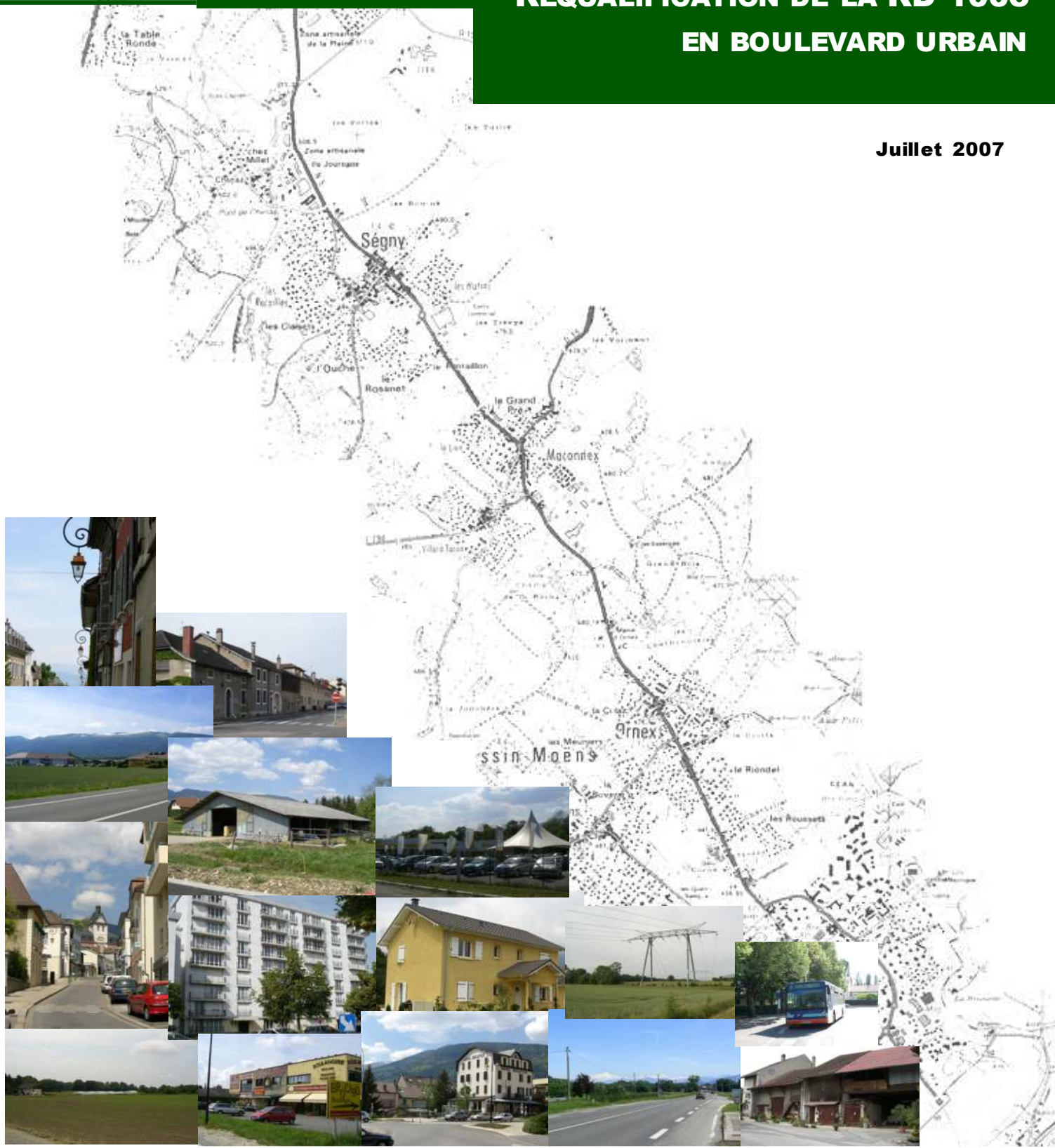




CAPPELLE Florence
COVET Julien
DAUPLE Julien
PHILIPPARIÉ Pierre
ROZEL Bénédicte

REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN

Juillet 2007



REMERCIEMENTS

Nous remercions :

- La communauté de communes du Pays de Gex, et tout particulièrement :

Mme BROGI, commanditaire de notre stage, Responsable du service aménagement de l'espace et relations transfrontalières,

Mme GUILLOT, Responsable transport,

M. SALOMONE, Responsable habitat,

Ainsi que Mme MORELLATO, secrétariat du service aménagement, M. ROLLAND, Responsable informatique, M. GIRANDIER, responsable environnement, M. MANCHE, Responsable S.I.G ;

- Mme HERNANDEZ, tutrice de notre stage, Enseignante Chercheur à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours Département Aménagement ;

- M. COLIN, Responsable du service aménagement durable et prospective, et ses collègues, DDE de l'Ain ;

- M. BEURRET, Planification directrice cantonale et régionale (Canton de Genève) ;

- M. SABBAGH - Architecte (CAUE de l'Ain) ;

- L'Adjoint à l'urbanisme et l'Adjoint au Maire de Gex ;

- L'Adjoint à l'urbanisme de Cessy ;

- La Mairesse de Segny ;

- La Mairesse d'Ornex ;

- L'Adjoint à l'urbanisme et la Responsable du service urbanisme de Ferney-Voltaire ;

- M. WIDMER, Office Cantonal de la Mobilité du canton de Genève ;

- M. NUGUE, Bureau d'Etudes HINTERLAND ;

- Mme VESAY, Bureau d'Etudes Bernard Lemaire ;

- Mme PALMINO, Bureau d'Etudes Territoires.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	P 3
SOMMAIRE	P 5
INTRODUCTION	P 7
<u>TOME 1 – UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE</u>	P 10
Chapitre I : Une agglomération, des territoires interdépendants	P 12
I. 1. Le Pays de Gex et son environnement transfrontalier	P 12
I. 2. Rencontre des acteurs associés au projet d'agglomération	P 28
I. 3. La communauté de communes du Pays de Gex, un territoire tourné vers la Suisse	P 34
Chapitre II : Cinq communes en développement autour d'un axe structurant, la RD 1005	P 55
II. 1. Présentation globale des communes traversées par la RD 1005	P 55
II. 2. Rencontre avec les Maires des cinq communes traversées par la RD 1005	P 71
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 81
<u>TOME 2 – DANS UN TERRITOIRE EN DEVENIR QUEL STATUT POUR LA RD 1005 ?</u>	P 84
Chapitre I : Un rôle à affirmer pour le Pays de Gex au sein de l'agglomération genevoise	P 86
I. 1. Choix d'une variante pour le Pays de Gex	P 86
I. 2. Conséquences de la variante du Pays de Gex en symbiose avec Genève sur les territoires	P 90
Chapitre II : Huit pénétrantes vers Genève, des statuts et des fonctions différents	P 92
II. 1. Localisation géographique des huit pénétrantes de Genève	P 92
II. 2. Analyse des huit pénétrantes	P 94
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 97
<u>TOME 3 - UNE SUPERPOSITION DES FONCTIONS, DES CONFLITS À GÉRER - ANALYSE TYPO-LOGIQUE DE LA RD 1005</u>	P 98
Chapitre I : Présentation de la typologie	P 101
I. 1. Bâti/parcellaire	P 101
I. 2. Les espaces publics	P 103
I. 3. La voirie	P 103
I. 4. Les espaces naturels	P 104
Chapitre II : Mise en évidence des caractéristiques des espaces traversés par la RD 1005	P 106
II. 1. Cohabitation entre urbanisation et espaces naturels	P 106
II. 2. L'espace bâti	P 111
II. 3. La voirie	P 198
II. 4. Les espaces naturels	P 236
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 258

TOME 4 – LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSES D'UN CAHIER DES CHARGES

P 260

Chapitre I : Choix d'une dénomination pour la dénomination pour le projet

P 263

- I. 1. Recherche d'une dénomination pour une voie davantage urbaine P 263
- I. 2. Entretiens avec les acteurs clés concernant la notion de boulevard urbain P 265
- I. 3. Confrontation des caractéristiques d'un boulevard urbain avec celles de la RD 1005 P 265

Chapitre II : Les prémisses d'un cahier des charges à travers une étude séquentielle de la voie

P 267

- II. 1. Présentation et justification des séquences P 267
- II. 2. Enjeux à l'échelle de la RD 1005 P 269
- II. 3. Etude séquentielle de la RD 1005 P 272

Chapitre III : Mise en évidence des incompatibilités des propositions de l'étude séquentielle avec les documents d'urbanisme

P 302

- III. 1. Incompatibilités des zones à urbaniser de chaque séquence P 302
- III. 2. Un manque de prise en compte des modes doux dans les documents d'urbanisme P 307

Chapitres IV : Exemples de réalisations de boulevards urbain à travers la France

P 308

- IV. 1. Le projet de Viavil à Maubeuge (59) : transformation de l'avenue du 19 mars 1962 en boulevard urbain P 308
- IV. 2. La requalification de la RN 90 à Meylan (38) en boulevard urbain paysager P 309
- IV. 3. Réaménagement en boulevard urbain dans le cadre du PDU de Brest (29) P 311
- IV. 4. Aménagement d'un boulevard urbain à Crolles (38) P 312

Chapitre V : Synthèse des propositions

P 314

CONCLUSION

P 316

BIBLIOGRAPHIE

P 318

TABLE DES MATIERES

P 321

TABLE DES PHOTOGRAPHIES ET ILLUSTRATIONS

P 325

ANNEXE 1

ANNEXE 2

INTRODUCTION

Le Pays de Gex, coïncé entre le Jura, la Suisse et le Rhône est isolé par rapport au reste de la France. Il entretient de faibles relations avec celle-ci, du fait de son enclavement. Ce territoire transfrontalier s'est naturellement tourné vers la Suisse et plus particulièrement vers Genève, notamment en terme économique puisqu'elle concentre la majorité des emplois. Le Pays de Gex jouit de la renommée et du dynamisme de Genève, dite « la Genève internationale ». Dans le même temps, Genève est en partie dépendante du Pays de Gex pour s'assurer un développement pérenne. En effet, le canton de Genève est lui aussi enclavé par rapport à la Suisse ; la conséquence est qu'il manque de réserves foncières. Le Pays de Gex et le canton de Genève ont donc besoin l'un de l'autre pour se développer. La collaboration entre les deux partenaires, que l'on peut qualifier de symbiose, s'est conclue en 2001 par la mise en place du projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui associe des partenaires suisses (canton de Genève, canton de Vaud) et français (Pays de Gex, Genevois-Haut-Savoyard). L'objectif de l'avant-projet est de mettre en place les conditions optimales pour accueillir, à l'horizon 2020, 200 000 habitants et 60 000 emplois supplémentaires. Il est pour le moment axé sur le volet mobilité / urbanisme.

Le Pays de Gex voit son statut changer, il passe de territoire rural à espace périurbain. Cette mutation est due à l'afflux de population venant de Genève qui, faute de pouvoir se loger, vient s'installer dans le Pays de Gex. Cet afflux vient également du fait que le territoire possède un cadre de vie exceptionnel de par la qualité de ses espaces naturels. Certains parlent du « jardin de Genève ». Ces habitants continuent de travailler à Genève ce qui provoque des migrations pendulaires très importantes entre la France et la Suisse.

La requalification de la RD 1005 s'inscrit dans ce contexte à la fois dynamique et complexe. Voie historique reliant Genève à Paris, la route départementale 1005 traverse le Pays de Gex de part en part reliant ainsi le col de la Faucille à Ferney-Voltaire. Il traverse également les communes de Gex, Cessy, Segny et Ornex et se prolonge en Suisse le long de la rive gauche du lac Léman. Cette voie est à la fois une voie de desserte locale, une voie structurante pour le Pays de Gex et une des huit pénétrantes de Genève. Depuis les années soixante, une urbanisation anarchique se met en place le long de la RD 1005 créant un paysage déstructuré et des problématiques au quotidien. C'est autour de ces problématiques que s'inscrit la présente étude. Il s'agit d'étudier la faisabilité de la requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine en prenant en compte toutes les thématiques (urbanisme, environnement, agriculture, déplacements et économie).

Dans un premier tome, nous verrons de façon détaillée le contexte dans lequel s'inscrit la RD 1005, à savoir l'agglomération franco-valdo-genevoise, la communauté de communes du Pays de Gex et les cinq communes traversées par la voie.

Dans un deuxième tome, nous choisirons la position du Pays de Gex au sein de l'agglomération grâce à l'étude de trois variantes et les conséquences de chacune d'elles sur la RD 1005. Ensuite, nous replacerons la voie dans la hiérarchie des huit pénétrantes de Genève.

Dans un troisième tome, nous analyserons, à travers un travail de typologie réalisé dans un fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie, le bâti présent autour et le long de la voie, que ce soit en terme d'aspect ou de fonction, le réseau de voirie attenant à la RD 1005 et les espaces naturels.

Dans un quatrième tome, nous déterminerons tout d'abord la dénomination correspondant le mieux au projet de requalification de la voie. Puis, à travers une étude séquentielle, avec détermination des grandes caractéristiques de chaque séquence, ses enjeux, ses objectifs et ses grands principes de composition, les prémisses d'un cahier des charges pour un appel d'offre futur seront réalisées. Enfin, une mise en cohérence avec les documents d'urbanisme sera effectuée, ainsi qu'une présentation d'exemples de réalisation de boulevard urbain et une ébauche du résultat attendu sur la RD 1005.



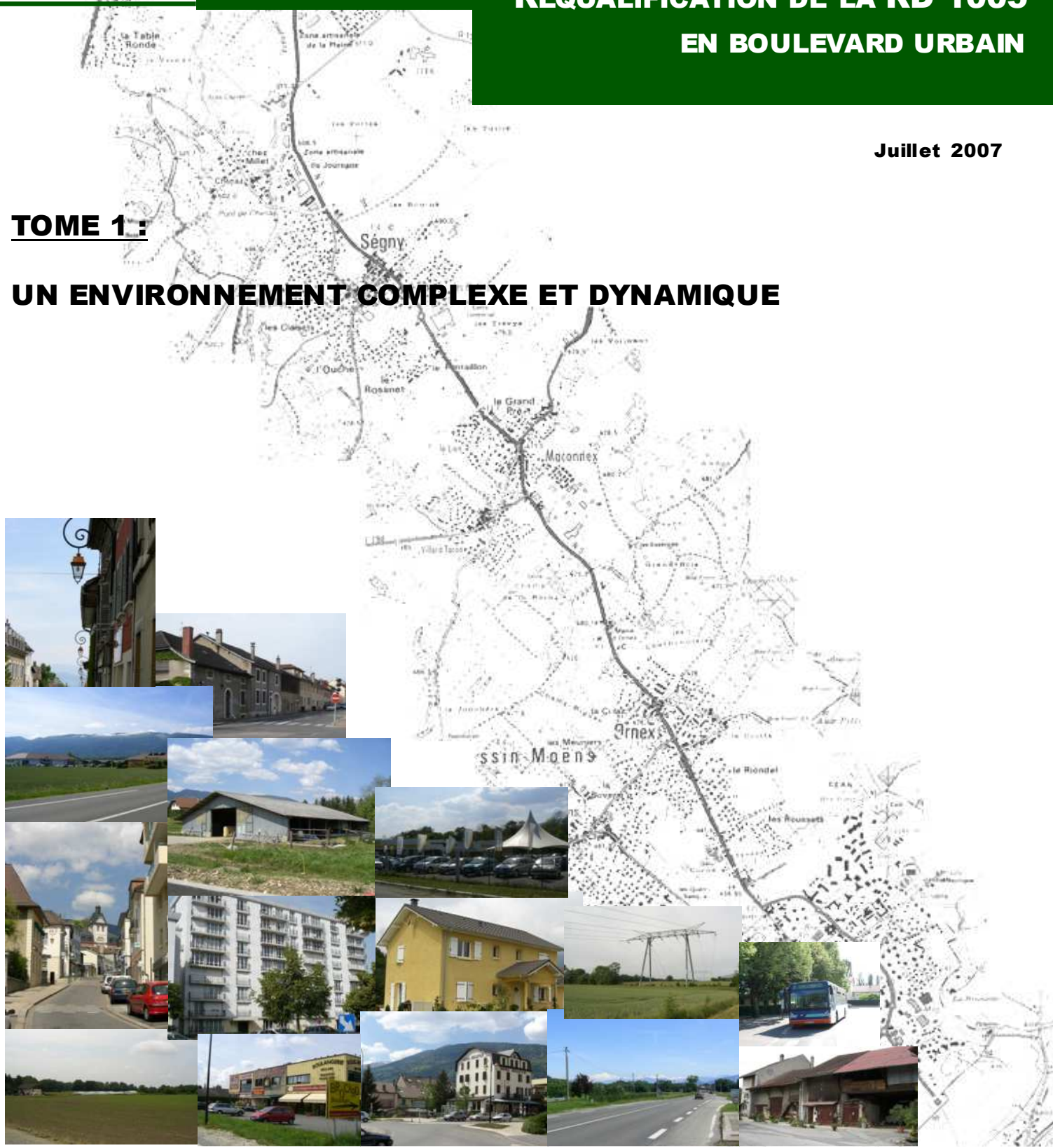
CAPPELLE Florence
COVET Julien
DAUPLE Julien
PHILIPPARIÉ Pierre
ROZEL Bénédicte

REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN

Juillet 2007

TOME 1 :

UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE



TOME 1 - UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE

Dans ce territoire complexe, plusieurs territoires inter-agissent. L'objectif de ce tome est d'analyser les territoires en relation ou interférant avec la RD 1005.

Tout d'abord, l'agglomération franco-valdo-genevoise, mise en place en 2001, comprend une partie Française (le Pays de Gex et le Genevois-Haut-Savoyard) et une partie suisse (le canton de Vaud et le canton de Genève). Cette structure permet de prendre en compte les problématiques à une échelle assez large, mais reste encore très centrée sur Genève.

Ensuite, la communauté de communes du Pays de Gex, comprenant 27 communes exclusivement françaises, qui du fait de son enclavement par le Jura, le Rhône et la frontière Suisse, est davantage tournée vers la Suisse que vers la France.

Enfin, les cinq communes traversées par la RD 1005, qui ont un intérêt très localisé, ont du mal à percevoir les enjeux globaux et sont prises dans un changement rapide de leur territoire, à savoir la transformation d'un espace rural en espace périurbain de l'agglomération genevoise.

Cet enchevêtrement d'acteurs et de structures, françaises et suisses, induit une gestion difficile des problématiques transfrontalières.

CHAPITRE I : UNE AGGLOMERATION, DES TERRITOIRES INTER-DEPENDANTS

Dans ce chapitre, le fonctionnement du Pays de Gex et les rapports avec son environnement transfrontalier seront étudiés. Associés aux comptes rendus des rencontres avec les acteurs ils permettront de comprendre les enjeux globaux liés à la RD 1005.

I.1. LE PAYS DE GEX ET SON ENVIRONNEMENT TRANSFRONTALIER

Le Pays de Gex, situé au Nord-Est de la Région Rhône-Alpes, est en contact avec la frontière Suisse sur une large bande Est / Sud-Est. Il est principalement ouvert sur l'agglomération genevoise alors que ses relations avec les territoires français voisins sont plus limitées. La RD 1005, qui relie Gex à Ferney-Voltaire est un axe important au sein du Pays de Gex qui permet, en passant par la douane de Ferney-Voltaire, de se rendre à Genève.

Le fonctionnement de l'agglomération genevoise impacte donc fortement le trafic sur la RD 1005. Il apparaît alors indispensable de comprendre celui-ci si l'on souhaite donner de futures orientations à la voie.

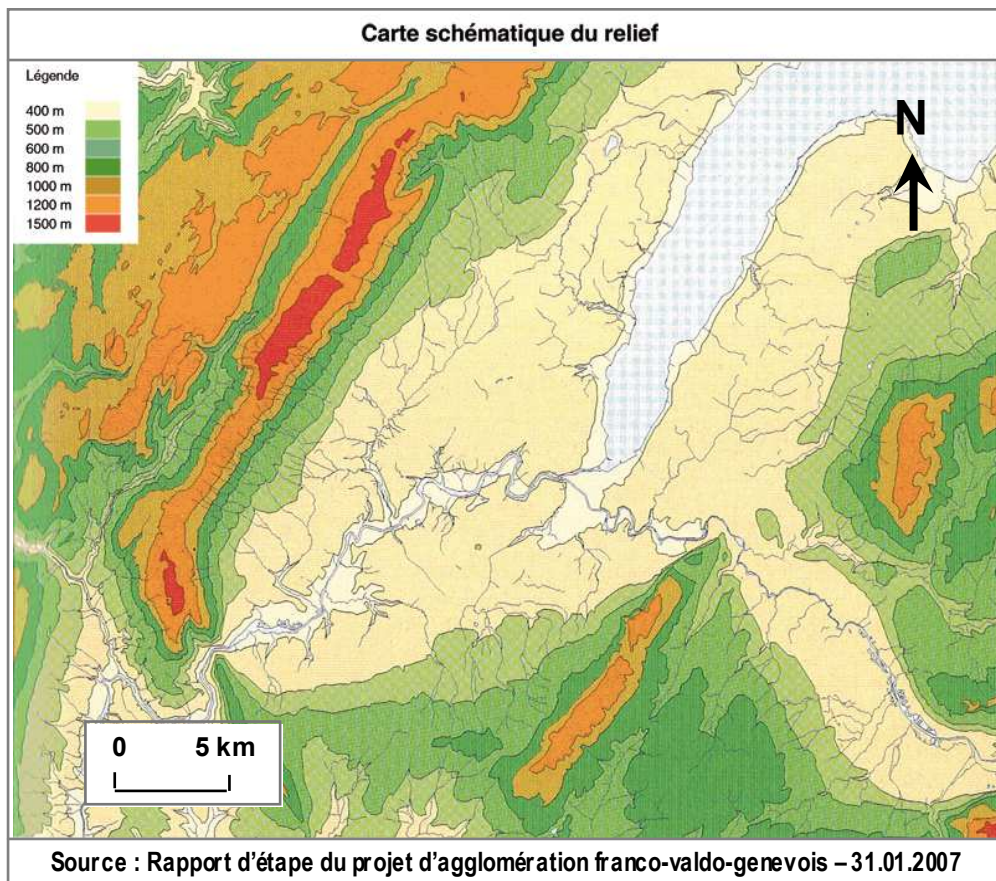
Genève est située au cœur de l'Europe, dans un environnement exceptionnel. Elle attire de plus en plus de population venant de tous pays, notamment parce qu'elle possède la plus forte densité au monde d'organisations internationales, avec 21 Organisations Internationales (OI), 216 missions et représentations régionales, 35 000 diplomates et fonctionnaires internationaux.¹

La ville s'étend depuis plusieurs années au-delà de la Suisse, le phénomène de périurbanisation s'est amplifié, les zones rurales environnantes sont devenues espace périurbain : on parle maintenant d'agglomération franco-valdo-genevoise. Cette situation d'agglomération transfrontalière est singulière en Europe et ce territoire constitue une première à cette échelle.

I.1.A. Un territoire complexe et dynamique

Le territoire de l'agglomération franco-valdo-genevoise est très complexe.

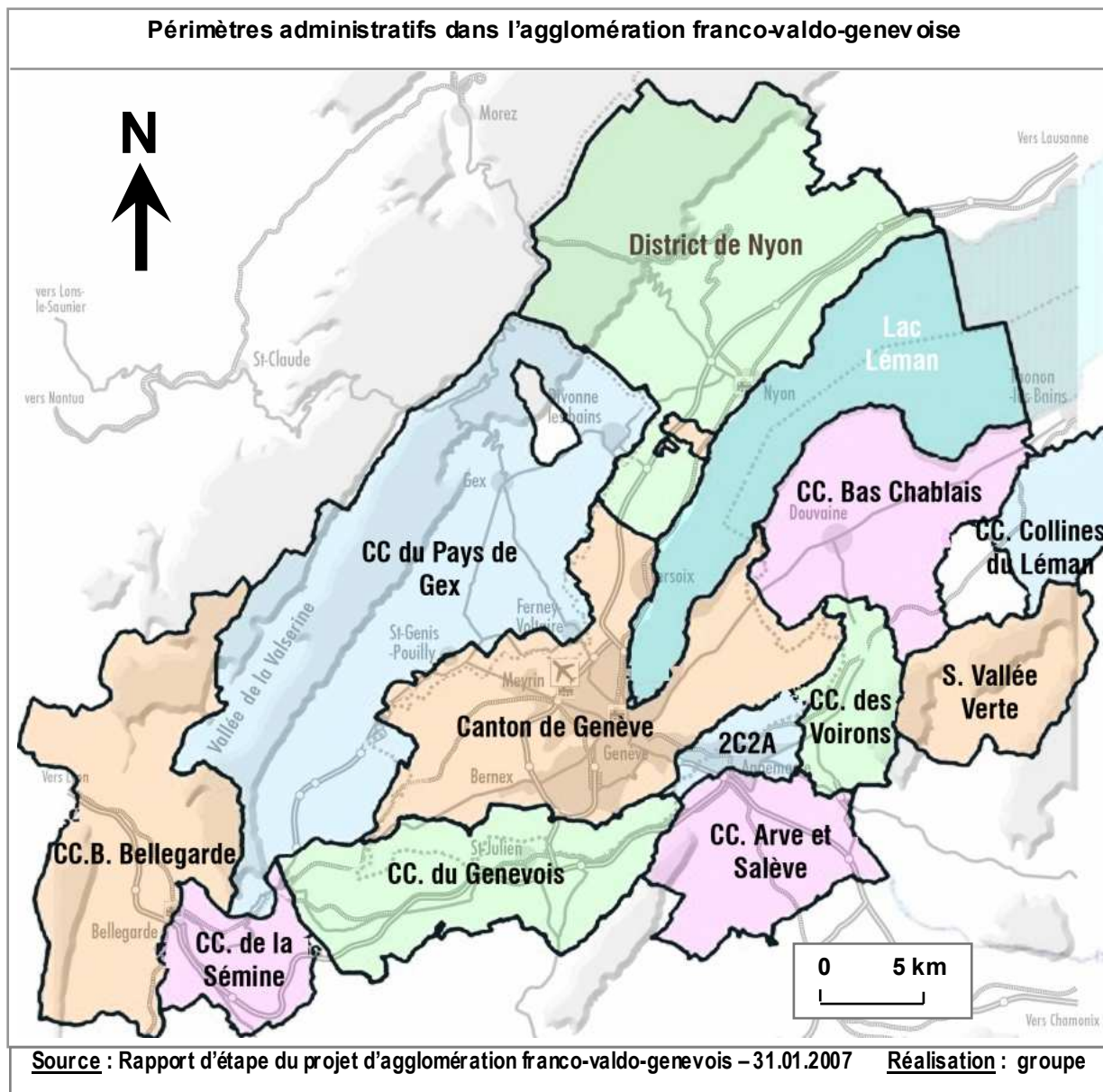
→ Il est tout d'abord endivé :



¹ Rapport d'étape du projet d'agglomération franco-valdo-genevois – 31.01.2007

TOME 1 - UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE

- D'un point de vue administratif car il s'étend sur deux pays, la France et la Suisse. Au sein de ces deux entités les subdivisions sont multiples. En Suisse, on décompte le district de Nyon (faisant partie du canton de Vaud) et le canton de Genève. En France, on dénombre la communauté de communes du Pays de Gex et la communauté de communes du Bassin Bellegardien, faisant partie du département de l'Ain, ainsi que la communauté de communes du Genevois, la communauté de communes de la Semine, la communauté de communes Arve et Salève, la communauté de communes de l'agglomération d'Annemasse (2C2A), la communauté de communes du Bas-Chablais, la communauté de communes des Collines du Léman et le SIVOM de la Vallée Verte, faisant partie du département de Haute-Savoie.

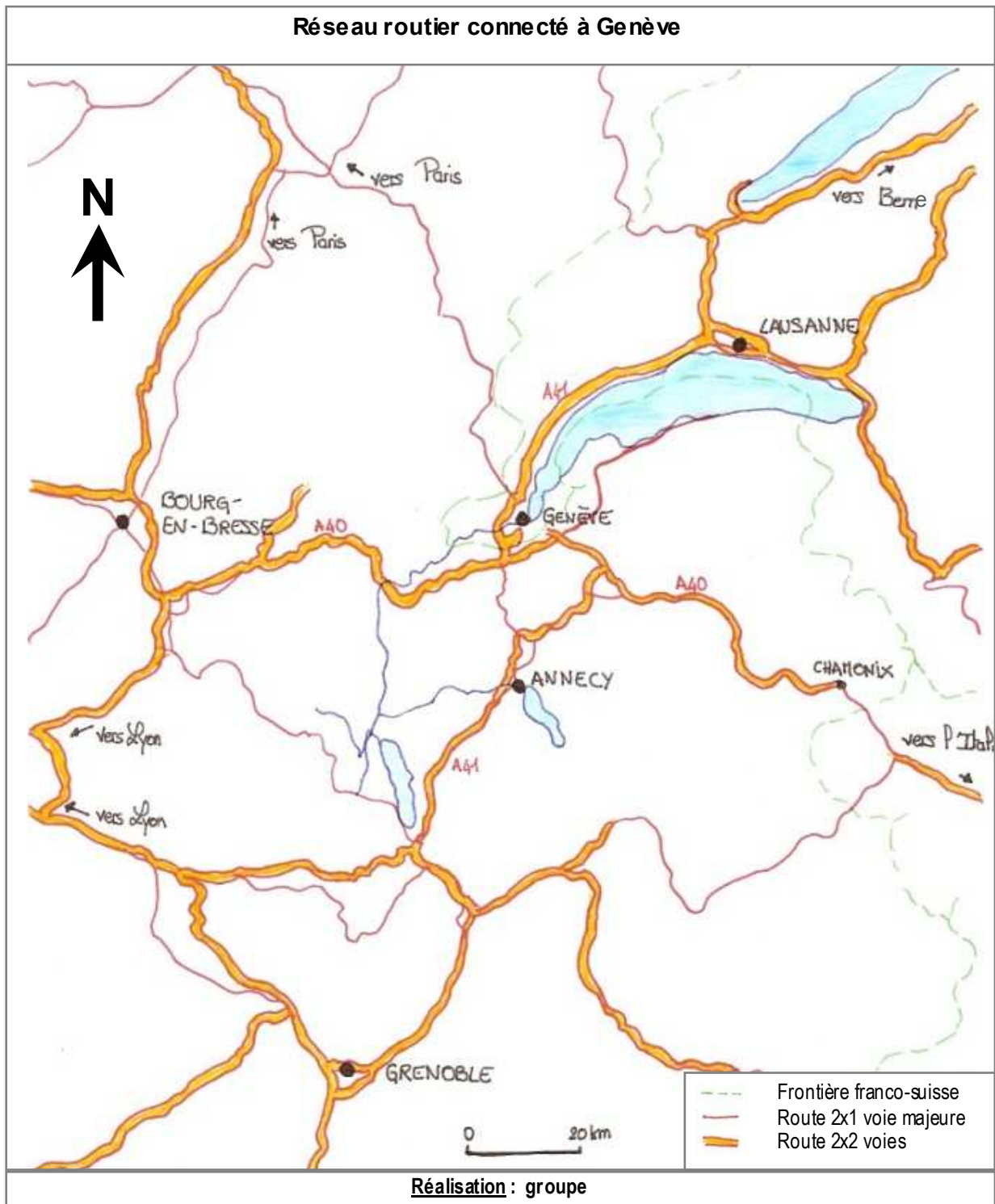


→ De plus, le réseau routier principal assure une double fonctionnalité : celle de nœud autoroutier européen, à l'interface Suisse - France - Italie et celle d'armature urbaine pour l'agglomération. Ce réseau se compose de quatre liaisons majeures :

- La liaison Est-Ouest, avec l'A40, permet de relier l'agglomération Genevoise vers l'Ouest à Lyon (1 400 000 d'habitants) et Paris (10 000 000 d'habitants), ainsi que vers l'Est à Chamonix (60 000 habitants en hiver et jusqu'à 100 000 en été) et l'Italie ;

- La liaison Sud avec l'A41 en provenance d'Annecy (130 000 habitants) et de Grenoble (400 000 habitants) ;

- La liaison Nord, avec le contournement du lac Léman vers Lausanne (120 000 habitants) puis Berne (120 000 habitants) ;
- Le contournement Sud du Lac Léman, avec la RD1206. Malgré son statut de route départementale, elle assure une importante fonction de transit car c'est la seule liaison qu'il existe entre Genève et la partie Sud du Lac.



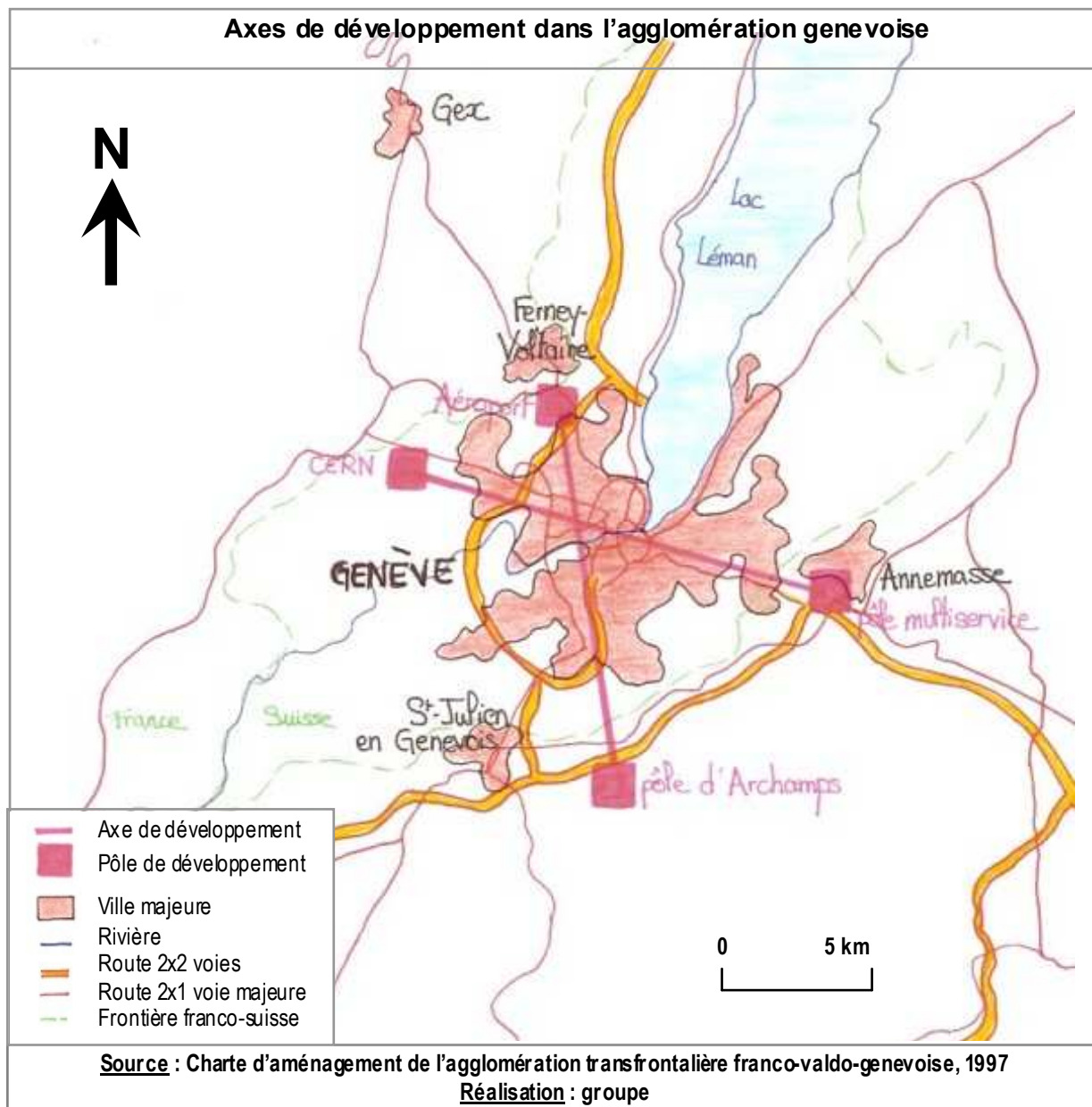
Genève est donc au cœur d'une zone multipolaire densément peuplée et particulièrement dynamique économiquement, où les tronçons servent à la fois de desserte et de transit. De plus, la présence des hauts reliefs des Alpes et du Jura, ainsi que du lac Léman (emprise de 582,4 km²) limite le nombre de voiries structurantes.

I. 1. B. Deux types d'urbanisation, deux fonctions

I. 1. B. i. La ville de Genève et ses pôles proches : un maillage en étoile

Le développement de Genève s'organise autour de deux axes :

- Est / Ouest : Pôle multiservice d'Annemasse – Genève – CERN ;
- Nord / Sud : Aéroport – Genève – pôle d'Archamps.



Ainsi, le réseau de l'agglomération forme pratiquement un maillage en étoile dont le centre est Genève.

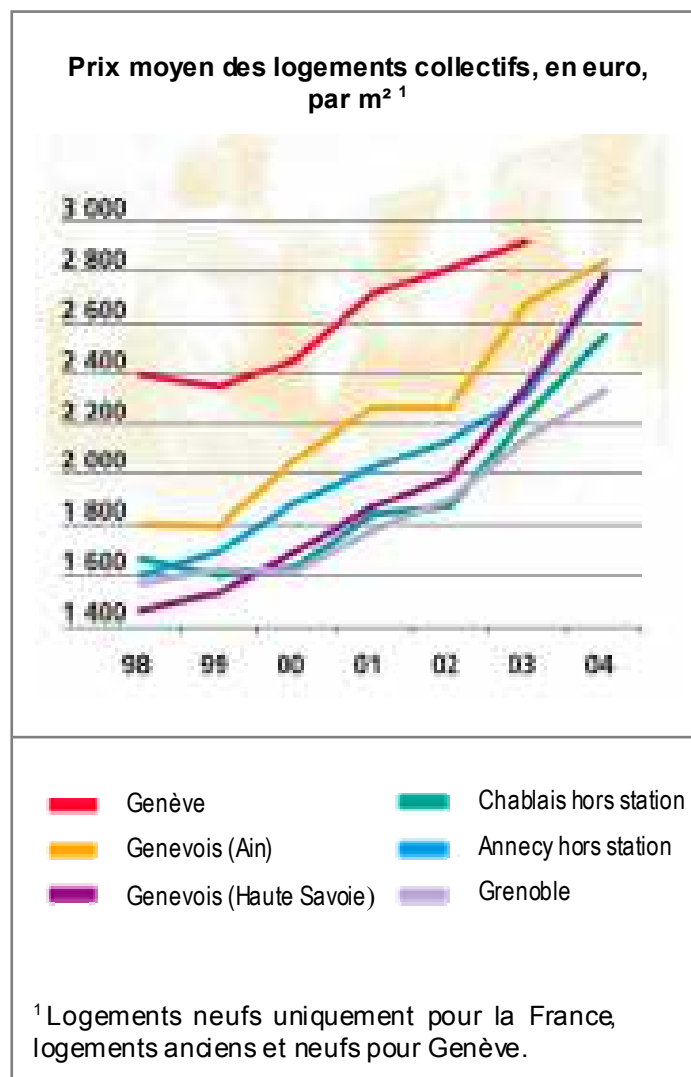
I. 1. B. ii. Une urbanisation inhabituelle entraînant un étalement urbain rapide en périphérie

L'organisation de l'agglomération genevoise ressemble au modèle français : un centre dense et une périphérie diffuse². Malgré tout, son urbanisation est quelque peu inhabituelle.

La ville centre de Genève concentre habitat et emplois, la première couronne située en Suisse et la deuxième située en France sont principalement dédiées à l'habitat. Entre ces deux couronnes, on trouve côté suisse des zones agricoles protégées par la loi fédérale. L'urbanisation des villages reste circonscrite à un périmètre restreint au centre-bourg sans possibilité de s'étendre. Ce principe vient de l'obligation d'autosuffisance alimentaire faite à chaque canton. L'application de cette loi limite les réserves foncières potentielles du Canton de Genève.

Ceci explique que la France serve actuellement de « réserve fondère » à la Suisse. Historiquement, les suisses venaient travailler en France. Mais dans les années soixante-dix, le boom économique de Genève a entraîné la dépendance du pourtour français vis à vis de celle-ci puisqu'elle possédait des industries, des sociétés internationales.³

Le rythme de construction des logements s'accélère côté France alors qu'il ralentit côté Genève. Au final, Genève construit moins de logements que la partie française, alors qu'elle accueille 74% des emplois de l'agglomération transfrontalière et seulement 58% de la population. Il résulte de cette situation une pénurie de logements ayant de graves conséquences : les mécanismes de régulation du marché ne fonctionnent plus, les prix grimpent fortement

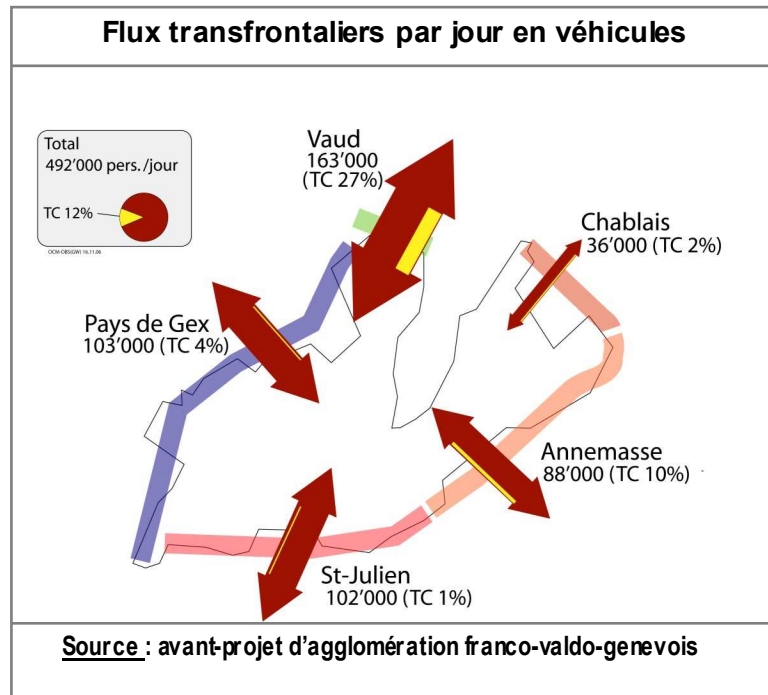


Source : avant-projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

² Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières, juillet 2002

³ Communauté de Communes du Pays de Gex

Par conséquent, faute de pouvoir se loger sur place de par leur capacité financière insuffisante, les populations se reportent sur la périphérie, en l'occurrence sur les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que sur le canton de Vaud. On peut par exemple noter que sur les 130 000 personnes qui travaillent à Genève chaque jour, un tiers viennent de Suisse et deux tiers de France. La présence de la frontière entre la France et la Suisse n'agit pas comme une « barrière », elle crée malgré tout des ralentissements au niveau des douanes mais ne limite en rien les déplacements.



La périurbanisation est quelque peu anarchique, il n'y a pas eu jusqu'à présent de réelle politique dissuasive. De plus, les logements individuels sont très demandés par les populations plutôt aisées.⁴ On a donc une périurbanisation diffuse et étendue.

La conséquence principale de cette urbanisation est le phénomène de migrations pendulaires, qui saturent les réseaux à destination du centre aux heures de pointe et de plus en plus souvent les axes tangentiels.

Cette masse automobile apporte de nombreuses nuisances :

- La baisse de la qualité de l'air (d'où la mise en place de nouvelles mesures pour lutter contre cette pollution) ;
- La production de bruit qui touche une grande part de la population ;
- La détérioration des territoires naturels et ruraux.

A partir de ce constat, depuis une quarantaine d'années, la coopération transfrontalière se développait dans divers domaines sectoriels (gestion des eaux, traitement des déchets, transports publics, etc). Genève avait alors un poids plus important que ses partenaires.

Mais, depuis 8 à 10 ans, la ville n'a plus un tel poids. La concurrence européenne entre les agglomérations a conduit Genève à reconsidérer ses partenariats au niveau de son bassin de vie. Souhaitant en effet conserver son rayonnement, sa visibilité à l'international et face au manque de réserves foncières et à la saturation de ses zones économiques, elle a accentué ses relations avec la France.

⁴ Communauté de commune du Pays de Gex

Parallèlement, les élus locaux côté français se sont regroupés en association : l'Association Régionale de Coopération (ARC), créée en 2002. Ceci leur a permis d'avoir une vision plus en adéquation avec la réalité du territoire, une réactivité accrue face aux enjeux d'agglomération et la coordination de leurs discours pour participer à la construction d'un projet global.

Ce changement de comportement des deux acteurs a permis de faire évoluer les relations transfrontalières.

Depuis 2003, au niveau des transports, la coopération s'est transformée en partenariat opérationnel avec la mise en place de la charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux (DTPR). Cette coopération se fait également à un niveau plus global, on parle de partenariat d'agglomération. Plusieurs organismes se sont créés successivement :

- Le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG) (créé en 1973) qui a élaboré une charte d'aménagement en 1997 en rapport avec plusieurs domaines tels que le transport, le logement, l'économie, l'agriculture, la santé, la culture, etc ;
- Le conseil du Léman créé en 1987 qui a pour but de développer une culture commune notamment au niveau statistique et économique ;
- Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois créé en 2005 à l'initiative du schéma d'agglomération franco-valdo-genevois.

I. 1. C. Le projet d'agglomération, une réponse collective à des enjeux globaux

Suite à des problématiques liées aux déplacements touchant l'ensemble du territoire de l'agglomération, et nécessitant un traitement par tous les acteurs, est né le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Ce projet a pour objet la planification du territoire d'ici 2030. Un avant-projet, lancé en 2007, permettra d'atteindre des objectifs intermédiaires à l'horizon 2015-2020. Parallèlement s'est constitué un Groupement Local de Coopération Transfrontalière, qui assurera la gestion des lignes de transport public transfrontalières dans le but d'augmenter leur efficacité.

Les réflexions menées dans le cadre de la réalisation du projet franco-valdo-genevois ont permis de détacher trois groupes d'enjeux :

- Maintenir et développer l'attractivité d'une « petite ville internationale » ;
- Résoudre les problèmes classiques d'une agglomération contemporaine ;
- Dépasser les distorsions créées par les frontières.

I. 1. C . i. L'organisation des déplacements : la priorité du projet d'agglomération

Ce groupe d'enjeux est le plus développé dans le projet d'agglomération. Il rejoint l'objectif de développement économique durable similaire à d'autres agglomérations. Ceci implique que la ville doit à la fois être accessible grâce à des infrastructures lourdes tout en étant « protégée de l'automobile » par la promotion des modes doux. On aboutit alors à un schéma global en cerces concentriques où l'intérieur est maîtrisé (traitement urbain soigné de l'espace) et l'extérieur développé (roclades pour écouler les flux).⁵

Cependant, aboutir à un tel schéma est difficile en raison du relief, de la frontière qui limite la capacité à créer de nouvelles pénétrantes (douanes) et de la saturation du réseau local, déjà soumis à de fortes contraintes.

Ainsi, dans le but de diminuer cette congestion, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois fixe les moyens à mettre en œuvre pour arriver à une augmentation du nombre de déplacements en transports collectifs d'environ 50% d'ici à 2020. Elle n'aurait été que de 18% avec le scénario du « laisser-faire ».

Étant donné la difficulté pour une agglomération d'agir sur la mobilité à longue distance, la politique est donc de privilégier le report modal en agissant sur les déplacements liés à la mobilité urbaine et régionale quotidienne.⁶

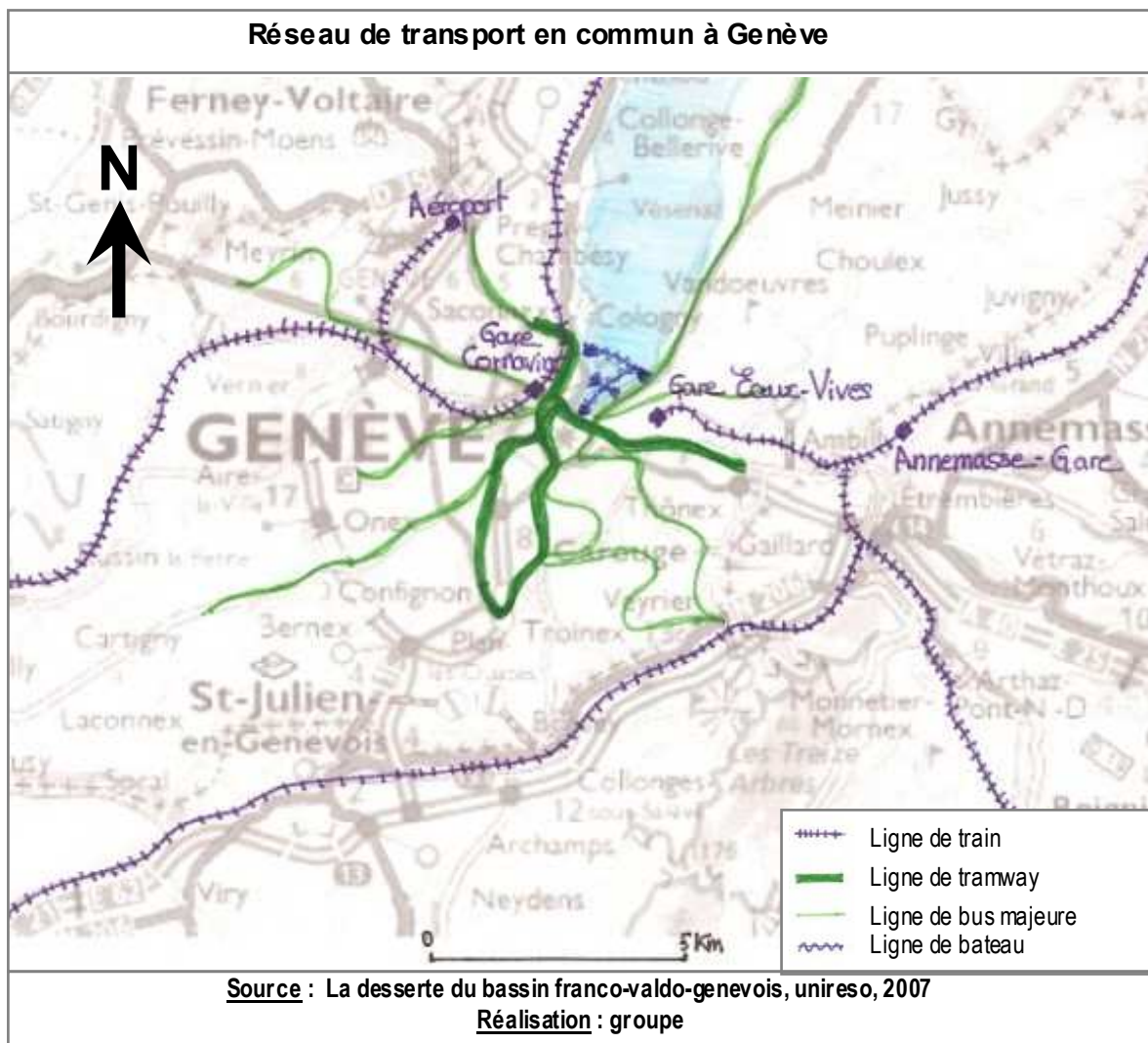
⁵ Les actions de sécurité routière des PDU-SRU au prisme des politiques locales de transport et de déplacements, janvier 2007

⁶ CERTU, les déterminants de la mobilité

Un réseau de transport en commun complet présent majoritairement situé dans le canton de Genève

La frontière franco-suisse crée une rupture dans les réseaux de transports collectifs publics, puisque la compétence des autorités en matière de transport s'arrête à cette limite.

En France, l'Etat, les collectivités et leurs groupements sont autorités organisatrices sur leurs territoires respectifs et sont chargées d'organiser le service de transport. Tandis qu'en Suisse, la compétence transport est partagée entre l'échelle nationale et l'échelle régionale. Les cantons suisses définissent leurs propres règles d'organisation des transports, dans le respect des dispositions nationales. Dans le canton de Genève, le réseau de transport public urbain est géré par les Transports Publics Genevois (TPG), établissement public lié par une convention avec le canton.⁷



Le réseau de transports en commun est organisé en étoile dont le centre est Genève, à l'exception de la ligne ferrée reliant Bellegarde à Annemasse qui est parallèle au tracé de l'autoroute A40.

Au centre de cette étoile, deux gares, Cornavin et Eaux-Vives, permettent d'assurer les liaisons entre Genève et les principales villes de la région, que sont Lyon, Grenoble, Chamonix, Évian, Nyon et Lausanne, ainsi qu'avec l'aéroport international qui dessert l'Europe et le Moyen-Orient.

⁷ Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières, juillet 2002

Une grande diversité d'acteurs prend part à l'organisation des transports publics urbains ; une grande complémentarité existe entre eux. L'Etat de Genève, ainsi que des opérateurs suisses et français se sont regroupés en 2001 pour former UNIRESO, un système permettant d'utiliser avec un billet unique les différents réseaux de trains, bus, trams et bateaux de l'agglomération. Les acteurs formant UNIRESO sont multiples : les Transports Publics Genevois (TPG), les Chemins de Fer Fédéraux Suisses (CFFS), la Société Moutettes Genevoises Navigation (SMGN), les Transports Annemassiens Collectifs (TAC), les Transports Publics Nyonnais (TPN) et le Transport Express Régional Rhône-Alpes (TER).

UNIRESO comprend 4 lignes de trains, 5 lignes de tramways, 54 lignes de bus et 4 lignes de bateaux. Il existe également un réseau nocturne (Noctabus), des services de bus à la demande (Proxibus et Telebus) et des taxis en dehors des heures de service (Taxibus). En complément de ces services, des abonnements parking-relais permettent aux pendulaires éloignés des transports collectifs de rallier leur lieu de travail en évitant la congestion automobile aux portes de Genève.⁸

L'entente UNIRESO a connu un réel essor en 2005 avec l'entente tarifaire. Cette simplification de la tarification constitue un vrai progrès pour la clientèle du bassin. Il s'agit d'un des éléments majeurs qui explique l'augmentation de la fréquentation observée au niveau des transports publics urbains et régionaux de l'agglomération genevoise.

Cette importante structuration reste actuellement intra-Suisse dans sa majorité, mais au vu de l'étalement urbain, il semble nécessaire de mettre en place une entente à l'échelle de l'agglomération. D'autant plus que la loi fédérale précise que la création d'une nouvelle voie routière ne peut se faire qu'exceptionnellement et qu'il faut avant tout privilégier les transports en commun. Ceci impose d'amener un plus grand nombre d'usagers à se rendre à Genève en transports en commun. Par conséquent, une desserte plus large s'appuyant sur le fonctionnement du bassin de vie de l'agglomération est nécessaire.

Des lignes transfrontalières limitées

Afin de palier à l'effet de coupure de la frontière, des liaisons transfrontalières en transports collectifs (lignes de bus) ont été mises en place. Les principaux usagers de ces lignes sont les travailleurs transfrontaliers. La fréquentation est minime, puisqu'elle représente seulement 1 à 4% des migrations pendulaires transfrontalières entre la France et la Suisse. On peut observer des chiffres nettement supérieurs en Suisse, de l'ordre de 20 à 25% pour les migrations pendulaires. Cette écart important est dû à une politique volontariste, qui associe l'urbanisation et la mobilité (par exemple avec le partage de la voirie en faveur des transports en commun côté Suisse), mais également à la densité élevée et à l'offre importante en transports en commun qui est proposée aux genevois.⁹

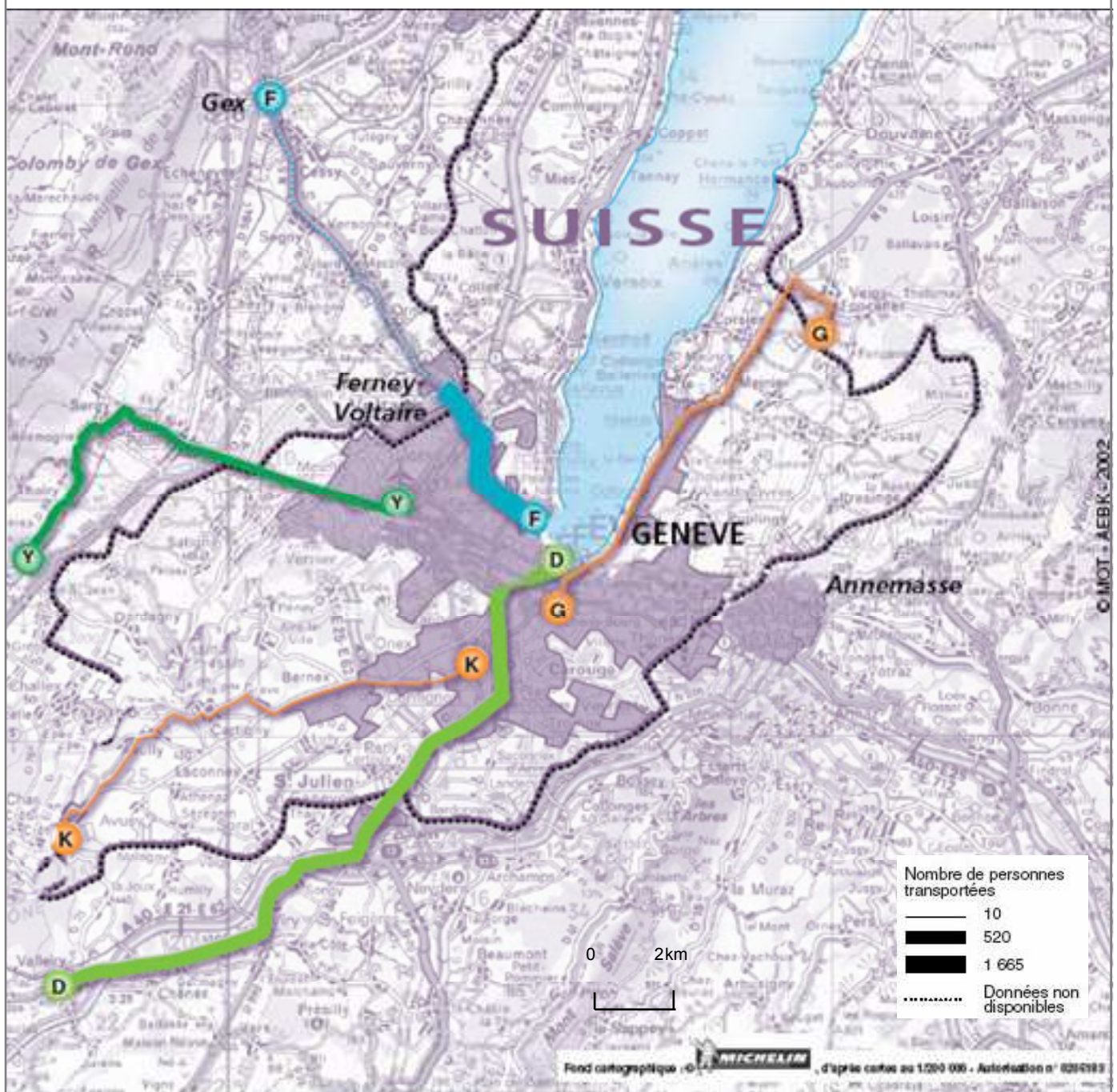
On recense actuellement 5 lignes transfrontalières :

- La ligne G : Rive – Vézenaz – Corsier – Veigy ;
- La ligne K : Les Esserts – Pougny Gare ;
- La ligne D : Genève Cornavin – Badet de Pesay – Saint Julien en Genevois – Valleiry ;
- La ligne F : Genève Cornavin – Ferney Voltaire – Gex ;
- La ligne Y : Blandonnet – Saint Genis Pouilly – Val Thoiry.

⁸ UNIRESO, 2007

⁹ Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières, juillet 2002

Fréquentation sur les lignes transfrontalières



Source : UNIRESO 2007 et mission opérationnelle transfrontalière

La tarification appliquée sur ces lignes est celle des T.P.G.

D'une façon générale, les fréquences sont très disparates et peu élevées. La ligne qui possède la fréquence la plus élevée est la ligne F, avec 53 passages par jour sur la portion Ferney-Voltaire <> Genève et 18 sur la portion allant de Ferney-Voltaire jusqu'à Gex. L'offre est plus limitée sur la ligne Y et très faible sur les lignes G et K. Les taux de fréquentation sont en corrélation avec le niveau de l'offre.¹⁰

¹⁰ Transports Publics Genevois, 2007

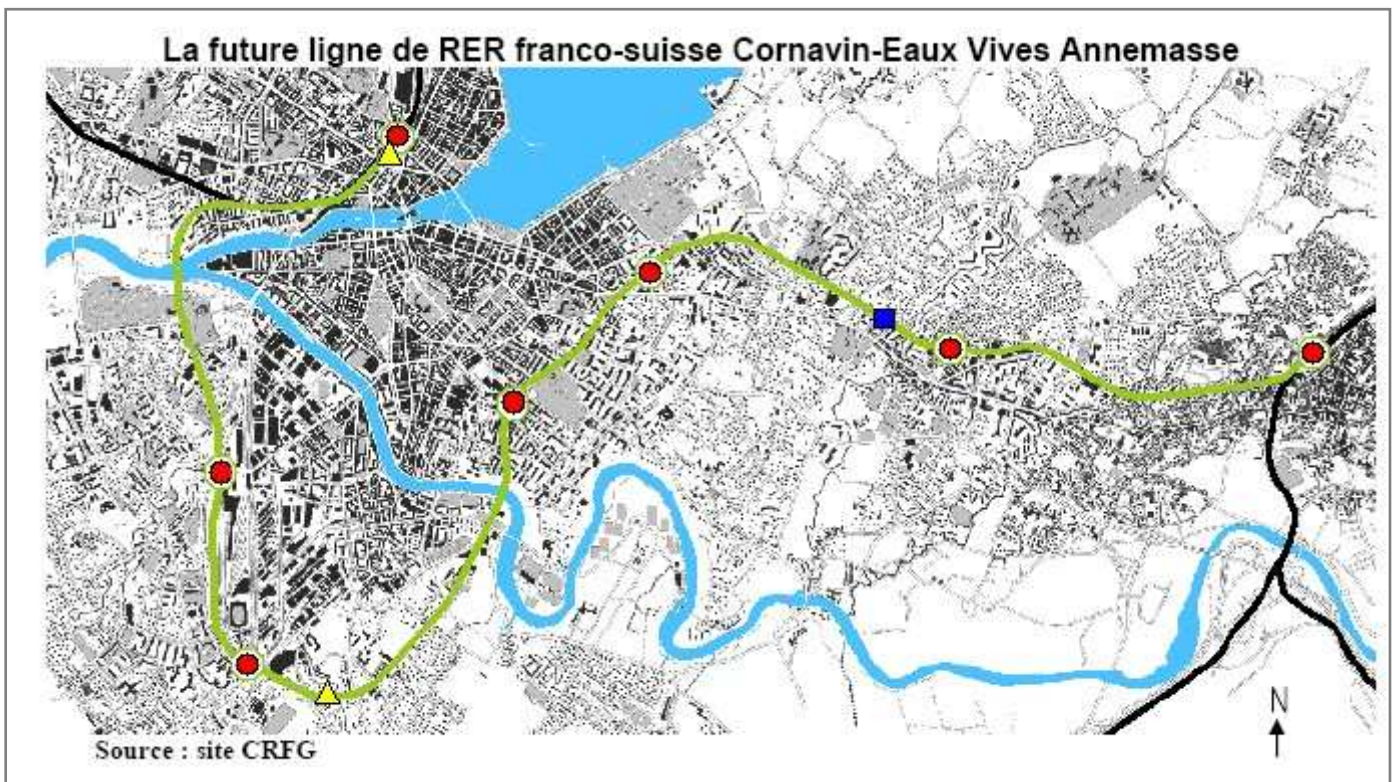
De nombreux projets de transports en commun pour l'amélioration des relations transfrontalières

Les élus ont à cœur d'améliorer cette situation. La Charte DT-PR précédemment citée a servi de base pour l'avant-projet d'agglomération pour le développement des transports collectifs qui s'étendra au-delà de la frontière Suisse.

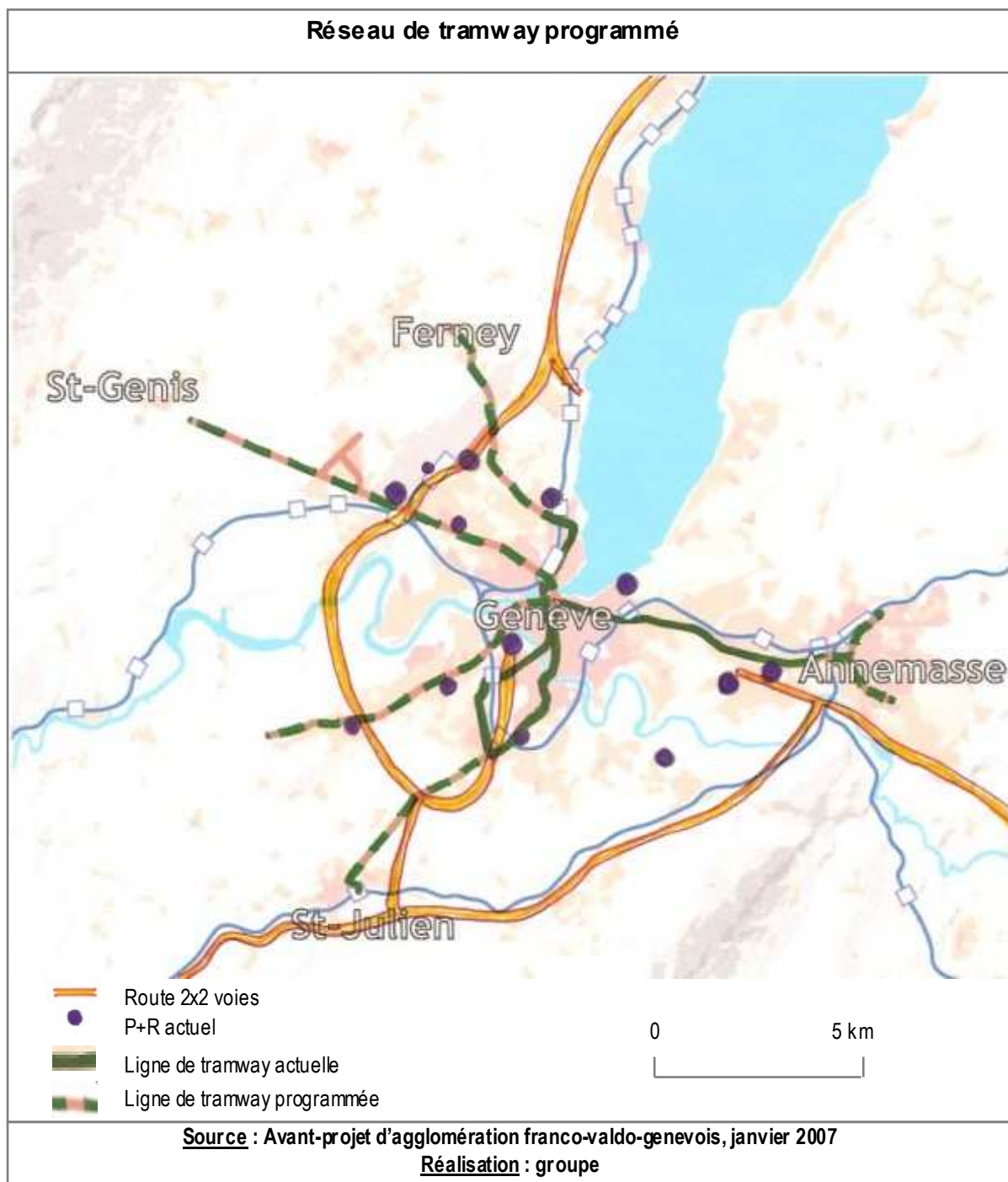
Elle associe le développement de plusieurs réseaux :

- Le réseau ferroviaire régional qui constitue l'armature principale complétée par la liaison CEVA (Comavin, Eaux-Vives, Annemasse) de type RER à venir ;
- Le réseau de tramway, dont le canton de Genève a entrepris la reconstruction depuis 1993 (4 nouvelles lignes) ;
- Les réseaux de bus, trolleybus urbains et de campagne ;
- Les réseaux de cars régionaux.

Une des premières mises en œuvre du projet sera la réalisation du « chaînon manquant » du RER CEVA, prévue à l'horizon 2012, qui permettra de lier la conurbation Genève – Annemasse.



La seconde étape prévue est le prolongement du tramway genevois en France, jusqu'à St-Genis-Pouilly, Ferrey-Voltaire, St-Julien-en-Genevois, Annemasse et en Suisse jusqu'à Versoix. A ces terminus seront associés des P+R (Park and Ride), qui permettront de favoriser un report modal vers les transports en commun. Ces points correspondent à la zone d'interface entre l'espace bâti dense et l'espace diffus. Il est à noter qu'actuellement peu de personnes changent de moyen de transport, la mise en place de P+R de grande capacité permettrait de rendre plus attractif le report modal. En parallèle à cette amélioration des transports en commun, des opérations d'aménagement d'envergure, tels que le Pôle multiservice d'Annemasse, seront menées aux terminus des tramways, et seront associées à une densification de l'espace bâti tout au long du tracé des lignes.



I. 1. C. ii. Un projet global qui entend limiter l'étalement urbain futur

Dans le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise, l'action sur les transports collectifs dans le cadre du projet d'agglomération a constitué une porte d'entrée pour la réflexion sur un projet global de territoire.

Le projet d'agglomération donne des orientations sur les zones à urbaniser dans le futur. En effet, l'agglomération de Genève compte accueillir la croissance prévue à l'horizon 2020 et entend la planifier, ceci en préservant et en valorisant les espaces ruraux et naturels. Une augmentation de 17% de la population actuelle est prévue, soit 134 000 habitants et une augmentation de 15% des emplois, soit 60 000 emplois supplémentaires. L'urbanisation dense sera implantée de façon proportionnelle sur le territoire en fonction du développement des transports publics. Le but est également de renforcer le caractère multipolaire de l'agglomération en particulier en développant l'habitat et les activités dans les centres urbains périphériques.

Dans la ville dense, les équipements de proximité sont à la portée du plus grand nombre sans l'usage de l'automobile et la vitesse de celle-ci est limitée dans la mesure où elle doit partager la voie avec les mobilités douces, le stationnement, le transport public, etc. L'efficacité du véhicule individuel est donc moindre qu'en campagne, d'où un taux d'utilisation moins important.¹¹

Le projet concernant la ville diffuse s'axe sur la construction de petits immeubles collectifs sur des zones n'empiétant pas sur l'espace rural préservé jusqu'alors de toute urbanisation. L'enjeu est de desservir par les transports publics ces zones peu denses et donc peu rentables, ou de favoriser le rabattement automobile sur des transports publics performants.¹²

Par ce lien urbanisme – déplacements, il apparaît nécessaire de raisonner au niveau du territoire « bassin de vie » afin de limiter le risque de mitage, ceci en définissant des zones durablement inconstructibles et en faisant la promotion de l'habitat groupé.

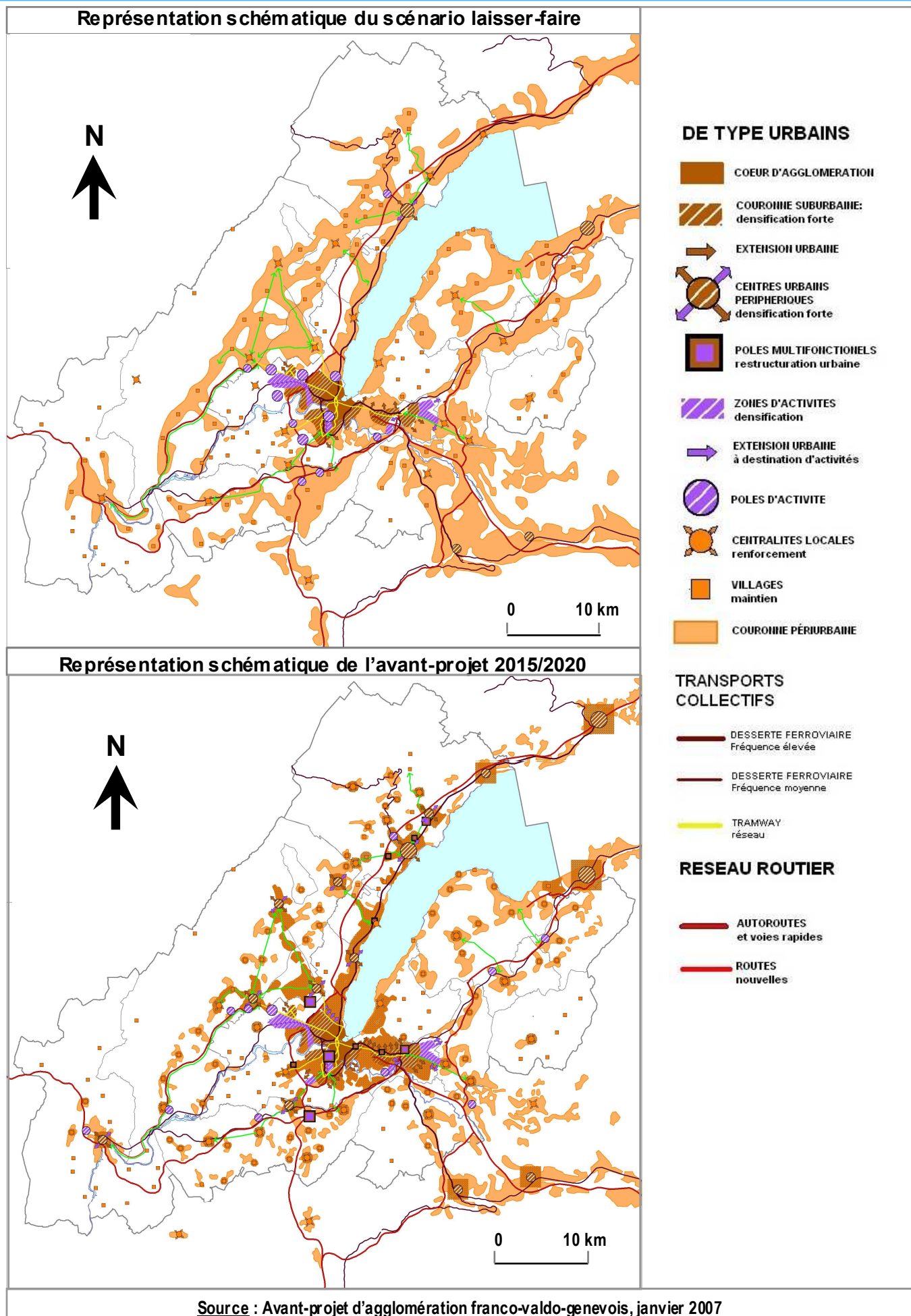
En ce sens, le partenariat entre les différentes structures qui composent l'agglomération franco-valdo-genevoise est essentiel car il permet d'agir sur les interfaces d'échanges (discussion entre les différents acteurs concernés).

Les projections de scénario « laisser-faire » et avant-projet 2015/2020 exposent les tendances naturelles vers lesquelles s'orienterait l'urbanisation et permettent de mesurer les inflexions données par le projet d'agglomération. Au niveau du Pays de Gex, le scénario du « laisser-faire » engendrerait une très forte consommation d'espace et la quasi-disparition des espaces naturels compris dans le triangle Ferney-Voltaire / Gex / St-Genis-Pouilly.

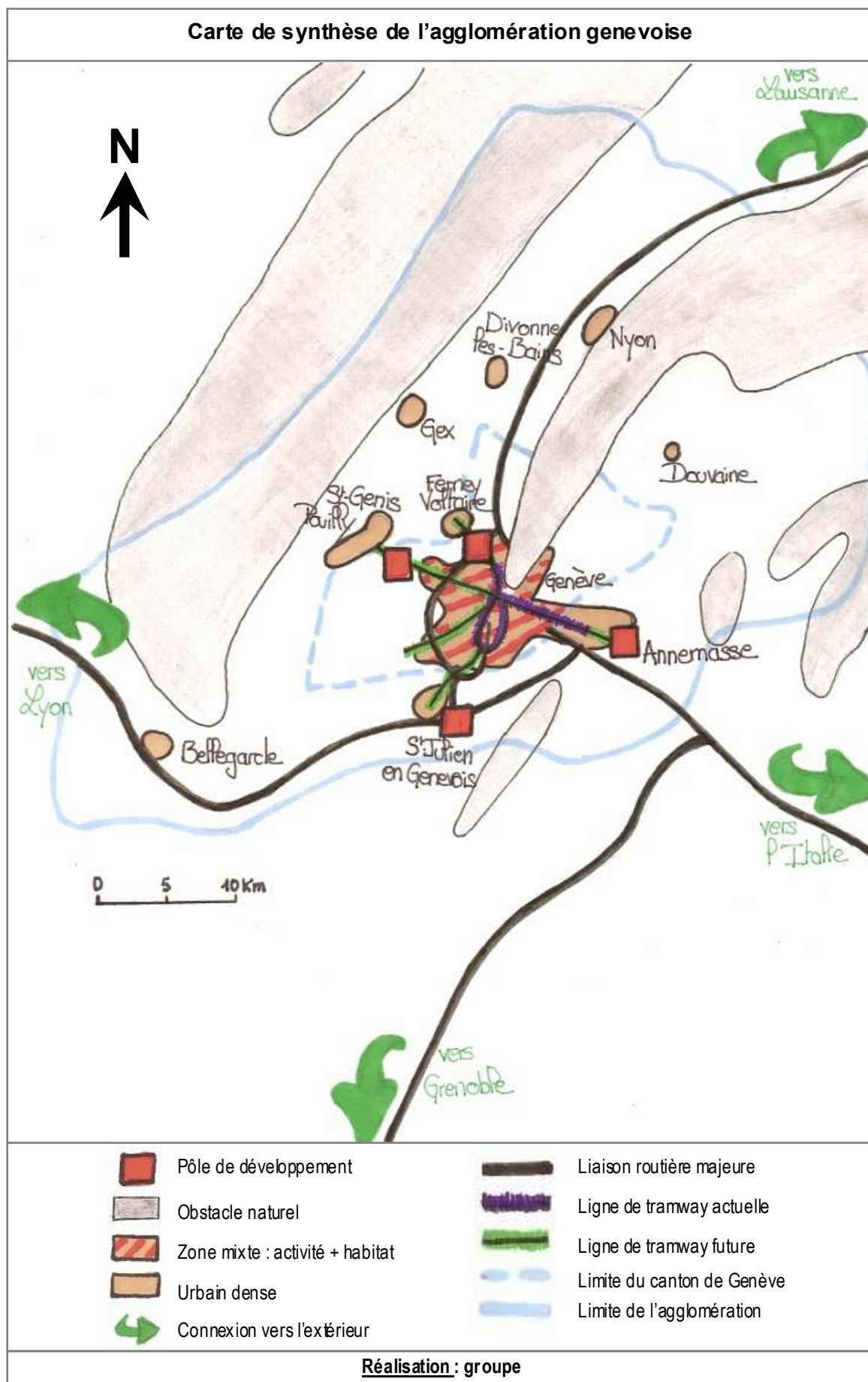
De même, l'urbanisation serait continue sur l'axe Divonne-les-Bains / Collonges. Dans le cas de l'avant-projet d'agglomération, ces coupures sont préservées. Elles sont essentielles car elles constituent des corridors biologiques. Les centralités urbaines locales deviennent ici des centres urbains périphériques où la densification est très forte. Les centralités secondaires se trouvent renforcées et non plus dissoutes dans le flot d'urbanisation.

¹¹ D'après le CERTU

¹² Avant-projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, janvier 2007



I. 1. D. Synthèse



La majeure partie de l'activité économique de l'agglomération genevoise se localise dans le canton de Genève. De plus, les autres pôles de développement sont transfrontaliers, mais malgré tout proches, voire à cheval sur le canton de Genève. Les lignes de tramway actuelles et futures permettront de relier ces pôles au centre de Genève. Cependant, la liaison de ces pôles avec l'extérieur de l'agglomération sera plus faible, voire insuffisante.

Les zones principales d'habitat sont quant à elles situées dans le canton de Genève et dans les centres périphériques de la couronne genevoise. En effet, l'agglomération a misé sur un développement polycentrique et donc sur le renforcement des petites villes existantes.

Enfin, l'agglomération franco-valdo-genevoise doit tenir compte de la présence du lac Léman, du Jura et des Alpes qui constituent des barrières difficilement franchissables.

