

GENÈVE ET SON AGGLOMÉRATION 2050 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, MOBILITÉ ET ENVIRONNEMENT

Genf und seine Agglomeration im Jahr 2050: Raumplanung, Mobilität und Umwelt

11:30 – 12:40 h

Ariane Widmer

Urbaniste cantonale, Département de l'aménagement, Ville de Genève

Matthieu Baradel

Directeur du projet d'agglomération Grand Genève, Office de l'urbanisme

David Favre

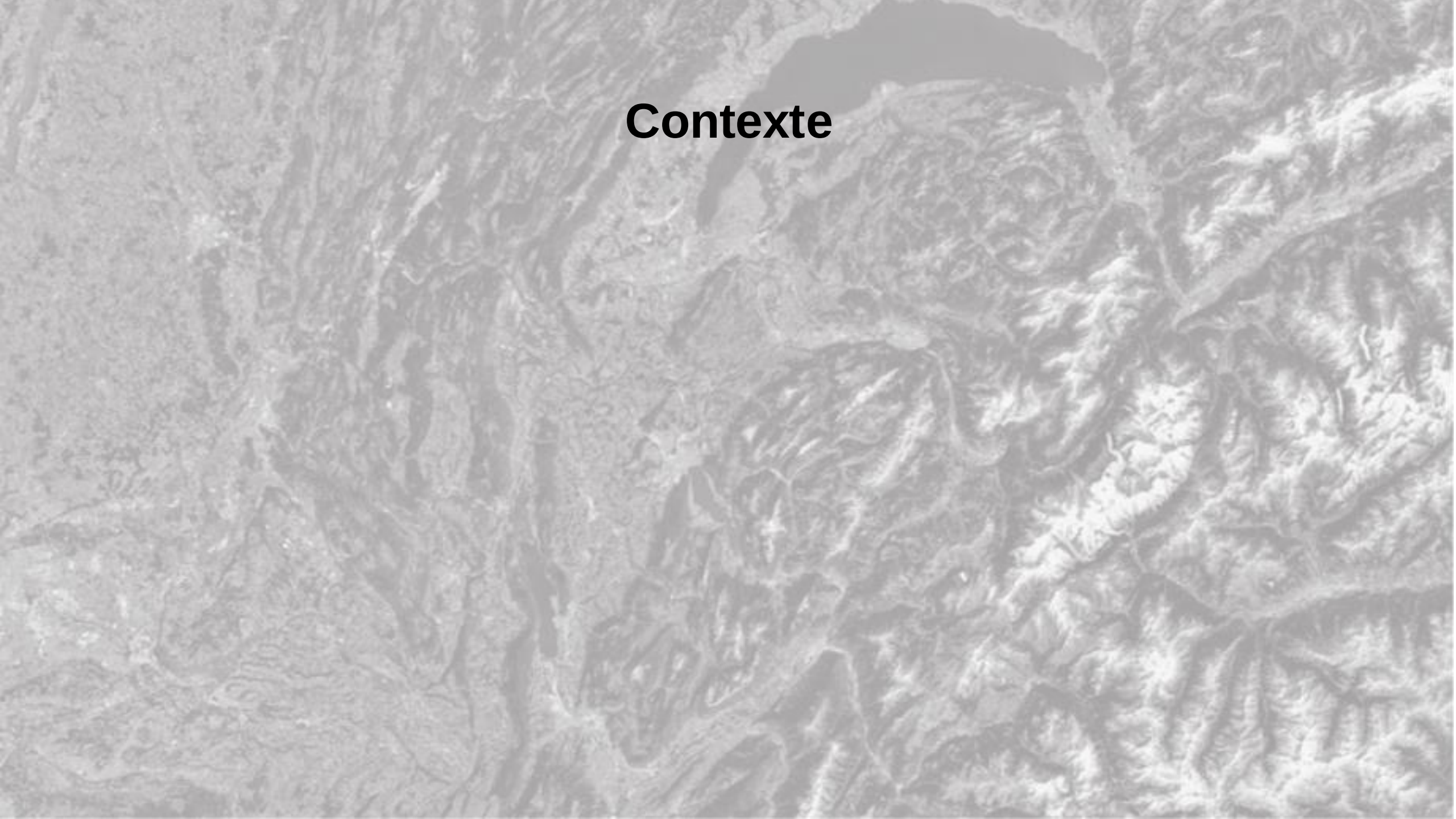
Directeur général, Office cantonal des transports (DT)

Genève et son agglomération 2050 : aménagement du territoire, mobilités et environnement

Les interfaces multimodales : un moteur de
développement urbain de qualité ?
Genève, le 29.10.2024



Contexte
Orientations
Mobilités
Interfaces
Conclusion



Contexte

Le Grand Genève, un espace métropolitain transfrontalier avec une forte vitalité économique

Un bassin de vie d'un million d'habitants qui se prépare à accueillir **jusqu'à 400'000** nouveaux habitants à l'horizon 2050

GE : 500'000 h

VD : 100'000 h

F : 400'000 h

Pour le canton de Genève 4^e PIB de Suisse avec près de 59 milliards de francs en 2022

La Haute-Savoie est le 4^e département le plus riche de France

342,8 millions francs, le montant de la contribution financière genevoise en 2022



Une gouvernance solide acquise au travers de (presque) 5 générations de projets d'agglomération

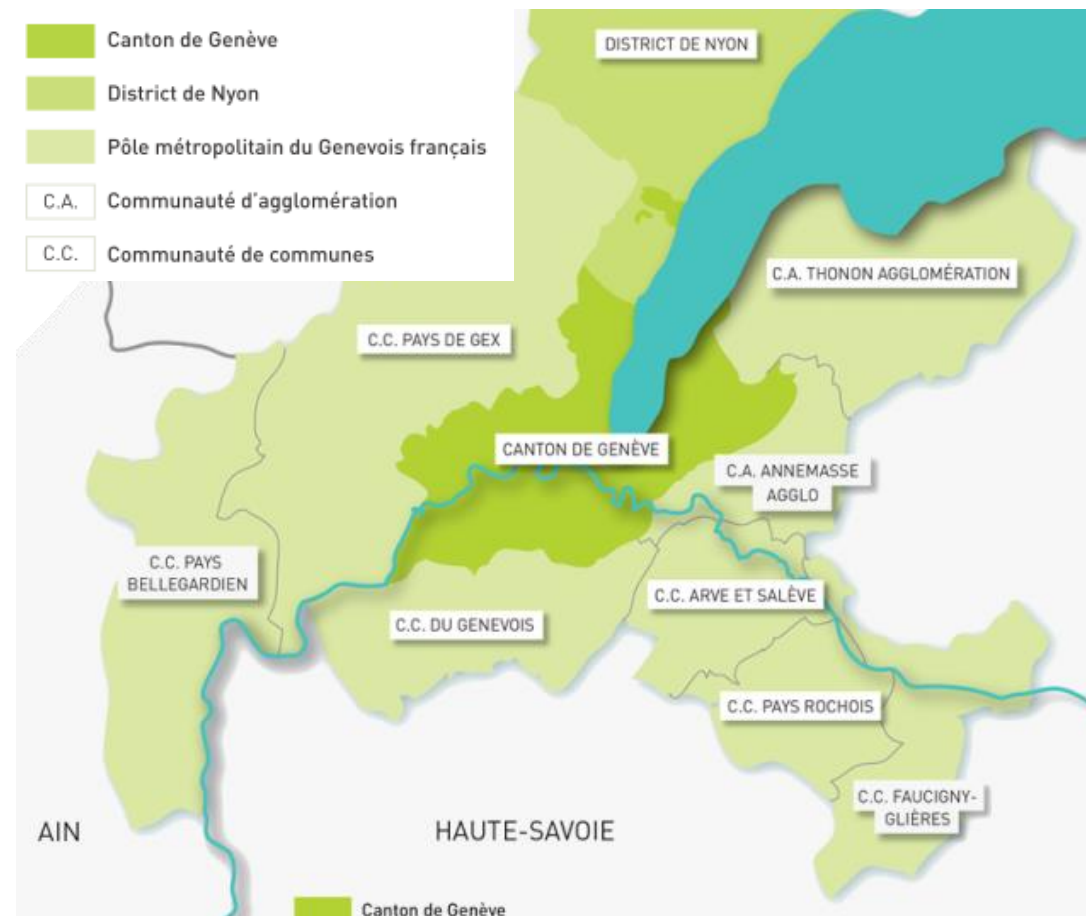
2 pays
2 cantons
2 départements
1 région

209 communes

2000 km²

1'000'000 habitants

500'000 emplois

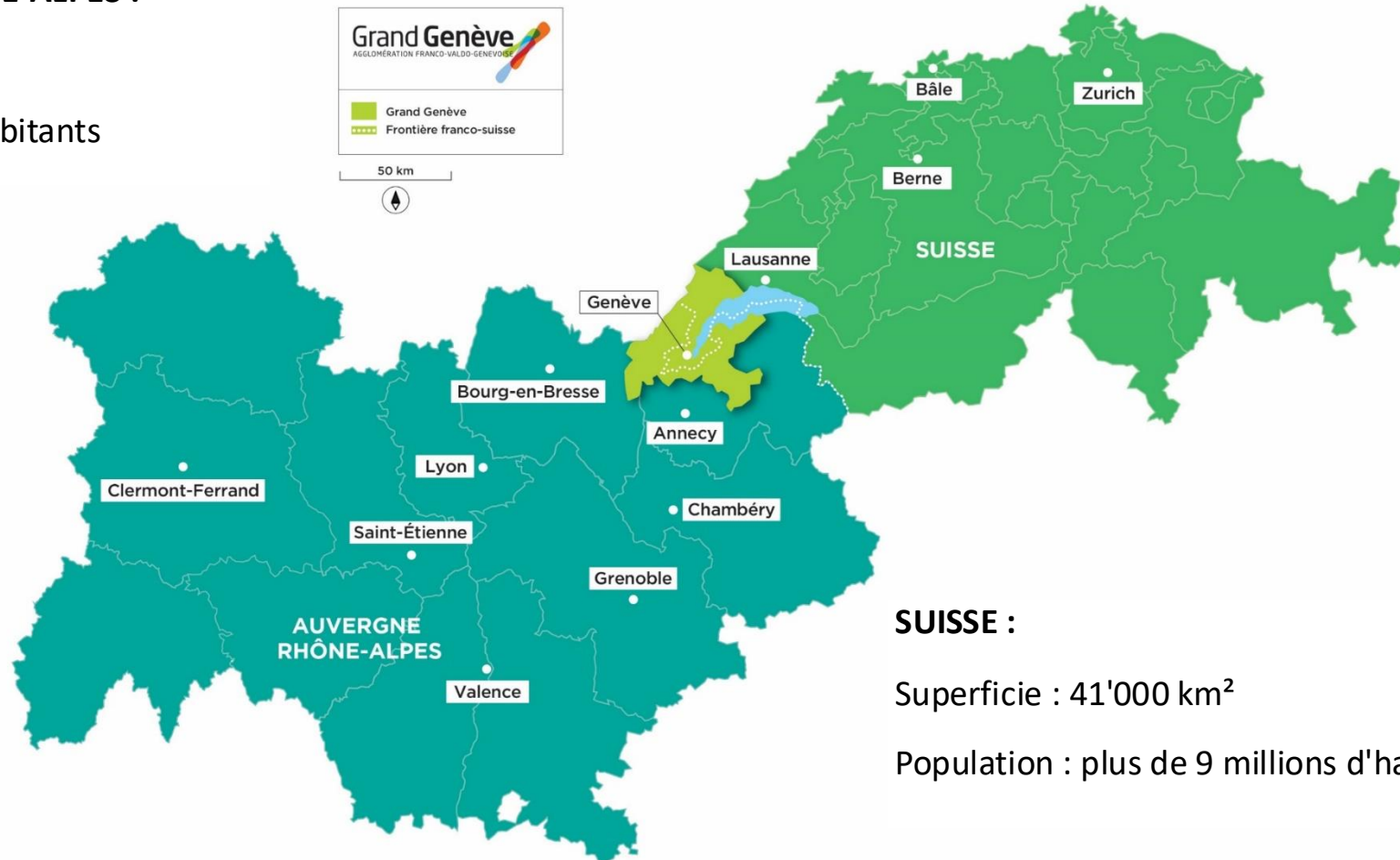


Des interactions fortes avec la région Auvergne-Rhône-Alpes

RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES :

