

Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



Voie Verte d'Agglomération
Etude de faisabilité

CAHIER DE PRESENTATION

Novembre 2010

CAHIER DE PRESENTATION

SOMMAIRE

Avertissement

Trois principes

La ligne de transport, l’espace public et le parc linéaire

Trois outils

La dendrite, la contre-allée et l’écofolie

Découpage séquentiel

Nomenclature et définitions

Présentation d’un cahier

Annexes

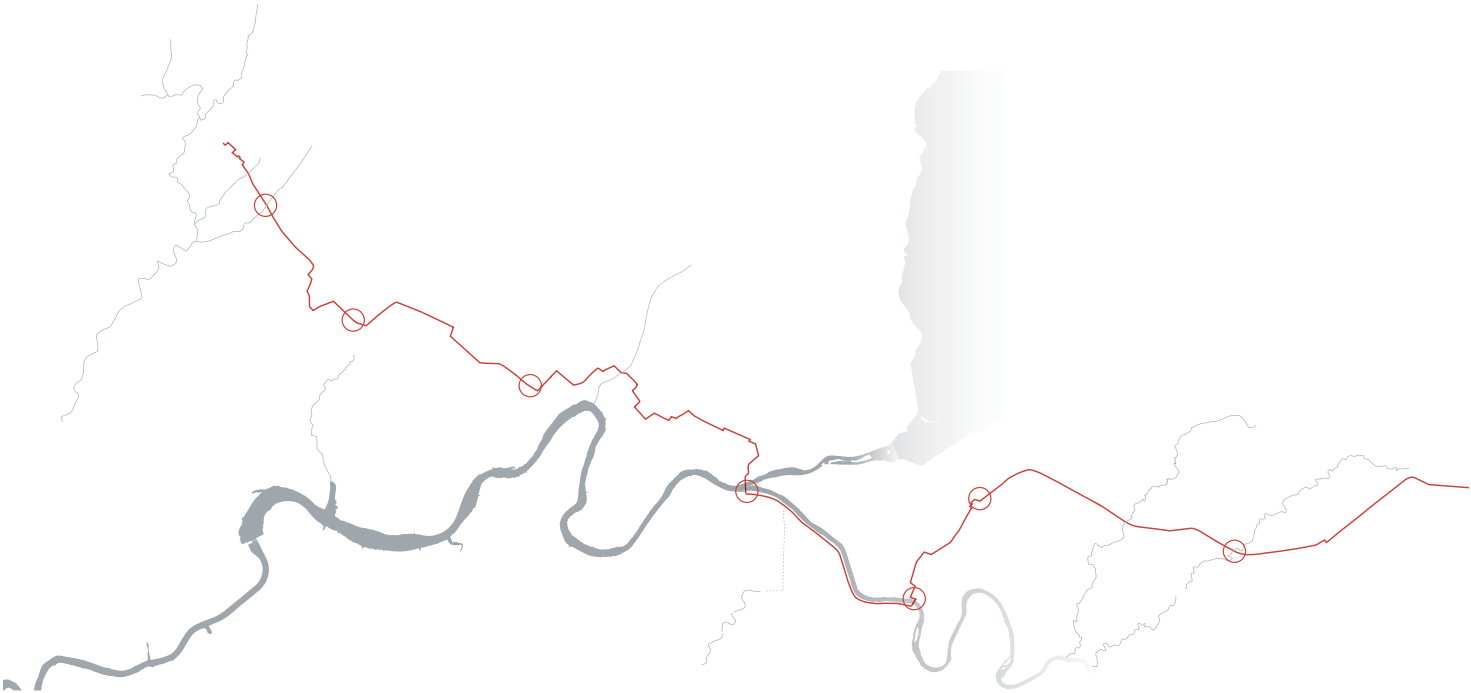
Annexe 1. Synthèse d’aménagement
Explicitation de la légende

Annexe 2. Synthèse trafic
Explicitation des schémas

Annexe 3. Typologie des franchissements
Explicitation des codes

Annexe 4. Ecofolies
Une stratégie d’image et de promotion de la VVA

Modalités de mise en oeuvre



Avertissement

Ce document est le cahier introductif de l'étude de faisabilité de la Voie Verte d'Agglomération (VVA).

Contexte de l'étude

Le projet de la voie verte s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois dont la charte a été signée le 5 décembre 2007.

Conçue sur un linéaire de 22km environ, la voie verte accueillera en site propre un itinéraire dédié à la mobilité douce. Elle est située dans le prolongement de la voie verte de la future liaison ferroviaire CEVA et s'étend d'Ouest en Est depuis le centre régional de Saint Genis (Ain) jusqu'au centre régional d'Annemasse (Haute Savoie).

Le projet d'Agglomération a confirmé le financement à hauteur de 40% pour trois tronçons de la Voie Verte d'Agglomération :

- Voie verte sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)
- Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'hôpital (Ville de Genève)
- Nouvelle liaison entre Saint Genis et la ZIMEYSA

D'autres mesures liées à la VVA pourront être intégrées lors du dépôt des projets d'agglomération de 2ème et 3ème génération et bénéficier ainsi d'un financement en tranche B (2015-2018) et C (après 2019).

En relevant systématiquement les contraintes et les potentialités des sites traversés, cette étude de faisabilité précise le tracé initial proposé par le dossier d'appel d'offre (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, cahier no 15-2, juin 2009), en étudie et évalue les variantes possibles et établit, séquence après séquence sur la totalité du tracé, un diagnostic territorial prospectif sur lequel pourront être développés, localement, les avant-projets.

A cette étude de faisabilité doit être associée une charte d'aménagement dont l'objectif sera « d'assurer l'unité, la lisibilité, la continuité et la sécurité de la voie verte sur les 22 km » de tracé, entre Saint-Genis et Annemasse. Elle précisera les principes d'aménagement, de gestion et d'entretien qui pourront être partagés par les douze communes et maîtres d'ouvrage impliqués dans les phases de réalisation. La problématique du foncier reste à approfondir lors de l'élaboration de la charte.

Structure de l'étude

L'étude de faisabilité de la Voie Verte d'Agglomération (VVA) est composée de sept cahiers successifs, qui décrivent chacun une séquence de la grande traversée qui mène de Saint-Genis à Annemasse.

Chacun de ces cahiers fixe les enjeux urbains, les contraintes physiques et les potentialités d'aménagement que localement l'implantation de la VVA sous-entend. Il en étudie le tracé et ses éventuelles variantes en respectant le gabarit imposé de 5 mètres de largeur. Devant s'en tenir à étudier la "faisabilité" de tel ou tel tracé, il ne dessine pas les projets (aucun aménagement n'est représenté). Il s'efforce par contre d'énoncer les conditions nécessaires à leur élaboration par le dessin rigoureux de plans d'emprise et de coupes de principe, tenant compte des opportunités ou contraintes du foncier (qui fait l'objet d'une planche spécifique).

Mais chaque cahier s'inscrit en même temps dans une démarche d'ensemble dont, globalement, il respecte et fonde à la fois : les principes, les outils, le découpage séquentiel et les normes éditoriales – respectivement décrites dans les planches qui suivent.

Trois principes

La ligne de transport, l'espace public et le parc linéaire

Le caractère technique de l'étude de faisabilité dont ce cahier est l'un des composants, n'a de sens que s'il est rapporté aux trois principes fondateurs de l'ensemble de la démarche.