SYNTHÈSE D'ENJEUX ET CONSÉQUENCES SUR LA RD 1005

L'agglomération franco-valdo-genevoise est une zone multipolaire en terme de population amenée à accueillir, à l'horizon 2020, 134 000 habitants et 60 000 emplois supplémentaires. Les zones françaises frontalières et plus particulièrement le Pays de Gex, vont la majeure partie de cette croissance (dans la mesure où les réserves foncières sont limitées en Suisse). Une augmentation de population est donc à prévoir sur le fuseau entourant la RD1005. Les problèmes actuels de saturation du réseau routier, servant à la fois de transit vers Genève et de desserte locale, vont s'accroître.

Le projet d'agglomération mise sur la construction dense et sur une desserte plus large en transports publics collectifs lourds. Il est à noter la volonté de la part de l'agglomération de favoriser le report modal et de mettre en place du transport collectif même dans les zones diffuses, ceci malgré un déficit financier important. Un des buts est de limiter le nombre de pendulaires en voiture dans la ville de Genève. La RD 1005 va prendre place dans une nouvelle organisation des infrastructures. Elle sera sollicitée pour développer de façon densifiée le logement : elle sera support de l'urbanisation. Elle fait également partie du réseau ayant pour rôle d'amener l'utilisateur à destination de Genève à laisser son automobile pour se reporter vers le transport collectif.

I. 2. RENCONTRE DES ACTEURS ASSOCIÉS AU PROJET D'AGGLOMÉRATION

I. 2. A. Rencontre avec le canton de Genève

Canton de Genève et agglomération sont confondus dans la mesure où Genève porte le projet d'agglomération. Rencontrer les acteurs travaillant sur le projet d'agglomération était essentiel pour comprendre leur politique en terme de déplacements et leur vision concernant la place du Pays de Gex et de la RD 1005 dans ce futur projet. Ainsi une série de questions a été posée à Monsieur BEURRET du service Planification Directrice cantonale et régionale.

1) Quelle est votre politique globale en matière de transport ?

Le canton de Genève développe sa politique en matière de transports à partir du cadre fixé par la Confédération helvétique. Dans le but de respecter les accords de Kyoto, la Confédération impose **une coordination entre transport et urbanisme** afin de respecter les niveaux limites de pollution. Une des mesures importantes est de favoriser la **densification du bâti et de localiser les zones d'habitat futur dans les secteurs desservis par les transports en commun**.

Le canton de Genève a pour politique de **ne plus réaliser de nouveaux projets d'infrastructures routières**, sauf si cela peut avoir des effets positifs sur les transports en commun. Par exemple, le projet de la traversée de la rade (à Genève, sur le lac Léman) s'inscrit dans ce principe, car la réalisation de celui-ci permettra de diminuer le trafic sur le quai et le pont du Mont-Blanc et ainsi d'y faire circuler le tramway.

Le financement des transports en commun est difficile pour la partie française car les territoires possèdent des moyens plus limités que le canton de Genève. Il pourrait être envisagé de créer une association transfrontalière à l'image de celle existant pour le téléphérique du Mont Salève (en Haute-Savoie).

2) Quelle est votre politique en matière de transports en commun, notamment sur les tramways et les P+R ?

Genève développe depuis quelques années des **lignes de tramway afin de mailler le territoire**. Actuellement, deux lignes de tramway existent, plusieurs projets de nouvelles lignes sont à l'étude et également des projets de prolongement (comme celui en direction de Ferney-Voltaire ou encore de Saint-Genis-Pouilly). Les lignes de transports en commun, que ce soit de bus, de tramway ou de chemin de fer sont associées à des P+R, répartis tout au long des tracés afin de permettre un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun.

Chaque année, trente millions de francs suisses sont alloués pour étendre le réseau. Genève procède par avancées progressives, c'est à dire que la ligne de tramway par exemple, n'est pas construite d'un seul tenant mais par tronçons de un ou deux kilomètres chaque année.

Toutes les villes du Pays de Gex ne pourront être desservies par le tramway, c'est par exemple le cas de Gex ou Divonne-les-Bains, car malgré leur statut de pôle urbain, ces communes sont trop éloignées de Genève et les densités de population à desservir sont trop faibles.

3) Quelle est la place et le rôle du Pays de Gex par rapport à Genève et plus globalement par rapport à l'agglomération ?

Le Pays de Gex est la **banlieue résidentielle favorisée de Genève**. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois a pour ambition de mieux structurer l'agglomération et donc par conséquent le Pays de Gex. On peut citer la mise en place d'une conurbation **entre Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly**. Une autre des ambitions est de **préserver le caractère naturel et agricole du Pays de Gex**.

Dans la démarche du projet d'agglomération participent autant de décisionnaires français que suisses. Le canton de Genève a bien conscience qu'il ne peut pas réaliser ce projet sans le Pays de Gex.

4) Quels sont les grands projets prévus en collaboration avec le Pays de Gex ?

D'un point de vue économique, il existe de nombreuses disparités de part et d'autre de la frontière. En effet, la fiscalité est très faible côté Genève, en revanche peu de terrains sont disponibles pour le développement des activités. A contrario, le Pays de Gex possède une fiscalité assez élevée, mais a une réserve foncière importante. A Ferney-Voltaire, le projet du Rectangle d'Or est un des exemples de partenariat qui peut se mettre en place entre la France et la Suisse. L'agglomération étudie actuellement le **principe de bi-localisation des entreprises**. Cela consiste à positionner le siège social en Suisse pour les avantages fiscaux et le reste de l'entreprise en France (en Haute-Savoie ou dans l'Ain) pour la disponibilité en réserves foncières.

5) Qu'en est-il du projet de raccordement de l'autoroute A1 à la France au niveau de Collet-Bossy, en passant éventuellement par le Pays de Gex ?

Le projet d'échangeur de Collet-Bossy n'est pour le moment qu'une hypothèse. L'objectif de cette voie n'est en aucun cas de créer un second contournement de Genève, mais plutôt de **raccorder le Nord du Pays de Gex à l'autoroute A1**. Cela va également avoir pour conséquence de délester la RD 1005 d'une partie du trafic.

6) Quelle est la place de la RD 1005 dans le projet d'agglomération ?

Il s'agit d'un **axe support de l'urbanisation**. Comme elle le fait actuellement, elle est apte à accueillir les transports en commun, préférentiellement le bus. Même si des coupures existent, la desserte des parties denses peut être rentable.

7) Quel serait votre définition du boulevard urbain ?

Dans le cas d'une densification autour de la voie, la RD 1005 a vocation à devenir un boulevard urbain. Les grandes caractéristiques d'un boulevard urbain sont la **limitation de la vitesse à 50 km/h**, la **représentation de tous les modes de transport** (modes doux, transports en commun et automobile) et la possibilité d'une **desserte fine des tissus adjacents**. Actuellement la RD 1005 n'est pas un boulevard urbain car elle est traitée comme une route.

Conclusion

Le canton de Genève a initié et continue de porter le projet d'agglomération. Mais pour le mener à terme et ceci dans les meilleures conditions, il a besoin du Pays de Gex et plus généralement des zones péri-urbaines pour se développer d'un point de vue démographique, car ses réserves foncières sont insuffisantes. Le Pays de Gex a en retour besoin du canton de Genève et plus généralement de l'agglomération pour son développement notamment au niveau économique.

Il est important de souligner la volonté de la part du canton de Genève d'envisager de pair les transports et l'urbanisme. De nombreux investissements sont engagés pour développer les transports en commun et en particulier le tramway.

La RD 1005 prend part à ce projet d'agglomération puisqu'elle est envisagée comme un axe support de l'urbanisation et apte à recevoir les transports en commun. Elle ne possède pas pour le moment un statut de boulevard urbain. Malgré tout, sa transformation en boulevard urbain est tout à fait envisageable à condition d'en limiter la vitesse grâce à des aménagements allant dans ce sens, de permettre le partage de la voirie entre tous les modes de transport et de desservir finement les tissus urbains.

I. 2. B. Rencontre avec la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) de l'Ain

Le but du rendez-vous avec la DDE de l'Ain était d'avoir la vision de l'État et du département concernant le Pays de Gex et la RD 1005.

Une série de questions a été posée à :

- M. Colin – Responsable du service aménagement durable et prospective ;
- M. Argenson – Service aménagement durable et prospective ;
- M. Ravou – Service aménagement durable et prospective, cellule déplacements.

1) Quelle est votre position par rapport aux transports en commun ? Quel mode serait le plus performant à mettre en place sur le Pays de Gex et notamment sur la RD 1005 ?

Tous les **déplacements en radial devraient se faire en transport en commun**. On peut noter que le doublement de la RD 1005 ne va pas dans ce sens.

Le tramway de Meyrin, qui ira à terme à Saint-Genis-Pouilly, arrivera à la douane en 2009. Le département de l'Ain financera la partie française jusqu'au rond-point de France, avec l'aide de crédits européens.

Le **tramway des Nations atteindra Ferney-Voltaire à l'horizon 2020**. Plusieurs problèmes se posent : l'étroitesse de la route des Nations (pour la mise en site propre du tramway) et le passage sous les pistes de l'aéroport (puisque le passage représente 1 500m). L'arrivée du tramway à Ferney-Voltaire pourrait également être envisagée par un prolongement depuis Meyrin ; son coût serait inférieur et sa réalisation plus rapide. Mais sans la réalisation du rectangle d'or, le tracé passerait en pleine nature ce qui poserait des problèmes de rentabilité.

Sous réserve de quelques démolitions, **il est à priori possible de mettre un TCSP sur la RD 1005**. On peut noter la présence du tramway avant la guerre qui faisait la liaison entre Gex et Ferney-Voltaire. En revanche, il faut faire des choix d'options : interdire totalement la voiture des voies réservées au tramway ou réaliser des voies mixtes tramway / voitures, ce qui est le cas à Genève.

2) Pourquoi raccorder l'autoroute A40 à la RD 984 ?

Il existe une **réelle volonté politique de mieux raccorder le Pays de Gex à la France** et notamment grâce au raccordement à l'A 40.

Il existe un projet de réaménagement de la RD 984, actuellement aménagée en 2x1 voie, entre Bellegarde et Collognes.

L'éventualité d'une grande rocade autour de Genève, passant notamment par le Pays de Gex, apporterait beaucoup de nuisances et provoquerait un appel d'air pour le trafic de poids lourds qui contourne actuellement l'agglomération. A terme, cela sera nécessaire et bénéfique mais il ne faudrait pas la boudier en Haute-Savoie, sinon cela va générer une demande en déplacements supplémentaire.

3) Que pensez-vous du projet de 2x1 voie ?

La DDE est opposée à ce projet, car **il ne répond pas aux besoins du territoire**. L'objectif affiché de la voie est de rabattre le trafic vers le futur P+R de Saint-Genis-Pouilly et donc sur le futur tramway. Ce projet va avoir pour véritable conséquence de dévier une partie du trafic de Chevry ; Chevry étant la seule commune de la communauté de communes du Pays de Gex à justifier une déviation à l'heure actuelle. La création d'une nouvelle route va fluidifier le trafic et un mécanisme de pompe va se mettre en place, ce qui va générer du trafic supplémentaire.

De plus, la proportion de rabattement effective sera très faible, de l'ordre de 10%. Il vaudrait mieux **investir l'argent de cette voie dans le développement des transports en commun**.

La meilleure solution à envisager concernant les tramways est de prolonger la ligne Cornavin-Meyrin-CERN de Meyrin jusqu'à St-Genis-Pouilly, voire Sergy et de **prolonger le tramway des Nations jusqu'à Ferney-Voltaire**. Il faudrait également restructurer la desserte entre Ferney-Voltaire et Preussin-Moëns, ce qui passe par la création d'une déviation Ouest de Ferney-Voltaire.

Enfin, la non-urbanisation autour de la future voie, voulue par la communauté de communes, ne pourra être évitée à long terme.

4) Quelles relations entretenez-vous avec la Suisse ? Avec quel échelon de territoire travaillez-vous ?

La frontière entre la France et la Suisse a été mise en place en 1815. A cette date, les deux pays se sont tournés le dos. Une reprise de leurs relations a été engagée en 1973, lors de la création du CRFG (Comité Régional Franco Genevois) qui a pris son essor il y a 15 ans lorsque la Suisse a pris conscience de son intérêt à coopérer avec ses voisins français.

Dès le début de ce comité, la **DDE a pris part aux négociations** et s'est informée lors des réunions. Aucun agent n'est chargé de la mission transfrontalière, mais la DDE est représentée à toutes les réunions du projet d'agglomération. Sa présence est indispensable car **le département de l'Ain joue le rôle de maître d'ouvrage dans les projets d'infrastructure**.

La DDE recherche **la cohérence du Pays de Gex avec le bassin de Bellegarde, dont la mutation est liée à celle du bassin genevois**.

La région est quasi-absente de ce territoire et ne prend pas part aux différentes problématiques.

5) Pour vous, qu'est-ce qu'un boulevard urbain ?

L'urbanisation doit être collée à l'infrastructure de façon à réduire son caractère de route de transit.

Aujourd'hui, **la vitesse des voitures sur la RD 1005 est rarement supérieure à 50 km/h**, c'est donc un boulevard urbain de fait. Les automobilistes roulent à la même allure qu'en ville.

Le projet de boulevard urbain doit être une requalification afin de « coudre » le tissu urbain. Ce projet est à mettre en place rapidement, sinon l'urbanisation va continuer de croître de façon anarchique et il sera trop difficile, voire trop tard pour en faire un boulevard urbain en tant que tel.

La **RD 1005 est l'axe le plus pertinent du Pays de Gex pour accueillir les transports en commun**. Cependant il faut **augmenter la densité** (de l'ordre de 150 logements à l'hectare et mettre en place de l'habitat dense autour des futurs points d'arrêt) de façon à garantir la rentabilité des transports en commun.

6) Pourquoi la RN 5 a-t-elle été déclassée en RD 1005 ?

La RN 5 a été déclassée en route départementale à la suite de la deuxième vague de décentralisation. **Elle ne correspondait plus à un grand itinéraire.**

Elle a gardé son statut de RN 5 dans le département du Jura car elle correspond à son appellation.

7) Que pensez-vous d'un éventuel déclassement de la RD 1005 en voie communale ?

Ce déclassement est **inenv isageable** dans la mesure où le coût d'entretien devrait être supporté par les communes, ce qui n'est pas possible actuellement au vu de leur budget.

8) Quelle réglementation s'applique autour d'une route départementale ?

Au niveau des règles d'implantation du bâti, ce sont les **PLU qui décident de la réglementation.**

En revanche, la réalisation de nouvelles voies donnant directement sur la RD 1005, doit faire l'objet de négociations entre les communes et le département de l'Ain ; ce sont essentiellement des discussions techniques et juridiques qui s'établissent entre les deux parties.

Actuellement, la **RD 1005 est classée en route à grande circulation**, mais elle va certainement être redassée car cela ne correspond plus à la réalité.

9) Pour vous, quelle place occupent les espaces naturels sur la RD 1005 ?

Les **coupures vertes** sont une des composantes de la biodiversité. Elles peuvent être maintenues.

Le Pays de Gex veut rester un **territoire attractif en terme paysager et de milieu naturel**. Cela passera par la préservation de son environnement. On peut noter l'importance de la conservation du cœur du triangle entre Gex / Ferney-Voltaire / Saint-Genis-Pouilly. En effet, les fonctions récréatives (pour les gessiens) et d'entretien du paysage (grâce à la présence de l'agriculture) sont indispensables. La RD 1005 étant un des trois côtés du triangle, il convient de prendre en compte ces fonctions lors de sa requalification. L'élargissement du périmètre du schéma de secteur au cœur de triangle pourrait être intéressant.

L'agriculture du Pays de Gex est dynamique. Les circuits de distribution sont courts, puisque les débouchés sont quasiment exclusivement locaux (grâce à la zone franche). La zone franche permet aux agriculteurs français de vendre en Suisse sans problèmes de passage aux douanes.

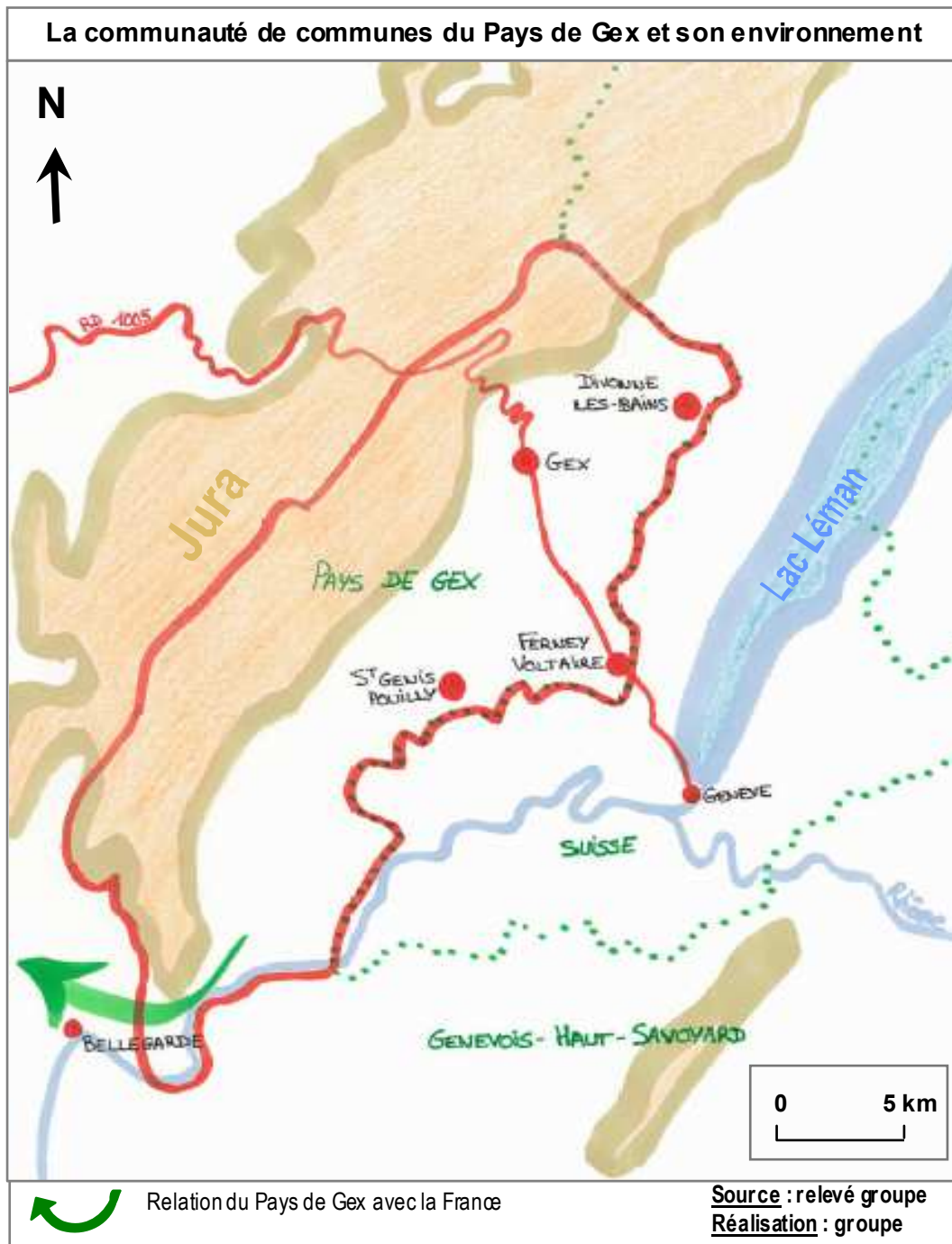
Conclusion

La DDE porte la parole de l'Etat et a donc une vision plus globale, à l'échelle des bassins de vie. En revanche, elle n'a pas la vision à l'échelle de l'agglomération, puisque d'une part personne n'est chargé des relations transfrontalières (dans la mesure où ce sont des questions étatiques) et d'autre part ces problématiques ne font pas partie des compétences qu'a en charge la DDE. Malgré tout, elle s'est engagée dans le projet d'agglomération, en se rendant régulièrement aux réunions, elle porte la parole du département de l'Ain et assiste le Pays de Gex dans ses négociations avec l'agglomération.

I.3. LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE GEX. UN TERRITOIRE TOURNÉ VERS LA SUISSE

Situé dans la région Rhône-Alpes et dans le département de l'Ain, le Pays de Gex réunit 3 cantons (Gex, Ferrey-Voltaire, Collonges). Le territoire du Pays de Gex s'étend sur 40 kilomètres de long du Nord au Sud et 10 kilomètres de large de l'Est à l'Ouest, pour une superficie d'environ 44 000 hectares.

Il est enclavé dans sa partie Nord-Ouest par la Haute Chaîne du Jura, le Rhône qui passe au Sud et la frontière avec la Suisse à l'Est. Cet enclavement fait que ses relations avec la France ne sont pas de bonne qualité sans passer par la Suisse. En outre, la partie Nord-Ouest du Pays de Gex (vallée de la Valserine) est séparée géographiquement du reste du territoire, puisque cette vallée se retrouve isolée par le massif jurassien. Son unique lien direct pour rejoindre la partie Est du territoire est la RD 1005 en passant par le col de la Faucille.



De plus, cette proximité avec la Suisse et la pression foncière engendrée par les travailleurs transfrontaliers en fait l'espace périurbain de Genève.

Ce territoire connaît depuis vingt ans un fort dynamisme démographique, urbain et économique. Mais, au-delà de ces effets positifs, il ne faut pas négliger certains phénomènes. Pour en citer quelques uns : un tiers seulement des actifs travaille sur le territoire du SCOT, les migrations, notamment pendulaires, sont importantes, et des difficultés de fond existent (coût du foncier, prix des logements élevés, protection de l'environnement, etc). L'explication de cette situation vient de la proximité et du lien étroit du territoire avec la Suisse. Les politiques territoriales s'inscrivent dans ce contexte à la fois dynamique et complexe.

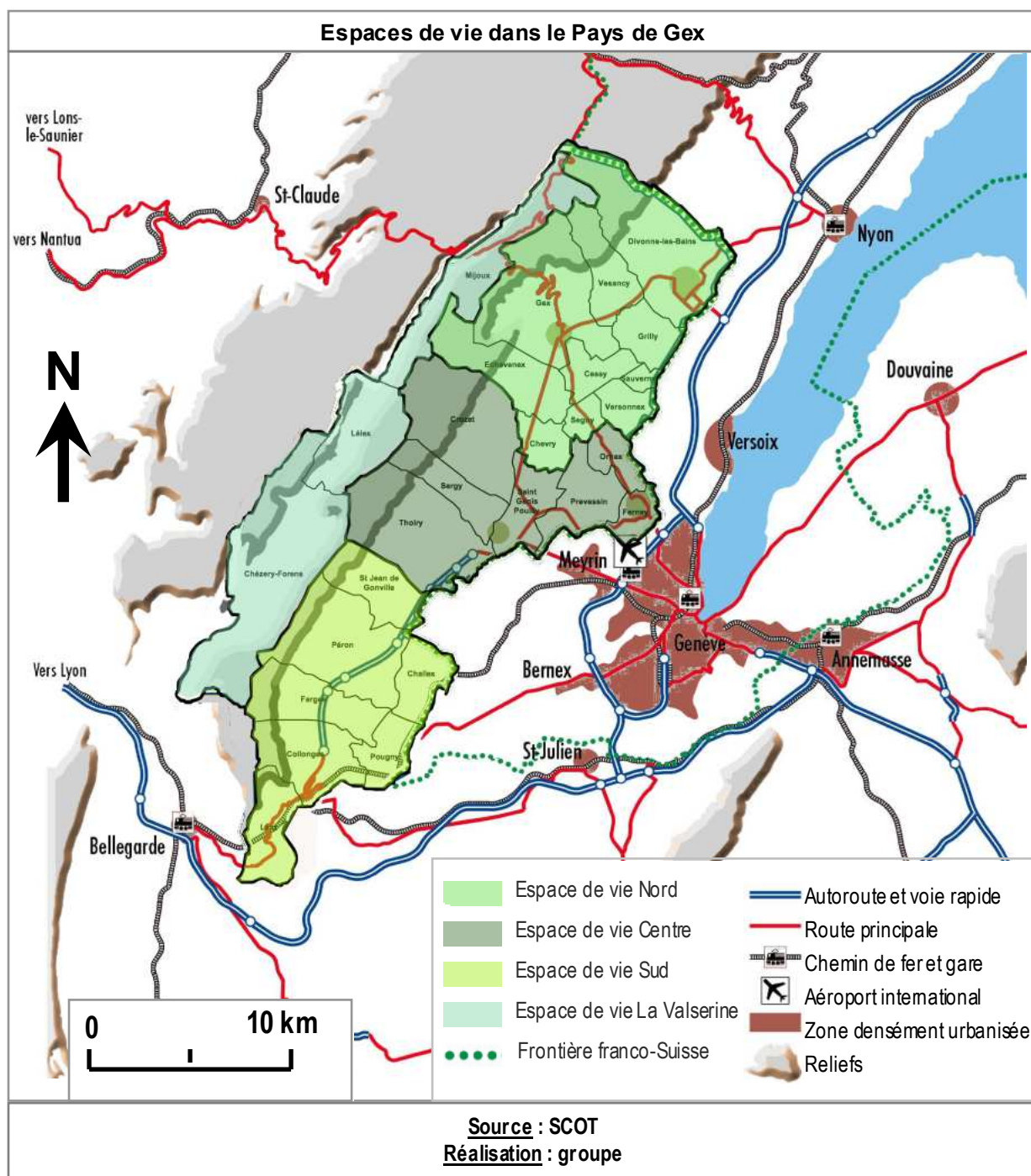
Le Pays de Gex s'est structuré en une communauté de communes en 1996 et comprenait alors 26 communes. En 1998, le Schéma Directeur (SD) a été élaboré, réunissant 29 communes. Enfin, en 2003, dans le but de réviser le SD, une démarche SCOT a été engagée par le syndicat mixte, regroupant alors 27 communes. Le SCOT devrait être approuvé en Juillet 2007.

La grande question à laquelle les collectivités initiatrices du SCOT ont cherché à répondre est la suivante : le Pays de Gex est-il capable de mieux maîtriser son développement afin de préserver ses espaces naturels et sa qualité de vie ? La question du développement renvoyant à la problématique de l'urbanisation, elle-même fortement liée à la problématique de la mobilité.

Les projets de territoire développés dans le SD de 1998 et le SCOT de 2007 s'opposent. Le premier proposait un scénario identitaire : il consistait à considérer le Pays de Gex comme un territoire ayant sa propre identité et une certaine indépendance vis-à-vis de l'extérieur (ce n'est en aucun cas une banlieue de Genève). Le mode de réflexion se faisait du local au global. Le second scénario, choisi par le SCOT, est celui de l'espace global, qui consiste à considérer le Pays de Gex comme faisant partie intégrante du bassin genevois. Le mode de réflexion se fait du global au local.

Le Pays de Gex est divisé en quatre espaces de vie :

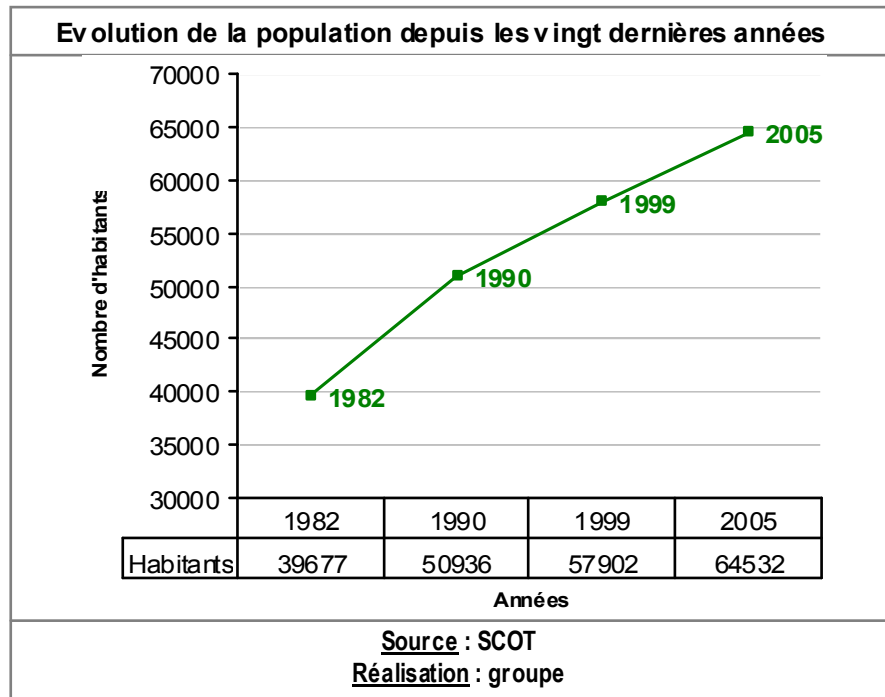
- Nord : zone la plus touristique ;
- Centre : zone ayant la plus forte concentration de population ;
- Sud : zone qui possède une forte présence de l'activité agricole ;
- Valserine : zone où les espaces naturels sont les plus préservés, avec la présence du PNR Haut-Jura et de la réserve naturelle.



I. 3. A. Une population en constante augmentation

La population n'est pas répartie uniformément sur le territoire du Pays de Gex. En effet, la présence de la chaîne du Jura à l'Ouest du territoire a conduit la population à se localiser historiquement à l'Est de l'axe Gex-Collonges. Elle est particulièrement concentrée sur quatre communes : Gex, Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly et Divonne-les-Bains, qui possèdent plus de 6 000 habitants chacune : ce sont les « pôles urbains » du Pays de Gex.

I. 3. A. i. Les dynamiques démographiques depuis une vingtaine d'années



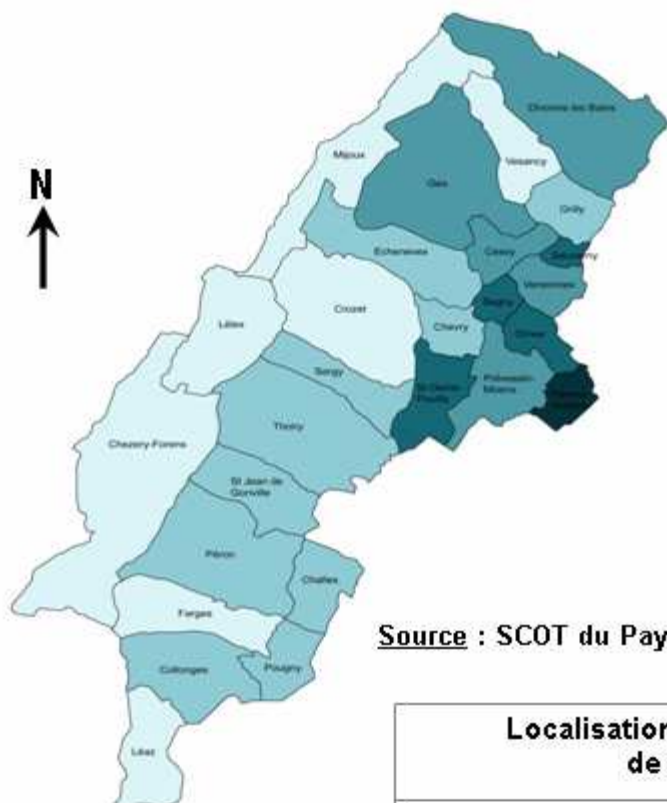
Une forte croissance de la population a été observée durant les vingt dernières années sur le Pays de Gex, soit environ 55% (D'après le recensement INSEE de 2003) de population en plus. Ceci est notamment dû à la proximité de la Suisse et plus particulièrement de Genève. En effet, 84% de l'augmentation de la population étaient dus aux flux migratoires, qui étaient principalement des personnes de la tranche d'âge 20/40 ans en ménage. Cette tendance s'est quelque peu ralentie à partir des années 90, puisque seule 60% de l'augmentation de la population était due aux flux migratoires, personnes faisant toujours parties de la classe d'âge 20/40 ans. Cette croissance n'est pas uniquement répartie sur les pôles urbains, mais sur l'ensemble du Pays de Gex.

Entre 1982 et 1999, les communes qui enregistrent les croissances de densité les plus élevées sont :

Croissances de densité de la population	
Commune	Croissance de densité de la population
Ferney-Voltaire	+141,6 hab/km ²
Cessy	+ 81,0 hab/km ²
Omex	+ 71,1 hab/km ²
Saint-Genis-Pouilly	+ 69,2 hab/km ²
Segny	+ 46,0 hab/km ²
Prévessin-Moëns	+ 44,5 hab/km ²
Thoiry	+ 36,1 hab/km ²
Gex	+ 34,9 hab/km ²

Source : INSEE, recensement 2003
Réalisation : groupe

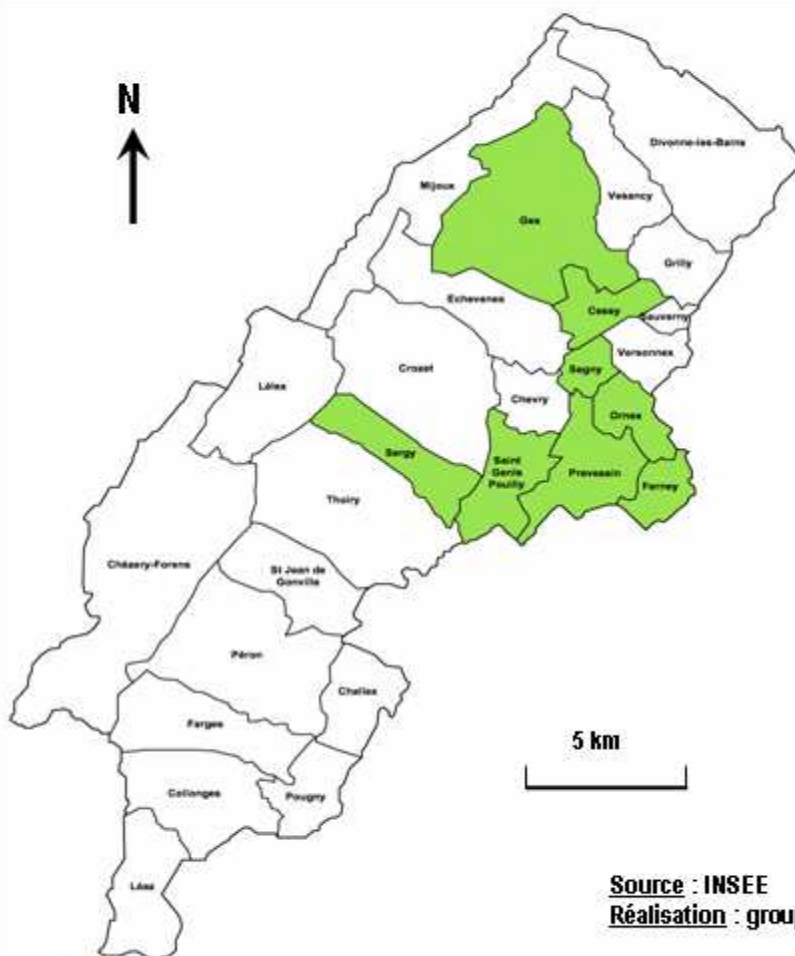
**Densité de la population (habitants/km²)
dans le Pays de Gex en 1999**



Source : SCOT du Pays de



**Localisation des communes où les croissances
de densité sont les plus fortes**



Croissances de densité supérieures à 34,9 hab/km²

Source : INSEE
Réalisation : groupe

La croissance de densité permet entre autres de comparer l'augmentation de population entre les différentes communes, tout en la relativisant par rapport à la taille de chacune.

Les communes précédemment citées permettent de dessiner deux faisceaux de développement prépondérants en terme d'urbanisation sur le Pays de Gex et ceci sur ces 20 dernières années:

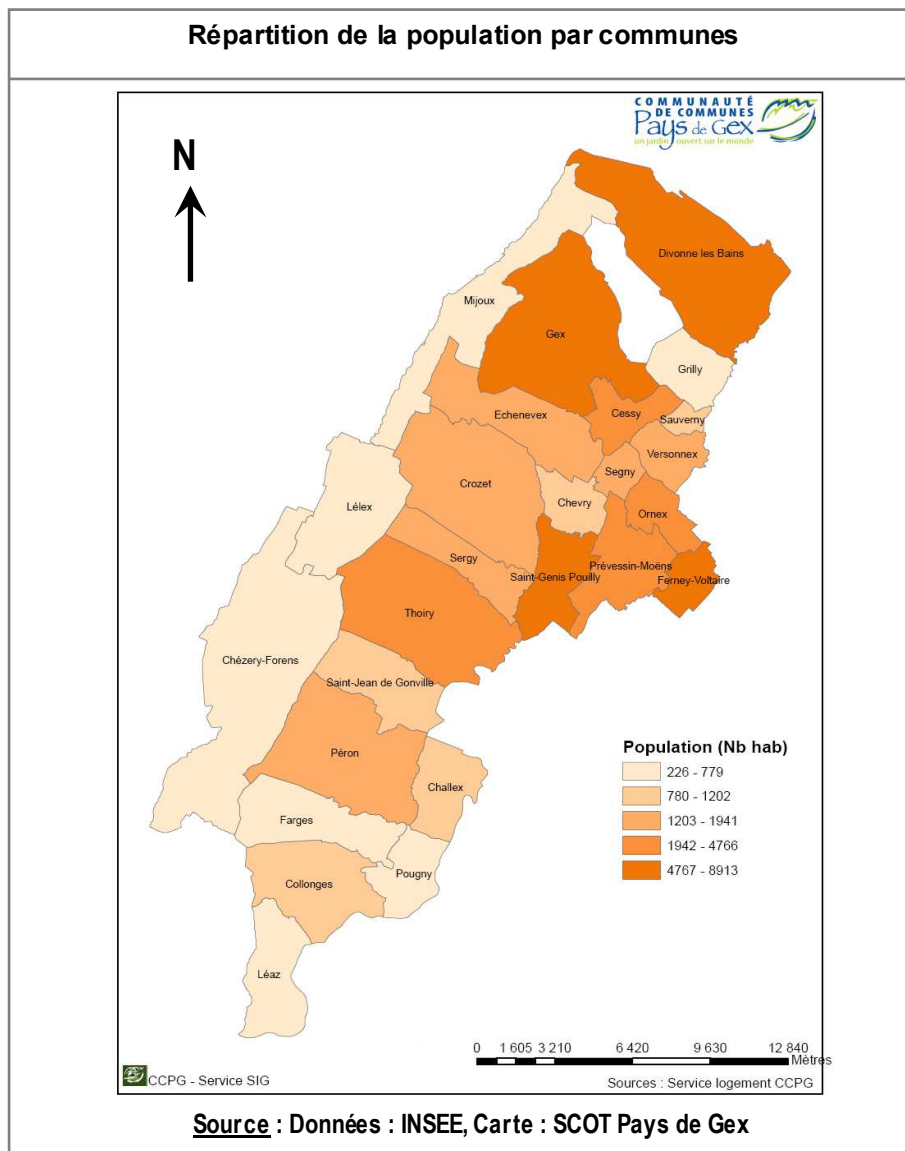
- Un faisceau autour de la RD1005 : Ferney-Voltaire (pénétrante sur Genève), Ornex, Segny, Cessy, Gex ;
- Un faisceau regroupant les communes de Ferney-Voltaire, Prévessin-Moëns, Saint-Genis-Pouilly (pénétrante sur Genève), avec un prolongement sur Thoiry (début de la RD984) qui est donc situé tout le long de la frontière.

On peut remarquer que les communes les plus soumises aux augmentations de populations sont les mieux connectées à Genève.

I. 3. A. ii. La situation démographique actuelle

En 2005, le Pays de Gex comptait 64 532 habitants, répartis sur une surface de 44 000 ha, soit 11,2% de la population du département de l'Ain sur 8% de sa surface.

Sur la carte ci-dessous, on peut observer que la Vallée de la Valserine et le Sud du territoire sont peu densément peuplés. Au contraire, la partie centre est dense, car l'accessibilité à la Suisse y est de meilleure qualité. Le tableau fournit les données précises inscrites sur la carte.



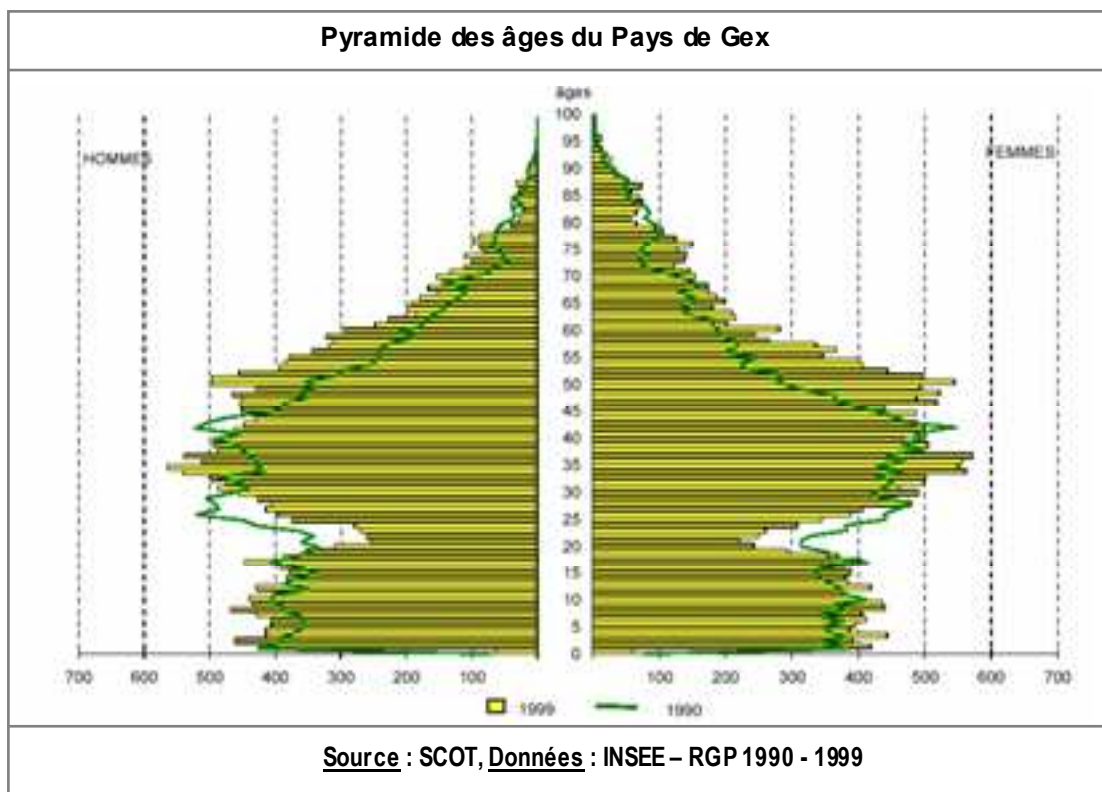
Dans le tableau ci-dessous, on peut observer que les quatre pôles urbains que sont Gex (avec 8 913 habitants en 2004), Ferney-Voltaire (avec 7 562 habitants en 2004), Saint-Genis-Pouilly (7237 habitants en 2004) et Divonne-les-Bains (avec 6 905 en 2003) persistent. Ces quatre communes représentent à elles seules 47% de la population du Pays de Gex.

Répartition de la population par commune en 1999, 2003, 2004 et 2005 (selon les recensements) :	
COMMUNES	Population
Cessy	2 771
Challex	1 051
Chevry	1 065
Chézery-Forens	369
Collonges	1 119
Crozet	1 542
Divonne-les-Bains	6 905
Echevenex	1 387
Farges	779
Ferney-Voltaire	7 562
Gex	8 913
Grilly	672
Léaz	503
Lélex	226
Mijoux	375
Omex	3 060
Péron	1 813
Pougny	709
Prévessin-Moëns	4 766
Sauvemy	1 008
Segny	1 496
Sergy	1 420
Saint-Genis-Pouilly	7 237
Saint-Jean-de-Gonville	1 202
Thoiry	4 107
Versonnex	1 941
Vesancy	654
TOTAL	64 532

Légende : Noir = Recensement 1999 // Rouge = Recensement 2003 // Bleu = Recensement 2004 // Vert = Recensement 2005
Source : INSEE
Réalisation : groupe

Malgré le vieillissement de la population, arrivée avant les années 1990, la part des populations jeunes (moins de 39 ans) reste conséquente : 56% en 1999 (d'après le recensement INSEE de 1999 et de 1990), contre 61,8% en 1990. La part des personnes de plus de 75 ans reste faible, puisqu'elle représente 4,1% de la population, contre 8% au niveau national. Elles sont plus représentées dans les espaces de vie Nord, Sud et dans la Valserine.

On assiste à un turn-over relativement important de la population, c'est à dire qu'elle vient travailler pour une période courte d'un ou deux ans, et repart dans son pays ou sa région d'origine. Ce phénomène est notamment dû à la présence des organisations internationales et concerne particulièrement les populations jeunes. La mobilité résidentielle est importante et a pour conséquence de rendre complexe la sensibilisation de la population à certaines questions, telles que le tri des déchets, l'utilisation des transports en commun, ou encore l'engagement dans la vie locale. Leur durée de résidence sur le Pays de Gex étant courte, leur investissement dans la vie locale est limité.



A ces phénomènes particuliers au Pays de Gex, s'ajoute celui de la décohabitation. En effet, la taille des ménages est passée de 2,6 personnes par ménage en 1990 à 2,43 en 1999. Cette évolution est causée par des tendances générales de la société contemporaine que sont les couples sans enfant, les personnes séparées, les personnes âgées, etc.

Aujourd'hui, la population et la pression foncière n'ont cessé d'augmenter ; la programmation de nombreux logements collectifs dans les années à venir laisse présager une nouvelle augmentation de la population, le SCOT prévoyant une augmentation de 2 à 2,5% de croissance par an selon les communes, jusqu'à l'horizon 2015.

La communauté de communes du Pays de Gex connaît donc un fort développement depuis ces 20 dernières années en terme démographique. Cette croissance a eu pour conséquence un développement important de l'habitat impliquant également une augmentation du trafic au sein du territoire gessien.

I. 3. B. Un habitat hétérogène à tout point de vue

Depuis les années quatre-vingt, le Pays de Gex connaît une forte croissance de son parc de logements. Les flux migratoires ont créé et créent une forte demande en logements et particulièrement en logements individuels. Ainsi, 44% des logements ont été construits entre 1982 et 1999, ceci de façon inégale sur le territoire puisque 47% de la population réside sur quatre communes. Cette croissance soutenue a eu pour principale conséquence une forte augmentation du prix du foncier rendant le marché de l'immobilier du Pays de Gex tendu.

Ce parc de logements est donc très récent et s'est développé de façon hétérogène sur le territoire. En effet, des communes telles que Cessy, Segny ou Omex possèdent un quart de l'ensemble de leurs logements construits entre 1982 et 1990 (d'après le recensement INSEE de 1990), alors que des communes plus rurales comme Vesancy et Grilly ont un parc bien plus ancien.

Cette hétérogénéité se retrouve aussi en terme de répartition des logements, par exemple entre maisons individuelles, logements locatifs, logements sociaux, etc.

Les populations avec un fort pouvoir d'achat ont une demande privilégiée pour les maisons individuelles. Ainsi jusqu'aux années 1990, le Pays de Gex a été confronté à une vague de constructions de lotissements sans véritable planification. En conséquence, certaines communes ont perdu leur identité architecturale. De plus, ces constructions très souvent imposantes sont consommatrices d'espace et favorisent donc l'étalement urbain.

Pourquoi le pavillon individuel ?

D'après le Directeur de l'Observatoire des Inégalités et journaliste à Alternatives Economiques le pavillon représente un des éléments de l'autonomie individuelle. La baisse des taux d'intérêt et le logement individuel ayant atteint le statut de norme sociale, la construction de pavillons se multiplie. Dans cette période d'incertitude, notamment sur le marché de l'emploi, il constitue une sorte de garantie financière. La réalité est que l'achat d'un logement est devenu un luxe, ce qui est d'autant plus vrai pour le Pays de Gex. Le nombre de logements et le foncier disponibles sont inférieurs à la demande, ce qui maintient un niveau de prix élevé.

D'autre part, le développement des logements locatifs a été réalisé de façon déséquilibrée sur le territoire. Les communes qui en accueillent le plus sont Femey-Voltaire, Gex et Saint-Genis-Pouilly, avec plus de 50% de logements locatifs. En revanche, d'autres communes telles que Crozet et Echenevex n'en possèdent pas plus de 20%. Malgré une augmentation des logements en location, la demande est plus importante que l'offre, ce qui crée un déficit.

Concernant son parc de logement social, géré par la SEMCODA et l'OPAC de l'Ain, le Pays de Gex cherche à rattraper son retard. Ainsi en 2001, le pays de Gex comptait 15,1% (D'après le PLH du Pays de Gex) de logements sociaux principalement collectifs, soit 3 600 logements locatifs aidés. Ce taux reste bien en-dessous de la demande. Le PLH prévoit d'atteindre à l'horizon 2008 un taux de 16,5% sur l'ensemble du territoire. Les quatre principaux pôles urbains du Pays de Gex (Gex, Femey-Voltaire, St Genis-Pouilly et Divonne-les-Bains) accueillent 47% de la population et rassemblent pourtant près de 63% du parc locatif aidé du territoire. Le problème est donc que certaines communes ont un très grand retard et même un manque en terme de logements sociaux. C'est pour cette raison que l'un des objectifs majeurs du SCOT est de rétablir un équilibre spatial et social, ce qui passera notamment par une meilleure politique foncière. Cet objectif est fondamental puisque l'on est arrivé à un tel niveau de prix sur le territoire que les gens natifs du pays ou encore ceux y travaillant n'ont pas les capacités financières pour se loger autrement que dans des logements aidés.

Un tissu urbain, principalement composé de logements individuels, s'est mis en place sans logique d'organisation et sans planification, confrontant le Pays de Gex à un fort étalement urbain non maîtrisé depuis ces vingt dernières années. Ce sont les petites communes, particulièrement touchées par la pénurie de logements et par la pression foncière, qui ont le plus de mal à contrôler leur urbanisation. De plus, le secteur agricole souffre de la forte pression foncière poussant la plupart des agriculteurs en cessation d'activité à vendre leur terrain à l'urbanisation plutôt qu'à un repreneur.

I. 3. C. Les déplacements, une conséquence de l'urbanisation

Les problèmes d'étalement urbain et de déplacement des personnes sur le territoire du Pays de Gex vont de pair.

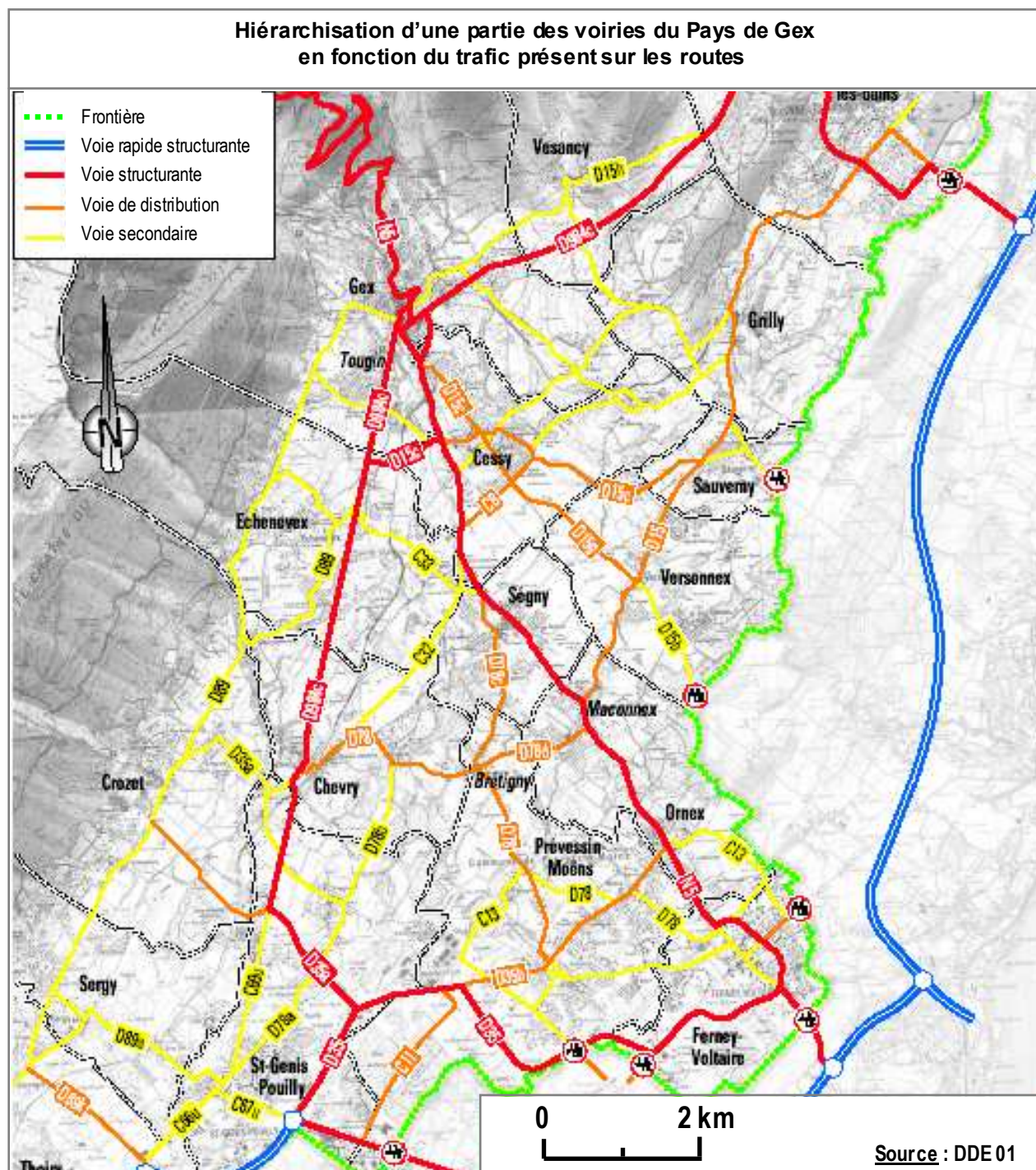
Comme vu précédemment, la Suisse a une très forte influence sur le territoire. Genève et son agglomération sont une grande source d'emplois pour la région et notamment pour le Pays de Gex. Ainsi 58% des actifs du Pays de Gex travaillent dans le canton de Genève ce qui rend important les déplacements et les échanges entre la France et la Suisse. Ceci a pour conséquence de créer de fortes migrations pendulaires engendrant pollution, nuisances sonores et une quasi saturation du réseau (notamment sur la RD 1005). De plus, ces échanges transfrontaliers sont aujourd'hui essentiellement basés sur l'utilisation de l'automobile. Dans ces conditions, il est de plus en plus difficile d'assurer un développement harmonieux du Pays de Gex.

Cette problématique de déplacement au sein du Pays de Gex est au centre des préoccupations des acteurs du territoire. Afin de mettre en évidence les principaux objectifs à atteindre pour résoudre ce problème, plusieurs documents ont été élaborés entre les différents acteurs. Les objectifs du Pays de Gex en matière de déplacements sont ainsi déclinés dans :

- La charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux (DTPR) mise en place par le comité stratégique du DTPR en 2003 (qui résulte d'une collaboration entre le canton de Genève et la région Rhône Alpes) ;
- Le volet urbanisation transport du projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois en 2006 ;
- Le Plan de Déplacement Urbain volontaire (PDU) du Pays de Gex qui sera réalisé prochainement et dont les prémisses sont dans le SCOT.

Les infrastructures routières et le réseau de transports en commun sont amenés à jouer un rôle important dans la définition de l'armature urbaine du territoire, dans la structuration urbaine des bourgs ou encore dans le développement des activités économiques.

L'un des objectifs du SCOT du Pays de Gex est d'aboutir à une desserte équilibrée du territoire entre urbanisme et transport, tout en limitant l'usage de l'automobile et en favorisant l'intermodalité (voitures, transports collectifs, vélo, piétons, etc). Pour ce faire, il convient de choisir des pôles préférentiels d'urbanisation afin d'avoir une densité suffisante pour développer les transports en commun et garantir leur pérennité et leur rentabilité, ainsi que de développer les modes doux. Urbanisation et mobilité sont donc indissociables.



Officiellement, aucune hiérarchie fonctionnelle du réseau routier n'a été validée. Cependant, il est possible d'en définir une à partir de la structure et des volumes de trafic (D'après le bureau d'études TRANSITEC, basée sur les données chiffrées de la DDE du département de l'Ain). On distingue deux grandes organisations du territoire :

- En couloir pour les relations avec la France : l'A 40, la RD 884, RD 984, RD 984c, RD1206, RD 991 assurent cette fonction.
- En radial pour les relations avec Genève : la RD 1005, RD 984 assurent notamment les relations avec la Suisse.

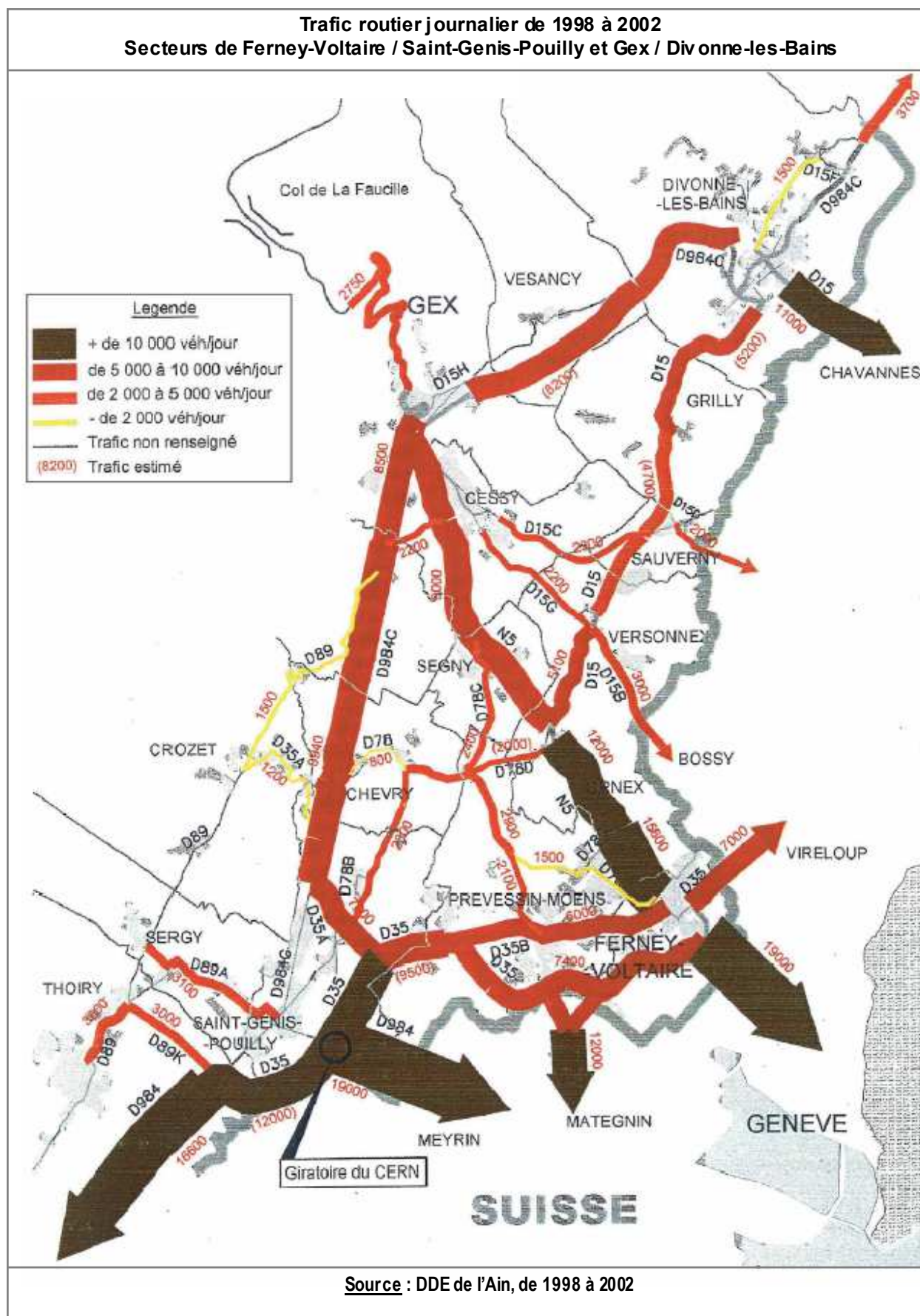
Il est à noter que la vallée de la Valserine reste à l'écart du réseau routier, son seul lien avec le territoire étant la RD 1005, qui impose le passage du col de la Faudille.

Le réseau routier principal est organisé en triangle. Il relie les communes de Saint-Genis-Pouilly à Ferney-Voltaire par la RD 35, la commune de Ferney-Voltaire à Gex par la RD 1005 et la commune de Saint-Genis-Pouilly à Gex par la RD 984c. Ce triangle est raccordé à la France au niveau de Saint-Genis-Pouilly avec la RD 984, ainsi qu'à la Suisse au niveau de Saint-Genis-Pouilly et de Ferney-Voltaire (avec la route de Meyrin, la route des Nations et également avec l'autoroute A1). Un certain nombre de voies secondaires permettent de mailler le territoire et d'assurer la liaison entre les voies structurantes.

D'une façon générale, le Pays de Gex a une bonne accessibilité vers la Suisse , en revanche l'accessibilité vers France est plus difficile.

Des nœuds importants se constituent, notamment au niveau de Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly (au niveau du rond-point de France) et de Divonne les Bains. De plus, les douanes forment des goulets d'étranglement, ce qui crée de forts ralentissements lors du passage de la frontière. Les douanes principales, Ferney / Grand Saconnex, Saint-Genis-Pouilly / Meyrin, sont très fréquentées, et depuis quelques années les douanes secondaires, qui à l'origine n'avaient qu'une fonction locale, voient leur fréquentation fortement augmenter, jusqu'à 3000 véhicules par jour pour certaines.

Le trafic sur le Pays de Gex est donc important puisqu'il supporte une charge élevée de véhicules, jusqu'à 175 000 véhicules par jour. C'est la RD 1005 qui supporte le plus de véhicules par jour, avec 6 500 véhicules à Gex et jusqu'à 18 800 au niveau de Ferney-Voltaire à la frontière.



III. 1. C. i. La double fonctionnalité du réseau routier du Pays de Gex

L'étude de TRANSITEC met en évidence la double fonctionnalité du réseau routier du Pays de Gex.

- Le réseau routier assure les flux internes au territoire entre les pôles urbains et les bourgs, c'est à dire dont l'origine et la destination sont situés à l'intérieur du territoire ;
- Il assure également les flux externes entre le Pays de Gex et les territoires voisins que sont le canton de Genève, le canton de Vaud, le département de l'Ain et de la Haute-Savoie. On distingue deux sortes de flux :
 - Les flux d'échanges dont l'origine ou la destination sont situés à l'intérieur du Pays de Gex, l'autre extrémité du déplacement étant à l'extérieur ;
 - Les flux de transit qui passent à l'intérieur du territoire mais dont l'origine et la destination sont situés à l'extérieur.

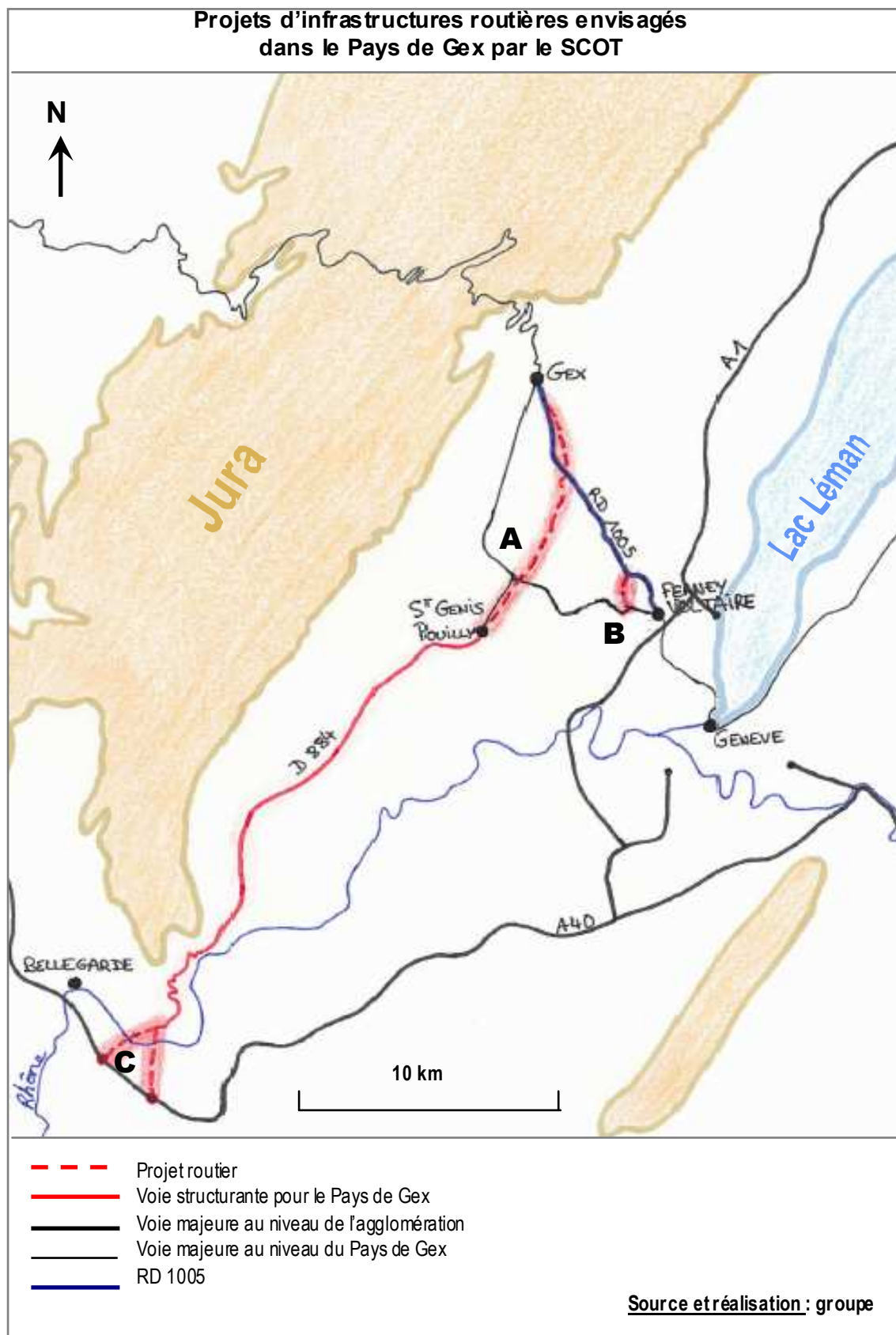
L'essentiel des flux de transit et d'échanges se concentre sur les voies structurantes, et notamment sur la RD 1005. On remarque qu'une grande part des déplacements sont orientés vers la Suisse et que la part des flux internes et externes est quasiment équivalente.

Il résulte de cette double fonctionnalité des dysfonctionnements, des nuisances, des conflits d'usage et des problèmes de sécurité, du fait de l'inadéquation entre la voirie, ses fonctions et la structuration urbaine du territoire. L'un des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT est d'une part d'améliorer et de hiérarchiser les infrastructures existantes et d'autre part, de créer de nouvelles dessertes structurantes. Ceci ayant pour but d'établir un équilibre entre les déplacements internes et externes du Pays de Gex.

III. 1. C. ii. Les préconisations du SCOT en matière de mobilité

En matière d'aménagements routiers, le SCOT préconise aux communes les mesures suivantes :

- Améliorer la protection des centres des communes vis à vis du trafic :
 - En incitant à la conception de plans de circulation et à la création d'aménagements spécifiques en zone urbaine dense pour réduire la vitesse ;
 - En intégrant, dans les restructurations des zones urbaines et dans les opérations nouvelles, des aménagements piétonniers et cyclables ;
- Veiller à la sécurité sur les voiries, entre les différents modes de transport, mais également avec les éléments extérieurs (piétons, passages d'animaux, chutes de pierres...) ;
- Développer un réseau cyclable et pédestre pour permettre de relier l'ensemble des communes du Pays de Gex entre elles, mais également de les relier avec la Suisse ;
- Permettre la réalisation de nouvelles infrastructures routières afin de hiérarchiser le réseau routier et permettre la structuration urbaine du centre et du sud du Pays de Gex, notamment en ce qui concerne :
 - La réalisation d'une voie structurante située au centre du Pays de Gex (le projet sera détaillé dans l'encadré ci-dessous) (cf projet A sur la carte) ;
 - Le principe de contournement Ouest de Ferney-Voltaire afin de soulager la commune du trafic de transit en direction de la Suisse. Ce projet ne répond qu'à des enjeux très localisés (cf projet B sur la carte) ;
 - Le principe de raccordement au réseau autoroutier français (A40) et le principe de restructuration et de reconstruction sur certaines parties de la RD1206, sur tout ou partie de son tracé, afin de relier plus rapidement et de manière plus sûre le Pays de Gex au reste du département de l'Ain et au territoire national (cf projet C sur la carte).



Réalisation d'une nouvelle voie structurante pour les déplacements sur le Pays de Gex :

Plusieurs projets ont été étudiés. Il s'agissait à tout prix d'éviter une voie qui favoriserait le contournement de Genève à travers le Pays de Gex, autrement dit la Communauté de Communes veut éviter à tout prix d'initier les prémices d'un tracé pour un éventuel périphérique.

Un projet semble privilégié, celui du principe de liaison de la RD35 / RD1005 par la réalisation d'une voie structurante pour les déplacements en 2 fois 1 voie. Cette nouvelle voie va permettre de passer d'une organisation maillée du réseau à une organisation « en peigne » (distribution perpendiculaire à l'axe structurant, tout le long de celui-ci).

Elle aura plusieurs effets :

- Fluidifier le trafic et réduire la circulation sur la RD 1005 (-15% de trafic à Omex, -30% à -50% à Chevry, supérieur à -50% à Segny, d'après les études du bureau Transitec) ;
- Faciliter la structuration des centres bourgs de Segny et de Prévessin-Moëns en permettant d'éviter la percolation des flux internes et des flux externes sur le réseau routier communal ;
- Dévier une partie du trafic de transit sur la douane de Prévessin et à terme, sur le pôle d'échanges tramway avec le P+R de Saint-Genis-Pouilly, afin de soulager la RD 1005, la douane de Ferney, le trafic de transit dans la commune de Ferney-Voltaire. A terme, cela permettra en outre d'augmenter le report modal ;
- Permettre une clarification de la hiérarchie routière et en établir une nouvelle, notamment à travers la requalification de la RD 1005 qui aura un intérêt plus local qu'actuellement, c'est à dire la desserte des communes traversées. Néanmoins elle gardera toujours son rôle de transit et d'échange avec Genève.

Remarque : il est à noter qu'aucune urbanisation ne sera autorisée le long de ce nouveau tracé et sa réalisation devra obligatoirement s'accompagner d'un traitement paysager intégrant les déplacements cyclables et piétons.

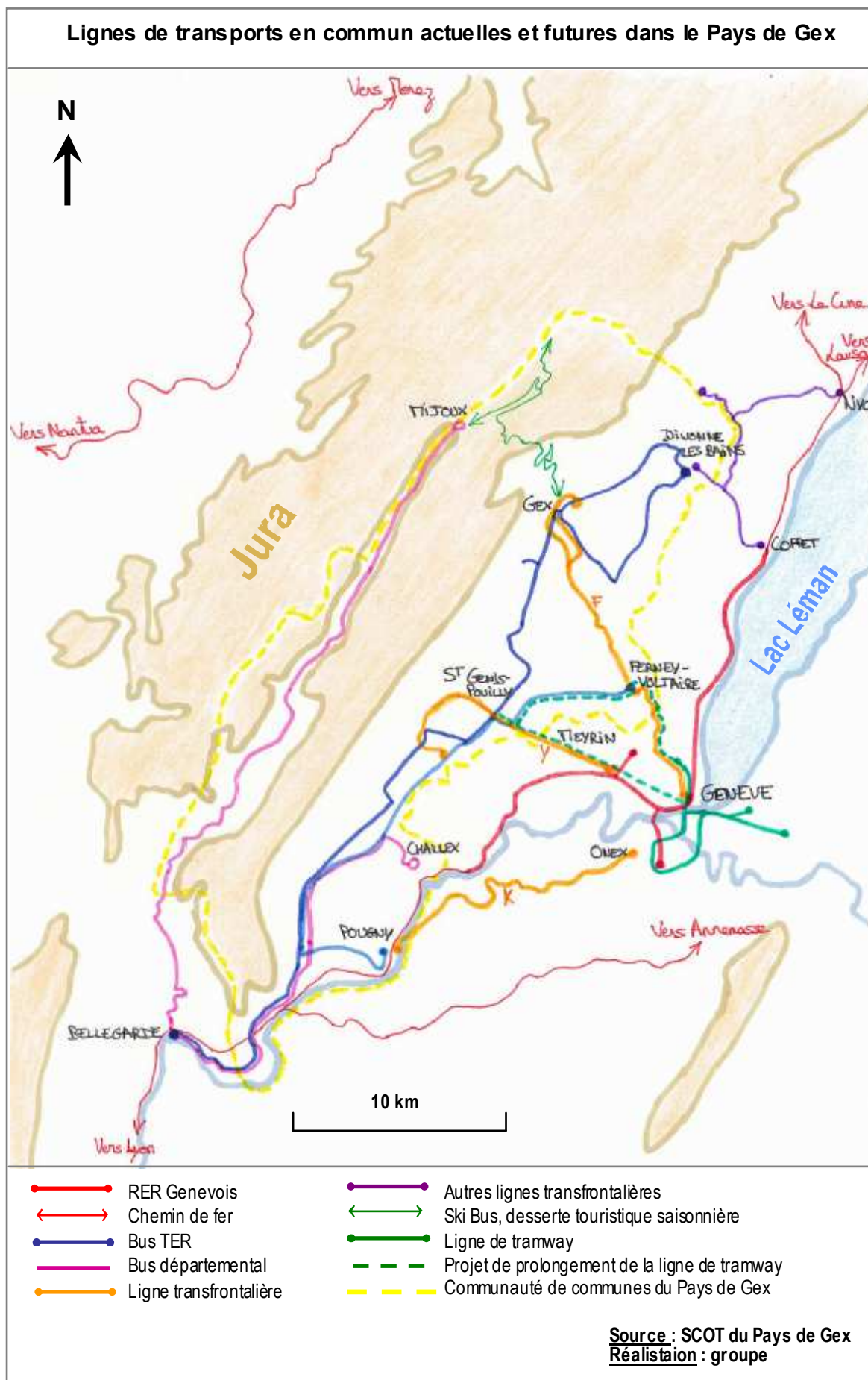
Son tracé est toujours à l'étude et sa réalisation est prévue à l'horizon 2013.

(d'après l'étude réalisée par TRANSITEC : liaisons routières structurantes au centre du Pays)

Le SCOT insiste sur le fait que la hiérarchisation du réseau routier structurant passe également par des mesures d'accompagnement du réseau secondaire, et notamment par :

- La structuration de la RD 35 en direction de Ferney-Voltaire. Dans le cas de la réalisation du projet du rectangle d'or, cet axe pourra être traité en axe plus urbain ;
- La restructuration de la RD 984 en vue de faciliter et sécuriser la traversée des villages ;
- La requalification de la RD 1005 de Ferney-Voltaire jusqu'à Gex. Ce développement sera mis en relation avec les transports collectifs qui trouveront un contexte favorable à leur développement.

III. 1. C. iii. Des transports en commun encore peu développés



Le Pays de Gex est d'une façon générale peu desservi en transport en commun.

On décompte 6 lignes de bus :

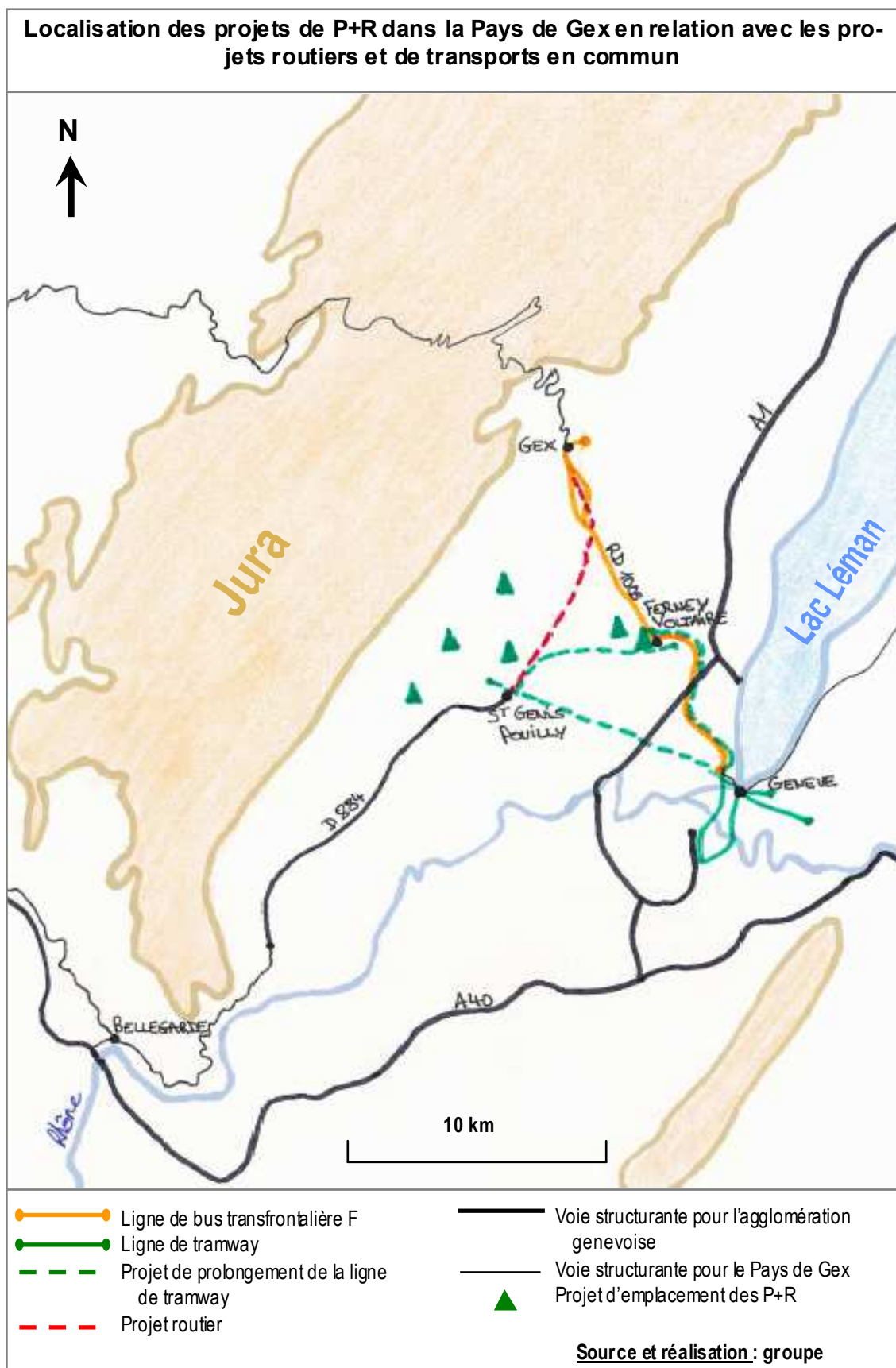
- Trois lignes transfrontalières :
 - La ligne F : Gex, Ferney-Voltaire, Genève Cornavin (gérée par la CC PdG) qui circule sur l'ensemble de la RD 1005 de Ferney-Voltaire jusqu'à Gex.
 - La ligne Y : Val Thoiry, St Genis Pouilly, Genève Blandonnet (gérée par les transports publics Genevois). Seule la moitié du tracé de la ligne circule en France, de plus elle reste le long de la frontière sur la RD 89a ;
 - La ligne K : Pougny, Ornex (gérée par les transports publics Genevois) qui s'arrête à la frontière à Pougny.
- Une ligne Régionale : Ligne bus TER Bellegarde sur Valserine / Divonne les Bains (gérée par la région Rhône Alpes). Elle traverse l'ensemble du Pays de Gex du Sud vers le Nord, elle dessert notamment Ferney-Voltaire, Cessy, Gex, Saint Genis Pouilly. Elle emprunte la RD 984 et 984c ;
- Une ligne départementale qui dessert la Vallée de la Valserine (gérée par le département de l'Ain). Elle circule sur la RD 991 permet de raccorder la Valserine à la France et notamment à Bellegarde-sur-Valserine ;
- Une autre ligne transfrontalière au niveau de Divonne les Bains, dont seul l'un des terminus se situe sur le territoire.