Superficie : 70'000 km²

Population : 8 millions d'habitants



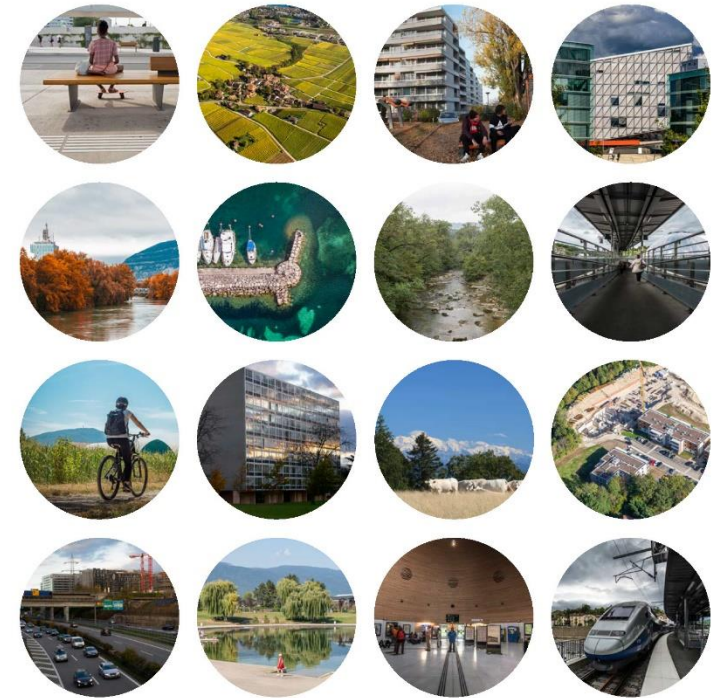
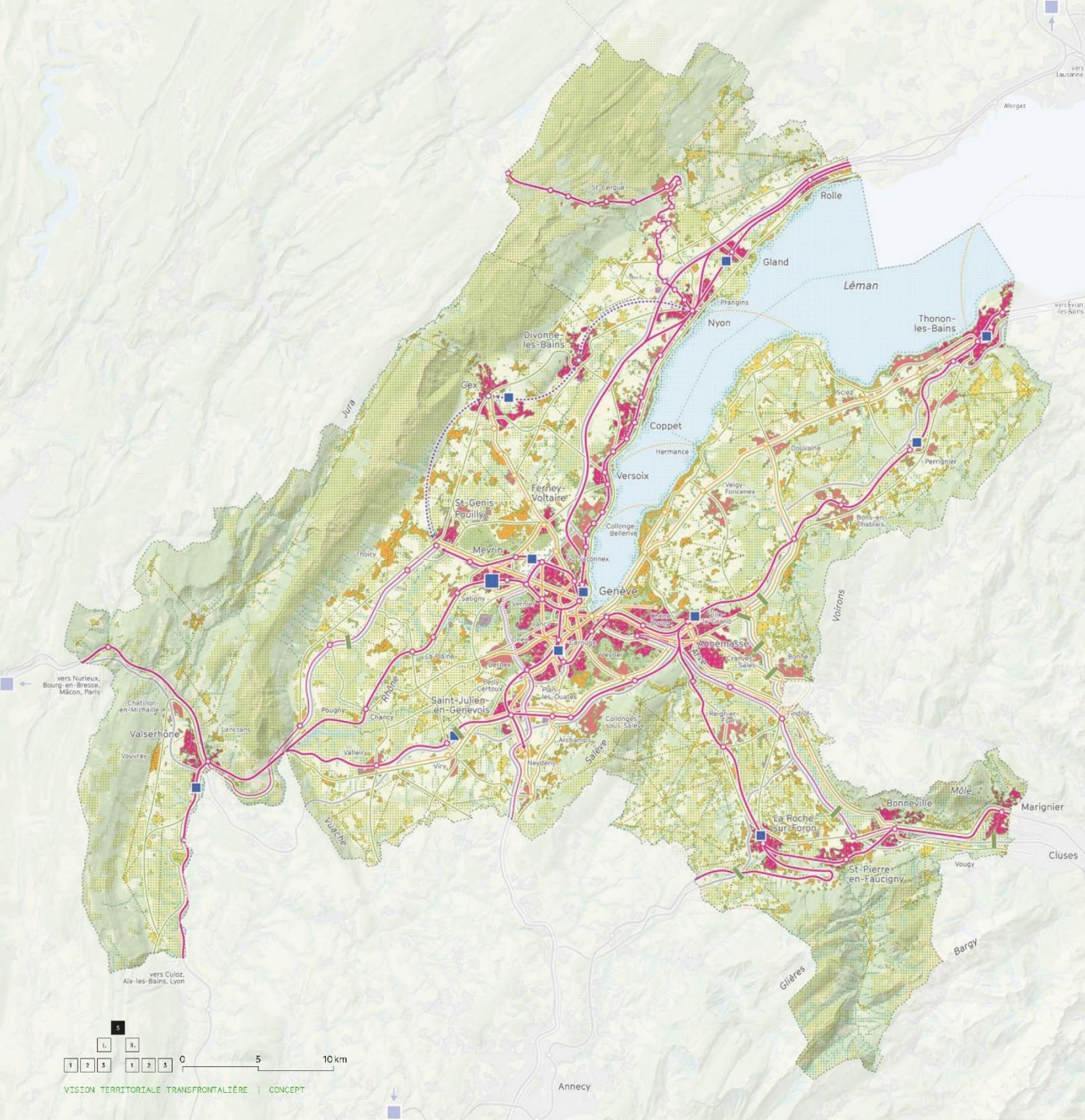
SUISSE :

Superficie : 41'000 km²

Population : plus de 9 millions d'habitants.

Orientations





GRAND GENÈVE

VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE 2050

RAPPORT PRINCIPAL

JUILLET 2024



GENEVOIS
FRANÇAIS

Région
de Nyon

Grand Genève

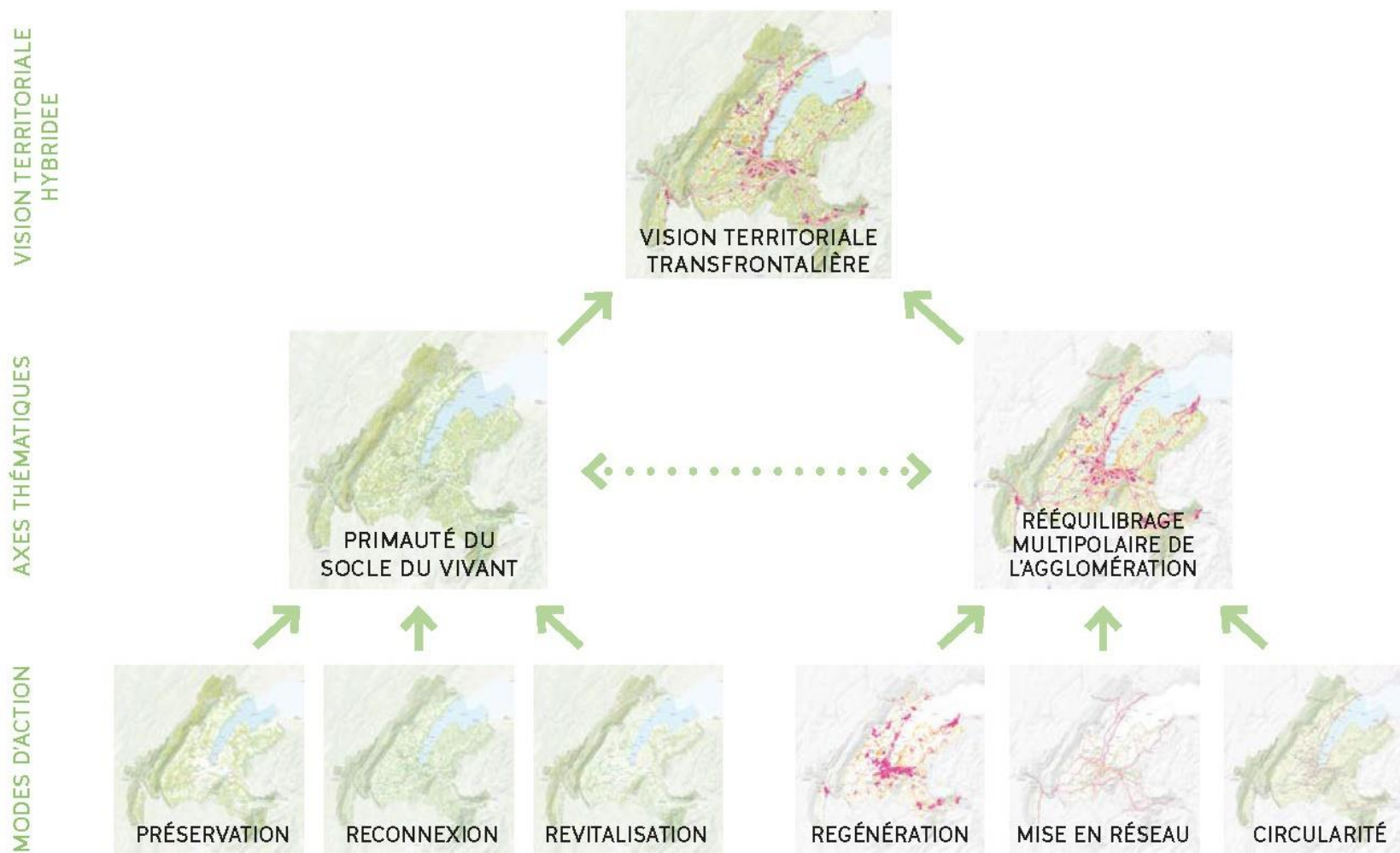
Objectifs politiques du Grand Genève

**Elaborer ensemble une vision territorial
pour le Grand Genève à l'horizon 2050 en
réponse à deux principaux défis :**

1. La transition écologique /
neutralité carbone
2. La croissance
démographique /
économique

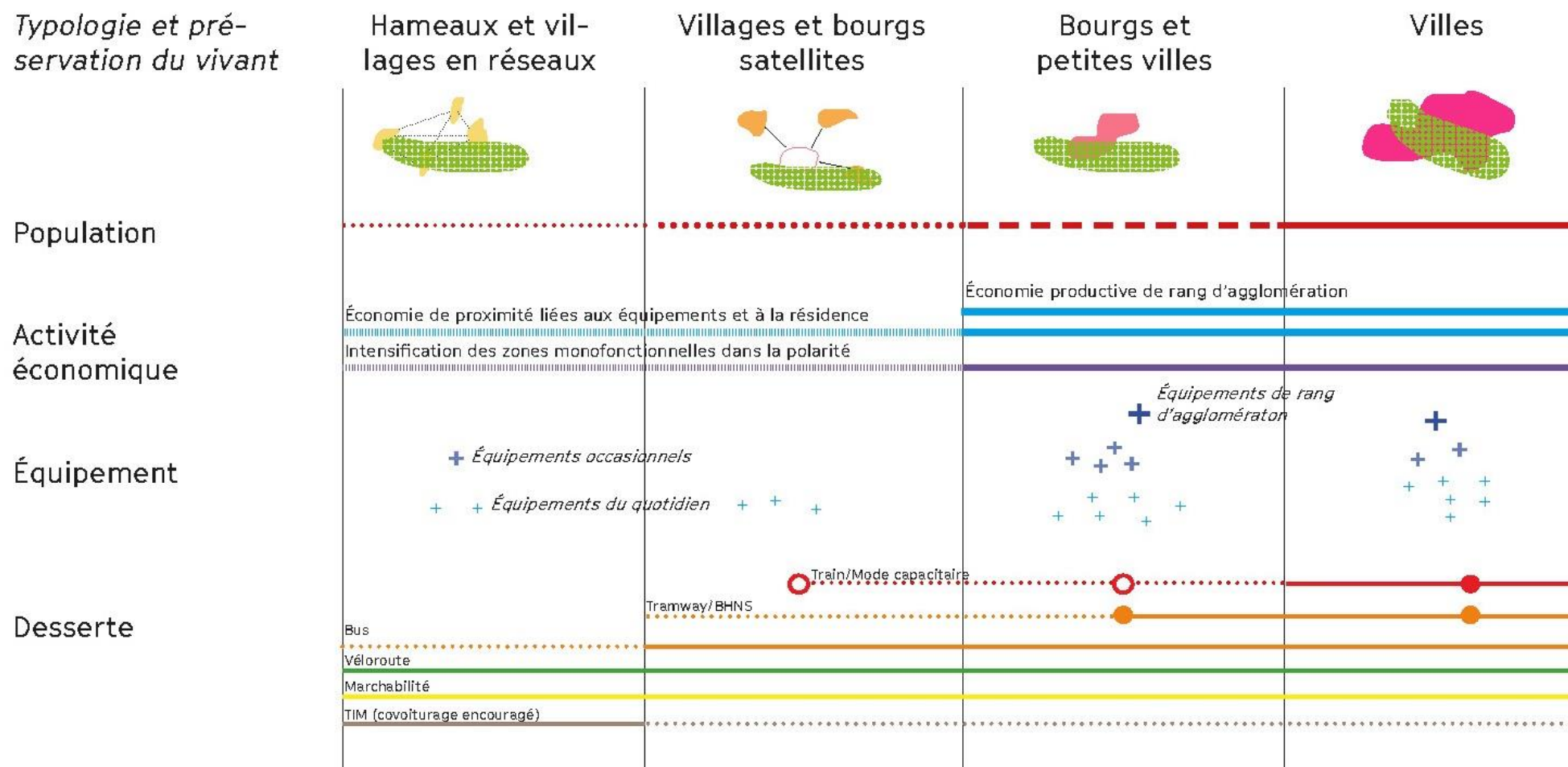


VTT : Primauté du socle du vivant et rééquilibrage de l'agglomération multipolaire



Développement urbain avec une coordination multiple

Caractéristiques générales des polarités urbaines à l'horizon 2050



Capacité d'accueil selon les types de territoires

1. Intensification seulement des territoires urbanisés existants et selon les types de tissu urbain

2. Intensification seulement en-dehors de l'IE 30% et du réseau hydrographique

Répartition des habitants existant et accueillis (scénario haut) en 2050 par typologie

hameaux et villages en réseau (7 % des habitants)



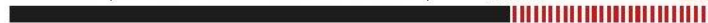
villages et bourgs satellites (14 % des habitants)



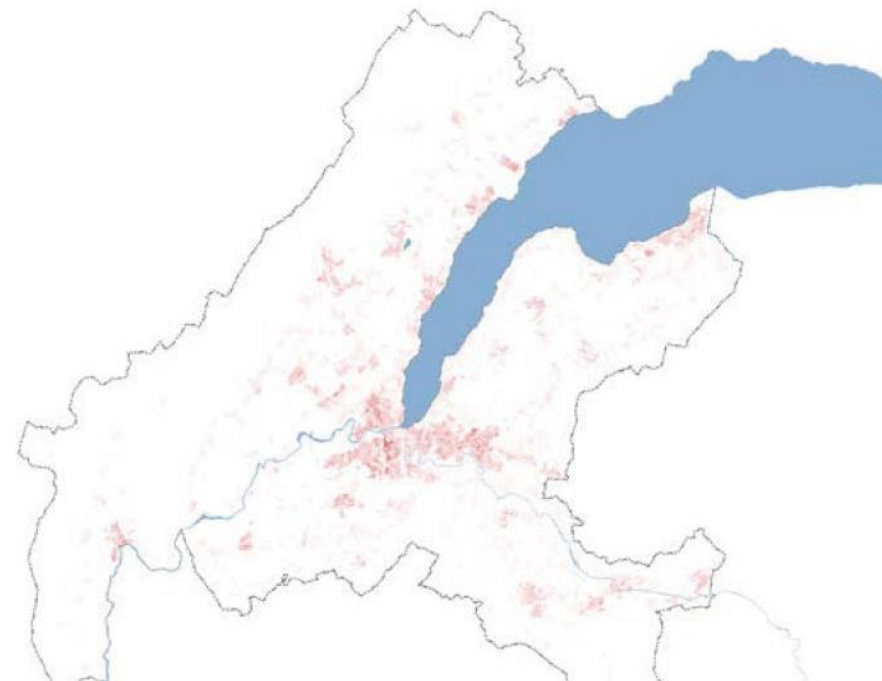
bourgs et petites villes (11 % des habitants)