Principe 1. La VVA est conçue comme une ligne de transport.

Elle est certes dédiée à la mobilité « douce », au sens premier où elle est prioritairement réservée à la circulation des piétons et des vélos. Mais elle l'est aussi, au sens où le tracé s'efforce de desservir le plus grand nombre d'utilisateurs (habitants ou travailleurs) en passant soit par des équipements majeurs soit au cœur des zones les plus denses. Elle l'est enfin, en un troisième sens, en ce qu'elle articule ces deux modes de déplacement à d'autres moyens de transport, soit qu'elle aille chercher les arrêts de transports publics les plus proches (au moyen, notamment, de ce que nous appelons plus loin une « dendrite »), soit qu'elle contribue à la modération du trafic en empruntant une voirie jusque là réservée au déplacement automobile (au moyen par exemple de ce que nous appelons une « contre-allée »).

Au **tracé principal** et direct de la VVA traversant des environnements contrastés, s'ajoutent donc deux types de **tracés secondaires** et moins directs, qui en complètent et assouplissent la fonctionnalité en offrant à l'utilisateur des itinéraires multiples dans le réseau viaire existant et des connexions accrues avec les quartiers ou équipements proches.

Principe 2. La VVA est conçue comme un espace public.

Elle l'est de fait en tant qu'espace de circulation accessible à tous. Mais elle l'est surtout en tant qu'espace de déambulation, de sociabilité et de rencontre que, de proche en proche, elle contribue à ménager, enrichir ou reconstituer. Ainsi doit-elle être l'occasion de générer, tout au long de son tracé, des espaces publics d'échelles et de natures différentes, du simple délaissé à l'espace public majeur.

Au gabarit fonctionnel garantissant le passage de la voie dans le tissu urbain ou agricole, s'ajoutent ainsi deux exigences que les projets à venir devront respecter :

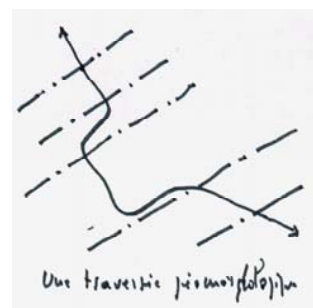
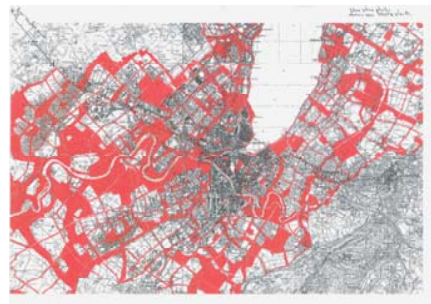
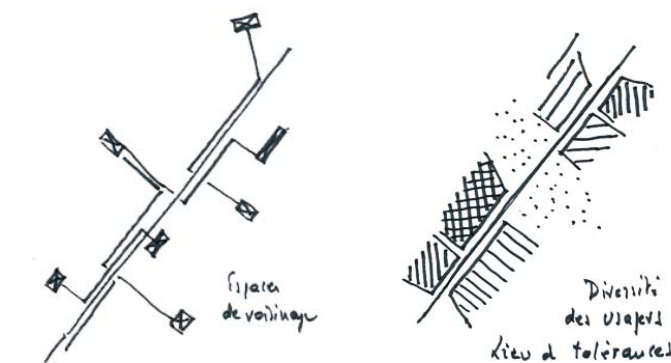
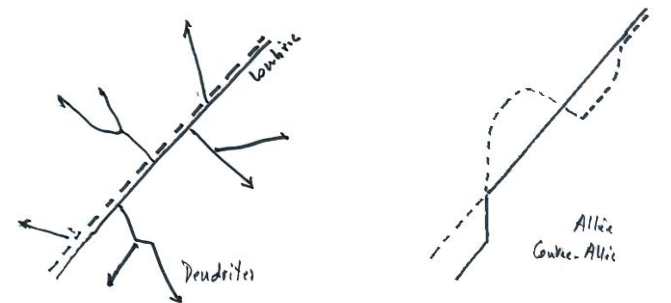
- que la VVA devienne **un lieu de tolérance**, où la circulation vélo et le cheminement piéton ne soient donc pas l'occasion d'une sur-réglementation (normalisation des comportements, signalisation, etc.) mais au contraire d'une tolérance réciproque entre les différentes catégories d'utilisateurs et d'une négociation naturelle entre les différentes modes de déplacement ;
- que la VVA génère des **espaces de voisinage**, qui deviennent le support des usages prosaïques et ordinaires de la vie quotidienne : la pause, la rencontre, l'échange, la promenade... Si la VVA doit assurer la continuité de la traversée de l'Agglomération, c'est de proche en proche qu'elle sera utilisée, et sa force majeure est de pouvoir générer des proximités fortes entre des quartiers ou des équipements, souvent mal reliés par les transports existants, à des échelles intermédiaires qui sont de l'ordre du kilomètre.

Principe 3. La VVA est conçue comme un parc linéaire.

Sans doute est-elle le plus souvent plantée, arborée ou végétalisée, constituant ainsi une forme de continuité végétale ayant peu ou prou valeur de continuité écologique à travers le grand territoire. Mais c'est là encore sur ses bords et par ses connections avec la structure paysagère existante qu'elle pourra exercer cette fonction de parc naturel linéaire et devenir un instrument de naturation active, à grande échelle, des grandes mailles écologiques dont rêvait Maurice Braillard en son temps. Et c'est aussi par la narrativité du cheminement que « l'effet parc » se constituera, de proche en proche et à plus petite échelle, proposant à l'utilisateur une expérience sensible et structurée – une suite de séquences aux ambiances contrastées qui, de la plus calme à la plus animée, de la plus minérale à la plus végétale, de la plus aménagée à la plus spontanée, racontent littéralement une histoire à celui qui la parcourt.

A l'accompagnement végétal de la VVA (lequel n'est pas encore étudié à ce stade de l'étude de faisabilité) s'ajoutent donc deux principes :

- la valorisation, à grande échelle, de la structure géomorphologique du bassin genevois, par des partis d'aménagement clairs et contrastés permettant d'en révéler les éléments fondamentaux : une succession de vallons ou de nants dont l'orientation dominante nord-est sud-ouest raconte toute l'histoire du bassin lémanique, marquée d'un côté par la présence visuelle du Jura et de l'autre par celle du Salève ;
- l'attention portée, à plus petite échelle, au jeu et au minuscule, par la mise au point d'un découpage séquentiel hiérarchisé permettant de passer de la vision d'ensemble aux visions les plus fines : d'une part on repère systématiquement tous les espaces naturels qui, de manière parfois ténue, peuvent être connectés à la VVA (pour reconstituer un maillage vert de grande échelle), d'autre part on propose de ponctuer la VVA d'une série de 7 pavillons « écologiques » (que nous appellerons « écofolies »), dont la programmation et la forme expérimentale soient susceptibles de donner à ce ruban de 22 km la valeur symbolique et emblématique qu'elle mérite – le portage politique qu'elle attend.



