommées,
- Pas de mesures d'accompagnement ou de compensation vis-à-vis de l'agriculture présentées.

L'approche transversale de l'agriculture est peu développée, les projets ne sont pas innovants de ce point de vue (tout au moins dans les présentations).
Les espaces urbains de proximité assurant plusieurs fonctions (marché couvert/ espace de détente) type halle ne sont pas ou très peu développés.

2. Forces et faiblesses de chaque projet, d'un point de vue agricole :

1.1 Projet Manzoni

La place de l'agriculture est inexistante dans la présentation (diapositives, commentaires). Le projet ne répond pas aux objectifs agricoles du PAgglo.

Points forts :

La colonne vertébrale du projet est le TCOB (tram) ainsi que le maillage routier structurant les nouveaux quartiers.
Un travail important a été réalisé sur l'identification du potentiel d'urbanisation des "dents creuses", ce qui est en faveur d'une moindre consommation d'espaces agricoles (densification des zones urbaines).

Développement des idées de "maillage vert" et de "ville passante" qui guident le piéton intéressantes, mais absence de lien développé avec les espaces environnants.

L'emprise sur la zone agricole dans le secteur "Bernex Nord", au nord de la route de Chancy semble moins importante (manque de chiffres précis).

Points faibles

Le "maillage vert" comprend des parcs inter-quartiers généreux et "mangeurs" d'espaces agricoles! Le prolongement de la ligne de tramway à l'ouest du site laisse craindre une "porte ouverte" vers une urbanisation future au nord et à l'ouest de ce secteur, dans la zone agricole.

Pas de phasage présenté.

Questionnements :

Est-ce réaliste d'envisager la densification de zones aujourd'hui pavillonnaires à cette échelle de temps ? Un des risques pourrait être de valider le projet en tant que tel en 2010, puis lors de sa mise en œuvre, l'impossibilité de densifier l'urbain existant amènerait "naturellement" à envisager d'urbaniser plutôt les secteurs agricoles (*a priori* plus facile d'approche…).

Le Signal de Bernex est qualifié de "parc urbain", mais ses modalités d'aménagement et de gestion restent à définir.
La transition entre zones urbanisées et espaces agricoles (ZA) est brutale. Quelle gestion de l'interface est prévue?
Le maillage vert repose sur une partie des espaces agricoles. Il serait intéressant de savoir pourquoi certains en font partie, d'autres non.
Si les espaces agricoles aujourd'hui affichés en vert deviennent des espaces publics, alors la perte d'espaces agricoles est très importante.

➔ Peu d'évolution entre la phase 1 et 2 du point de vue de la prise en compte de l'agriculture.

1.2 Projet Arbane Nemec

La place de l'agriculture reste encore floue dans le projet, mais une bonne clarification des fonctions des espaces verts est présentée.
Le projet répond partiellement aux objectifs du PAgglo.

Points forts :

Création d'un "fuseau" autour de la route de Chancy pour créer "Bernex-ville" de manière concentrée. Système urbain compact (forte densité).
La multifonctionnalité des "espaces ouverts" est reconnue.
La gestion de l'eau (en particulier des eaux de surfaces) est bien prise en compte (bassin de rétention, gestion à ciel ouvert, limitation des écoulements).

Chiffres à disposition: surface d'aménagement urbain sur ZA = 65 ha (dont 28 ha de parcs), mais non compris les emprises pour la gestion des eaux (renaturation).

Points faibles
L'emprise du projet n'a quasiment pas évolué quant à la superficie d'espaces agricoles consommés entre les 1ères et les 2ndes tables rondes.

Une présentation des modalités de gestion des espaces verts a été effectuée (gestion différentiée). Il y a confusion entre aménagement et gestion des espaces. Il est à notre sens inadapté d'intégrer cela en tant qu'élément fondateur du projet, car il est fort probable qu'au stade de création des futurs espaces verts, la quasi-totalité des collectivités gèreront leurs espaces ouverts de cette façon.

Les modalités de gestion des eaux pluviales présentées relèvent du respect des contraintes règlementaires.

Crainte vis-à-vis des flux sur le barreau nord ("route de contournement") de développement à long terme de l'urbanisation de part et d'autre, et d'une gène vis-à-vis des circulations des engins agricoles.

Questionnements :

Le report des droits à bâtir pour densification aurait été vérifié, mais il n'y a pas de données chiffrées précises sur les surfaces nouvellement urbanisées ou réhabilitées.