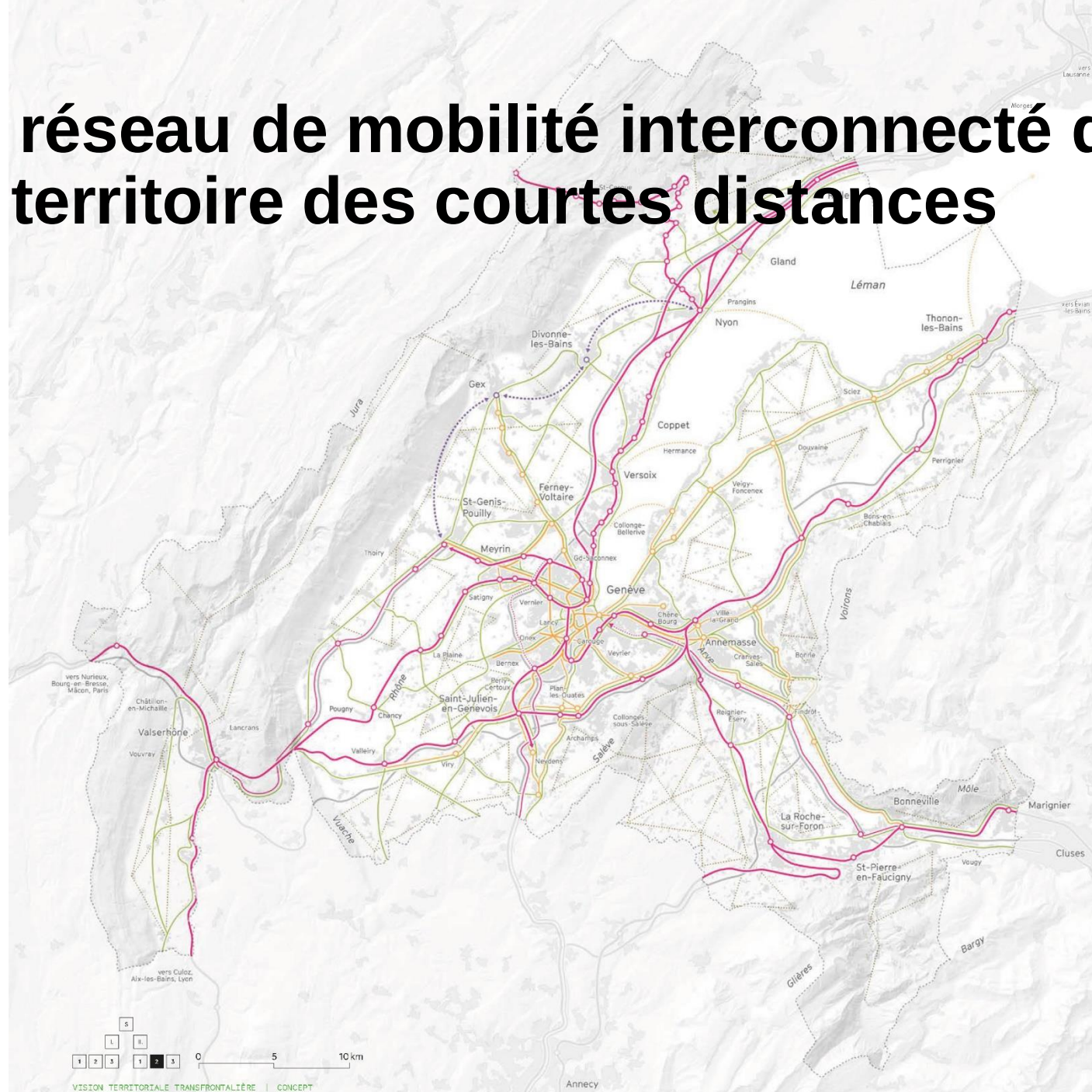
2024 2050
villes (68 % des habitants)



actuel



Un réseau de mobilité interconnecté dans un territoire des courtes distances



LE TERRITOIRE MIS EN RÉSEAU VISION 2050

RÉSEAUX TC

- réseau ferroviaire / car express
- car express; tracés à affiner
- réseau capacitaire; mode et tracé à définir
- réseau de tram / BHNS
- liaisons lacustres structurantes
- interfaces de rabattement et P+R à proximité

RÉSEAUX MD

- zones de priorisation piéton et vélo (toutes polarités)
- liaisons cyclables principales
- réseau hameaux / villages

RÉSEAU TIM

- réseau structurant TIM

CONTEXTE HORS GRAND GENÈVE

- polarités
- réseau autoroutier et train



TISSUS COMPACTS ET HOMOGÈNES

Dans les tissus compacts et denses tels que les tissus historiques (bâti inscrit ou classé, cœur de villages, bâtiments construits avant le 20^e siècle), si le potentiel d'accueil courtois y est modeste (de l'ordre de 10% de la population et des emplois existants), il s'agit de privilégier des opérations de rénovation et d'intensification des usages, qui sont, a priori, d'opportunités d'offrir de nouvelles qualités de vie de proximité.



TISSUS MIXTES ET INTERMÉDIAIRES

Entre les positions contraintes (historique, collectif, pavillonnaire), il reste une variété de secteurs hétérogènes dont le potentiel devra être évalué au cas par cas. Les opérations de densification prolongent les interventions sur les secteurs déjà artificialisés, et visent à renforcer la mixité d'usages et la qualité des espaces publics. De manière conservatoire, une hypothèse d'augmentation à pleine capacité des habitants et emplois de l'ordre de +30% en moyenne est retenue à ce stade.



ZONES COMMERCIALES

Ces secteurs recèlent un grand potentiel d'intensification, tant en termes de densité que de mixité, tout étant l'occasion d'améliorer significativement leur qualité. Leur localisation stratégique de même que les structures généralement légères des bâtiments, en font des cibles privilégiées pour des opérations de mutation profonde, même si leur mise en œuvre n'est pas toujours évidente tant pour des questions constructives que pour des questions économiques. On peut raisonnablement imaginer une densité à pleine capacité de l'ordre 250 habitants et emplois par hectare, avec une mixité d'usages importante (par hypothèse, jusqu'à un maximum de 50% d'habitants et 50% d'emplois).



ZONES INDUSTRIELLES

Ces secteurs présentent des caractéristiques comparables aux zones commerciales, et on peut raisonnablement envisager de poursuivre des objectifs similaires de qualification et de densification. Il s'agit toutefois de privilégier l'accueil d'activités économiques, en conformité avec les stratégies déjà poursuivies dans l'agglomération, tout en imaginant un potentiel modeste d'accueil d'habitants (typ. 90% emplois pour 10% habitants). Toutefois, un certain nombre de zones industrielles ne sont pas aptes à accueillir ces habitants (principalement en raison des nuisances oléores). Ces espaces devront être conservés pour garantir le maintien d'emploi du secteur secondaire dans l'agglomération. Il s'agit également de réserver suffisamment de surface à proximité des zones bâties, notamment au secteur de la construction, pour garantir de soutenir la transition du parc immobilier.



ZONES ÉCONOMIQUES MIXTES

Pour ces secteurs, regroupant à la fois le tertiaire industriel, artisanal et tertiaire, une hypothèse de densité à pleine capacité similaire aux zones industrielles et commerciales peut être posée. Cela dit, dans la perspective d'un renforcement de la mixité d'usages, d'autant plus au vu des programmes prioritaires qui y sont implantés, une part plus importante d'habitants peut y être envisagée à terme tout en maintenant le caractère économique dominant du secteur (typ. 40% d'habitants pour 60% d'emplois).



ZONES MONO-FONCTIONNELLES HORS DES POLARITÉS

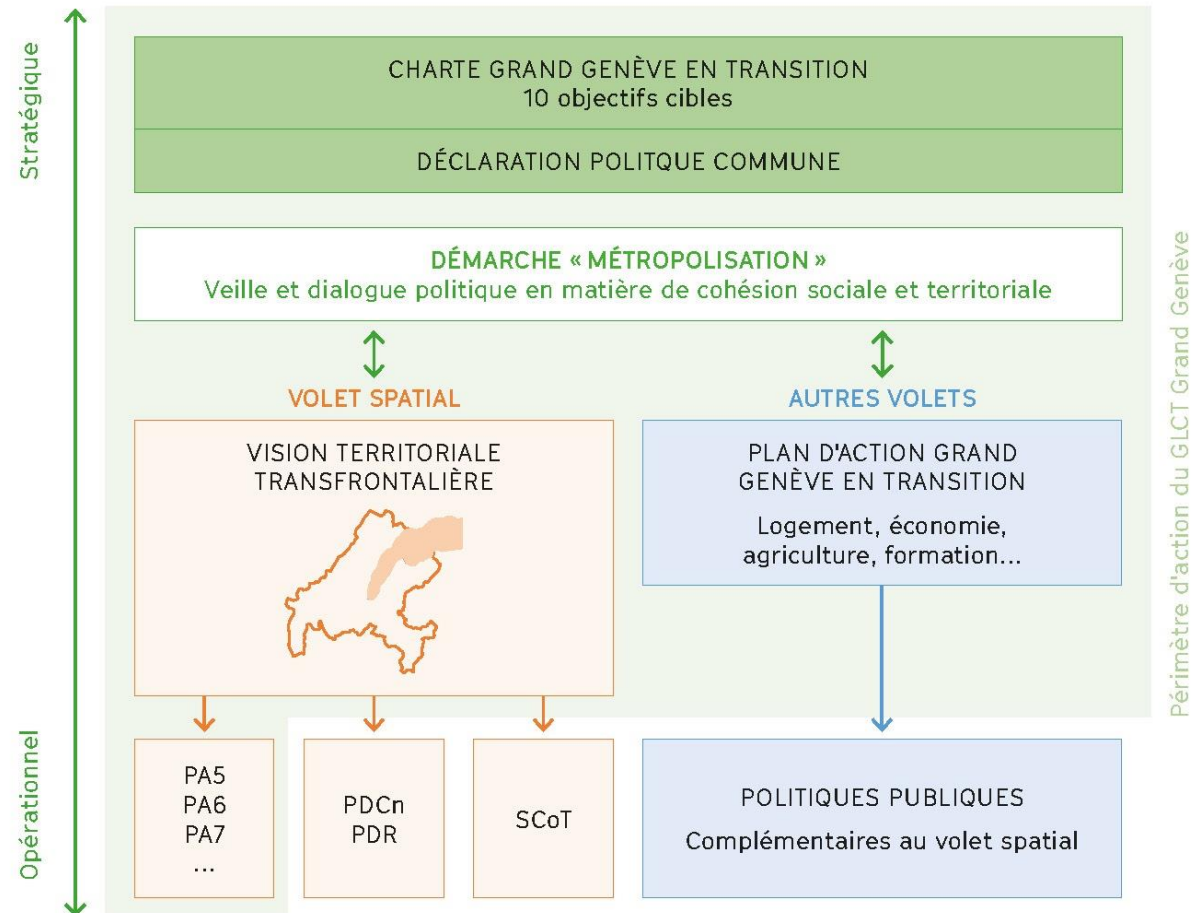
En dehors des espaces urbains, les zones monofonctionnelles industrielles ou commerciales sont recatégorisées en faveur de programmes contribuant aux besoins économiques spécifiques liés aux processus de transformation (production agricole) ou au tertiaire (matériaux, à la logistique, à la production énergétique ou à l'industrie lourde). Leur position à distance des polarités urbaines, leur ampleur et leur faible densité d'emplois constituent à ce titre des atouts.

L'articulation des démarches du Grand Genève

La VTT forme le chapeau commun aux nouvelles générations de planification

Elle articule plusieurs démarches :

- Un projet politique spatialisé
- Une vision territoriale renouvelée
- Des démarches thématiques qui interagissent avec les études territoriales



Mobilités



Vitalité et prospérité : le boom de la mobilité transfrontalière



2/3 emplois à Genève
(400'000 travailleurs)

110'000 frontaliers

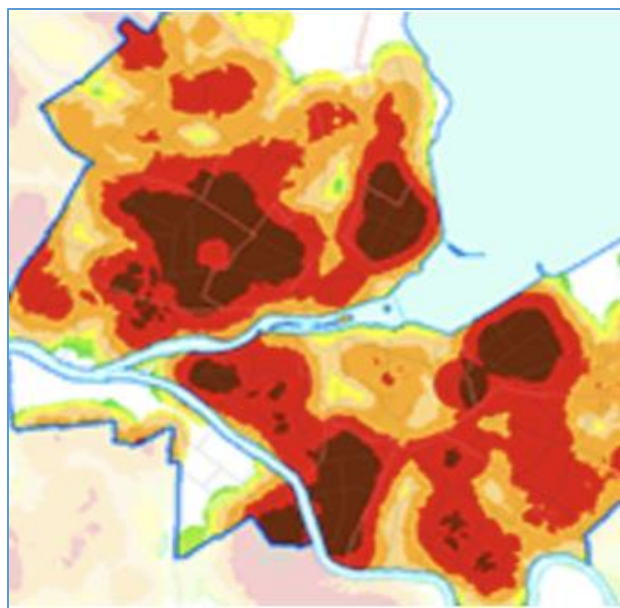
25% nouveaux logements
à Genève

10% Vaud

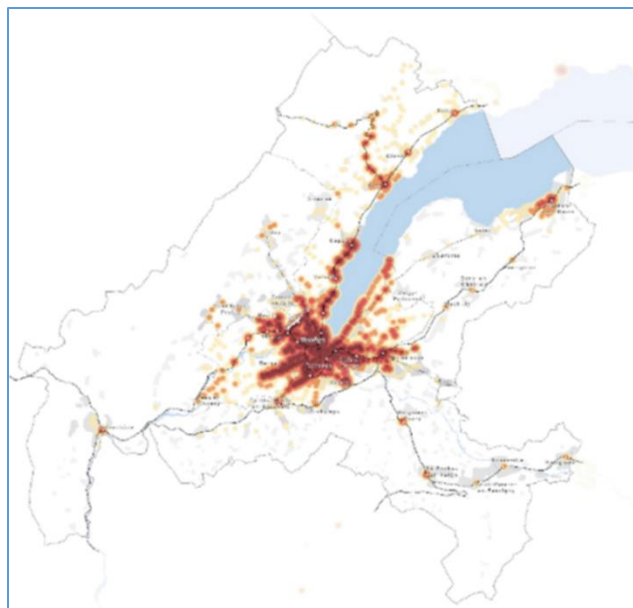
65% France voisine

62% déplacements
pour loisirs et achats

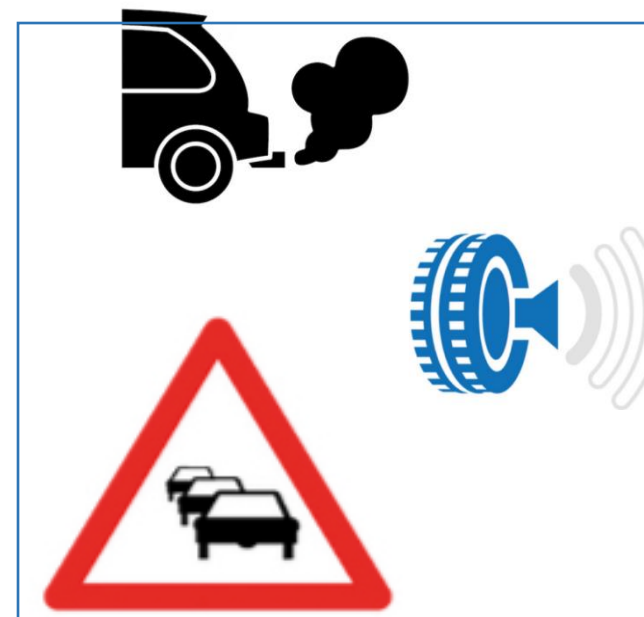
Les défis de la mobilité genevoise et transfrontalière



Forte densité au cœur de l'agglomération
(12'700 hab/km²)