Trois outils

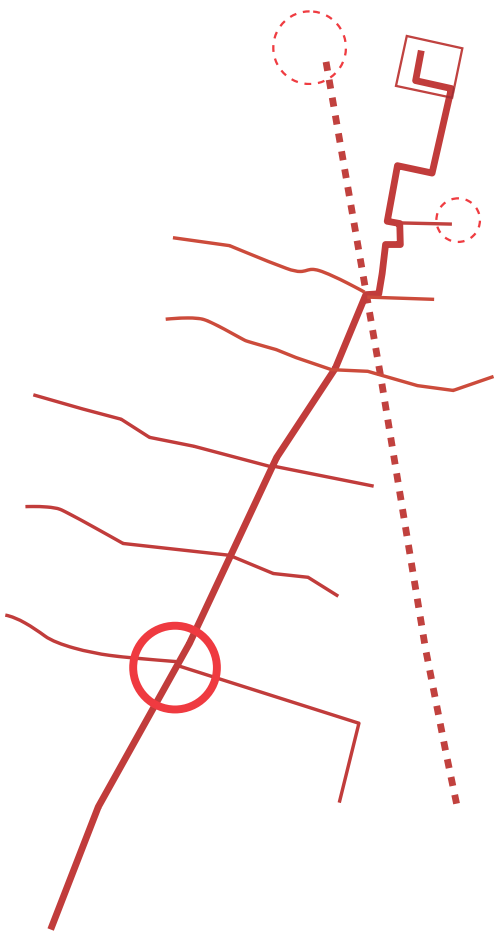
La dendrite, la contre allée et l’écofolie

Si l’étude de faisabilité se focalise sur le tracé et l’emprise de la VVA, trois outils conceptuels en élargissent donc le champ et permettent d’y évoquer, d’un mot mais de manière récurrente, le potentiel de développement concret que l’implantation de la voie peut avoir à l’échelle de la ville ou de l’agglomération

La ”*dendrite*”, métaphore biologique, désigne toute ramification transversale qui permet, littéralement, d’”innover” la VVA en établissant un raccord direct avec les équipements ou espaces majeurs situés à proximité. L’idée n’est pas de représenter toutes les connexions transversales qu’il est possible d’établir avec le réseau existant ou potentiel des mobilités douces, mais bien de désigner celles qui paraissent stratégiques du point de vue de l’usage de la VVA. Lorsque celle-ci passe à proximité d’un collège, d’un arrêt de tram ou d’un quartier mal desservi, on dessine une dendrite pour signifier tout l’intérêt du raccord. Cela signifie que même si la chose n’est pas étudiée dans l’étude de faisabilité, il paraîtrait opportun, au stade du développement des projets, d’y envisager un aménagement spécifique (pouvant aller d’une simple signalisation à un dispositif de séparation). Le dessin qui en résulte ressemble à un mille pattes dont le corps est la VVA.

La ”*contre-allée*”, métaphore urbanistique, désigne tout tracé longitudinal, qui dédouble en quelque sorte ”l’allée” principale de la VVA, en offrant à ses usagers une alternative au tracé unique. Cette stratégie de dédoublement a été appliquée à toutes les séquences et peut avoir diverses fonctions : le raccourci, le contournement, l’échappatoire, ... Si l’association du piéton et du vélo est la règle sur le tracé principal, dont le gabarit de 5 mètres de large est assuré partout afin d’éviter la séparation des flux, il est des cas où un minimum de dissociation entre l’un et l’autre paraît souhaitable ou utile : dans certaines situations, elle est un moyen pour celui qui veut rouler vite de disposer d’un itinéraire spécifique, par exemple une piste cyclable, moins bucolique peut-être mais plus rapide, pour rejoindre un point à un autre ; dans d’autres cas, elle est un moyen de contourner un obstacle de la topographie, par exemple lorsqu’une trop forte pente de la voie principale rend peu confortable ou impraticable la montée à vélo. Dans tous les cas, elle offre à l’usager la possibilité de choisir ou de varier son itinéraire en fonction de l’heure ou de l’humeur, de l’ambiance ou de l’encombrement.

L’”*écofolie*”, enfin, désigne un objet architectural inédit, dont le programme hybride est à la fois générateur d’espace public et promoteur de valeurs écologiques ou environnementales. Elle est le symbole potentiel de l’opération VVA. Transposant à notre univers contemporain le sens du mot folie dans l’art des jardins classiques (un kiosque, une chaumière ou un petit temple qui façonne le paysage du jardin et qui est en même temps un lieu de plaisir et de convivialité), l’écofolie devient par exemple une tour productrice d’énergie, un pavillon de la biodiversité ou une plateforme de mobilité douce qui ponctue le tracé paysager de la VVA en même temps qu’il constitue un espace public de rencontre, de loisir ou de débat sur les enjeux écologiques de l’environnement immédiat, de l’agglomération ou de la planète. Elles pourraient à ce titre être positionnées, sur tout le tracé, aux sept ou huit points d’articulation majeures entre les séquences successives de la VVA. Une note, en annexe, précise le sens de cette option, énonce les arguments politiques, socio-économiques et identitaires qui plaident en sa faveur, et propose un premier répertoire d’hypothèses programmatiques (*cf. Annexe 4 : Une stratégie d’image et de promotion pour la VVA*).