Il est à noter que les bus circulent sur les mêmes voies que les automobiles, ils n'ont pas de voie réservée. Par conséquent, lorsqu'il y a congestion, les bus sont pris dans le flux et ne sont donc pas plus rapides que les voitures, si ce n'est plus lent à cause des arrêts pour déposer les voyageurs.

D'une façon générale, les fréquences de passage sont très faibles. Le maximum de fréquence est sur la ligne F avec un passage toutes les 30 minutes en heures de pointe sur le tronçon Gex-Ferney et un passage toutes les 11 à 13 minutes en heures de pointe sur le tronçon Ferney-Cornavin. Les autres lignes n'ont qu'une fréquence de quelques bus par jour. Malgré un déficit important d'environ 500 000€ par an, la communauté de Commune du Pays de Gex a fait le choix de maintenir et de développer les transports en communs sur son territoire. Le fréquence sont encore faibles, mais la CC du Pays de Gex n'a actuellement pas de moyens financiers suffisants pour les augmenter.

Le réseau possède une faible complémentarité, de plus la gestion par des autorités multiples (Région Rhône-Alpes, département de l'Ain, CC Pays de Gex, canton de Genève) ne facilite pas cela. Le manque de fréquence, d'efficacité et de communication ne permet pas d'augmenter l'attractivité des transports en commun. De plus, il ne couvre pas l'ensemble du territoire et ne répondent que partiellement aux besoins de liaisons.

L'équipement en P+R est inexistant, en effet il n'y a aucun P+R sur le Pays de Gex. Certains parking publics sont utilisés comme P+R, comme le parking de la Mairie de Ferney-Voltaire. Un certain nombre sont envisagés dans les années à venir (d'après l'étude de Ingénieurs conseils, aménagistes et ingénieurs conseils et ingénieur conseil en transport collectifs) : quatre P+R aux alentours de St-Genis-Pouilly qui seront associés au tramway (Rond point de France à St-Genis-Pouilly, Sergy, Thoiry et Chevry), un à Ornex et trois à Ferney-Voltaire (au Nord, au Sud à la limite de la frontière et à l'Ouest le long du futur rectangle d'Or) (voir la carte page suivante).



Le réseau ferroviaire est quasiment absent du territoire. Seule la ligne de RER Genevois longeant le lac Léman et reliant Bellegarde passe sur le territoire mais n'y possède aucun point d'arrêt. Cependant, la réactivation complète de la ligne Bellegarde-Divonne est envisagée à moyen ou long terme par la région Rhône-Alpes. Celle-ci permettra notamment de relier le territoire à la France.

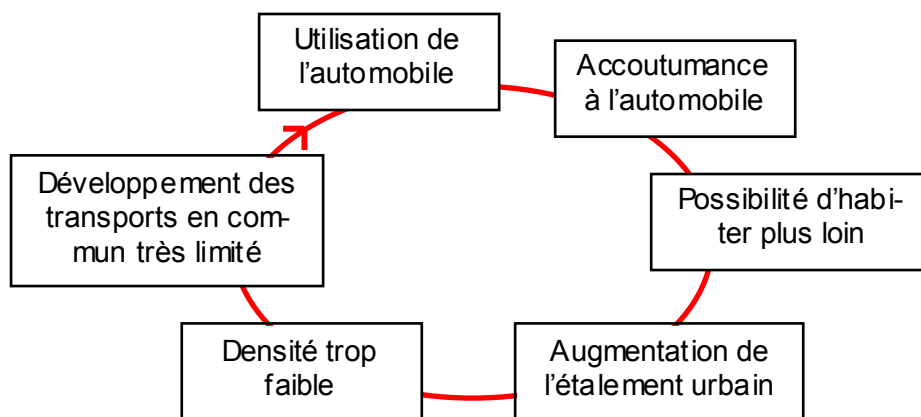
Les projets en matière de transports en commun envisagés par le SCOT sont les suivants :
(voir carte page précédente)

- Prolonger les futures lignes du tramway genevois en direction de Saint-Genis-Pouilly (prévu d'ici 2012-13) et de Ferney-Voltaire (envisagé dans un avenir plus lointain, au moins à l'horizon 2030), en leur associant des pôles d'échanges et des P+R. Les tramways s'arrêteront aux villes frontières et ne pénétreront pas dans le territoire du Pays de Gex ;
- Développer des lignes régulières transfrontalières (F, Y, K, Z, Divonne-Coppet) en augmentant leurs fréquences ou en les restructurant ;
- Faciliter l'accès aux lignes structurantes transfrontalières de transport en commun (tramways, ligne RER Genève-Bellegarde) par l'organisation de lignes régulières ou de transport à la demande ;
- Faciliter l'intégration tarifaire transfrontalière à l'échelle du bassin franco-genevois.

Remarque : d'une façon générale le SCOT insiste sur le fait de ne pas réaliser d'infrastructures routières qui pourraient se trouver en concurrence avec les transports en commun existants et futurs.

Les transports en commun sont très peu développés dans le Pays de Gex. Plusieurs raisons expliquent ce retard : un manque de moyens financiers de la communauté de communes pour améliorer les infrastructures existantes ou en financer de nouvelles, une faible sensibilisation de la population à ces questions ou encore la faible densité de population qu'il peut exister autour des axes de circulation des transports en commun.

A travers le schéma simplifié ci-dessous, on peut voir le lien qu'il existe entre urbanisation et mobilité, et qu'il décrit un cercle vicieux ().



Source et réalisation : groupe

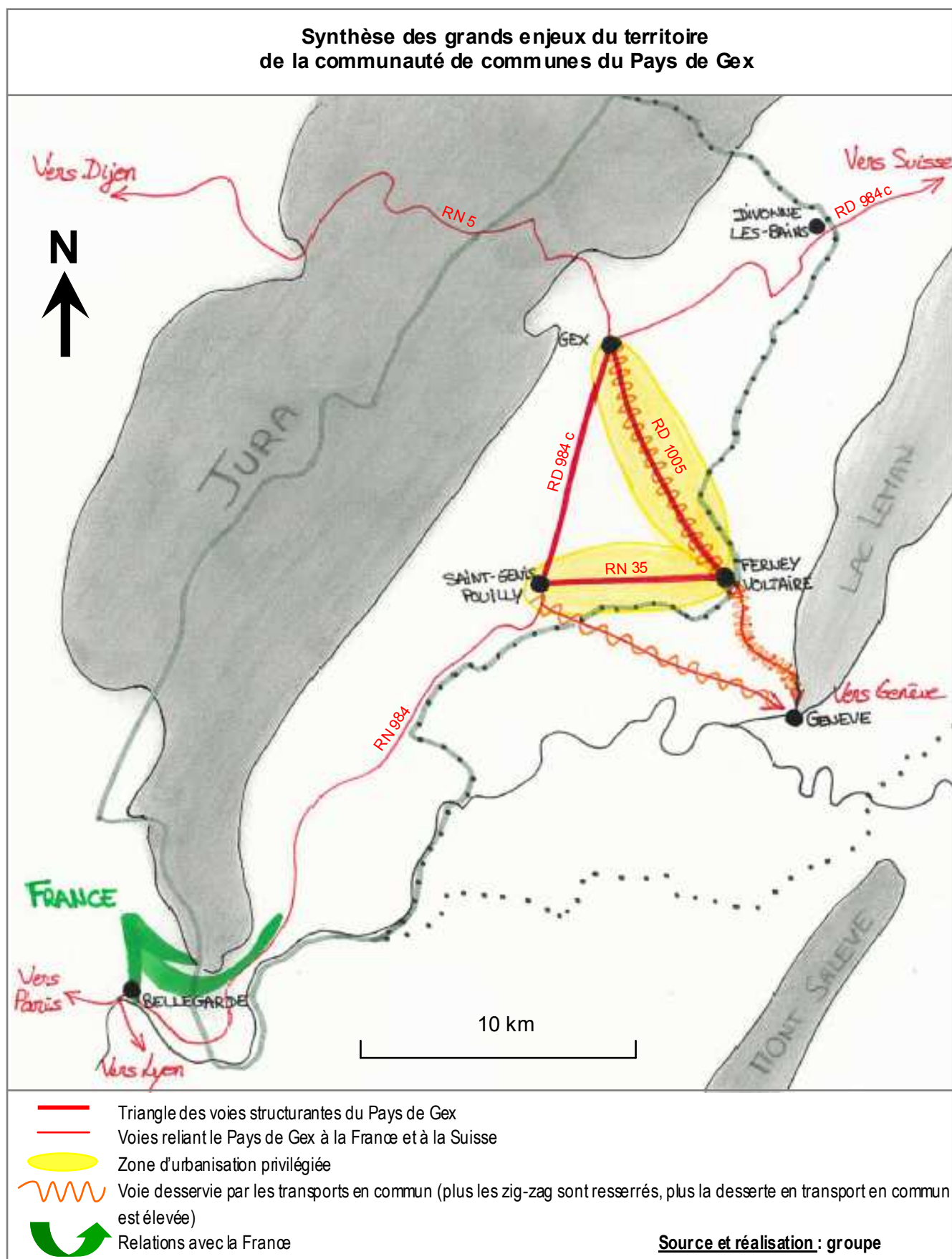
III. 1. C. iii. Les modes doux à développer

Les modes doux doivent être considérés comme une alternative aux déplacements automobiles. Ils sont très peu développés sur le territoire, que ce soit sur les axes structurants, dans les centres ville ou encore dans les lotissements. La conséquence est que la population les utilise très peu et se reporte ainsi sur l'automobile.

Le SCOT incite à la mise en place de différents aménagements :

- Création de bandes ou pistes cyclables ;
- Réalisation d'aménagements spécifiques pour les voiries en zones urbaines denses ;
- Réalisation d'aménagements piétonniers et cyclables en centre ville ;
- Mise en place de zones favorisant la mixité des usages, telles que les « zones 30 » ;
- Mise en place de parcs de stationnement sécurisés pour les deux roues avec la mise en place d'îlots vélos.

I. 3. D. Synthèse



La carte précédente met en évidence les grandes caractéristiques du territoire :

- Le triangle routier qui supporte une grande part du trafic présent sur le Pays de Gex constitué de la RD 984c, de la RD 35 et de la RD 1005 ;
- Les voies reliant le territoire à la France et à la Suisse, qui sont à mettre en relation avec la flèche verte qui montre les faibles relations du Pays de Gex avec la France ;
- Les zones d'urbanisation à privilégier, qui se trouvent tout le long de la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire et le long de la frontière entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire ;
- Les voies majoritairement desservies par les transports en commun : la RD 1005 de Gex à Genève, avec une meilleure desserte entre Ferney-Voltaire et Genève ainsi que la route de Meyrin reliant Saint-Genis-Pouilly à Genève.

Conclusion :

A travers un certain nombre de mesures énoncées dans le SCOT, on distingue la prise de conscience du Pays de Gex de traiter son territoire comme une partie de l'agglomération genevoise et plus précisément comme l'espace périurbain. Les différentes problématiques, notamment en terme d'habitat et de mobilité, doivent être traitées conjointement avec l'ensemble des partenaires de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ceci afin d'avoir un développement cohérent et de répondre efficacement aux évolutions à venir.

Le territoire est passé très rapidement d'un statut rural à un statut d'espace périurbain. Par conséquent, les changements d'aménagement, de politique de développement, etc, sont lents, et plus encore le changement des mentalités de la population et des élus. A travers la mise en place des transports en commun, des modes doux, d'une politique foncière, ou encore de la requalification en axe de type boulevard urbain, on distingue cette volonté de changement de statut. Malgré tout, cet espace garde un esprit rural, notamment pour les plus petites communes. C'est là toute l'ambivalence du territoire du Pays de Gex.

On retrouve cette ambivalence dans le fonctionnement de la RD 1005, puisqu'elle accueille à la fois les flux locaux, d'échange et de transit. La nouvelle vision du territoire, qui est de penser du global au local, va induire des changements et des modifications nécessaires.

CHAPITRE II : CINQ COMMUNES EN DÉVELOPPEMENT AUTOUR D'UN AXE

STRUCTURANT, LA RD 1005

Les cinq communes étudiées sont des communes importantes du point de vue de leur dynamisme au sein de la communauté de communes du Pays de Gex. Elles sont traversées par une pénétrante majeure de Genève, la RD 1005, qui s'étend du Nord Ouest au Sud Est de Gex à Ferney-Voltaire en passant par Cessy, Segny et Omex. Le chapitre suivant va permettre d'avoir une vision plus précise des caractéristiques, de l'identité et du développement de ces communes. Dans une première partie, une présentation détaillée des cinq communes sera faite. En effet, dans une perspective de développement urbain le long de l'axe, nous devons avoir une idée de la dynamique d'évolution des communes et de leurs besoins. Aussi, nous avons recueillis des données relatives à la démographie, à l'économie, à l'urbanisation, à l'agriculture et aux espaces naturels. Ensuite, dans une deuxième partie, la synthèse des rencontres dans chaque commune rendra compte de la vision politique des élus sur leur territoire.

II. 1. PRÉSENTATION GLOBALE DES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LA RD 1005

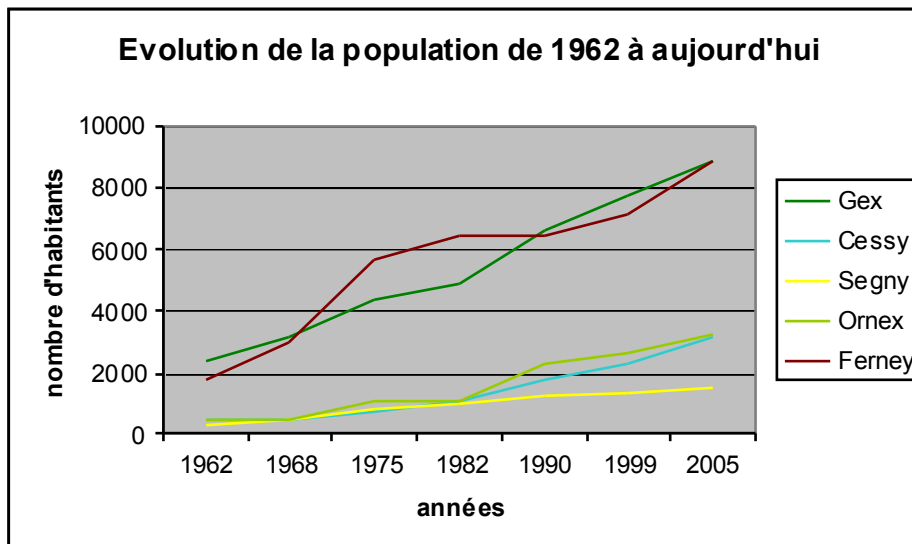
La RD 1005 traverse, du nord au sud, les communes de Gex, Cessy, Segny, Omex et Ferney-Voltaire. Pour la communauté de communes du Pays de Gex, cette départementale constitue une voie structurante du réseau actuel, du point de vue des déplacements. L'axe est d'ailleurs signalé comme tel dans l'avant-projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

La RD 1005 joue un rôle majeur pour les cinq communes précédemment citées : elle sert de support à l'urbanisation et surtout de lien avec la ville de Genève. Elle permet aussi de relier entre eux les quartiers de chaque ville. Cependant, l'effet de coupure exercé par cette voie se fait sentir de manière forte : les traversées de cet axe pour les piétons et les voitures sont dangereuses et occasionnent de nombreux accidents. Les communes subissent la RD 1005 et ses nuisances, ces dernières étant principalement engendrées par les habitants des communes concernées.

II. 1. A. Une démographie très dynamique

II. 1. A. i. Une population en forte croissance

À l'image de la communauté de communes du Pays de Gex, la démographie de Gex, Cessy, Segny, Omex et Ferney-Voltaire est très dynamique. Sur le graphique ci-après, on remarque une croissance forte de la population communale sur Gex et Ferney-Voltaire sur la période de 1962 à 2005 ; ceci est dû au fait que ces deux communes font partie des quatre pôles urbains du Pays de Gex (les deux autres étant Divonne-les-Bains et Saint-Genis-Pouilly). En revanche, l'augmentation de population sur les trois autres communes ne s'est accélérée que dans les années quatre-vingt.



Source : INSEE RGP 1999, PLU **Réalisation :** groupe

La croissance de la population est portée par le solde naturel et le solde migratoire qui sont tous les deux positifs. Cependant, le gain d'habitants se fait principalement grâce aux migrations de population. Le tableau ci-dessous le montre bien. Par exemple, à Ferney-Voltaire, sur les périodes intercensitaires 62/68 et 68/75, le solde migratoire était respectivement de + 7,79 et + 8,45%, alors que le solde naturel sur ces deux périodes avoisinait les + 1%. En ce qui concerne le solde naturel, les communes de Gex et de Ferney-Voltaire sont les plus dynamiques des cinq communes. A Gex, la croissance due au solde naturel est forte et est largement supérieure à celle des autres communes. A titre de comparaison, les taux d'évolution de la population dus au solde naturel en moyenne annuelle nationale étaient de +0,41% entre 1982 et 1990 et de + 0,36% entre 1990 et 1999. Or on constate que sur ces mêmes périodes, d'après les chiffres du tableau le solde naturel de Gex et de Ferney-Voltaire sont largement supérieurs aux moyennes nationales.

Evolution des soldes naturels et migratoires de 1962 à 1999

	Gex		Cessy		Segny		Ornex		Ferney	
1962-1968	0.61	4.25	0.88	2.26	1.31	6.96	0.47	5.21	0.97	7.79
1968-1975	0.88	3.73	0.23	5.88	0.8	7.5	-0.08	10.59	1.11	8.45
1975-1982	0.88	0.92	0.14	4.62	0.18	3.39	0.26	0.05	0.97	0.84
1982-1990	1.04	2.87	0.19	6.28	0.31	2.09	0.35	9.53	0.79	-0.78
1990-1999	1.14	0.61	0.47	2.44	0.53	0.66	0.44	1.39	0.51	0.61

Solde naturel	Solde migratoire

Source : INSEE RGP 1999 **Réalisation :** groupe

II. 1. A. ii. Une population jeune

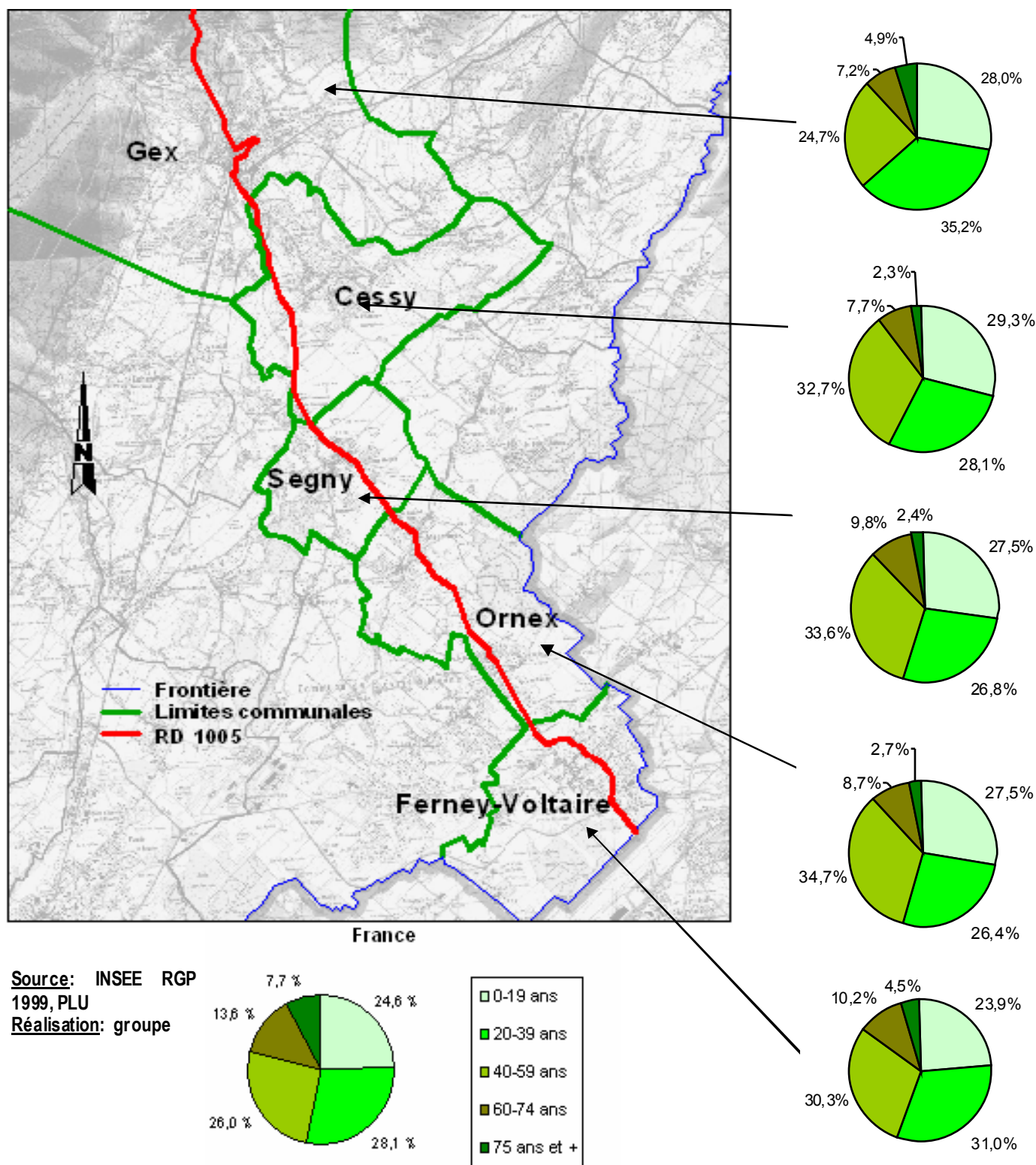
La population des cinq communes est par ailleurs plus jeune que la moyenne nationale, mais vieillissante. Ainsi, la proportion de personnes âgées de 75 ans et plus des communes gessiennes est systématiquement inférieure à 5% alors qu'elle est de 7,7% en moyenne en France, d'après les graphiques ci-contre. En revanche, à l'exception de Ferney-Voltaire, la proportion de personnes âgées de 0 à 19 ans est supérieure à la moyenne nationale. On peut distinguer deux profils démographiques différents :

TOME 1 - UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE

- Les pôles urbains (Gex et Ferney-Voltaire) dont le profil se rapproche de la moyenne nationale et avec une proportion de 20-39 ans supérieure à celle des 40-59 ans ;
- Les petites communes périurbaines accueillent proportionnellement nettement moins de personnes âgées de 75 ans et plus que les pôles urbains, mais avec un pourcentage de 40-59 ans supérieur à celui des 20-39 ans.

De manière générale, la commune de Ferney-Voltaire et dans une moindre mesure celle de Gex, se rapprochent de la moyenne nationale. La démographie de ces communes se caractérise par une population jeune, en forte croissance, due à un solde migratoire positif. Ce profil démographique est comparable à celui des communes périurbaines françaises, qui accueillent surtout les jeunes ménages avec enfants, et moins les personnes âgées.

Population par classe d'âge



II. 1. A. iii. Une population active très mobile

Globalement, sur les 5 communes, tout comme sur l'ensemble de la communauté de communes du Pays de Gex, la population active travaille massivement en dehors de la commune où elle réside, et pour une large part en Suisse. Les deux pôles urbains qui concentrent le plus d'emplois (Gex et Ferney-Voltaire) sont aussi ceux où la part de la population travaillant dans la commune de résidence est la plus importante. Par ailleurs, on constate pour les trois autres communes que, plus on se rapproche de la frontière, plus la part des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence est élevée.

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence :	
Gex	29,8%
Cessy	14%
Segny	13%
Ornex	11%
Ferney-Voltaire	30,7%

Sources : PLU de Gex, Ornex et Ferney-Voltaire, INSEE RGP 1999

Réalisation : groupe

Part modale comparée automobile / transports en commun sur les déplacements domicile-travail :		
	Voiture particulière	Transports en commun
Gex	81%	1,6%
Cessy	88%	1%
Segny	90%	1%
Ornex	85%	3%
Ferney-Voltaire	68%	7%

Sources : PLU de Gex, Ornex et Ferney-Voltaire, INSEE RGP 1999

Réalisation : groupe

Cette mobilité importante et surtout l'utilisation de l'automobile qui lui est associée induit des problèmes de sécurité, un trafic routier intense et des problèmes de pollution. Cela engendre une saturation du réseau sur certains tronçons, notamment sur la RD 1005 dans les secteurs d'Ornex et de Ferney-Voltaire, jusqu'à la douane. Ces deux communes sont les plus touchées puisqu'elles reçoivent les flux provenant des communes en amont de la RD 1005 et leurs alentours, allant vers Genève. Les transports en commun sont très peu utilisés le long de l'axe pour rejoindre la Suisse et pour relier les cinq communes entre elles. Plus on s'éloigne de la douane de Ferney-Voltaire, moins les transports en commun sont fréquentés.

Même si la ligne de bus F reliant Gex à Ferney-Voltaire traverse la frontière, quelques personnes habitant en amont de Ferney-Voltaire viennent s'y garer pour y prendre le bus jusqu'à Genève au lieu de le prendre au plus près de chez eux.

La faible fréquentation des transports en commun s'explique par le fait que les fréquences de passage des bus sont beaucoup plus faibles entre Ferney-Voltaire et Gex qu'entre Ferney-Voltaire et Genève, mais également par le fait qu'une fois les gens dans leur voiture, il est difficile de leur faire utiliser un second mode de transport pour terminer leur trajet.

Ce constat montre la nécessité de renforcer la desserte en transports en commun au-delà de Ferney-Voltaire jusqu'à Gex. Mais pour garantir un service régulier et rapide, il semble nécessaire de faire circuler les transports en commun en site propre, ce qui n'est pas le cas actuellement. Cela les rendra plus attractifs et permettra ainsi de proposer une véritable offre alternative à la voiture.

Les communes traversées par la RD 1005 ont une démographie très dynamique. Elles connaissent depuis le début des années quatre-vingt une croissance très forte de leur population. Cette hausse du nombre d'habitants, due à un solde naturel mais surtout à un solde migratoire largement positif, s'est manifestée d'abord dans les pôles urbains de Gex et Ferney-Voltaire puis dans les petites communes (Cessy, Segny et Ornex).

Les cinq communes ont par ailleurs une population très jeune par rapport à la moyenne nationale.

Ces éléments impliquent une urbanisation récente, qui s'est développée de manière spontanée et incohérente, entraînant des déplacements nombreux.

Ces déplacements se font essentiellement en voiture, du fait de la dispersion de l'habitat. Le développement des transports en commun et la création d'itinéraires cyclables ont tardé à se mettre en place face à cette croissance rapide, d'où l'omniprésence de l'automobile.

La RD 1005 se retrouve donc avec une circulation très chargée voire saturée aux heures de pointe, et le bus est bloqué dans les embouteillages, n'incitant pas à son utilisation.

II. 1. B. Une économie dépendante de Genève

II. 1. B. i. Un territoire dominé par des dynamiques économiques externes

En matière économique, les cinq communes sont sous influences extérieures. Ce sont sensiblement les mêmes que celles observées à l'échelle du Pays de Gex, à savoir une domination de Genève.

Il a été précédemment montré que le Pays de Gex est fortement soumis aux flux migratoires de personnes venant s'y installer et travailler dans l'agglomération et plus particulièrement à Genève (flux pendulaires). Ainsi le Pays de Gex présente un gros déficit en terme d'emplois avec seulement 9 800 emplois pour 27 600 actifs.

Si le taux de chômage suit la tendance nationale (il est passé de 5,4% en 1990 à 6,7% en 1999), il reste néanmoins inférieur au taux départemental qui est de 8% en 1999, lui-même inférieur au taux national qui s'élève à 12,8% pour la même année. Ceci peut s'expliquer par le dynamisme économique du bassin genevois qui attire de nombreux actifs.

II. 1. B. ii. Un territoire moteur dans le Pays de Gex

Sur les cinq communes traversées par la RD1005, se distinguent deux pôles urbains que sont Gex et Ferney-Voltaire, qui sont deux des quatre pôles importants à l'échelle du Pays de Gex.

Hormis ces pôles, qui concentrent la majeure partie des effectifs salariés présents sur le Pays de Gex, respectivement 22,5% pour Ferney-Voltaire et 9,5% pour Gex en 2002, on peut noter la présence de Segny avec 5,2% et de Cessy avec 3,9%. La commune d'Ornex vient juste après avec 2,3%.

Les communes de la RD 1005, totalisant près de 43% des effectifs salariés, sont donc économiquement très importantes pour le Pays de Gex. Le tableau ci-dessous présente les effectifs salariés pour une partie seulement des communes du Pays de Gex. Le total ne fait donc pas 100%.

Répartition des effectifs salariés par commune

Communes	1993	1997	2002
Gex	11,2%	10,4%	9,5%
Cessy	4,2%	4,4%	3,9%
Segny	3,4%	3,5%	5,1%
Ornex	1,9%	2,1%	2,3%
Ferney-Voltaire	23,8%	23,6%	22,5%
Saint-Genis-Pouilly	20,3%	21,8%	22,3%
Divonne-les-Bains	15,3%	14,5%	13,2%
Thoiry	8,8%	9,1%	10,5%

Source : SCOT du Pays de Gex Réalisation : groupe

Proportion d'établissements par commune (Nombre d'établissements par commune / Nombre d'établissements du Pays de Gex)

Secteurs	1993	1997	2002
Secteur Nord	16,1%	15,2%	13,6%
Secteur Centre	77,9%	78,7%	79,8%
Secteur Valserine	2,5%	2,2%	2,0%
Secteur Sud	3,0%	2,7%	3,2%

Source : SCOT du Pays de Gex Réalisation : groupe

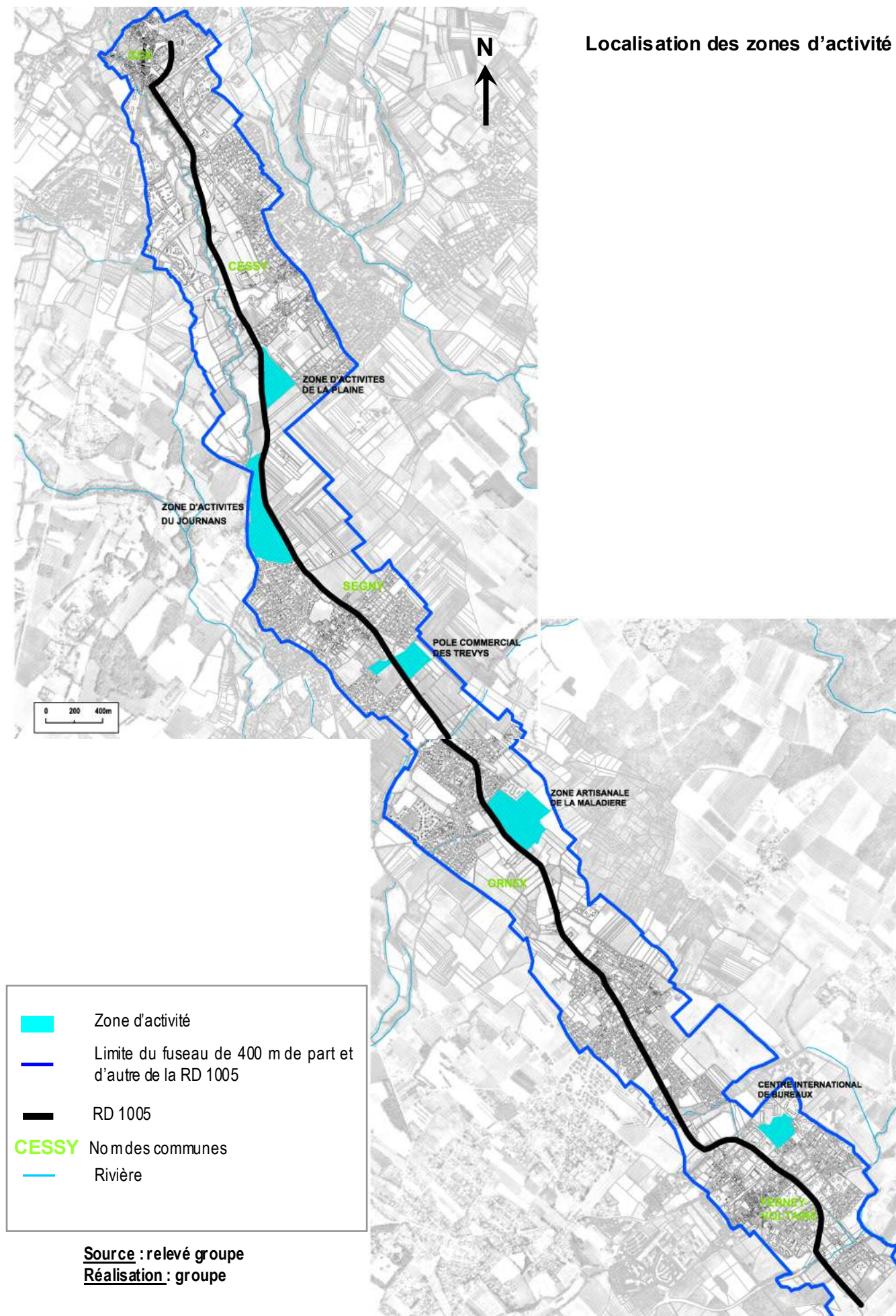
On remarque que 73,4% des établissements sont concentrés dans cinq communes (Gex, Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly, Divonne-les-Bains et Thoiry).

Dans le secteur centre, la proportion d'établissements par commune et le pourcentage de salariés par commune par rapport à l'ensemble du Pays de Gex sont élevés. On peut donc en déduire que la plupart des entreprises présentes dans ce secteur sont des PME (Petites et Moyennes Entreprises).

Cette répartition des établissements se traduit par des espaces spécifiquement dédiés aux activités économiques. Cependant, ces surfaces ne sont pas bien délimitées au sein même des communes puisque des espaces résidentiels s'insèrent parfois dans ces zones. De plus, la majorité des espaces d'accueil n'ont pas d'orientations claires et sont à vocations mixtes : industrielle et artisanale, voire commerciale et hôtelière. Seules les zones communautaires (Technoparc de Saint-Genis-Pouilly et de Collonges) ont des vocations plus ciblées.

Sur le fuseau des cinq communes, quatre zones d'activités sont davantage tournées vers le commercial et l'artisanal : la zone d'activité du Journans et la zone d'activité de La Plaine à Cessy, la zone artisanale de l'Aiglette à Gex (hors fuseau d'étude) et la zone artisanale de la Maladière à Ornex. La zone d'activité de Ferney-Voltaire (Centre international de bureaux) concentre des activités technologiques. Le pôle commercial des Trévys, à Segny, d'envergure communautaire, comprend une grande surface commerciale avec une galerie marchande composée de dix magasins spécialisés, dont deux restaurants et trois moyennes surfaces.

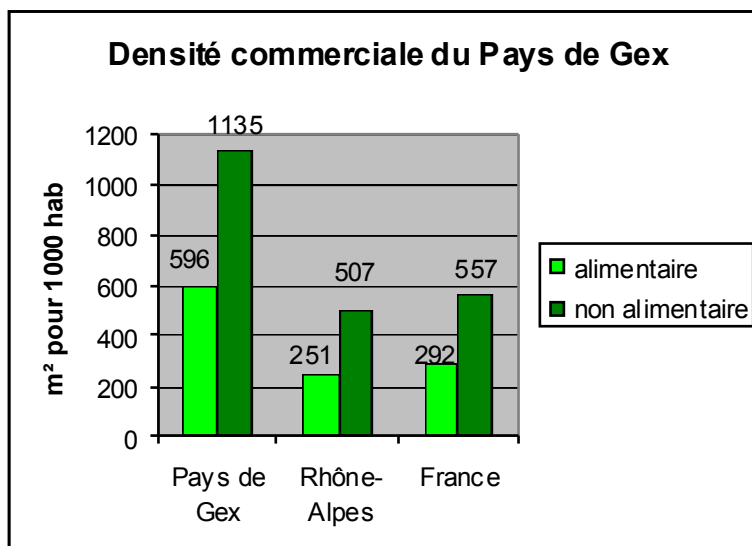
Localisation des zones d'activité



Le commerce est un secteur important pour l'ensemble du Pays de Gex. On constate un suréquipement en surfaces commerciales. Dans le domaine de l'alimentaire, le territoire compte 596 m² de surface commerciale pour 1 000 habitants, quand la moyenne nationale est de 292.

Et en ce qui concerne les produits non alimentaires, les chiffres sont tout aussi importants puisque dans le Pays de Gex, la densité commerciale est de 1 135 m² pour 1 000 habitants contre 557 m² pour 1 000 habitants au niveau national. Le long de la RD 1005, Gex, Ferney-Voltaire et Segny sont trois des cinq premiers pôles commerciaux du Pays de Gex.

Cette situation particulière vient en partie de la proximité de la frontière suisse. Le différentiel de prix entre les deux pays incite les Suisses à venir faire leurs courses en France.



Source : SCOT du Pays de Gex

Réalisation : groupe

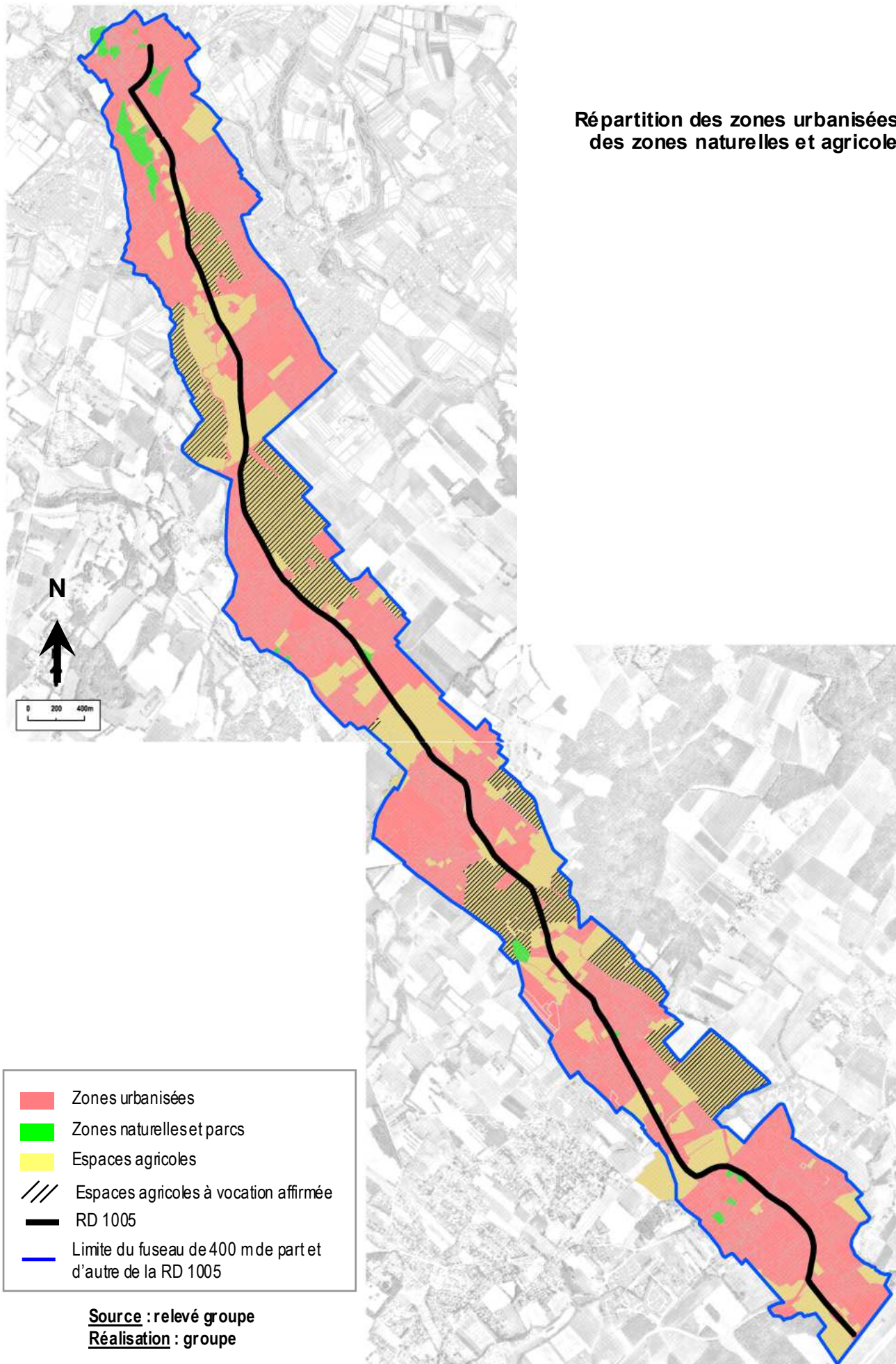
Le secteur artisanal est moins dynamique : les créations d'entreprises artisanales ont chuté de 29% entre 1994 et 2003, passant de 86 créations en 1994 à 61 en 2004.

En conclusion, l'espace englobant les cinq communes traversées par la RD1005 est un espace économique majeur du Pays de Gex. Les pôles urbains de Ferney-Voltaire et Gex sont très actifs économiquement. Les trois petites communes qui les séparent (Cessy, Segny et Omex), possèdent, au regard de leur population, et en comparaison avec les autres communes du Pays de Gex, un très fort dynamisme économique. Les cinq communes du fuseau sont donc soumises à des contraintes externes et internes en termes de flux de circulation liés aux activités économiques. Le choix de localisation des activités économiques est déterminant pour ensuite maîtriser les déplacements qu'elles génèrent et donc la circulation automobile.

II. 1.C Une urbanisation rapide et mal contrôlée

L'urbanisation du Pays de Gex est très récente. Elle remonte au milieu des années soixante-dix pour les pôles urbains de Gex et Ferney-Voltaire, et au début des années quatre-vingt pour les petites communes. Le développement urbain s'est fait autour des centres bourgs principalement pour les pôles urbains. En revanche, dans les trois autres communes, des zones ont été ouvertes à l'urbanisation au gré des opportunités foncières, sans opérations d'aménagement d'ensemble ni cohérence urbanistique. Les voiries sont le plus souvent en cul de sac, ce qui a tendance à renforcer l'isolement de certains quartiers et allonge les distances de déplacement.

**Répartition des zones urbanisées et
des zones naturelles et agricoles**



II. 1. C. i. Un développement urbain très récent

A Gex, plus du quart des logements construits sur la commune ont moins de dix ans, ce qui révèle une pression foncière forte sur le territoire communal ces dernières années.

Par ailleurs, cette urbanisation engendre une consommation spatiale importante. Sur une période de vingt ans (de 1975 à 1996), les logements construits ont consommé plus de 131 hectares, soit près de 30% de la surface potentiellement constructible du territoire communal. Cependant, ces dernières années sont marquées par une diminution de la surface moyenne consommée par habitation qui se situe désormais entre 1000m² et 1300 m² de terrain.

Sur la commune de Cessy, le développement urbain est très soutenu depuis une trentaine d'années.

Les formes urbaines se sont diversifiées au moment de la croissance avec la création d'un centre ville comprenant de l'habitat groupé, des logements collectifs, des commerces et des services. Le solde migratoire est le facteur principal de cette croissance.

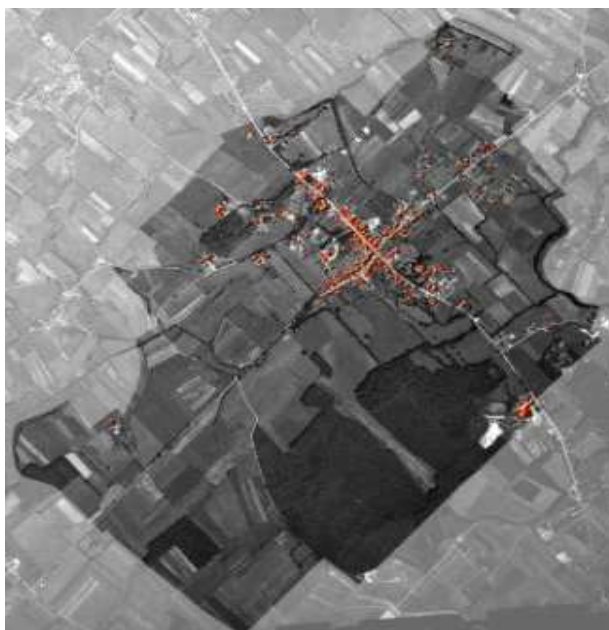
A Segny, la croissance urbaine est continue depuis 1954. Toutefois, on peut remarquer qu'elle a été plus forte entre 1975 et 1999, comme dans le reste du Pays de Gex. Elle est par ailleurs essentiellement due aux mouvements migratoires favorables, même si le solde naturel est positif.

Le parc de logements de la commune est donc là aussi très récent : 50% des logements ont moins de vingt ans.

A Ornex, l'urbanisation s'est considérablement développée à partir du début des années 1980. Ainsi, entre 1982 et 1990, la population de la commune est passée de 1065 à 2263 habitants, soit + 9,87% de croissance annuelle de population.

L'urbanisation de Ferney-Voltaire s'est beaucoup étendue depuis 1953, comme le montrent les deux images ci-dessous.

Evolution de la tâche urbaine de Ferney-Voltaire



Tâche urbaine de Ferney-Voltaire en 1953



Tâche urbaine de Ferney-Voltaire en 2000

Source : PLU de Ferney-Voltaire

Epoque d'achèvement des logements dans les cinq communes

	Avant 1949	De 1949 à 1974	De 1975 à 1989	Depuis 1990
Gex	21,7%	24,5%	25,9%	23,0%
Cessy	11,3%	8,7%	50,0%	30,0%
Segny	9,3%	24,4%	42,6%	23,6%
Ornex	5,0%	24,0%	44,0%	27,0%
Ferney-Voltaire	6,0%	48,0%	28,0%	18,0%

Source : INSEE RGP 1999, PLU des communes Réalisation : groupe

TOME 1 - UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE

Le tableau ci-contre reflète la rapidité des constructions sur les communes traversées par la RD 1005. Le développement des pôles urbains est plus ancien, particulièrement pour la commune de Gex où 21,7% du parc de logements a été construit avant 1949.

Le paysage qui s'offre aux habitants et aux automobilistes traversant les communes situées sur la RD 1005 est donc marqué par ces constructions récentes. Souvent, ces habitations présentent des styles architecturaux très variés, ne donnant pas une impression d'harmonie au tissu urbain.

II. 1. C. ii. Un parc de logements sociaux développé

Proportion de logements sociaux par rapport aux résidences principales

Communes	Part des logements sociaux sur le nombre de résidences principales
Gex	19,87%
Cessy	17,41%
Segny	8%
Ornex	10,5%
Ferney-Voltaire	20,6%
Moyenne Pays de Gex	15,50%

Source : Observatoire de l'habitat (document de la CCPG)

Réalisation : groupe

Si globalement les communes ont un parc de logements récent, on constate pour certaines d'entre elles un retard en matière d'offre de logements sociaux.

Les pôles urbains de Gex et Ferney-Voltaire sont, des cinq communes étudiées, celles qui possèdent l'offre la plus étendue. Avec un pourcentage de logements sociaux de 20%, elles sont en conformité avec les exigences de la loi SRU et du PLH du Pays de Gex.

Les autres communes doivent poursuivre leurs efforts pour garantir la mixité sociale sur leur territoire.

II. 1. C. iii. Une urbanisation future encadrée par le SCOT du Pays de Gex

Les constructions, qui se sont multipliées sur les communes traversées par la RD 1005, sont davantage de type individuel ou de type collectif selon les communes. Dans les communes de Gex et de Ferney-Voltaire, les maisons individuelles sont rares et l'urbanisation actuelle se fait presque systématiquement sous forme d'immeubles de logements collectifs.

A l'inverse, l'urbanisation de Cessy, Segny et Ornex est majoritairement constituée de lotissements de maisons individuelles. Certains lotissements sont en cours de réalisation sur ces communes. Le Document d'Orientations Générales du SCOT du Pays de Gex impose, pour ces trois communes classées dans la catégorie des petites villes, une proportion stricte entre les constructions nouvelles individuelles et collectives. Le ratio qui les concerne est de 40% de constructions individuelles et 60% de constructions collectives. En ce qui concerne Gex et Ferney-Voltaire, qui sont qualifiées de pôles urbains, la répartition est de 80% de collectif et de 20% d'individuel.

Ces proportions s'appliquent sur les futurs logements à construire. Le SCOT donne une estimation de 800 et 1 000 logements supplémentaires à construire à Gex et à Ferney-Voltaire à l'échéance de dix ans. Pour Cessy, les préconisations sont de l'ordre de 350 à 450 logements tandis que pour Ornex et Segny, elles s'élèvent à 150 à 250 logements pour chacune d'elles.

Ces communes conservent cependant une grande part de leur territoire en zone naturelle ou agricole. C'est cette qualité environnementale qui caractérise le Pays de Gex et qui attire une population aisée, cherchant un cadre de vie agréable. Cependant, ce cadre de verdure est menacé par l'extension de l'habitat.

Le Pays de Gex est un territoire de plus en plus urbanisé, la tâche urbaine s'est beaucoup étendue depuis quelques années. Ainsi, on assiste à une mutation du territoire : les communes autrefois rurales deviennent peu à peu l'espace périurbain de Genève pour les actifs qui travaillent en Suisse.

Cette urbanisation est encore lâche, et alterne avec de nombreuses coupures vertes. Par exemple, sur la commune de Cessy, 55% du l'itinéraire de la RD 1005 est composé de zones naturelles. Toutefois, la RD 1005 apparaît comme un axe support de l'urbanisation, à conforter dans le futur. L'avenir de ces espaces naturels est incertain à long terme, notamment à cause de la pression foncière due à des besoins considérables en logements. Les constructions programmées doivent être localisées dans le fuseau de la RD 1005 pour bénéficier d'une desserte en transports en commun.

II. 1. D. Des espaces naturels et agricoles de qualité à préserver de l'urbanisation

II. 1. D. i. Une agriculture soumise à la pression de l'urbanisation

Les cinq communes possèdent des exploitations agricoles sur leur territoire, mais leur avenir est incertain à long terme, notamment à cause de la pression foncière due à des besoins considérables en logements.

A Gex, l'agriculture est une activité devenue secondaire du point de vue économique, mais qui occupe une surface importante et une grande place en terme d'entretien du paysage (16% du territoire communal).

Les principales zones agricoles se concentrent dans la plaine de Gex. C'est sur cette zone que se situent les principaux enjeux agricoles. Au Sud de la commune, un nouveau pôle d'urbanisation s'est constitué, avec d'ici cinq ans l'arrêt de deux exploitations représentant 167 ha sur environ 604 ha de S.A.U. (Surface Agricole Utile) en 2000 sur la commune.

L'avenir de l'agriculture sera marqué par la nécessaire pérennisation de surfaces agricoles vastes, facilement exploitables et cohérentes.

La commune de Cessy accueille encore deux exploitations sur son territoire, mais l'une d'elles, qui ne sera pas reprise, est destinée à l'urbanisation dans un futur proche. La partie extrême Sud de Cessy restera classée en zone agricole. Ces deux exploitations forment actuellement une zone tampon entre la RD 1005 et le village.

A Segny, deux agriculteurs sont installés, et la commune n'a pas la volonté de déclasser les terrains agricoles. Elle cherche au contraire à les protéger. C'est pourquoi l'urbanisation restera dans les limites actuelles.

Dans cette commune, l'agriculture entretient plus de la moitié du territoire communal, soit 162 ha, dont 50 occupés par des agriculteurs des communes voisines. Cette surface a peu évolué depuis dix ans.

A Omex, il ne reste plus qu'un seul siège d'exploitation sur la commune. Cette dernière souhaite conserver au maximum les espaces agricoles, dans la mesure où ils sont entretenus. Actuellement, toutes les terres agricoles sont cultivées sur la commune, aucunes ne sont en friches. L'agriculture entretient 44% du territoire communal. Depuis dix ans, les surfaces agricoles ont pourtant diminué de 25%.

Enfin, à Ferney-Volaire, trois exploitations siègent dans la commune, et leur pérennité est assurée pour la durée du PLU.

L'agriculture du Pays de Gex est de plus en plus menacée par l'urbanisation qui se développe rapidement. Cette urbanisation est mieux contrôlée de l'autre côté de la frontière, du fait d'une législation plus stricte. La loi fédérale impose aux cantons Suisses qu'ils assurent leur auto-suffisance alimentaire en cas de guerre. C'est pourquoi ils maintiennent des terrains agricoles pour nourrir leur population. Contrairement à ce qui se fait côté Suisse, les autorités françaises ont du mal à conserver leurs espaces agricoles, qui sont pourtant essentiels. En effet, la présence de l'agriculture est justifiée car elle trouve ses débouchés localement, notamment sur Genève et elle permet l'entretien du cadre de vie, qui est un atout majeur pour le Pays de Gex.

II. 1. D. ii. Des espaces naturels importants à protéger

Les espaces naturels présents dans les communes traversées par la RD 1005 sont assez disparates.

La commune de Gex apparaît comme la commune disposant des plus grandes richesses naturelles et paysagères. Elle est ville porte du Parc Naturel Régional (P.N.R.) du Haut-Jura, une partie de son territoire communal est incluse dans la réserve naturelle de la Haute Chaîne du Jura et elle possède aussi des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1 et 2.

Les ZNIEFF de type 1 correspondent aux bois de l'Etau et du Cerf, au bois et à la forêt de la Vattay, au Creux de l'Envers et Colomby de Gex et au Mont Rond. Par ailleurs, une Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO), un site classé (col de la Faudille), un site inscrit (Pailly) et une zone concernée par un arrêté de biotope permettent de mettre en valeur et protéger les zones naturelles très présentes sur la commune. Enfin, les cours d'eau de l'Oudar et du Journans s'écoulent sur le territoire, et la municipalité souhaite les protéger le mieux possible.

La commune de Cessy ne possède qu'un petit massif forestier, un étang artificiel au Sud-Est de la commune et des surfaces de prairies. Les richesses naturelles sont nettement moins importantes par rapport à la commune de Gex.

A Segny, on compte plusieurs zones humides, dont le "marais de Brétigny", d'une surface de 48 ha, situé sur les communes de Segny, Préveissin Moëns et Chevry. Cette zone particulièrement riche en terme de biodiversité est répertoriée à l'inventaire des ZNIEFF de type 1 pour son intérêt botanique, ainsi que dans le SCOT du Pays de Gex. Cette zone humide est aujourd'hui dégradée et, par conséquent, menacée.

Par ailleurs, à l'Ouest de son territoire, la commune est traversée par deux cours d'eau : la Varfeuille et le Journans. Deux autres cours d'eau sont présents sur la commune : le ru de Bossenat et le Lion.

A Ornex, le centre de la commune, entre les deux pôles urbanisés, est classé en zone protégée car il s'agit d'un corridor biologique qui rejoint, à l'Ouest, une zone de marais et des zones agricoles.

Les ruisseaux du Lion et de la Louye traversent la commune. A l'Est, deux grandes forêts, le Grand Bois et le Bois Brillon, marquent les limites du territoire communal.

Sur Ferney-Voltaire, on note principalement la présence de nombreux espaces boisés : les boisements historiques au Sud du château et le Grand Bois au Sud de la commune.

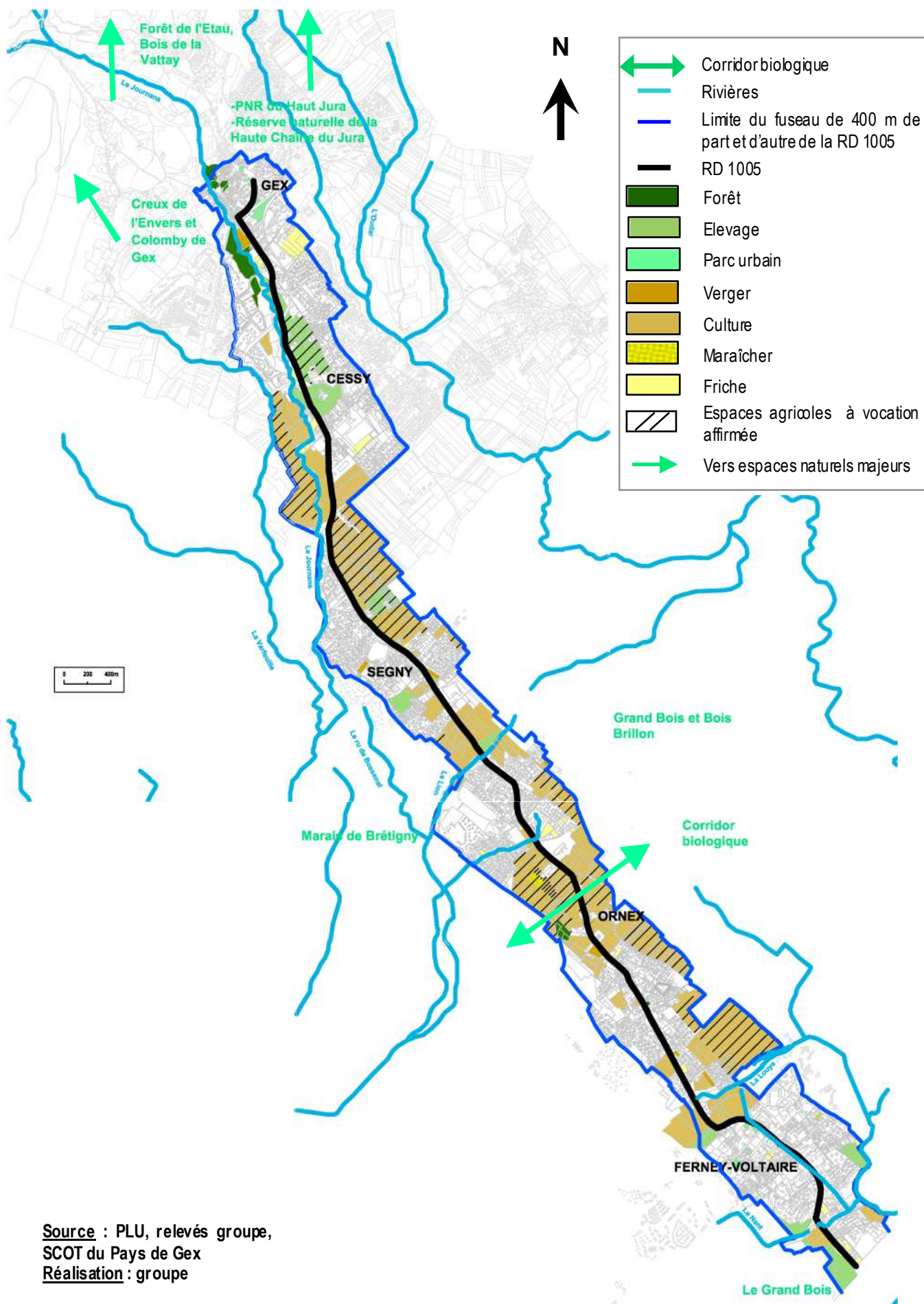
En ce qui concerne les milieux aquatiques, il y a peu de marais sur la commune, on note aussi la quasi-absence de ripisylve bien qu'il y ait plusieurs cours d'eau traversant la commune : le Gobé, le Nant et la Louye. Ceci est dû en partie au fait que leurs eaux sont de qualité très médiocre.

Selon le diagnostic du PLU de Ferney-Voltaire, il est nécessaire de maîtriser les effets de la croissance urbaine, pour préserver l'environnement et les ressources du territoire.

De manière générale, les haies bocagères et les vergers disparaissent sur les communes du Pays de Gex. Les espaces naturels qui se révèlent les plus importants sont situés majoritairement à Gex, dans le secteur de Brétigny et dans la commune d'Ornex avec le corridor biologique séparant la commune en deux parties.

Les espaces naturels et agricoles occupent une place majeure dans le paysage des communes traversées par la RD 1005. Sur l'axe, le corridor biologique d'Ornex et les nombreuses coupures vertes viennent séparer les zones urbaines. Le réaménagement de la RD 1005 doit prendre en compte de manière spécifique ces espaces pour les conserver dans le paysage et pérenniser leur rôle économique et récréatif.

Localisation des espaces naturels majeurs



Source : PLU, relevés groupe,
SCOT du Pays de Gex
Réalisation : groupe

II. 1. E. Synthèse

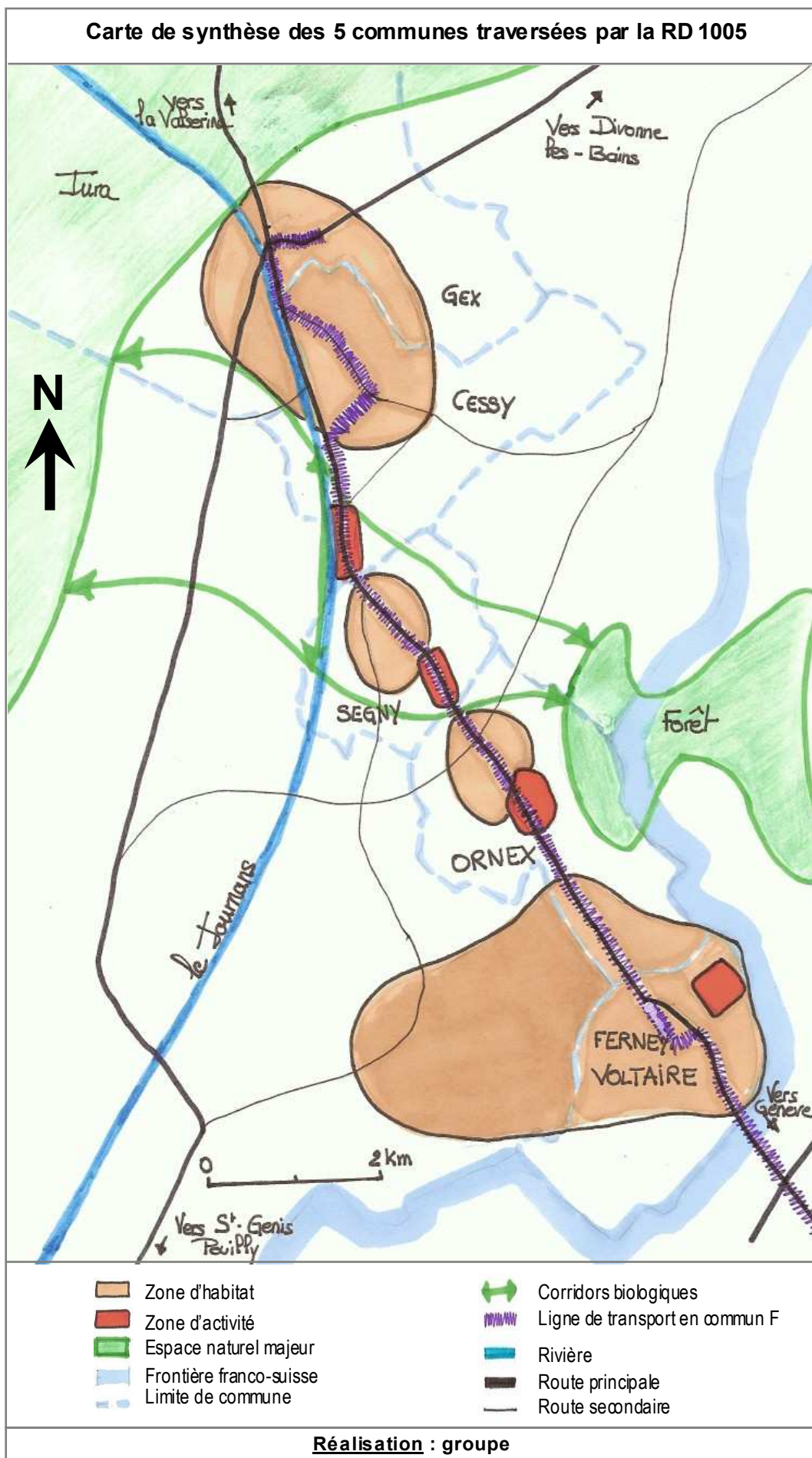
Les cinq communes traversées par la RD 1005 se développent rapidement. Ce développement est porté par une démographie très dynamique et par un pôle d'emplois (Genève) en forte croissance.

Ainsi, le « jardin de Genève » s'urbanise et construit toujours plus de logements pour ses résidents, qui travaillent en majorité à Genève. Parallèlement, les communes développent une offre commerciale importante, attirant une population provenant d'une vaste zone dépassant largement les limites communales et les frontières.

Face à ces éléments, les déplacements augmentent fortement, et se font essentiellement en voiture, occasionnant des problèmes de congestion et de pollution qui deviennent préoccupants. Les transports en commun sont insuffisamment développés sur la RD 1005 et ne sont pas compétitifs par rapport à la voiture en terme de temps de trajet.

Faisant partie des espaces moteurs de la communauté de communes du Pays de Gex, les cinq communes traversées par la RD 1005 disposent aussi de richesses naturelles remarquables, de plus en plus menacées par l'extension des zones d'habitat.

Pour continuer à se développer tout en maintenant leur qualité de vie et leurs atouts, les communes de Gex, Cessy, Segny, Ornex et Ferney-Voltaire devront rechercher un équilibre entre espaces agricoles et naturels d'un côté, et urbanisation de l'autre. C'est cette démarche qui est initiée dans le SCOT, il reste aux communes à la poursuivre. La protection du milieu naturel devra être renforcée, et l'urbanisation devra se faire par une densification des constructions pour diminuer les déplacements et rendre plus attractifs les transports en commun qui devront être améliorés.



II. 2. RENCONTRE AVEC LES MAIRES DES CINQ COMMUNES TRAVERSÉES PAR LA RD 1005

Il était essentiel de rencontrer les Maires ou les adjoints au Maire des cinq communes traversées par la RD 1005. Une série de dix questions leur a été posée. L'objectif de ces questions était de comprendre leur point de vue tant au niveau global (agglomération) qu'au niveau local du territoire (communes) et de définir les problématiques posées par la présence d'une telle route.

Ces questions ont été posées aux personnes suivantes :

- L'adjoint à l'urbanisme et l'adjoint au Maire de Gex ;
- L'adjoint à l'urbanisme de Cessy ;
- La Mairesse de Segny ;
- La Mairesse d'Ornex ;
- L'adjoint à l'urbanisme et la responsable du service urbanisme de Femey-Voltaire.

Les entretiens avec ces différents acteurs ont permis d'obtenir à la fois le regard des techniciens et la vision politique des élus.

Communes :	Quelle est votre politique d'urbanisation ?
Gex	<ul style="list-style-type: none"> - La politique actuelle est une politique de densification. Il s'agit de rejoindre les quartiers existants isolés du reste de la ville. Par exemple, une zone inconstructible située entre deux zones déjà construites, a été déclassée en zone constructible dans le but de réaliser des petits collectifs. Un exemple contraire : une zone constructible de 30 ha a été déclassée en zone inconstructible car elle était localisée au milieu de zones non bâties. - Depuis la loi SRU, il n'y a plus de surfaces minimales exigées et de plus, une certaine densification est imposée.
Cessy	<ul style="list-style-type: none"> - La commune veut urbaniser les dents creuses actuellement classées Zone Agricole (présence d'un siège d'exploitation qui ne sera pas repris). - La commune a rappelé le respect d'une distance de 25m autour de la RD 1005, imposée par le conseil général, gestionnaire de la voie, selon l'amendement Dupont. - Aujourd'hui, il est trop tard pour maîtriser l'urbanisation car la majorité de la croissance de la commune est déjà faite. - Maintenant, un plan d'ensemble de l'urbanisation est nécessaire. - Il n'y a plus de surface minimum pour vendre les terrains (loi SRU).
Segny	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant l'habitat, la commune a fait construire jusqu'à aujourd'hui beaucoup de lotissements tout autour du centre. Maintenant le but est de créer des nouveaux centres. - La commune cherche à densifier les centres avec la construction de petits bâtiments, elle ne veut plus construire de lotissements. Cette densification est possible car la commune possède des réserves foncières dans le centre pour ce futur aménagement. - L'urbanisation restera dans les limites actuelles.
Omex	<ul style="list-style-type: none"> - L'urbanisation de la commune n'est pas forcément orientée sur la RD 1005 même si la commune a été construite le long de cette voie. - L'urbanisation d'Omex a fortement augmenté à cause de la construction de nombreux lotissements. La population a fortement augmentée en quelques années ce qui a conduit à la construction rapide de nouveaux logements.
Ferney-Voltaire	<ul style="list-style-type: none"> - Ferney a la volonté de limiter l'étalement urbain et a maintenant une politique de densification. - Ferney est une ville dense avec beaucoup de collectifs et quasiment pas de pavillons. - Depuis cette année, le Plan d'Exposition au Bruit s'applique sur la commune. Ainsi, la construction de nouveaux logements ou l'extension de logements existants est interdite en-dessous de la LDEN 57.

Après le développement rapide des communes parfois peu contrôlé par certaines, la politique générale d'urbanisation est maintenant de densifier et d'éviter au maximum l'étalement urbain. La construction au coup par coup de certains quartiers sans réelle vision d'ensemble a créé des zones isolées et le but est maintenant de limiter cette isolement par une politique d'urbanisation plus réfléchie.

Communes :	Quels sont les projets d'envergure envisagés sur votre commune ?
Gex	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements routiers : Un aménagement de la RD 984c en voie urbaine est prévu (traitement avec des massifs,...). - Ferroviaires : La commune a le désir de mettre en place des pistes cyclables sur l'ancien tracé de la ligne ferroviaire reliant Gex à Divonne-les-Bains.
Cessy	<ul style="list-style-type: none"> - Une zone artisanale et commerciale est en développement au Sud de la commune, le long de la RD 1005, à proximité des bâtiments du CERN. - Une opération de logements de petits collectifs (en majorité R+2), intégrant en partie des logements sociaux, est prévue. Elle comprendra 18 lots en accession et 168 collectifs mixtes (accession et social). - D'ici 5 ou 6 ans, 600 nouveaux logements vont être construits en conformité avec les prescriptions du SCOT, majoritairement sous forme de petits collectifs.
Segny	<ul style="list-style-type: none"> - La commune de Segny veut créer une nouvelle zone commerciale le long de la RD1005 sur une zone 2NA en lien avec l'hyper-marché. - Au Sud-Ouest de la commune, au niveau du centre commercial Carrefour, la construction d'un nouveau centre ville est prévue avec notamment des logements sociaux. - La commune veut aussi créer, le long de la RD1005, au niveau du centre ville existant une partie commerciale vitrée avec des petits bâtiments, des logements aidés et des logements destinés à la vente. - Le but est d'atteindre le taux de 20% de logements sociaux, puisqu'il en manque actuellement 8%. Pour cela la construction de 42 logements sociaux sera nécessaire.
Omex	<ul style="list-style-type: none"> - Habitat : projet qui sera réalisé d'ici 3 ans, en collaboration avec la SEMCODA en limite de Ferney-Voltaire qui comprendra : une maison de retraite, 90 logements en accession à la propriété, 30 logements locatifs familiaux (sociaux), 129 logements locatifs (type T1, T2 et quelques T3). - La ZAC située autour de la mairie et de part et d'autre de la RD 1005 comprendra : 450 logements (dont 20 % de logements sociaux) et des commerces de produits frais. Le but est de créer un cœur de village. Cette ZAC permettra aussi la création d'un P+R pour les utilisateurs du bus, d'espaces publics, d'un équipement sportif et d'une salle de réunion. - Divers : volonté de construction d'une école, à condition de trouver un emplacement.
Ferney-Voltaire	<ul style="list-style-type: none"> - Le futur développement de la commune sera basé sur les activités. Ferney-Voltaire a un projet de création d'une nouvelle zone d'activité au Nord de l'aéroport. - La commune veut créer un parc urbain le long de l'allée de la Tire en continuité avec la perspective donnée par les peupliers du château de Ferney-Voltaire. - La création d'une gendarmerie au Nord de Ferney-Voltaire le long de la RD1005 (Hauts de Clergeat) est envisagée. Le futur site étant situé dans le périmètre (rayon monument historique) du château, l'Architecte des Bâtiments de France n'a pas encore donné son accord. - La commune souhaite mettre en place une déviations Ouest de la commune, allant du rond-point Nord de Ferney-Voltaire vers Préveessin-Moëns. - La commune a deux projets de P+R : le premier situé à la frontière suisse et le second à l'entrée Nord de Ferney-Voltaire le long de la RD 1005. - Projet de ligne de tramway entre Saint-Julien-en-Genevois et Ferney-Voltaire en traversant la Suisse.

Ces cinq communes projettent toutes la réalisation de grands projets que ce soit au niveau économique (nouvelles zones d'activités ou commerciales), au niveau de l'habitat (nouveaux logements) ou au niveau transport (sécurisation des voies routières, ligne de tramway) afin de se développer et de fournir à leurs habitants le confort et les services attendus par la population. Il est clair que le territoire va encore évoluer et devenir plus urbain. Une véritable politique basée sur le développement durable est obligatoire pour réaliser ces projets.

Communes :	Quelle est votre position vis à vis des espaces naturels ?
Gex	<ul style="list-style-type: none"> - Gex est une des villes porte du PNR du Haut-Jura. - 3220 ha (dont 58% de forêt) de la commune de Gex se trouvent sur le territoire de la réserve naturelle. - La commune est résolument tournée vers la protection de ses espaces naturels.
Cessy	<ul style="list-style-type: none"> - La partie extrême Sud de Cessy restera classée en zone agricole. - La commune souhaite protéger les deux ruisseaux présents sur son territoire : l'Oudar et le Joumans.
Segny	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) dans le hameau de Brétigny. - Il reste deux agriculteurs sur la commune. Il n'y a pas de volonté de dédasser les terrains agricoles, mais plutôt de les protéger.
Omex	<ul style="list-style-type: none"> - L'enjeu est de combler les dents creuses, tout en conservant les espaces agricoles. - Mise en place de Zones « Ap » (Agricole Paysager) pour préserver le paysage (par exemple un agriculteur n'a pas le droit de construire un hangar). <p>Il n'y pas de terrains en friches, tout est cultivé.</p> <p>Sur le territoire communal, seul un agriculteur est présent. D'autres agriculteurs, dont les exploitations sont basées sur d'autres communes, exploitent également les terres.</p> <p>Présence de zones en corridor biologique au Nord de la mairie.</p> <p>Globalement, la commune a dédassé des zones constructibles en zones naturelles.</p>
Femey-Voltaire	

Malgré le développement rapide des communes et leur forte urbanisation, les espaces naturels gardent encore une place importante sur le territoire. La politique générale est de les sauvegarder afin de conserver un environnement de qualité.

Communes :	Quelle est votre position quant à la limitation de l'usage de l'automobile ? Etes-vous prêt à mettre en place des politiques dissuasives contre l'utilisation de la voiture ? Les gens de votre commune vous ont-ils fait part de besoins en terme de transports en commun ?
Gex	<ul style="list-style-type: none"> - Ce sont les « suisses » qui décident de la limitation de l'usage de l'automobile, ils sont en position de force. La circulation est de plus en plus difficile dans le canton de Genève. - La population de Gex a fait part de demandes pour les transports en commun. L'offre de transports en commun s'est adaptée à la demande, c'est à dire que de plus petits bus et des fréquences plus élevées en heures de pointe ont été mis en place.
Cessy	<ul style="list-style-type: none"> - Les gens ne sont pas prêts à abandonner leur voiture. C'est une question d'éducation. L'usager veut conserver sa liberté de circulation sans être tributaire du réseau de transport collectif. - La situation de congestion ne pourrait changer que si la Suisse décidait de ne plus laisser entrer les voitures à Genève. - Actuellement, il n'y a pas de demande relative aux transports en commun de la part de population. - La commune est en accord avec la communauté de communes du Pays de Gex pour que la ligne de bus mise en place sur la RD 1005 fonctionne correctement.
Segny	<ul style="list-style-type: none"> - Avant, se déplacer sans voiture était impossible, maintenant avec les transports en commun c'est mieux, mais cela reste difficile. L'utilisation de la voiture est difficile à enlever de la mentalité des gens. - La commune a la volonté d'améliorer et de développer les transports en commun. - Avant d'urbaniser, il est important de traiter la question des transports. - La population locale demande des transports en commun et des modes doux.
Omex	<ul style="list-style-type: none"> - La commune est favorable à l'utilisation du vélo et de la marche à pied sur les courtes distances, mais elle est contre les catégorisations des petites voies (vélo, piétons, voiture), c'est à dire où une voie est réservée à chaque usager. - Avant la création de la ligne F, les habitants d'Omex devaient utiliser leur voiture pour se rendre à Genève, donc deux voitures par ménage étaient nécessaires. Maintenant avec la création de la ligne F, des personnes viennent s'installer sur la commune car ils sont informés de l'existence de cette ligne de bus. Ainsi certaines familles n'ont plus qu'une seule voiture. - Les habitants demandent des transports en commun. La première étape serait que les parents n'emmènent plus leur enfants à l'école en voiture, mais que ces derniers utilisent les transports en commun (les transports en commun étant gratuits pour les scolaires). Cela permettrait de les sensibiliser dès leur plus jeune âge. - La commune ne fait pas vraiment de politiques dissuasives mais a créé des chicanes pour des raisons de sécurité.
Ferney-Voltaire	<ul style="list-style-type: none"> - La majeure partie des flux pendulaires est due aux fonctionnaires internationaux. Le problème est que ces travailleurs ont un parking privé sur leur lieu de travail, il est donc difficile de les diriger vers les transports en commun. - Certains utilisateurs de la RD 1005 utilisent les parkings publics de la commune comme des P+R, afin de terminer leur trajet jusqu'à Genève en bus, car la fréquence des bus entre Ferney-Voltaire et Genève est plus importante que sur le reste de la RD 1005. Ceci crée un problème de voitures ventouses stationnées toute la journée sur la commune. - Avec l'urbanisation croissante du Pays de Gex, les transports en commun sont de plus en plus nécessaires. - Ferney-Voltaire étant une ville frontalière, celle-ci est devenue l'entonnoir du Pays de Gex.

L'utilisation de la voiture est importante sur le territoire des cinq communes créant ainsi une forte congestion sur la RD 1005 aux différentes heures de pointe. Ces communes ont la volonté de limiter cette utilisation mais il n'existe pas de réelle politique dissuasive. Il existe bien des lignes de bus mais leurs fréquences ne sont pas adaptées à la demande. Il semble que la population est prête à utiliser les transports publics quand ceux-ci seront efficaces.

Communes :	Quelle est la place de la RD 1005 au sein de votre commune ? Que vous apporte-t-elle ? A-t-elle un effet positif ou négatif sur votre commune ? Quelle image avez-vous d'un boulevard urbain ? Comment voyez-vous le projet de boulevard urbain envisagé ? Feriez-vous autre chose ? Est-ce un projet prioritaire ? Y a-t-il des portions sur la RD 1005 plus accidentogènes que d'autres ?
Gex	<ul style="list-style-type: none"> - Il n'est pas question de transformer la RD 1005 en boulevard urbain, il n'y a pas la place. - La RD 1005 est très importante pour Gex, elle permet de rallier le col de la Faudille. C'est aussi la voie qui permet de rejoindre le reste de la France via Dijon. - Une file de voiture continue se forme sur la portion Gex – Ferney-Voltaire en heures de pointe. Il est indispensable de faire quelque chose.
Cessy	<ul style="list-style-type: none"> - Les acteurs recontrés ne connaissent pas le terme de boulevard urbain, ils n'en ont pas une image précise. - La RD 1005 est complètement surchargée, elle crée des nuisances sonores, de la pollution, etc. - Aucun projet routier ayant pour but de désengorger la RD 1005 n'étant envisagé, il semble indispensable d'aménager cette voie. Avant, il y avait beaucoup d'accidents sur la RD 1005. Mais, depuis les aménagements et la sécurisation des carrefours giratoires, leur nombre a diminué. - La DDE oblige maintenant à éviter au maximum la création de nouvelles voies débouchant sur la RD 1005.
Segny	<ul style="list-style-type: none"> - La commune de Segny ne comprend pas le terme de boulevard urbain et surtout ne voit pas pourquoi ce terme est utilisé pour sa commune. - Le rôle de la RD 1005 est très important pour le développement général de la commune. Elle passe au centre de la commune. - C'est un axe important du point de vue commercial, il a permis d' étoffer le secteur commercial avec l'arrivée de Carrefour, de Mac Donald, etc. - Elle permet une bonne desserte entre Gex et Ferney-Voltaire. - Il faut chercher à éviter les dessertes directes sur la RD 1005. - Peu d'accidents sont à dénombrer sur le tronçon de la RD 1005 de la commune.
Omex	<ul style="list-style-type: none"> - « Ma commune c'est 3,6 km de Nationale » commente la mairesse d'Omex. Quasiment 10 000 véhicules y circulent par jour. - La commune d'Ornex subit la RD 1005, les personnes qui viennent aujourd'hui habiter le long de l'axe se plaignent du bruit. - Il y a 40 ans, personne ne pensait que la situation serait telle qu'elle est actuellement. - Dans le prochain PLU, la politique est de freiner le développement d'activités commerciales le long de la RD1005. - Elle aimerait prévoir le long de la RD 1005 des pistes cyclables, ainsi que des trottoirs pour les piétons, mais pour cela la réalisation d'aménagements est obligatoire. - Il n'y a pas de réelles zones accidentogènes même si il y a plus d'accidents au niveau des carrefours. - La commune souhaite créer une véritable continuité avec Ferney-Voltaire sur la RD1005 (au niveau des lampadaires par exemple).
Ferney-Voltaire	<ul style="list-style-type: none"> - Image du boulevard urbain : boulevard qui permet d'écouler des flux importants avec un partage de la voirie entre les transports en commun, les vélos, etc et qui permettrait d'éviter l'effet de frontière dans la ville. - La RD 1005 procure beaucoup de nuisances et crée une frontière dans la ville en la coupant en deux. - La commune souhaiterait transformer la RD 1005 en voie de type boulevard urbain. - Ferney-Voltaire veut créer de nouveaux ronds-points sur la RD 1005. Ces aménagements sont primordiaux, sinon on va vers l'asphyxie. - Les autres communes (Gex, Cessy, Segny, Omex) cherchent à dévier le trafic vers les autres petites routes, en mettant des feux sur la RD 1005 comme à Maconnex. Malheureusement, les véhicules aboutissent tout de même à Ferney-Voltaire. - Il faut donner plus d'attractivité au bus.