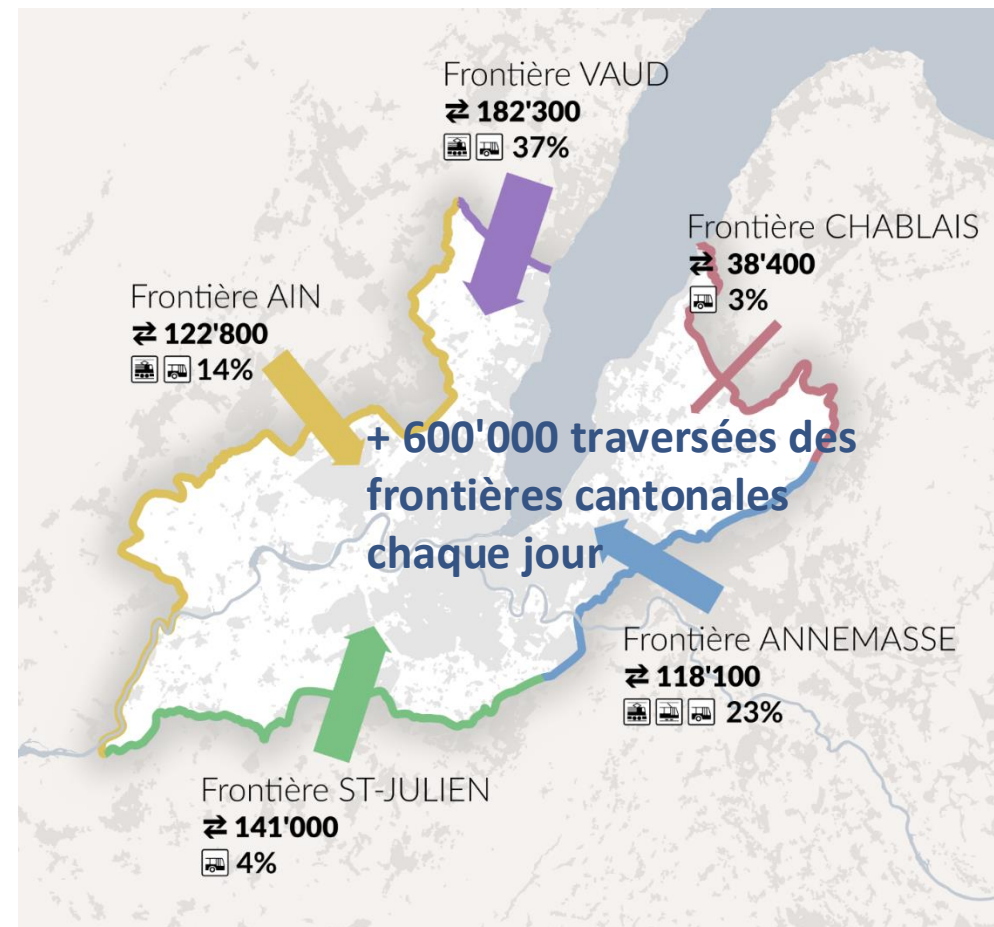


Système de mobilité
dual centre-périphérie

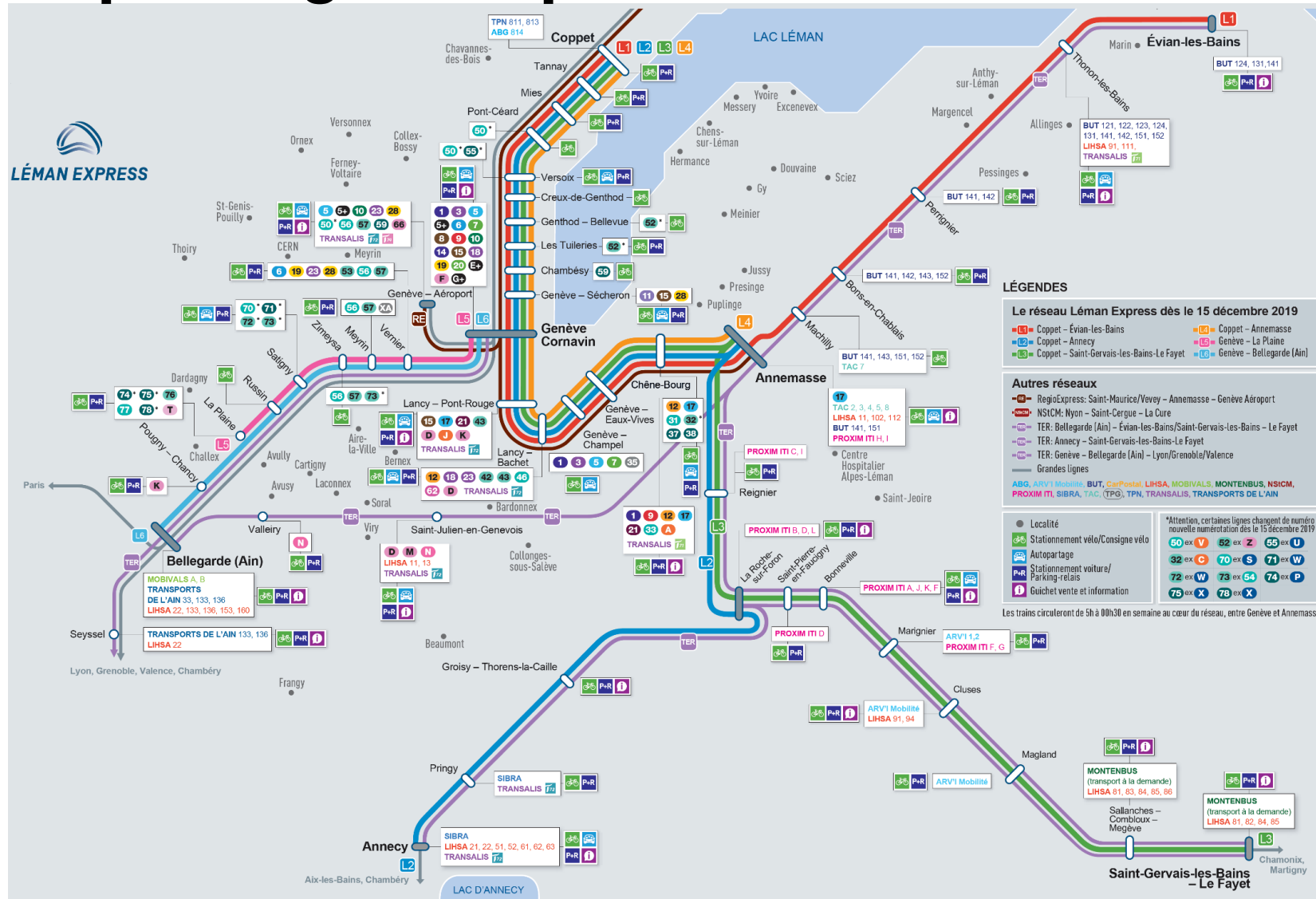


> 5h congestion
quotidienne

Vitalité et prospérité : le boom de la mobilité transfrontalière



Léman express : un changement de paradigme depuis 2019

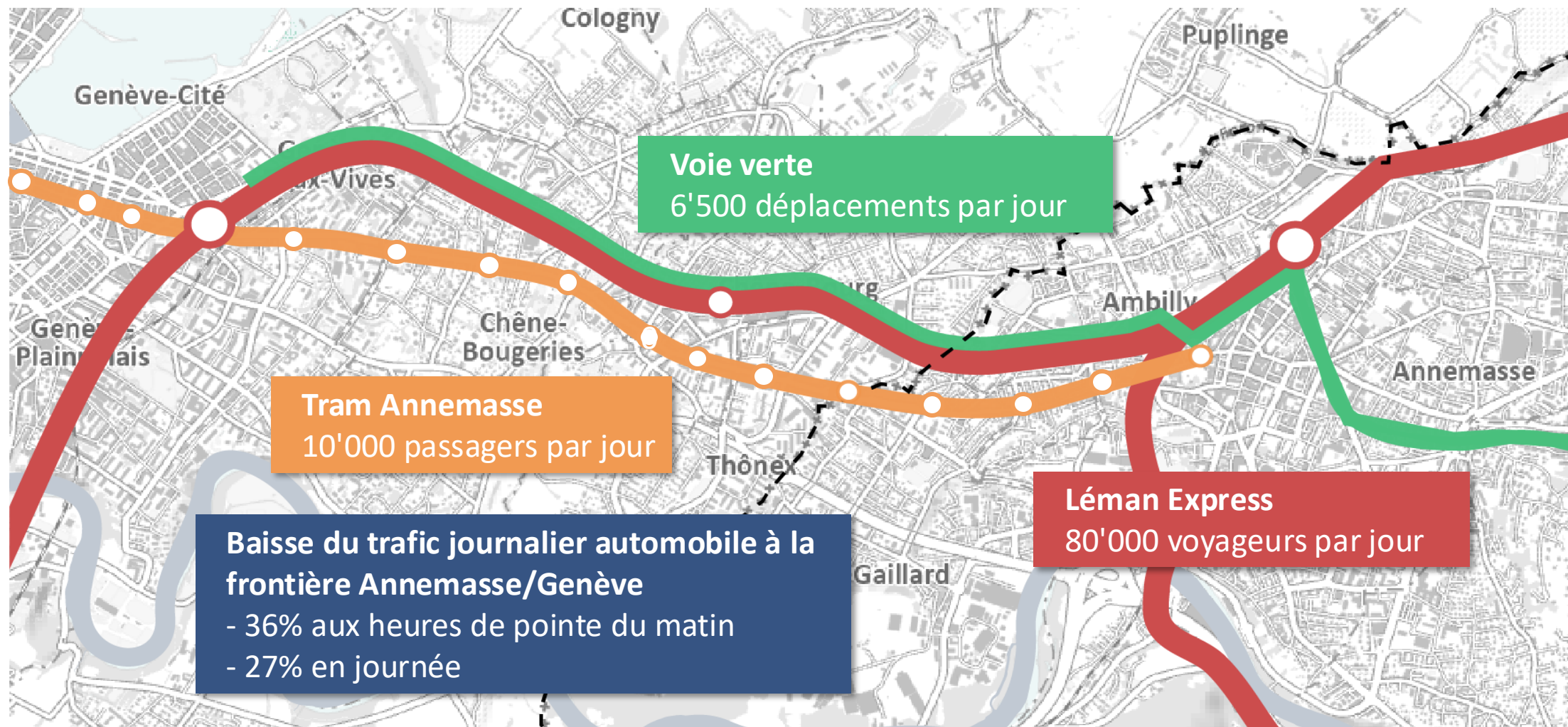


45 gares
230 km

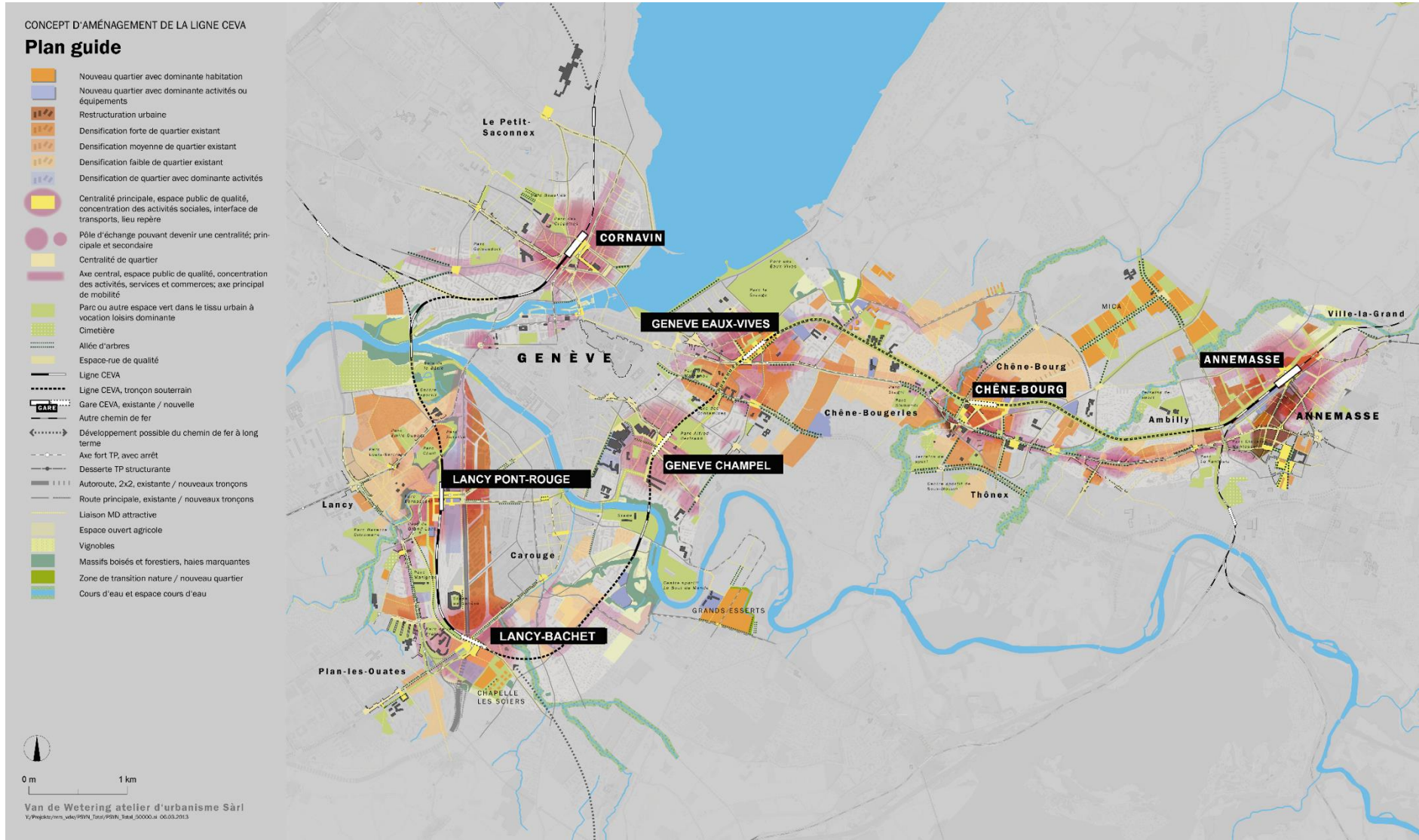
86 %
Employés
à moins
de
1,5 km du
LEX

80%
Habitants
à moins
de
1,5 km du
LEX

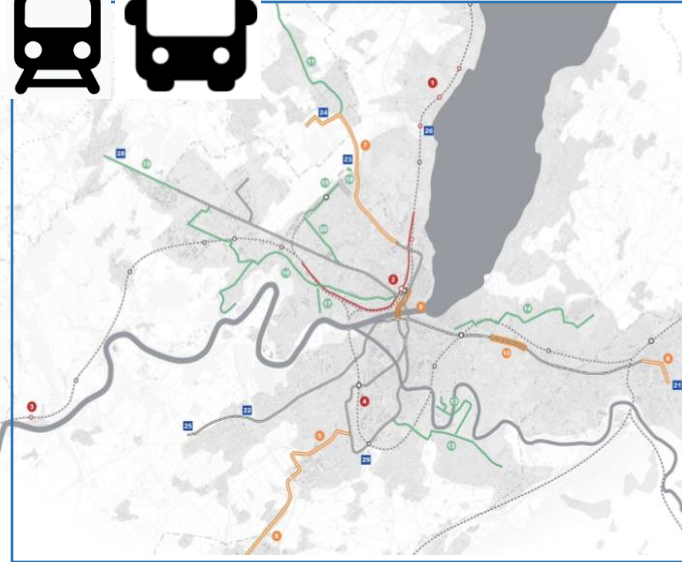
Le succès et la complémentarité des nouvelles liaisons