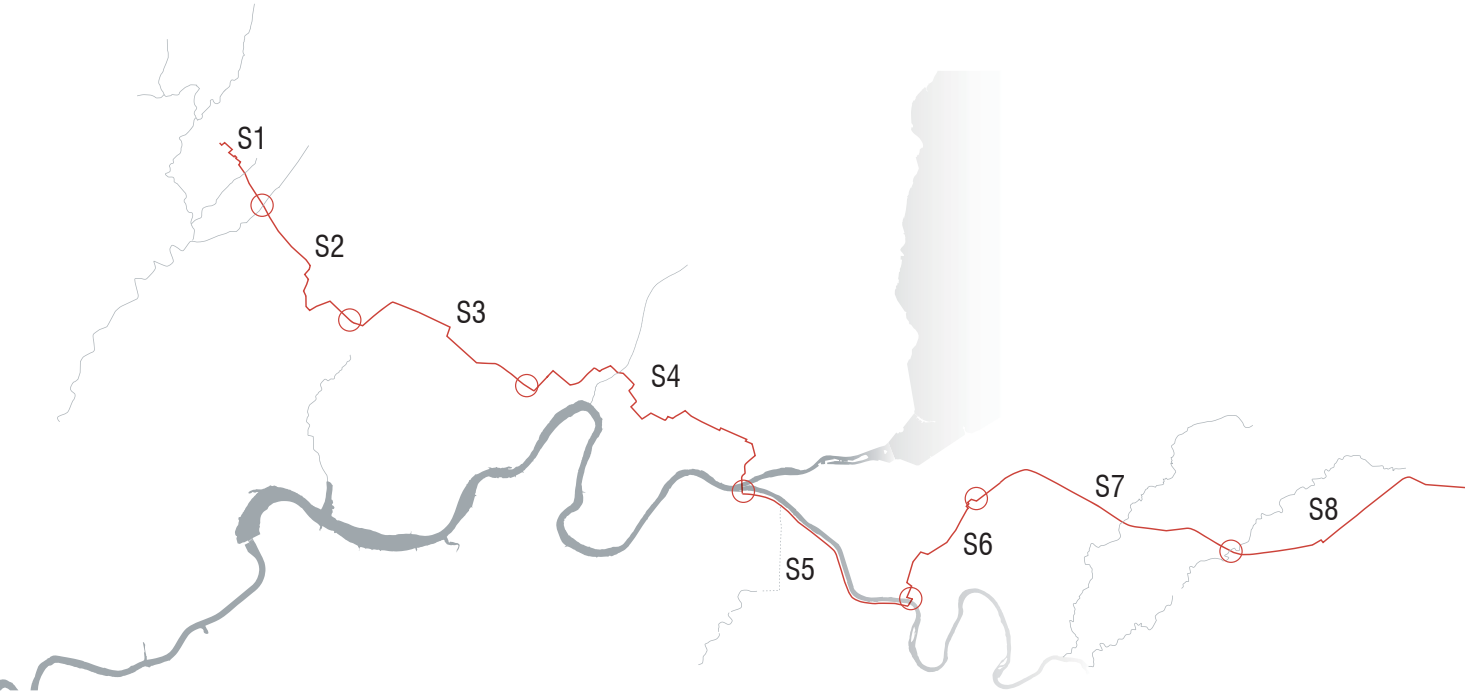


- Voie majeure (axe principal)
- - 'Contre allée' (itinéraire bis)
- Dendrite (desserte locale)
- Noeud séquentiel (programme 'Ecofolie')

Découpage séquentiel

Nomenclature et vision d'ensemble

- Séquence 1. Saint-Genis Nouveau Centre
Un drain d'urbanité entre des micro-centralités
 - *Nœud 1. La quatre voies deux fois frontière*
- Séquence 2. Satigny Vignoble
Une frange paysagère entre deux mondes
 - *Nœud 2. La route du Mandement*
- Séquence 3. Les Zones Industrielles
Un axe de restructuration
 - *Nœud 3. La salle de spectacle*
- Séquence 4. Vernier Villages
Un contour patrimonial
 - *Nœud 4. Le Pont de la Jonction*
- Séquence 5. Au fil de l'Arve
La promenade des sports et la ripisylve
 - *Nœud 5. Le balcon de Champel*
- Séquence 6. Les parcs de Champel
D'espace public en espace public
 - *Nœud 6. La Place des Eaux vives*
- Séquence 7. Le Corridor du CEVA
Un maillon manquant dans une trame écologique
 - *Nœud 7. Le Foron*
- Séquence 8. Annemasse Interface
Le siège de la mobilité douce



Ces principes et outils étant rappelés, le développement de l'étude de faisabilité repose sur la mise en place et la codification d'un découpage séquentiel rigoureux des 22 kilomètres du tracé. L'approche fonctionnelle, sociale et paysagère des territoires traversés a conduit à distinguer 3 niveaux hiérarchiques correspondant à des échelles de plus en plus fines :

- au premier niveau huit **séquences** (*S1, S2, S3, ...*), qui font chacune l'objet d'un cahier ; elles sont articulées les unes aux autres autour de sept **nœuds** (*N1, N2, ,N3,...*) ;
- au second niveau, un nombre variable de **sous-séquences** (*S11, S12, S13, ...*), qui sont caractérisées par des unités d'ambiance plus précises sur lesquelles un principe de projet peut donc être exemplifié en plan comme en coupe ; elles sont reliées les unes aux autres par autant de **franchissements** (*F11, F12, F13, ...*) ;
- au troisième niveau, un nombre également variable de **secteurs** (*S111, S112, S113, ...*), unités séquentielles plus fines encore, qui sont généralement reliées par des **traversées**, franchissements de moindre envergure (*F111, F112, F113, ...*).

La nomenclature proposée permet donc de repérer systématiquement avec précision l'endroit où l'on se situe sur la VVA. *S532* signifie par exemple que le secteur décrit est le deuxième secteur de la sous-séquence *S53*, laquelle est la troisième de la séquence *S5* ; *F 421* qu'il s'agit du franchissement situé entre les premier et deuxième secteurs (*S421* et *S422*) de la sous-séquence *S42* ; etc.

Au premier niveau, sont par ailleurs attribués à chaque séquence un **titre** et un **sous-titre**, qui symbolisent le lieu et le parti d'aménagement proposés. La liste qui en résulte permet de situer les enjeux respectifs de chacune des séquences les unes par rapport aux autres et donne une vision d'ensemble des enjeux successivement abordés. Elle permet en particulier de situer la séquence traitée dans ce cahier, dans sa singularité propre comme dans sa complémentarité avec les autres.

Entre les huit séquences apparaissent donc sept noeuds majeurs qui s'égrènent le long du tracé. Comme lieux d'articulation, ils sont marqués par une problématique plus complexe : si la limite entre deux séquences a été choisie à cet endroit, c'est souvent parce que s'y superposent une rupture paysagère, le franchissement d'une grande voie de circulation, un projet en cours, un problème d'accessibilité, etc. ; c'est au titre d'une telle complexité qu'il est proposé de réfléchir à des modalités de programmation hybride entre les enjeux éco-environnementaux globaux et des opportunités locales pour y développer des **écofolies** (cf. *Annexe 4*).

Présentation d'un cahier

Chaque cahier décrit une séquence entière et est structuré selon la même logique. Il présente successivement :

- Une planche de **présentation** comprenant :
 - les titres et le sommaire du cahier
 - une image emblématique de la séquence
 - un plan schématique de la VVA localisant la séquence dans le tracé d'ensemble
- Une planche intitulée **Synthèse d'aménagement** (*cf. Annexe 1*) comprenant :
 - un extrait du plan de synthèse réalisé au 1/10000 sur l'ensemble du tracé
 - un schéma conceptuel du tracé de la VVA avec ses dendrites et sa contre-allée
 - un texte de présentation des enjeux généraux
- Une planche de 5 schémas thématiques intitulée **Synthèse trafic** (*cf. Annexe 2*) montrant les conséquences du projet sur le trafic local en termes de :
 - fonctions (conséquences sur la répartition des fonctions piétons et vélos)
 - franchissements (types de franchissement nécessaires au passage de la VVA – *cf. Annexe 3*)
 - stationnement (nombre de places touchées par le projet)
 - régime de circulation (modifications nécessaires du statut réglementaire des voies)
 - exploitation (modifications nécessaires de l'équipement de voirie)
- Une planche d'analyse de l'existant intitulée **Emprise dans l'existant** reportant sur le support cartographique SITG 3 types d'information :
 - les périmètres de pertinence (ils sont délimités en fonction d'une appréciation de la zone d'influence directe du tracé de la VVA),
 - le repérage des sous-séquences et des secteurs éventuels
 - une coupe de l'existant et de la propriété du sol (par sous-séquence ou par secteur)
 - une image de l'existant (par sous-séquence ou par secteur)
- Une planche d'analyse de la faisabilité intitulée **Principes d'aménagement** comprenant :
 - le périmètre de pertinence (zone de requalification potentielle que l'aménagement de la VVA devrait permettre d'entraîner)
 - le tracé de la VVA dans l'espace-rue ou dans le territoire, avec le repérage systématique des franchissements nécessaires et des types de franchissement à prévoir
 - une coupe schématique (sans représentation d'aménagements) montrant et cotant l'emprise de la VVA par rapport à la propriété du sol
 - 2 textes intitulés Parti et Trafic décrivant respectivement :
 - o le parti général, avec énonciation cursive des enjeux fonctionnels, sociaux ou sensibles que devrait assumer un projet d'aménagement,
 - o les impacts sur le trafic, avec description détaillée des conséquences physiques, techniques ou réglementaires que l'emprise de la VVA implique sur le fonctionnement, le stationnement, le régime de circulation et/ou l'exploitation de la voirie.