La phasage du projet est peu précis et ne permet pas de se positionner du point développement agricole.

➔ Amélioration du projet sur la différenciation entre les espaces verts (précision des fonctions), mais peu de prise en compte de la problématique agricole (perte de surfaces, avenirs, projets, intégration,…).

1.3 Projet Ar-Ter Barthassat

L'approche de l'équipe Ar-Ter prend en compte de manière approfondie la problématique agricole et la place au centre du projet. Les solutions restent cependant encore théoriques et relativement globales.
C'est le seul des trois groupements, comme pour la 1ère table ronde, dont le projet répond aux objectifs agricoles du PAgglo.

Points forts :

Les remarques formulées sur l'agriculture ont été reprises : problématique de densification, différenciation des espaces verts et agricoles, intégration de l'agriculture dans le vie urbaine à travers une réflexion sur l'agriculture de proximité et le rôle social de l'agriculture d'aujourd'hui.

Ambition affichée pour "*renouveler le rapport avec une agriculture locale et de proximité*" et pour "*refonder des liens de sociabilité entre citadins et gens de la campagne" :*

- Justification de l'enjeu de préservation de l'agriculture locale par l'augmentation des besoins, la diminution des surfaces agricoles, une réflexion globale sur le développement durable et en particulier les émissions de gaz à effet de serre,
- L'espace central est un lieu proposé pour la vente de produits de proximité,
- Rémunération de l'activité d'entretien par l'agriculture, notion d'agriculture contractuelle de proximité.

La fameuse voie verte rectiligne a l'avantage de fixer une limite claire entre l'urbain et la ZA.
Le phasage du projet paraît clair et cohérent.

Projets pour l'avenir (encourager l'agriculture contractuelle de proximité, vente directe, promotion de la souveraineté alimentaire,…). Vers un contrat ville-campagne.

Chiffres à disposition: 65 ha de déclassement (en plus des 30 ha prévus pour PAC Bernex).

Points faibles

Pas de réponse apportée à la question de la conciliation entre des flux de "30 000 véhicules par jour" et la notion de "ville à la campagne".

Réflexion intéressante qui reste théorique et globale, sans proposition très concrète.

Peu de réponses claires en terme de mobilité.

Questionnements :

A ce stade, la "nouvelle forme d'agriculture périurbaine" est "imaginée" en tant que concept à développer, plutôt qu'un projet ancré dans le tissu agricole existant (déconnexion entre intention/rêve/utopie et réalité).
Par exemple la problématique basée sur "*la refonte des liens de sociabilité entre citadins et gens de la campagne"* semble peu adaptée au contexte de Bernex : les *"gens de la campagne"* de Bernex ont probablement des pratiques tout aussi urbaines que les futurs habitants de ce PACA.

Certains termes méritent des explications ou précisions: "mixité fonctionnelle", "cohabitation" urbains/agriculture, "jardinage urbain",…

➔ Projet avec une excellente base de réflexion pour approfondir l'intégration de l'agriculture et la relation ville-campagne (*voir rapport spécifique "Entre ville et campagne: pour une agriculture de proximité durable", groupe Ar-Ter*).

3. Méthode : Retour sur la prise en compte des remarques suite à la 1ère table ronde

Les remarques suivantes formulées dans la note n°14 d'analyse des 1ères tables rondes ont été prises en compte par l'équipe du Projet d'Agglomération :

- optimiser l'utilisation des terres,
- préciser les réseaux au sein de la zone agricole, canaliser les activités au sein de ces espaces,
- présenter une vue des fonctions globales de l'agriculture,
- formaliser/clarifier les limites d'urbanisation,
- éviter la fragmentation des terres,
- identifier les éléments végétaux marqueurs du paysage.

Nous ne retrouvons pas, par contre, les demandes de précisions nécessaires aux acteurs agricoles concernant :

- les surfaces agricoles consommées par le projet (ZA, SAU),
- le ratio de "densité d'activité humaine" de chaque projet (Nb. d'habitants et d'emplois accueillis / surface nouvellement urbanisée sur ZA).