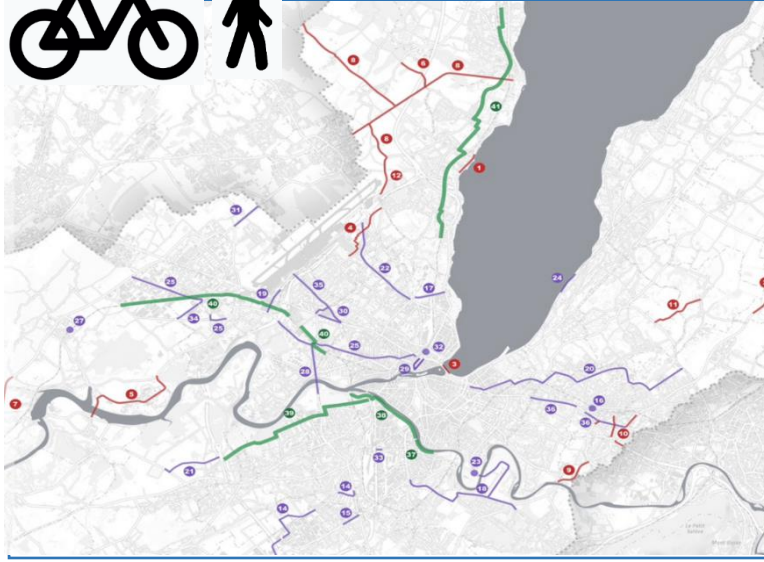
Les développements urbains autour des interfaces du Léman Express



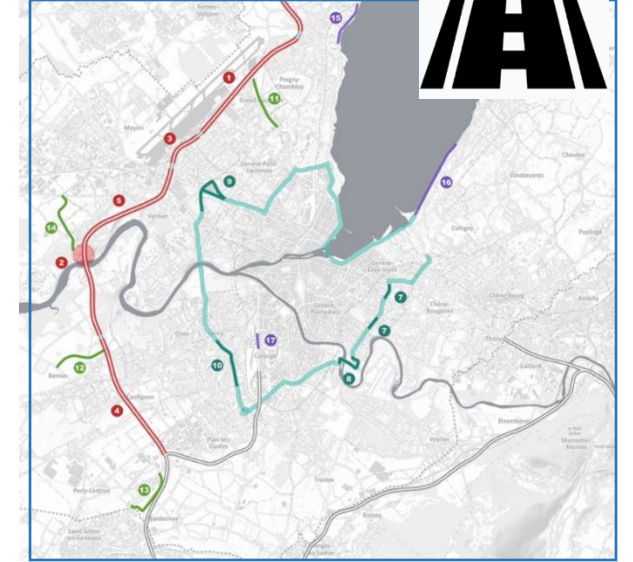
Forts investissements dans les infrastructures



+ 13 km tram (5km F)
+ 22 km BHNS

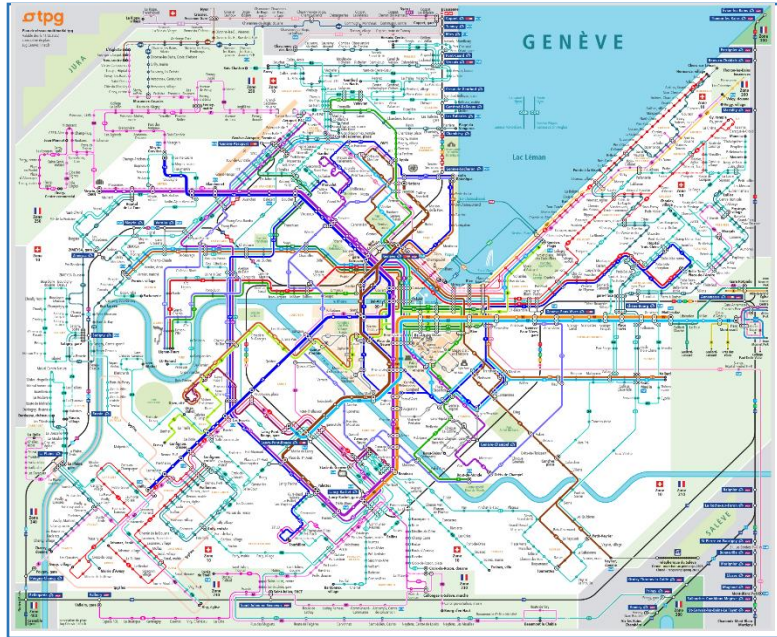


+ 80 km
aménagements cyclables



ceinture urbaine
nouveaux quartiers
zones industrielles
autoroute de
contournement