Dans un corps plus grand, le paragraphe Parti est introduit par une phrase qui résume et met en exergue les intentions fondamentales, tandis que le paragraphe Trafic est conclu par une phrase qui énonce et synthétise des recommandations concrètes.

Les 3 premières planches sont uniques (présentation, synthèse et schémas de la séquence entière), les 2 suivantes sont par contre répétées autant de fois que nécessaire (les planches Emprise dans l'existant et Principes d'aménagement sont systématiquement réalisées pour chaque sous-séquence et pour chaque secteur, ainsi que pour chaque variante qui peut toucher ces différents niveaux).

Lorsqu'une **variante de tracé** est proposée, la lettre A, B, C est apposée au numéro de la sous-séquence ou du secteur concerné (51A, 421C, ...). Quelle que soit sa position dans la séquence, la présentation des planches de la variante est reportée à la fin du cahier. Celui-ci se conclue alors par une **planche de synthèse** présentant :

- les schémas comparatifs révélant les conséquences des différentes variantes sur le trafic (stationnement, régime de circulation et exploitation voirie),
- un tableau comparatif énonçant les avantages et inconvénients de chaque variante du point de vue aménagement

Annexe 1

Synthèse d’aménagement

Explicitation de la légende

La légende développée pour la planche de présentation de synthèse est un compromis longuement négocié de simplicité et de complexité. Trop d’information rend la carte illisible, pas assez la rend inutile.

Un nombre limité de **couleurs pleines** permet de donner une image globale de l’occupation **existante** du sol. Y sont distingués, sur un fond différenciant globalement les territoires urbanisés (avec le bâti en transparence) et les territoires agricoles (avec les vignobles ou les bois en surimpresssion), les parcs publics ou zones de verdure, les espaces publics, les centres historiques. En plus foncé, se détachent les bâtiments ou équipements publics, avec une couleur distincte pour les écoles.

Un nombre limité de **couleurs hachurées** permet ensuite de donner une image globale des **projets** en cours, dans lesquels celui de la VVA s’inscrit. Y sont distingués, en surimpression sur l’existant, les projets d’espace public, mineurs ou majeurs, de parc public, d’extension ou de restructuration urbaine, d’extension de zones d’activités.

S’ajoutent à ces fonds tramés une **collection de signes** qui se limite :

- au tracé de la VVA, avec le tracé principal (ligne rouge continue, gras), la contre-allée (ligne rouge traitillée, gras) et ses dendrites (ligne rouge continue, maigre) ;
- au tracé des lignes ferrées : les lignes CFF ou SNCF et la ligne du CEVA (trait noir continu pour les tracés en surface, traitillé noir pour les tracés en souterrain, gras) et les lignes de tram (trait continu noir, maigre), avec leurs arrêts ou stations ;
- à la mention, dans l’existant, de deux traits marquants du paysage : les alignements d’arbres majeurs et les falaises ;
- à la mention, pour le projet, de trois actions marquantes pour le paysage : le renforcement végétal de boulevards structurants, les noeuds séquentiels sur lesquels devraient être programmées des écofolies, les passerelles ou autres ouvrages de génie civil.

Sont enfin précisés, pour chaque secteur ou sous-séquence un **ordre prioritaire de réalisation** :

- 1 pour le “court terme”,
- 2 pour le “moyen terme”,
- 3 pour le plus “long terme” ;

Les échéances ne sont délibérément pas précisées et restent ouvertes suivant les cas. Il s’agit en fait d’une indication sur l’ordre logique dans lequel il faudrait développer les études pour garantir une cohérence fonctionnelle et paysagère à une séquence entière.

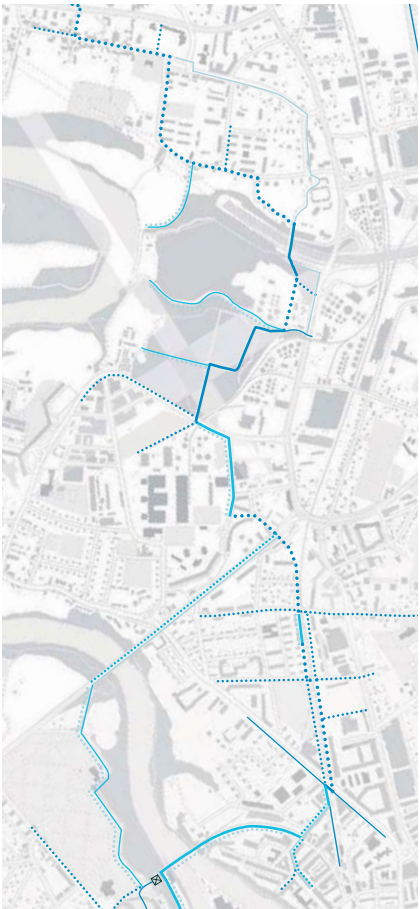


Planche synthèse d’aménagement
Exemple Champel

Annexe 2

Synthèse trafic

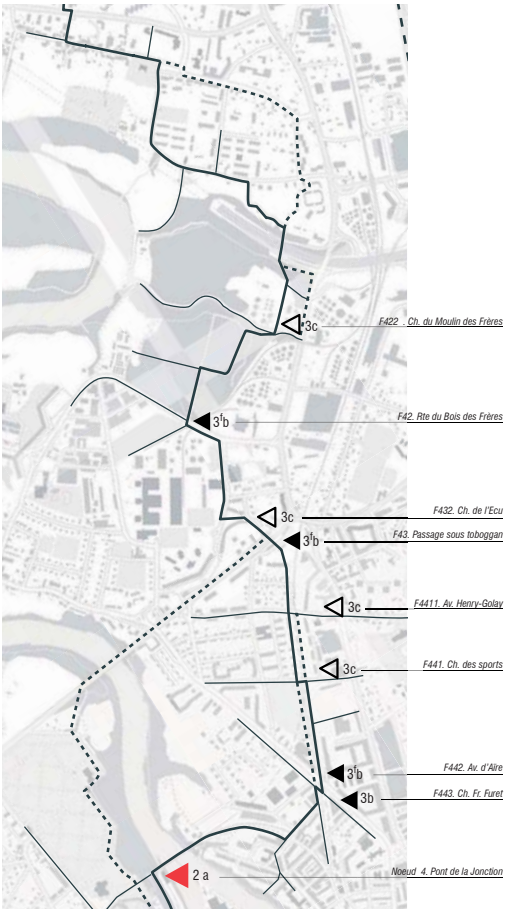
Explicitation des schémas



Les fonctions

- Existant
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo
- A créer
- vélo + piéton
 - piéton
 - vélo

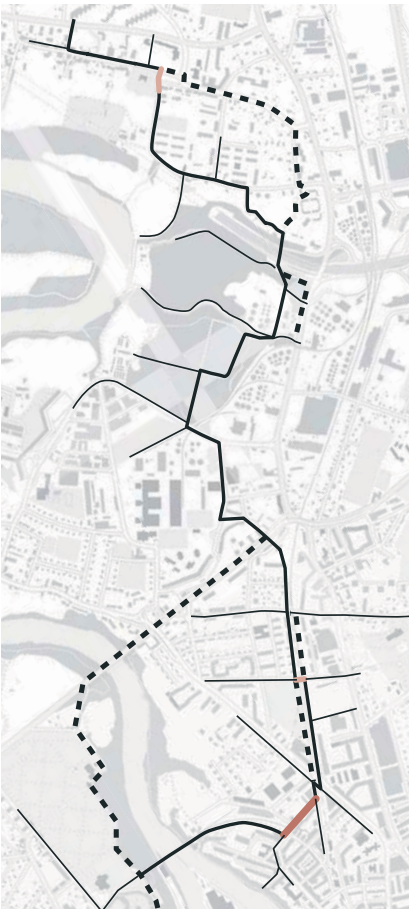
Ne sont mentionnés comme “existants” que les cheminements piétons ou vélos actuellement recensés dans le réseau de mobilité douce des communes concernées.