La RD 1005 est essentielle pour le développement des cinq communes qu'elle traverse. Mais celle-ci apporte des nuisances : effet de frontière, pollution, problèmes de sécurité... Le projet de requalification de la RD 1005 en boulevard urbain est flou et inadapté à leur commune. Un véritable travail de compréhension, d'appropriation et de projection sur ce projet est indispensable pour que celui-ci se réalise dans des conditions optimales.

Communes :	Que pensiez-vous du dédoublement de la RD 1005 ? Que pensez-vous du nouveau projet de la 2x1 voies reliant Saint-Genis-Pouilly à Gex ?
Gex	- Le dédoublement de la RD 1005 ne se fera pas, car il faudrait une nouvelle pénétrante en Suisse que le canton de Genève n'autorisera jamais.
Cessy	- La commune est prête à discuter tout projet qui permettrait de décharger la RD 1005 . Mais tous les projets qui étaient en discussion ont été abandonnés. - Cessy est favorable au projet de 2x1 voie qui est plus pertinent que le dédoublement. - Ils ont déjà prévu une réserve foncière pour l'aménagement d'un rond-point pour une voie traversante au Sud de la commune.
Segny	- La 2x1 voie ne soulagera pas énormément le trafic et elle pourrait engendrer une baisse de la fréquentation des commerces le long de la RD 1005.
Omex	- La commune est favorable à la création de nouvelles voies . - Il y a beaucoup de circulations transversales au Pays de Gex. Avec la création de la 2x1 voie, les hameaux seraient plus tranquilles . De plus, la 2x1 voie sera une route paysagère, donc leur avis est encore plus favorable.
Femey-Voltaire	

La création de nouvelles voies semble indispensable pour limiter la saturation de la RD 1005. Les acteurs sont favorables au projet de la 2x1 voie mais certains pensent que tous les projets proposés ne sont pas adéquate et ne soulageront pas assez les flux sur la RD 1005.

Communes :	Existe-t-il un plan de circulation dans votre commune?
Gex	- Il n'y a pas de plan de circulation sur la commune .
Cessy	- Il n'y a pas de plan de circulation sur la commune puisque les constructions se sont faites au coup par coup et très rapidement, il n'y a pas eu de vision prospective.
Segny	- Il n'y a pas de plan de circulation sur la commune puisque les constructions se sont faites au coup par coup et très rapidement, il n'y a pas eu de vision prospective.
Omex	- Il n'y a pas de plan de circulation sur la commune puisque les constructions se sont faites au coup par coup et très rapidement, il n'y a pas eu de vision prospective.
Femey-Voltaire	- Il n'y a pas de plan de circulation sur la commune.

Aucune commune ne possède de plan de circulation pourtant il existe de grands problèmes pour les déplacements internes dans les communes. Un plan de circulation adéquat pourrait cependant limiter la multiplication des dessertes directes sur la RD 1005 et améliorer les flux sur la commune mais aussi sur la RD 1005.

Communes :	Possédez-vous des politiques communes avec Gex, Cessy, Segny, Omex, Ferney ?
Gex	- C'est obligatoire de travailler avec les communes voisines car les PLU doivent être complémentaires au niveau des zones limitrophes.
Cessy	- Le travail en commun se fait au sein de la communauté de communes . La commune travaille avec Gex sur certaines questions par l'intermédiaire d'un syndicat intercommunal de gestion.
Segny	- Un projet de desserte en transport en commun entre Ferney-Voltaire et Gex le soir jusqu'à minuit a été engagé.
Omex	- Des relations se tissent avec Ferney-Voltaire dans certains cas dans la mesure où Ferney-Voltaire, Omex et Prevessin-Moëns sont rassemblées dans un SIVOM.
Ferney-Voltaire	- La commune garde un lien plus fort avec Omex et Prevessin-Moëns. Plusieurs projets en commun ont été menés, comme le projet de gendarmerie au Nord de la commune.

Les relations entre Omex, Prevessin-Moëns et Ferney-Voltaire sont fortes du fait de la volonté de créer un véritable ensemble homogène entre ces trois communes. Par contre les relations entre les autres communes se font principalement à l'échelle de la communauté de communes.

Communes :	Quel est pour vous le type architectural de votre commune ?
Gex	- Il y a un style gessien, présent dans le bourg ancien . Gex est un lieu de peuplement ancien, de par la présence de la sous-préfecture. - Gex est réputée comme sévère concernant la réglementation du bâti, mais ils en sont fiers car c'est ce qui permet une certaine harmonisation du bourg .
Cessy	- Il n'y a pas vraiment de style architectural . - Le PLU n'est pas restrictif concernant l'architecture du bâti (la commission n'a pas voulu le rendre restrictif). Par exemple, de larges plages de couleurs sont autorisées pour les enduits.
Segny	- La commune cherche à maintenir un style rural surtout dans le centre-ville. - Dans les lotissements, il est difficile de faire respecter les règles du PLU, car il y a un manque de moyens humains pour contrôler les travaux .
Omex	- Pas de réel style architectural.
Ferney-Voltaire	- Pas de réel style architectural . - Volonté d'avoir plus de constructions répondant au principe du développement durable, notamment à travers la suppression de l'interdiction de 1993 concernant les toitures plates.

Les communes ne possèdent pas réellement de style architectural à part Gex qui est une ville historique et qui cherche à le sauvegarder. De plus il n'existe pas de politiques fortement restrictives pour les nouvelles constructions (sauf pour Gex).

Communes :	Quel est votre sentiment vis-à-vis de l'agglomération franco-valdo-genevoise ?
Gex	La commune est réservée quant au projet d'agglomération. De toute façon, les relations se passent au niveau de la CCPG , et non pas au niveau communal.
Cessy	C'est le rôle de la communauté de communes.
Segny	
Omex	
Femey-Voltaire	Aucune relation avec la Suisse alors que la commune possède 75% de ses frontières avec elle.

Les communes n'ont pas réellement d'avis sur l'agglomération franco-valdo-genevoise. Elles n'ont quasiment pas de relations avec les suisses, tout se passe au niveau de la communauté de communes.

Conclusion

Les cinq communes ont toutes connu une urbanisation rapide et souvent mal maîtrisée. Elles cherchent aujourd'hui à densifier l'urbanisation et à arrêter l'étalement urbain. D'ambitieux projets d'habitat, de transport ou de développement économique existent sur chacune des communes. Cependant, les espaces naturels restent très importants et les collectivités ont la volonté de les protéger.

Par ailleurs, sans pour autant avoir de politique dissuasive vis à vis de la voiture, les personnes rencontrées souhaitent encourager les habitants à moins utiliser leurs véhicules personnels, du fait des problèmes de congestion de plus en plus importants sur le territoire, et à se reporter sur les modes doux et les transports en commun. Les communes dénoncent les nuisances apportées par la RD 1005 mais ne croient pas en l'opportunité de requalifier la voie en axe de type boulevard urbain. Cette dénomination leur est inconnue et ainsi ne leur paraît pas adaptée.

La création de nouvelles voies routières est souhaitée pour soulager à terme la RD 1005 d'une partie du trafic, mais certains restent sceptiques quant à l'efficacité de cette mesure.

Les communes ne disposent d'aucun plan de circulation, ce qui a pour effet d'occasionner des difficultés de circulation sur l'ensemble des communes, ainsi que des conflits d'usage.

D'autre part, les communes le long de la RD 1005 ne développent pas de relations entre elles, à l'exception des communes de Ferney-Voltaire, d'Ornex et de Prévessin-Moëns, qui sont regroupées au sein d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM). Les contacts se font plutôt à l'échelle de la communauté de communes.

En ce qui concerne l'architecture, il n'existe pas de style architectural spécifique aux communes, à l'exception de celle de Gex. En outre, les règles en matière d'urbanisme concernant les nouvelles constructions sont très laxistes.

Enfin, les enjeux d'intérêt d'agglomération dépassent les compétences des communes, qui confient à la communauté de communes le soin de s'y impliquer.

CHAPITRE III : SYNTHÈSE DES ENJEUX

La RD 1005 se situe dans le bassin de vie de l'agglomération genevoise. Comprendre le fonctionnement de ce bassin permet d'apprécier les enjeux attenants à la RD 1005.

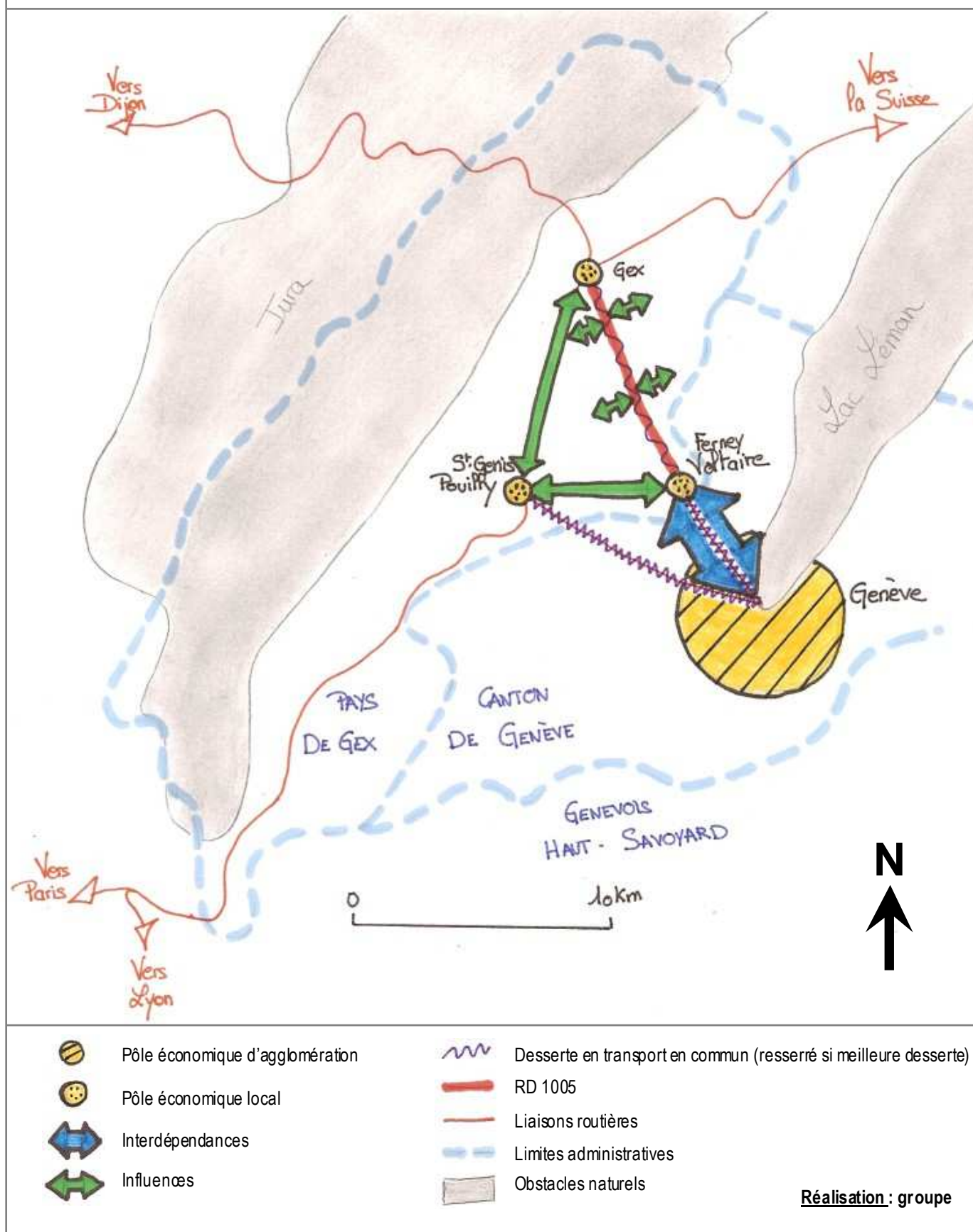
Genève est particulièrement dynamique économiquement. La fiscalité intéressante de la Suisse, la présence du CERN, de sièges d'organisations internationales et d'un aéroport international contribuent à l'image dynamique de l'agglomération attirant entreprises et population. Cependant, le canton de Genève, avec sa forte politique de protection des terres agricoles et sa superficie limitée, ne peut répondre à tous les besoins en terme de logements. Le différentiel des prix du foncier et de l'immobilier avec la France incite les travailleurs suisses à venir résider dans les territoires français. Le nombre de travailleurs transfrontaliers croît, ce qui a pour conséquence de lier ces deux territoires et de les rendre inter-dépendants. Le canton de Genève a besoin de sa périphérie pour pouvoir accueillir de nouveaux habitants. Mais cette périphérie est aussi dépendante du canton, en terme économique. Tous les territoires ne sont cependant pas soumis avec la même intensité à ce phénomène.

Le Pays de Gex est l'un de ces territoires soumis à l'influence de Genève. Sa superficie (un des territoires les plus grands de l'agglomération), son accessibilité et son cadre de vie le rendent essentiel à l'échelle de l'agglomération genevoise. De plus, le Jura agit comme une barrière, ne permettant pas de relier le Pays de Gex au reste de la France, mais surtout empêche toute liaison supra territoriale. Cependant, le Pays de Gex est important au niveau du département de l'Ain de par son dynamisme qui influe de plus en plus sur le bassin bellegardien. C'est pourquoi l'amélioration de l'unique liaison performante vers Bourg-en-Bresse et Lyon est un enjeu essentiel. Dans le Pays de Gex, ce sont les axes Gex / Ferney-Voltaire et Ferney-Voltaire / Saint-Genis-Pouilly qui sont le mieux reliés à Genève et donc les plus soumis à la demande en logements. Ces territoires attractifs se sont urbanisés à proximité des axes en un tissu lâche et discontinu où prédomine l'habitat individuel. Ceci s'est effectué sans réelle programmation du fait du statut rural du territoire et de sa mutation rapide. Cette situation a des effets sur les déplacements. Le réseau routier est aujourd'hui surchargé et les frontières constituent des goulets d'étranglements. La croissance démographique déplace le point de saturation du réseau routier chaque année plus en amont de Genève.

La RD 1005 est la route la plus empruntée dans le Pays de Gex : de 6 500 véhicules par jour à Gex jusqu'à 18 800 au niveau de Ferney-Voltaire à la frontière. Les prévisions tablent sur une augmentation du trafic, ce qui viendra perturber les flux locaux. Or, les territoires voisins étant dépendants de la RD 1005, l'équilibre de ces territoires sera modifié. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine. Son statut de radiale de Genève induit la mise en place d'une meilleure desserte en transport en commun et une densification de l'urbanisation. Cette densification permettra en outre de préserver les espaces naturels stratégiques qui assurent la richesse des milieux et du cadre de vie. Mais elle conduira aussi au renforcement des villes existantes et donc de leur propre activité. La requalification de la voie s'intègre parfaitement dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui entend lutter contre la congestion automobile et les nuisances environnementales générées par ce trafic. De plus, la densification de l'urbanisation proposée conduira à limiter l'étalement urbain futur.

Les enjeux concernant la RD 1005, au niveau urbanisme et déplacements, sont communs à l'agglomération, à la communauté de communes du Pays de Gex et aux cinq communes. Cependant, les enjeux au niveau économique diffèrent.

Synthèse des enjeux liés à la RD 1005





CAPPELLE Florence
COVET Julien
DAUPLE Julien
PHILIPPARIÉ Pierre
ROZEL Bénédicte

REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN

Juillet 2007

TOME 2 :

DANS UN TERRITOIRE EN DEVENIR,

QUEL STATUT POUR LA RD 1005?



TOME 2 - DANS UN TERRITOIRE EN DEVENIR, QUEL STATUT POUR LA RD 1005 ?

A la suite du diagnostic des territoires réalisé dans le tome 1, il convient de recentrer le propos sur le Pays de Gex et plus précisément sur la RD 1005. La réflexion qui sera menée tout au long du tome 2 se fera à l'échelle de l'agglomération, c'est à dire au niveau global, mais en faisant des aller et retour avec l'échelle locale, à savoir celle de la RD 1005. La problématique va être de déterminer les conséquences de la politique menée à l'échelle de l'agglomération sur la voie étudiée.

En effet, les enjeux à l'échelle de l'agglomération genevoise, de la communauté de communes du Pays de Gex et des cinq communes traversées par la RD 1005 ont été dégagés précédemment. Maintenant, il convient de choisir la posture que prendra le Pays de Gex par rapport aux territoires avoisinants. N'est-il qu'une banlieue dortoir du canton de Genève ? Ou plutôt un territoire indépendant ? Ou encore un territoire en symbiose avec Genève ? A travers l'analyse de ces trois variantes et les répercussions pour les différents acteurs et la RD 1005, un choix sera fait quant à la posture du Pays de Gex.

Ensuite, une analyse des huit pénétrantes de Genève sera effectuée afin de déterminer s'il existe une identité commune aux huit voies et d'observer les aménagements qui y sont réalisés. Ceci aura pour but d'harmoniser la requalification de la voie avec son environnement.

Enfin, une synthèse des enjeux du territoire de l'agglomération et ses conséquences sur la RD 1005 sera réalisée.

CHAPITRE I : UN RÔLE À AFFIRMER POUR LE PAYS DE GEX AU SEIN DE L'AG- GLOMÉRATION GENEVOISE

Avant de déterminer le statut de la RD 1005, il convient de définir quelle place occupe le Pays de Gex au sein de l'agglomération genevoise. Certes, le Pays de Gex s'est engagé dans le projet d'agglomération depuis quelques années, mais il est nécessaire de mener une réflexion sans prendre en compte cet élément afin de dégager les véritables enjeux du territoire du Pays de Gex ainsi que ceux présents au niveau de la RD 1005.

I.1. CHOIX D'UNE VARIANTE POUR LE PAYS DE GEX

Afin de déterminer les grands enjeux du territoire, la méthode a été d'élaborer trois variantes :

- Variante n°1 : Genève, ville centre et Pays de Gex, arrière-pays d'ortoir ;
- Variante n°2 : Un Pays de Gex relativement autonome ;
- Variante n°3 : Genève et le Pays de Gex en symbiose.

Pour chacune des variantes, ont été étudiées les conséquences au niveau économique, foncier, social et environnemental, la vision de la variante par les acteurs, les projets routiers ou de transports en commun relatifs à la variante et les répercussions sur la RD 1005, ceci pour chacun des acteurs à savoir le canton de Genève, la communauté de communes du Pays de Gex, les communes traversées par la RD 1005, la région et la vision de nous stagiaires.

Légende :
— Economique
— Foncier
— Social
— Environnemental

I. 1. A. Variante n°1 : Genève, ville centre et Pays de Gex, arrière-pays dortoir

	Conséquences (au niveau économique, foncier, social et environnemental)	Vision de la variante par les acteurs	Projets routiers ou de transports en commun relatifs à la variante	Répercussions sur la RD 1005
Canton de Genève	<div>- Poursuite du développement économique sans avoir à se soucier des disponibilités foncières</div> <div>- L'aéroport vient conforter la ville centre</div> <div>- Les emplois sont concentrés sur la ville centre mais se développent peu à peu en périphérie proche (ex : rectangle d'or)</div> <div>- Risque de développer des quartiers monofonctionnels spécialisés et de manquer de réserves foncières pour les activités</div> <div>- Manque de contrôle sur le Pays de Gex</div>	- Maîtrise partielle de son développement, renforcement de son poids face au Pays de Gex, protection de ses espaces agricoles	<div>- Grand périphérique de Genève créé par la continuité entre l'A 40 et l'A1 de par la construction de la 2x1 voie du Pays de Gex, ainsi que par le raccordement à l'A1 et le nouveau franchissement du Lac Léman</div> <div>- Développement des lignes de tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire</div> <div>- Construction de nouveaux P+R sur le Pays de Gex et le reste de l'agglomération</div>	<div>- Désengorgement de la RD 1005 d'un point de vue du trafic. Elle acquiert un statut de voie urbaine plus locale, néanmoins elle reste une voie de transit</div> <div>- Elle devient support de l'urbanisation</div>
	<div>- Dépendance foncière subie vis-à-vis du Pays de Gex</div>			
	<div>- Populations aux revenus modestes renvoyées en périphérie</div> <div>- Concentration des équipements dans Genève</div>			
	<div>- Externalisation des nuisances vers la périphérie et notamment vers le Pays de Gex</div> <div>- Maintien de la ceinture verte.</div> <div>- Augmentation des nuisances liées aux transports</div>			
Communauté de communes du Pays de Gex	<div>- Activités économiques et équipements quasi-absents du territoire</div> <div>- Développement des grandes surfaces commerciales</div> <div>- Dépendance économique subie vis-à-vis de Genève</div> <div>- Forte saturation des réseaux de transport</div>	- Maîtrise une partie seulement de son développement, volonté d'une urbanisation contrôlée pour ne pas être seulement une banlieue dortoir, volonté de protéger ses espaces naturels		
	<div>- Pression foncière accentuée</div>			
	<div>- Faible niveau d'accès aux équipements (hôpitaux, etc)</div> <div>- Difficultés de logement accrues pour les ménages modestes</div>			
	<div>- Forte urbanisation de son territoire</div> <div>- Menaces sur les espaces naturels et agricoles</div>			
Communes	<div>- Augmentation de la rente des communes venant de la rétrocession fiscale</div> <div>- Fragilisation des petits commerces</div> <div>- Dépendance économique subie vis-à-vis de Genève</div>	<div>- Recettes plus élevées grâce à la rétrocession fiscale, maîtrise partielle de leur développement, volonté de rester rurales</div> <div>- D'une façon générale, les communes n'y sont pas favorables</div>		
	<div>- Consommation du foncier disponible</div>			
	<div>- Conflits entre les flux locaux et les flux de transit et d'échange</div>			
	<div>- Élargissement de la surface urbanisée</div>			
Région	<div>- Vocation unique du Pays de Gex ne participant pas au développement économique de la région</div>	- Vision négative du scénario, tant sur le plan économique, social, qu'environnemental.		
	<div>- Accentuation de l'isolement du Pays de Gex dans la région</div>			
	<div>- Dégradation des paysages et des espaces naturels et agricoles</div>			
Stagiaires		- Aucun acteur ne maîtrise son développement, scénario non viable à long terme, déséquilibres économiques, ségrégation trop forte sur le territoire, explosion des coûts sociaux (transports), dégradation des espaces naturels.		

Légende :
— Economique
— Foncier
— Social
— Environnemental

I. 1. B. Variante n°2 : un Pays de Gex relativement autonome

	Conséquences (au niveau économique, foncier, social et environnemental)	Vision de la variante par les acteurs	Projets routiers ou de transports en commun relatifs à la variante	Répercussions sur la RD 1005
Canton de Genève	- Ralentissement de son développement - Diminution de son rayonnement international	- Insatisfaction car réduction des possibilités de développement économique, perte de leur principale réserve fondère et des possibilités de logement pour les ménages modestes, risque de dégradation des espaces naturels	- Construction d'une nouvelle voie structurante pour le Pays de Gex : la 2x1 voie qui le reliera mieux à l'A40 et donc à la France. - Réactivation de la ligne ferroviaire Bellegarde/ Divonne - Contournement Ouest de Ferney	- La voie garde son statut actuel mais il est nécessaire de renforcer la sécurité sur la voie
	- Recherche de nouvelles réserves fondères			
	- Crise du logement			
	- Ceinture verte menacée			
Communauté de communes du Pays de Gex	- Territoire sinistré économiquement (le projet de rectangle d'or est abandonné) - Effet d'endavement plus important	- Scénario non viable, tant sur le plan économique, social, qu'environnemental		
	- Disparition des problèmes de foncier			
	- Migrations et migrations pendulaires vers la France - Manque d'équipements pour la population			
	- Préservation des espaces naturels			
Communes	- Développement autonome en concertation avec la communauté de communes - Appauvrissement des communes (baisse des ressources provenant de la rétrocession fiscale) et besoins forts en investissements	- Double vision : satisfaction des petites communes dans la mesure où elles gardent leur caractère rural, en revanche insatisfaction des pôles urbains. Baisse des prix du foncier. Menaces d'appauvrissement des communes avec l'augmentation de leurs dépenses et baisse de leurs recettes. Préservation des espaces naturels.		
	- Maîtrise du marché foncier			
	- Protection des espaces naturels			
Région		- Le Pays de Gex est tourné vers la région Rhône Alpes, mais la gestion de cet espace sinistré est difficile.		
	- Afflux de populations depuis le Pays de Gex et flux pendulaires du Pays de Gex vers le reste de la région à gérer - Nécessité de renforcer l'accessibilité du Pays de Gex à la France, notamment pour l'accès aux services (par exemple aux hôpitaux)			
	- Protection de la nature et des paysages			
Stagiaires		Ce scénario met en danger le rayonnement international de Genève et la pérennité du développement du Pays de Gex. Il est fortement déconseillé.		

Légende :
— Economique
— Foncier
— Social
— Environnemental

I. 1. C. Variante n°3 : Genève et le Pays de Gex en symbiose

	Conséquences (sur le plan économique, foncier, social et environnemental)	Vision de la variante par les acteurs	Projets routiers ou de transports en commun relatifs à la variante	Répercussions sur la RD 1005
Canton de Genève	<ul style="list-style-type: none">- Partage des pouvoirs, avec le Pays de Gex notamment- Développement économique (réalisation du rectangle d'or par exemple) et rayonnement international renforcés- Participation financière accrue au projet d'agglomération- Réserves foncières et logements pour les ménages modestes assurés	<ul style="list-style-type: none">- Complexification de la gestion de l'agglomération dans la mesure où les modes de fonctionnement suisses et français sont très différents- Cette variante assure à Genève un développement pérenne de son agglomération	<ul style="list-style-type: none">- Prolongement du tramway vers Ferney-Voltaire et Saint-Genis-Pouilly, avec une connexion envisagée entre les deux- TCSP de Gex à Ferney-Voltaire- Projet CEVA- Mise en place de huit P+R sur le Pays de Gex et de nombreux autres sur l'agglomération- Construction d'une nouvelle voie structurante au niveau des déplacements sur le Pays de Gex (2x2 voie), mais pas de raccordement à l'A1 dans le but d'éviter d'éventuels contournements de Genève par le Pays de Gex- Aucune nouvelle pénétrante sur Genève ne sera autorisée par la Suisse	<p>Changement de fonction : elle devient structurante au niveau de l'urbanisation et de l'économie pour le Pays de Gex, tout en conservant sa fonction structurante pour les déplacements mais avec une accentuation de son statut de desserte locale</p> <ul style="list-style-type: none">- Mise en place d'un TCSP depuis Gex vers Genève
Communauté de communes du Pays de Gex	<ul style="list-style-type: none">- La communauté de communes devient un acteur avec un poids égal à Genève dans l'agglomération- Développement de l'économie en coordination avec l'agglomération (réalisation du rectangle d'or notamment)- Maîtrise moindre de son territoire mais influence plus forte sur le développement des territoires voisins- Développement et gestion du foncier en concertation avec l'agglomération- Mutualisation des équipements- Développement des transports en commun- Billettique unique- Préservation des espaces naturels en coordination avec l'agglomération	<ul style="list-style-type: none">- Assurance d'un développement pérenne de son territoire et prise en considération du territoire et de sa politique de la part de Genève		
Communes	<ul style="list-style-type: none">- Développement en concertation avec la communauté de communes- Développement économique de certaines communes- Urbanisation maîtrisée et densifiée- Maintien de la taxe sur les revenus des travailleurs transfrontaliers à destination des communes françaises- Préservation des espaces naturels et agricoles	<ul style="list-style-type: none">- Simplification dans la gestion de leur territoire car non gestion d'enjeux qu'elles ne maîtrisent pas. Pas de contrôle de la totalité de leur développement mais conservation du droit des sols		
Région	<ul style="list-style-type: none">- Développement d'un territoire compétitif mais tourné vers Genève	<ul style="list-style-type: none">- Complexification de la gestion de son territoire du fait de la perte de contrôle des relations avec la Suisse, gestion complexe des agglomérations de Lyon, Grenoble et Genève du fait de leur mise en concurrence.		
Stagiaires		<ul style="list-style-type: none">- Ce scénario permet un développement durable du Pays de Gex et de l'agglomération franco-valdo-genevoise et une atténuation de l'effet de frontière		

I. 2. CONSÉQUENCES DE LA VARIANTE DU PAYS DE GEX EN SYMBIOSE AVEC GENÈVE SUR LES TERRITOIRES

La variante envisagée est celle d'un développement en symbiose entre Genève et le Pays de Gex. C'est tout d'abord la variante qui est choisie dans le SCOT. C'est également celle qui semble la plus cohérente et qui offre les meilleures potentialités de développement, pour le Pays de Gex et la ville de Genève et par conséquent pour l'agglomération genevoise. Le Pays de Gex est ainsi considéré comme étant une des zones périurbaines de l'agglomération genevoise.

La RD 1005 étant une des neuf pénétrantes de Genève, le choix de la variante de symbiose va induire un rapport encore plus étroit avec la Suisse que dans le cas de la variante Genève ville centre / Pays de Gex arrière-pays dor-toir. Par exemple, au niveau des liaisons en transports en commun ou encore d'un point de vue économique.

Ci-dessous, sont présentés les différents points de vue de l'agglomération franco-valdo-genevoise, de la communauté de communes du Pays de Gex, des communes et de nous stagiaires.

I. 2. A. La variante n°3 du point de vue de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Le choix d'une telle variante va induire d'envisager sous un certain angle l'aménagement de la RD 1005. Elle va garder une double fonctionnalité, à savoir une fonction de desserte locale et une fonction de transit et d'échange avec Genève. En revanche, son aménagement doit être mis en concordance avec les orientations de l'agglomération en matière d'urbanisation, mais surtout en matière de déplacements. En matière d'urbanisation, la RD 1005 est considérée comme une voie support de l'urbanisation à venir. Cette fonction se traduira par la densification des tissus existants et la limitation des nouvelles zones à urbaniser dans le but de préserver les espaces naturels et les coupures vertes. Ce type d'urbanisation permettra d'avoir une population plus importante et de proposer ainsi une meilleure offre en terme de transports en commun. Depuis peu Genève est entrée dans une nouvelle dynamique en terme de déplacements, qui consiste à privilégier l'usage des transports en commun et à ne plus créer de nouvelle route (à moins que ce ne soit inévitable). Néanmoins, la RD 1005 reste une pénétrante importante de Genève, il est donc indispensable de conserver cette fonction.

Les conséquences sur la RD 1005 :

- Densifier le bâti autour de la voie, tout en conservant les coupures vertes et en évitant de toucher aux espaces naturels majeurs ;
- Rendre les transports en commun plus efficaces, afin de les rendre plus attractifs, en leur réservant une place plus importante sur la voirie, voire en leur attribuant une voie (Transport en Commun en Site Propre = TCSP) ;
- Conserver sa fonction d'accueil des flux de transit et d'échange.

I. 2. B. La variante n°3 du point de vue de la communauté de communes du Pays de Gex

Une telle variante induit que la communauté de communes du Pays de Gex doit développer ses relations avec l'agglomération genevoise (que ce soit en terme politique, de déplacements, etc), tout en conservant son identité propre. Le projet de 2x1 voie qui reliera la RD 1005 à la RD 35 sera une nouvelle voie structurante en terme de déplacements pour le Pays de Gex. Elle a pour but de diriger les flux de Gex, Cessy et Segny vers Saint-Genis-Pouilly et plus précisément vers le futur tramway qui arrivera au rond-point de France.

Les conséquences sur la RD 1005 :

- Reporter une partie du trafic de la RD 1005 sur la 2x1 voie. Cela concerne en particulier les communes de Gex, Segny et Cessy. D'après les relevés de trafic de la DDE de l'Ain, ces trois communes et leurs environs, qui supportent environ 9 000 véhicules par jour sur les 18 800 à Ferney-Voltaire, sont visés par cette voie. D'après l'étude de TRANSITEC, la réalisation du projet entraînerait à l'horizon 2015 une diminution de la circulation automobile de l'ordre de 15% à Omex et de plus de 50% à Segny par rapport à la situation actuelle. Par voie de conséquence, des diminutions de trafic au niveau d'Omex et de Ferney vont être perceptibles ;
- Redonner à la RD 1005 une fonction plus locale, dans la mesure où le trafic de transit et d'échange sera moindre ;
- Permettre à la RD 1005 d'acquies de nouvelles fonctions : une fonction structurante du point de vue de l'urbanisation et d'un point de vue commercial ;
- Permettre un report modal vers les transports en commun dans la mesure où une partie du trafic sera déviée sur la nouvelle 2x1 voie, il sera possible de leur donner une place plus importante, par exemple avec un TCSP.

I. 2. C. La variante n°3 du point de vue des cinq communes traversées par la RD 1005

Pour les communes de Gex, Cessy, Segny, Omex et Ferney-Voltaire, la RD 1005 est avant tout une voie de desserte des habitations. Sans cette voie ou sans un trafic relativement fluide l'accès aux tissus bâtis adjacents est impossible. Il est donc dans l'intérêt des communes de conserver à tout prix cette fonction. De plus, de nombreuses fonctions prennent place sur la voie ou la longent, telles que des habitations, des commerces, des équipements de loisir, etc, d'où l'existence de conflits d'usages entre les modes doux et l'automobile, notamment en terme d'accidents ou de dangerosité. En effet, les personnes en flux de transit et d'échange n'ont pas forcément conscience qu'une vie locale est présente le long de cette voie.

Cette voie est le plus souvent perçue par les communes comme un élément qui coupe le territoire en deux et/ou qui apporte nombre de nuisances, tout en reconnaissant que cette voie est indispensable à leur vie et à leur développement. Enfin, les communes sont très attachées à leurs espaces naturels, à leur patrimoine naturel et vernaculaire ; elles souhaitent donc les conserver.

Les conséquences sur la RD 1005 :

→ Aménager la voie de façon à dissuader les automobilistes d'y passer pour les flux de transit et d'échange, à travers des aménagements de type rétrécissement de la voirie, zones 30, etc, mais sans pour autant empêcher le trafic automobile, afin de préserver sa fonction de desserte locale ;

→ Faire de la RD 1005 une voie paysagère en conservant notamment :

- Le patrimoine alentour, tels que les lavoirs, les vues remarquables, sur le Mont-Blanc par exemple, etc ;
- Les coupures vertes, puisqu'elles permettent de réduire la vitesse dans les centres bourgs dans la mesure où leur absence indique à l'automobiliste qu'il est dans une zone urbanisée et qu'il doit ainsi adapter sa vitesse.

Elles permettent également de préserver une diversité des paysages et de révéler ainsi l'identité de chaque commune ;

→ Effectuer un partage de la voirie, en donnant une place plus grande aux modes doux (piétons, vélos, etc) qui permettent de se déplacer au sein même de la commune

→ Limiter l'urbanisation le long de la voie en dehors des zones déjà bâties, afin de conserver les coupures vertes et d'éviter l'étalement urbain, ceci pour favoriser les modes doux comme mode de déplacement intra-urbain. En revanche, une densification des centres bourgs et des alentours proches sera nécessaire pour assurer l'accueil des populations nouvelles et poursuivre le développement des communes ;

I. 2. D. La variante n°3 du point de vue de nous stagiaires :

La double fonctionnalité de la RD 1005, due aux flux de desserte, de transit et d'échange, est inéluctable. En effet, son statut de pénétrante de Genève induit des flux de transit et d'échange, mais elle permet également la desserte des habitations construites à ses abords. Il n'est pas problématique de conserver cette double fonctionnalité, cependant il convient de séparer ces flux.

Il est essentiel de mettre en relation urbanisation et mobilité. Le réseau routier à l'échelle de l'agglomération arrive quasiment à saturation. Il faut donc trouver une alternative que sont les transports en commun. Leur développement permet également de répondre à un des enjeux de l'agglomération franco-valdo-genevoise qui est de respecter les accords de Kyoto. La RD 1005 doit servir de support à l'urbanisation car c'est la voie la plus apte à recevoir les transports en commun. Mais avant cela il est nécessaire de densifier autour de la RD 1005, dans un fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie (distance limite qu'accepte de faire un piéton pour prendre les transports en commun). De plus, cette densification, qui va permettre d'accueillir un plus grand nombre d'habitants, répond à un des enjeux de l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui est d'accueillir 200 000 habitants à l'horizon 2020. Dans le même temps, il est indispensable de sécuriser la voie, notamment en réduisant la vitesse et de diminuer les nuisances pour le confort des habitants.

Il convient de conserver certaines coupures vertes, mais un choix doit être effectué en fonction de l'intérêt de chacune (perspectives intéressantes, corridor biologique, etc).

La voie devra mélanger les fonctions d'habitat, d'économie et d'équipement tout au long de la voie, mais pas nécessairement mêler systématiquement toutes les fonctions.

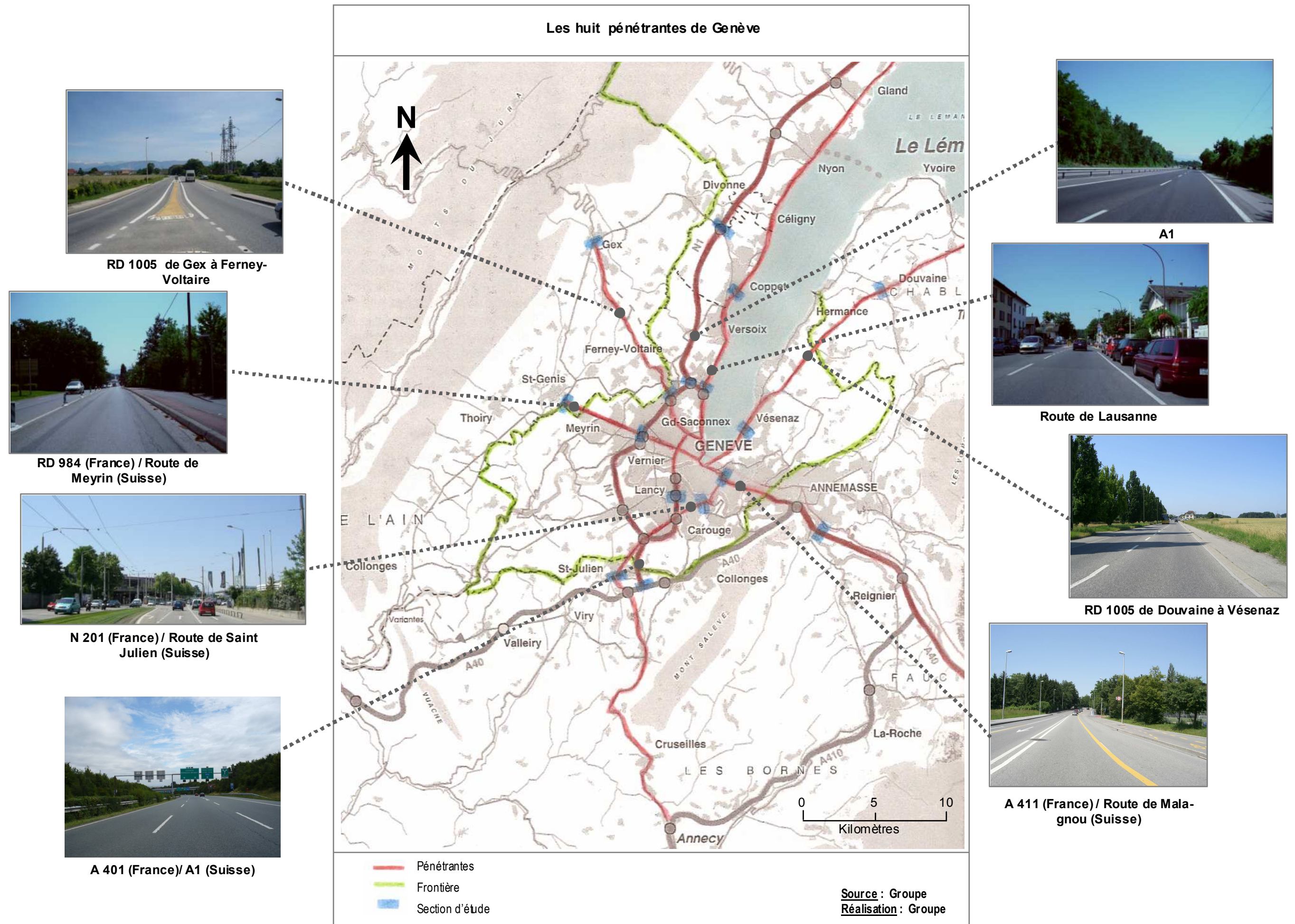
Enfin, il faut révéler l'identité du territoire pour que le Pays de Gex ne soit pas qu'une banlieue de Genève mais bien un territoire à part entière faisant partie de l'agglomération.

CHAPITRE II : HUIT PÉNÉTRANTES VERS GENÈVE, DES STATUTS ET DES FONCTIONS DIFFÉRENTS

Au-delà de l'analyse de la RD 1005, il s'est avéré intéressant d'étudier l'ensemble des pénétrantes de Genève, soit huit au total (RD 1005 comprise) et ainsi comparer leurs statuts et fonctions.

II.1. LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DES HUIT PÉNÉTRANTES DE GENÈVE

La carte suivante va permettre de situer géographiquement l'ensemble des pénétrantes de Genève. Ces dernières ont pour la plupart une origine différente, à savoir le canton de Vaud pour la route de Lausanne et l'autoroute suisse A1, le département de l'Ain et plus précisément le Pays de Gex pour la RD 1005 et la D 984, enfin le département de la Haute-Savoie pour la N 201, l'autoroute A 401, A 411 et la RD 1005 (en direction de Douvaine).
(cf page intérieur)



II. 2. ANALYSE DES HUIT PÉNÉTRANTES

Le tableau va permettre de mettre en avant les fonctions et statuts propres à chaque pénétrante

	Type de flux	Modes pour lesquels des aménagements sont réalisés	Fonctions prenant place le long de la voie	Urbanisation le long et à proximité de la voie	Vitesse limite	Grandes caractéristiques
Route de Lausanne (Statut de nationale suisse)	Les flux sont régionaux et locaux.	Les pistes cyclables sont présentes hors des bourgs. Des trottoirs sont aménagés dans les bourgs.	Les fonctions principales sont l'habitat et l'économie (stations service et concessionnaires).	L'urbanisation est dense et alignée sur la voirie dans les centres bourgs, mais lâche et en retrait en dehors. Des coupures vertes sont présentes.	50 km/h en centre bourg et 70km/h et 80km/h hors centre bourg	Le végétal est très présent. La voirie est assez large : tronçons 2x1 voie et 2x2 voies. Le stationnement est possible sur un tronçon.
A 1 (Suisse)	Les flux sont nationaux et transfrontaliers.	Seuls les véhicules motorisés sont autorisés.	Des grands commerces sont présents au niveau de l'échangeur de Chavannes-de-Bogis.		De 80km/h à 100 km/h	Le végétal est très présent.
RD 1005 de Gex à Ferney-Voltaire	Les flux sont locaux, transfrontaliers, et nationaux.	Des trottoirs sont présents dans les centres bourgs, ainsi que quelques arrêts de bus.	La fonction principale est l'habitat. Des zones d'activités sont présentes.	L'urbanisation est majoritairement lâche et en retrait sur l'ensemble du parcours. Des coupures vertes sont présentes.	50 km/h en centre bourg à 90 km/h hors centre bourg	La route est une 2x1 voie. Le végétal est très présent. L'urbanisation est souvent anarchique. Des perspectives remarquables sur le Jura et les Alpes sont présentes.
RD 984 (France)/ Route de Meyrin (Suisse)	Les flux sont transfrontaliers et locaux.	En France, une voie mixte piétons - cyclistes existe. En Suisse, une voie est spécifiquement réservée aux bus et des trottoirs existent.	Des deux côtés de la frontière, les installations du CERN sont présentes. En Suisse, les logements côtoient les stations service.	En France, le bâti est en retrait par rapport à la voirie. En Suisse, l'urbanisation est en alignement en centre bourg, en retrait et lâche hors centre bourg.	90 km/h	La voie est une 2x1 en France. Elle devient une 2x2 voie en Suisse accompagnée de nombreux espaces verts.
N 201 (France)/ Route de Saint Julien (Suisse)	Les flux sont transfrontaliers et locaux.	Il existe des tronçons spécifiquement pour vélos, bus, piétons, tramways. Un passage est inaccessible aux piétons. Un P+R est localisé en France.	La fonction principale est économique (stations service, centres commerciaux, entreprises de luxe, concessionnaires, restaurants). Des logements sont aussi présents.	En Suisse, l'urbanisation est continue et en alignement puis en retrait par rapport à la voirie. En France, l'urbanisation est continue et en retrait. Le passage au centre de St-Julien-en-Genevois est étroit, l'urbanisation est dense.	50 km/h en centre bourg et 60 km/h hors centre bourg.	La voie possède des tronçons en 2x1 voie et en 2x2 voies.

A 401 (France) / A1 (Suisse)	Les flux sont nationaux et transfrontaliers.	Seuls les véhicules motorisés sont autorisés.		L'habitat est assez éloigné de l'autoroute suisse. Il n'y a pas d'urbanisation côté français.	France : 110km/h à 130km/h Suisse : 80km/h à 100km/h	Le végétal est très présent le long de l'autoroute suisse, notamment des vignobles.
A 411 (France) / Route de Malagnou (Suisse)	Les flux sont nationaux et transfrontaliers.	Sur le tronçon autoroutier français, seuls les véhicules motorisés sont autorisés. En Suisse, une voie est réservée aux bus et aux taxis sur un seul côté vers Genève. Des deux côtés de la frontière, à 2 km de la douane sont présents des P+R, des pistes cyclables et des trottoirs.	En Suisse, la fonction dominante est l'habitat. Il existe peu de commerces.	En France, la présence de l'autoroute empêche toute urbanisation. En Suisse, l'urbanisation est lâche et localisée en retrait par rapport à la voirie.	130 km/h puis 110 km/h. 60 km/h dans Genève	La route est en 2x2 voies. L'autoroute est payante à 15km de Genève.
RD 1005 de Douvaine (France) à Vésenaz (Suisse)	Les flux sont transfrontaliers et locaux.	Des pistes piétonnes sont présentes entre les deux frontières. En France, il n'y a pas de trottoirs. Il existe un arrêt de bus mais sans site propre. En Suisse, il existe des pistes cyclables et des trottoirs.	L'urbanisation est quasiment absente sur 6 km avant la frontière Suisse.	En France, le bâti est lâche et en retrait par rapport à la voirie. L'urbanisation étant peu présente, le territoire offre un caractère ouvert. En Suisse, l'urbanisation est inexistante ou lâche et peu visible durant les quatre premiers kilomètres (depuis la frontière). Ensuite, elle est présente en retrait de la voirie.	90 km/h	La route est en 2x1 voie.

TOME 2 - DANS UN TERRITOIRE EN DEVENIR, QUEL STATUT POUR LA RD 1005 ?

Les huit pénétrantes de Genève ne présentent pas de véritables similarités entre elles.

En effet, concernant les statuts, deux des huit pénétrantes sont des autoroutes se terminant à Genève. Les autres voies ont un statut national ou départemental.

De plus, les fonctionnalités et pratiques présentes sur les voies diffèrent. En effet, les aménagements pour les modes doux et les transports en commun sont irréguliers; par exemple les voies réservées aux bus sont surtout présentes en Suisse, car aucune n'est réservée aux transports en commun en France.

Les fonctions dominantes réparties le long de la voie, entre habitat et économie, ne sont pas identiques.

Concernant l'urbanisation le long et à proximité de la voie, dans la majorité des cas (excepté le long des autoroutes), l'urbanisation est dense et alignée avec la voie dans les centres bourgs, lâche et en retrait en dehors de ceux-ci que ce soit en France ou en Suisse.

Les vitesses imposées sont très disparates, puisque certaines portions de routes sont limitées à 60 km/h comme sur la N201 et jusqu'à 90 km/h sur la RD 1005 en direction de Douvaine. Dans le cas des autoroutes, les vitesses limites diffèrent également avec une limite allant de 80 km/h à 100 km/h sur les autoroutes suisses et de 110 km/h à 130 km/h sur les autoroutes françaises. Enfin, les flux reçus sur ces différentes pénétrantes varient. Par exemple, pour la route de Lausanne, les flux sont régionaux et locaux alors qu'ils sont transfrontaliers et locaux pour la N201.

Enfin, l'aspect de la voie diffère entre la France et la Suisse. En effet, contrairement à la France, le végétal (arbres, vignes, etc) est très présent en Suisse le long des voies, rendant la circulation plus agréable.

Conclusion

Les fonctionnalités et pratiques des pénétrantes de Genève sont différentes. Ainsi, il n'y a pas d'identité propre sur laquelle s'appuyer pour la requalification de la RD 1005.

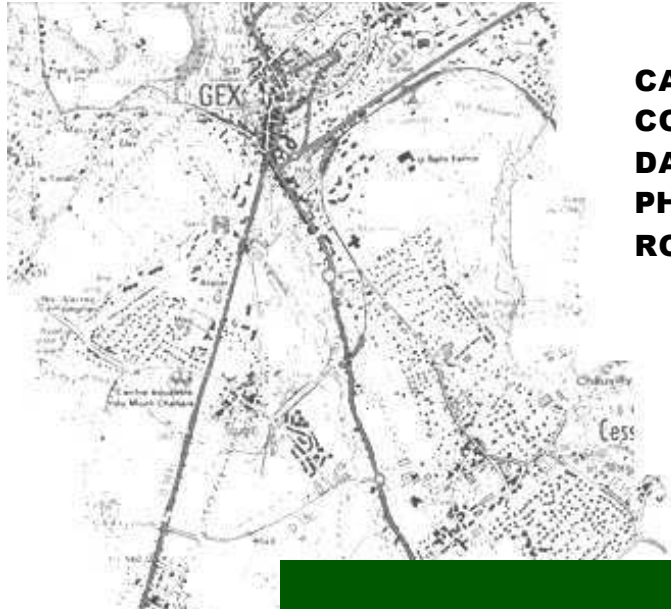
De plus, la présence de la frontière a limité la cohérence des aménagements entre la France et la Suisse. Il s'agira pour la RD 1005 de profiter de sa requalification pour intégrer une continuité, au-delà de la frontière, tout en gardant sa propre identité de pénétrante. Cette continuité pourra se réaliser notamment par un aménagement cohérent au niveau des modes doux et sites propres pour les transports en commun.

CHAPITRE III : SYNTHÈSE DES ENJEUX

A travers l'étude des trois variantes, un statut pour le Pays de Gex a été choisi : c'est une symbiose entre le Pays de Gex et Genève. De manière simplifiée, cette variante induit que le Pays de Gex fournit à Genève le foncier nécessaire pour accueillir l'augmentation de population estimée, en échange de quoi Genève apporte dynamisme et emplois aux gessiens. Cette étape a permis de déterminer par voie de conséquence le statut de la RD 1005. Elle accueillera les flux de transit, d'échange et de desserte locale comme actuellement, mais en effectuant un report modal de certains flux vers les modes doux et les transports en commun. Une diversité des fonctions prendra place le long de la voie : habitat, économie et équipement.

Cette requalification s'inscrit dans un contexte particulier, à savoir l'agglomération transfrontalière de Genève. Il était donc nécessaire d'analyser les sept autres pénétrantes de Genève. Il ressort de cette étude qu'il n'existe pas d'identité commune aux huit pénétrantes genevoises. Cependant, la présence importante de végétal le long de la voie et de voies réservées aux transports en commun ressort dans les parties suisses. Il sera important de créer une unité tout au long de la RD 1005, de Gex jusqu'à Ferney-Voltaire dans un premier temps et entre cette première portion et la route des Nations dans un second temps, mais pas nécessairement avec les autres pénétrantes. L'objectif pourrait être de requalifier la RD 1005 tout en révélant l'identité du territoire gessien.

Pour cela il convient de mettre en évidence les caractéristiques de la voie et de ses alentours afin de déterminer ses enjeux, ce qui sera développé dans le tome 3.



CAPPELLE Florence
COVET Julien
DAUPLE Julien
PHILIPPARIÉ Pierre
ROZEL Bénédicte

REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN

Juillet 2007

TOME 3 :

UNE SUPERPOSITION DES FONCTIONS, DES CONFLITS A GERER

ANALYSE TYPOLOGIQUE DE LA RD 1005



TOME 3 - UNE SUPERPOSITION DES FONCTIONS, DES CONFLITS A GERER ANALYSE TYPOLOGIQUE DE LA RD 1005

Le diagnostic développé dans les tomes 1 et 2 met en évidence que la RD 1005 possède un double statut : celui de pénétrante de Genève qui accueille donc des flux de transit et d'échange et celui de voie locale qui accueille des flux de desserte. Cette superposition des fonctions crée des disfonctionnements et des conflits d'usage. De plus, la voie n'est pas calibrée pour accueillir un tel trafic ce qui provoque une saturation de la RD 1005 aux heures de pointe.

L'un des enjeux du travail était de mettre en exergue ces conflits d'usage et d'identifier leurs localisations géographiques. La méthode choisie est de réaliser une analyse typologique tout au long de la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire et ceci dans un fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie. La distance de 400 mètres correspondant à la distance limite qu'accepte de faire un piéton pour prendre les transports en commun.

Le tome 3 reste centré sur la RD 1005 et les cinq communes traversées par la voie : c'est le niveau local. Dans un premier temps, la méthode utilisée pour collecter les données sera développée, à savoir une grille d'analyse typologique concernant le bâti, les espaces publics, la voirie et les espaces naturels. Dans un second temps, le résultat de la cartographie des éléments recueillis. Plusieurs séries de cartes seront présentées et serviront à dégager les grands enjeux du territoire. A la suite de cela, une synthèse des enjeux sera réalisée.

CHAPITRE I. PRÉSENTATION DE LA MÉTHODE DE TYPOLOGIE

Le travail de typologie sera effectué, soit sur un tronçon de plus ou moins 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005, soit uniquement le long de la voie. Il s'articulera autour de quatre thématiques : bâti/parcellaire, espaces publics, voirie et espaces naturels.

I. 1. BÂTI/PARCELLAIRE

Le travail concernant cette thématique sera effectué à deux échelles : dans l'ensemble du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie afin de mettre en évidence les fonctions du bâti, les vagues et le type d'urbanisation, puis un travail plus précis uniquement au niveau de la RD 1005, afin de mettre en évidence l'ambiance qui se dégage sur la voie.

I. 1. A. Dans le fuseau de 400 mètres

I. 1. A. i. Fonction du bâti

Une analyse de la fonction du bâti sera effectuée selon trois grandes catégories : logement, économie et équipement.

Logement :

- Maison individuelle ;
- Collectif ;
- Entrepôt.

Economie :

- Commerce de proximité (boulangerie, boucherie, etc) ;
- Grand commerce ;
- Service (coiffeur, garage, assurance, banque, etc) ;
- Industrie ;
- Bureaux ;
- Alimentation (restaurant, bar,) ;
- Exploitation agricole.

Équipement :

- Sportif ;
- Culturel ;
- Service public (EDF/GDF, La Poste, ...) ;
- Administratif ;
- Détente / loisir ;
- Scolaire ;
- Culturel.

→ Ce critère permet de mettre en évidence la répartition du bâti selon sa fonction. Cela permet d'analyser l'influence qu'ils peuvent avoir sur la RD 1005, notamment en terme de proximité. Cela va également permettre d'observer la répartition du logement collectif et individuel.

I. 1. A. ii. Age du bâti

Un classement par période a été effectué, selon les quatre grandes vagues d'urbanisation qui ont eu lieu :

- Avant 1960 ;
- [1960 - 1980 [;
- [1980 - 2000 [;
- Après 2000.

→ Ce point met en évidence la progression de l'urbanisation en fonction de ces quatre grandes périodes.

I. 1. A. iii. Emprise du bâti par rapport à la parcelle

Un classement par catégories a été effectué :

- Bâti lâche ;
- Bâti dense.

→ Ce critère permet d'observer le type d'urbanisation, c'est à dire si le bâti est plutôt lâche ou dense. Un travail par grandes zones a été effectué. Cette analyse permet également d'amorcer la réflexion quant au type d'urbanisation qui peut être envisagé.

I. 1. A. iii. Type d'urbanisation à envisager en fonction de la parcelle

L'enjeu du réaménagement est entre autre de densifier le tissu bâti dans l'ensemble du fuseau. Pour cela il est nécessaire de combler les dents creuses, de bâtir certains espaces agricoles, voire de subdiviser des parcelles peu denses. Une analyse des parcelles a été effectuée afin de déterminer quel type de logement est le plus adapté. Un classement selon deux catégories :

- A urbaniser en logement individuel ;
- A urbaniser en logement collectif.

Aucune indication ne sera donnée quant à l'implantation des activités économiques car cela ne rentre pas dans le cadre de la réalisation du stage.

→ Ce point permet de donner des indications sur la politique d'urbanisation future à mener ; celle-ci devra être mise en cohérence avec l'aménagement de la RD 1005 ainsi qu'avec le SCOT, notamment en terme de proportion individuel / collectif.

I. 1. B. Le long de la RD 1005

La même fiche typologique que précédemment est utilisée mais quelques éléments précisés ci-dessous y sont ajoutés. En effet, la RD 1005 nécessite un traitement plus précis que le reste du fuseau, afin de donner l'ambiance le long de la voie, la forme du bâti, etc.

I. 1. B. i. Dimension du bâti

Une observation de la taille du bâti sera effectuée : le nombre d'étages selon la forme R + X + combles.

→ Ce critère permet de mettre en évidence les proportions du bâti et d'une façon plus générale l'ambiance et l'impression que peut avoir l'utilisateur qui circule sur la voie .

I. 1. B. ii. Apparence du bâti

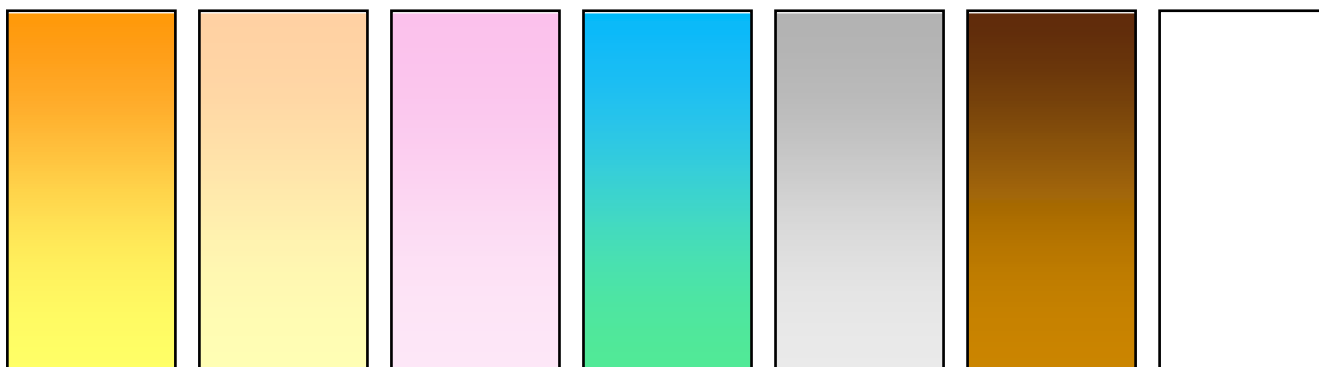
Le nombre important de zones commerciales donne une ambiance industrielle à la voie. Il était important de mettre cet élément en évidence selon deux catégories :

- Bâti d'apparence industrielle ;
- Bâti d'apparence non industrielle.

→ Ce critère permet de rendre compte de l'aspect du bâti. Ce point pourra être mis en relation avec le comportement des usagers.

I. 1. B. iii. Couleur de la façade

La couleur des façades est assez disparate dans l'ensemble du fuseau de la RD 1005. Cette disparité est moins marquée le long de la RD 1005, mais il était important de mettre en évidence cet élément car il participe à l'ambiance de la voie. Une classification selon sept catégories de couleurs a été réalisée : jaune / orangé, beige / blanc cassé, rosé, bleu / vert, gris, marron et blanc.



→ Ce point permet de rendre compte de l'aspect du bâti et de l'ambiance de la voie.

I. 1. B. iii. Position du bâtiment par rapport à la RD 1005

L'alignement du bâti avec la voirie donne une impression d'encadrement ce qui agit sur le comportement des automobilistes. Il est important d'observer l'implantation du bâti le long de la RD 1005 :

- Bâti en alignement par rapport à la voie ;
- Bâti en retrait par rapport à la voie.

→ Ce critère permet à nouveau de percevoir l'ambiance de la voie, ainsi que la relation qu'entretient le bâti avec la voie, l'existence de transitions entre les espaces publics et les espaces privés. Ce critère permet également de juger la faisabilité d'un éventuel élargissement de la voie.

I. 1. B. iiiii. Communication entre le bâti et la RD 1005

Le bâti est implanté de façon disparate le long de la RD 1005, mais il entretient également des relations différentes avec la voie :

- Ouvert c'est à dire que l'on voit le bâtiment depuis la voie ;
- Fermé par un élément minéral ;
- Fermé par un élément végétal.

→ Cela met en évidence la perception du bâti et les transitions qui existent entre espace public et espace privé.

I. 2. LES ESPACES PUBLICS

I. 2. A. Fonction de l'espace public

Plusieurs type d'espaces publics prennent place le long de la RD 1005 et dans le reste du fuseau. Quatre fonctions ont été dégagées :

- Place ;
- Square ;
- Patrimoine (avoir, etc) ;
- Parking.

→ Cet élément met en évidence la répartition et la fonction des espaces publics.

I. 2. B. Relation entre les espaces publics et la RD 1005

Il existe un certain nombre d'espaces publics dans le fuseau d'étude mais tous ne sont pas en relation avec la voie. Deux sortes d'implantations ont été dégagées :

- En relation directe avec la RD 1005, c'est à dire facilement accessible depuis la RD 1005 ;
- En relation indirecte avec la RD 1005, c'est à dire éloigné ou pas en relation directe avec la voie.

→ Ce critère permet d'étudier les espaces publics qui sont ou non en relation avec la voie, et qui par conséquent ont une influence sur elle.

I. 2. C. Proportion entre le végétal et le minéral :

Il est important d'étudier l'aspect de l'espace public, notamment en terme de proportion entre la part végétale et la part minérale. Un classement par catégorie a été effectué :

- [0% - 10% [;
- [10% - 50[;
- Environ 50% ;
-] 50% - 90% [;
- [90% - 100%].

→ Cet élément permet de mettre en évidence l'ambiance de l'espace public et son insertion visuelle dans le tissu urbain.

I. 3. LA VOIRIE

I. 3. A. Dans le fuseau de 400 mètres

I. 3. A. i. Hiérarchie des voies

Une hiérarchie a été déterminée en fonction des flux présents sur les voies (selon la DDE de l'Ain en 2004). Quatre types de voies ont été déterminées :

- Voie structurante qui est une voie de desserte intercommunale ;
- Voie de distribution qui est une voie de desserte inter quartier ;
- Voie secondaire qui permet une desserte des quartiers ;
- Voie intra communale qui permet la desserte directe des habitations.

→ Ce critère permet de mettre en évidence la structuration du réseau de circulation, ses avantages et de ses défaillances.

I. 3. A. ii. Type de voie

En plus de la hiérarchie de la voie, il est important de savoir son type :

- Voie en cul de sac ;
- Voie traversante.

→ Cet élément permet de mettre en évidence les problèmes de circulation qui peuvent exister en raison du nombre et de l'emplacement des culs de sac.

I. 3. A. iii. Accessibilité

- Par tous : automobilistes, piétons, vélos, etc ;
- Inaccessible à la voiture : c'est-à-dire que la voie n'est pas praticable (recouverte de terre, d'herbe).

→ Ce critère permet d'observer l'accessibilité du réseau, notamment pour les automobilistes.

I. 3. A. iii. Niveau d'équipement des voies

Dans cette étude, tous les modes doivent être pris en considération et plus particulièrement les modes doux. Une analyse du niveau des équipements en trottoirs et en pistes cyclables de l'ensemble des voies a été réalisée selon la classification suivante :

- Présence de trottoirs : aucun, d'un seul côté, des deux côtés ;
- Présence de pistes cyclables : aucune, d'un seul côté, des deux côtés.

→ Ce critère permet d'observer la place qui est laissée aux modes doux sur la voie, ainsi que la continuité ou au contraire la discontinuité des cheminements piétons et cyclistes.

I. 3. A. iii. Vitesse automobile

Les automobiles ont une vitesse supérieure à la vitesse autorisée. Deux types de relevés ont été effectués :

- Vitesse imposée par le code de la route ;
- Vitesse pratiquée en réalité par les automobilistes.

→ Cela permet de mettre en évidence les vitesses potentielles des véhicules et les vitesses réellement pratiquées par les véhicules, ainsi que la dangerosité qu'il peut exister pour les modes doux.

I. 3. B. Le long de la RD 1005

L'ensemble des critères précédemment cités sont repris en lui ajoutant le suivant :

- Coupes en travers de la voie en fonction des types de séquences.

→ Ce point permet d'observer avec plus de précision la place laissée à chaque mode sur la RD 1005, ainsi que d'étudier le profil de chaque portion et de ses abords.

I. 4. LES ESPACES NATURELS

I. 4. A. Dans le fuseau de 400 mètres

I. 4. A. i. Types d'espaces naturels

Devant l'importance et la qualité des espaces naturels présents dans le fuseau d'étude, il a été important d'en faire le relevé. Huit types d'espaces naturels ont été dégagés :

- Culture ;
- Espace agricole à vocation affirmée ;
- Élevage ;
- Terre Maraîchère ;
- Forêt ;
- Parc urbain ;
- Friche ;
- Verger.

→ Ce élément permet de mettre en évidence la répartition des espaces naturels par rapport dans le fuseau et les liens éventuels qu'ils peuvent avoir avec la RD 1005.

I. 4. A. ii. Sites d'exception

Trois sortes de sites d'exception ont été identifiés :

- ZNIEFF ;
- Parc Naturel Régional ;
- Réserve Naturelle.

→ Ce point permet de mettre en évidence la répartition des sites d'exception dans l'ensemble du fuseau et par rapport à la RD 1005, afin d'en assurer leur protection.

I. 4. B. Le long de la RD 1005

I. 4. B. i. Fermeture / ouverture du paysage

Le long de la RD 1005 il est important d'analyser les relations qui peuvent exister entre le paysage et la voie et en particulier :

- Les ouvertures : sur le bâti, les espaces naturels, les monuments naturels, les panoramas, etc ;
- Les fermetures : par un mur, une haie, des bâtiments, des arbres, un talus, un élément topographique, etc.

→ Mise en évidence des grandes ouvertures, des grandes fermetures et de ce que voit l'utilisateur de la RD 1005.

I. 4. B. ii. Aménagements paysagers de la voie et de ses abords

Deux catégories ont été dégagées :

- Présence d'aménagements paysagers type jardinières, plantations, parterres de fleurs, haies, barrières, etc ;
- Présence d'aucun aménagement.

→ Ce critère permet de mettre en évidence l'ambiance végétale le long de la RD 1005.

En conclusion :

A la suite de la détermination de la grille de typologie, il a été réalisé un travail de relevé sur le terrain, qui a été cartographié. Ce travail est présenté dans le chapitre suivant.

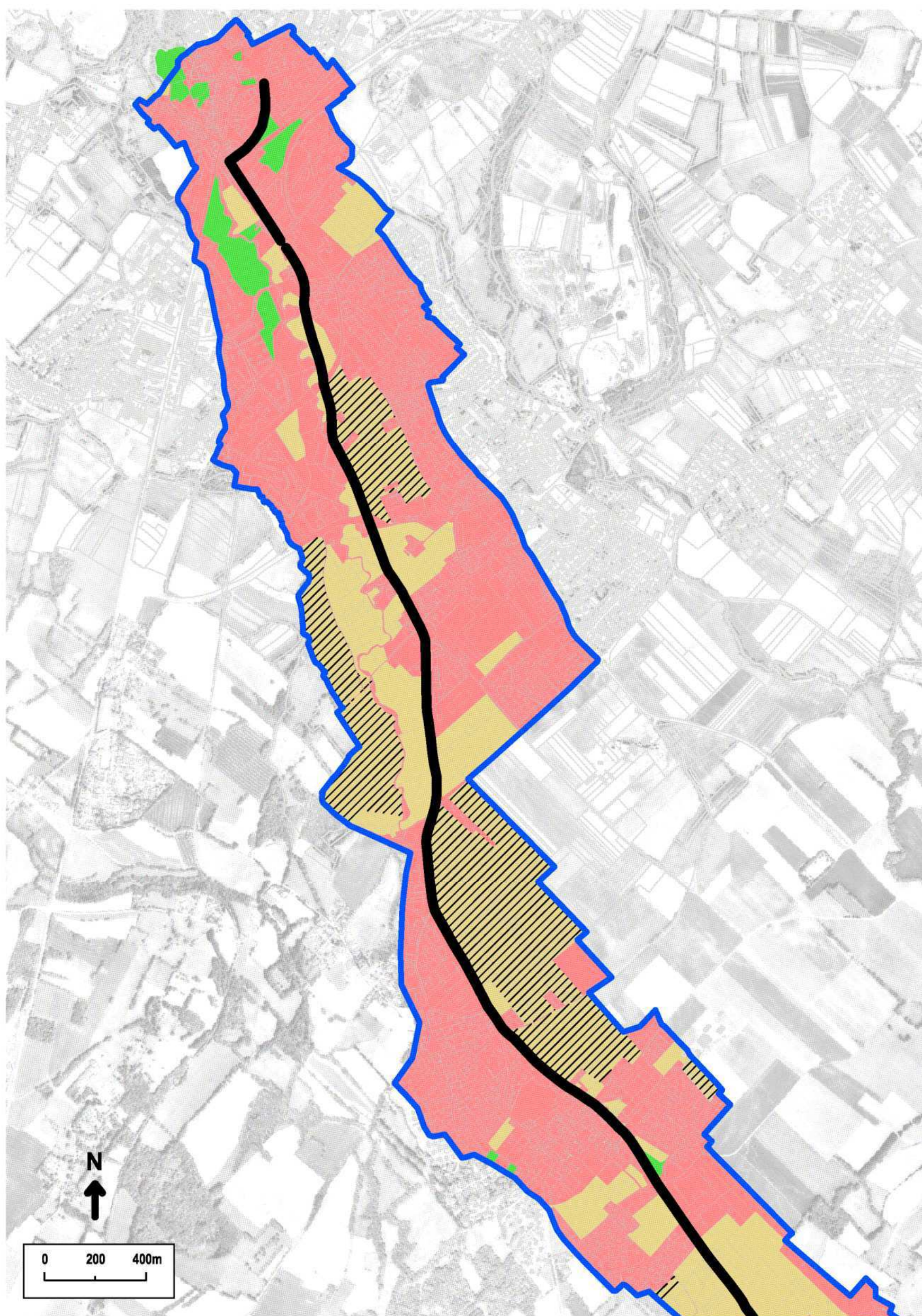
CHAPITRE II. MISE EN ÉVIDENCE DES CARACTÉRISTIQUES DES ESPACES

TRAVERSÉS PAR LA RD 1005

II.1. COHABITATION ENTRE URBANISATION ET ESPACES NATURELS

Les cartes suivantes permettent de mettre en avant l'étendue de l'urbanisation dans le fuseau d'étude. Elles mettent aussi en évidence la localisation des espaces naturels et agricoles, notamment ceux qui sont à vocation affirmée. Ainsi, il est possible de voir si la localisation de ces espaces est viable à long terme, ou si au contraire, il serait possible d'urbaniser ces zones dans le futur.

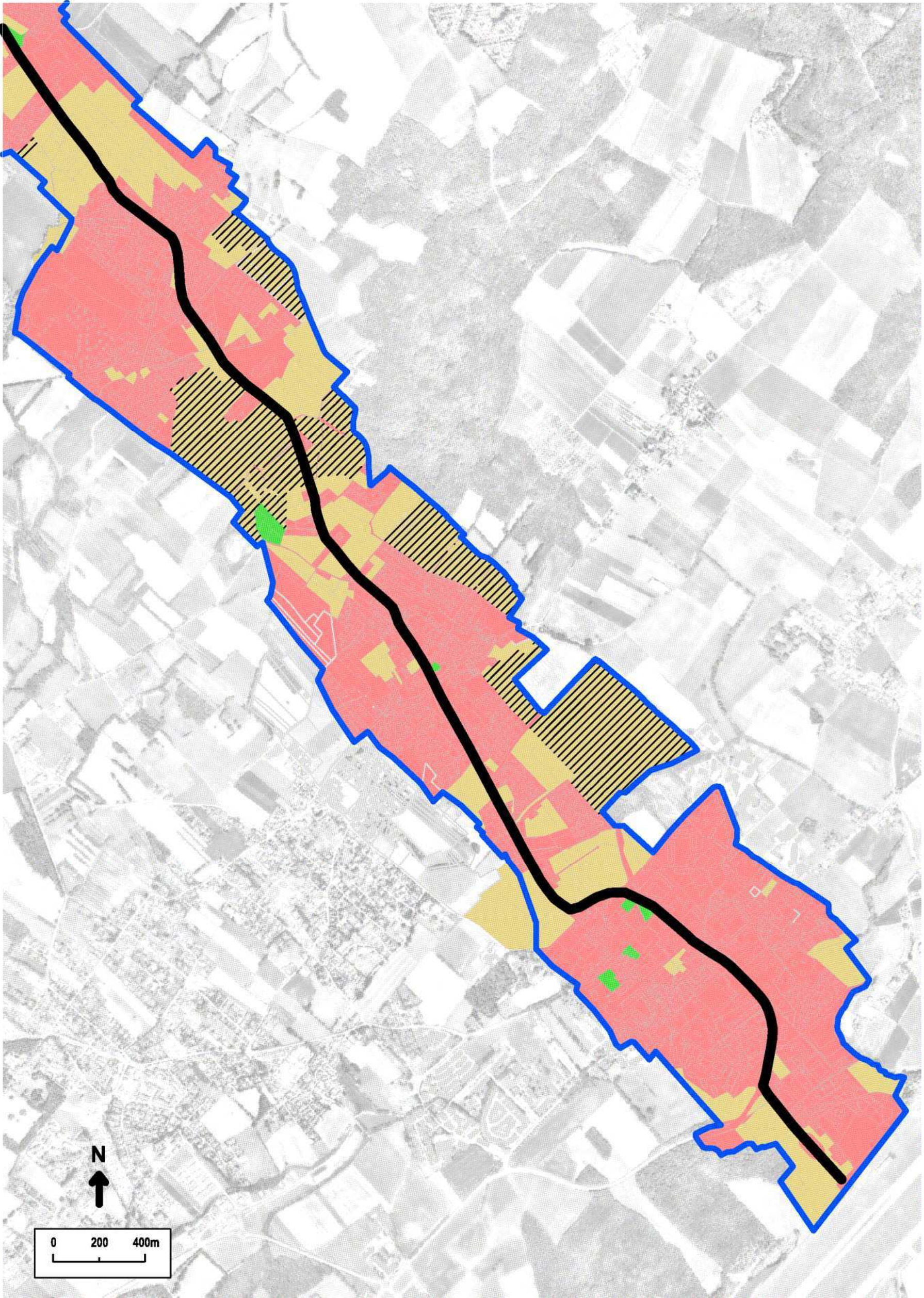
Cette carte présente l'étendue des zones urbanisées dans le fuseau d'étude. Des espaces agricoles à vocation affirmée, représentant une surface importante, sont localisés le long de la RD 1005. Ils devront être protégés de l'urbanisation. D'autres seront protégés de manière à préserver les coupures vertes et les cônes de vue sur les Alpes ou le Jura. Enfin, certains mal situés ou endavés, permettront à l'urbanisation de s'étendre de façon dense.



- Zones urbanisées
- Zones naturelles et parcs
- Espaces agricoles
- Espaces agricoles à vocation affirmée
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Cette carte fait apparaître la prédominance des zones urbanisées sur les espaces naturels et agricoles sur la partie Sud de la RD 1005. Une grande proportion des espaces agricoles sont classées en vocation affirmée et jalonnent le tracé de la RD 1005. Ainsi certains espaces agricoles créent des coupures entre les zones urbanisées.



- Zones urbanisées
- Zones naturelles et parcs
- Espaces agricoles
- ▨ Espaces agricoles à vocation affirmée
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion

Ces cartes rendent compte de la répartition des espaces urbanisés le long de la RD 1005 et à ses abords. Ces zones sont séparées par des coupures vertes de plus en plus menacées par l'extension de l'urbanisation. Ainsi certains espaces naturels ou agricoles apparaissent maintenant cernés par l'urbanisation.

II. 2. L'ESPACE BÂTI

L'objectif de cette partie est d'exposer toutes les grandes caractéristiques du bâti présent dans le fuseau d'étude. L'âge du bâti, les fonctions et la densité de celui-ci, la présence ou non d'espaces publics seront évoqués afin de donner l'ambiance pouvant être ressentie le long de la RD 1005.

II. 2. A. Évolution de l'urbanisation depuis 1960

Les communes de Gex, Cessy, Segny, Omex, Prevessin-Moëns et Ferney-Voltaire ont connu plusieurs grandes vagues d'urbanisation. Le choix d'étude s'est porté sur quatre périodes : avant les années 1960, entre 1960 et 1979, entre 1980 et 1999 et après 2000.