Développement massif de l'offre TP d'ici 2030



+40% offre / 2019

heures creuses / weekend
offre nocturne
offres flexibles



LEX

+ capacité
+ fréquence

bus express



Flotte

100% électrique

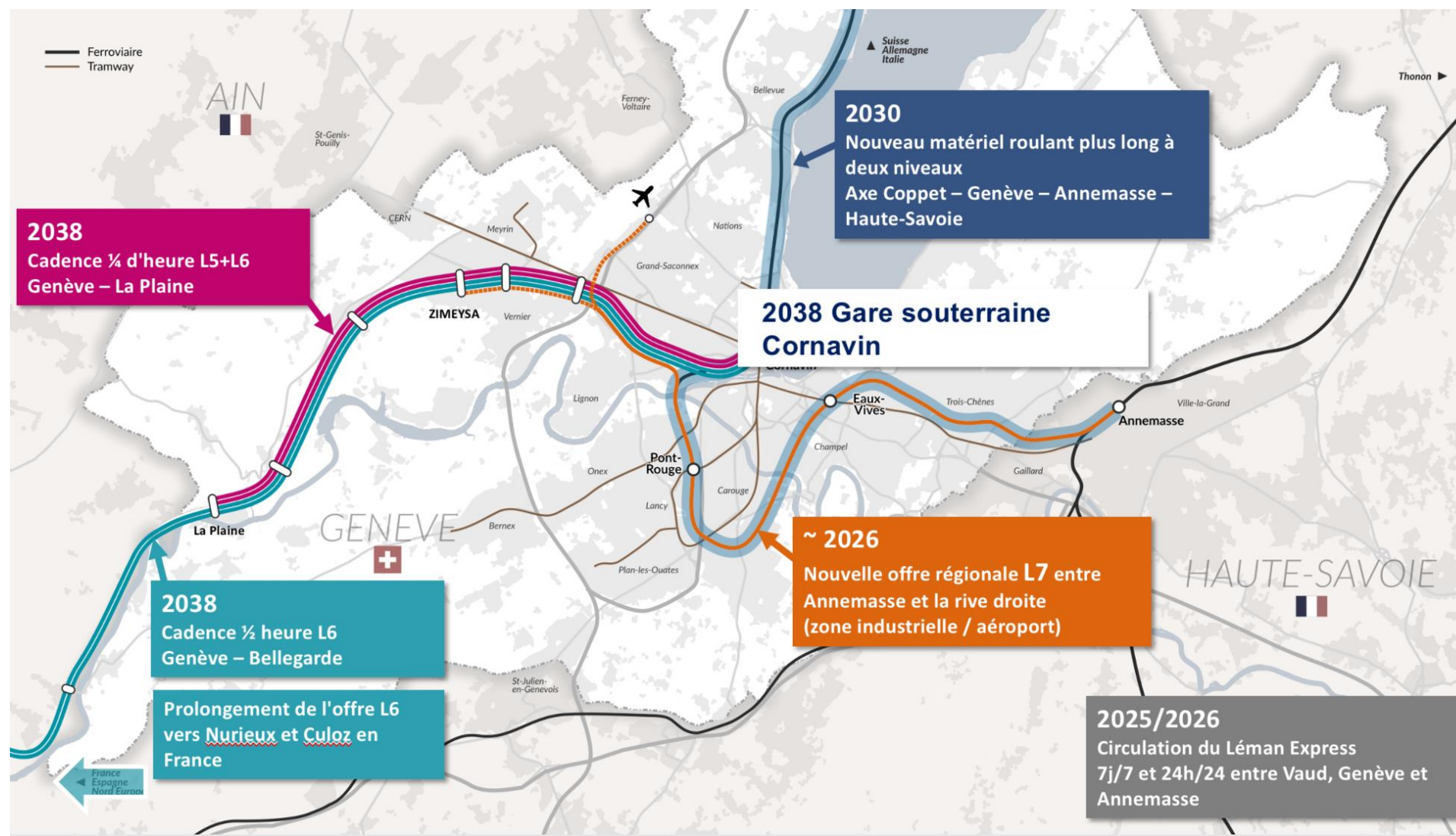
Management de la mobilité



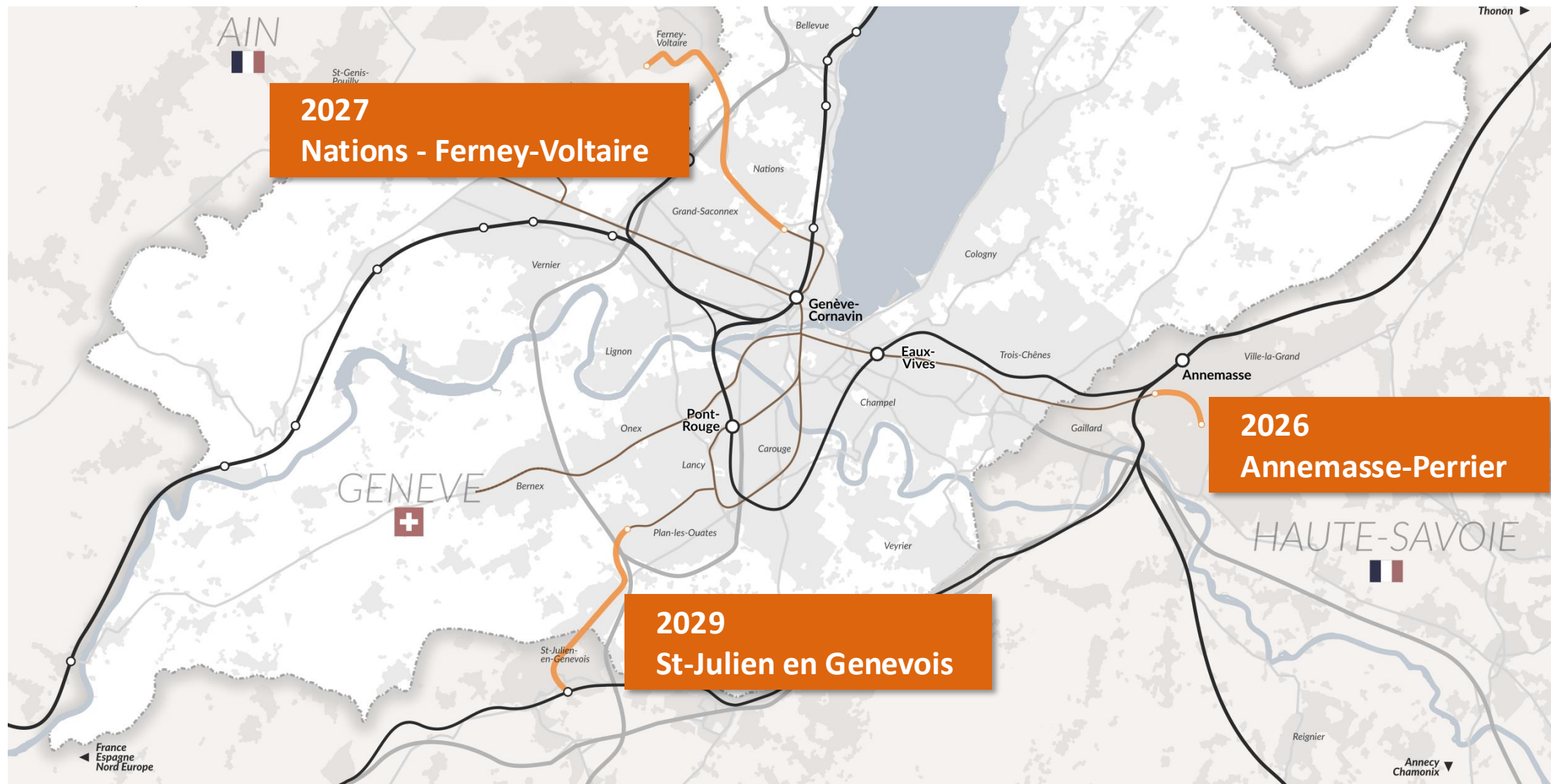
Protection contre
le bruit



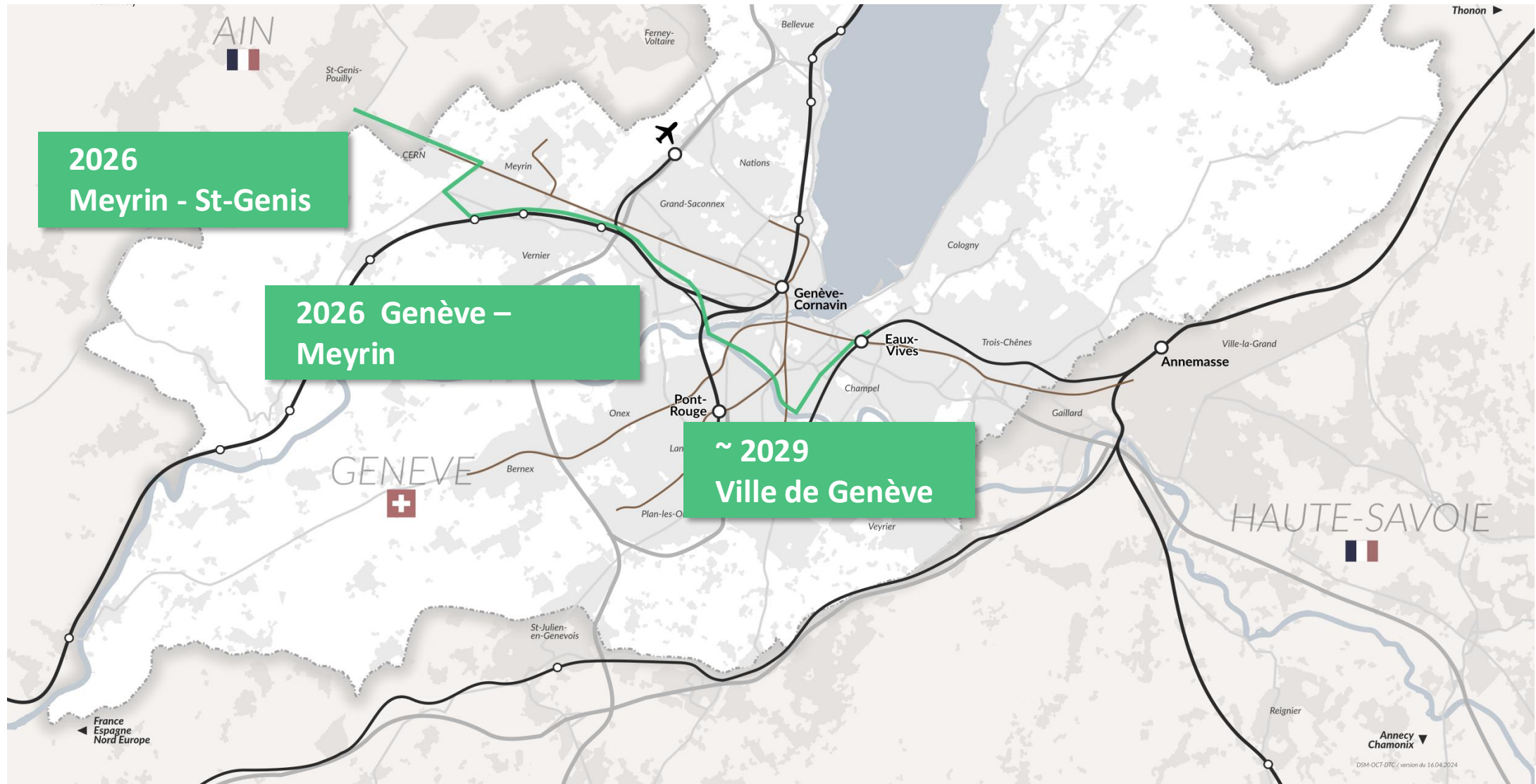
Extension de l'offre ferroviaire régionale – horizon 2025-2038



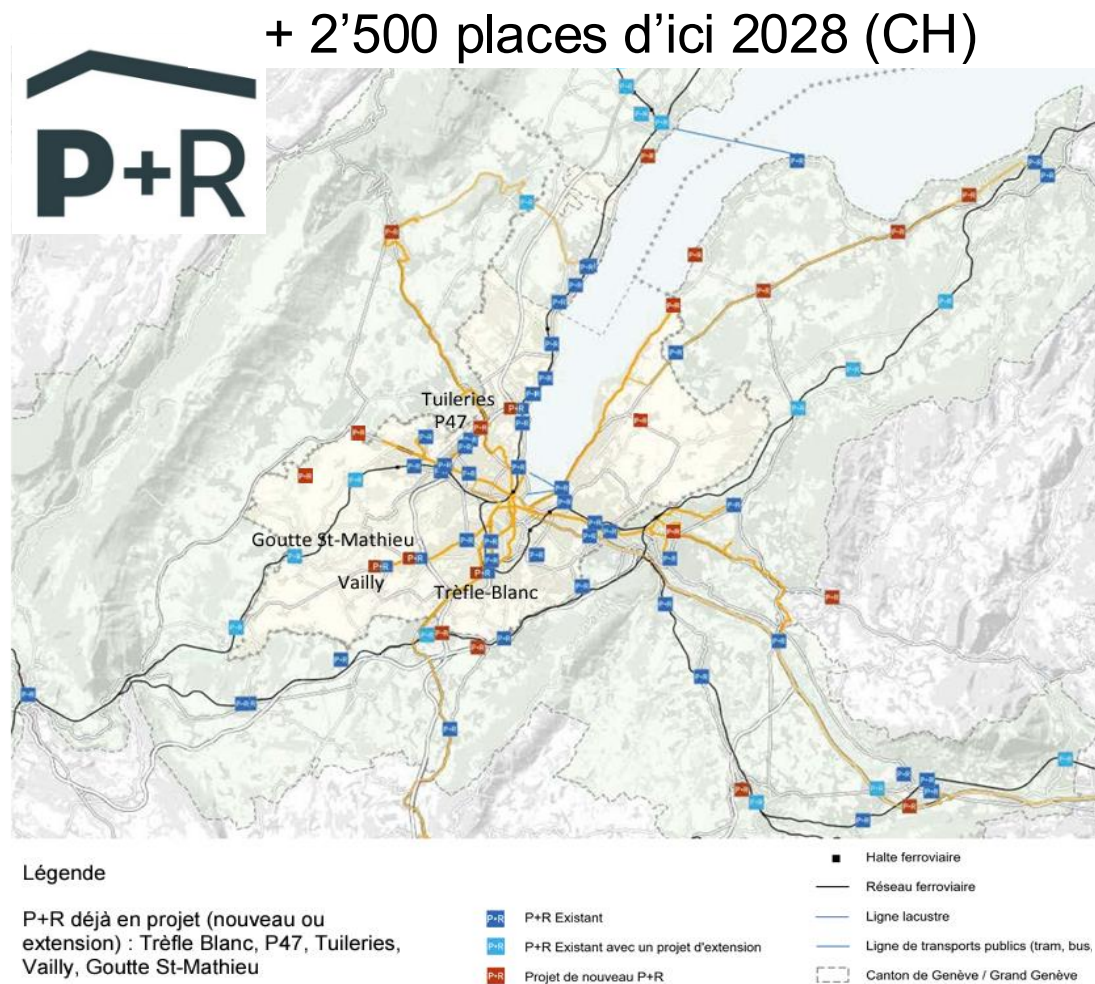
Extension du réseau tramway transfrontalier



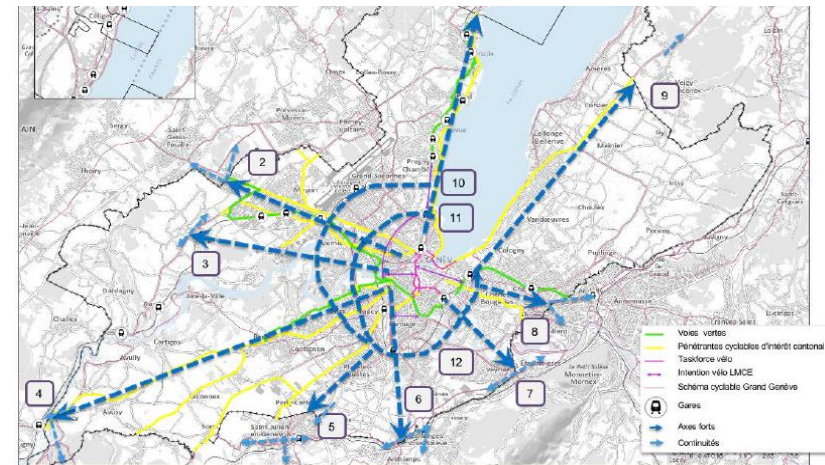
Extension de la voie verte d'agglomération