Les franchissements

- | Typologie de franchissement | Situation |
|-----------------------------|----------------|
| Franchissement type 1 | Urgente (a) |
| Franchissement type 2 | Singulière (b) |
| Franchissement type 3 | Type (c) |

Pour le détail de la signification de la typologie, *cf. Annexe 3*

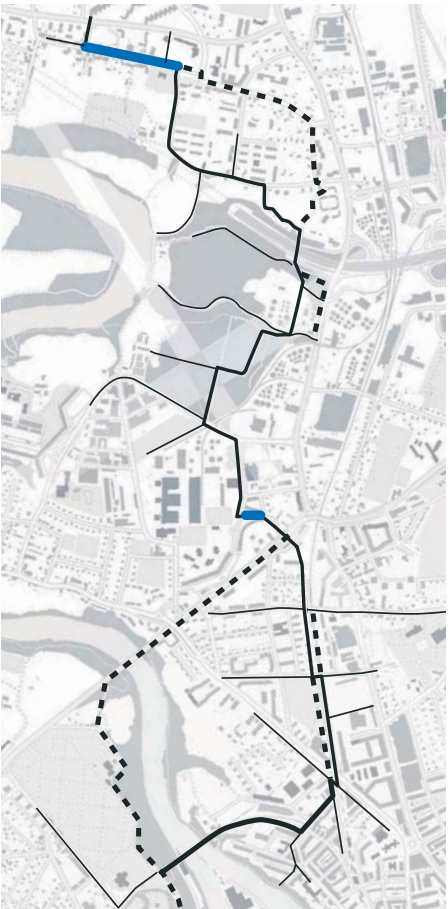


Suppression du stationnement TI :

- 1 à 10 places
- 11 à 20 places
- 21 à 30 places

Bilan stationnement Var ABC:
-27 places T1
- 2 places 2R

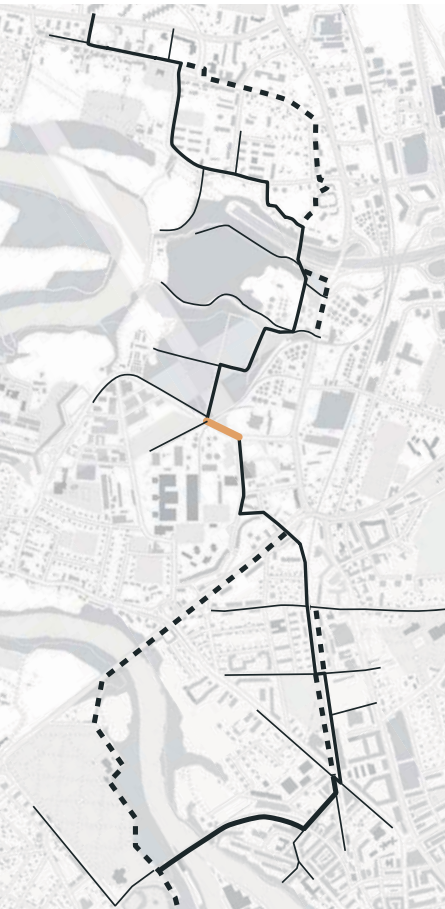
Remarque. Le comptage du nombre de places à supprimer est fait en chiffres absolus. L'épaisseur du trait correspondant à une classe (1-10, 11-20, 21-30 ou autres) n'est donc pas proportionnelle à un nombre de voitures supprimées par unité de longueur, mais désigne bien le nombre de véhicules supprimés sur toute la longueur du trait.



Modification du régime de circulation :

- zone 30
- zone de rencontre
- mise à sens unique
- zone piétonne

Par souci de clarté, les régimes existants ne sont pas différenciés sur ce schéma. Ne sont mentionnés, en surimpression sur le tracé de la VVA, que les parties concernées par un changement de régime : passage à une zone 30, création d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne ou mise à sens unique.



Modification de l'exploitation de la voirie :

- calibrage (largeur de la voirie)
- présélection (suppression)
- voie de bus (suppression)

Là aussi, l'état actuel de la voirie n'est pas décrit : ne sont mentionnés que les parties du tracé qui sont concernées par des calibrages, des présélections ou des modifications à réaliser pour rendre possible le passage de la VVA.

Annexe 3

Typologie des franchissements

Explicitation des codes

Type 1



Type 2



Type 3



Quatre types de franchissements



- 1. Traversée en site propre avec dénivelé**
(passerelle / passage inférieur / 'ascenseur')
- Proposition d'une traversée hors sol afin de garantir la continuité du cheminement piéton/deux-roues, lorsque l'implantation d'une traversée piétonne en surface n'est pas possible pour des raisons techniques,
 - Réaménagement et valorisation des traversées'hors-sol' existantes.



- 2. Traversée à priorité piétonne et cyclable impliquant un aménagement spécifique**
(plateau piétonnier / trottoir traversant)
- Réalisation d'un aménagement favorisant les flux piéton / deux roues lorsque la traversée en surface est possible et que la continuité du cheminement est considérée comme prioritaire et est à privilégier.



- 3. Traversée simple par traitement au sol**
- Seul un traitement au sol marque l'empreinte de la Voie Verte (rue de desserte ou rue à faible trafic). Dans ce cas, il faut encore compléter la traversée par un aménagement spécifique aux deux roues.



- 3'. Traversée régulée**
(passage piéton et deux-roues)
- Réalisation d'une traversée piéton / deux-roues devant être impérativement régulée pour le franchissement d'un axe routier important (c'est-à-dire lorsque les conditions de trafic, de hiérarchie du réseau, de gabarit et de croisement TC le nécessitent). Dans ce cas, il faut encore compléter la traversée par un aménagement spécifique aux deux-roues.

Trois degrés de priorité

Outre la hiérarchie fonctionnelle proposée ci-dessus, il est essentiel de tenir compte du degré d'opportunité et du type d'enjeu de chacun des franchissements proposés. Trois situations ont été identifiées :



- a. SITUATION URGENTE**
Situation nécessitant une ACTION. Projets en cours d'exécution. Il est essentiel d'étudier la possibilité d'intégrer les principes proposés dans les aménagements en cours (cf. TCOB par exemple).



- b. SITUATION SINGULIÈRE**
Situation nécessitant une ÉTUDE. Traversée ayant un rôle structurant pour la VVA et pour la mobilité douce, il est important d'identifier les franchissements ayant le plus grand potentiel de ce point de vue.