S'il est difficile d'apprécier l'efficacité intrinsèque de "l'étude agricole[1]", en revanche le résultat est globalement satisfaisant : les préoccupations majeures de l'agriculture ont été relayées et diffusées

[1] La prise en compte des intérêts de l'agriculture est le fruit de l'intégration des remarques de plusieurs acteurs : note ACADE / INDDIGO, mais aussi DGA Canton de Genève, DDEA Haute Savoie, Chambres d'agriculture, etc.

aux mandataires des études test. Le choix de proposer une série de préconisations semble avoir été payant.
En revanche, la grille d'indicateurs agricoles n'a visiblement toujours pas été utilisée par deux des trois mandataires des études 'test'.

Globalement, on remarque un "progrès" certain dans la prise en compte des préoccupations de l'agriculture (dans ses différentes fonctions) par les mandataires, mais également par l'équipe du PAgglo. Probablement que l'explicitation des préoccupations agricoles à travers la grille des indicateurs permet une meilleure compréhension des enjeux et ouvre des pistes pour des possibilités de négociations (à la place de potentielles confrontations…).

Pour le PACA de Bernex, suite à cette phase test, il s'agira de préciser les implications économiques et financières pour l'agriculture des principes d'aménagements retenus, et d'imaginer plus concrètement des projets de mesures d'accompagnement ou de compensation.
Cette nouvelle phase d'analyse devra se situer au niveau des exploitations concernées (étude de terrain).

PAgglo/PACA Bernex/note 19/alc-gd

COMPTE-RENDU

ETUDE TEST – PACA BERNEX – COLLEGE

Date : 7 mai 2009
Lieu : DGAT – 9e étage.
Horaires : de 14:00 à 16:30

Présents :

Professeur Carl Fingerhuth	Architecte-urbaniste
M. Robert Cramer	Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève, DT
M. Serge Dal Busco	Conseiller administratif de Bernex
M. Alain Dreier	Conseiller administratif de Confignon
M. François Baertschi	Conseiller administratif de Lancy
Mme Marie-Christine MASSIN	Responsable technique, Communauté de communes du Genevois
M. Benjamin Villard	Communauté de communes du Genevois
Mme Nicole Surchat-Vial	Architecte-urbaniste, cheffe du projet d'agglomération, DT
M. Gilles Grosjean	Architecte-urbaniste, membre de la commission d'urbanisme
M. Roman Frick	Infras Bern, spécialiste transport
M. Alfredo Scilacci	Planification directrice localisée, DT
Mme Béatrice Beuchat	Conseillère municipale à Bernex
M. Dominique Zanghi	Architecte-urbaniste, assistance à maîtrise d'ouvrage

Excusés :

Mme Carole Anne Kast	Conseillère administrative d'Onex
Mme Julie Lucas	Responsable technique de la CCG
M. Bernard Gaud	Président de la Communauté de communes du Genevois Remplacé par M. Benjamin Villard
Professeur Bruno Marchand	Architecte-urbaniste

Groupe appui de l'administration :

M. Fabien Héritier	Direction générale de la mobilité, DT
M. Sébastien Beuchat	Planification directrice cantonale, DT
M. Robert Kuster	Département de l'économie et de la santé, DAE
M. Fabio Dubs	Direction générale de l'aménagement du territoire, DT
M. Mario Rodriguez	Secrétaire général adjoint de Confignon
M. Pierre Bariatti	Ingénieur, responsable du service technique de Bernex
M. Jean-François Freudiger	Directeur du développement urbain d'Onex
M. Georges Chamoux	Chargé de mission du Genevois, SPCT, DDEA

Excusés :

Mme Anna-Karina Kolb	Département de l'économie et de la santé, DAE
M. Gilles Wachsmuth	Direction générale de l'environnement, DT
M. Alain Wyss	Direction générale de l'eau, DT
M. Bertrand Von Arx	Direction générale nature et paysage, DT
M. Vincent Scattolin	Direction générale de l'aménagement du territoire, DT
M. Emmanuel Ansaldi	Direction générale de l'agriculture, DT

Distribution : personnes présentes et excusées.