Perspectives à court et moyen termes

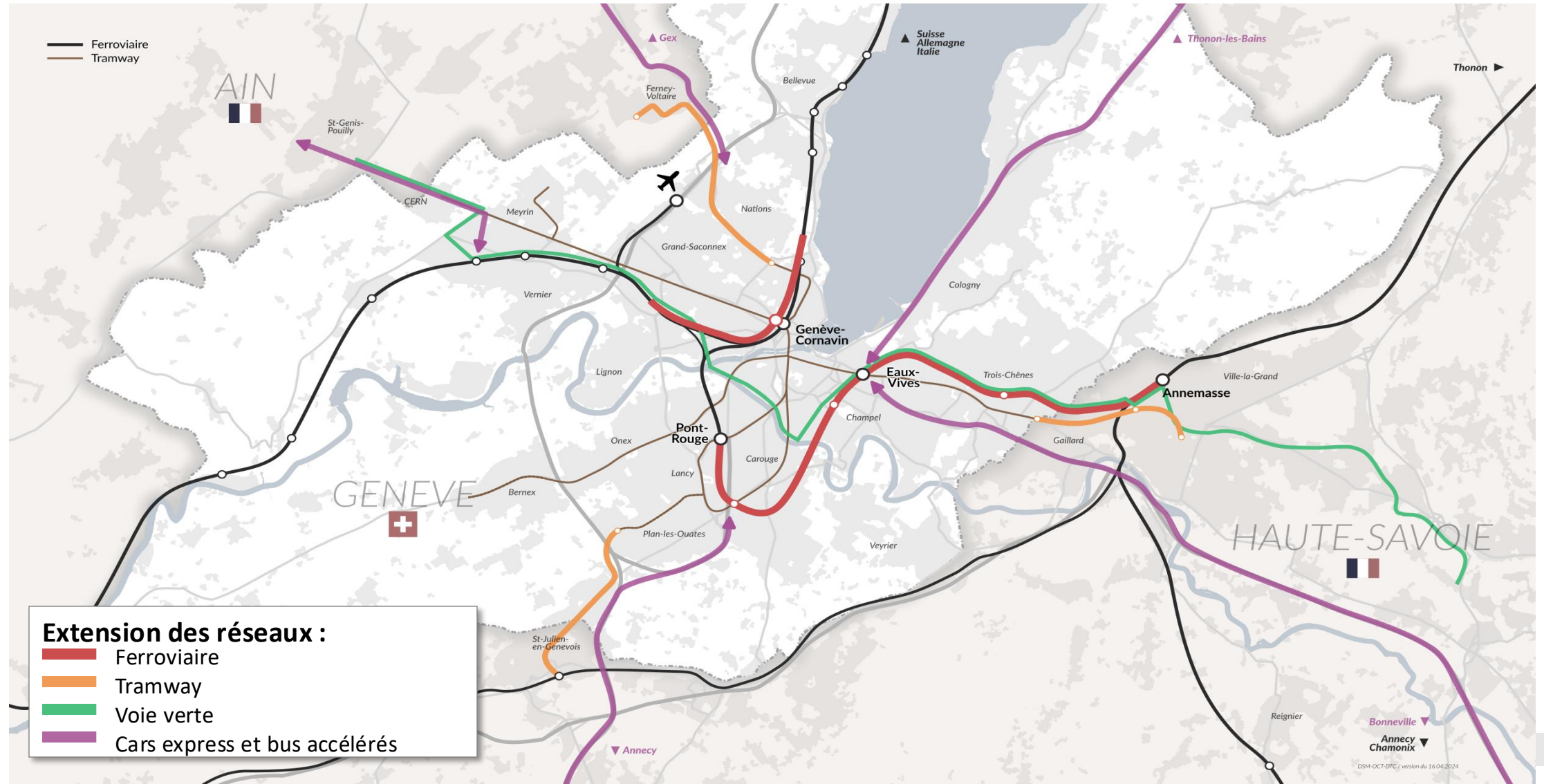


100 km axes forts vélos d'ici 2035

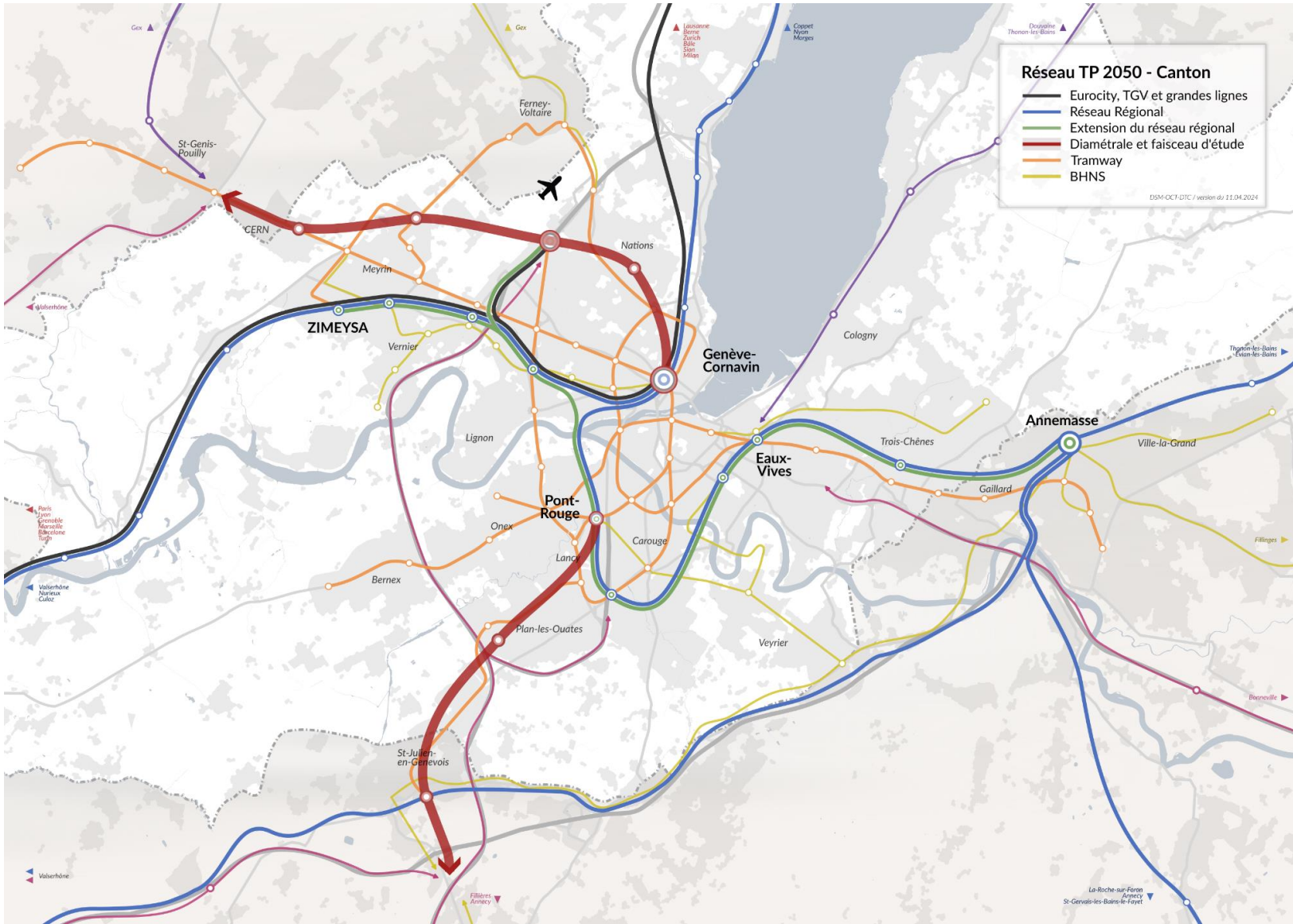


2 lignes tram tangentielles d'ici 2035

Réseau d'agglomération multimodal - horizon 2038

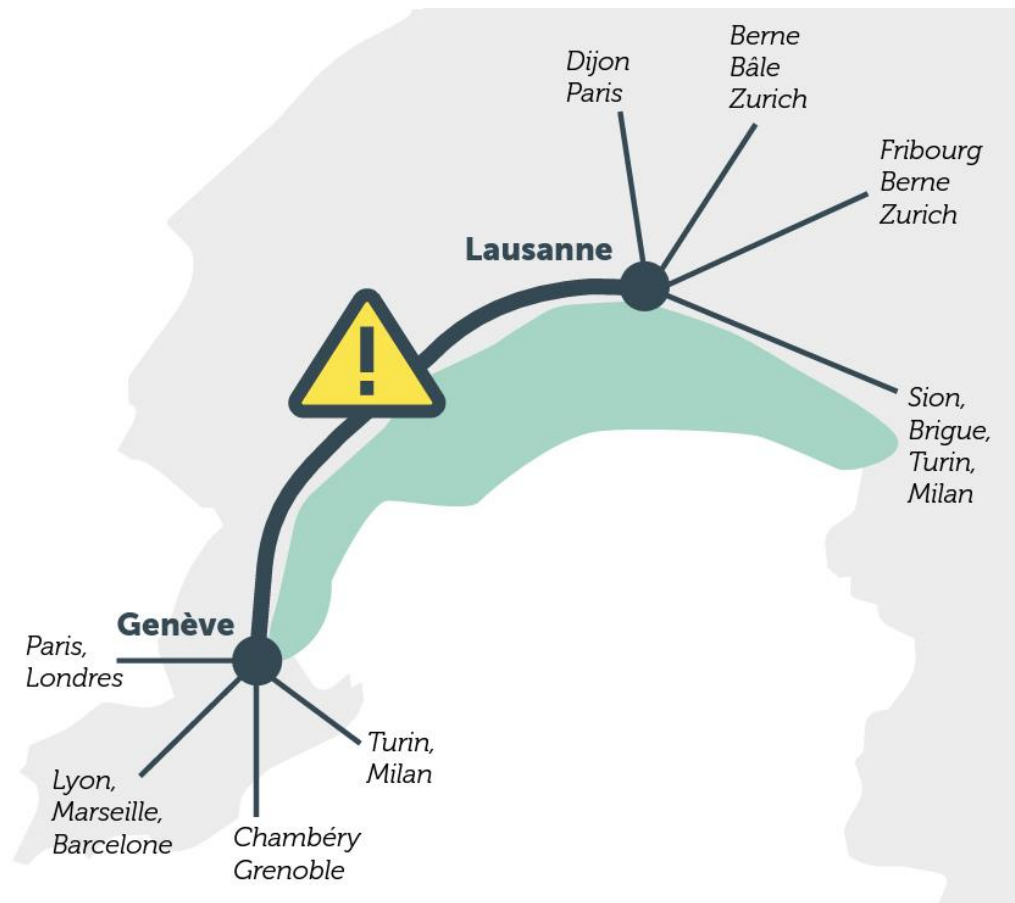


Les prochaines étapes : nouvelle liaison ferroviaire nord-sud au cœur du réseau

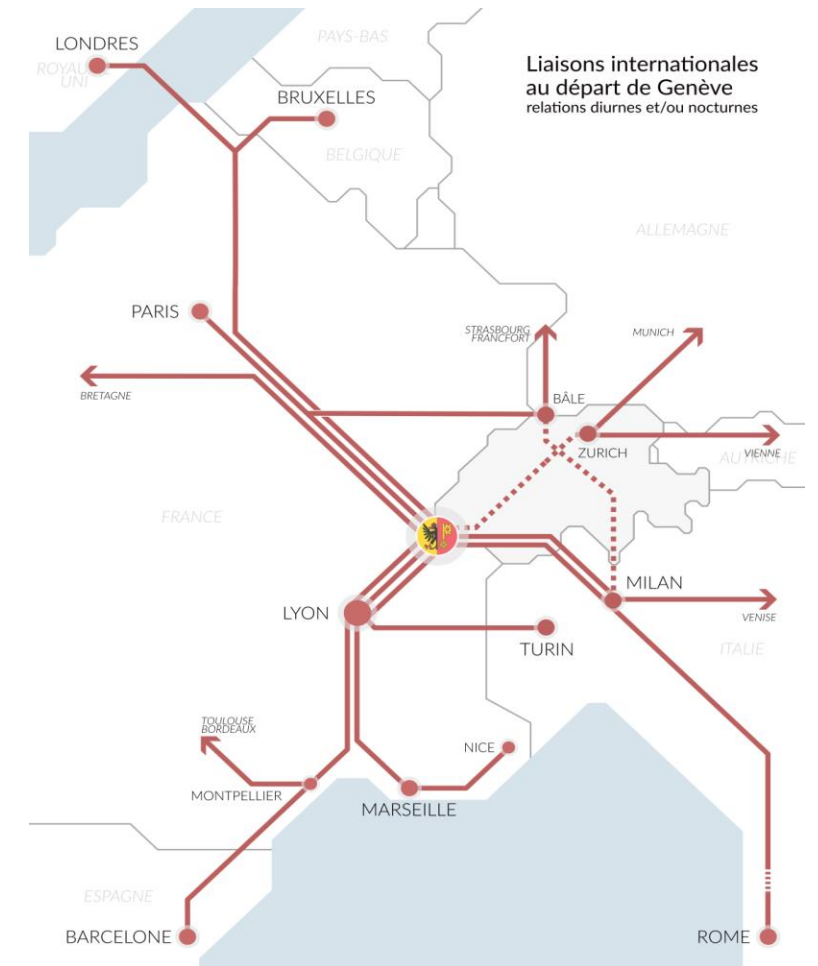


Garantir les connexions de Genève avec la Suisse et l'Europe

Une 2ème ligne Lausanne-Genève par étape



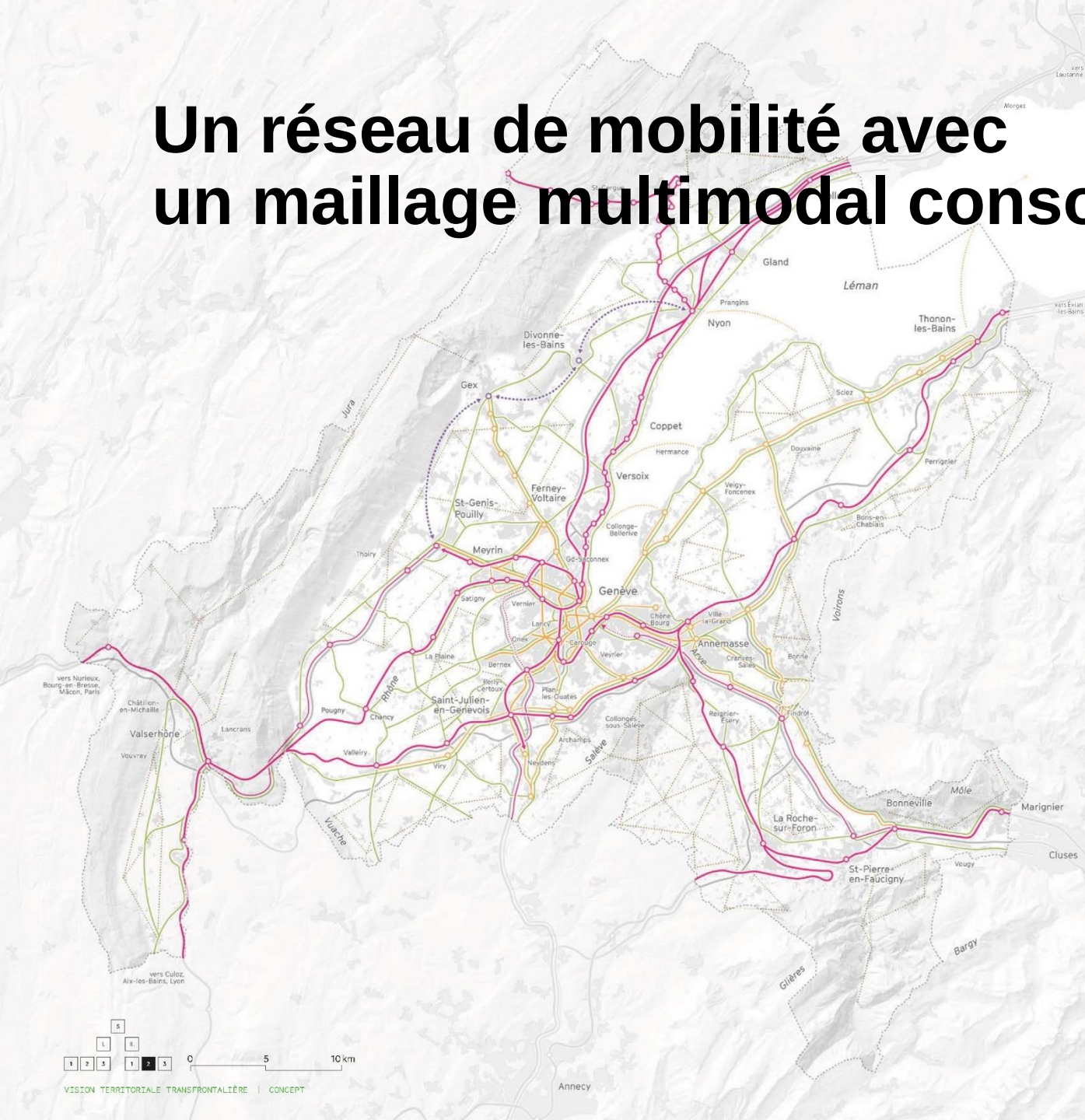
Amélioration de la ligne Genève-Lyon



Interfaces



Un réseau de mobilité avec un maillage multimodal consolidé



... À TRAVERS UN MAILLAGE MULTIMODAL DÉCARBONÉ

Le réseau a privilégié le recours aux modes actifs et aux transports publics tout en reconnaissant la diversité des situations territoriales.

MOBILITÉ ACTIVE

- Maillage piéton pour soutenir la proximité, y compris avec le réseau socio-écologique (cf. axe 1).
- Liaisons cyclables pour les courtes et moyennes distances (axes forts vélo; liaisons principales, secondaires et de dessertes; voies vertes) et réseau de vélo de loisirs.
- Espaces publics (zones piétonnes, priorité piétonne, rue, chemin, place) mis en réseau.

TRANSPORT EN COMMUN

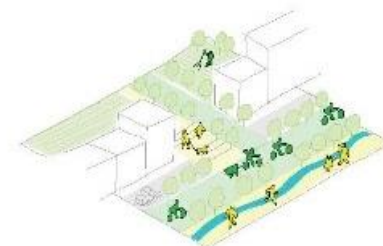
- Systèmes lourd et capacitaire ferroviaire ou mode à définir, car express pour la desserte régionale.
- Tram, BHNS.
- Bus urbains et périurbains.

INTERFACES MULTIMODALES ET RABATEMENT

- Offres multimodales de rabattement (bus ou transports à la demande, taxis voire véhicules autonomes à long terme, stations de mobilité partagée et services de mobilités).
- Plateformes multimodales de rabattement.

TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

- Adaptation du réseau routier selon les nouvelles typologie de réseau viaire.
- Accompagnement des projets autoroutiers.
- Réglementation du stationnement.
- Développement du covoiturage.



Un maillage multimodal consolidé à l'échelle de l'agglomération

CONSOLIDER LE MAILLAGE MULTIMODAL À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