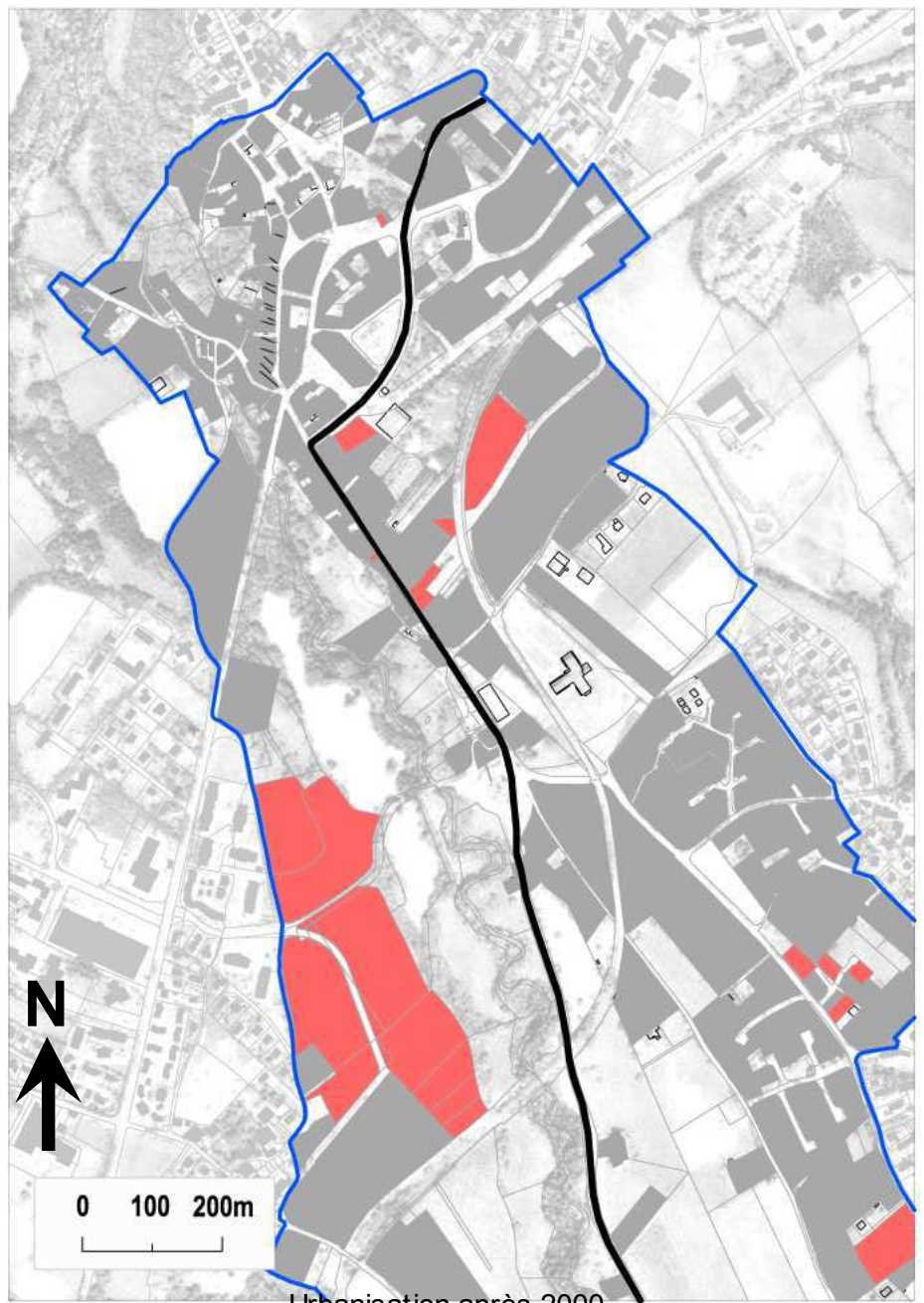
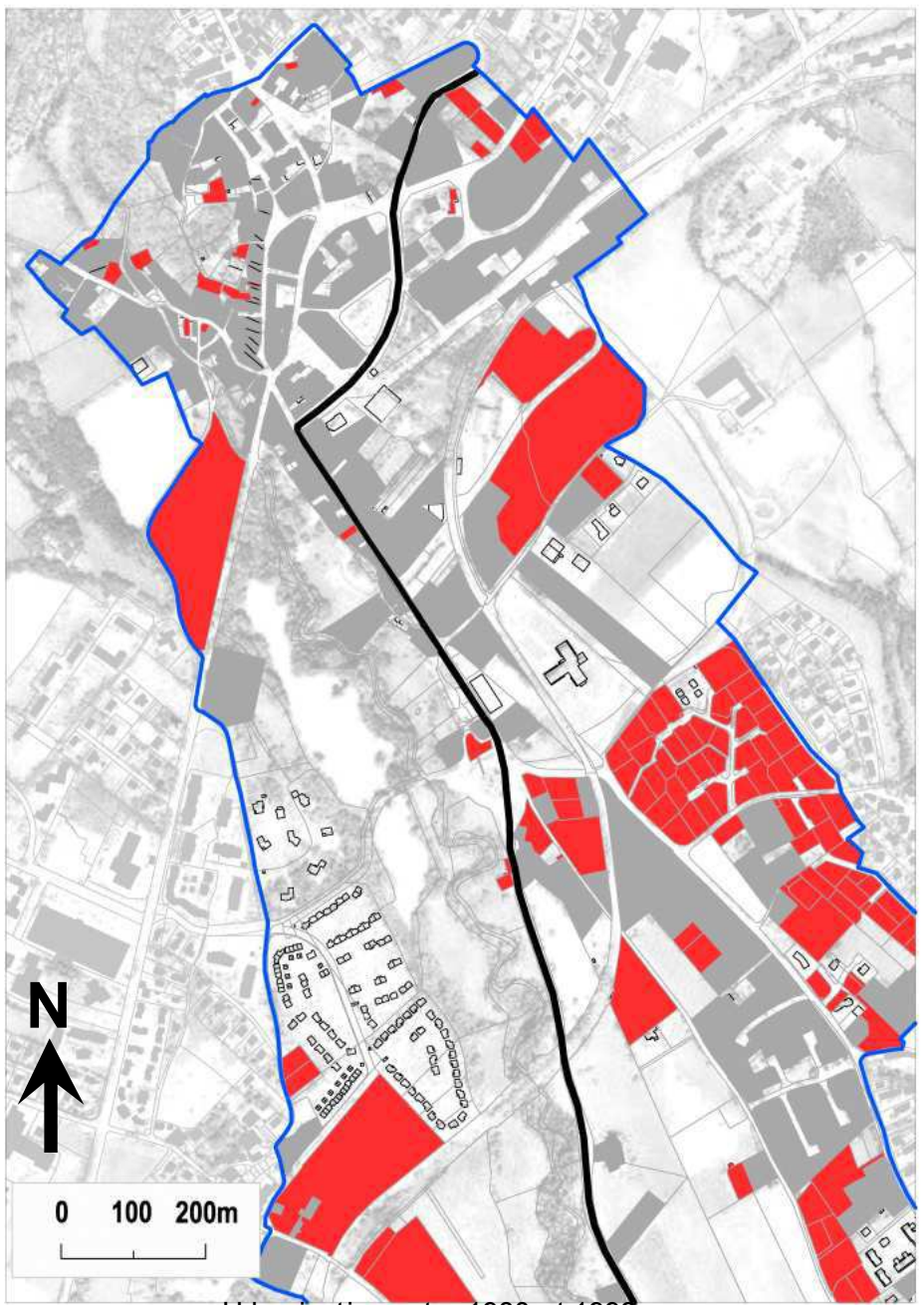
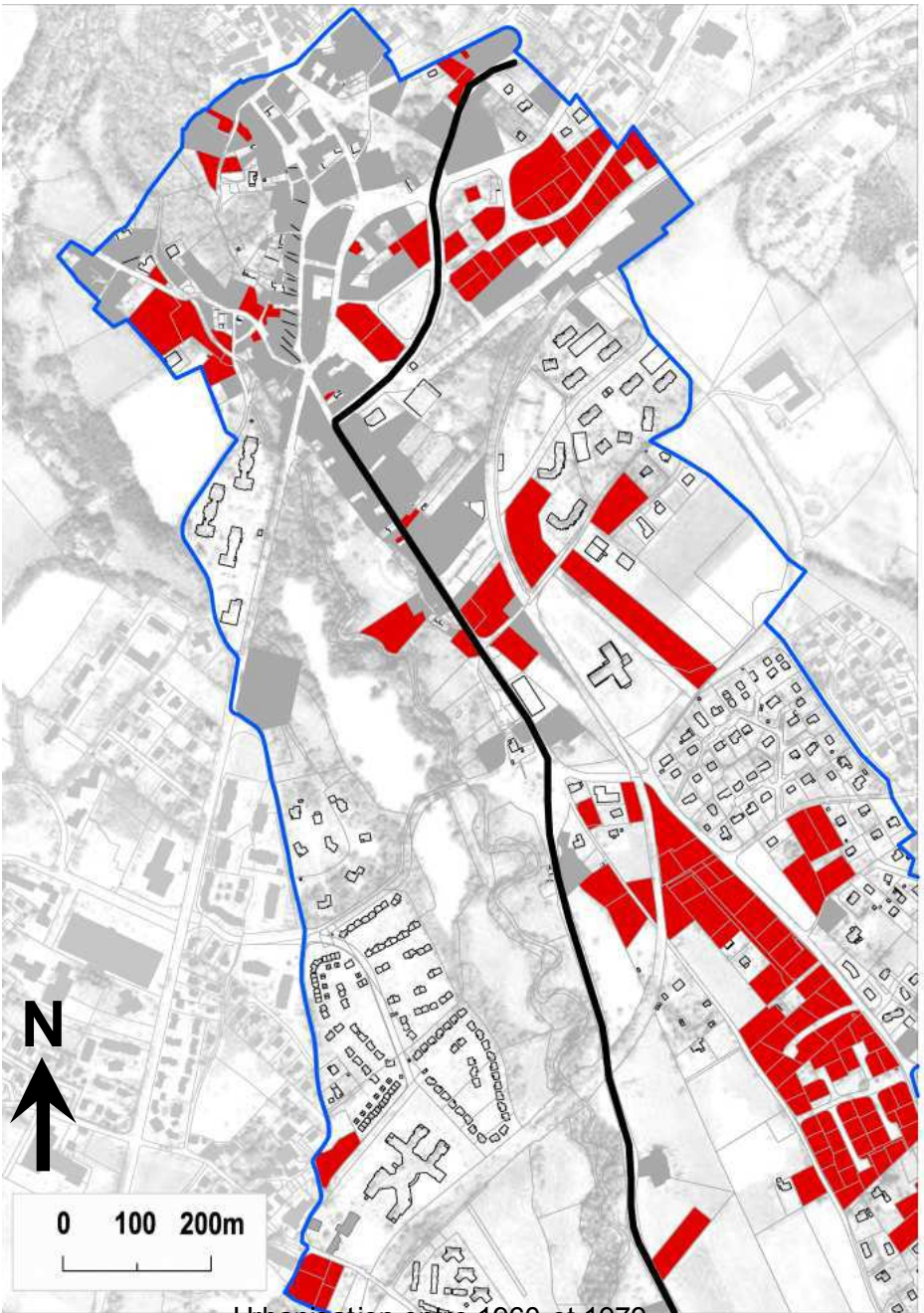
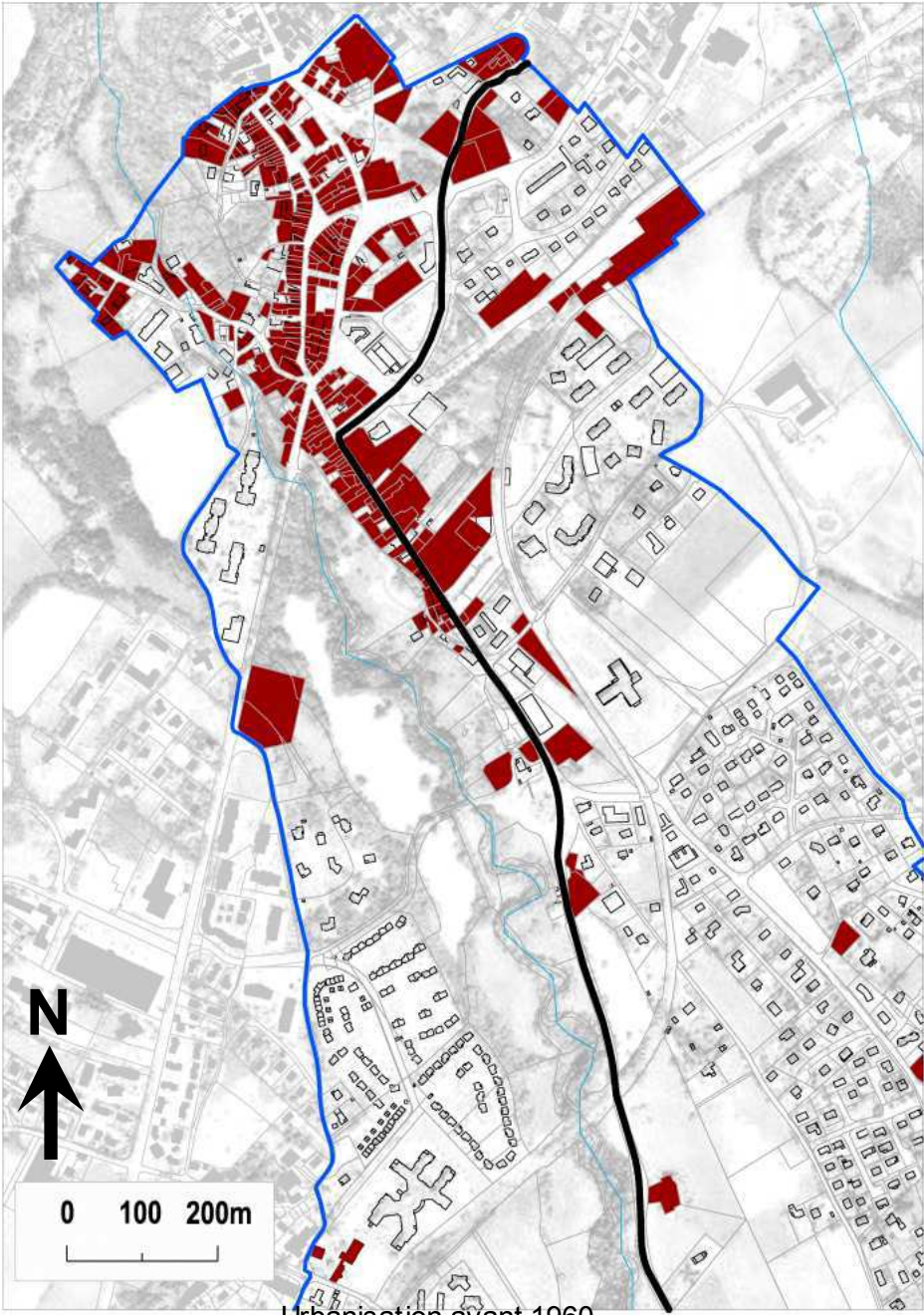
Cette série de cartes expose les différentes étapes de l'urbanisation dans un fuseau de plus ou moins 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005. Cela permet de comprendre les évolutions très différentes de l'urbanisation au sein de ces communes. En effet, elles ne se sont pas développées de la même façon les unes par rapport aux autres. Ces différences influent sur leur structure.

Gex

Gex étant une ville historique, son centre est marqué par des constructions anciennes formant un centre dense. La première carte, mettant en évidence les bâtiments construits avant les années 1960, révèle parfaitement ce centre historique caractérisé par un alignement des constructions le long des voies de circulation. Ainsi, il existe le long de la RD 1005 un habitat très resserré en alignement avec la voie.

La deuxième vague d'urbanisation entre 1960 et 1979 a aussi marqué le centre de Gex mais de façon moins importante. Ces constructions s'éloignent du centre et les logements individuels ont une surface de plus en plus grande, d'où une plus faible densité. Les autres vagues d'urbanisation plus récentes suivent aussi ce schéma d'éloignement du centre. Les nouvelles constructions, présentes autour du centre, s'étalent d'avantage qu'auparavant notamment avec la construction de grands collectifs ou de lotissements.

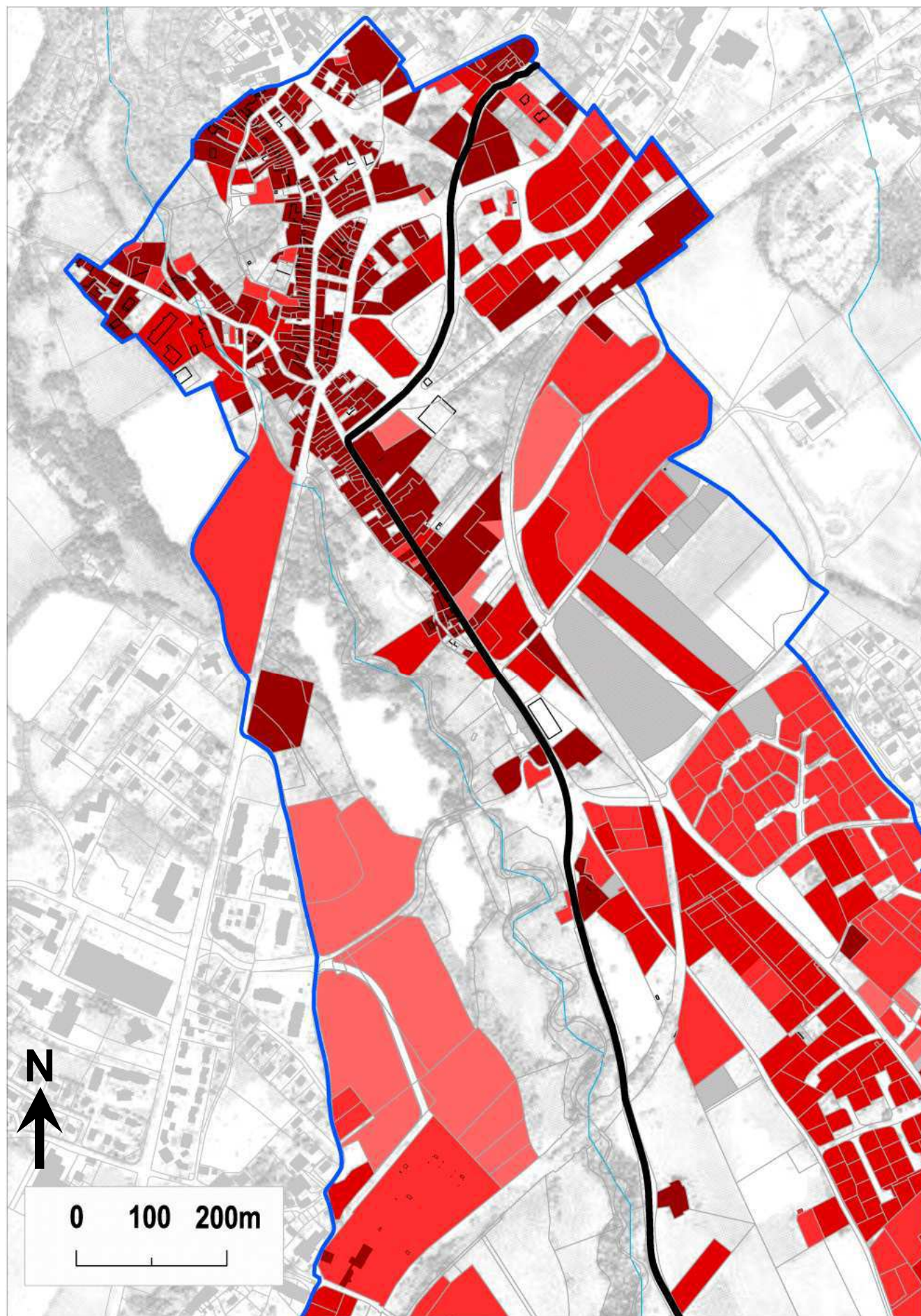
Ainsi, les nouvelles unités se sont développées en continuité avec l'existant vers l'extérieur de l'agglomération. Il est à noter qu'entre 1954 et 1990 la population de Gex a été multipliée par trois.



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

— Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
— RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

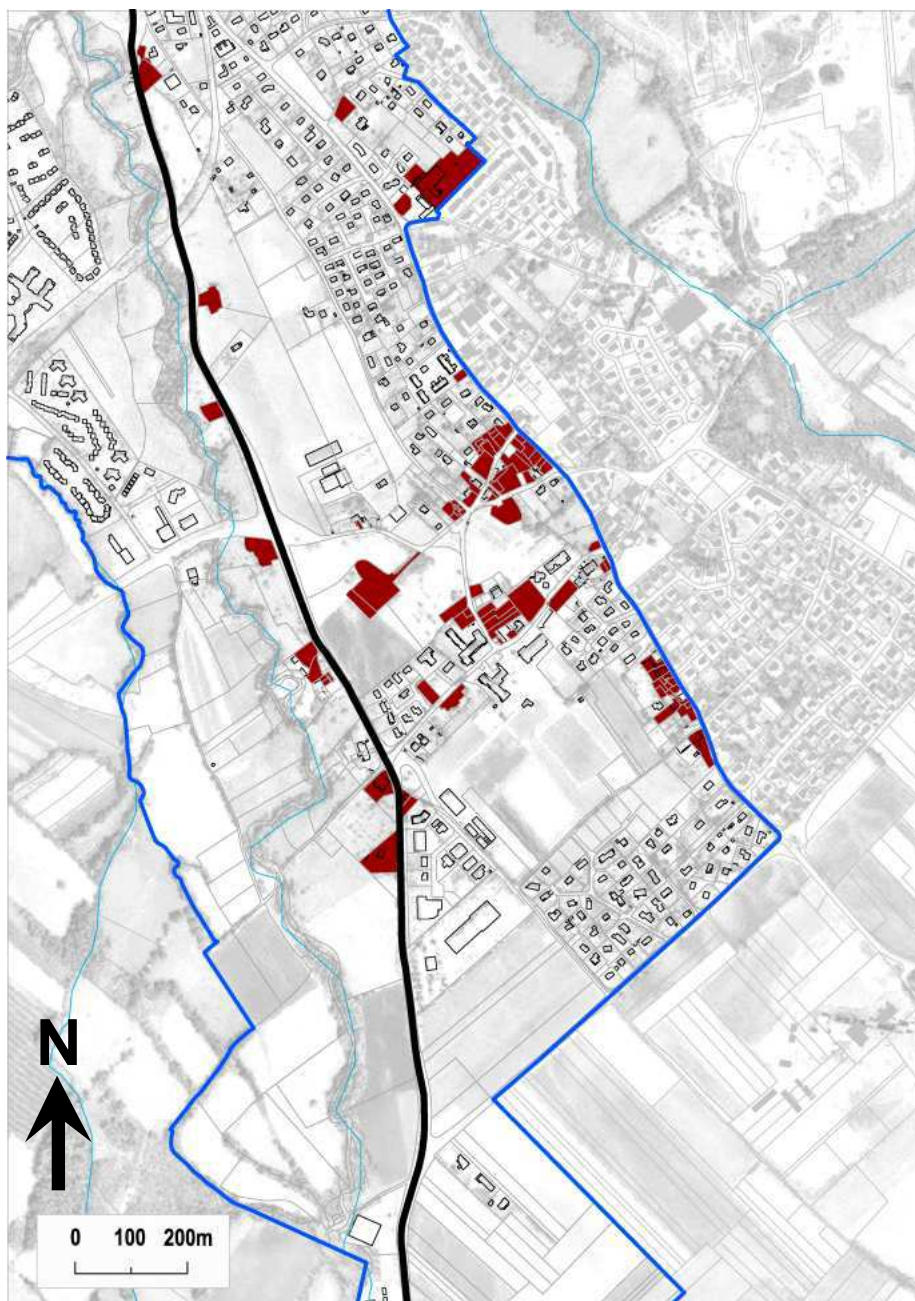
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

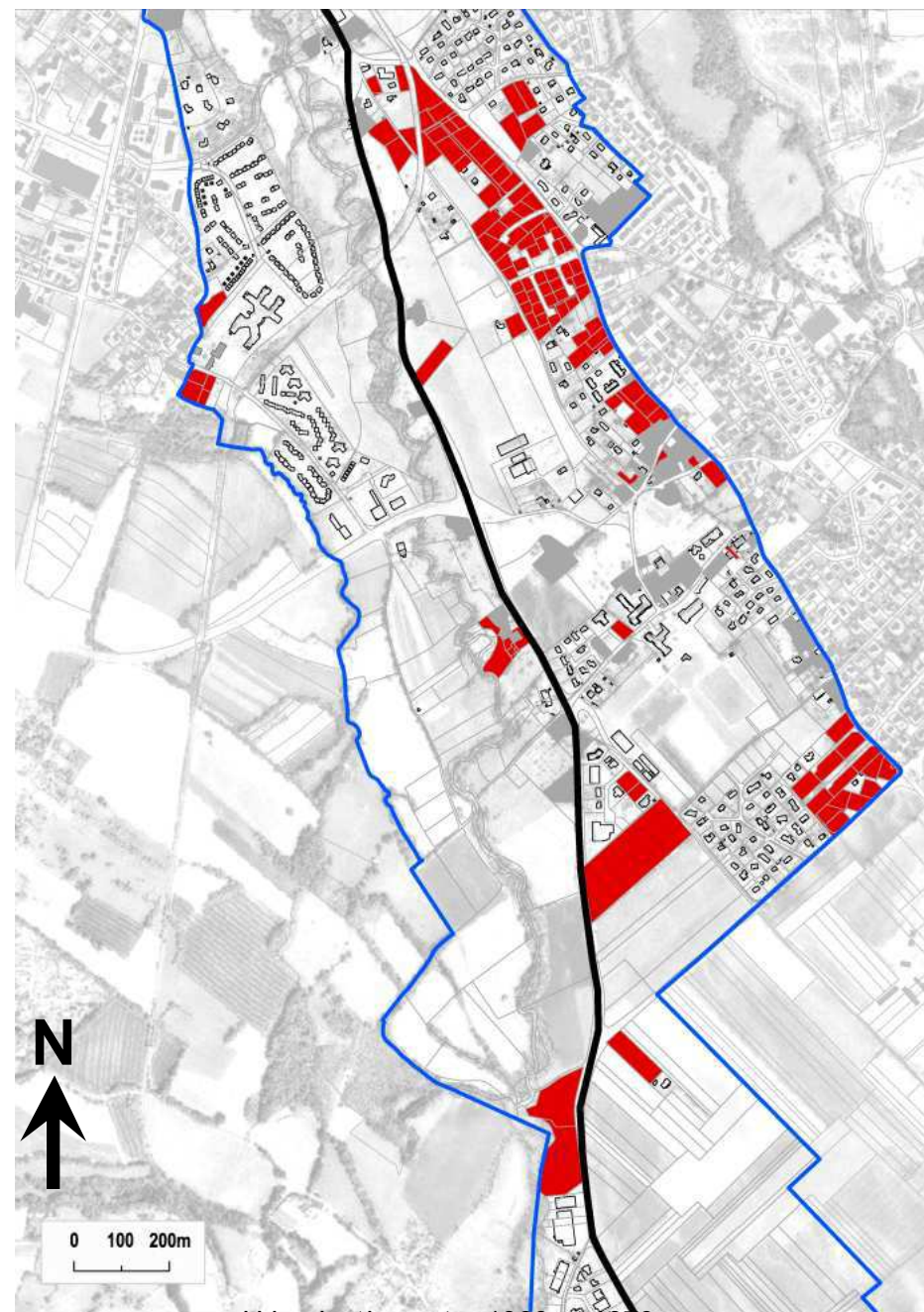
Cessy

Cessy est une commune plus récente que Gex. Elle ne possède pas réellement de centre et les constructions d'avant 1960 sont dispersées sur son territoire. En revanche, Cessy a connu une forte croissance à l'Ouest de la RD 1005 après les années 1960 avec la construction de nombreux lotissements et maisons individuelles entre 1960 et 2000. Ces constructions consommatrices d'espace ont engendré un étalement urbain important de la commune et la population a été multipliée par 4,8 entre 1954 et 1999.

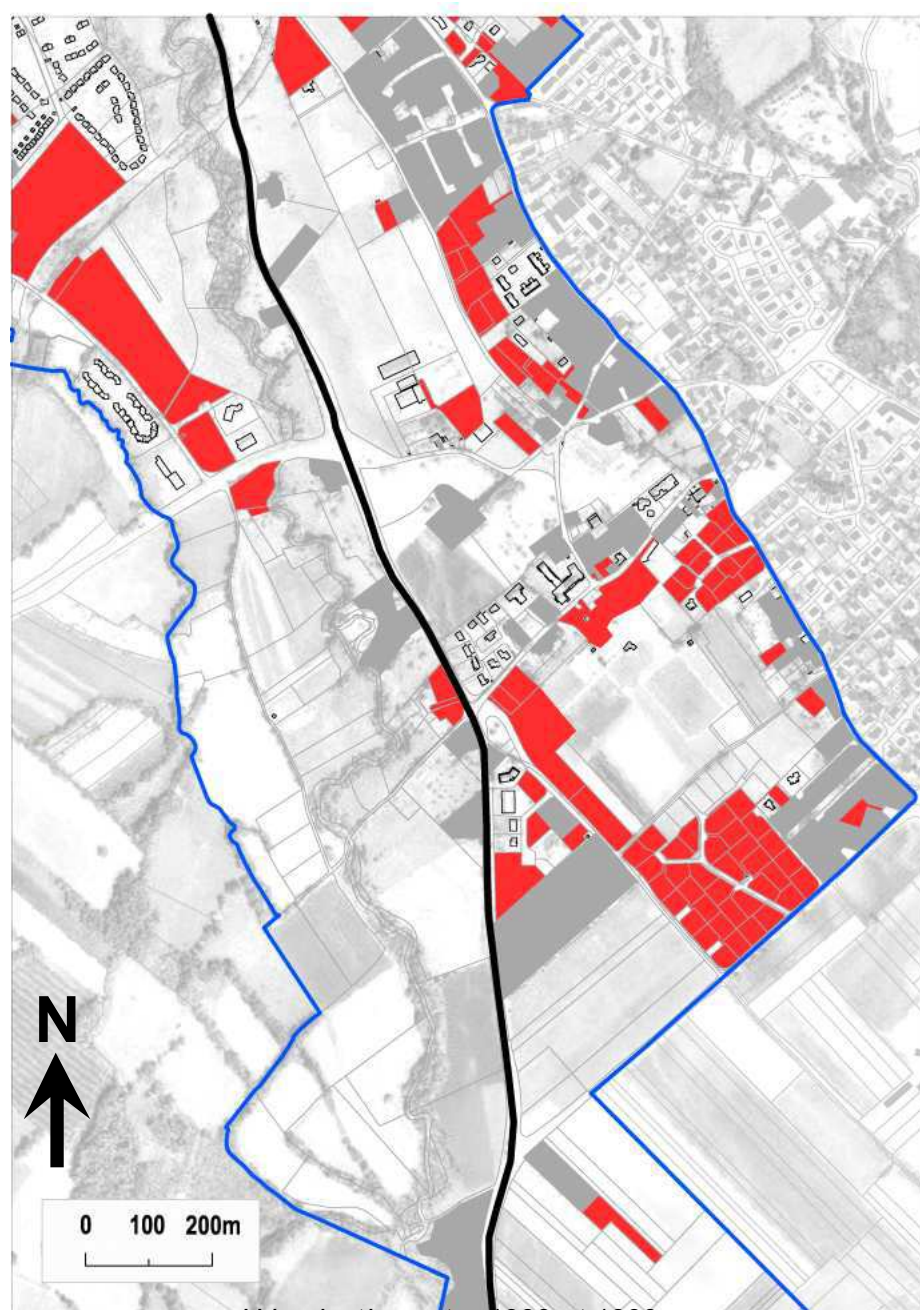
Il est à noter que les tissus bâtis de Gex et de Cessy ont fini par se rejoindre, d'où une difficulté de repérer les limites communales depuis la voie.



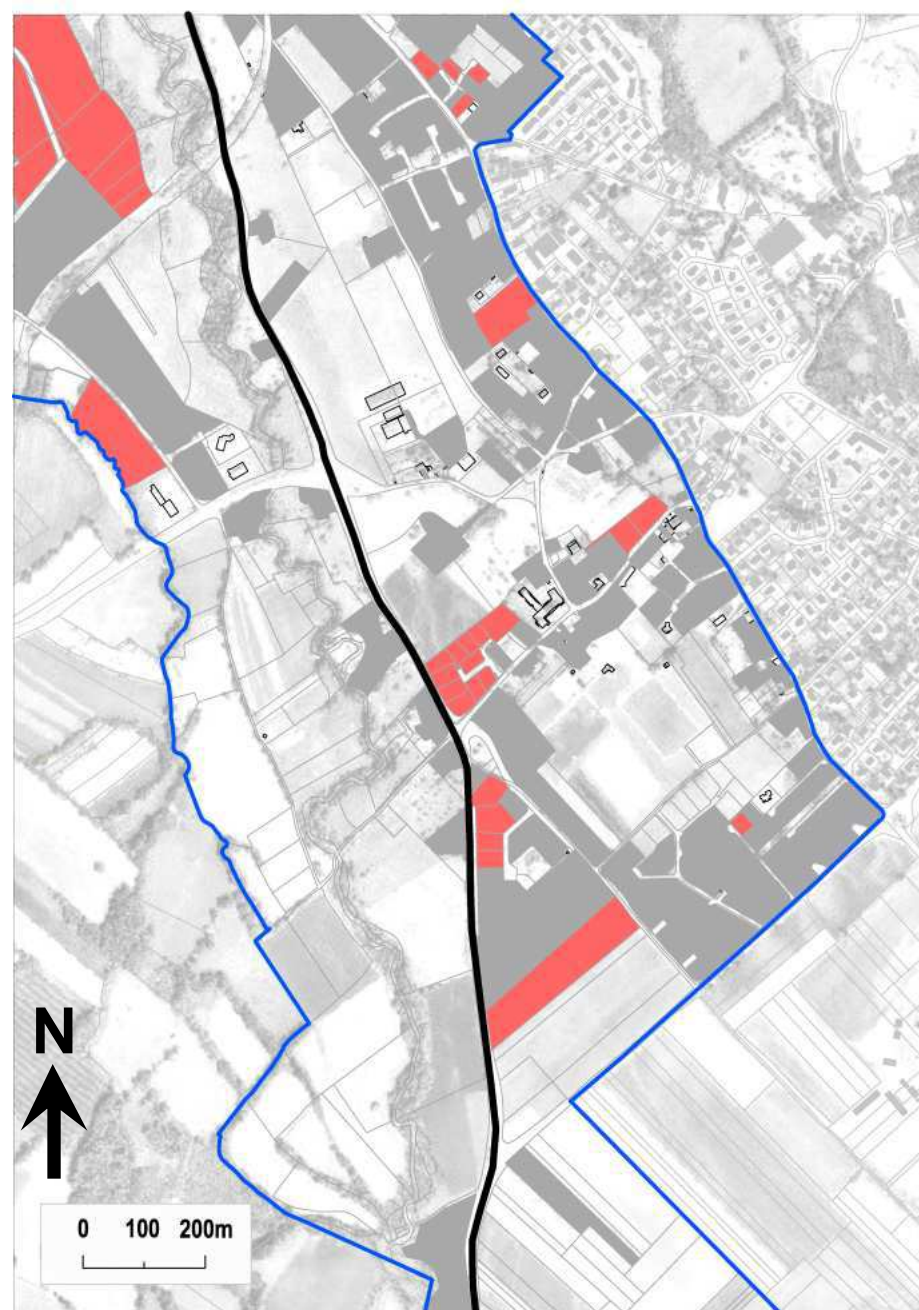
Urbanisation avant 1960



Urbanisation entre 1960 et 1979



Urbanisation entre 1980 et 1999

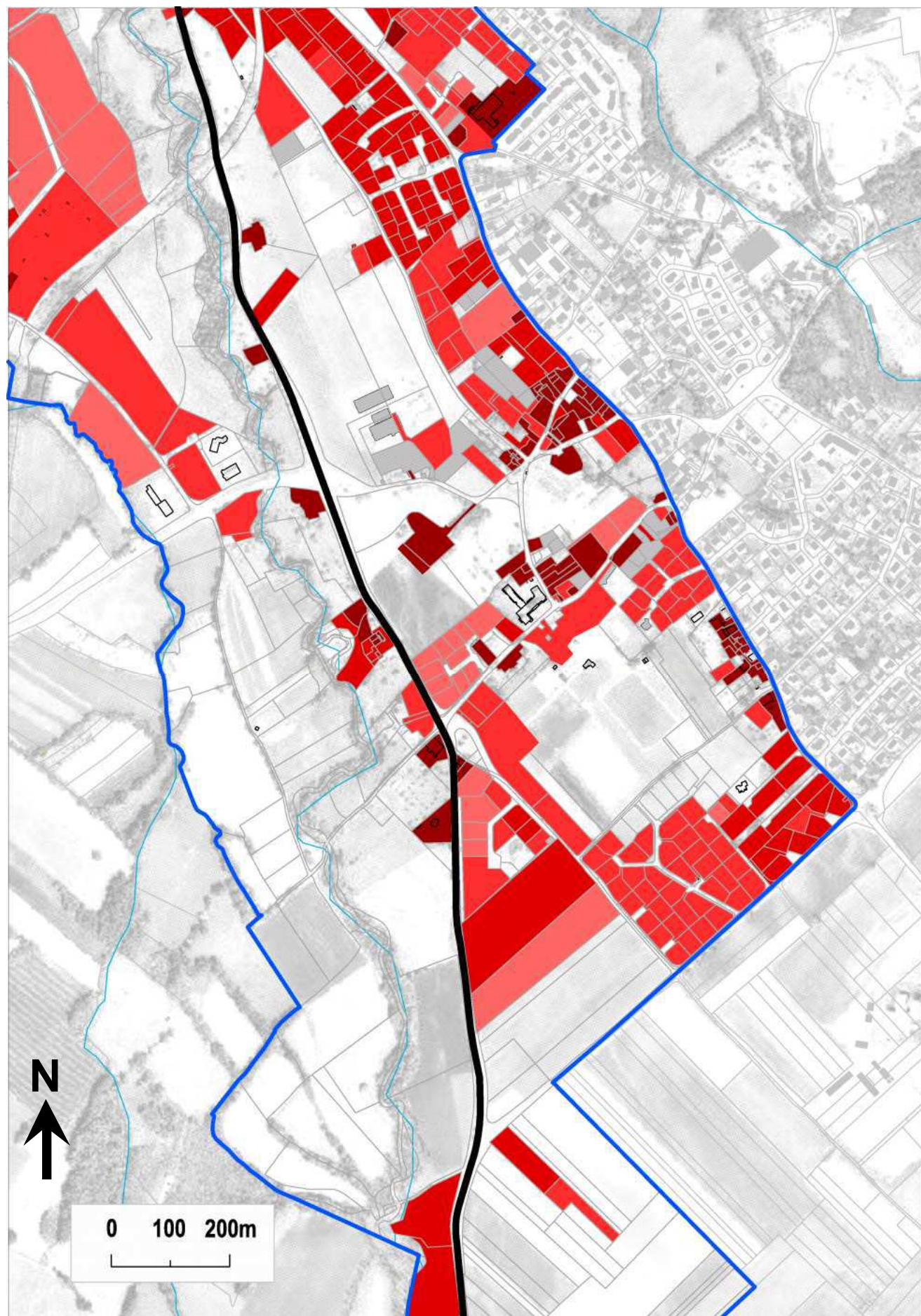


Urbanisation après 2000

- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

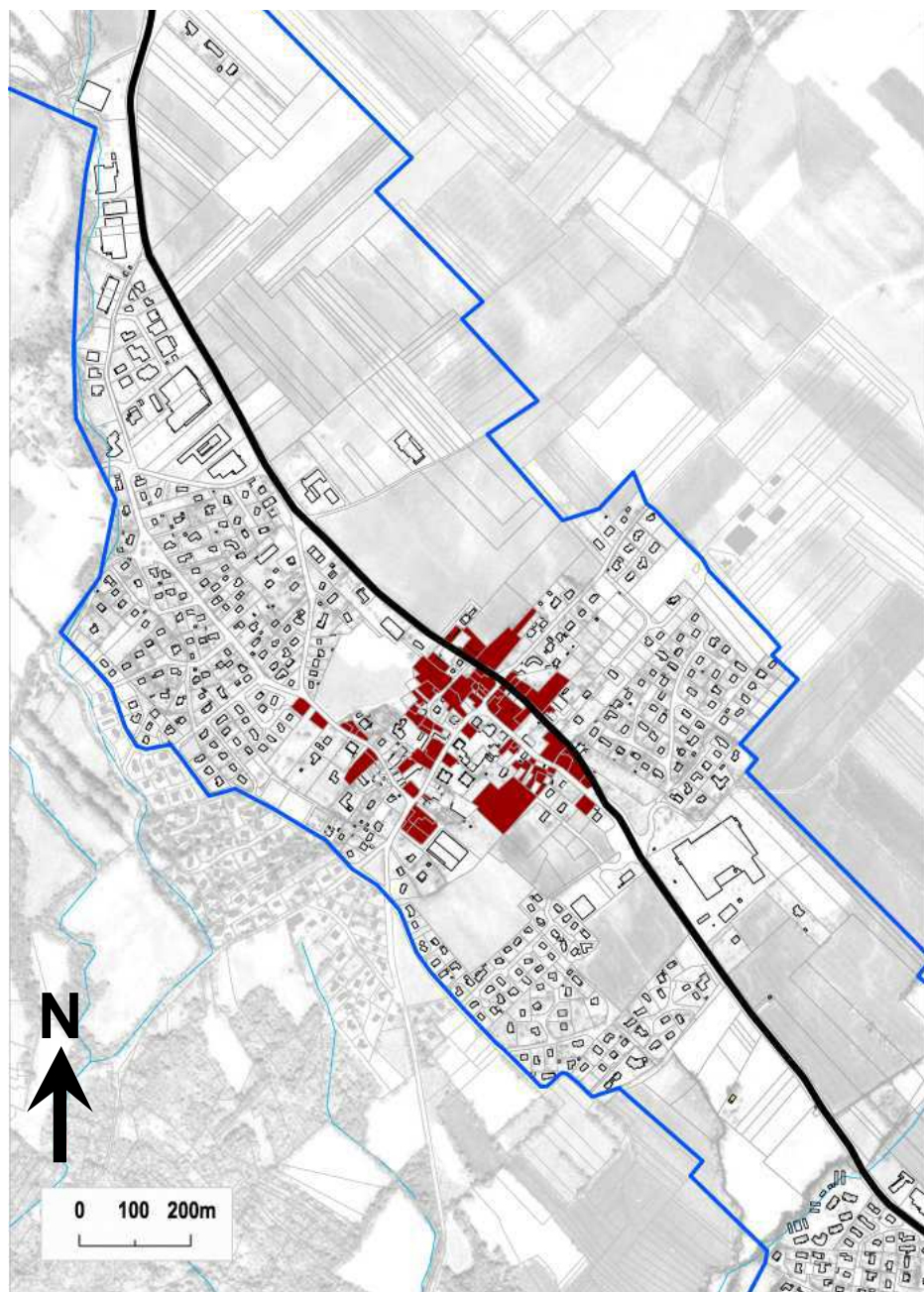
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

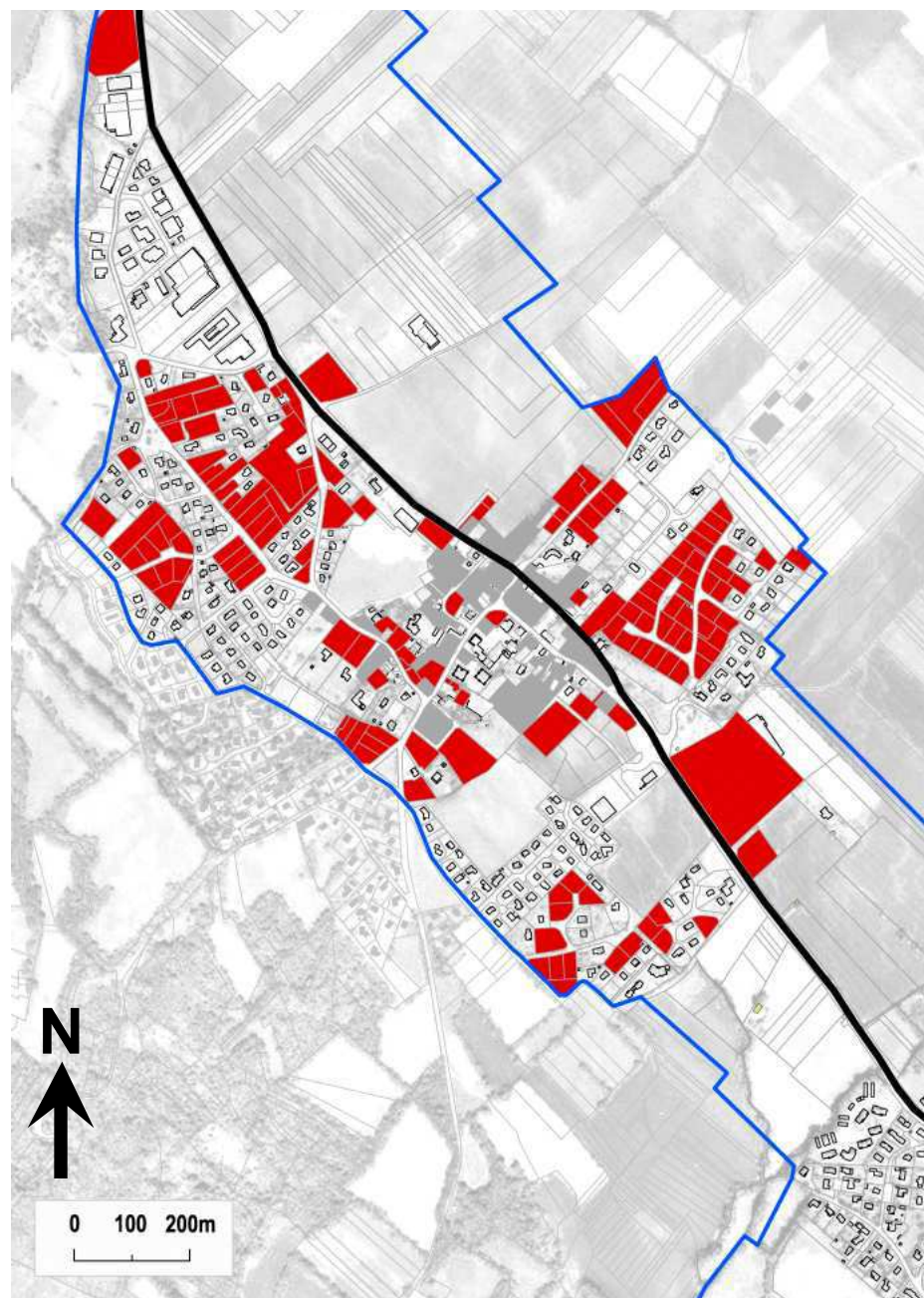
Segny

La commune de Segny possède un centre ancien concentré autour de la RD 1005. Ce centre peu étendu est plus dense que le reste de la commune, construite essentiellement entre 1960 et 2000. En effet, la population de Segny a été multipliée par 5,2 entre 1954 et 1999. La commune s'est développée en continuité avec le centre, de par la construction de nombreux lotissements consommateurs d'espace. La carte de synthèse des différentes vagues d'urbanisation montre le fort développement de la commune à partir de 1960 le long de la RD 1005.

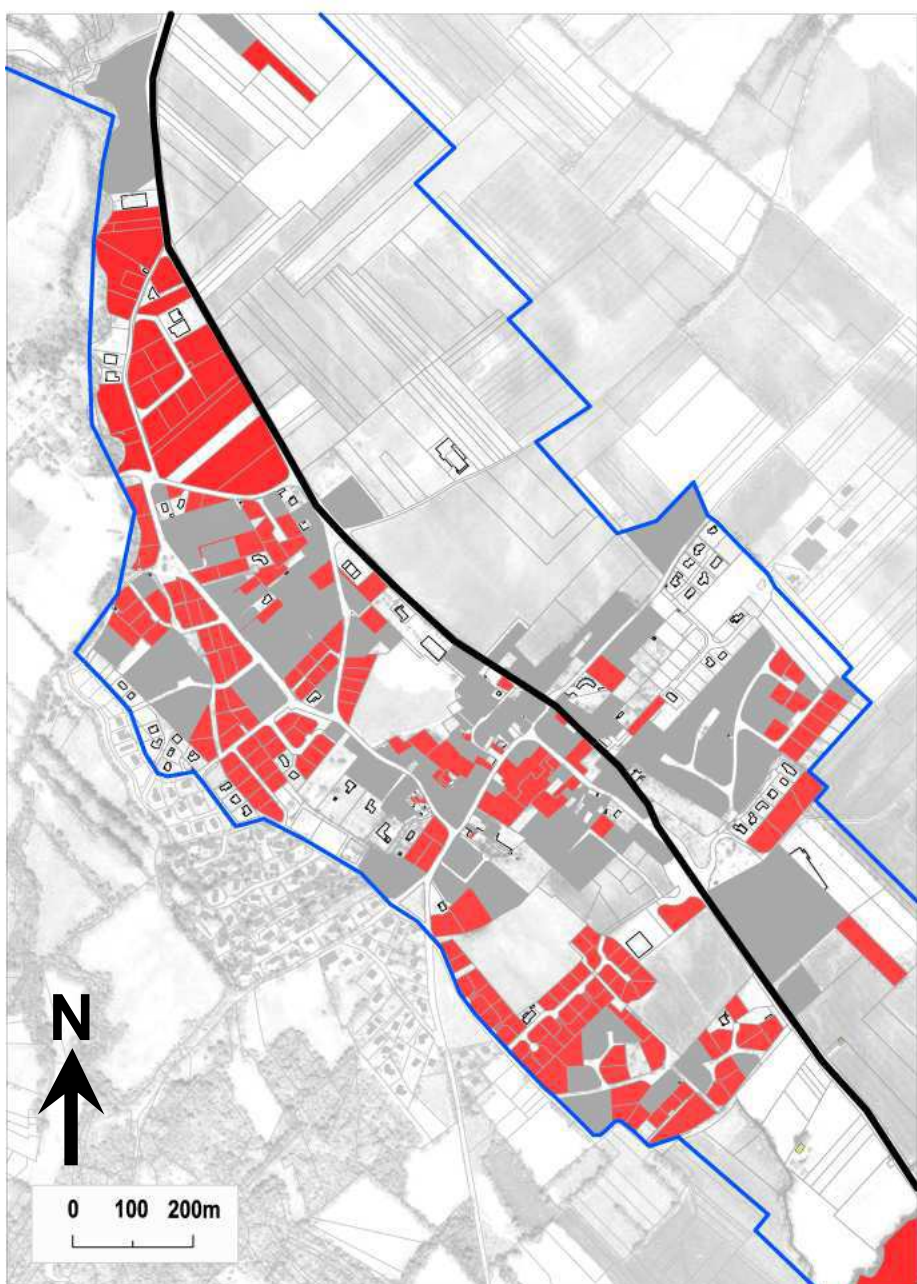
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune Segny



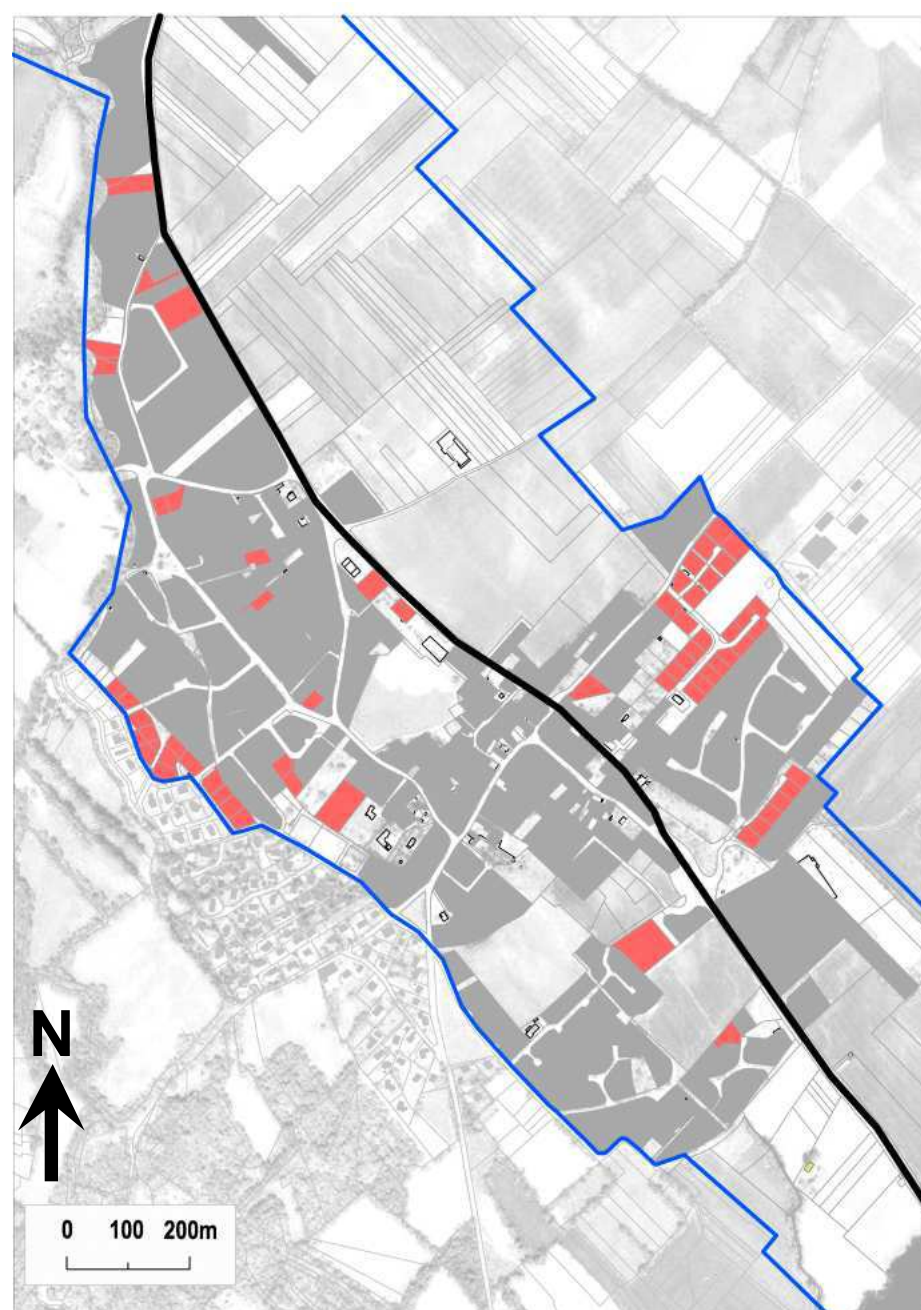
Urbanisation avant 1960



Urbanisation entre 1960 et 1979



Urbanisation entre 1980 et 1999



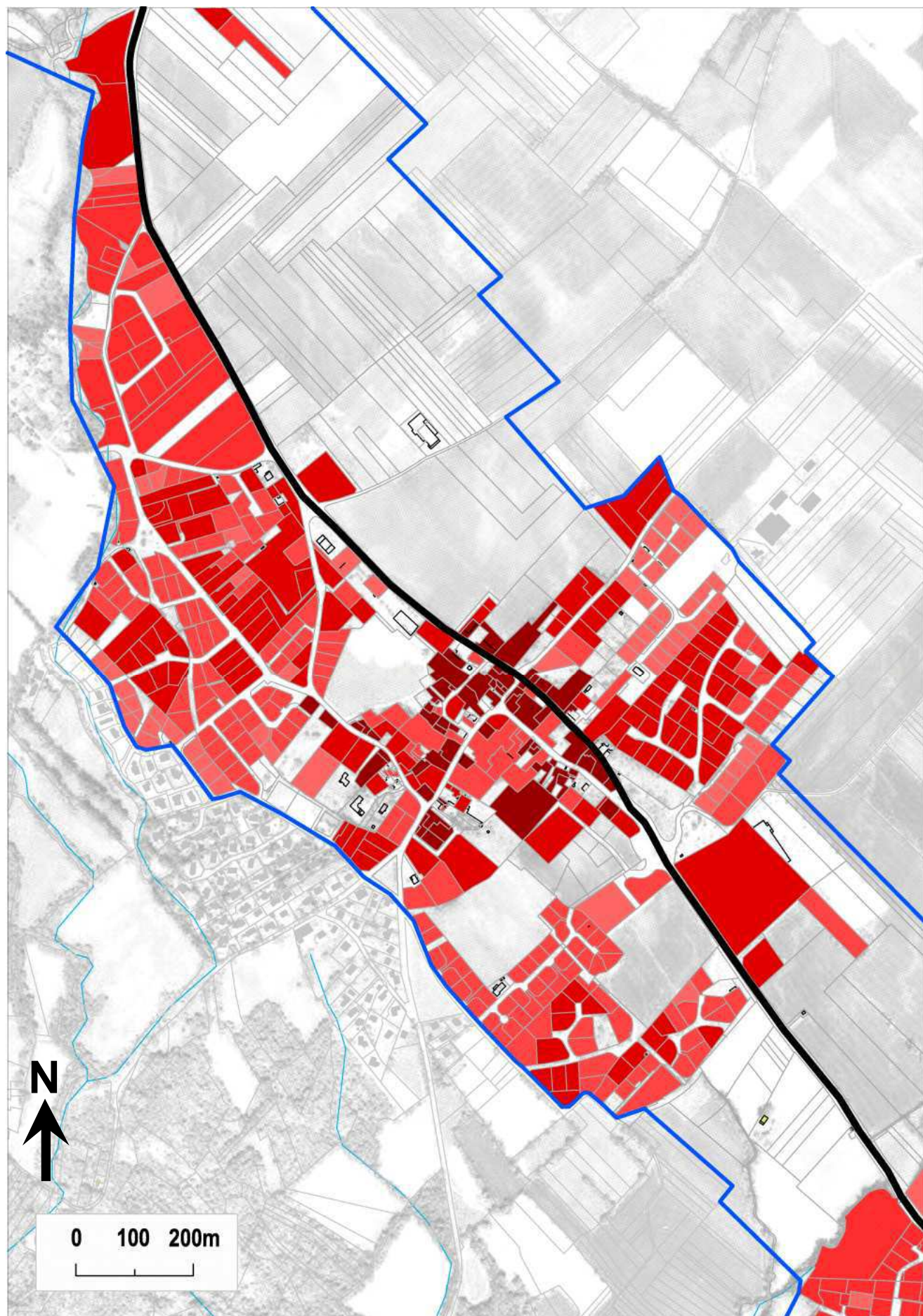
Urbanisation après 2000

- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Segny



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

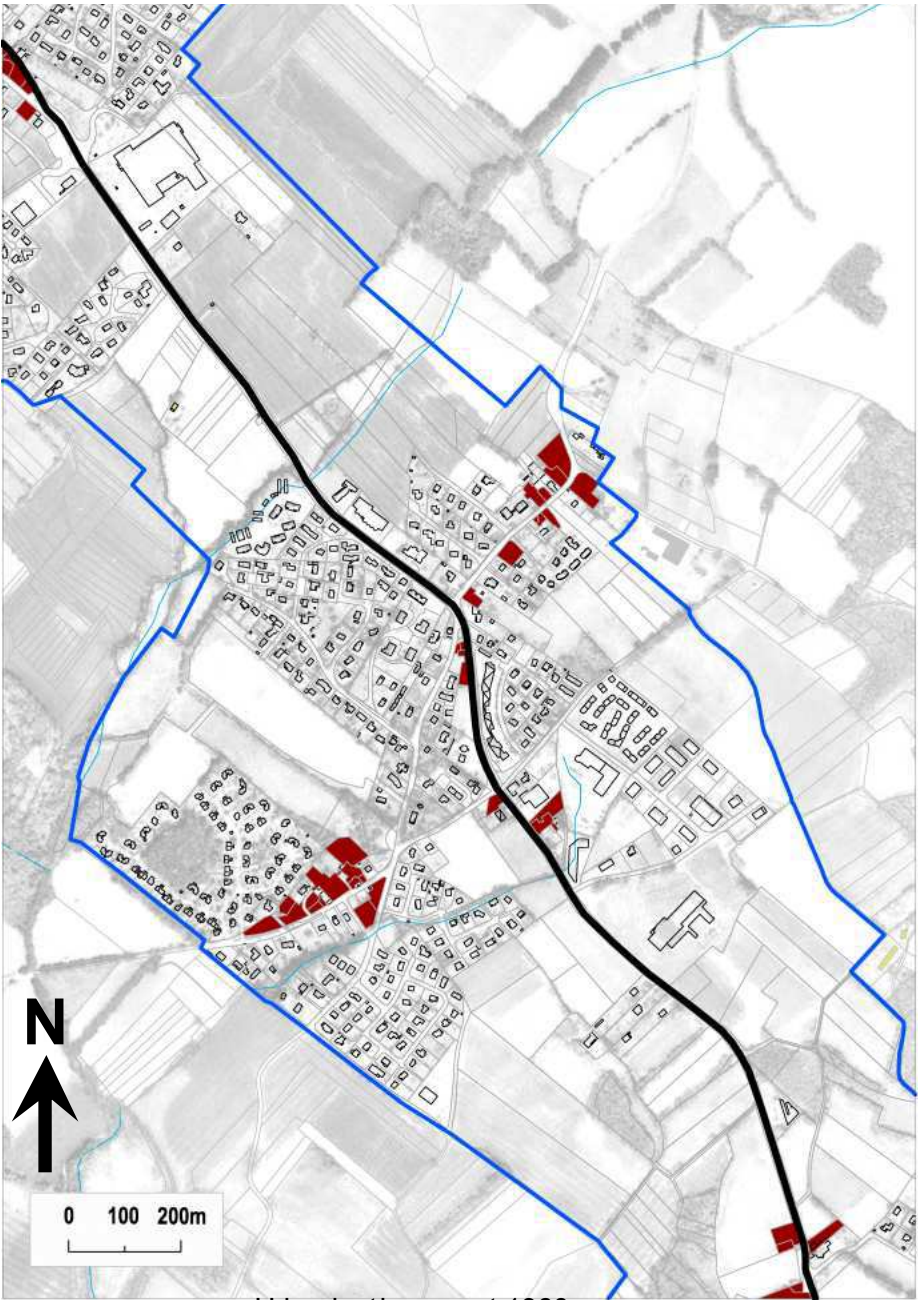
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

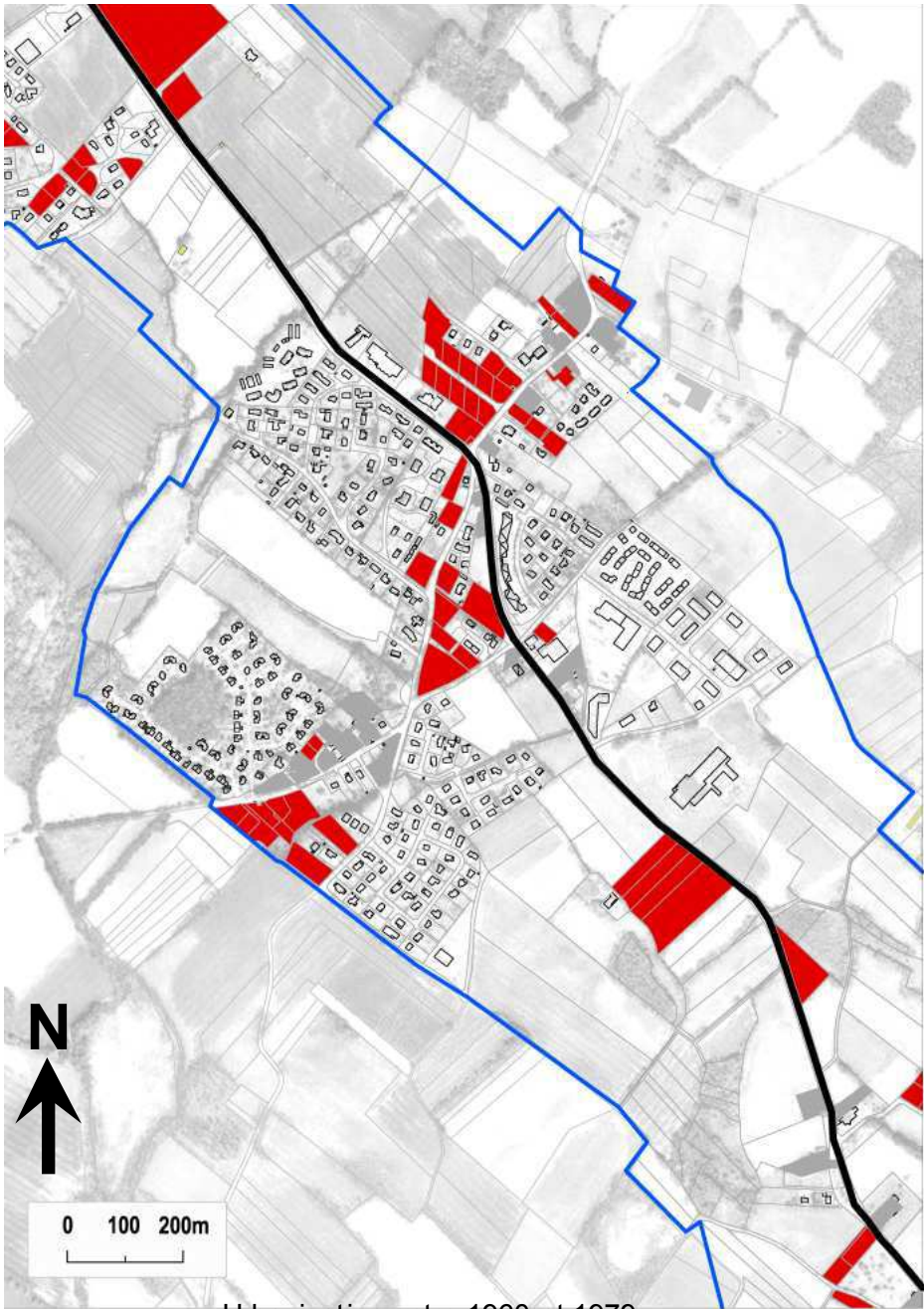
Ornex, partie Nord

La commune d'Ornex est composée de deux entités séparées par un grand espace agricole. La partie Nord (le hameau de Maconnex), sans réel centre ancien, s'est développée jusque dans les années 1980 de façon perpendiculaire à la RD 1005. Mais Maconnex connaît depuis ces trente dernières années une forte croissance avec la construction de nombreux lotissements et maisons individuelles.

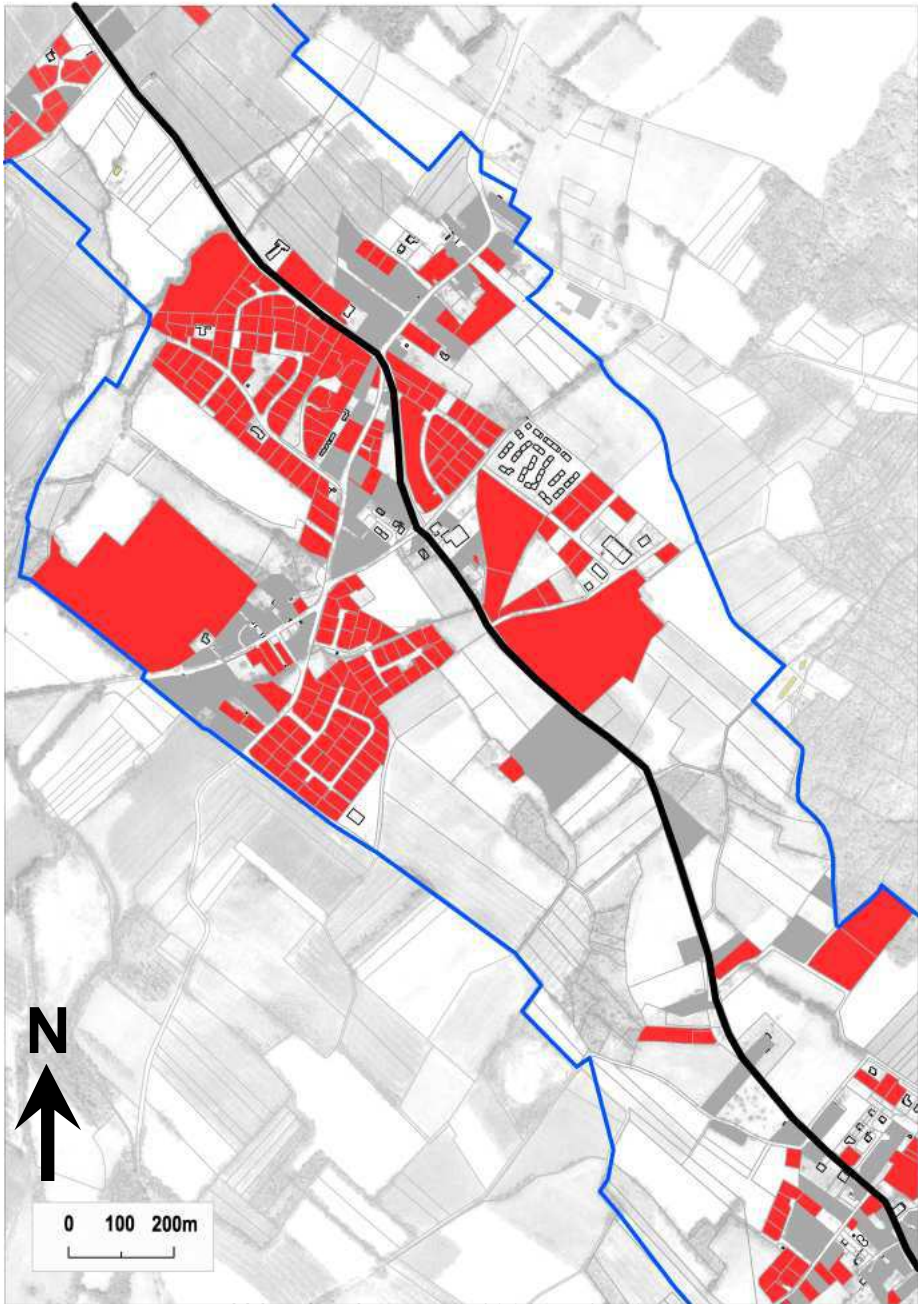
Les différentes vagues d'urbanisation sur la commune d'Ornex, partie Nord



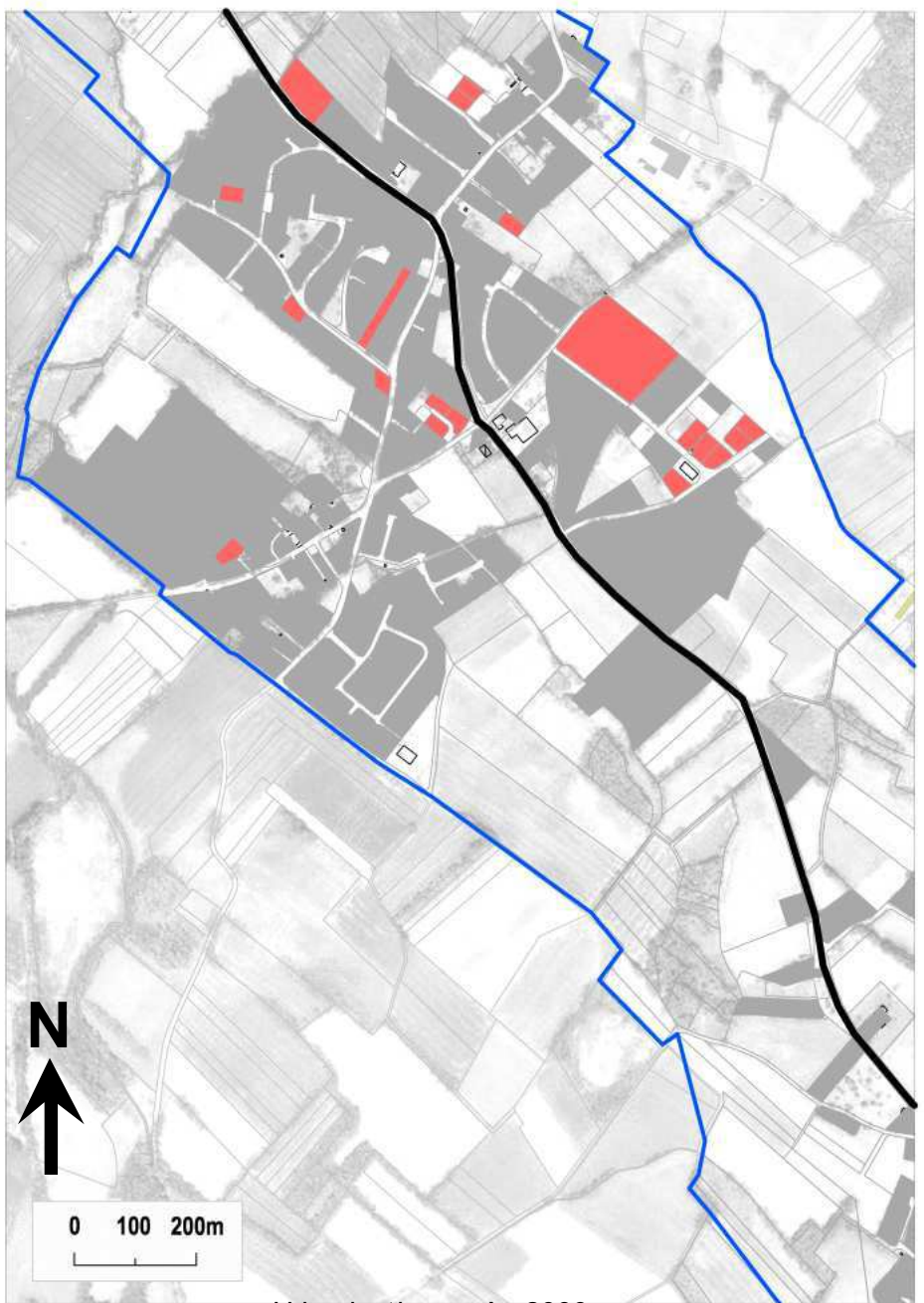
Urbanisation avant 1960



Urbanisation entre 1960 et 1979



Urbanisation entre 1980 et 1999



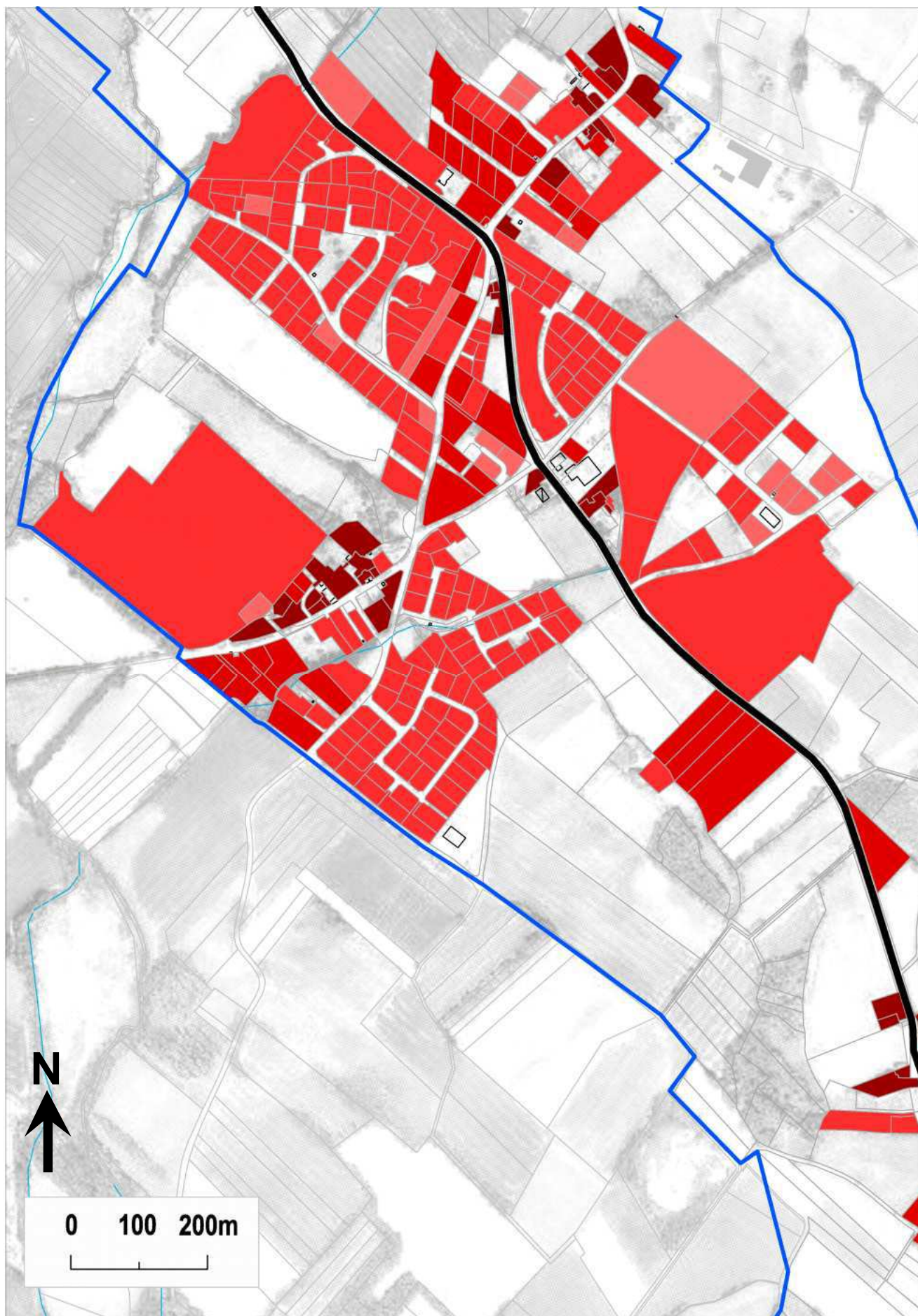
Urbanisation après 2000

- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

— Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
— RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Les différentes vagues d'urbanisation sur la commune d'Ornex partie Nord



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

- Limite du niveau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

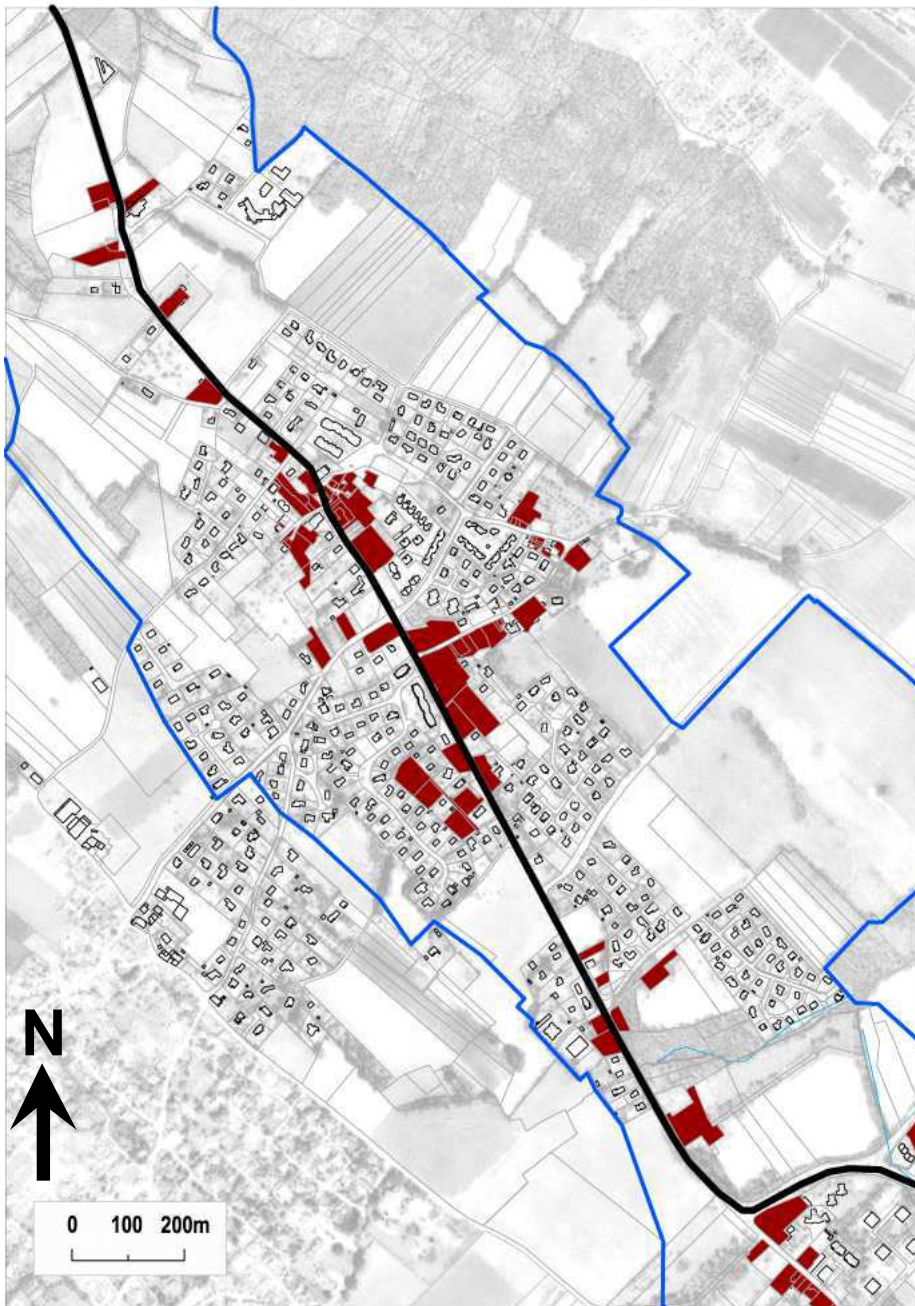
Omex, partie Sud

La partie Sud d'Omex s'est développée pour sa part le long de la RD 1005 principalement à l'Ouest de celle-ci. Les bâtiments construits avant 1960 se trouvent en majorité autour de cet axe. Au contraire, les constructions d'après 1960 se sont installées de plus en plus loin de la RD 1005 et de façon plus lâche. La partie Nord-Est de Preveessin-Moëns est assez récente et ne possède pas de construction d'avant 1960.