- c. SITUATION TYPE**
Situation nécessitant une RÉFÉRENCE. Traversée 'ordinaire', ne jouant pas de rôle structurant pour la VVA ou pour la mobilité douce, et faisant l'objet d'un aménagement type. Celui-ci ne présume pas de l'opportunité éventuelle d'un réaménagement ultérieur plus lourd en fonction des projets futurs et/ou de l'évolution de l'usage de la Voie Verte (enjeux non identifiés).

Annexe 4

Ecofolies

Une stratégie d’image et de promotion de la VVA

Gare d’Attocha, Madrid,
Monument attentat



Ecobulevar de Vallecas



Raderschall,mfo-Park Zurich



Ecofolies est le nom provisoirement donné aux objets architecturaux et espaces publics majeurs que pourraient accueillir chaque noeud entre deux séquences. Cette note pose les prémisses d’une stratégie d’image et de promotion de la VVA qui, par l’invention d’un processus de conception inédit de tels objets, est susceptible d’impliquer les valeurs, les acteurs, les échelles et les programmes les plus différents tout au long de la ligne.

Définition

Le terme éco-folies. se réfère au sens du mot folie dans l’art des jardins, qui désigne une construction plaisante (autrement appelée fabrique), qui fait partie intégrante de la composition du jardin tout en étant un lieu de plaisir et de convivialité (un petit temple, un kiosque, une chaumière, ...). Quant au préfixe éco-, il désigne non seulement le thème écologique – lequel ne se cantonne pas à l’écologie naturelle mais intègre les enjeux d’une écologie humaine, urbaine ou industrielle –, mais surtout celui de la relation, interactive ou rétro-active, entre l’homme et son environnement, entre le programme et l’usage, entre le bâtiment et le visiteur, ...

Transposition. Si les thèmes associés aux folies des jardins d’antan sont souvent d’ordre pittoresque (à peindre) et bucolique (campagnard), les thèmes à associer aux écofolies devraient être d’ordre sensible (à percevoir) et “hyper-urbain” (interactifs).

Autres appellations possibles, privilégiant d’autres connotations, que la notion d’écofolie devrait être en mesure de ressaisir.

- Les sept pavillons de la VVA (connotation éphémère)
- Les sept tours (connotation signal)
- Les plateformes (connotation accueil de programmes)
- Les monuments (connotation symbolique)
- Les antennes de la VVA (connotation capteurs)
- Les ateliers (connotation fabrication et invention)
- Les laboratoires (connotation expérimentation)
- Les balises (connotation repérage)

Exemples évoquant diverses orientations de programme possibles

- “Les antennes de la mobilité douce”.
- “Les pavillons de la diversité biologique”.
- “Les tours de l’écologie urbaine”.
- “Les ateliers de la négociation”.
- “Les balises de la météo”.
- “La tour de passe passe”.
- “Les ateliers d’urbanisme utopique”.
- “Le marché de la controverse”.

Argument politique et modalités d’implication des acteurs

En offrant une “vitrine” sur la VVA, la programmation, à négocier, des écofolies pourrait devenir le moteur de stratégies ambitieuses pouvant impliquer les acteurs les plus différents – un symbole de l’évolution des politiques publiques et des stratégies privées en matière environnementale. Plusieurs modalités d’implication peuvent être envisagées :

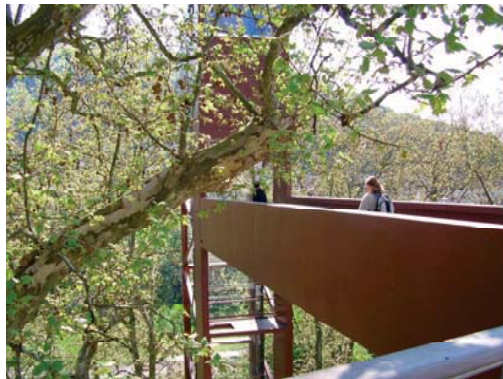
- Hypothèse 1. Programmation purement publique. L’Etat (ou la puissance publique quelle qu’elle soit) fait des 7 écofolies la vitrine d’une action environnementale, franco-suisse, singulière et coordonnée.
- Hypothèse 2. Programmation semi-publique. Implication ou réponse à des lobbys associatifs environnementalistes ou patrimoniaux (cf. par ex. du côté suisse, l’appel au gouvernement genevois des associations de l’environnement et du patrimoine pour la législature 2009-2013)
- Hypothèse 3. Implication d’acteurs privés, à commencer par ceux qui sont implantés à proximité (l’écofolie peut être l’occasion, pour une entreprise riveraine ou proche, de valoriser la dimension éco-environnementale d’une ou plusieurs de ses activités)
- Hypothèse 4. Implication citoyenne. Intégration du citoyen dans le projet (notamment dans sa dimension espace public) à mesure qu’il se conçoit, se réalise et s’utilise.

Annexe 4

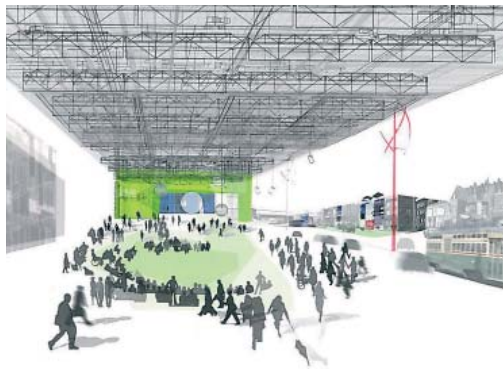
Ecofolies

Une stratégie d’image et de promotion de la VVA

Ascenseur de Baden



Philadelphia Urban Voids
Projet Ecosystema Urbano



360 House, Subarquitectura



Argument socio-économique et règles d’hybridation programmatique

La mise en place des écofolies permet de concentrer des moyens, non disponibles dans le cadre du financement strict de la VVA, sur certains lieux et projets inédits, qui sont susceptibles d’être financés par des programmes plus lourds. Pour être pleinement rattachés à la symbolique de la VVA, les enjeux d’hybridation et des règles de co-construction pourraient être institués. Celles-ci pourraient par exemple consister à imposer un croisement systématique de :

- un acteur public, un acteur privé et un lobby associatif
- un espace public (avec le traitement d’un franchissement majeur pour la VVA), un programme public (exposition, information, formation, à décliner selon des thèmes partagés), et un pôle d’emploi (à définir sur un mode inédit, sans voiture, etc.)
- un secteur “mobilité douce” (lieu de stockage vélib, autolib, réparation, location, expérimentation, ...), un secteur “vitrine et débat public” (lieu d’exposition, projection, diffusion,), un secteur “production énergétique” (autonomie énergétique, voire production pour la VVA) et/ou un secteur “résidence” (accueil temporaire pour projet éco-culturel)
- une échelle locale (implication du voisinage immédiat)
une échelle régionale (représentation de l’entité franco-valdo-genevoise)
et une échelle internationale (problématiques franco-suisse, européennes ou mondiales)

Argument symbolique et enjeux de conception architecturale

Identité de la VVA. Le parti pris, au niveau des aménagements, est celui d’une adaptation aux situations locales que rencontre la VVA. Certains choix de matériaux ou d’équipement lui donneront certes une unité discrète, mais ne suffiront pas à lui donner une identité forte. Le principe des écofolies répond à cette préoccupation, en focalisant les efforts sur un nombre limité de points singuliers.