Compte-rendu : Dominique Zanghi

---

1. Accueil :

- M. Fingerhut, Président du Collège, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants.
- L'objectif principal de la séance est de permettre aux membres du Collège et du GRAD de communiquer et de discuter leurs remarques, relatives au rapport final du Collège pour le 2ème degré, daté du 29 avril 2009.
- Le rapport final du Collège pour le 2ème degré, daté du 13 mai 2009, accompagné du procès-verbal correspondant, sera transmis aux membres du Collège, après intégration des modifications discutées ce jour, pour validation finale. Le document définitif sera approuvé et signé, pour le compte du Collège, par M. Fingerhuth, Président du Collège.
- Mme Surchat-Vial, cheffe du Projet d'agglomération, rappelle le positionnement du rapport final du Collège pour le 2ème degré, dans l'ensemble du processus PACA Bernex. Elle présente également la suite des études qui conduiront à élaborer un plan de synthèse et un rapport correspondant.
- M. Fingerhuth précise que le rapport du plan de synthèse doit rester à l'arrière-plan. Ce document présentera les règles se rapportant aux images directrices.
- M. Zanghi présente le contenu du rapport pour le 2ème degré de l'étude test

2. Remarques :

2.1 Chapitre 1 – Etudes test

Ce chapitre ne fait l'objet d'aucune remarque.

2.2 Chapitre 2 – Recommandations

<u>Point 2.1 : ce qu'il ressort de l'étude test de façon globale.</u>

Pages 13, 14, 15 et 16
- M.Frick suggère d'illustrer les thèmes évoqués par une déclinaison des thématiques dans le contexte du PACA Bernex.

Pages 14
- M. Chamoux précise que la notion de trame verte n'est pas synonyme de voie verte.

<u>Point 2.2 : recommandations générales.</u>

Pages 17
- La discussion porte sur le choix du titre du plan présentant l'ensemble du travail réalisé dans le cadre des PACA de Bernex et de Saint-Julien / Plaine de l'Aire.
- L'usage du terme "master plan" doit être évité.
- L'appellation "Plan de synthèse" doit être confirmée par l'administration.

<u>Point 2.3 : recommandations en matière d'urbanisation.</u>

Pages 19
- M. Marchand a souligné, par courrier, sont souhait de voir la proposition de l'équipe Arbane (une mosaïque de quartiers placés au cœur d'un parc) être prise en considération.
- Pour M. Fingerhut, la mosaïque de quartier se décline à l'échelle du petit parcellaire. La transposition de ce principe à la grande échelle (Bernex Nord) est plus difficile. Il s'agit alors plutôt du traitement des pénétrantes vertes. La structuration du bâti depuis l'espace *rue de Chancy* sur la base d'une trame urbaine consolidera l'attache au bâti existant au sud
- Pour M. Cramer, le principe de maillage urbain constitue le lien avec les quartiers déjà existants. La notion de maillage urbain est d'ailleurs soutenue par les communes. Il ne s'agit pas de répéter le principe de développement de MICA.
- M. Grosjean souhaite que les schémas soient complétés en intégrant les tissus existants.
- M. Frick, Mme Nicole Surchat-Vial et M. Marchand évoquent la notion de mobilité. Elle doit être décrite comme un élément primordial participant à l'urbanisation. Par exemple la notion de boucle de TP devrait déboucher sur une conséquence en matière d'urbanisation.

Pages 20

- M. dal Busco soulève la question de la suite donnée aux prises de position issues des tables rondes. Par exemple, le projet de rapport du collège suggère la localisation l'OCAN à Bernex alors que la majorité des participants des tables rondes refusent cette implantation.
- M. Cramer suggère d'intégrer les remarques issues des tables rondes en formulant une recommandation du type "en cas d'implantation de l'OCAN dans le PACA de Bernex, cet équipement devrait trouver une implantation plus appropriée que celle envisagée actuellement, en se connectant par exemple directement à la bretelle autoroutière". Une attention particulière sera portée à la traduction, dans le rapport, des prises de position issues des tables rondes.

Pages 21

- M. Kuster demande que l'une des parenthèses de la deuxième puce soit complétée : (sur des parcelles de tailles suffisantes pour rendre ces lieux crédibles et attractifs pour les entreprises de <u>services, de technologies et artisanales</u>).

<u>Point 2.4 : recommandations en matière de mobilité.</u>

Pages 22

- Pour M. Frick, il faut relever l'importance de la mobilité douce tangentielle (les vélos sont aussi efficaces que les bus dans ces situations) et concevoir un réseau en ce sens.
- Pour M. Héritier, la voie verte ne doit pas être associée à la limite absolue de l'urbanisation. La nouvelle route de contournement (accès à l'autoroute), de délestement de la route de Chancy, pourrait être placée au-delà de cette limite.
- Le débat porte ensuite sur la notion de limite, la position et le rôle de la nouvelle rue connectée à la sortie autoroutière et la prise en charge du trafic lourd.
- En conclusion, la voie verte est bel est bien la limite de l'urbanisation.
- Le positionnement et le niveau de hiérarchie de la nouvelle voirie, connectée à la bretelle autoroutière, devront être étudiés.
- Le parcours dévolu au trafic lourd (camion provenant de Peney, Châtillon, les Cheneviers, etc.) devra être étudié.