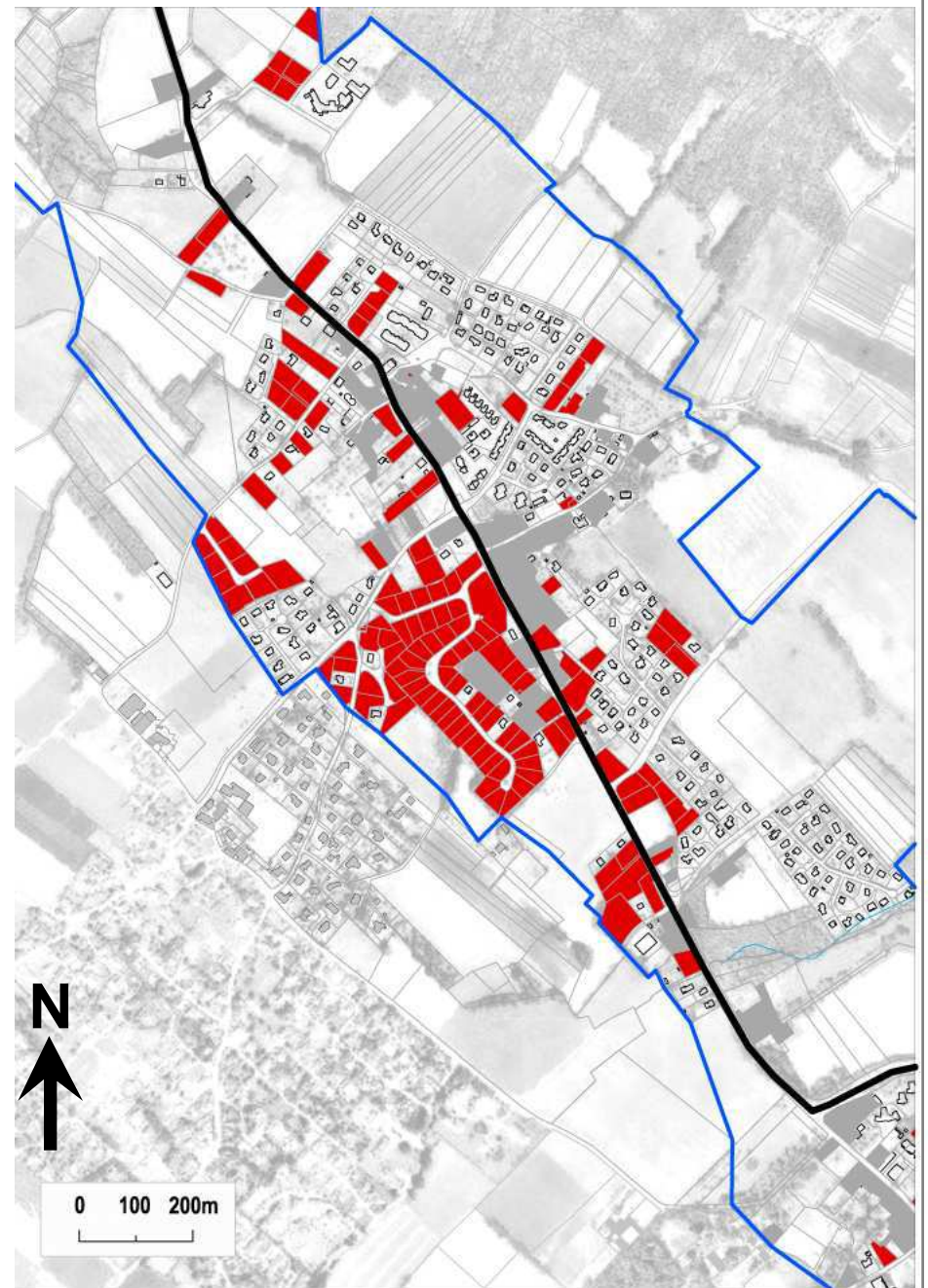
Ainsi par un développement rapide, la commune a vu sa population multipliée par 8,6 entre 1954 et 1999.

Il est à noter que par leur développement les communes de Preveessin-Moëns et d'Omex ont fini par se rejoindre et former ainsi une continuité du tissu bâti.

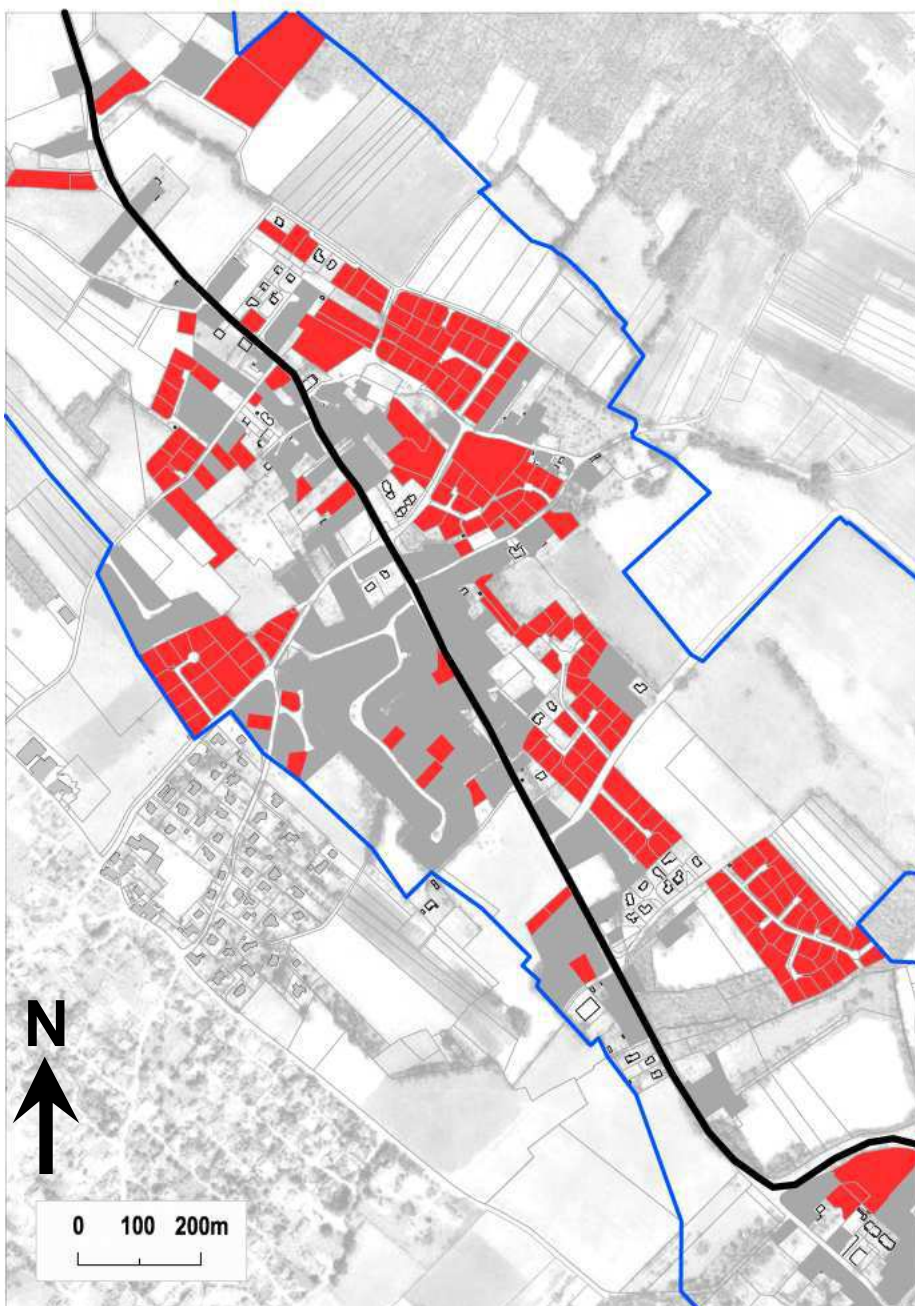
**Les différentes vagues d'urbanisation sur la commune d'Ornex partie Sud
et sur la commune de Prevessin partie Nord-Est**



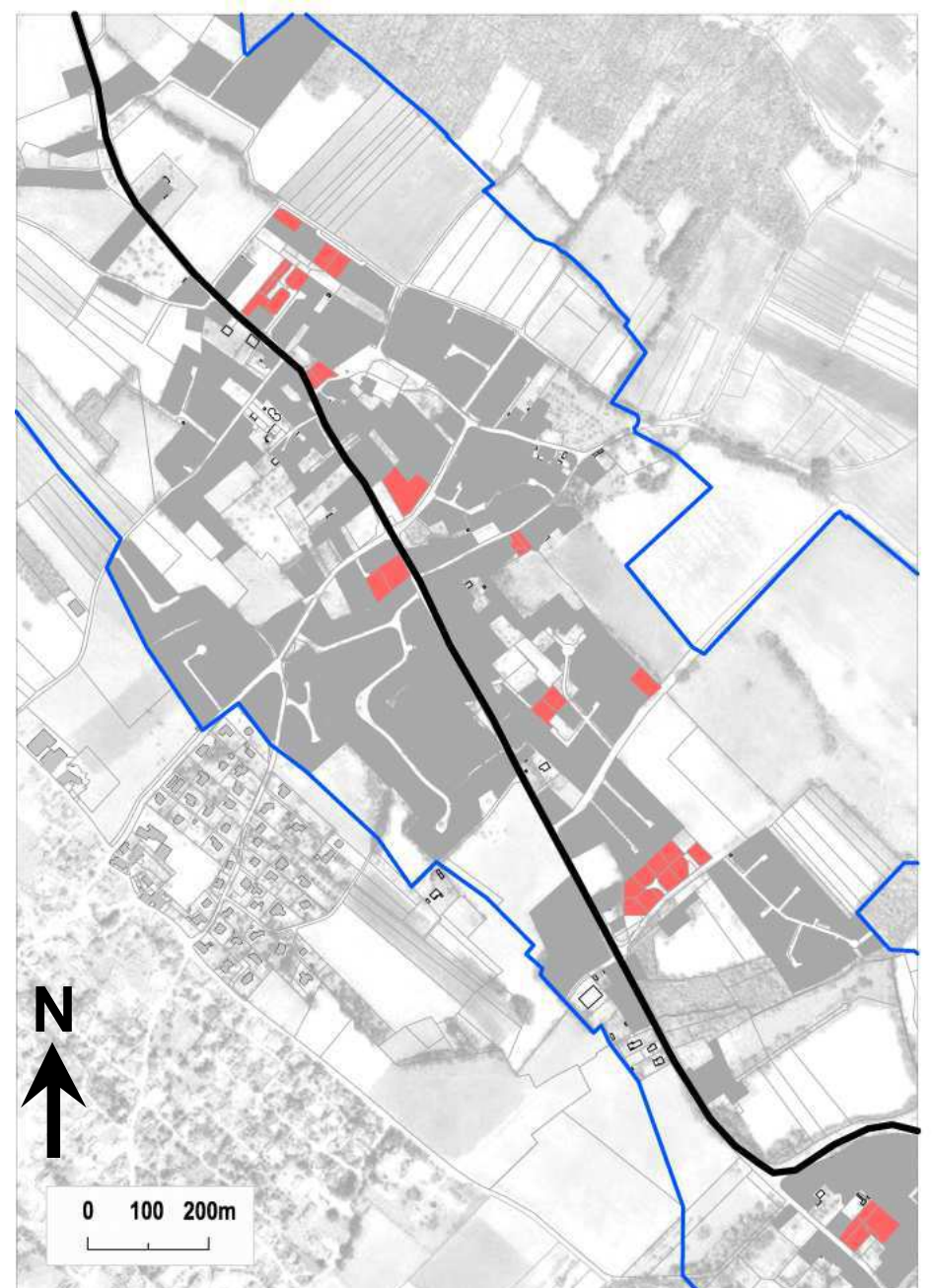
Urbanisation avant 1960



Urbanisation entre 1960 et 1979



Urbanisation entre 1980 et 1999



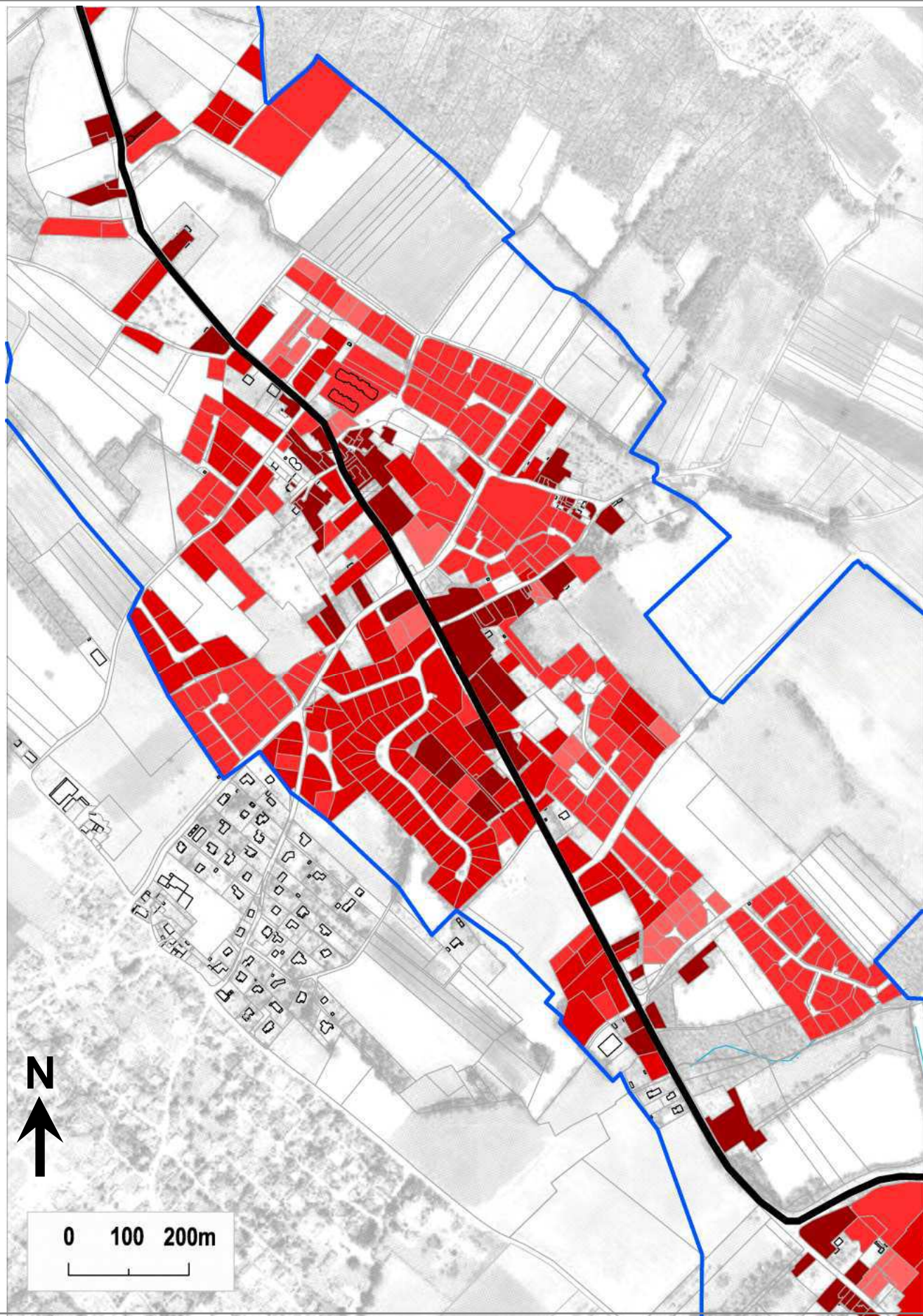
Urbanisation après 2000

- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

**Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune d'Ornex partie Sud
et de Prevessin-Moëns partie Nord-Est**



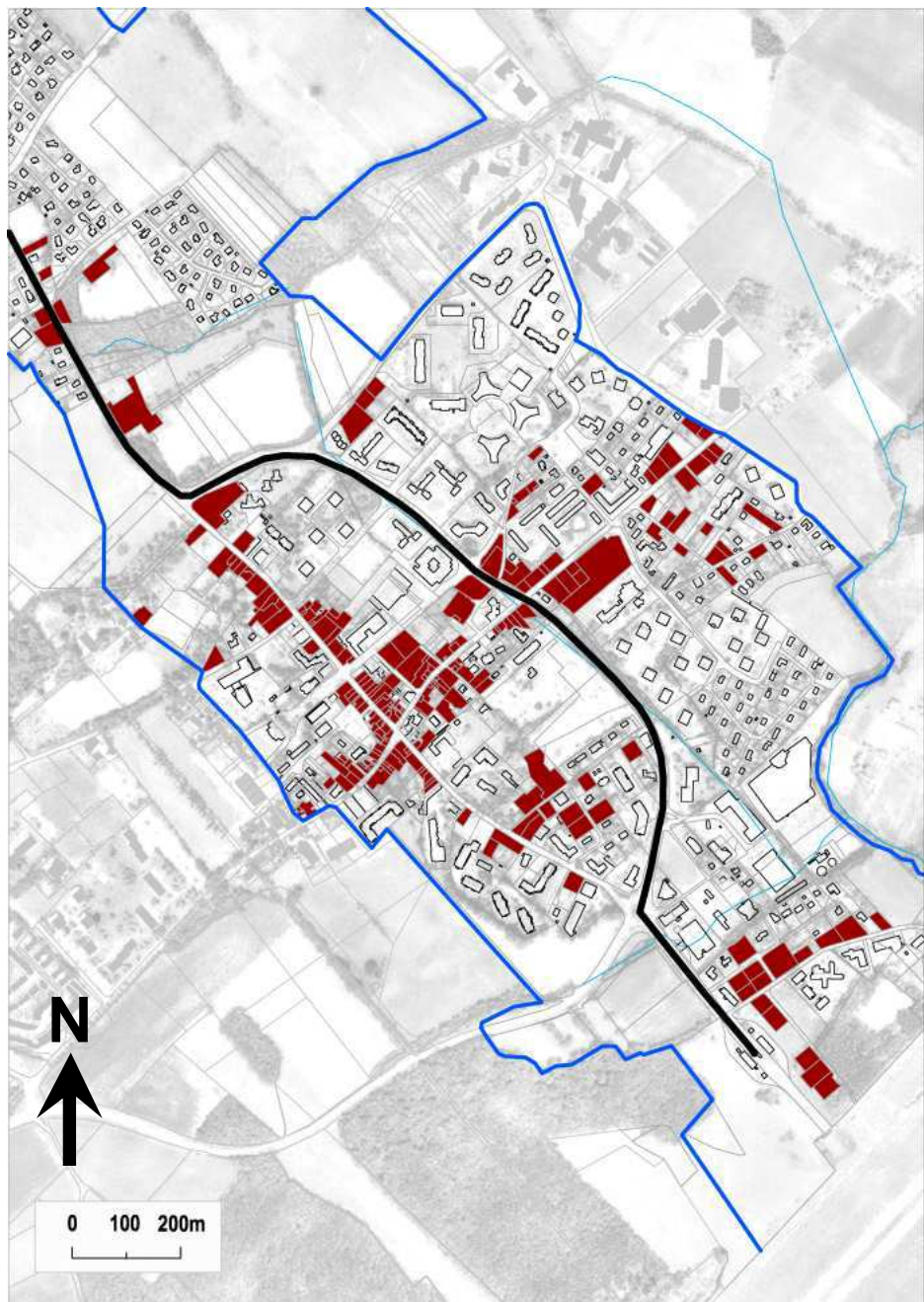
- Urbanisation av ant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

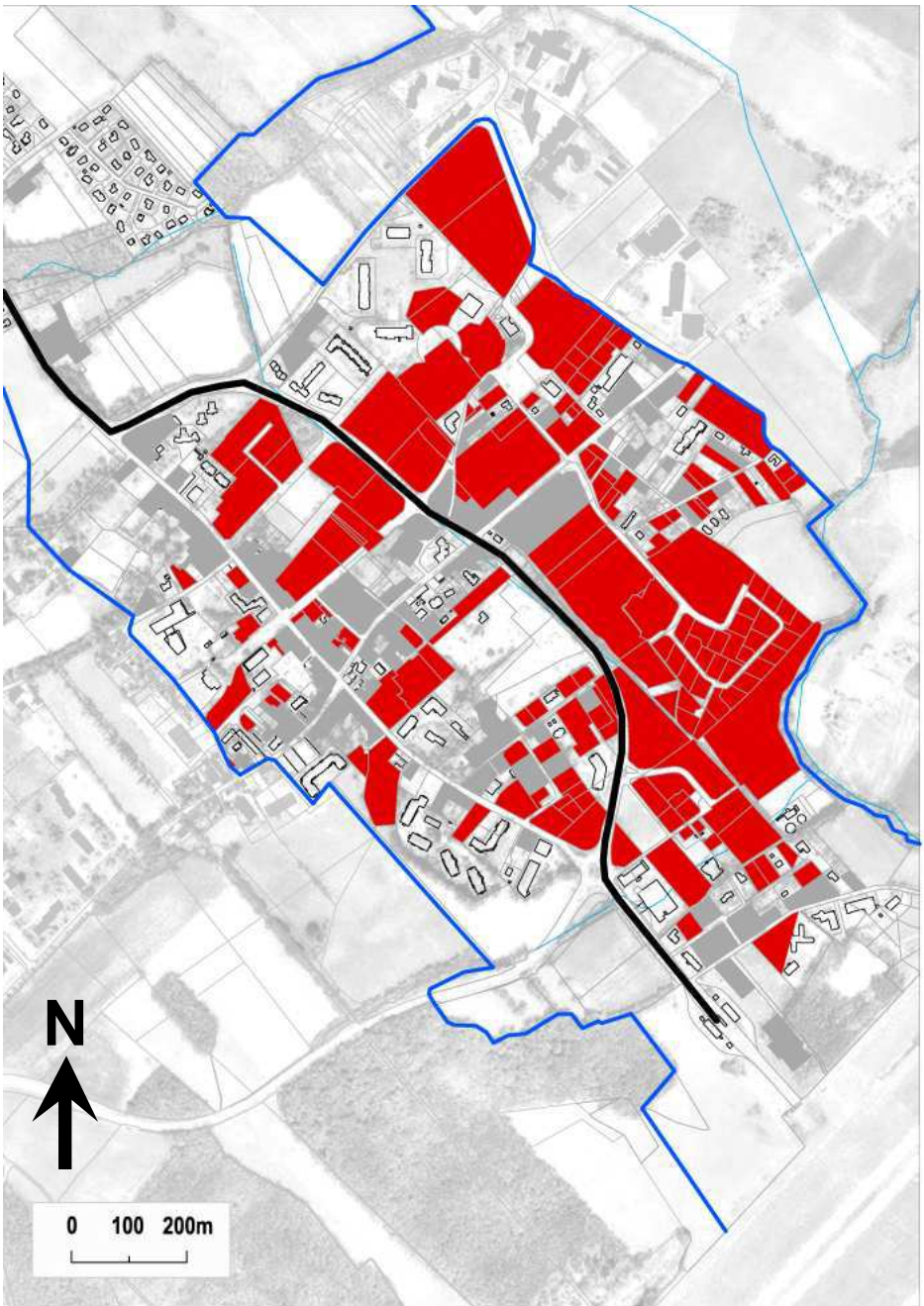
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

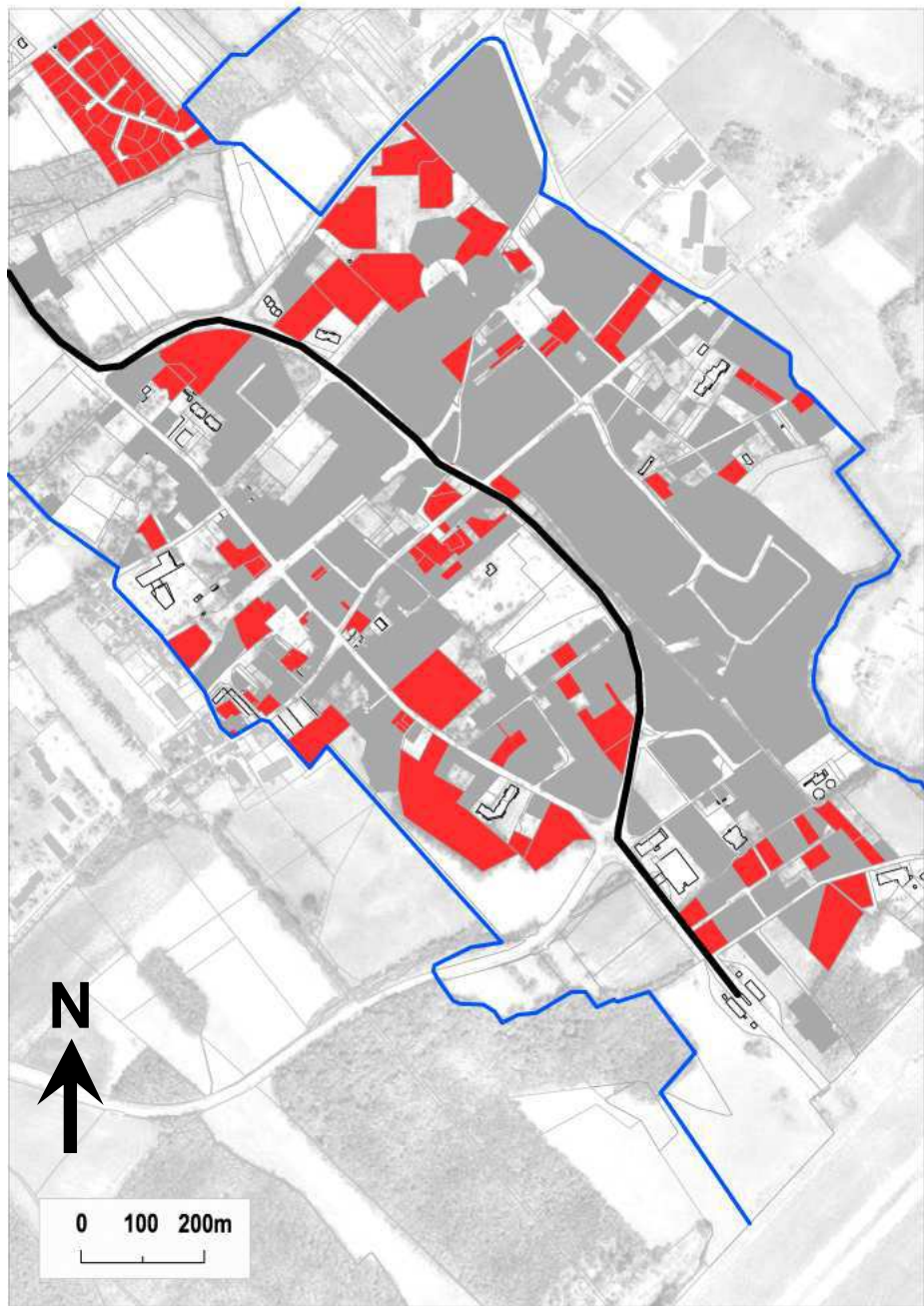
La commune de Ferney-Voltaire possède un centre ancien, étendu et dense, développé sur deux axes, un des axes étant l'ancien tracé de la RN 5. Entre 1960 et 1980, la commune a connu un fort développement dû entre autre à sa position frontalière. Pour répondre à cette forte demande en logements, de grands collectifs ont été construits. Ainsi, Ferney-Voltaire possède un taux important de logements collectifs. A partir des années 1980, la commune s'est développée de façon continue. Ainsi, la population de la commune a été multipliée par cinq entre 1954 et 1999.



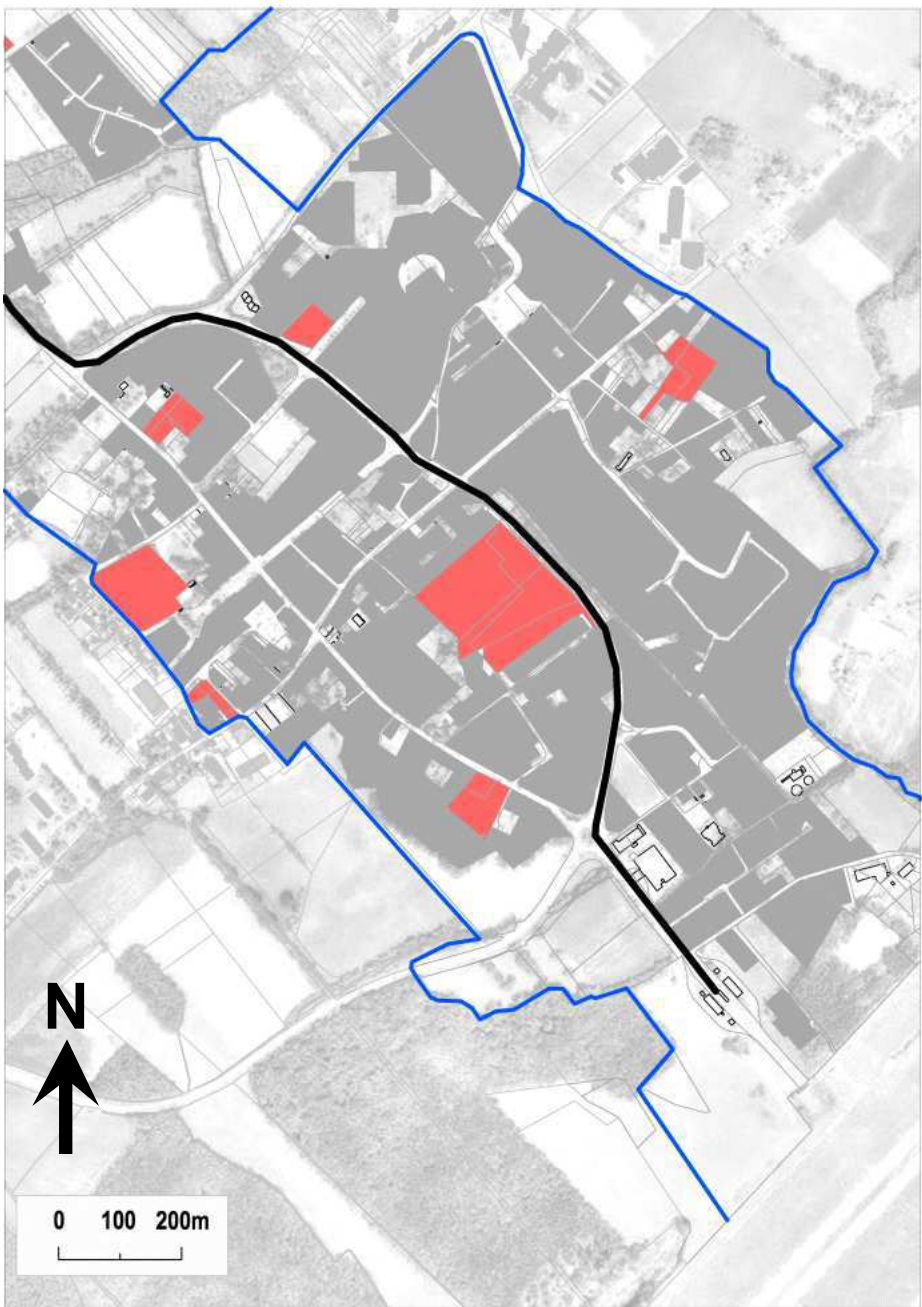
Urbanisation avant 1960



Urbanisation entre 1960 et 1979



Urbanisation entre 1980 et 1999

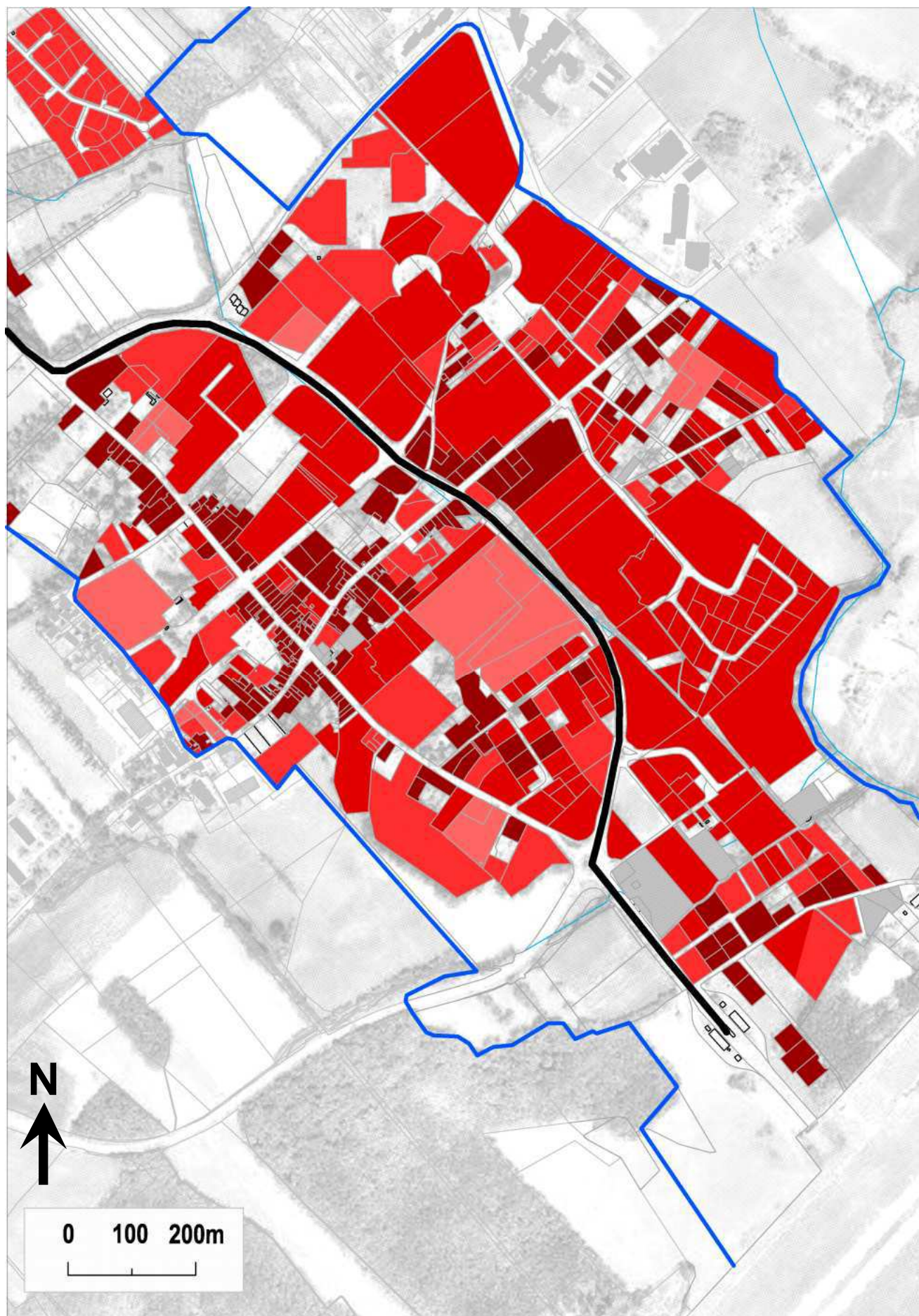


Urbanisation après 2000

- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Urbanisation précédente

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe



- Urbanisation avant 1960
- Urbanisation entre 1960 et 1979
- Urbanisation entre 1980 et 1999
- Urbanisation après 2000
- Absence de données

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion

Cette série de cartes montre les différents développements de ces communes et le dynamisme de cette région. Du fait de la forte demande en logements à partir des années 1960, les communes ont vu croître rapidement leur territoire et en quarante ans l'espace urbanisé a changé radicalement. Ainsi, certaines communes comme Cessy, Segny Ornex et Préveissin-Moëns possèdent un parc de logements très récents construit en peu de temps. Ferney-Voltaire s'est aussi développée rapidement en moins de vingt ans entre 1969 et 1980.

Ces cartes permettent aussi de se rendre compte de la mutation rapide du territoire. En effet, dans les années 1960, les communes de Cessy, Segny et Ornex étaient dites rurales. En quarante ans, celles-ci ont perdu leur statut rural pour devenir des communes périurbaines de Genève.

Ces cinq communes sont toujours confrontées à une forte demande en logements, mais leurs réserves foncières sont moindre qu'auparavant. Pour répondre efficacement à cette demande, ces communes doivent modifier leur façon d'urbaniser leur territoire en densifiant les zones déjà urbanisées et en évitant un trop grand étalement urbain.

II. 2. B. Densité du bâti

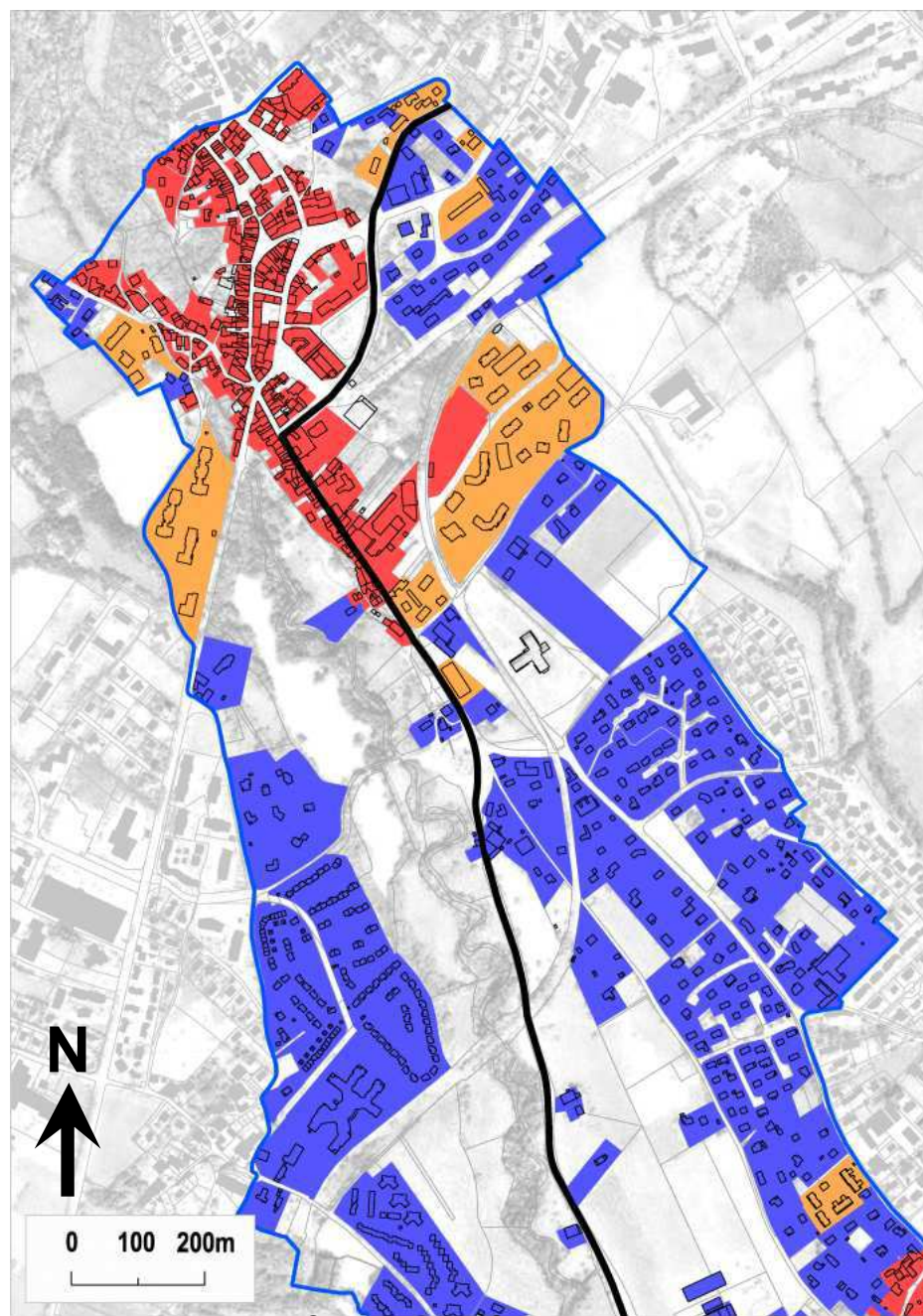
Cette série de cartes concernant les zones de densité du bâti sur les communes de Gex, de Cessy, de Segny, d'Ornex, de Preveissin-Moëns et de Ferney-Voltaire peut être mis en parallèle avec la série de carte traitant des différentes vagues d'urbanisation. En effet, ces cartes permettent de montrer que les zones de bâti dense se superposent aux vagues d'urbanisation anciennes et que les zones de bâti lâche correspondent en majorité aux vagues d'urbanisation depuis les années 1960.

Il est important de préciser que ces zones de bâti dense ou lâche n'ont pas été définies par des valeurs numériques comme le nombre de logements par hectare, mais par une impression visuelle des différents cadastres. De plus, il a été ajouté une troisième catégorie qui regroupe les grands collectifs car il était difficile d'inscrire de telles constructions dans l'une des deux catégories dans la mesure où ces zones concentrent un grand nombre d'habitants tout en consommant beaucoup d'espace.

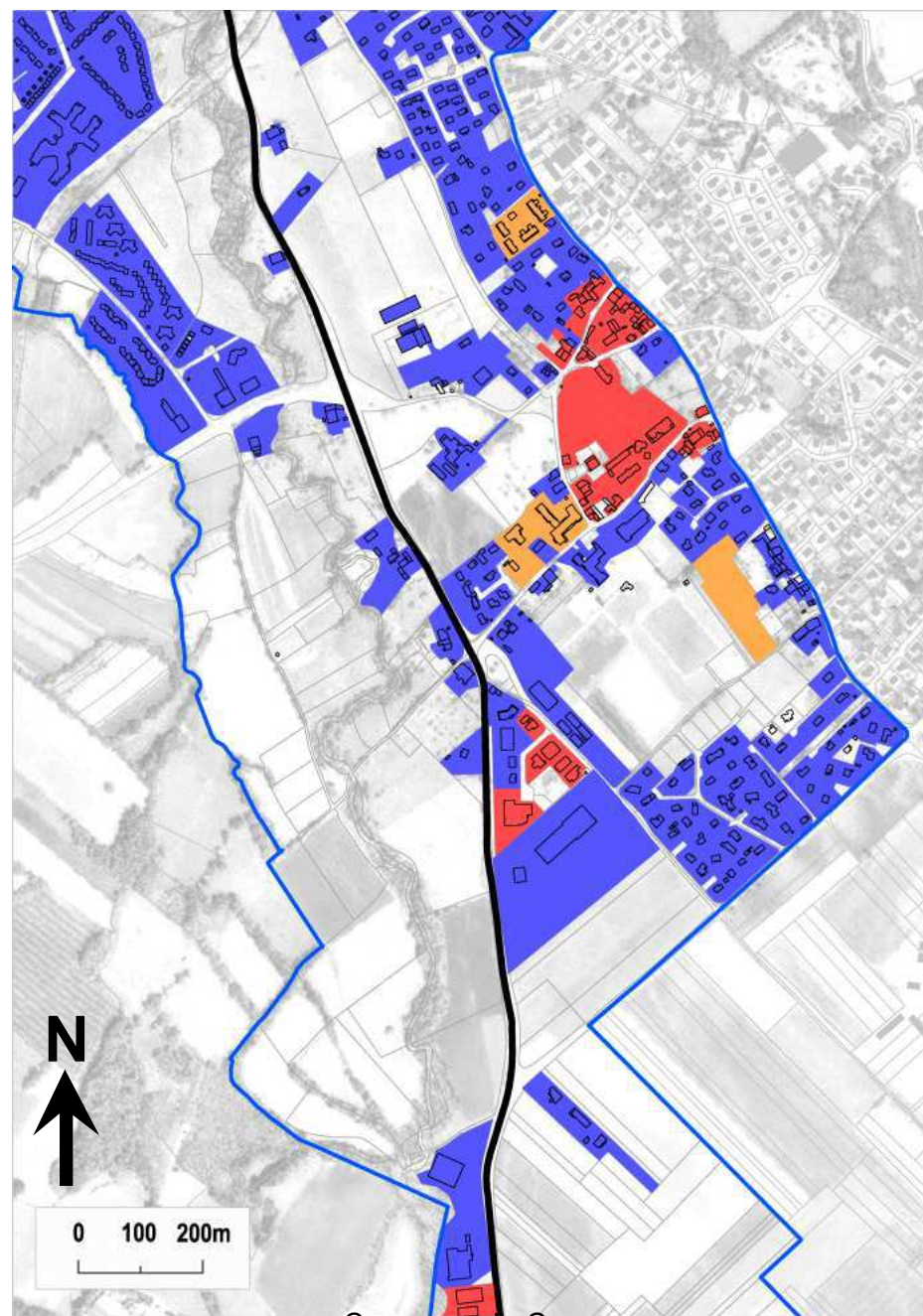
La commune de Gex est l'exemple même de la superposition de zones denses et de la présence de bâti ancien. En effet, le centre historique est dense alors que le reste du fuseau est formé par des zones de bâti lâche ou collectif.

Les communes de Cessy et de Segny plus récentes s'inscrivent elles aussi dans ce modèle mais à une échelle moindre, c'est à dire qu'il existe toujours un centre assez dense mais beaucoup moins étendu. Les grandes zones de bâti lâche correspondent aux vagues d'urbanisation d'après 1960 et caractérisent bien l'étalement urbain de ces deux communes.

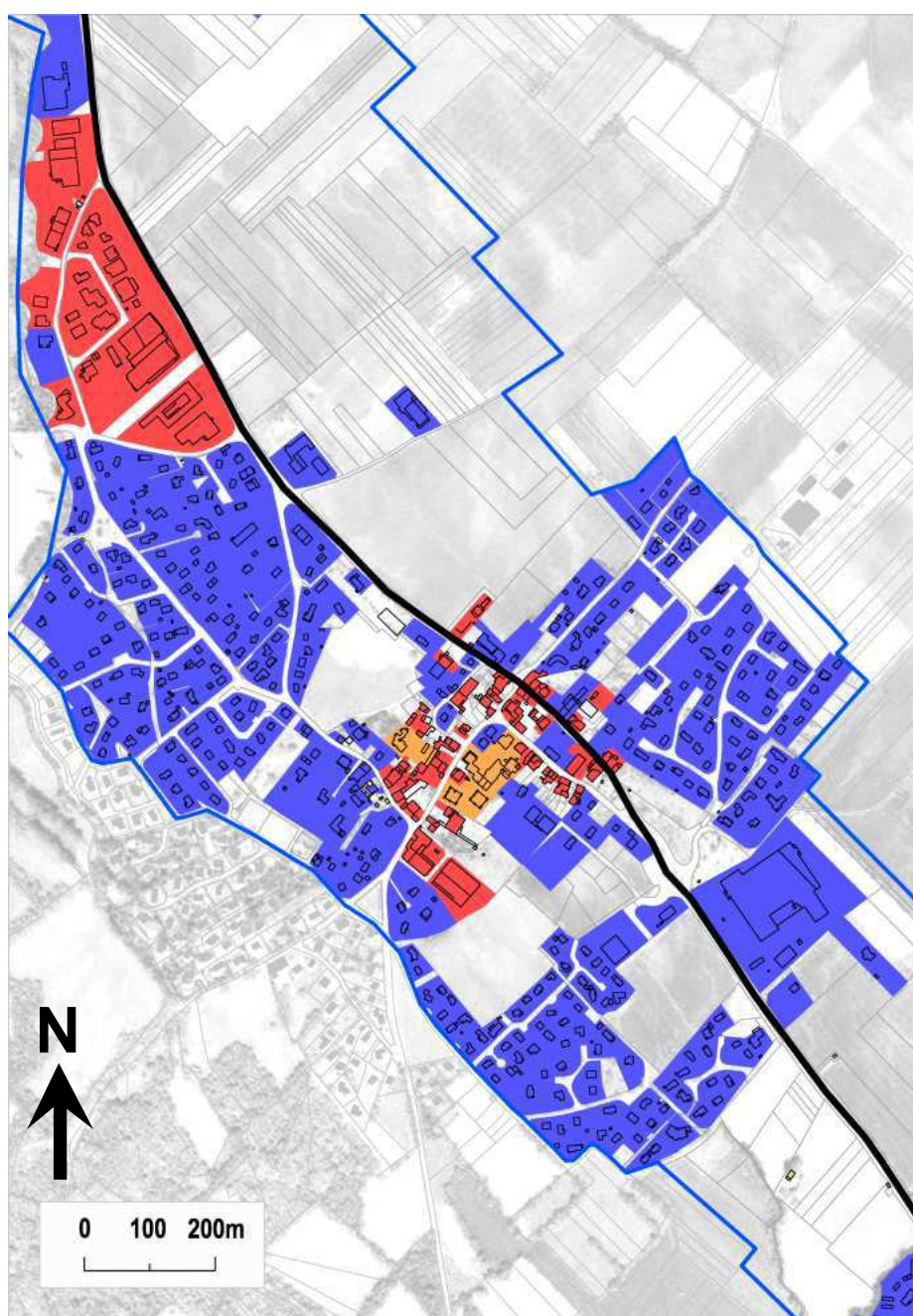
Les autres zones denses de ces communes sont les zones d'activités car elles associent l'implantation de grands bâtiments avec des parcelles de grande taille.



Commune de Gex



Commune de Cessy



Commune de Segny

- Bâti dense
- Bâti lâche
- Grand collectif

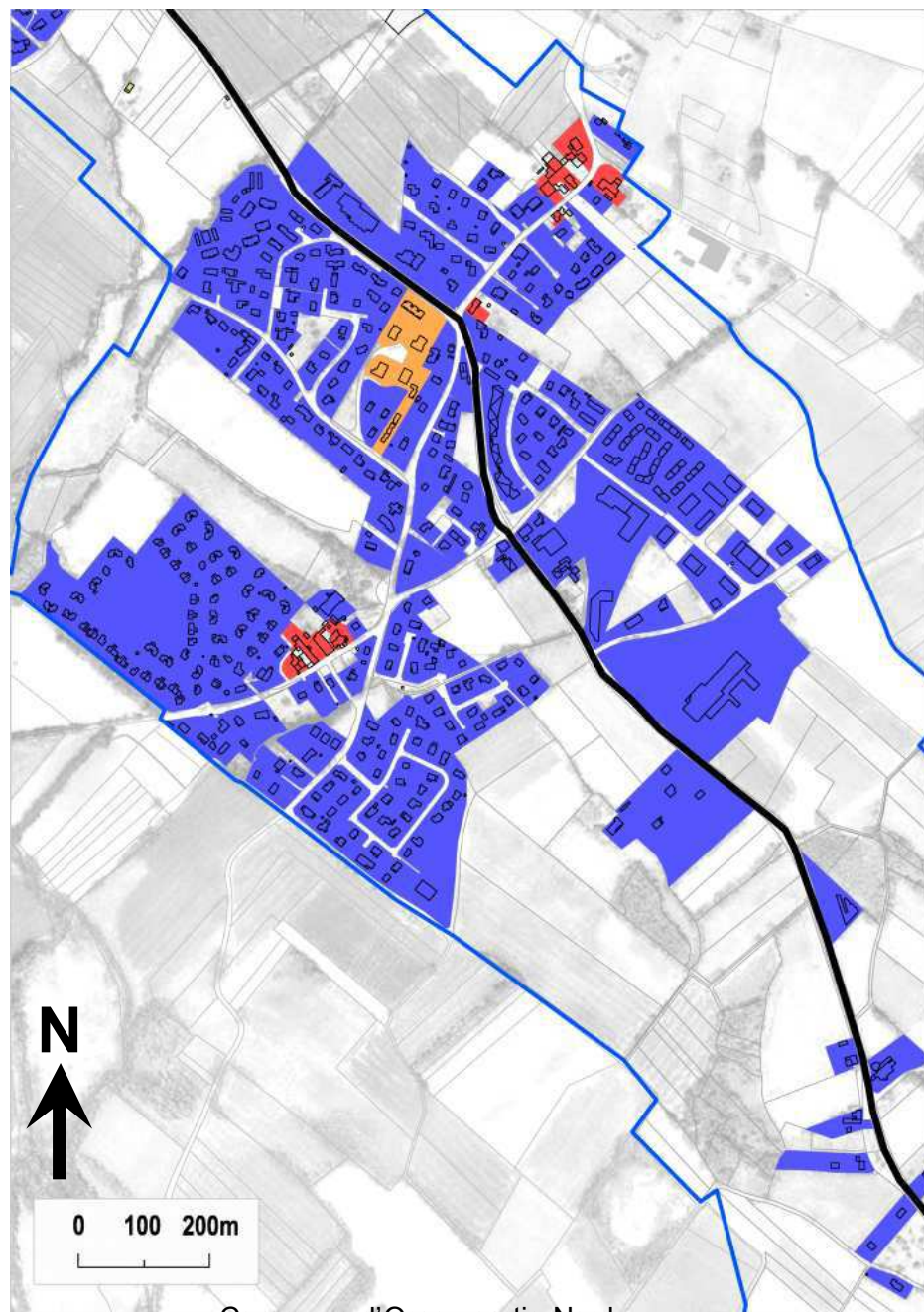
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

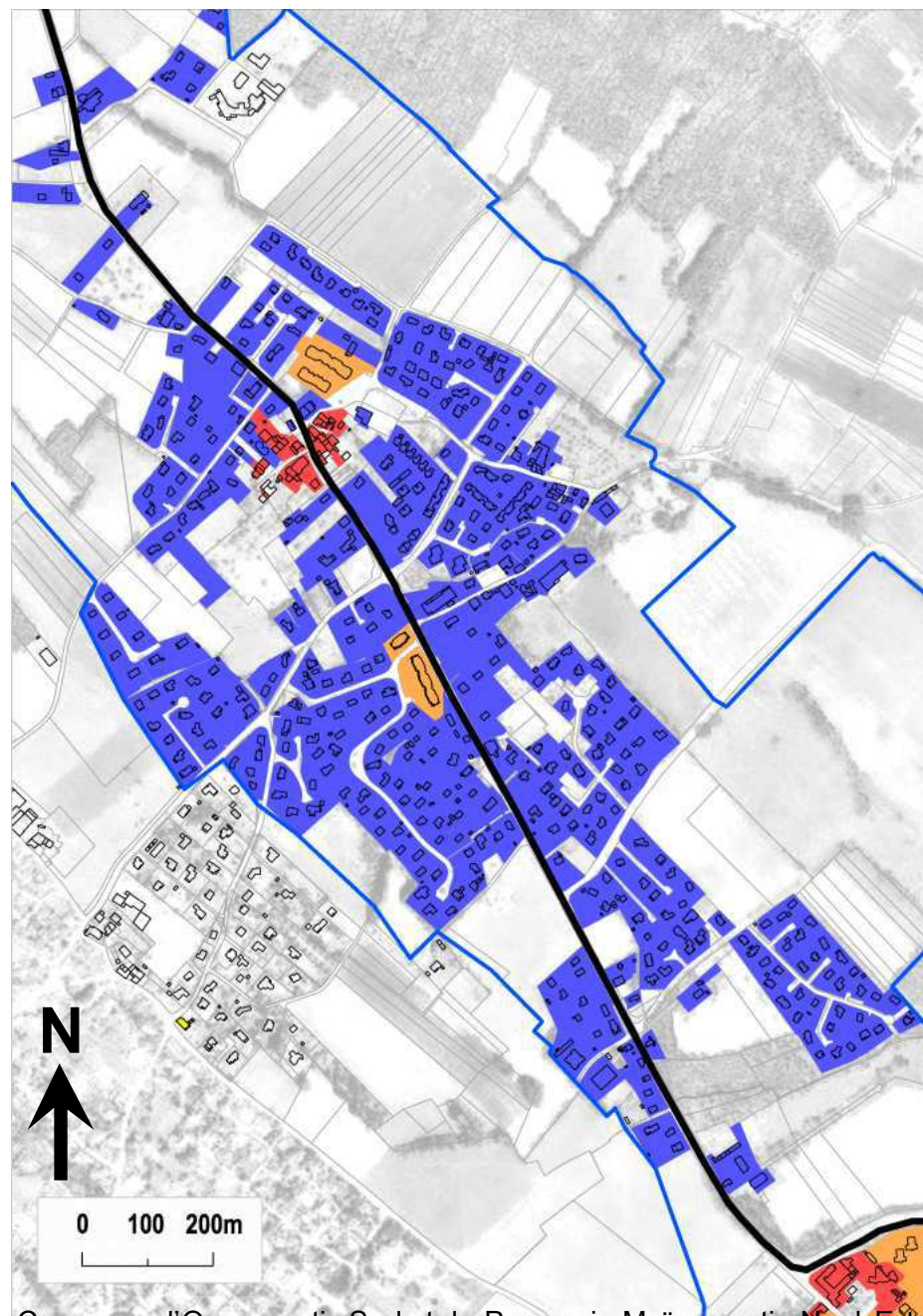
Concernant Omex et la partie de Preussin-Moëns étudiées, il n'existe pas de centre dense et les grandes plages de couleur bleue montrent bien l'absence de densité dans ces communes et la faible présence de grands collectifs.

La commune de Ferney-Voltaire est très différente des autres. En effet, la prédominance du orange marque la présence importante de grands collectifs mais aussi la présence du centre ancien dense. Ferney-Voltaire ne possède pas de grandes zones de bâti lâche ce qui la différencie des autres communes comme Omex, Segny et Cessy.

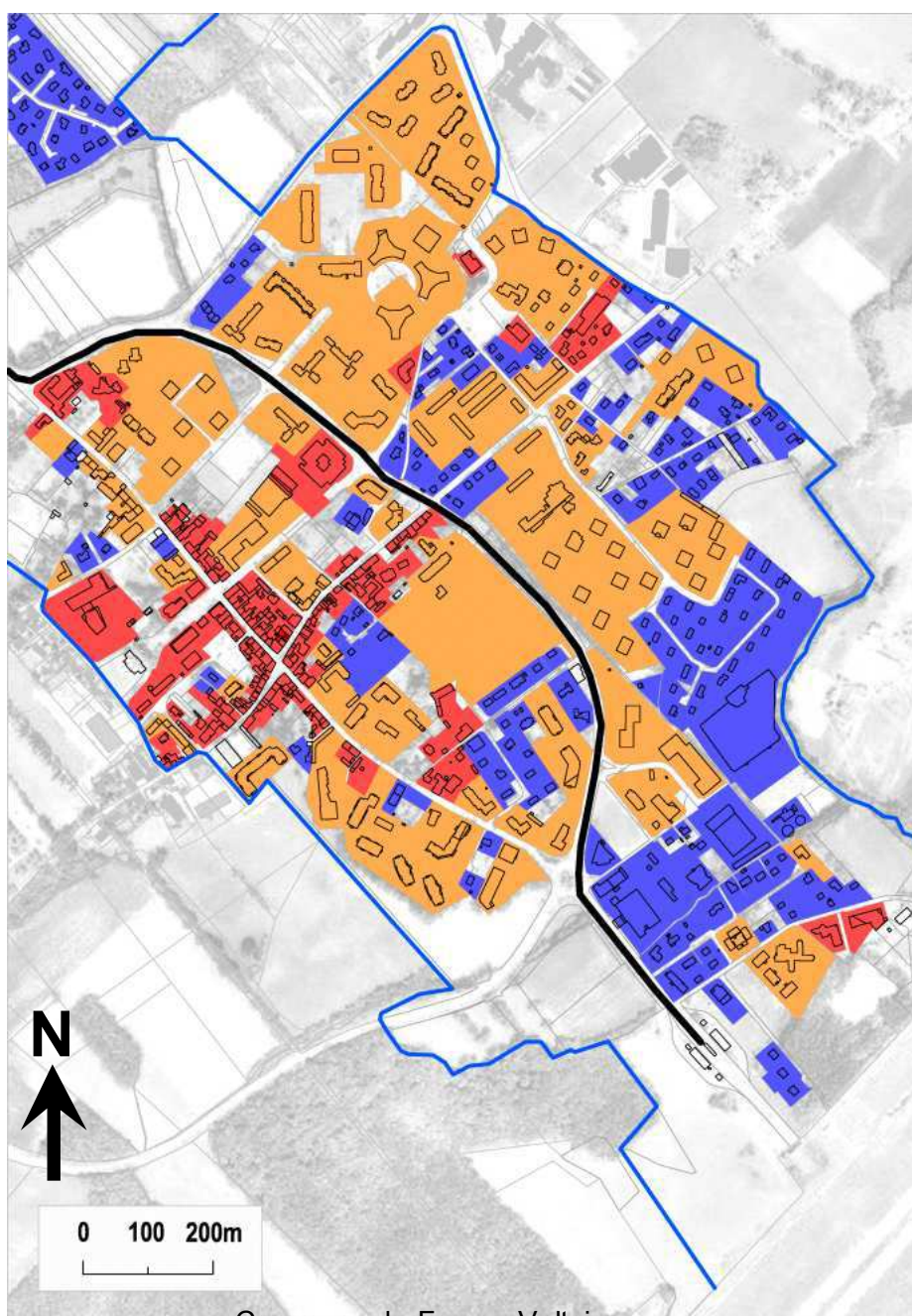
Ainsi ces cartes montrent les différences de composition de ces communes. En effet, les communes de Gex et de Ferney-Voltaire peuvent être désignées comme des communes dont le tissu bâti est assez denses du fait de la présence d'un centre ancien, alors que le tissu bâti des communes de Cessy, Segny et Omex composé en grande partie de lotissements est beaucoup plus lâche. De plus, celui-ci est composé de très peu de grands collectifs comparé à la commune de Ferney-Voltaire.



Commune d'Ornex partie Nord



Commune d'Ornex partie Sud et de Preussin-Moëns partie Nord-Est



Commune de Ferney-Voltaire

- Bâti dense
- Bâti lâche
- Grand collectif

- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II. 2. C. Fonctions du bâti

II. 2. C. i. Fonction du bâti pour chaque bâtiment

L'analyse de cette série de cartes va permettre de mettre en évidence la diversité des fonctions du bâti le long de la RD 1005, ainsi que de recenser les fonctions majoritairement présentes dans le fuseau de plus ou moins 400 mètres autour de la RD 1005. Par diversité des fonctions, il faut distinguer l'habitat (collectif, individuel), les équipements (administration, scolaire, service public, etc) et l'économie (grand commerce, commerce de proximité, entreprise industrielle, etc).

Dans un premier temps, il s'agira d'une étude fine (au niveau de chaque immeuble) qui sera complétée d'une étude plus générale selon les trois secteurs précédemment cités.

Il convient tout d'abord de définir les différents termes utilisés en légende :

Dans le secteur de l'habitat :

- Collectif : immeuble composé de plusieurs appartements ;
- Individuel : pavillonnaire, logement isolé où ne vit qu'un seul ménage ;
- Entrepôt, garage : bâtiment de stockage, et/ou utilisé pour garer sa voiture.

Dans le secteur de l'économie :

- Grands commerces : grande surface, concessionnaire ;
- Commerces de proximité : petit commerce : boulangerie, épicerie, station service isolée, artisan, etc ;
- Services : concerne tous les biens non marchands : coiffeur, médecin, station de lavage, agence de voyages, assurance, banque, etc ;
- Exploitations agricoles : siège d'exploitation agricole, maraîcher ;
- Hôtellerie restauration : résidence hôtelière, hôtel, restaurant, restauration rapide, bars ;
- Bureaux : cabinet d'architecture, etc ;
- Entreprises industrielles : petite société, etc.

Dans le secteur de l'équipement :

- Administratif : mairie, poste de police, gendarmerie, etc ;
- Scolaire : école maternelle, école primaire, collège, lycée ;
- Détente : centre de loisirs, salle des fêtes, centre équestre, aires de jeux, etc ;
- Service public : PTT, etc ;
- Culturel : églises, temple ;
- Culturel : bibliothèque, salle des fêtes, musée, etc ;
- Sportif : terrain de tennis, salle omnisports, etc.

Gex

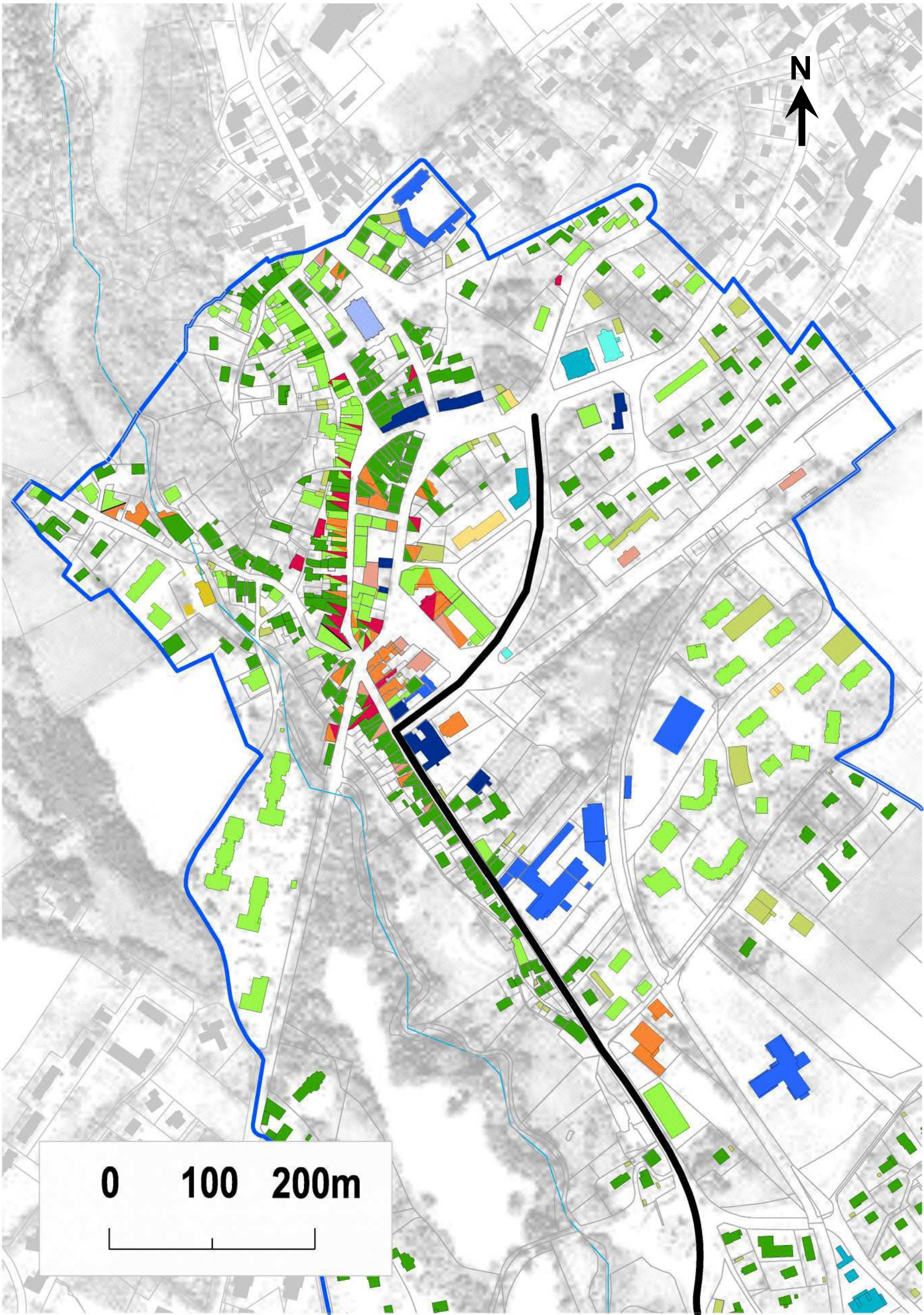
Le centre de Gex est caractérisé par une grande mixité des fonctions entre habitat individuel, collectif, avec de nombreux commerces de proximité, services, etc.

En effet, il s'agit du centre-bourg le mieux structuré de la RD 1005. Il a pris le temps de se développer avant la vague d'urbanisation « anarchique » des années quatre vingt qui se poursuit aujourd'hui.

Le long de la RD 1005, dans la partie centrale de Gex, l'urbanisation est assez dense avec de l'habitat pour majorité individuel accolé à la voirie. Cet habitat est complété par des équipements scolaires et administratifs. L'habitat collectif est présent en s'éloignant de la RD 1005.

Dans sa partie Ouest, l'habitat, pour l'essentiel de l'individuel, est assez dispersé et en retrait de la voirie. Cette partie dispose de plus d'un hôpital et de quelques collectifs en extrémité sud.

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune de Gex



Collectif
Individuel
Entrepôt, garage
Bâti abandonné

Grand commerce
Commerce de proximité
Service
Exploitation agricole
Hôtellerie restauration
Bureau
Entreprise industrielle

Administratif
Scolaire
Détente
Service public
Cultuel
Culturel
Sportif

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de
part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Cessy

La partie Nord de la commune de Cessy se caractérise par de l'habitat individuel, en grande majorité éloigné de la RD 1005. Un équipement scolaire et quelques services viennent compléter le tissu. Un seul immeuble de logements collectifs est proche de la RD 1005. Il est à noter également la présence d'un siège d'exploitation agricole.

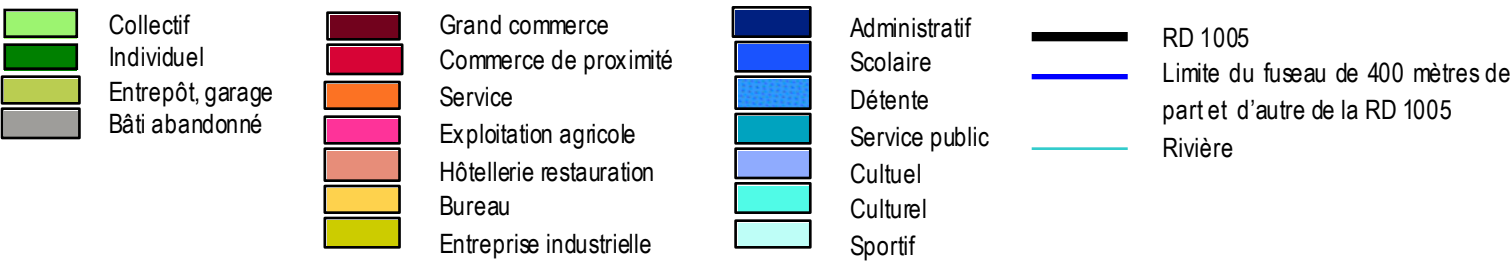
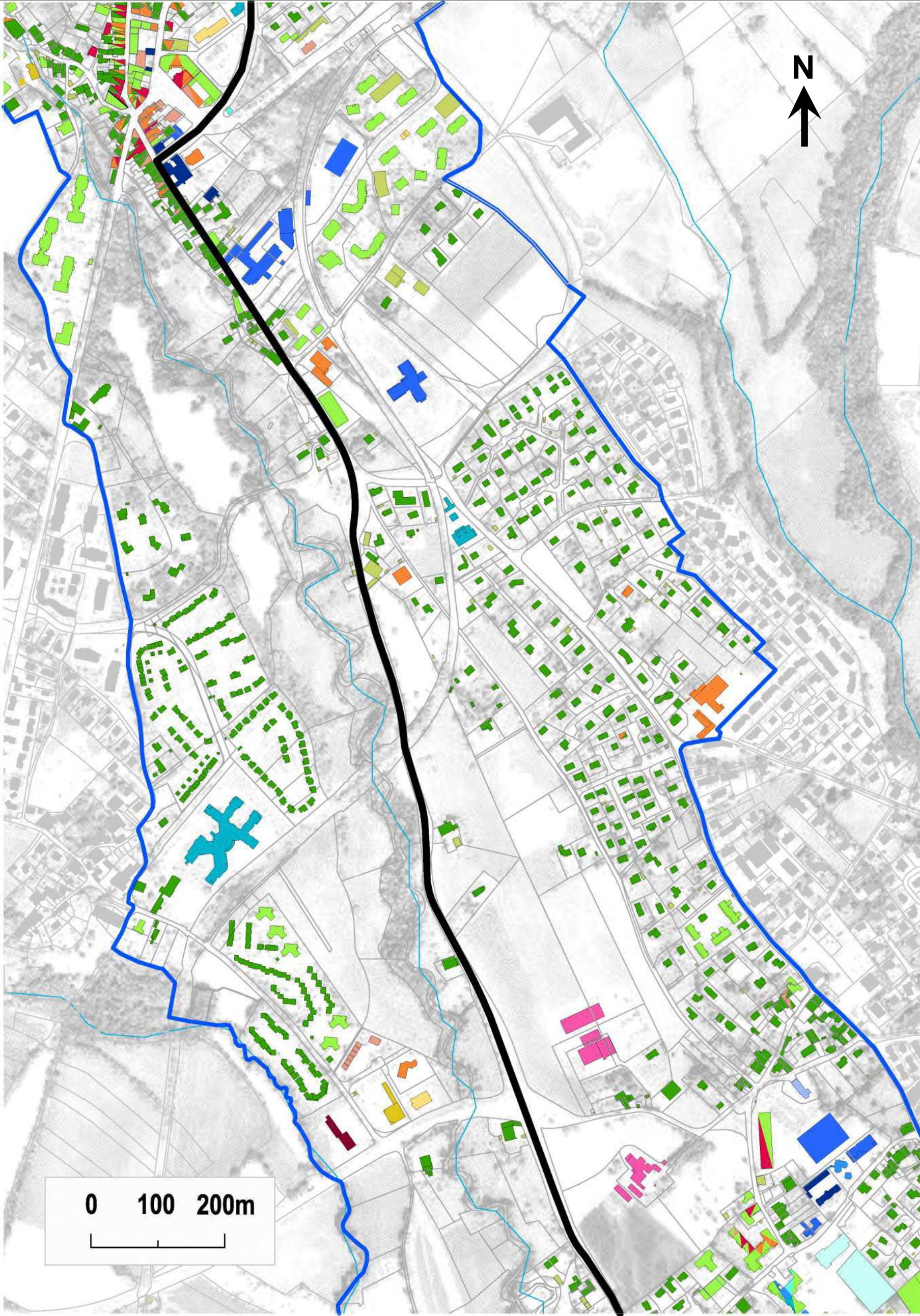
La partie centrale de Cessy est plus diversifiée avec la présence notamment d'équipements sportifs (terrains de foot, de tennis, etc), d'un équipement scolaire, de services, d'entreprises industrielles, de grands commerces. Certains immeubles possèdent en leur sein au moins deux fonctions (habitat collectif, commerces de proximité, ou habitat collectif, services ou bien encore habitat collectif, service public, équipement culturel et de détente), la fonction habitat étant réservée aux étages supérieurs.

L'équipement sportif est actuellement entouré d'habitat individuel.

Une première zone d'activité, composée de deux grands commerces, d'entreprises industrielles, de services, d'un hôtel-restaurant, est située le long de la RD1005. Dans la partie Sud de la commune, une autre zone d'activité, isolée du reste de la commune par des cultures, longe la RD 1005.

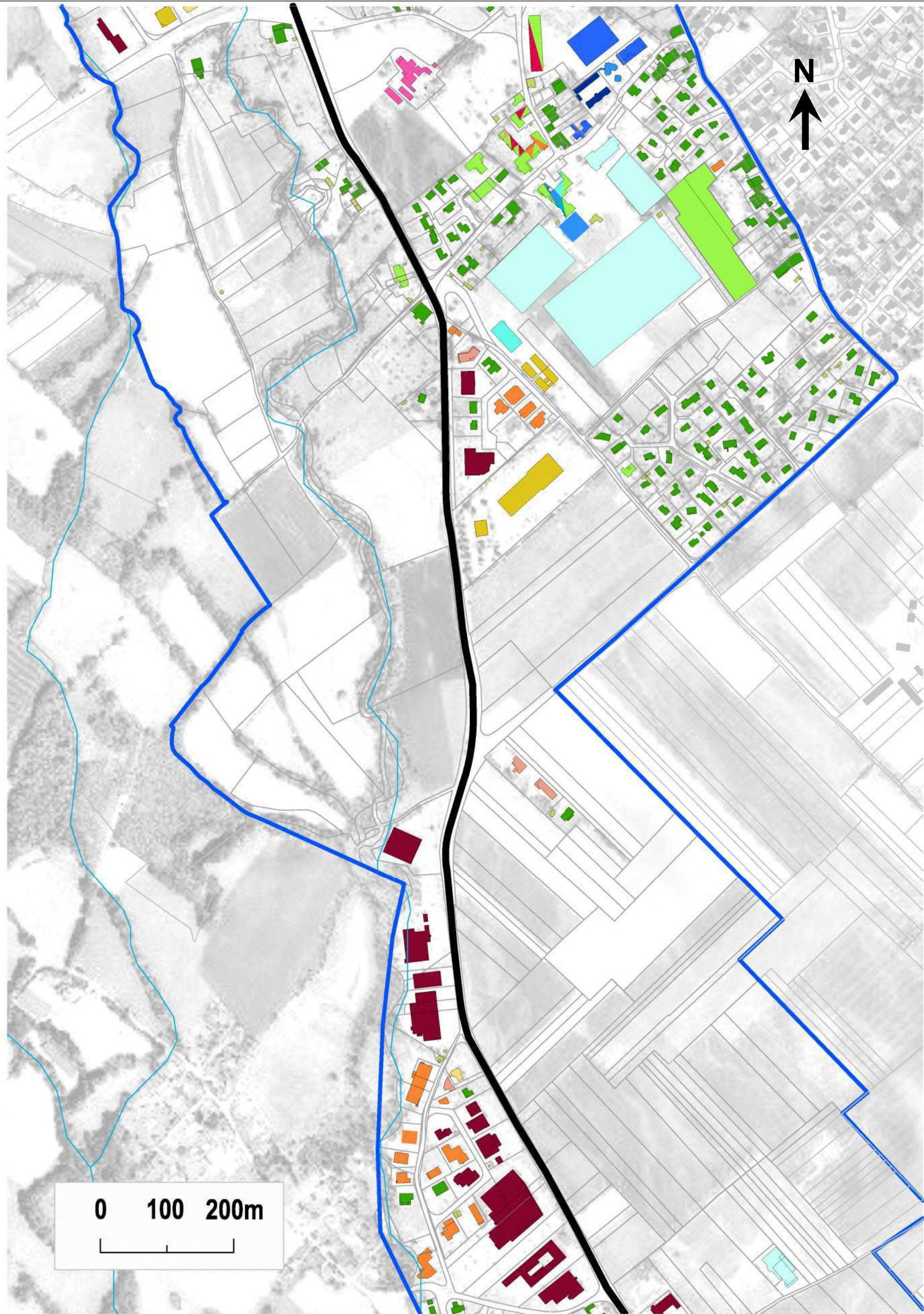
La présence de quelques maisons individuelles au sein de ces zones d'activité est un fait inhabituel et témoigne d'un manque de planification des politiques d'urbanisation.