Ponctuation de la VVA. L’enjeu est de construire sept “monuments” (même minuscules) à la gloire des enjeux environnementaux de l’agglomération que mieux que toute institution, la voie verte d’agglomération peut symboliser, en y démontrant sa capacité à promouvoir des enjeux aussi divers que la mobilité douce, l’espace public, la densification et la renaturation, l’inter-modalité des transports, l’inter-communalité des usages ou l’inter-nationalité des négociations.

Architecture des écofolies. La question reste ouverte. Une dimension expérimentale est sans doute nécessaire. Est-ce le registre des folies du parc de la Villette où une même forme, élémentaire, est déclinée selon une diversité de programmes ? Ou au contraire faut-il considérer que chaque noeud doit donner lieu à une architecture singulière, là encore adaptée à chaque programme et situation locale ?

Procédure de conception des écofolies. Un appel à projets auprès d’équipes interdisciplinaires et novatrices pourrait être lancé, en énonçant un certain nombre de règles du jeu du type : réversibilité de la construction, économie de moyens, matériaux recyclables, autonomie énergétique.

Pour mémoire. Répertoire d’idées concrètes

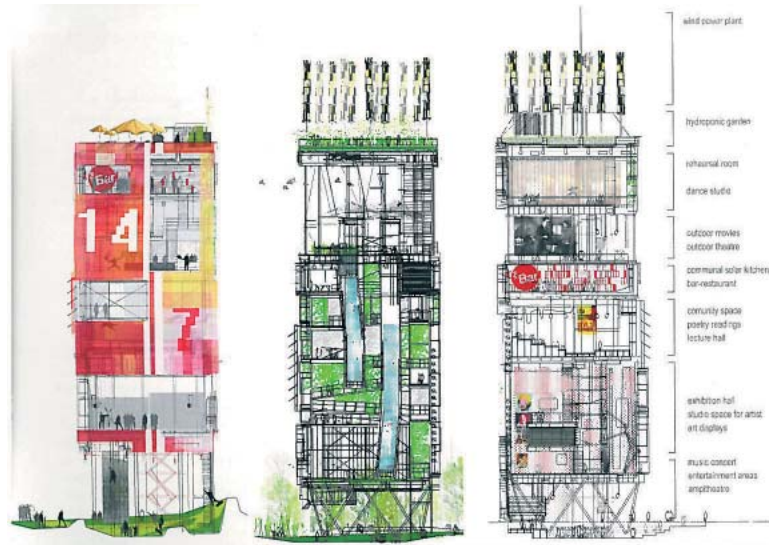
Éléments de programme constants qui pourraient être imposés pour assurer la mixité de l’écofolie :

- Stockage de vélib’ et réparation vélos (un relais tous les 3 km environ)
- Espace public, au sens de mise en forme de débats publics et de mise en scène de controverses entre experts, habitants, associatifs, ... (équipement enregistrement, tribune, radio, vidéo...)
- Observatoire d’une dimension écologique (climat, biodiversité, pollution, mobilités et fréquentations, ...) avec affichage de données en temps réel, formes collaboratives et citoyennes de transmission d’informations sur le bassin franco-valdo-genevois, représentation cartographique sur l’espace public des dynamiques du territoire...
- Caractère expérimental d’une “éco-construction” (matériaux, recyclage et autonomie énergétique, capteurs support et émetteur d’information, ...)
- Expression artistique

Annexe 4

Ecofolies

Une stratégie d'image et de promotion de la VVA



Philadelphia Urban Voids, Catalysadores Urbanos
Structure eco-énergétique et programmes publics

Thèmes permettant de spécifier le programme d'une écofolie :

- Climat et pollutions. Déchets. Le pavillon de l'eau, de l'air ou de la terre (Nox)
- Biodiversité. Observatoire de la biodiversité et des dynamiques végétales ou animales (univ.)
- Economies sociales et solidaires. Fiscalités écologiques expérimentales (engagement des entreprises)
- Géolocalisation. Expérimentation de pratiques nouvelles (Walking the Edit, Genève)
- Arts contemporains du patrimoine et du cheminement (FMAC, MAMCO, Villa du Parc...)
- Energies renouvelables. Productions, consommations, recyclages
- Urbanisation-Naturation. Promotion des démarches agro-environnementales locales, écologie industrielle, agriculture biologique, méthodes d'assolement, filières courtes, compensations écologiques, AMAP, ...
- Nouvelles mobilités. Mobilités douces et transports publics. Centrale de l'auto-partage et de tous les systèmes expérimentaux de gestion des réseaux en temps réel

Institutions partenaires potentielles :

- Acteurs locaux, voire riverains
- Ministères de l'Environnement, ADEME, ...
- ATE, Patrimoine suisse, WWF, Pro Natura
- Acteurs régionaux ou internationaux
- etc.

Modalités de mise en œuvre

L'étude de faisabilité a été établie à l'échelle de l'agglomération sur une emprise de 22 kilomètres et décomposée en huit séquences. Seules certaines de ces séquences bénéficient de financement à court terme.

Une charte d'aménagement qui sera établie entre novembre 2010 et mars 2011 permettra d'assurer la cohérence générale de la voie verte d'agglomération sur la totalité du tracé.

- Mesures en A au projet d'agglomération

Un accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton doit être conclu d'ici la fin de l'année 2010. Dans cette perspective, l'engagement des communes sur le projet est nécessaire.

Trois mesures sont finançables à court terme :

- 10-6 Voie verte mode doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français) ;
- 30-4 Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture mode doux de la Ville de Genève) ;
- 33-4 Nouvelle liaison directe mode doux entre Saint Genis et la zone d'activité ZIMEYSA (mesure transfrontalière) ;

Ces mesures nécessitent une transmission des avant-projets à la Confédération fin 2012 pour un démarrage des travaux au plus tard fin 2014.

Les avant-projets seront établis en cohérence avec les prescriptions de la charte d'aménagement élaborée dans le cadre du présent mandat et approuvée par l'ensemble des partenaires. La transmission des avant-projets permettra de conclure une convention de financement, préalablement à la mise en œuvre des projets.

Côté genevois, le partenariat entre canton et communes reste à définir et sera précisé dans le cadre de la charte. Selon le projet de loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois adopté le 29 septembre 2010 par le Conseil d'Etat, le financement des projets à réaliser sur le domaine communal est à la charge des communes (pour les 60% ne bénéficiant pas de subventions dans le cadre des mesures en A du projet d'agglomération). Toutefois une subvention exceptionnelle pourra être accordée par l'Etat sur la base d'un projet précis et arrêté. Cette subvention sera calculée en fonction de la capacité financière des communes.

Côté français, la répartition des charges entre communes et communauté de communes reste à préciser selon les compétences de chaque entité. Pour la séquence «Saint Genis Nouveau Centre», les études d'avant-projet seront menées par la communautés de communes du Pays de Gex.

- Mesures en B et C au projet d'agglomération

Les séquences ne bénéficiant pas de financement dans le cadre de la première tranche pourront faire l'objet de financements complémentaires par cycles de quatre ans (tranche B pour la période 2015-2018 et tranche C dès 2019), si elles s'inscrivent dans les projets d'agglomération de deuxième et troisième générations.