Pages 23

- Mme Massin souhaite que la question de la jonction de Viry soit complétée par la problématique du trafic individuel, se propageant sur l'ensemble su secteur Chancy-Soral.

Pages 24

- M. Freudiger transmet une proposition de rédaction portant sur l'accès au parc des Evaux par transports publics. Cette suggestion devra être vérifiée.

Pages 25

- Compléter la phrase suivante dans la seconde puce : "en effet, il faut intégrer et respecter, dans cette réflexion, les besoins dans le futur immédiat demandé par le PAC de Bernex Est.

<u>Point 2.5 : recommandations en matière d'environnement, de paysage et d'espaces ouverts.</u>

Pages 26

- M. Beuchat précise le point suivant : l'agriculture de proximité est certes intéressante mais il faut, néanmoins, prendre des précautions, sa mise en œuvre doit encore être vérifiée.

2.3 Chapitre 3 – Données quantitatives émanant des propositions

Pages 30

- Ces données sont les résultats issus des études test. Les totaux figureront.

3. TCOB :

- M. Cramer présente les résultats des démarches conduites, entre la présentation du 2 avril 2009 et la séance du 6 mai 2009, tenue par la commune de Bernex, ses mandataires, la DGM, ses mandataires et la DGAT.

  Jusqu'à ce jour, l'étude TCOB avait pour objet de réaliser la prolongation du tramway jusqu'à Vally, dans la poursuite des travaux en cours. Les mandataires de la DGM ont totalement rempli leur contrat de prestations, compte-tenu des délais et données connues au moment de l'attribution des mandats.
  Il s'agissait, entre autres, de répondre aux demandes du PAC Bernex-est et à une demande d'exploitation plus performante. Les réflexions sur le Bernex Nord et le PACA n'étaient pas encore connues. Il ne s'agit donc pas d'opposer une conception à une autre et encore moins la qualité des mandataires.
  Les mandataires de la commune auront jusqu'au 15 septembre 2009 pour compléter leur dossier. Du 15 septembre au 15 octobre, la DGM se chargera d'examiner le dossier avant de définir les modalités d'élaboration du dossier PAP.
  Parallèlement à cette démarche, la DGM contactera l'OFT pour examiner les possibilités de dépôt du dossier PAP en l'état, avec compléments par la suite.
  Cette démarche, approuvée par le Département du Territoire et la commune de Bernex, débouche sur les inconvénients suivants :
  - Les travaux ne seront pas forcément réalisés de manière continue.
  - La boucle de rebroussement sera indispensable au fonctionnement du tramway, au moment de sa mise en service. La boucle sera démantelée à la fin des travaux.
  - Les oppositions et les recours peuvent, à tout moment, gripper et retarder l'ensemble de la réalisation.

- M. dal Busco remercie le Président du DT pour cette manière de faire qui favorisera le développement d'un projet de qualité. Il n'a rien à ajouter pour le moment et reste dans l'attente de la phase de vérification des propositions présentées par l'équipe Manzoni / Schupisser.

- M. Scilacci précise que la longueur de la partie de la route de Chancy traversant Bernex-Est (de la Croisée de Confignon au chemin de Borbaz), représente 1/3 de tronçon supplémentaire à étudier. En termes de planning et de solutions d'aménagement, cette étude complémentaire pourrait interférer avec le PAC Bernex-Est et le projet de PDQ.

- Mme Beuchat souhaite connaître le prix d'une boucle de rebroussement: entre CHF. 1'000'000.- et CHF 1'500'000.-

- M. Cramer souligne que la population risque de mal réagir à la durée du chantier.

- Pour M. Dreier il est important d'effectuer les travaux de manière continue.

4. Conclusions :

M. Fingerhut remercie vivement les membres du Collège et du GRAD pour leurs apports et leurs participations.

Mme Surchat-Vial rappel que l'ensemble du Collège est attendu au **vernissage de l'exposition des résultats des études test du PACA Bernex : le 28 mai 2009 à 18:30 – Salle communal Luchepelet à Bernex.**

L'exposition se tiendra jusqu'au 5 juin 2009 dans la salle du Pavillon du Signal (chemin du Signal à Bernex).