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune de Cessy partie Nord



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune de Cessy partie Sud



- | | | | |
|------------------|-------------------------|----------------|---|
| Collectif | Grand commerce | Administratif | RD 1005 |
| Individuel | Commerce de proximité | Scolaire | Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005 |
| Entrepôt, garage | Service | Détente | Rivière |
| Bâti abandonné | Exploitation agricole | Service public | |
| | Hôtellerie restauration | Culturel | |
| | Bureau | Culturel | |
| | Entreprise industrielle | Sportif | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Segny

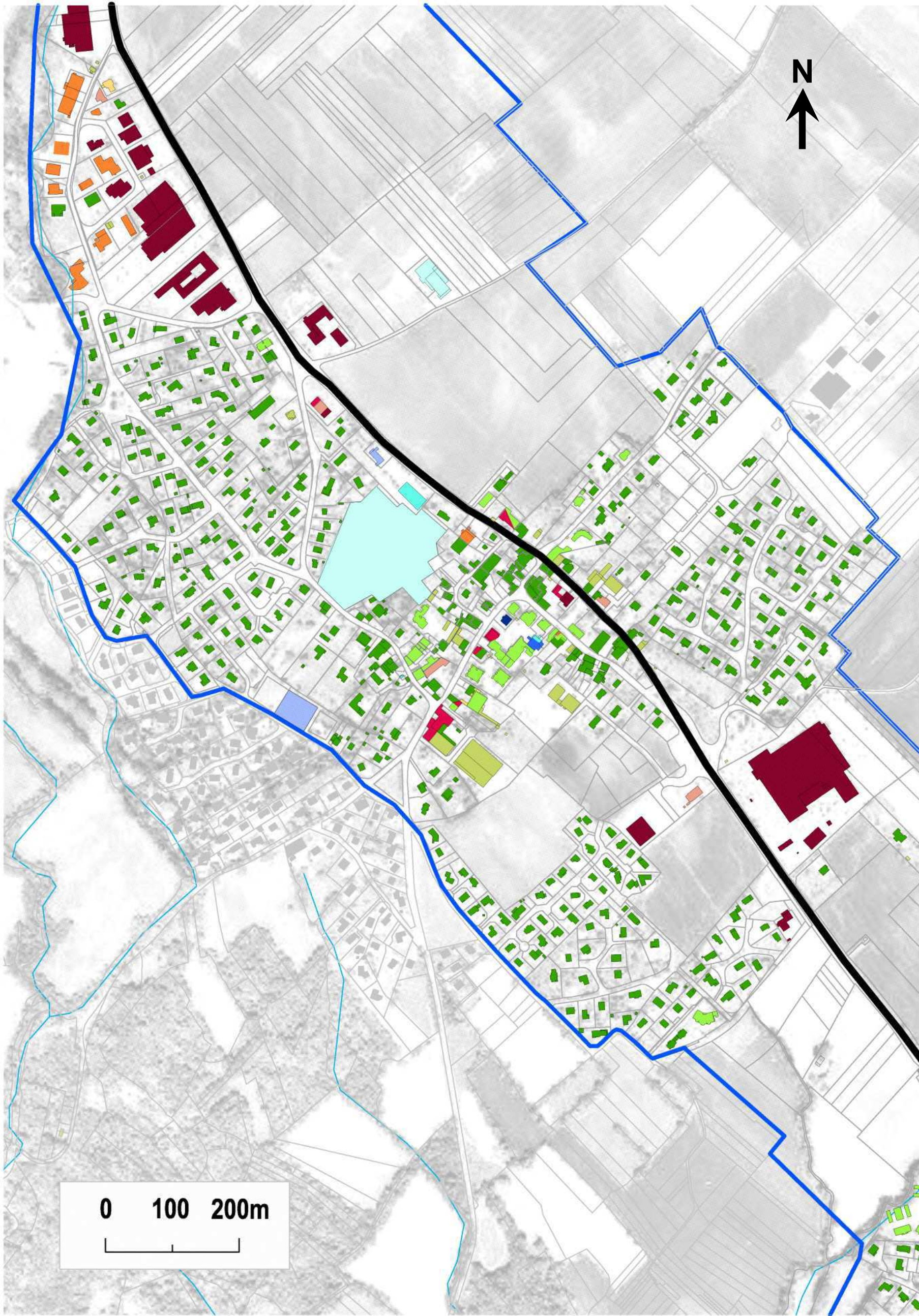
Le centre de Segny, situé en grande partie du côté Ouest de la RD 1005, se caractérise pour l'essentiel par de l'habitat à la fois individuel et collectif. D'autres fonctions sont aussi présentes telles que des commerces de proximité, une école, un terrain de foot et une nouvelle salle des fêtes à proximité de la RD 1005. Le centre de Segny est donc caractérisé par une certaine mixité des fonctions.

Il est à noter que l'église située le long de la RD 1005 est excentrée du centre bourg.

Autour du centre de Segny, trois zones distinctes sont caractérisées majoritairement par de l'habitat individuel. Par exemple, le lotissement situé à l'Est du centre bourg est complètement déconnecté du reste de la ville.

Sur le plan économique, il est à noter la présence d'un centre commercial au Sud-Est de la commune, et d'autres grands commerces qui se trouvent dispersés dans la commune. Par exemple, au Nord, le grand commerce situé le long de la RD 1005 est isolé du reste de l'urbanisation.

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune de Segny



Collectif
Individuel
Entrepôt, garage
Bâti abandonné

Grand commerce
Commerce de proximité
Service
Exploitation agricole
Hôtellerie restauration
Bureau
Entreprise industrielle

Administratif
Scolaire
Détente
Service public
Cultuel
Culturel
Sportif

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ornex, partie Nord

Le premier constat est que la commune d'Ornex est séparée en deux par un vaste espace agricole.






















La partie Nord de la commune est surtout caractérisée par de l'habitat individuel. Cependant, l'habitat collectif est également présent. Il est regroupé en deux endroits, majoritairement non intégré à l'habitat individuel.

Au Sud de cette zone, une zone d'activité est constituée de grands commerces, services et entreprises industrielles.

De plus, toujours au niveau économique, une caractéristique unique sur l'ensemble des communes étudiées, est la présence d'arcades le long de la RD 1005 (succession de commerces présentant une unité architecturale).

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Nord



 Collectif	 Grand commerce	 Administratif	 RD 1005
 Individuel	 Commerce de proximité	 Scolaire	 Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
 Entrepôt, garage	 Service	 Détente	 Rivière
 Bâti abandonné	 Exploitation agricole	 Service public	
	 Hôtellerie restauration	 Culturel	
	 Bureau	 Culturel	
	 Entreprise industrielle	 Sportif	

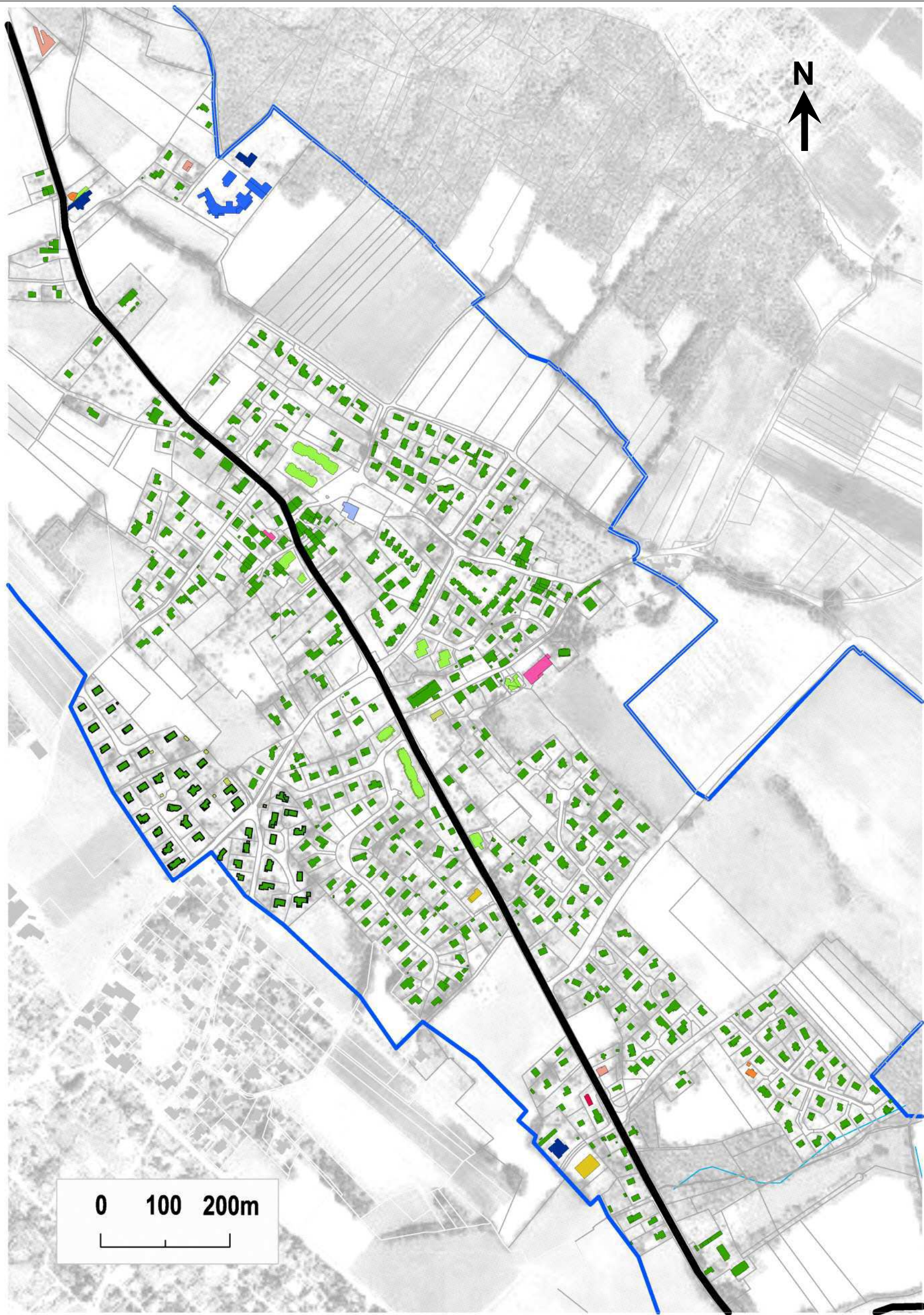
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe






















Omex, partie Sud

La partie centrale est peu bâtie. La mairie d'Omex et plus à l'Est, l'école, sont excentrées des zones d'habitat individuel.

La partie Sud d'Omex est constituée pour l'essentiel d'habitations en majorité pavillonnaires et de quelques collectifs pour la plupart en retrait de la RD 1005. Les autres fonctions sont très minoritaires.

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Sud et Prévessin Moëns partie Nord



	Collectif		Grand commerce		Administratif		RD 1005
	Individuel		Commerce de proximité		Scolaire		Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
	Entrepôt, garage		Service		Détente		Rivière
	Bâti abandonné		Exploitation agricole		Service public		
			Hôtellerie restauration		Culturel		
			Bureau		Culturel		
			Entreprise industrielle		Sportif		

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

Ferney-Voltaire est l'une des communes les plus diversifiées de la RD 1005 en terme de fonctions du bâti. C'est la seule commune de la RD 1005 dont le nombre de logements collectifs dépasse celui de logements individuels.

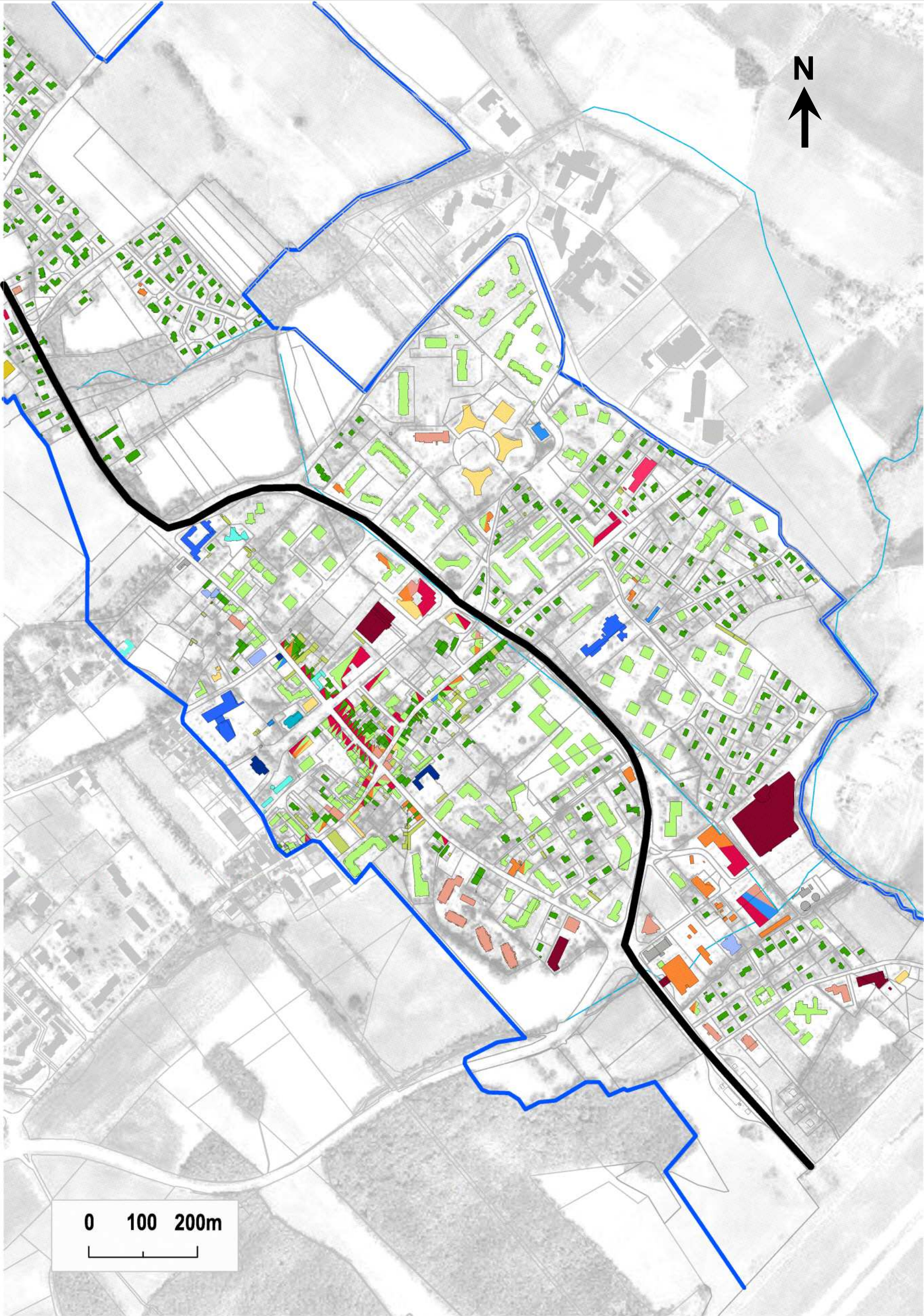
Le centre ville concentre surtout de l'habitat et des commerces de proximité. La partie Nord-Est réunit les fonctions d'habitat collectif et de bureaux (centre d'affaires international). Certains immeubles regroupent les deux fonctions d'habitat collectif et d'économie.

Les autres fonctions sont dispersées dans la commune : trois équipements scolaires, des grands commerces, des services, des hôtels, des restaurants, des équipements culturels et culturels, etc.

Conclusion

Au niveau des fonctions du bâti, on distingue deux pôles, Gex et Ferney-Voltaire, qui possèdent une grande diversité des fonctions, notamment au sein de leur centre bourg. Quant aux autres communes, elles se sont véritablement développées lors de la vague d'urbanisation (à partir des années quatre vingt), c'est à dire très rapidement et sans véritable politique restrictive en terme d'urbanisation. De plus, le développement s'est axé sur du résidentiel sans intégration d'activités économiques. En outre, certaines activités se sont installées sans s'intégrer dans leurs environnements respectifs, créant parfois une rupture avec le reste de la commune. Ainsi, il n'est pas rare de constater la présence de quelques maisons au milieu d'une zone d'activité. Certaines de ces zones d'activités se sont greffées le long de RD 1005, créant un « effet de vitrine ».

Répartition des fonctions le long de la RD 1005
Commune de Ferney-Voltaire



Collectif
Individuel
Entrepôt, garage
Bâti abandonné

Grand commerce
Commerce de proximité
Service
Exploitation agricole
Hôtellerie restauration
Bureau
Entreprise industrielle

Administratif
Scolaire
Détente
Service public
Cultuel
Culturel
Sportif

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II. 2. C. ii. Zonage des fonctions du bâti

L'objectif de cette série de cartes est de montrer comment se répartissent les fonctions d'habitat, d'économie et d'équipement, en établissant un zonage sur les différentes communes traversées par la RD 1005.

Il convient de noter que ce zonage prend en compte les fonctions dominantes.

Au Nord de la RD 1005, une certaine mixité des fonctions (habitat / équipement et habitat / économie) est présente, tandis que plus au Sud dans la commune de Cessy, sont localisées majoritairement des zones monofonctionnelles (résidentiel, économique, équipement), avec une prédominance de la fonction économique au Sud.









Plus au Sud le long de la RD 1005, une certaine mixité des fonctions au niveau de la commune de Segny (habitat/ équipement et habitat/ économie) peut être observée.

A l'entrée Nord de la commune d'Ornex, la fonction dominante est résidentielle accompagnée d'une zone économique et d'une zone d'équipement détachée des deux parties de la commune, au niveau de la mairie d'Ornex.

La commune de Ferney-Voltaire présente une certaine mixité des fonctions, avec une dominance de la fonction résidentielle. Elle possède également trois zones économiques.

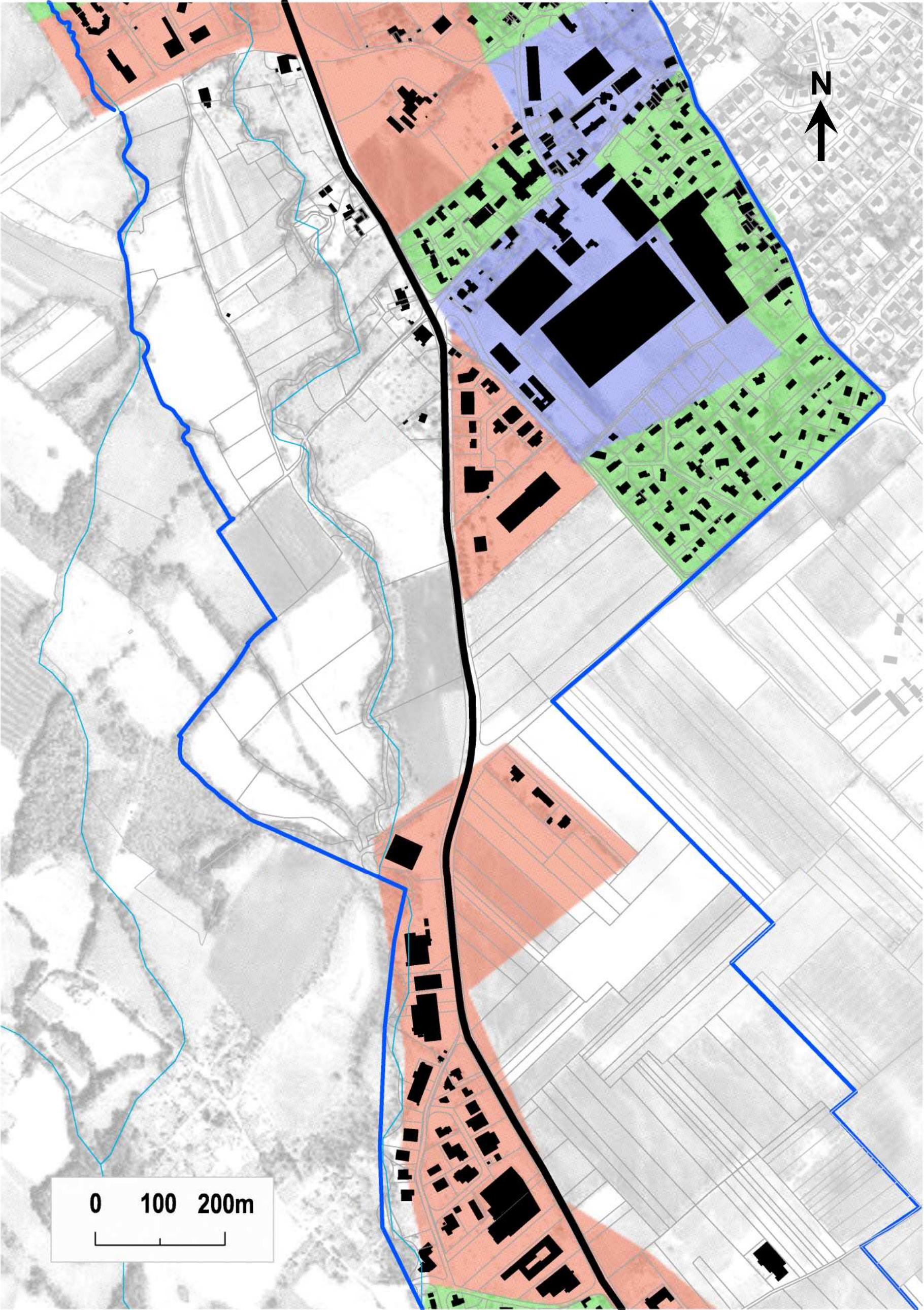
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune de Gex



- | | | |
|--|---|---|
|  Habitat |  Mixité habitat activité |  RD 1005 |
|  Équipement |  Mixité habitat équipement |  Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005 |
|  Activité | |  Rivière |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune de Cessy partie Sud



Habitat
Équipement
Activité



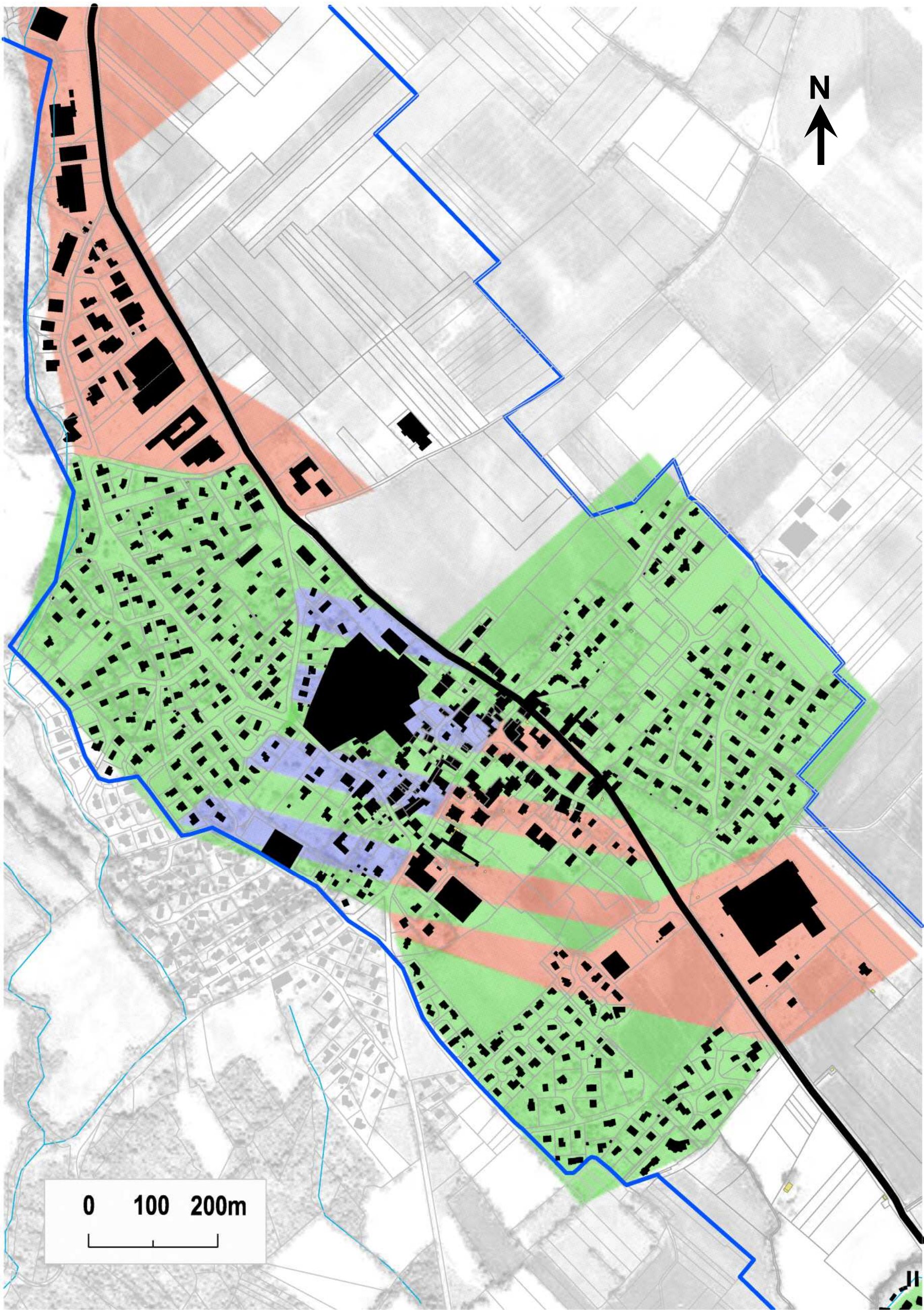
Mixité habitat / activité
Mixité habitat / équipement



RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de
part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune de Segny



Habitat

Équipement

Activité

Mixité habitat / activité

Mixité habitat / équipement

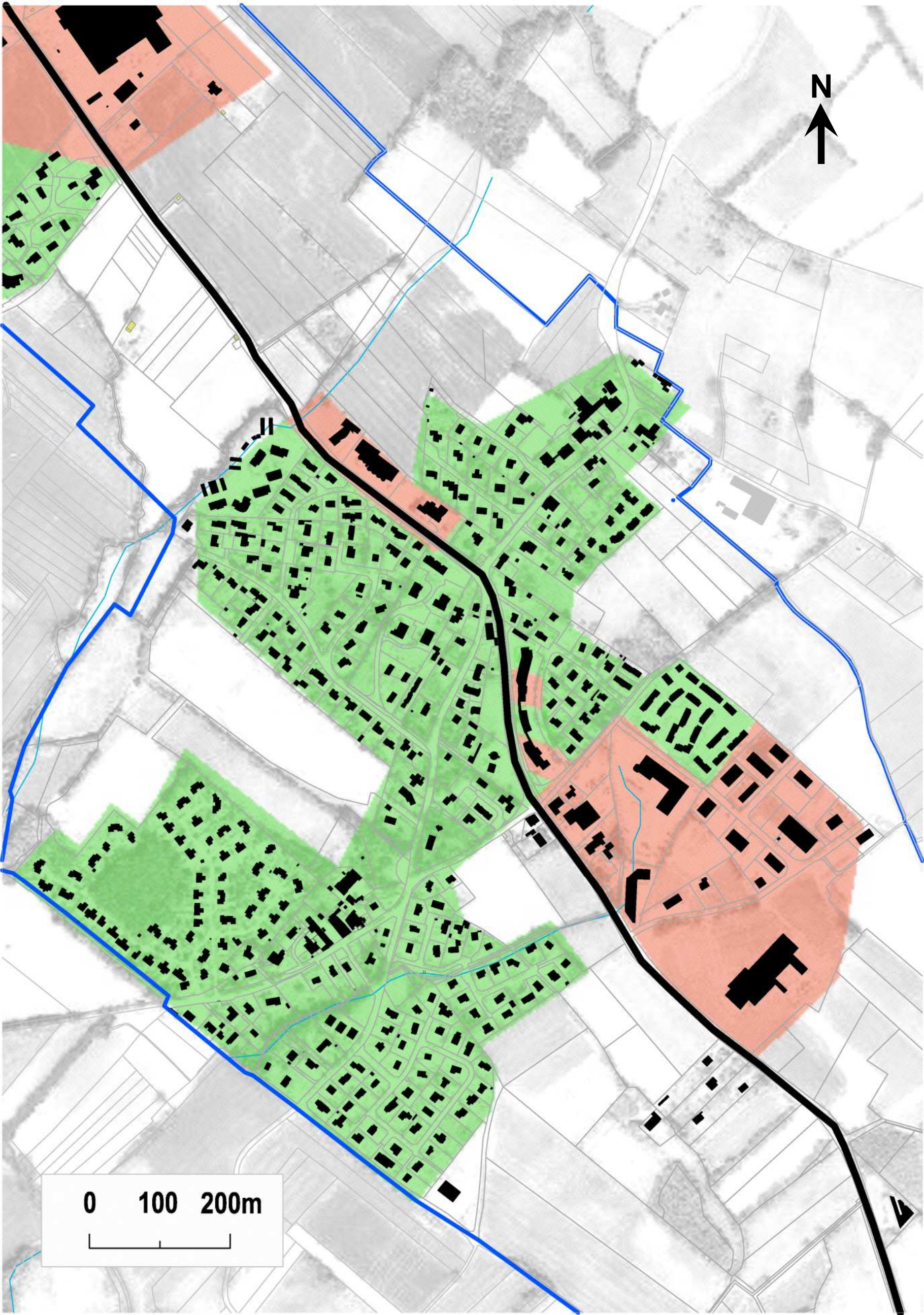
RD 1005

Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005

Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Nord



Habitat



Mixité habitat / activité



RD 1005



Équipement



Mixité habitat / équipement



Rivière



Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Sud et Préveessin partie Nord-Est



Habitat



Mixité habitat / activité



RD 1005



Équipement



Mixité habitat / équipement



Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005



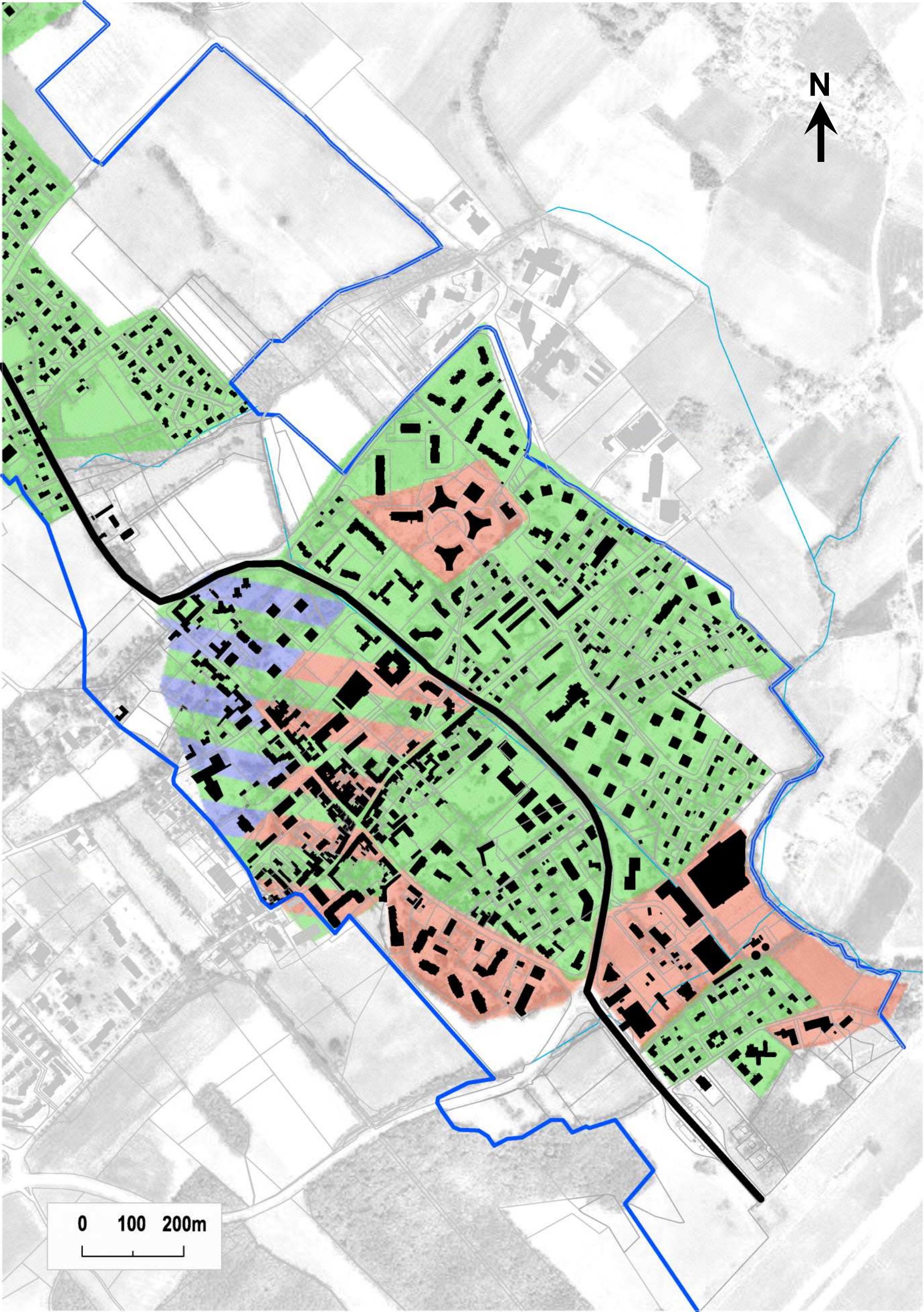
Activité



Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005
Commune de Ferney-Voltaire



Habitat
Équipement
Activité

Mixité habitat / activité
Mixité habitat / équipement

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion

Ce zonage permet ainsi de constater que la fonction qui domine le long de la RD 1005 dans le fuseau d'étude est le résidentiel. De plus, la mixité des fonctions se situe la plupart du temps dans les centres-bourgs. Il convient cependant de remarquer que la zone économique prédominant le long de la RD 1005 se situe au sud de la commune de Cessy. Celle-ci s'accompagne également d'une importante zone où sont concentrés les équipements.

II.2.D. Espaces publics

Cette série de carte a pour but de lister et d'analyser les espaces publics situés le long ou à proximité de la RD 1005. Les cartes mettent en évidence trois types d'informations :

- La présence d'espaces publics le long de la RD 1005 ou dans le fuseau de 400m de part et d'autre de la voie, qui est symbolisé par des plages de couleurs ;
- Le lien qu'il existe entre les espaces publics et la RD 1005, symbolisé par des flèches de deux couleurs différentes, pour caractériser leur lien direct ou non avec la voie ;
- Leur apparence en terme de végétal et de minéral, identifié par un diagramme circulaire montrant la proportion entre les deux.

Remarque : il est à noter que les relevés ne sont pas exhaustifs. Par exemple, les micros espaces publics n'ont pas été pris en compte dans les relevés ou encore les rues et ruelles, qui constituent de fait des espaces publics.

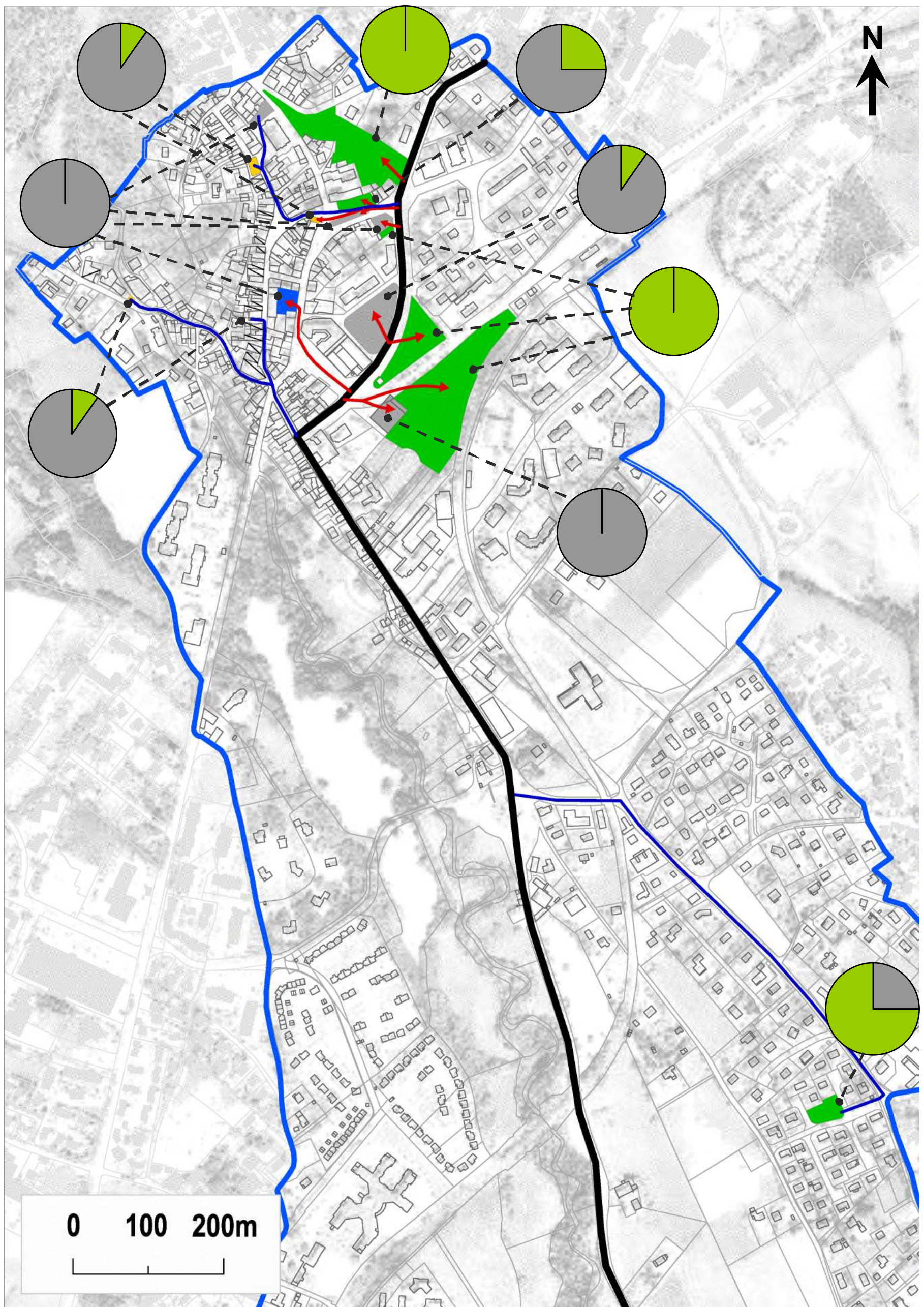
Gex

Il est à noter la présence de nombreux espaces publics au sein de la commune de Gex. Ceux-ci sont principalement et presque exclusivement situés au Nord, dans le centre ancien. Quinze espaces publics sont à dénombrer, en l'occurrence une place, quatre lavoirs, cinq parcs, cinq parkings, dont dix sont en relation directe avec la RD 1005, ce qui est important. Cela contraste avec la partie de la RD 1005 située au Sud de la commune qui ne possède aucun espace public le long ou à proximité de la voie.

Les espaces publics sont à dominante minérale puisque seuls quatre sont à 100% végétalisés, contre dix à dominante minérale, voire exclusivement minérale. Cependant, les quatre espaces principalement végétalisés sont ceux qui possèdent la taille la plus importante, ils couvrent une large surface du centre ville. Qui plus est, ils sont en relation directe avec la RD 1005.

Les rues du centre ville ancien sont étroites, en courbe et possèdent une pente importante. Cette agencement crée des micros-espaces publics qui ne sont pas référencés sur cette carte, mais qui permettent de donner une ambiance conviviale au lieu.

La présence de nombreux espaces publics, et espaces verts sont à noter sur la commune de Gex.



- Place
- Square
- Lavoir
- Parking

- Espaces publics en relation directe avec la RD 1005
- Espaces publics sans relation directe avec la RD 1005
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

- Part de minéral
- Part de végétal

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Cessy

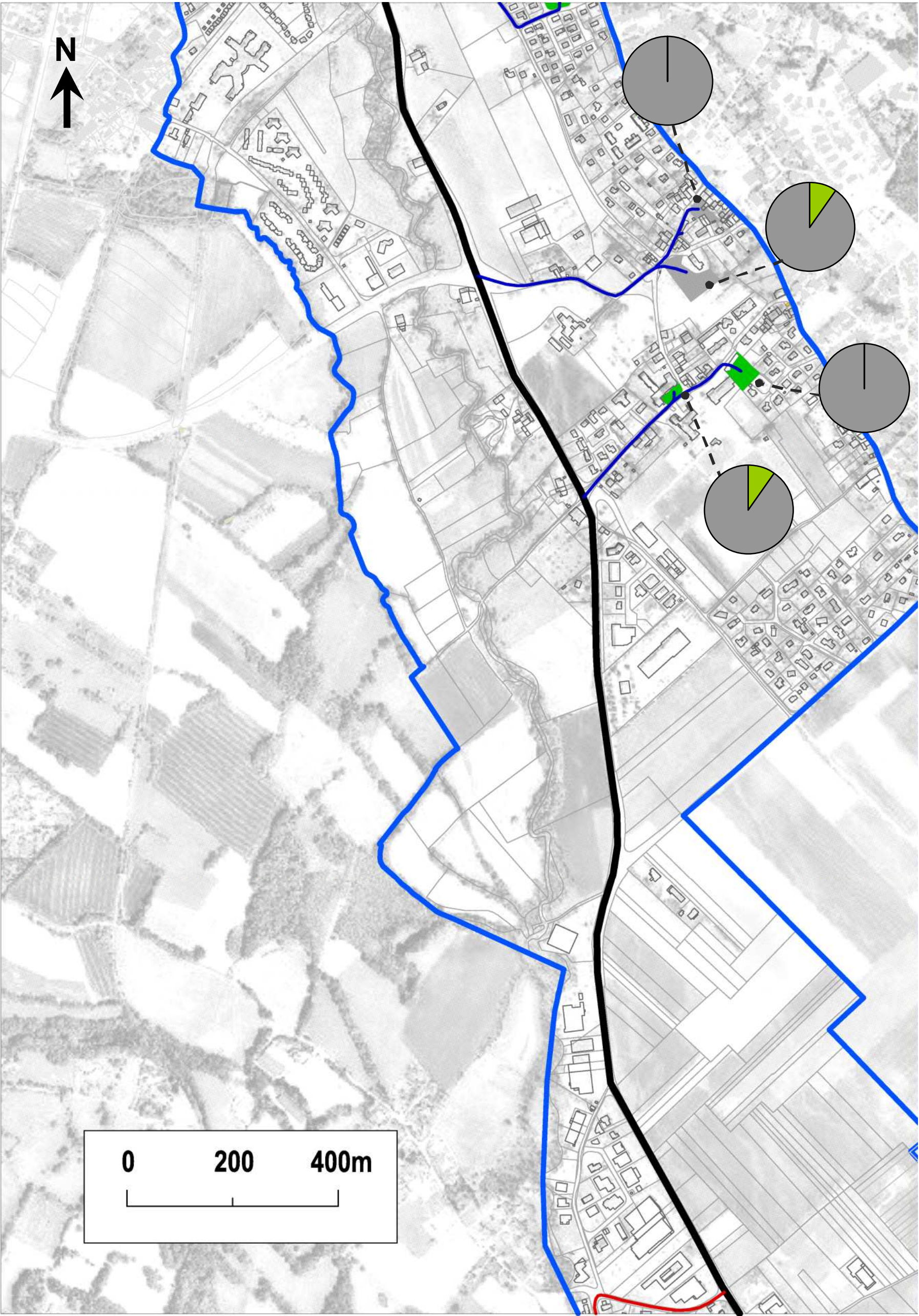
La commune est divisée en deux parties : une partie urbanisée au Nord par de l'habitat principalement individuel et une partie au Sud composée d'espaces naturels et d'une zone industrielle. Cette composition explique le fait qu'il n'y ait pas d'espaces publics dans la partie Sud.

Seuls quatre espaces publics sont à dénombrer dans la partie Nord et donc sur la commune de Cessy. Ce faible nombre peut s'expliquer par le fait que la commune ne possède pas de réel cœur de village. La commune est actuellement en cours d'aménagement afin de densifier et de créer un réel centre ville.

En plus de ce faible nombre d'espaces publics, il est à noter qu'ils ne sont pas en relation directe avec la RD 1005 puisqu'ils sont éloignés de la voie. En outre, le centre de Cessy ne donne pas directement sur la RD 1005, il existe une zone tampon entre les deux, constituée d'exploitations agricoles.

Sur les quatre espaces publics, deux sont exclusivement minéraux et deux le sont quasiment, puisque seul 10% de végétal est présent.

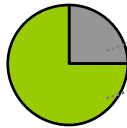
Il n'existe pas de réel centre ville à Cessy, de plus les espaces publics sont peu nombreux et ne sont pas en relation avec la RD 1005.



Place
Square
Lavoir
Parking



Espaces publics en relation directe avec la RD 1005
Espaces publics sans relation directe avec la RD 1005
RD 1005
Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
Rivière



Part de minéral
Part de végétal

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

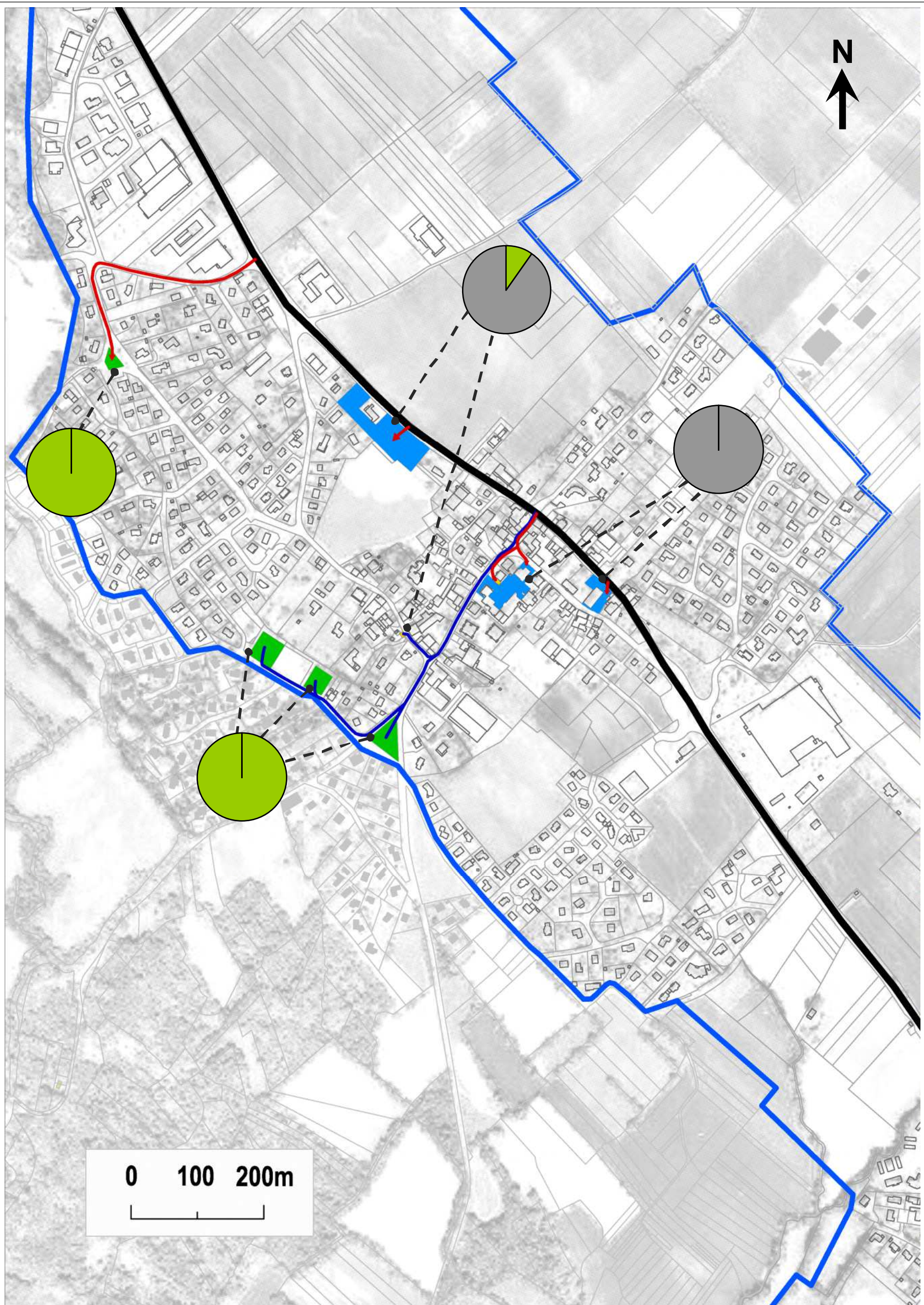
Segny


La commune possède un centre ville peu développé mais où une impression de centralité se dégage. La commune possède huit espaces publics : un lavoir, trois places et quatre squares. Ceux-ci sont exclusivement situés à l'Ouest de la RD 1005. Cela peut s'expliquer par la présence du centre ville ancien de ce côté.

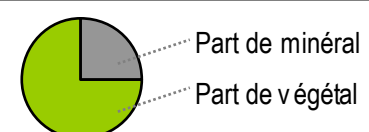
Deux places ayant une taille importante sont présentes dans le centre ville. La première est située tout autour de la mairie, elle accueille sur son bord un lavoir. Cette espace est en relation directe avec la RD 1005, puisqu'il est situé à proximité et accessible par les piétons grâce à la présence de trottoirs, aux cyclistes grâce à l'aménagement de pistes cyclables et à l'automobile. La seconde place est située le long de la RD 1005 et permet de faire le lien entre la voie et le centre ville : elle sert d'interface. La troisième place située plus au Nord est à proximité du centre ville, elle est accessible à pied depuis celui-ci. C'est l'espace entourant la nouvelle salle des fêtes de la commune. Il est en relation directe avec la RD 1005 puisqu'il est situé le long. Ces quatre espaces publics sont presque exclusivement minéraux.

Cinq espaces publics sont situés plus en marge du fuseau d'étude. Quatre squares sont présents, dont trois ne sont pas en relation directe avec la RD 1005. Ils sont végétalisés à 100%. Leur usage est plutôt à destination des habitants des lotissements. Le cinquième espace est un lavoir.

Comparativement à la taille de la commune, le nombre d'espaces publics est important. Cela crée une atmosphère chaleureuse dans le centre bourg mais également dans les lotissements plus en marge du centre.



- | | | | |
|---|---------|---|--|
|  | Place |  | Espaces publics en relation directe avec la RD 1005 |
|  | Square |  | Espaces publics sans relation directe avec la RD 1005 |
|  | Lavoir |  | RD 1005 |
|  | Parking |  | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | |  | Rivière |



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ornex, partie Nord

Maconnex est un hameau de la commune d'Ornex. Il possède un faible nombre d'espaces publics, en l'occurrence trois : deux parking et un lavoir.

Les arcades de Maconnex sont situées le long de la RD 1005, en arc de cercle. Elles sont facilement identifiables et servent ainsi de point de repère. De plus, elles sont situées presque à équidistance de Gex et de Femey-Voltaire. Deux parkings sont situés le long de ces arcades et sont en relation directe avec la RD 1005. Le premier plus au Sud est exclusivement minéral, en revanche le second possède une part végétale, soit environ 10%, grâce à la présence d'arbres situés tout le long de celui-ci. Il est à noter la présence de micros-espaces publics sous les arcades.

Le troisième espace public que constitue le lavoir est situé au bord de la RD 1005 à un coin de rue. Il est en relation directe avec la RD 1005. Il est quasiment exclusivement minéral.

Peu d'espaces publics sont présents dans la partie Nord d'Ornex. Cela est notamment dû à la faible urbanisation de cette partie et à la faible vie sociale qu'il peut exister.



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

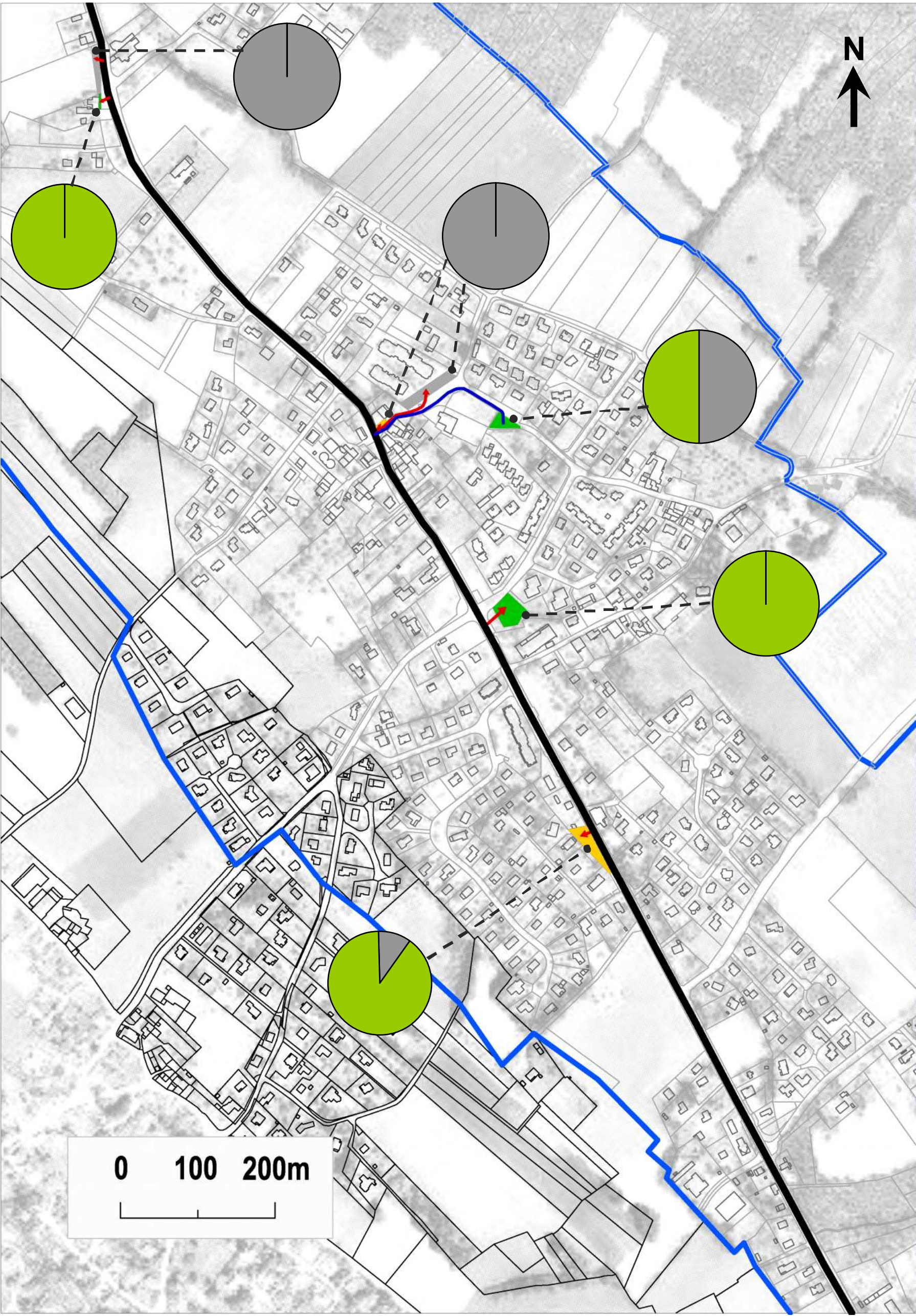
Ornex, partie Sud

La partie Sud d'Ornex possède six espaces publics : deux parkings, trois squares et un lavoir.

On peut tout d'abord noter la présence d'un parking (entièrement minéral) et d'un square (exclusivement végétal) situés au Nord de cette partie. Cela correspond aux espaces situés en face de la Mairie d'Ornex, celle-ci étant située à l'écart de toute urbanisation. Ces deux espaces sont donc en accès direct depuis la RD 1005.

Sur les quatre autres espaces publics présents plus au Sud, seul un square n'est pas en relation directe avec la RD 1005. Les trois autres espaces publics ont au contraire une relation directe avec la voie : un parking, exclusivement minéral ne bordant pas la voie, ainsi qu'un square et un lavoir, principalement composés de végétation qui bordent la voie.

Ornex ne possède pas de véritable centre ville. L'implantation de la mairie à l'écart de l'urbanisation a été une tentative de créer un centre ville. C'est pour le moment infructueux., Ornex reste une sorte de « village-rue ».



- Place
- Square
- Lavoir
- Parking

- Espaces publics en relation directe avec la RD 1005
- Espaces publics sans relation directe avec la RD 1005
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

- Part de minéral
- Part de végétal

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

La commune de Ferney-Voltaire possède douze espaces publics. C'est la commune qui en possède le plus. Sur les douze espaces publics, huit sont des parkings. Cela peut s'expliquer par sa situation géographique proche de la frontière et par la présence de terminus de bus en direction de Genève et de Gex. Ce rôle de « plaque tournante » pour les transports en commun nécessite la présence de parkings P+R. Cependant, ces parkings n'ont pas été à l'origine conçus pour cette usage mais plutôt pour un usage communal. C'est le problème des « voitures ventouses ». Cela crée donc des conflits d'usage. Seuls trois parkings sont en accès direct depuis la RD 1005 : le premier au Nord-Est, le second au Nord-Ouest et le dernier au Sud-Est par rapport à la RD 1005.

Les quatre espaces publics restants sont trois squares exclusivement végétalisés et un lavoir. Deux squares sont en accès direct depuis la RD 1005, dont un borde la voie. Cet espace est convivial et permet de redonner taille humaine à cette partie de la ville, cela contraste avec les immeubles de grande taille. Enfin, le lavoir qui est présent dans le centre ville n'est pas directement accessible depuis la RD 1005.

Il est à noter la présence d'une voie semi-piétonne dans le centre ville, symbolisée par une étoile noire sur la carte, qui peut être considérée, au vu des aménagements, comme un espace public.

Il existe donc de nombreux espaces publics dans Ferney-Voltaire, c'est même la commune qui en possède le plus, mais ce sont principalement des parkings.

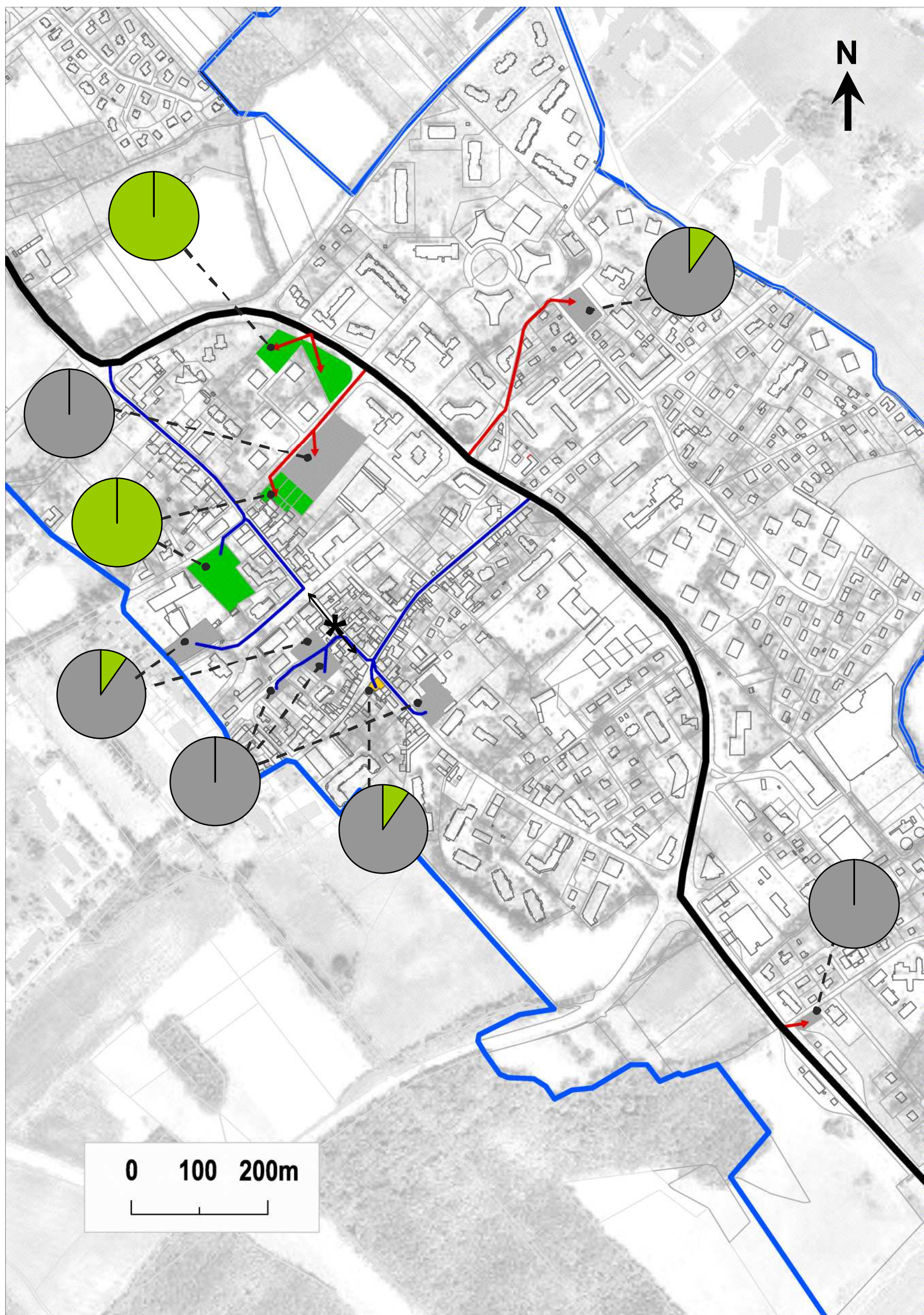
Conclusion

D'une façon générale, peu d'espaces publics bordent la RD 1005. Gex et Ferney-Voltaire sont les communes qui en possèdent le plus. Gex est caractérisée par la présence de grands espaces verts, alors que Ferney-Voltaire possède principalement des parkings. Les communes de Cessy et Omex ne possèdent pas de réel centre ville. Celui de Segny est un peu plus structuré.

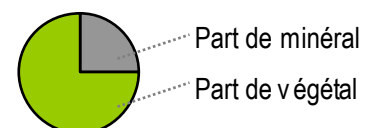
Beaucoup de portions de la RD 1005, bien qu'elles soient urbanisées ne possèdent aucun espace public, que ce soit sur le bord ou dans le reste du fuseau. Bien souvent les lotissements construits dans les années 60-70 ont été construits à une telle vitesse que le temps n'a pas été pris pour aménager des espaces publics. Les lotissements construits depuis peu ont bénéficié d'aménagements.

D'une façon générale, les espaces publics sont à dominante minérale. Seuls Gex et Ferney-Voltaire possèdent de grands espaces verts.

Il est également à noter la présence de nombreux lavoirs : patrimoine vernaculaire caractéristique du Pays de Gex. Ils sont généralement très bien conservés, entretenus et agrémentés de fleurs. Ils ponctuent le territoire et permettent de ressentir une unité. A contrario, on dénombre très peu de places.



- | | | | |
|--|--------------------|--|--|
| | Place | | Espaces publics en relation directe avec la RD 1005 |
| | Square | | Espaces publics sans relation directe avec la RD 1005 |
| | Lavoir | | RD 1005 |
| | Parking | | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | Voie semi piétonne | | Rivière |



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II.2.E. Ambiance le long de la voie

II. 2. E. i. Analyse typologique de l'ambiance le long de la voie

Cette série de cartes a pour but de donner un aperçu de l'ambiance et de l'impression qui se dégage lorsque l'on circule sur la RD 1005. Quatre sortes d'informations y sont représentées :

- Les couleurs des façades des bâtiments visibles depuis la voie, représentées par des plages de couleurs ;
- Les bâtiments étant en alignement avec la voie, représentés par des ellipses bleues ;
- Les bâtiments ayant un aspect industriel, représentés par des ellipses rouges ;
- La largeur de la voie et ses abords, décrits par des coupes.

Cette analyse concerne uniquement la RD 1005 et les bâtiments qui sont présents le long de celle-ci.

Gex

Le bâti présent le long de la RD 1005 est en nombre important et dense.

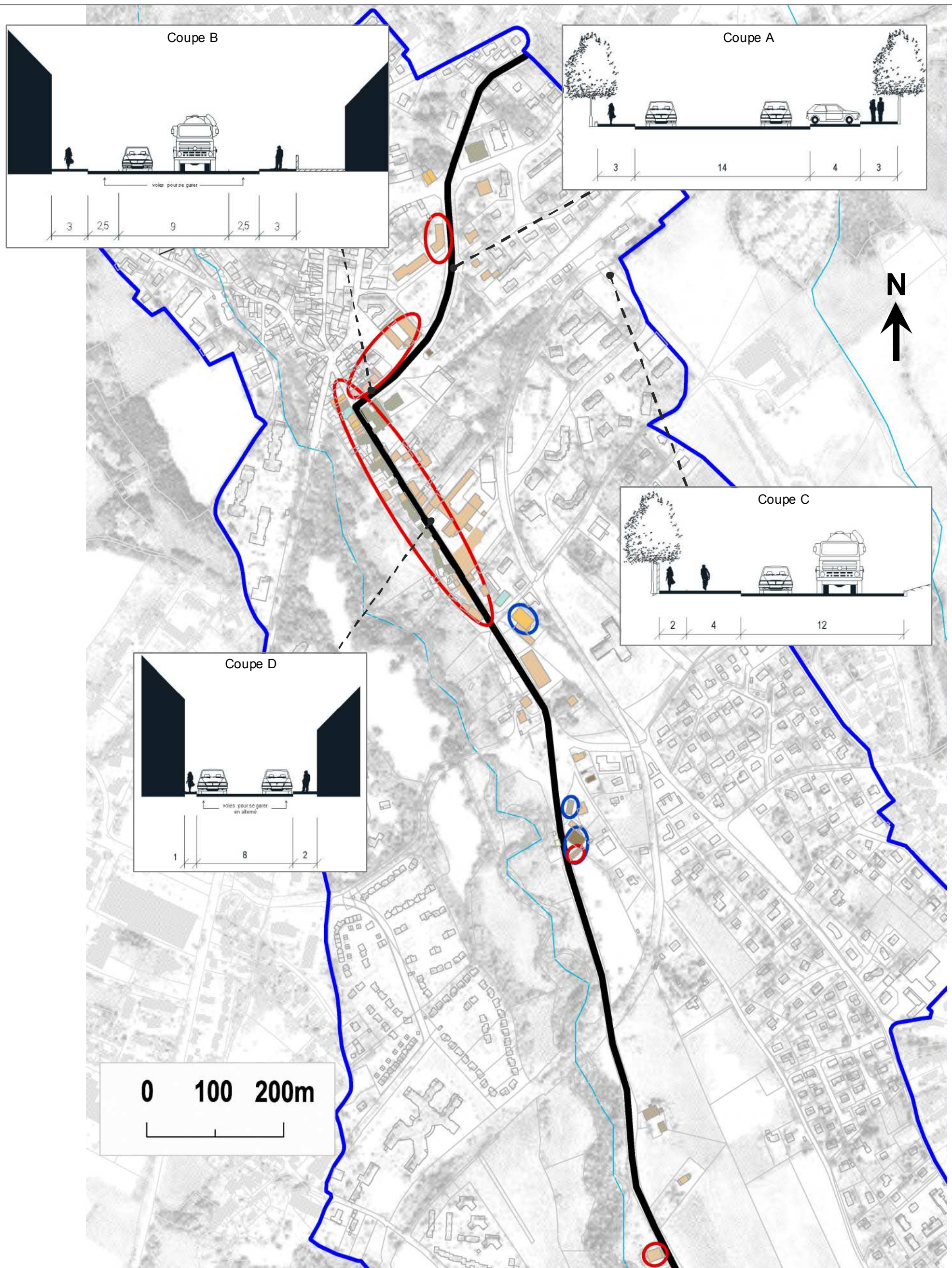
Les couleurs des façades sont relativement homogènes. En effet, deux couleurs prédominent : le gris et le beige/blanc cassé. Des couleurs moins courantes, telles que le bleu, le rose et le orange, sont malgré tout présentes. Le bâti présent le long de la RD 1005 est quasiment exclusivement en alignement avec la voie.

Sur la commune de Gex, aucun bâtiment le long de la RD 1005 n'a un aspect industriel. En revanche, le Nord de la commune de Cessy au bas de la carte possède plusieurs bâtiments industriels.

La largeur de la voie est très inégale. Au niveau des coupes A et C, la voie est très large. En revanche, au niveau des coupes B et D, la voie est beaucoup plus resserrée. Il est à noter que des aménagements sont réalisés pour l'automobile et les piétons, alors qu'il n'en n'existe pas pour les cyclistes. Les bâtiments sont très rapprochés, ils possèdent tous à peu près la même hauteur, soit R+2+Combles le plus souvent ; cela donne une impression d'encadrement.

Une impression d'encadrement est donnée par le nombre important de bâtiments bordant la voie, leurs hauteurs quasi identiques, leurs coloris peu nombreux et la faible largeur de la voie.

Ambiance le long de la RD 1005 dans les communes de Gex et de Cessy partie Nord



- Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
- Bâti en alignement avec la voirie
- Bâti ayant un aspect industriel
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

Source : relevé groupe

Réalisation : groupe

Cessy

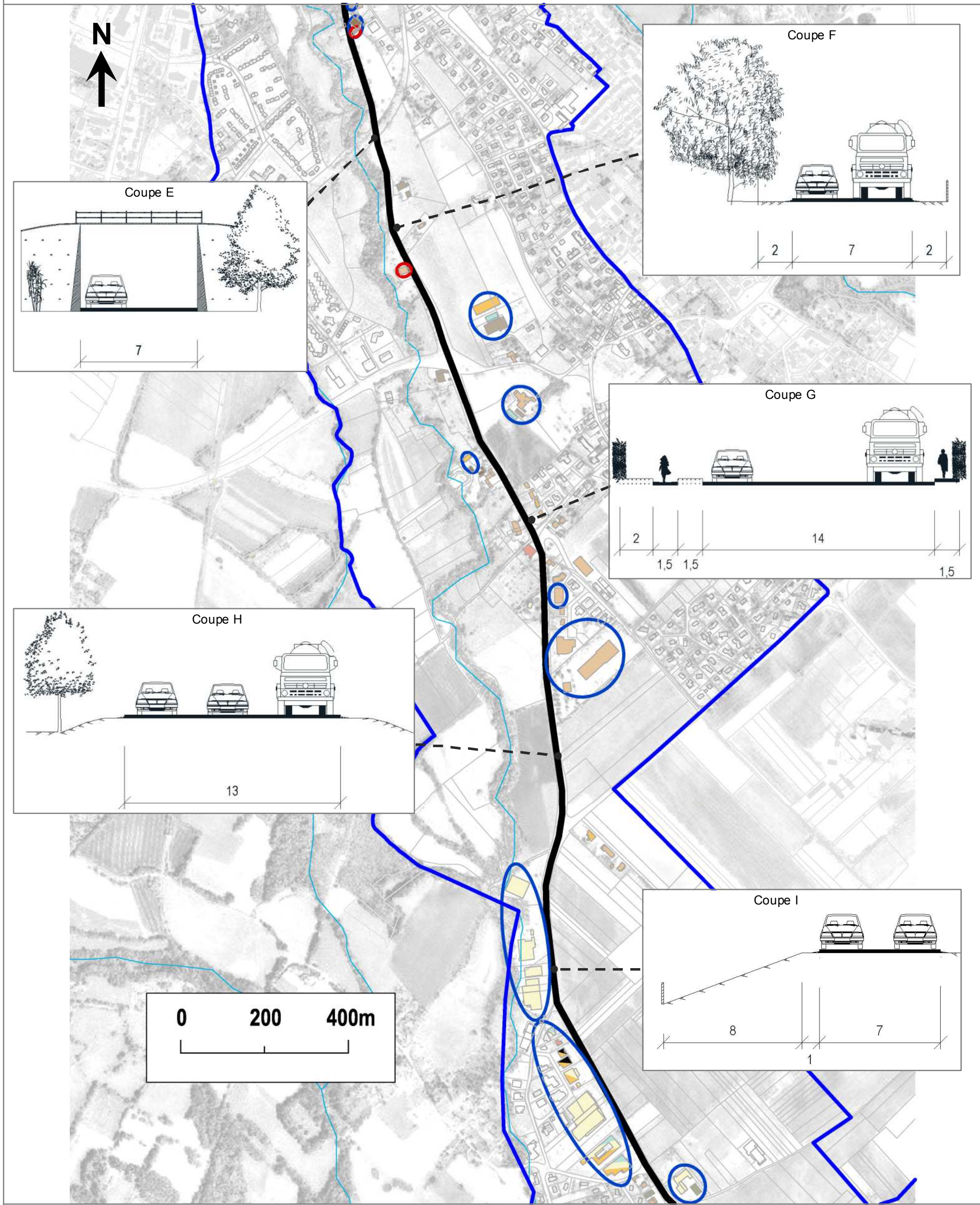
Peu de bâti est présent le long de la RD 1005 au niveau de la commune de Cessy.

Les couleurs des façades sont très disparates. Seuls deux bâtiments sont en alignement avec la voie, tous les autres étant en retrait. La quasi totalité possède une apparence industrielle, cela est dû à la présence de la zone industrielle au Sud de la commune.

La voie permet de faire circuler deux automobiles au niveau de la coupe E, F et I. On peut noter un resserrement au niveau de la coupe E, dû au passage d'une voie ferrée au-dessus de la voie (celle-ci ne fonctionnant plus actuellement). Au niveau des coupes G et H, la voie est plus large et permet le passage de trois voitures. La voie du milieu est une voie de stockage permettant de tourner d'un côté ou de l'autre. Aucun aménagement pour les piétons n'a été réalisé, sauf au niveau de la coupe G.

Peu de bâti est présent autour de la voie, du moins en alignement, il possède une apparence disparate et surtout industrielle. La voie est plutôt large et permet aux automobilistes de circuler rapidement.

Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune de Cessy



- Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
- Bâti en alignement avec la voirie
- Bâti ayant un aspect industriel
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

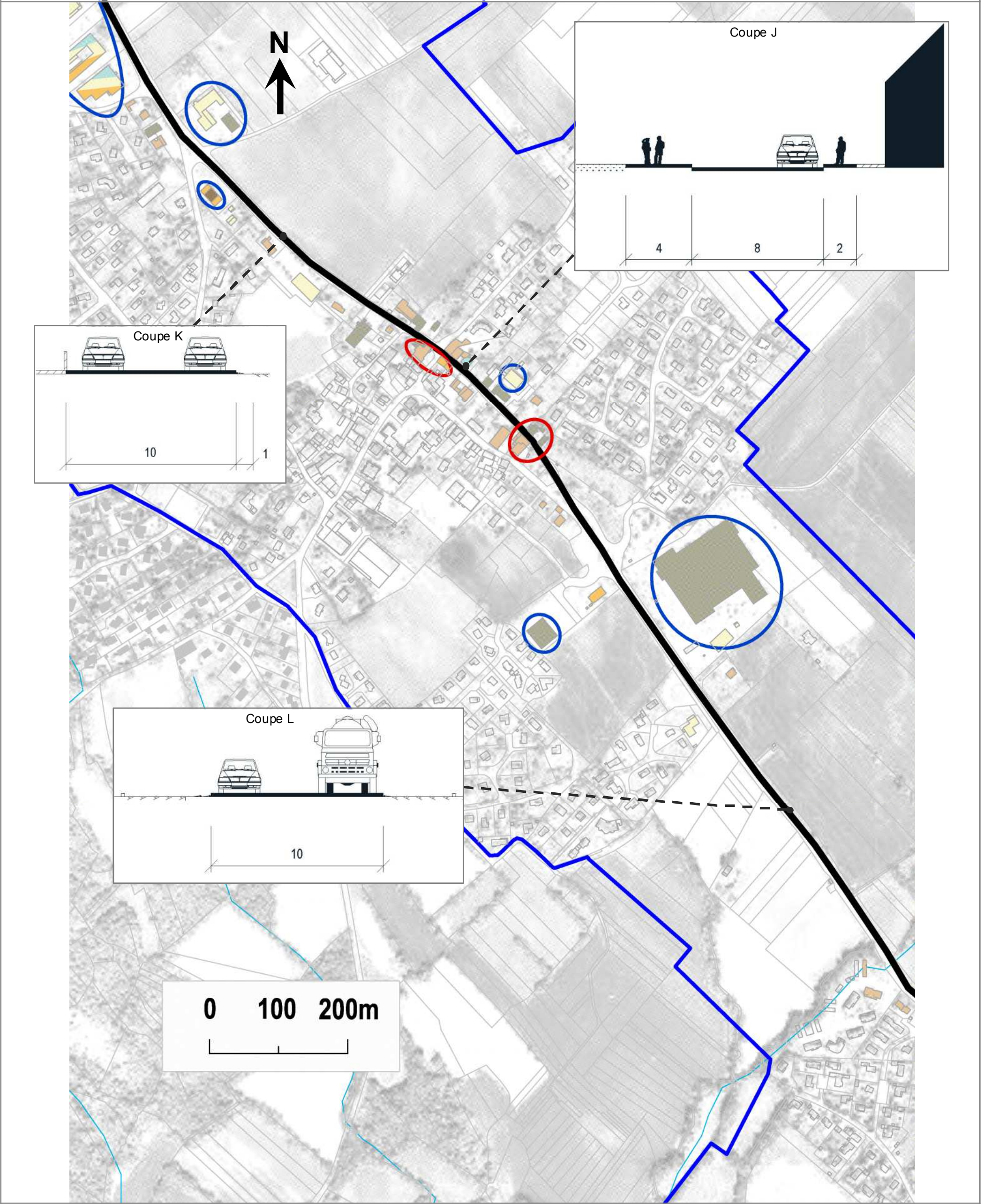
Segny







Le bâti est plus dense le long de la voie au niveau de la commune de Segny.

Le bâti possède des couleurs relativement uniformes. Deux couleurs dominant : le gris et le beige/blanc cassé. Il est à noter que seuls deux bâtiments sont en alignement avec la voie. Au Sud de la commune, au niveau de la zone d'activité de Segny, le bâti possède une apparence industrielle.

La voie permet de laisser circuler deux voitures. Seuls des aménagements au niveau de la coupe J ont été réalisés pour les piétons et ceci sur toute la longueur du centre de Segny. Il est à noter que les bâtiments sont d'une hauteur homogène, d'environ R+2, et encadrent la voie la portion longeant le centre ville.

Il existe, un peu comme à Gex une urbanisation en alignement le long de la RD 1005 et une apparence du bâti relativement homogène au niveau du centre ville. Le rapprochement des bâtiments sur la voie donne un effet d'encadrement.



-  Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
-  Bâti en alignement avec la voirie
-  Bâti ayant un aspect industriel
-  RD 1005
-  Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
-  Rivière

Source : relevé groupe

Réalisation : groupe

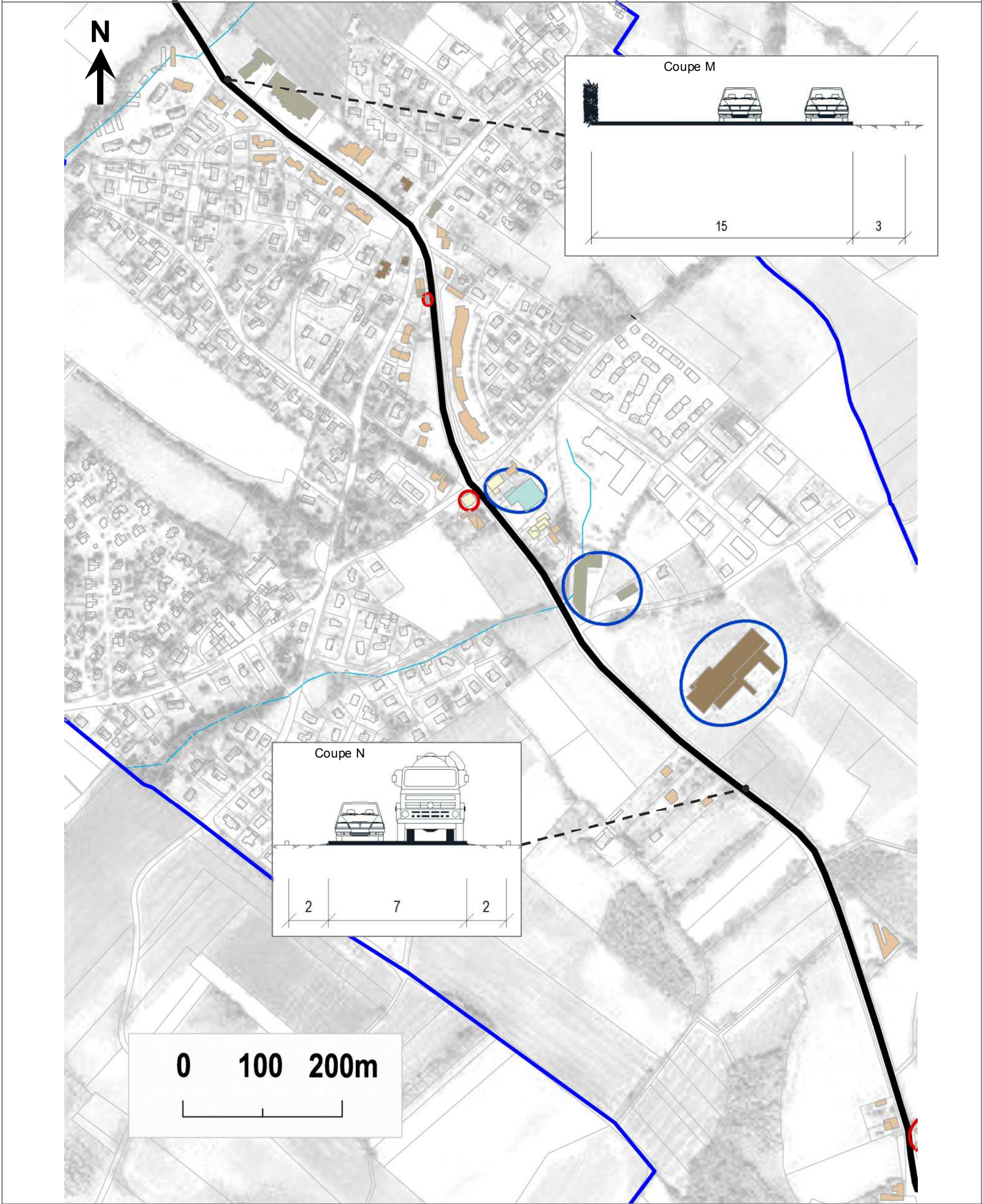
Ornex, bartie Nord

L'urbanisation est peu présente et lâche le long de la RD 1005.