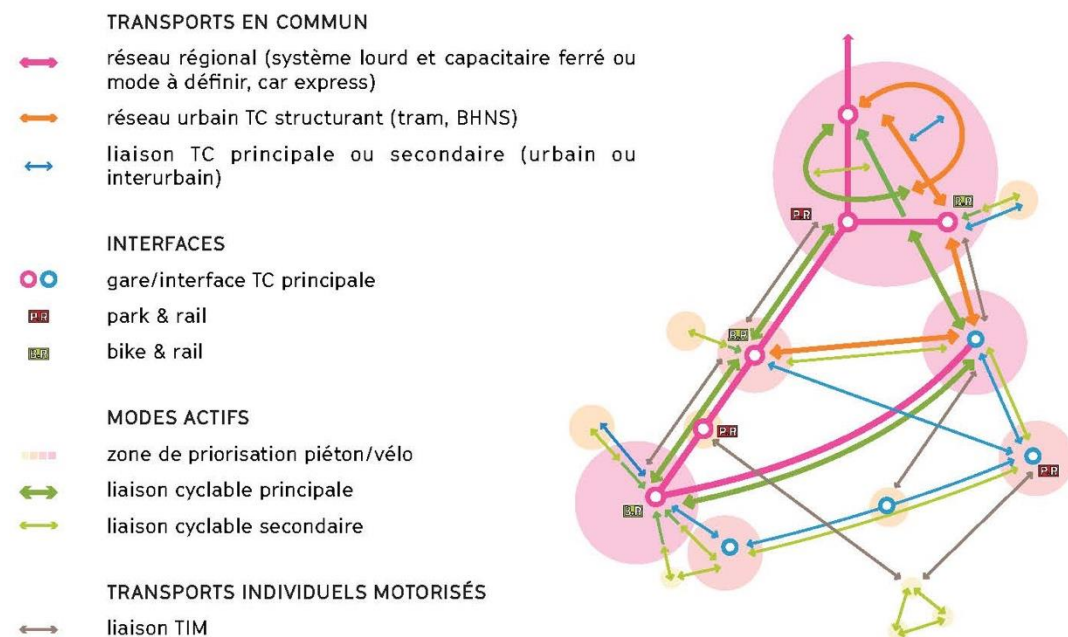


Schéma de principe du maillage intermodal entre les polarités

REQUALIFIER LE RÉSEAU VIAIRE ET LES ESPACES PUBLICS

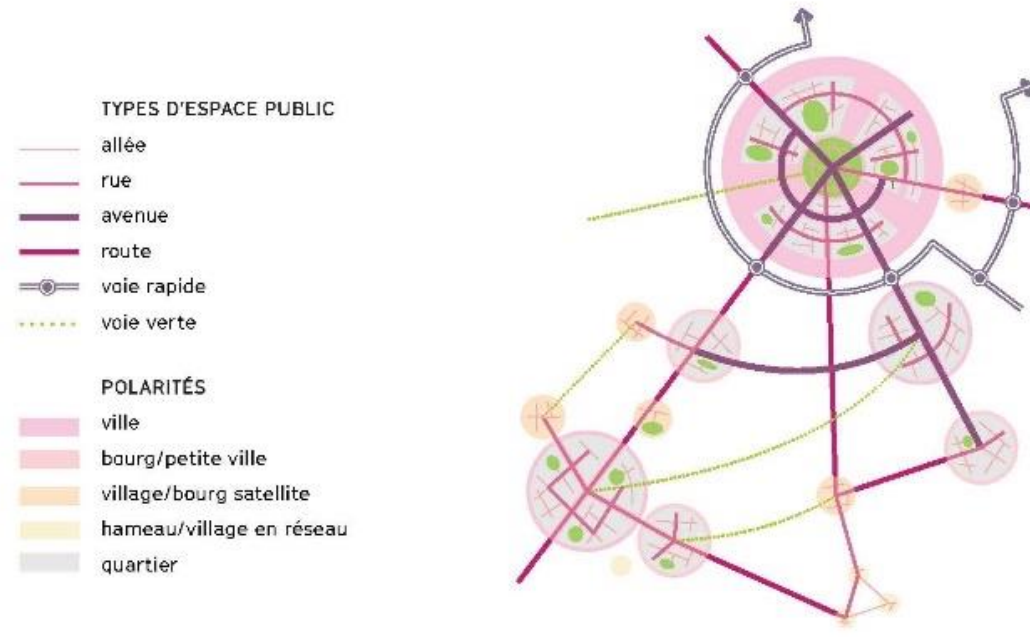
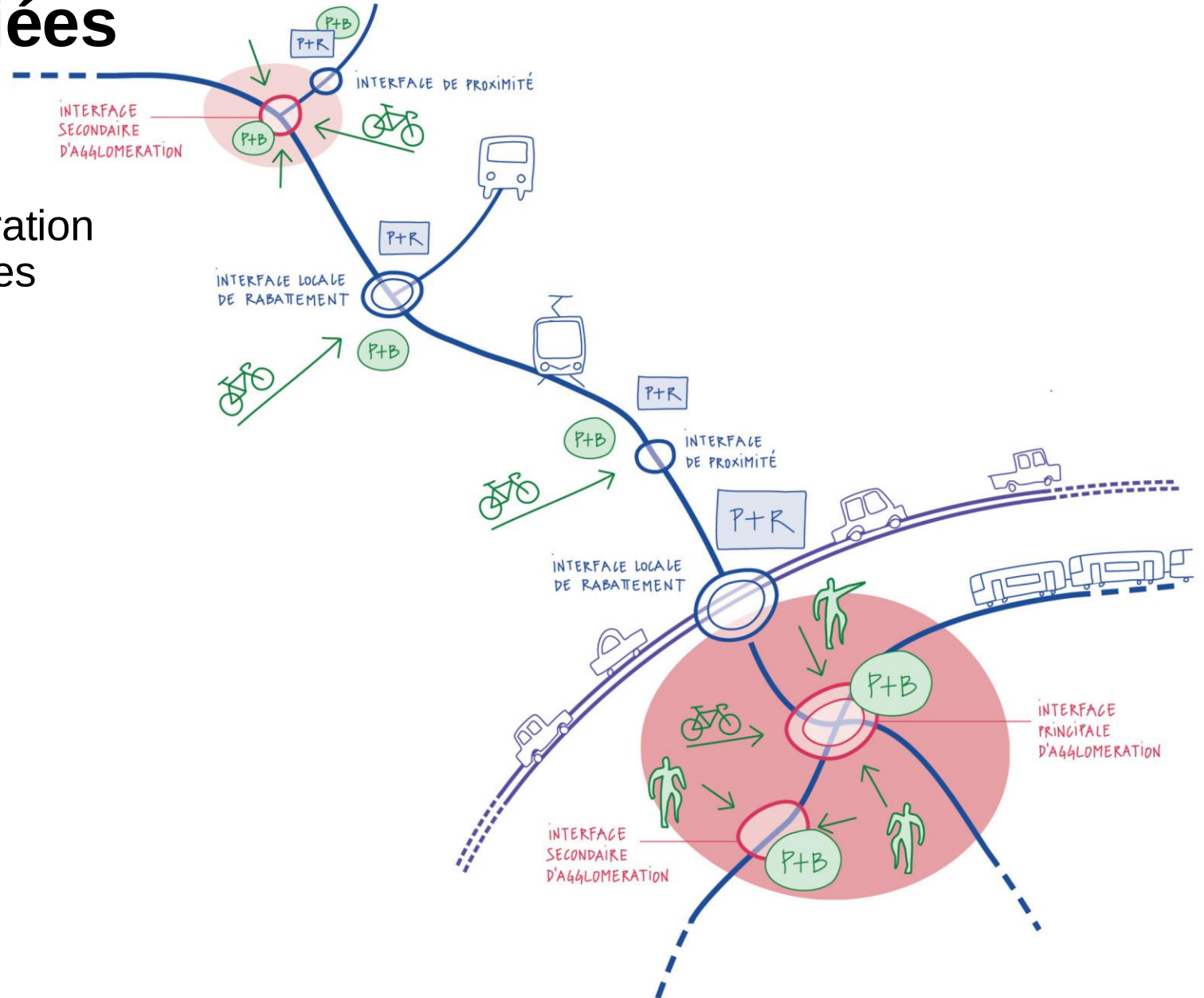


Schéma de principe en et hors urbanité

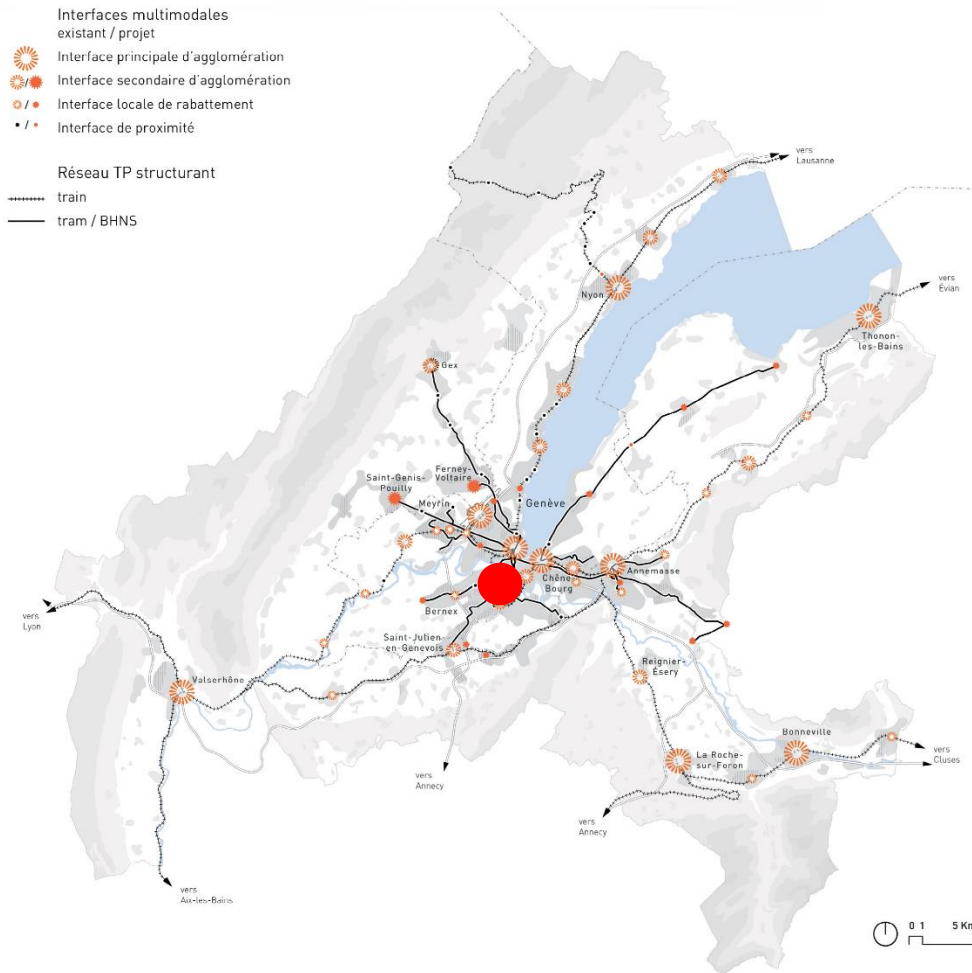
Des typologies variées pour les interfaces

La stratégie du projet d'agglomération prévoit différents types d'interfaces pour différentes fonctions.

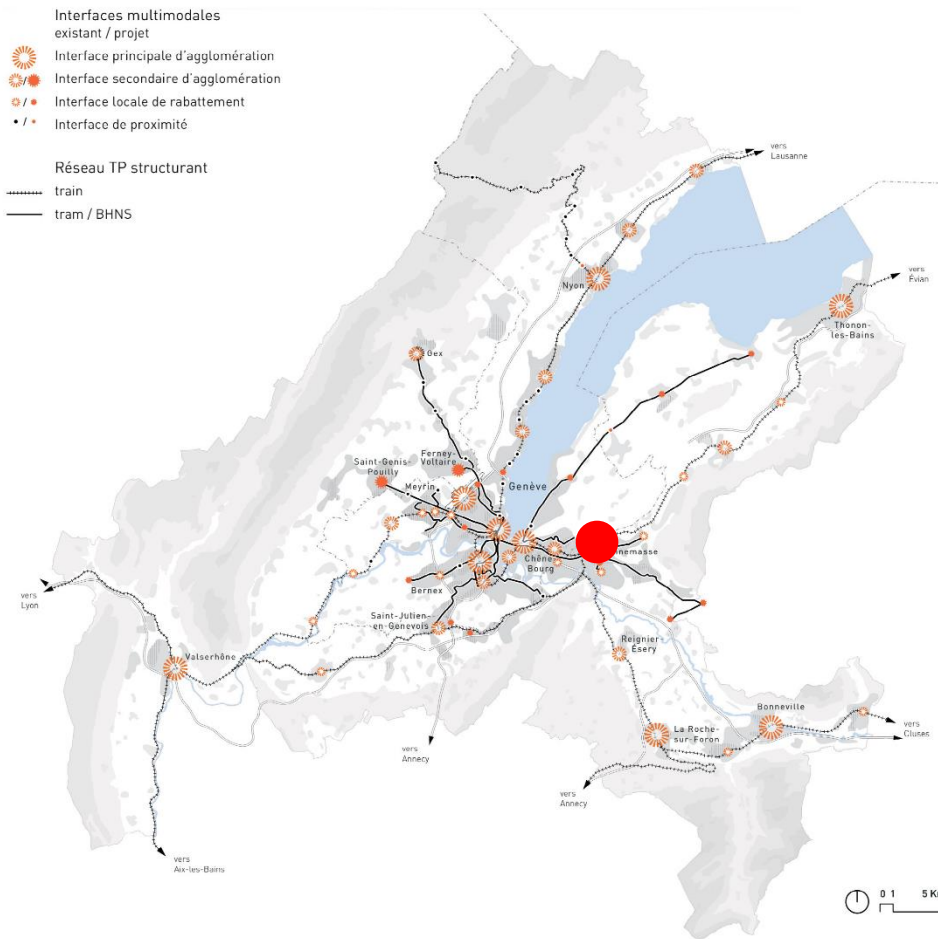


Interface et quartier de Lancy-Pont Rouge

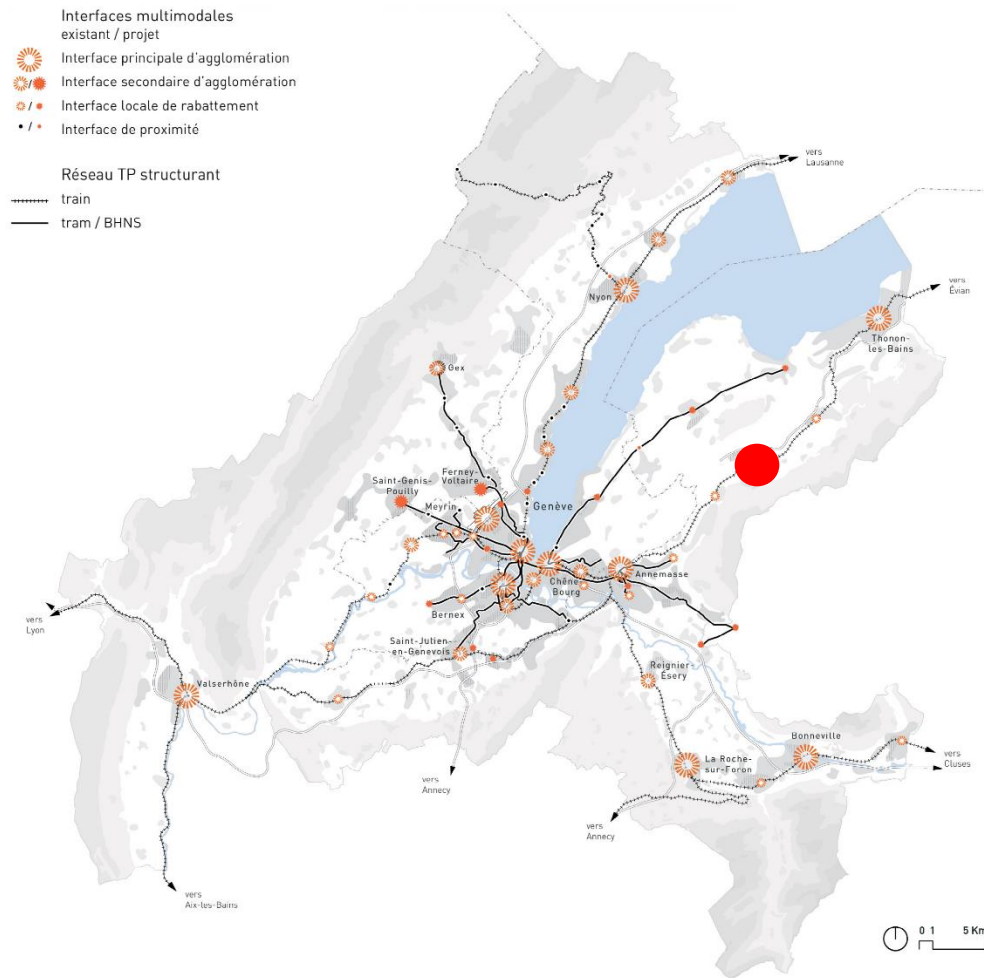
Projet d'agglomération 1 : Connexion au Léman Express et au réseau tram & bus, vélostation, espaces publics, 640 logements à terme, bureaux et services



Exemple : Interface d'Annemasse Gare (Fr) Projet d'agglomération 1 : Connexion au Léman Express et au BHNS, vélostation, voie verte d'agglomération - Espaces publics - 120 logements réalisés, renouvellement urbain, bureaux, services et zones de loisir



Exemple Interface de la gare de Machilly (Fr) Projet d'agglomération 3 : Connexion au Léman Express et au réseau bus, vélostation, fonction de rabattement P+R - Rabattements cyclables



Conclusion