Les couleurs de façade sont uniformes et deux couleurs prédominent : le beige/blanc cassé associé au logement individuel et le gris associé aux bâtiments industriels. Seul un bâtiment est en alignement avec la RD 1005, tous les autres étant en retrait. Dans le Sud, les bâtiments ont un aspect industriel, ce qui est dû à la présence d'une zone d'activités. De grands commerces sont présents au Nord de la commune au niveau de la coupe M, cependant leur apparence n'est pas industrielle.

La RD 1005 permet dans cette portion de faire circuler deux voitures. La route possède une largeur importante depuis le niveau de la coupe M jusqu'au Sud des Arcades de Maconnex. Aucun aménagement n'a été réalisé pour les piétons, mais une largeur suffisante permet leur circulation sur le côté. A partir du carrefour la voie se rétrécit. Aucun aménagement et très peu de place sont disponibles pour les piétons, en outre les voitures circulant rapidement dans cette portion représente un danger pour les piétons.

La bartie Nord d'Ornex accueille une urbanisation peu dense le long de la RD 1005. Le bâti encadre la voie tout du long mais n'est pas pour autant en alignement. L'aspect est uniforme, sauf au niveau de la zone industrielle.



- Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
- Bâti en alignement avec la voirie
- Bâti ayant un aspect industriel
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

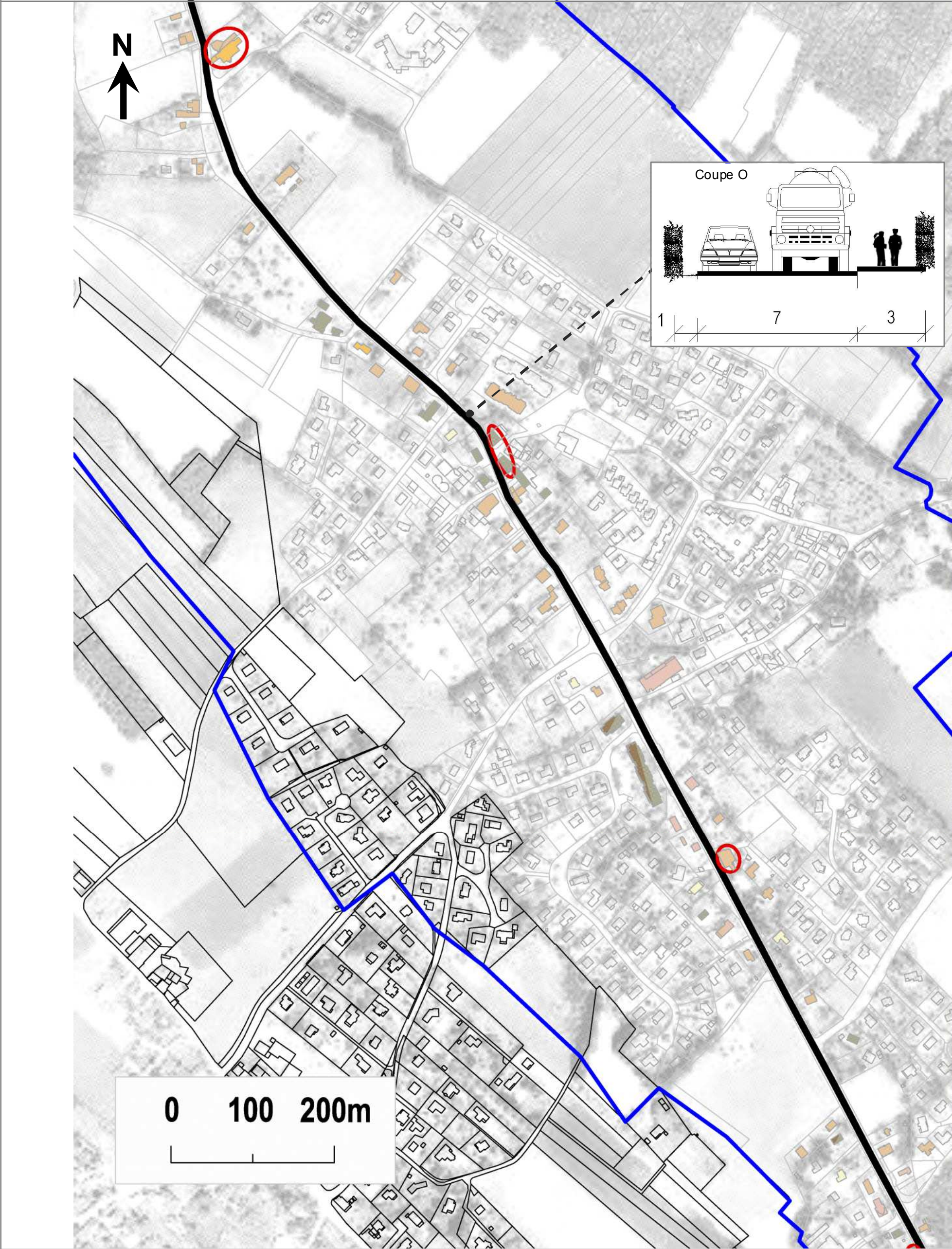
Ornex, partie Sud







L'urbanisation est lâche le long de la RD 1005 dans cette portion.

En terme de couleur des façades, le beige/blanc cassé et le gris dominant mais de façon moins marquée qu'à Gex, Segny et dans la partie Nord d'Ornex. Seuls trois bâtiments sont en alignement avec la voirie, les autres étant en retrait. Le bâti est implanté le plus souvent dans la même direction que la voie et sont en retrait de la RD 1005. Aucun bâtiment ne possède un aspect industriel.

La voie possède la même largeur et la même structure sur toute la longueur. Des aménagements pour les piétons ont été réalisés au niveau de la coupe O, mais ils cessent au Sud du Rond point.

La partie Sud d'Ornex possède une urbanisation peu dense et non alignée avec la RD 1005, cependant le bâti suit le tracé de la voie. Son aspect est disparate au niveau des couleurs de façade et on note qu'aucun bâtiment n'a un aspect industriel.



-  Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
-  Bâti en alignement avec la voirie
-  Bâti ayant un aspect industriel
-  RD 1005
-  Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
-  Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

Au niveau de Ferney-Voltaire, l'urbanisation est lâche mais la densité de la population est élevée. Cela est dû à la présence de nombreux immeubles possédant des hauteurs importantes (de R+6 à R+8). Cependant, la place libérée au sol grâce à la hauteur des bâtiments reste vide.

La couleur des bâtiments est très disparate malgré une légère dominante de la couleur beige/blanc cassé. Uniquement deux bâtiments sont en alignement avec la RD 1005. Seuls trois bâtiments possèdent un aspect industriel.

Au Nord de la commune, la largeur de la RD 1005 est faible. Sur le reste de la longueur jusqu'à la douane la largeur est grande. La voie est aménagée en 2x1 voie et permet aisément le passage de trois voitures, voire quatre. Des aménagements pour les piétons ont été réalisés sur la totalité de la RD 1005 et des aménagements pour les cyclistes sont réalisés entre les coupes Q et R, mais juste à ce niveau.

La commune de Ferney-Voltaire possède une urbanisation lâche, dont les bâtiments ne sont pas en alignement avec la RD 1005. L'aspect du bâti est assez disparate au niveau des couleurs. La largeur de la voie est grande et des aménagements pour les piétons ont été effectués sur la totalité de la voie, du Nord de la commune jusqu'à la douane.

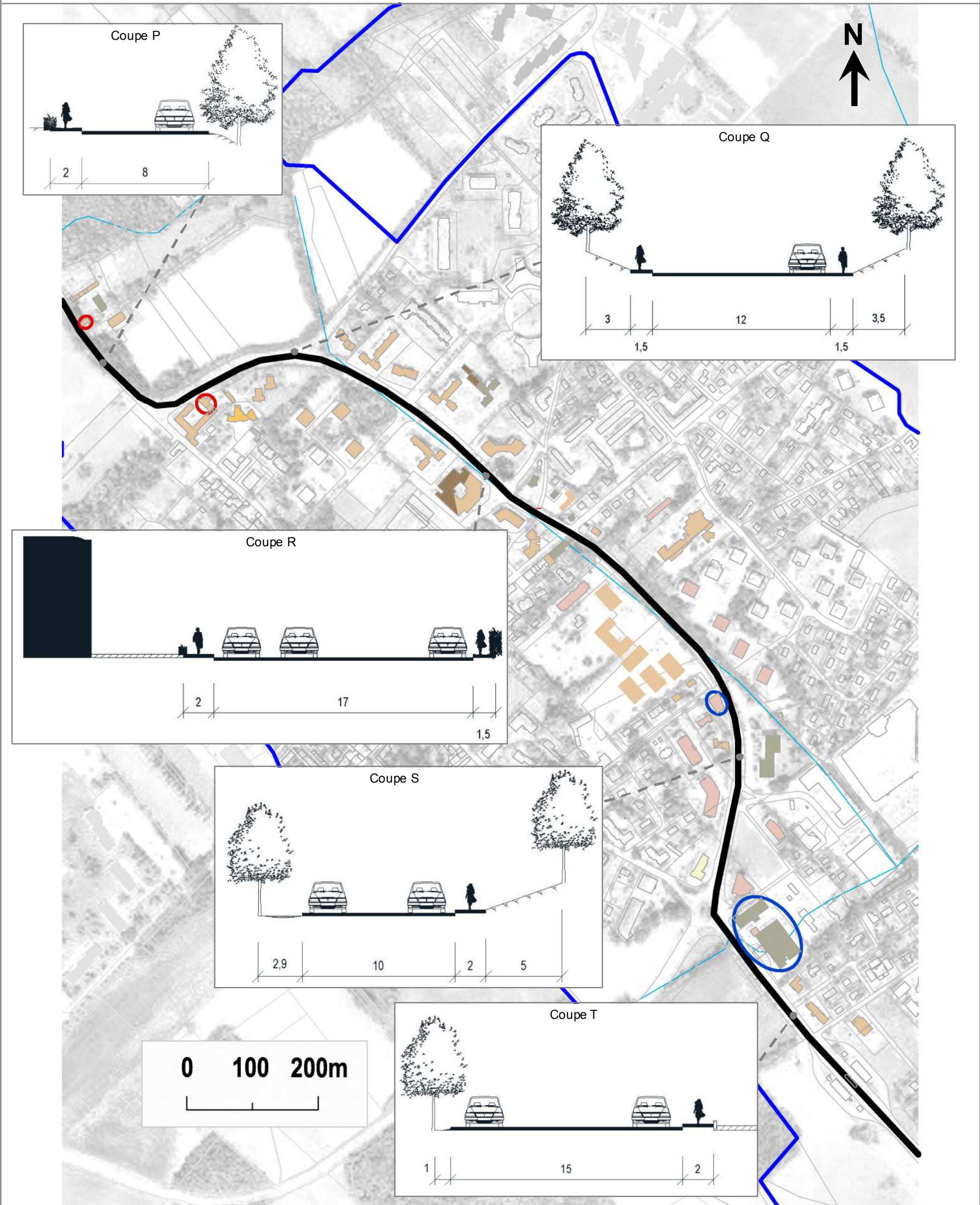
Conclusion

Les couleurs des bâtiments sont relativement homogènes. Deux couleurs dominant : le gris mais surtout le beige/blanc cassé. On retrouve des couleurs peu communes, telles que le bleu, le vert, le rosé, mais cela reste assez ponctuel.

Peu de bâti est en alignement avec la RD 1005. Seule la commune de Gex possède la quasi totalité de son bâti en alignement avec la voie.

Tout au long de la RD 1005 un certain nombre de bâtiments ont un aspect industriel. Cela est dû à la présence de zones industrielles, notamment sur les communes de Cessy, Segny et Ornex.

La largeur de la voie est inégale tout au long de son tracé. Certaines parties sont très larges, comme à Ferney-Voltaire où la voie fait jusqu'à 17 mètres de large. En revanche, certaines portions sont très étroites comme à Gex où la voie ne fait que 8 mètres de large. De plus le bâti étant en alignement avec la voie, un éventuel élargissement de la chaussée semble complexe.



- Couleur de la façade du bâti (beige/blanc, cassé, blanc, gris, marron, rosé, vert/bleu, jaune/orangé)
- Bâti en alignement avec la voirie
- Bâti ayant un aspect industriel
- RD 1005
- Limite du fuseau de 400m de part et d'autre de la RD 1005
- Rivière

Source : relevé groupe

Réalisation : groupe

II. 2. E. ii. Reportage photographique le long de la RD 1005

Ce reportage photographique permet d'avoir une vue d'ensemble de la RD 1005 par la présentation de photographies exposant les grandes caractéristiques des différentes séquences de la voie. En effet, ce reportage présente l'éventail des paysages sur la RD 1005 avec des vues urbaines, des vues agricoles et des vues de la RD 1005.

Remplacer les mots par des photographies permet de décrire plus facilement les vues que peut avoir un utilisateur depuis la voie et de se faire une idée plus concrète de l'ambiance réelle de la voie.

RD 1005 à Gex vue sur la poste



Entrée de Cessy vue sur le Jura



Coupure verte avec vue sur des logements de Cessy



Ouverture du paysage vers Segny et les Alpes



Alignement du bâti le long de la RD 1005 à Gex



RD 1005 à Cessy passage sous la voie ferrée



Coupure verte entre Cessy et Segny



Zones d'activités de Cessy

△ Cône de vue montrant la direction de la photographie

Sortie de Segny vue sur des grands commerces



Coupure verte à la sortie Sud de Maconnex



Entrée Nord du hameau de Maconnex



Centre de Segny



Coupure verte entre Segny et Maconnex



Vue sur les arcades commerciales de Maconnex



Coupure verte à l'entrée Nord de la partie Sud d'Ornex Sud



Nouvelle salle des fêtes de Segny



Cône de vue montrant la direction de la photographie

Partie Sud d'Ornex



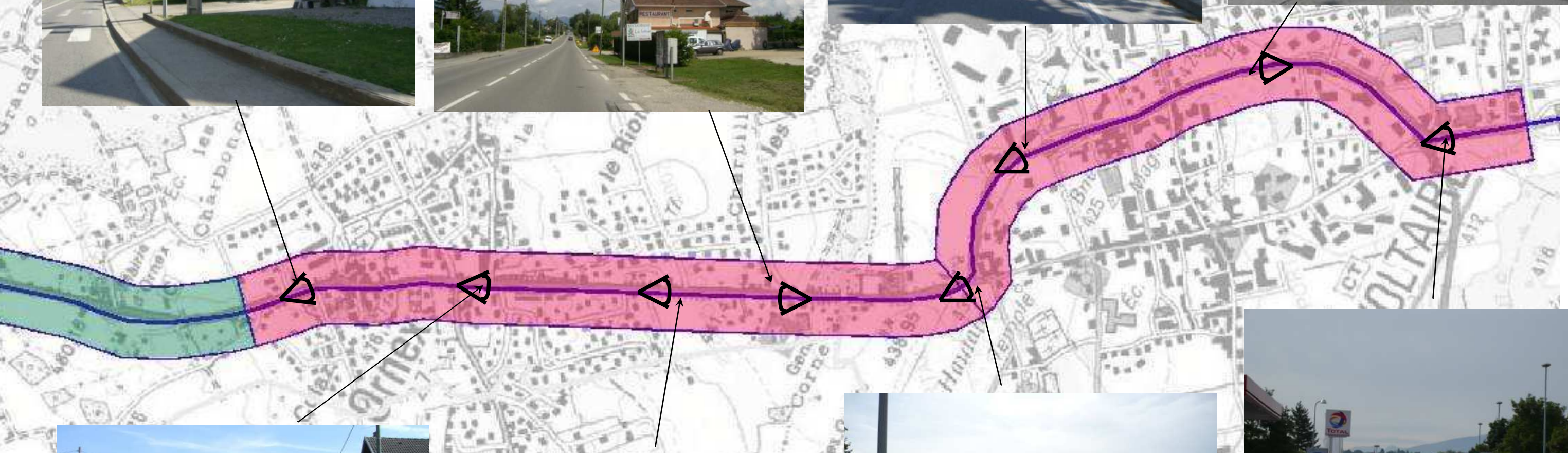
RD 1005 partie Sud d'Ornex



Ferney-Voltaire vue sur les grands collectifs



Nouvelles constructions le long de la RD 1005



Entrée Sud d'Ornex sur la RD 1005



Partie Sud d'Ornex, ouverture du paysage



Entrée Nord de Ferney-Voltaire
vue sur l'école maternelle et primaire



Entrée Sud de Ferney-Voltaire arrivée à la douane



Cône de vue montrant la direction de la photographie

II. 2. E. iii. Des logements individuels à l'apparence très disparate

Il existe une grande disparité dans l'aspect des logements individuels, que ce soit le long de la RD 1005 ou dans le fuseau de 400 mètres. Le long de la RD 1005 cette disparité est moins marquée dans la mesure où il s'agit souvent d'un bâti relativement ancien qui existe, puisqu'il correspond à la première vague d'urbanisation. En revanche, dans le fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005, il existe une grande différence de styles et d'apparences entre les bâtiments.

Une architecture traditionnelle gessienne qui perd peu à peu son identité

D'après le PLU de la commune de Segny, le style gessien se caractérise par :

- L'implantation du bâti par rapport à la parcelle qui est en bordure ou perpendiculaire à la voie ;
- L'implantation du bâti qui est souvent groupée, où les volumes se juxtaposent, créant ainsi des espaces de vie, tels que des ruelles, des cours, des placettes, etc ;
- Des volumes du bâti importants, de 12 à 20 mètres de large, 15 à 20 mètres de long et 10 à 15 mètres de hauteur ;
- Des toitures à deux pans, de 45 à 60% de pente ;
- Des murs souvent enduits de chaux dans les tons de beige grisé. Il est à noter que les murs en pierres apparentes sont rares. Les ouvertures sont plus hautes que larges et les encadrements sont composés de pierres calcaires.

Exemples de maisons traditionnelles



Source : groupe

TOME 3 - UNE SUPERPOSITION DES FONCTIONS, DES CONFLITS A GERER

ANALYSE TYPOLOGIQUE DE LA RD 1005

Des lotissements en rupture avec les modes de construction traditionnels :

Les lotissements anciens, datant des années 60-70, ne possèdent pas d'unité paysagère, puisqu'ils n'ont pas subi d'aménagements particuliers. En revanche, dans les lotissements plus récents, il existe des espaces et des aménagements publics qui donnent une unité paysagère.

La lecture du paysage dans ces nouveaux lotissements est difficile. Cela est dû à plusieurs facteurs :

- L'implantation du bâti sur la parcelle est en rupture avec les logiques traditionnelles, souvent non aligné ou non perpendiculaire à la voirie ;
- La grande disparité des constructions, que ce soit au niveau des formes et des couleurs de façades.

Exemples de constructions individuelles récentes



Source : groupe

Conclusion :

Ainsi, l'urbanisation de ce territoire est récente sauf pour la commune de Gex. Cette urbanisation qui a permis de développer le territoire et son économie n'est pas parfaite : forte consommation d'espace, faible taux de logements collectifs et d'espaces publics, architecture parfois décalée avec le patrimoine du Pays de Gex. L'environnement proche de la RD 1005 est à l'image de cette urbanisation. Elle est un axe de développement économique, avec la présence de zones artisanales, mais le tissu urbain n'est pas encore assez dense.

II. 3. LA VOIRIE

L'étude de la RD 1005 doit s'accompagner d'un état des lieux des voies qui l'entourent, et notamment de celles qui y débouchent. De plus, cela permet de connaître la trame viaire des communes traversées.

La série de cartes suivante présente dans un premier temps la hiérarchie des voiries existantes dans le fuseau. Dans un deuxième temps, apparaissent les vitesses pratiquées par les automobilistes sur les voies principales, ainsi que sur la RD 1005. Ces dernières seront comparées avec les limitations de vitesse imposées. Enfin, dans une dernière partie, l'équipement en trottoirs de toutes les voies ainsi que le tracé et les arrêts de la ligne de bus seront dessinés, de manière à étudier les possibilités de déplacement à pied ou en transports en commun.

II. 3. A. Hiérarchie des voies et dessertes possibles

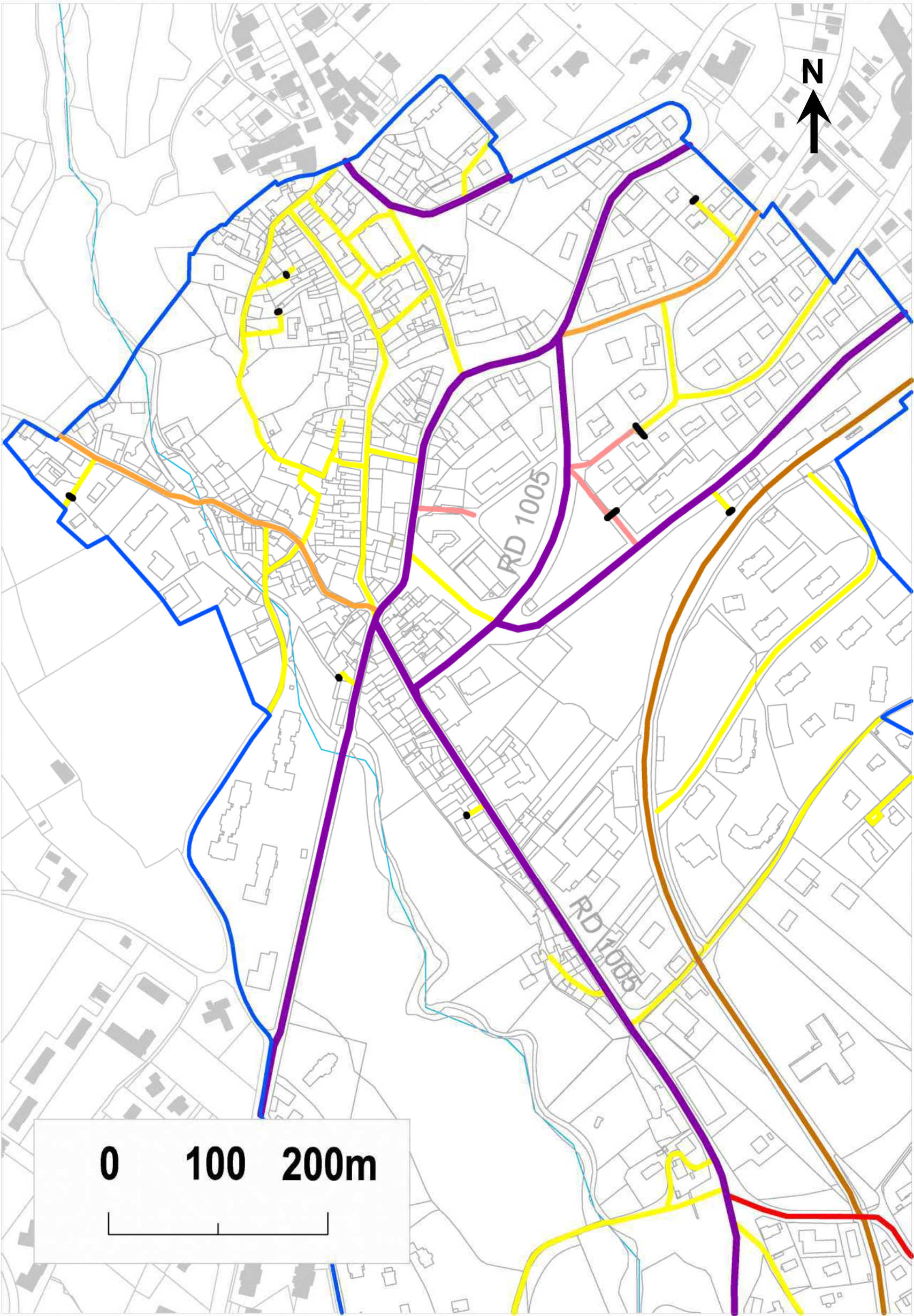
Gex

La série de cartes suivante expose le niveau de desserte et la hiérarchie des voies sur chaque commune. Elle a été réalisée en partie avec des données de la DDE de l'Ain. Le classement en voie structurante, voie de distribution et voie secondaire a été établi par la DDE, à partir des relevés de trafic sur ces voies.

Les cartes ci-dessous reprennent cette hiérarchie en y ajoutant la catégorie « voie de desserte intracommunale », qui comprend toutes les voies non classées par la DDE.

Le maillage de la commune de Gex est relativement bon. La commune est traversée par de nombreuses voies structurantes, permettant de bien relier les quartiers entre eux. Un maillage fin des voies de desserte intracommunales donne accès aux différents secteurs des quartiers. Par comparaison avec les autres communes, la commune de Gex a peu de voiries en cul de sac. Ainsi, chaque partie de la commune est connectée avec les autres secteurs de la ville, il n'y a pas de zones isolées. Le réseau de voirie de Gex est bien maillé, avec de nombreuses ramifications et de nombreuses voies majeures.

Hiérarchie de voiries et dessertes possibles
Commune de Gex



- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie secondaire
- Voie de desserte intracommunale
- Voie piétonne
- Cul de sac
- Voie ferrée désaffectée

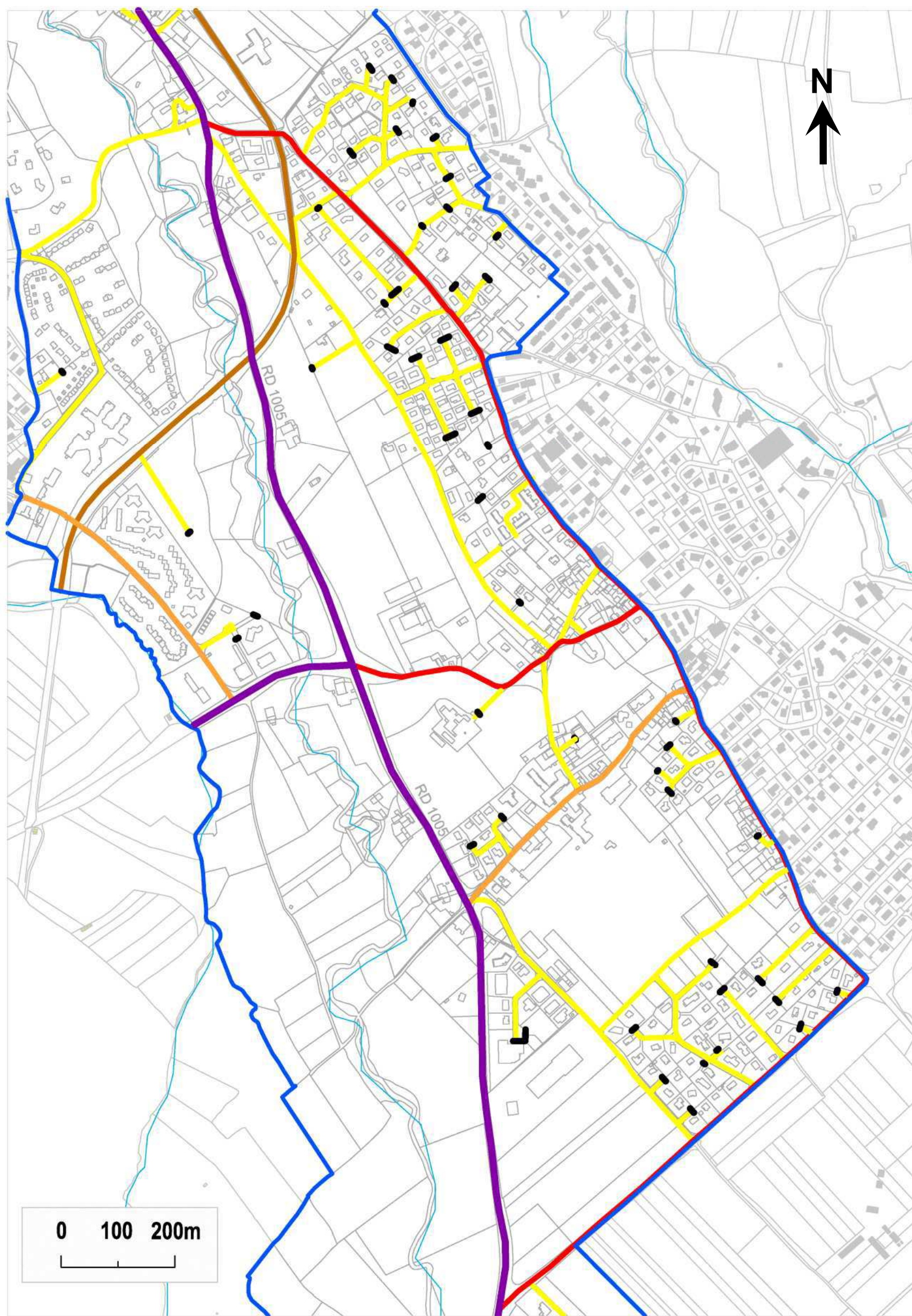
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Cessy

Le réseau viaire de Cessy est structuré par deux voies principales : la RD 1005, voie structurante au niveau intercommunal, et la voie de distribution, autour de laquelle s'est développée l'urbanisation. A partir de la voie de distribution, de nombreuses voies de desserte intracommunale viennent se brancher, pour raccorder les lotissements à cette voie majeure.

Le maillage global de la commune est moins structuré et développé que celui de Gex, car les voies de desserte intracommunale prédominent. Les culs de sac et les voies sans issue sont très répandues, renfermant les lotissements sur eux-mêmes. Ils se retrouvent isolés du reste de la ville.

Hiérarchie de voiries et dessertes possibles Commune de Cessy



- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie secondaire
- Voie de desserte intracommunale
- Cul de sac
- Voie ferrée désaffectée

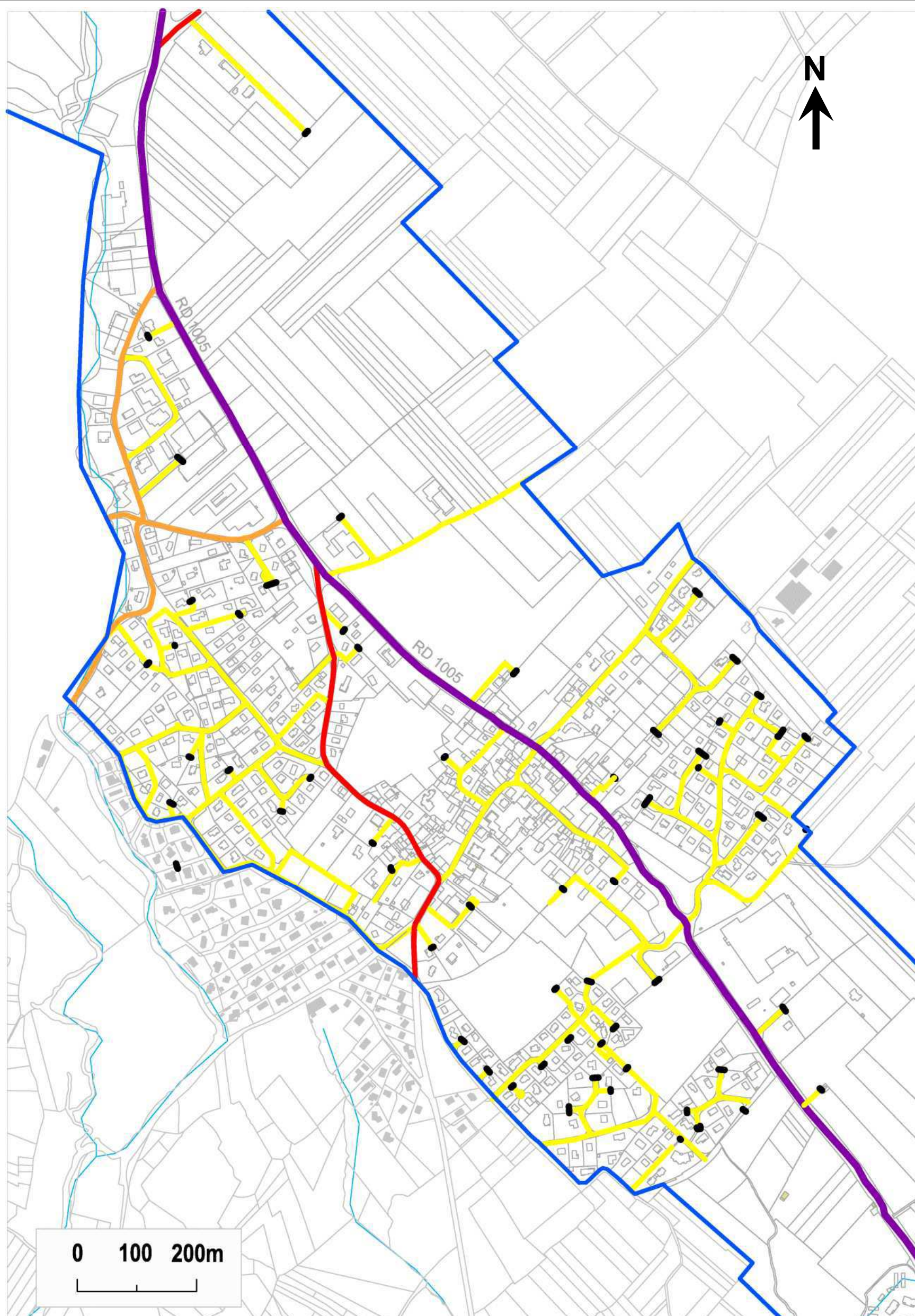
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Segny

Comme à Cessy, le réseau de voiries de Segny est peu hiérarchisé, avec une majorité de voies de desserte intracom-munale. Le manque de voies majeures empêche une bonne irrigation et une bonne communication à l'intérieur de la commune. La seule voie importante est la RD 1005, mais cette dernière est surchargée aux heures de pointe. Les lotis-sements de la partie Sud de la commune sont peu raccordés au reste de Segny, puisqu'une seule voie de liaison existe avec le reste de Segny, débouchant sur la RD 1005.

A Segny, l'urbanisation est constituée essentiellement de lotissements qui se sont développés de manière anarchique, sans réflexion sur la circulation et la desserte. Ainsi, la majorité des rues de ces zones résidentielles se termine en cul de sac. Parfois, la circulation des véhicules est volontairement bloquée par des pierres, pour dissuader le passage des véhicules sur ces voies.

Hiérarchie de voiries et dessertes possibles Commune de Segny



- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie secondaire
- Voie de desserte intracommunale
- Cul de sac

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

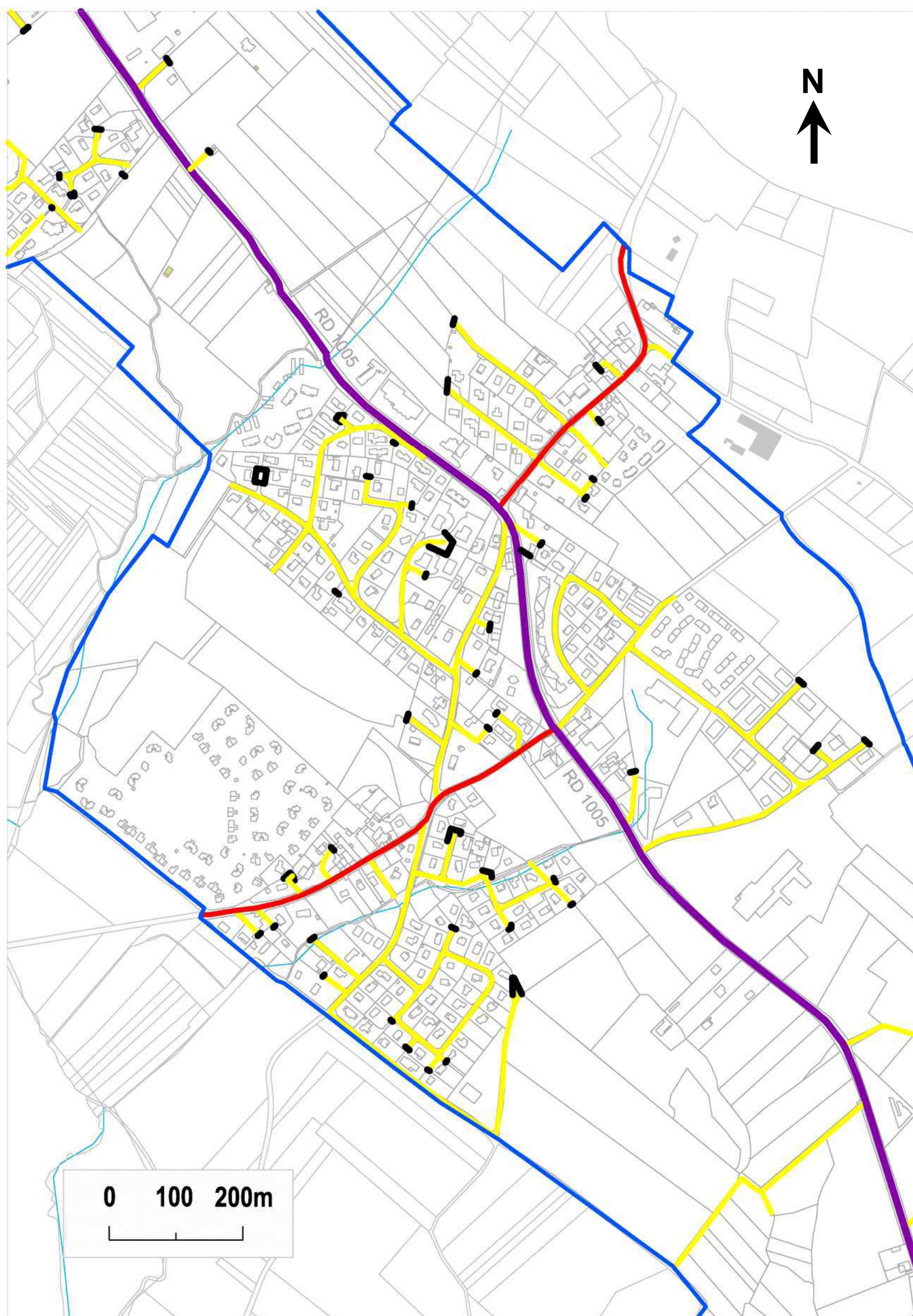
Omex, partie Nord

Le bourg de Maçonnex possède un réseau de voiries essentiellement composé de rues de lotissement. Seules une voie structurante et deux voies de distribution irriguent certains secteurs du territoire. Le maillage par des voies majeures reste très partiel. Les connexions entre les différents quartiers du bourg sont difficiles et dépendent, notamment pour le côté Nord, de la RD 1005.

L'urbanisation de la partie Nord de la commune d'Omex est faite de lotissements avec, comme pour Cessy et Segny, de nombreuses voies sans issue. La liaison avec Segny et la partie Sud d'Omex n'est possible qu'en empruntant la RD 1005.

L'absence de voie secondaire et les quelques voies de distribution ne suffisent pas à assurer une bonne communication dans la commune et avec les communes voisines.

Hiérarchie de voiries et dessertes possibles
Commune d'Ornex-partie Nord



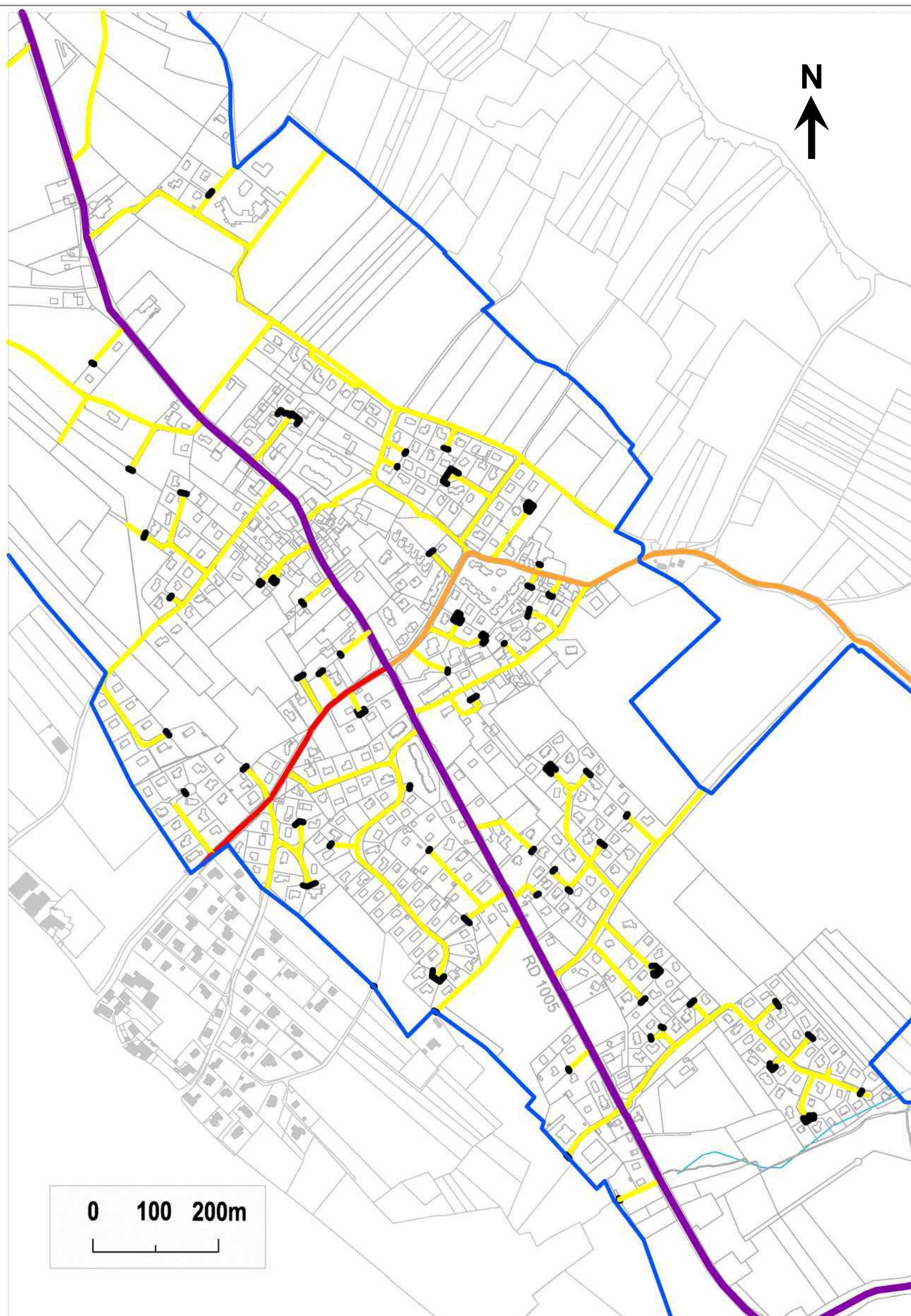
- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie de desserte intracommunale
- Cul de sac

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ornex, partie Sud

La partie Sud d'Ornex est à l'image de la partie Nord. Les voies de desserte intracommunale prédominent. Elles sont parfois très longues et se ramifient pour se terminer en culs de sac. Les lotissements sont juxtaposés mais indépendants les uns des autres. Le plus souvent, une seule voie permet de sortir du lotissement.

Hierarchie de voiries et dessertes possibles Commune d'Ornex-partie Sud



- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie secondaire
- Voie de desserte intracommunale
- Cul de sac

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

Comme à Gex, le maillage de Ferney-Voltaire est plus complet et mieux hiérarchisé qu'à Cessy, Segny et Omex. Cela s'explique par une urbanisation différente, avec moins de lotissements. Cependant, les culs de sac sont plus nombreux qu'à Gex. Par exemple au Sud de la commune, les communications entre un lotissement et une zone d'activité sont volontairement fermées par des blocs de pierre, obligeant les automobilistes à passer par la RD 1005.

Une hiérarchie de la voirie est néanmoins perceptible, avec l'existence de voies structurantes, de voies de distribution, et de voies secondaires.

Plusieurs axes parallèles permettent les connexions Nord/Sud et Est/Ouest, offrant plus de liaisons entre les différents quartiers.

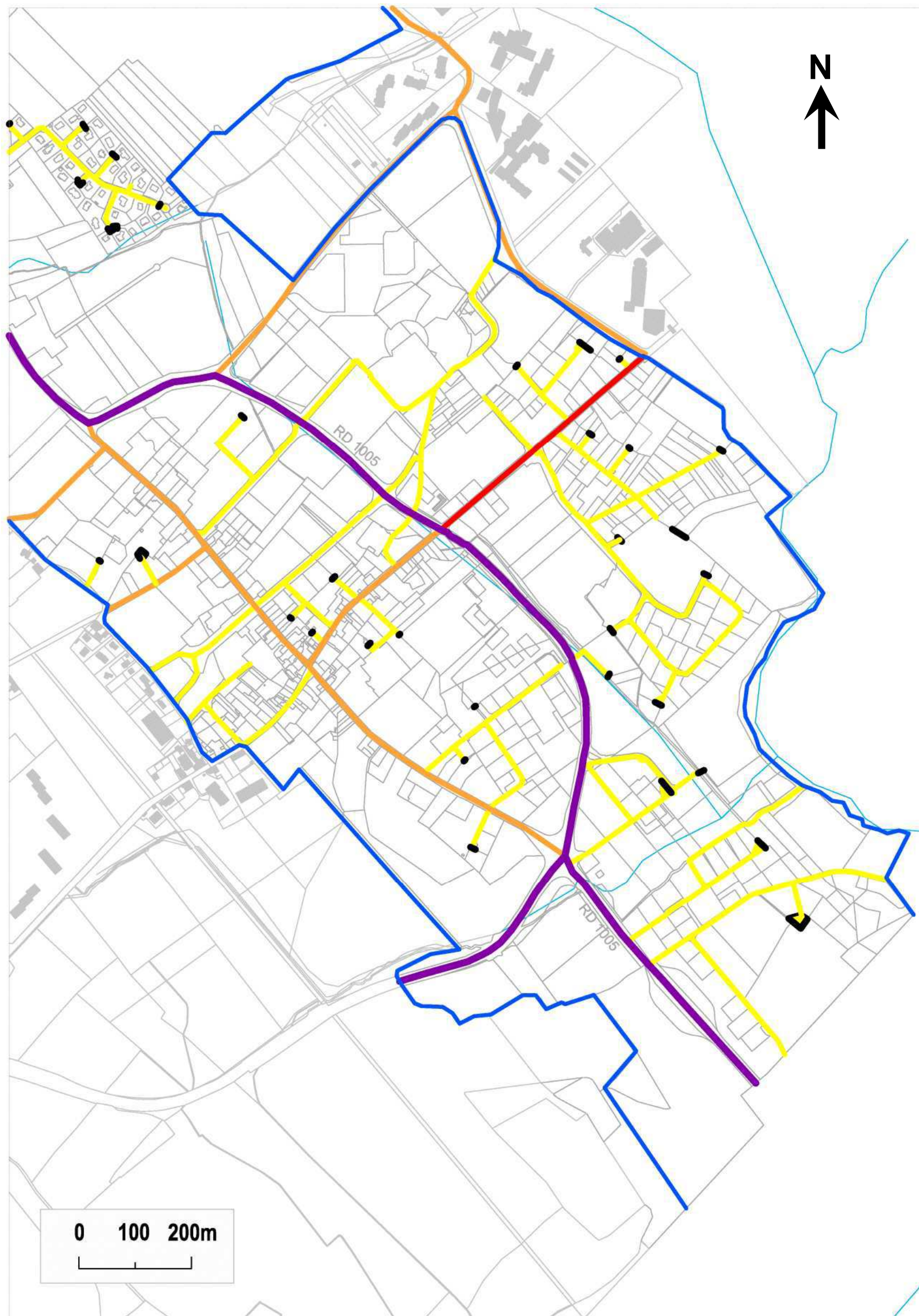
Enfin, deux routes relient Ferney-Voltaire à la commune d'Omex, au Nord.

Conclusion

Le maillage viaire est très inégal d'une commune à l'autre. Les communes de Gex et Ferney-Voltaire possèdent un réseau viaire plus développé et plus hiérarchisé, avec de nombreuses voies importantes. A l'inverse, les communes de Cessy, Segny et Ornex disposent de deux ou trois voies majeures seulement, les autres étant des voies de desserte intracommunale.

Ceci s'explique par le fait que Gex et Ferney-Voltaire se sont urbanisées plus tôt, et sous une forme différente de l'urbanisation de lotissements que l'on trouve à Cessy, Segny et Ornex. Dans ces trois communes, les rues se terminent le plus souvent en cul de sac, interdisant toute communication directe avec les autres quartiers.

Hiérarchie de voiries et dessertes possibles
Commune de Ferney-Voltaire



- Rivière
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005
- Voie structurante
- Voie de distribution
- Voie secondaire
- Voie de desserte intracommunale
- Cul de sac

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II. 3. B. Vitesses pratiquées sur les voies

La série de cartes suivante met en évidence les vitesses pratiquées sur les voies principales des communes situées dans le fuseau d'étude. En parallèle, les limitations de vitesse qui s'appliquent sur la RD 1005 sont mentionnées, pour faire apparaître les excès de vitesse éventuels. Les vitesses pratiquées ont été notées en période normale, dans la deuxième partie de la matinée, hors heures de pointe. Compte tenu de l'importance du trafic aux heures de pointe sur la RD 1005 notamment, ces vitesses sont à minorer aux périodes les plus chargées de la journée.

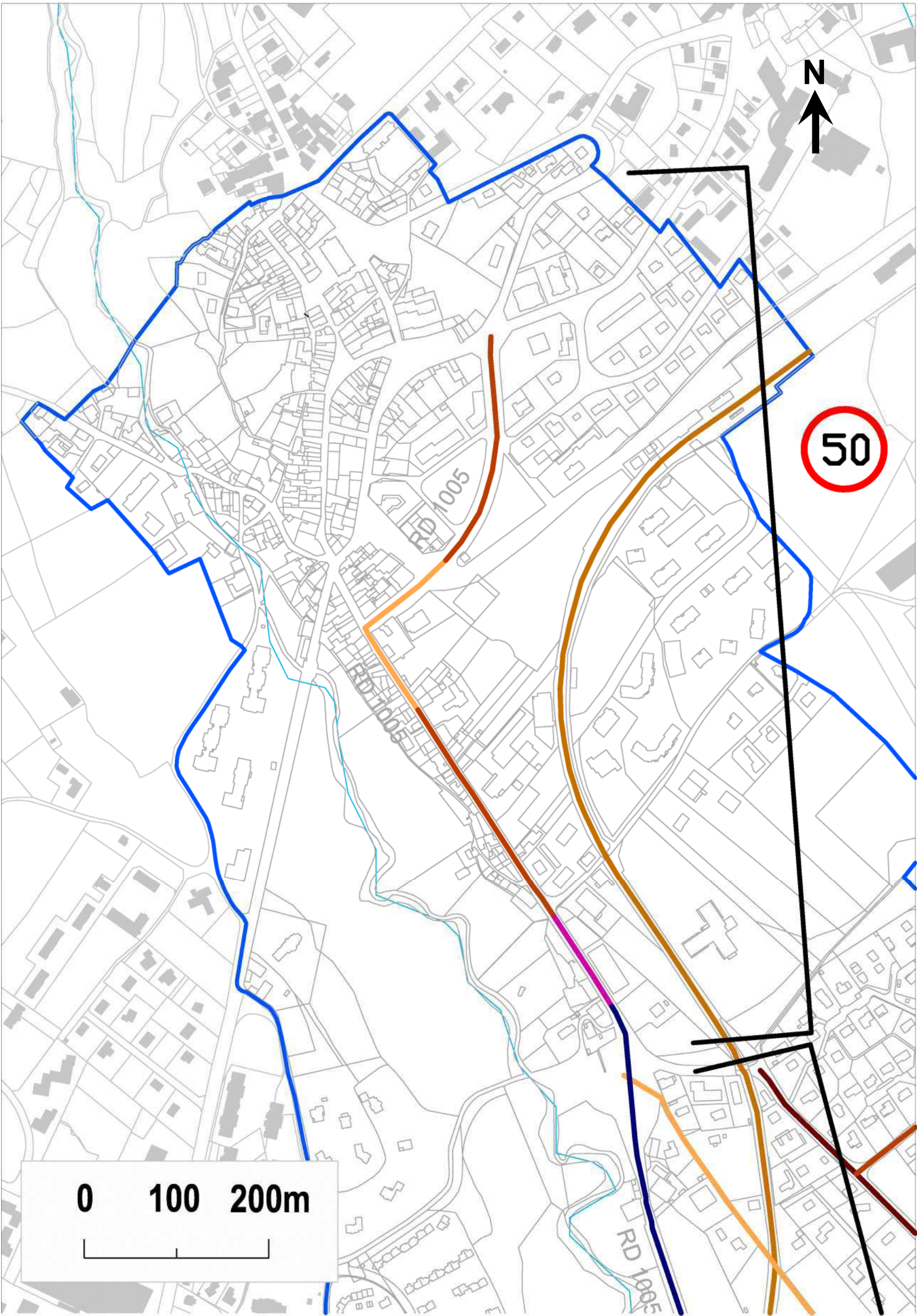
Gex




Sur la commune de Gex, on constate que la limitation de vitesse à 50 km/h est respectée sur une grande partie de la RD 1005. Cependant, à la sortie de la ville au Sud, cette limitation est dépassée, avec des vitesses pratiquées de l'ordre de 70 à 90 km/h au fur et à mesure que l'on s'éloigne des secteurs denses.

L'aspect visuel de la route, la largeur des voies ou des aménagements de type ralentisseurs peuvent influencer sur les vitesses pratiquées par les automobilistes. A l'entrée Sud de Gex, l'impression de largeur et d'ouverture de la rue incite les véhicules à accélérer. Il a noté que l'entrée de l'agglomération n'est pas assez marquée.

Plus au Nord, la rue devient plus étroite et les chicanes mises en place obligent les voitures à ralentir. Les limitations de vitesse sont donc respectées.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
 Commune de Gex



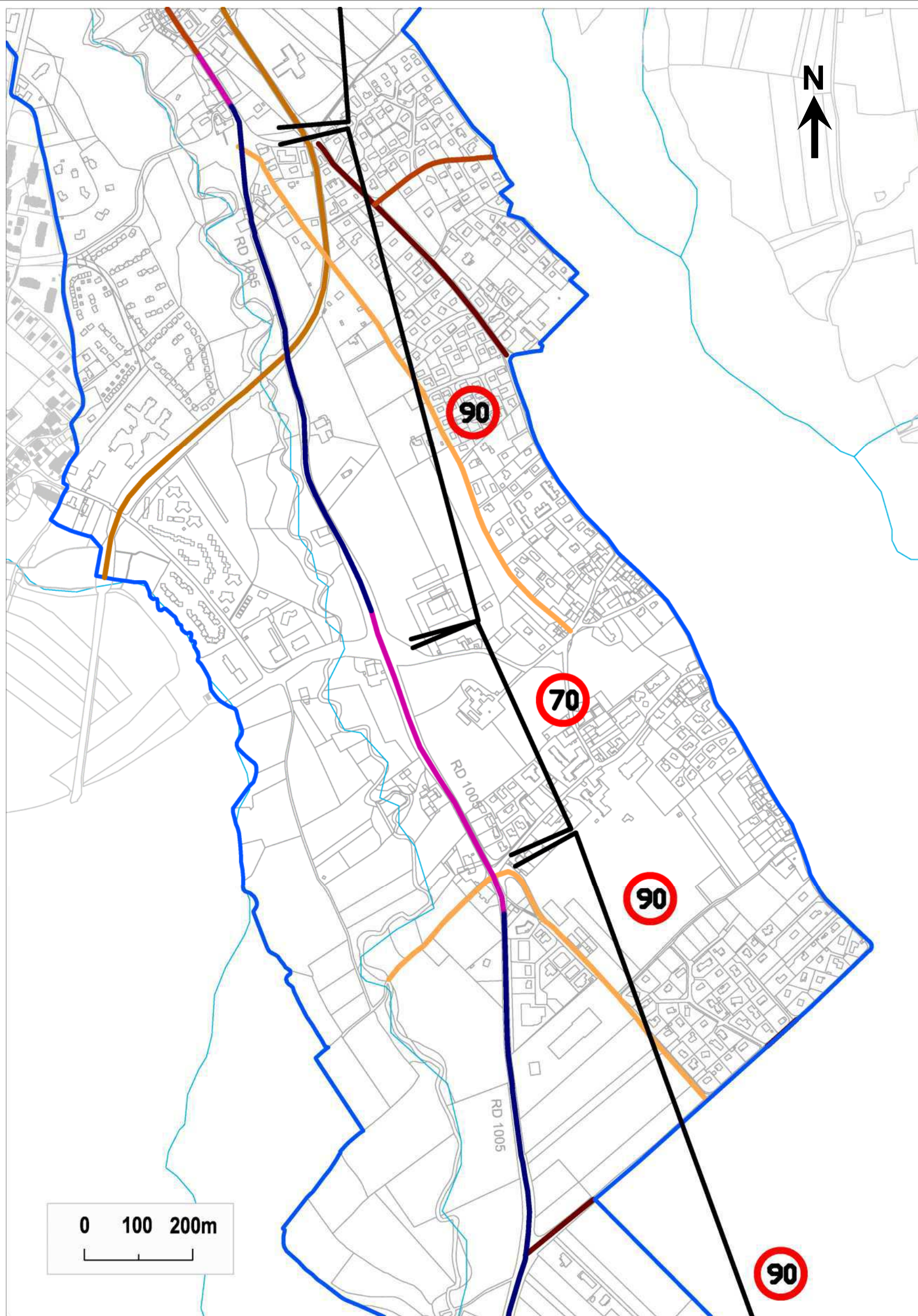
- | | | | |
|---|---------------------------|---|--|
|  | Rivière |  | Vitesse pratiquée 90 km/h |
|  | Vitesse pratiquée 30 km/h |  | Voie ferrée désaffectée |
|  | Vitesse pratiquée 50 km/h |  | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
|  | Vitesse pratiquée 70 km/h |  | Limitations de vitesse |

Source : relevé groupe
 Réalisation : groupe

Cessy

Cette carte fait ressortir le respect de la limitation de vitesse sur la RD 1005, et l'adéquation entre l'aménagement de la voie (la vitesse praticable de par le profil de la voie) et la limitation de vitesse. Cependant, les mesures réalisées correspondent à des valeurs moyennes, et il arrive que celles-ci soient largement dépassées. Sur les autres voies de la commune, les vitesses pratiquées sont le plus souvent modestes, excepté sur une rue au Nord de la commune où la vitesse pratiquée est de 60 km/h, dépassant la limitation à 50 km/h en agglomération. La mise en place de ronds-points ou de rétrécissement de voies peut ponctuellement résoudre les problèmes d'excès de vitesse et pacifier les flux de circulation.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
Commune de Cessy



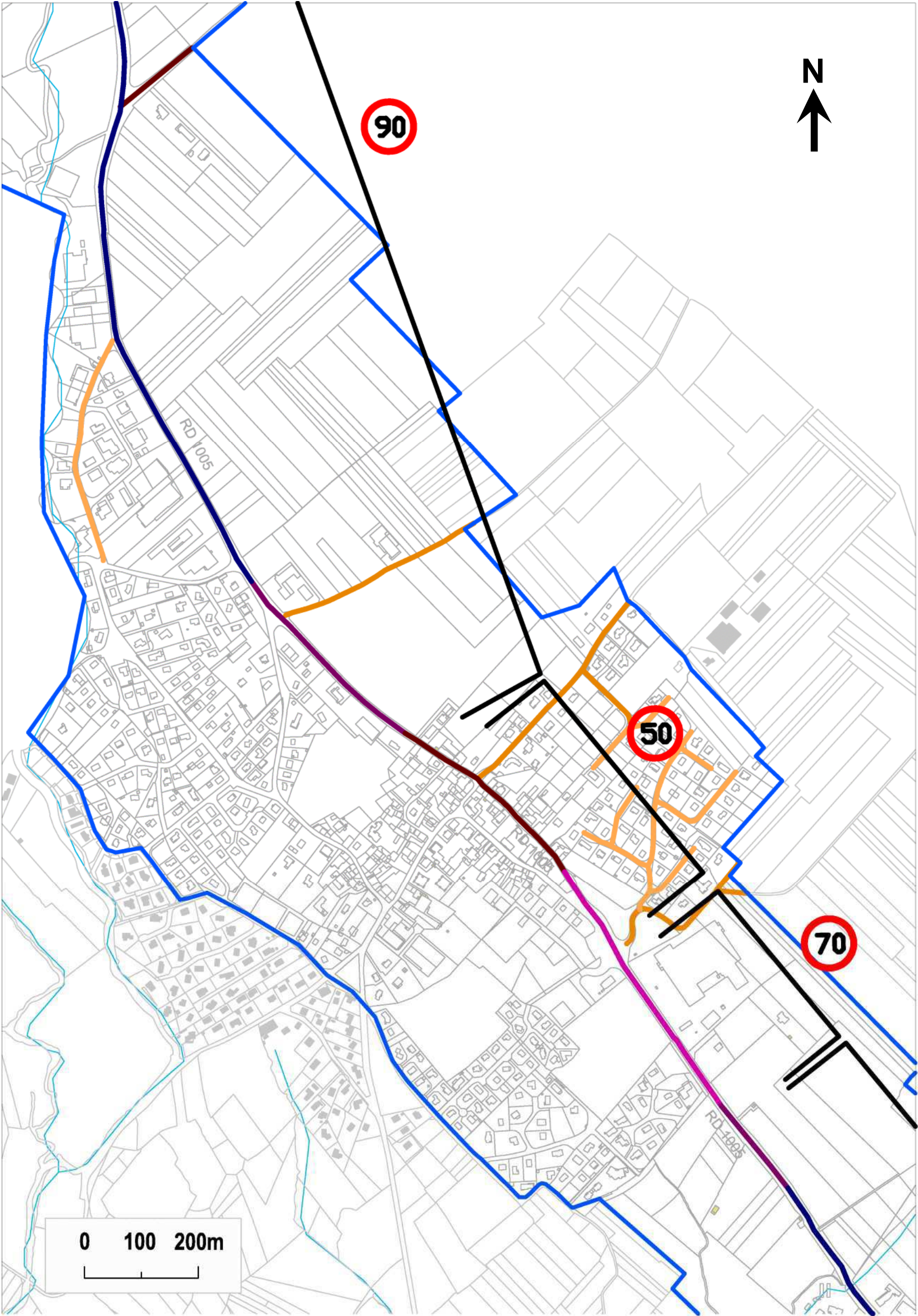
- | | |
|--|--|
| — Rivière | — Vitesse pratiquée 90 km/h |
| — Vitesse pratiquée 30 km/h | — Voie ferrée désaffectée |
| — Vitesse pratiquée 50 km/h | — Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| — Vitesse pratiquée 60 km/h | ○ Limitations de vitesse |
| — Vitesse pratiquée 70 km/h | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Segny

Sur la commune de Segny, la vitesse des automobilistes dépasse la limitation à 50 km/h dans l'hypercentre, sur la RD 1005. Pourtant, le tissu urbain est très resserré, les voies sont étroites, et des panneaux informent les conducteurs de la vitesse à laquelle ils roulent. Sur les autres voies, les vitesses pratiquées sont de l'ordre de 30 à 40 km/h, ce qui est conforme aux vitesses pratiquées habituellement dans les lotissements. Les traversées piétonnes ne sont pas sécurisées.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
Commune de Segny



- | | | | |
|--|---------------------------|--|--|
| | Rivière | | Vitesse pratiquée 80 km/h |
| | Vitesse pratiquée 30 km/h | | Vitesse pratiquée 90 km/h |
| | Vitesse pratiquée 40 km/h | | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | Vitesse pratiquée 60 km/h | | Limitations de vitesse |
| | Vitesse pratiquée 70 km/h | | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

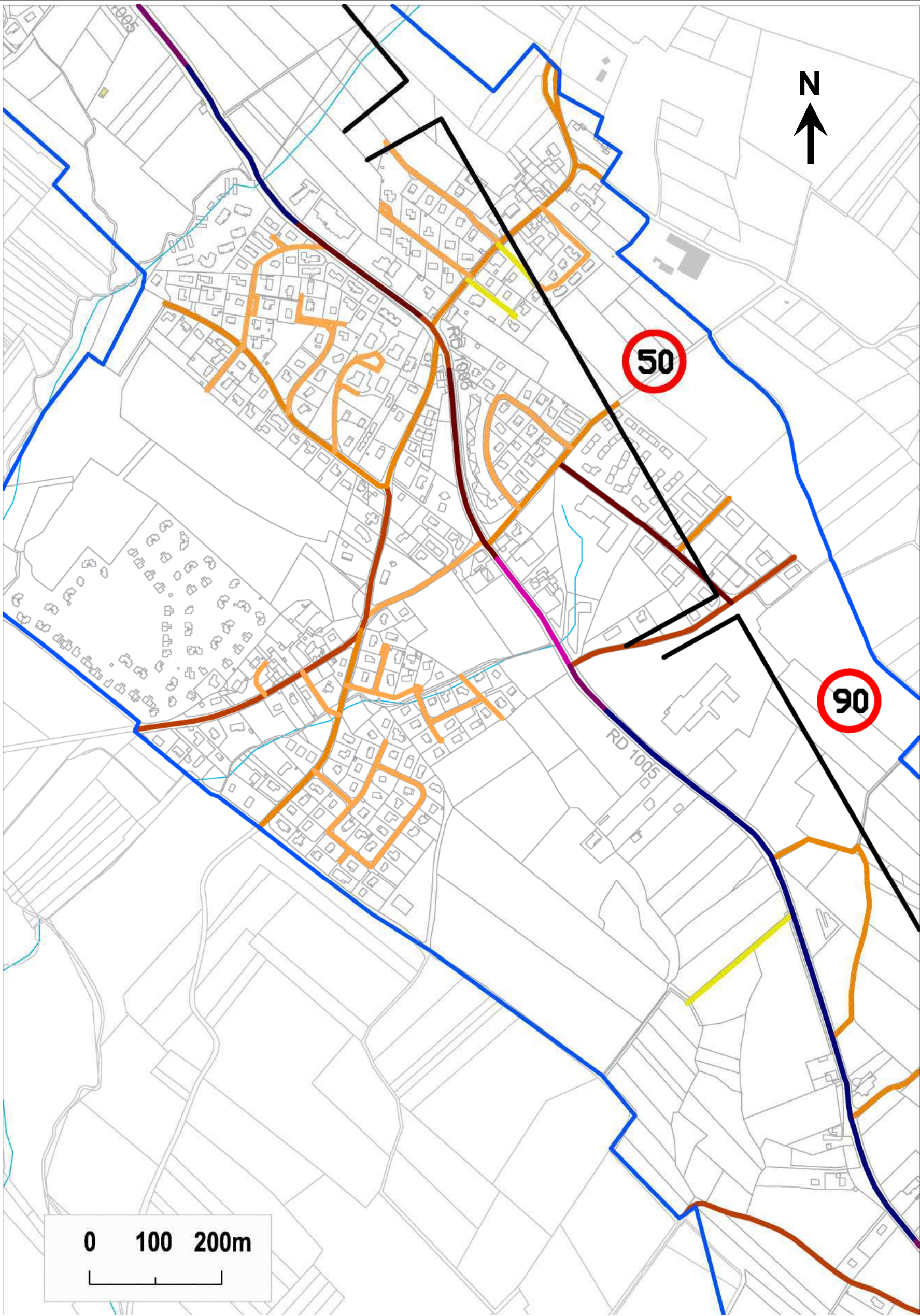
Omex, partie Nord

Dans le bourg de Maconnex sur la RD 1005, les automobilistes dépassent la limitation de vitesse fixée à 50 km/h. L'aspect de la voie au centre du bourg est de type routier, ne donnant pas l'impression de se situer en agglomération. Les constructions sont très en retrait par rapport à la route et des glissières de sécurité sont installées, ce qui donne un aspect routier à la voie, incitant les automobilistes à rouler plus vite. Un carrefour à feux permet cependant de ralentir les véhicules dans le centre, au Sud de la galerie commerciale « Les Arcades d'Omex ».

A l'Est, la vitesse pratiquée sur une voie est de 60 km/h, dans la zone artisanale à l'arrière de Jardiland. De nombreux véhicules empruntent cette voie à vive allure, alors qu'une partie de la zone est résidentielle.

Sur les voies de desserte plus locale, la vitesse pratiquée est normale, en dessous de la limitation autorisée.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
Commune d'Ornex-partie Nord



- | | | | |
|--|---------------------------|--|--|
| | Rivière | | Vitesse pratiquée 70 km/h |
| | Vitesse pratiquée 20 km/h | | Vitesse pratiquée 80 km/h |
| | Vitesse pratiquée 30 km/h | | Vitesse pratiquée 90 km/h |
| | Vitesse pratiquée 40 km/h | | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | Vitesse pratiquée 50 km/h | | Limitations de vitesse |
| | Vitesse pratiquée 60 km/h | | |

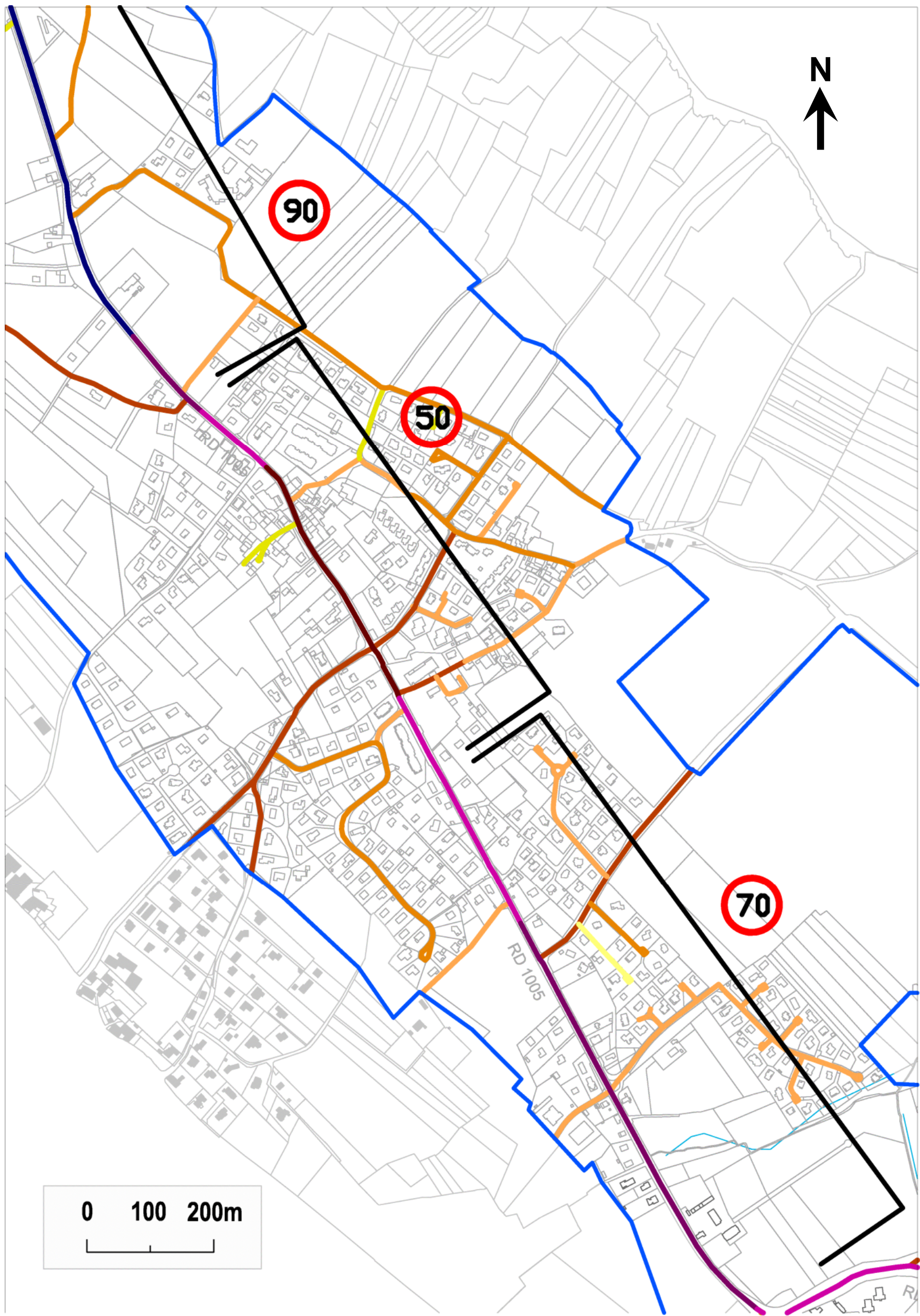
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ornex, partie Sud

Les vitesses limites sur la RD 1005 sont fonction de la densité de bâti autour de la RD 1005 : 90 km/h dans la coupure verte qui englobe la mairie d'Ornex, 50 km/h dans le centre ancien dense et 70 km/h dans la partie Sud, composée de bâti lâche. Cependant, ces vitesses ne sont pas respectées. Ceci s'explique en premier lieu par l'aspect routier continu de la voie, et d'autre part dans la partie Sud, par la linéarité du tracé sur une grande longueur qui n'indite pas au ralentissement.

Les vitesses pratiquées dans le reste du fuseau sont généralement inférieures à la limite des 50 km/h fixée sauf sur les voies de distribution secondaires et celles qui débouchent sur celles-ci.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
Commune d'Ornex-partie Suo



- | | | | |
|--|---------------------------|--|--|
| | Rivière | | Vitesse pratiquée 70 km/h |
| | Vitesse pratiquée 10 km/h | | Vitesse pratiquée 80 km/h |
| | Vitesse pratiquée 20 km/h | | Vitesse pratiquée 90 km/h |
| | Vitesse pratiquée 30 km/h | | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | Vitesse pratiquée 40 km/h | | Limitations de vitesse |
| | Vitesse pratiquée 50 km/h | | |
| | Vitesse pratiquée 60 km/h | | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

Les vitesses pratiquées en heures creuses sur la RD 1005 sont supérieures à la limitation fixée à 50 km/h sur la quasi-totalité de la traversée de Ferney-Voltaire. Les voies de circulation sont larges, avec parfois deux voies dans chaque sens, incitant les automobilistes à aller plus vite. Les feux et les ronds-points permettent néanmoins de ralentir les voitures ponctuellement. Aux entrées de ville, les limitations de vitesse sont largement dépassées. Ailleurs, sur le reste de la voirie communale, peu d'excès de vitesse majeurs sont à signaler.

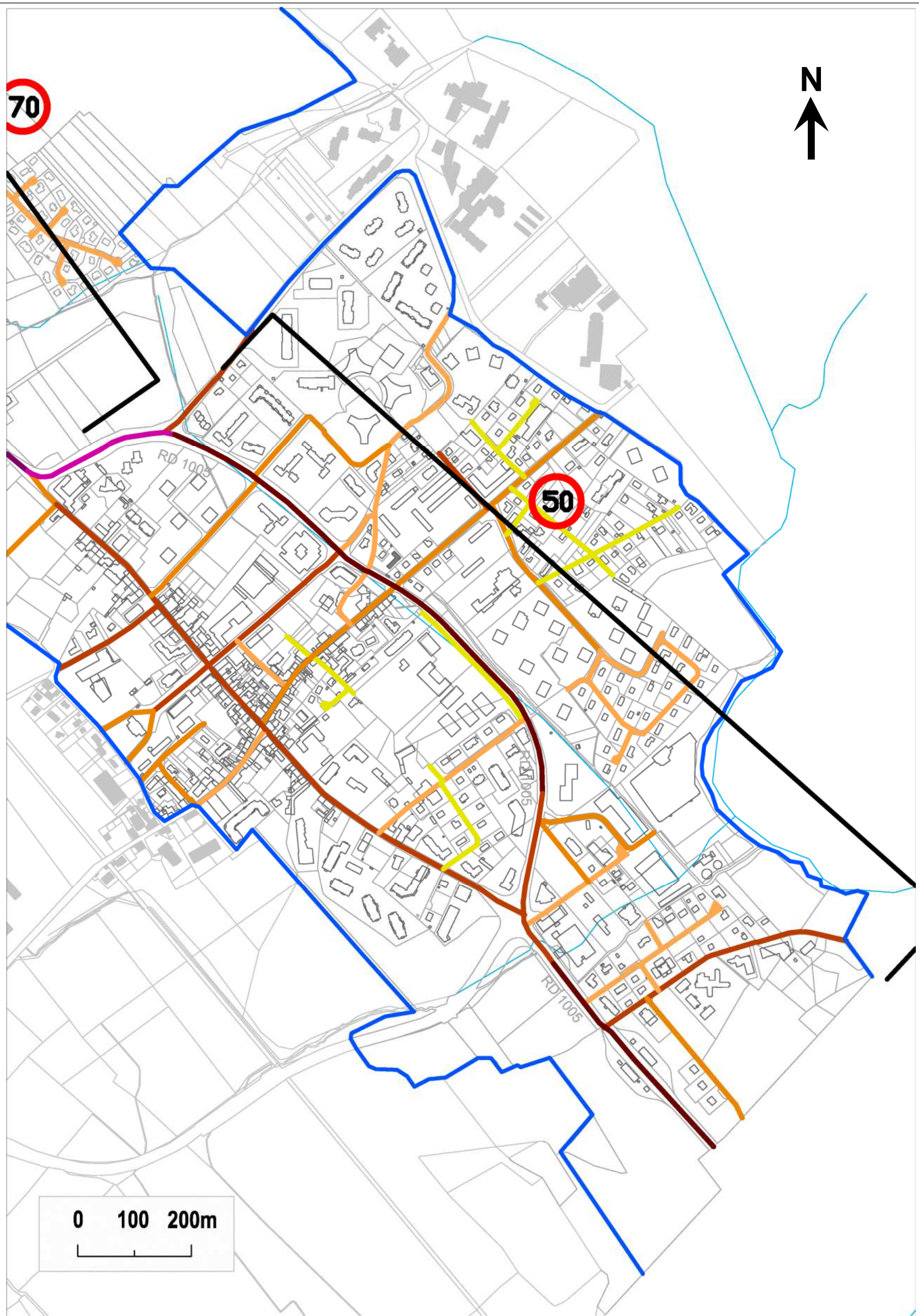
Conclusion

La série de cartes précédentes met en évidence deux phénomènes :

- Le respect des limitations de vitesse et une circulation apaisée sur les petites rues de desserte des lotissements et les voies de faible importance ;
- Des excès de vitesse dans les traversées d'agglomération et hors agglomération sur de nombreuses portions de la RD 1005, hors heures de pointe.

Ces excès de vitesse posent des problèmes de sécurité pour les riverains, pour les véhicules qui souhaitent s'insérer sur la RD 1005, mais aussi pour les piétons qui veulent traverser. Le caractère encore trop routier de la RD 1005 et l'urbanisation lâche ou en retrait de la voie n'incitent pas assez les véhicules à ralentir.

Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite
Commune de Ferney-Voltaire



- | | | | |
|--|---------------------------|--|--|
| | Rivière | | Vitesse pratiquée 70 km/h |
| | Vitesse pratiquée 20 km/h | | Vitesse pratiquée 80 km/h |
| | Vitesse pratiquée 30 km/h | | Vitesse pratiquée 90 km/h |
| | Vitesse pratiquée 40 km/h | | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
| | Vitesse pratiquée 50 km/h | | Limitations de vitesse |
| | Vitesse pratiquée 60 km/h | | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II. 3. C. Accessibilité des autres modes de transport

Cette série de cartes associent plusieurs informations qui permettent de mesurer l'accessibilité aux modes doux et aux transports en commun de chaque commune traversée par la RD 1005. Le tracé de la ligne F qui permet de relier Gex à la gare de Comavin de Genève en passant par Ferney-Voltaire, est représenté. Il s'agit d'observer s'il existe une continuité des trottoirs et des pistes cyclables depuis les différents quartiers jusqu'aux arrêts de bus et si la distance à parcourir à pied est acceptable. Ces éléments mettent en évidence la présence ou l'absence d'itinéraires sécurisés pour les modes alternatifs à l'automobile.

Gex

Cette carte fait apparaître d'une part le niveau d'équipement de la voirie par rapport à l'existence de trottoirs, et d'autre part le tracé de la ligne de bus F irriguant les cinq communes traversées par la RD 1005. Les voies disposant de deux trottoirs sont peu nombreuses sur la commune de Gex. Ainsi, les déplacements à pied se font dans de mauvaises conditions de sécurité et cela n'incite pas à la pratique de la marche à pied dans la commune. Il existe cependant quelques voies piétonnes permettant de relier des quartiers à la RD 1005.

En raison de leur quasi absence, les pistes cyclables ne sont pas représentées.

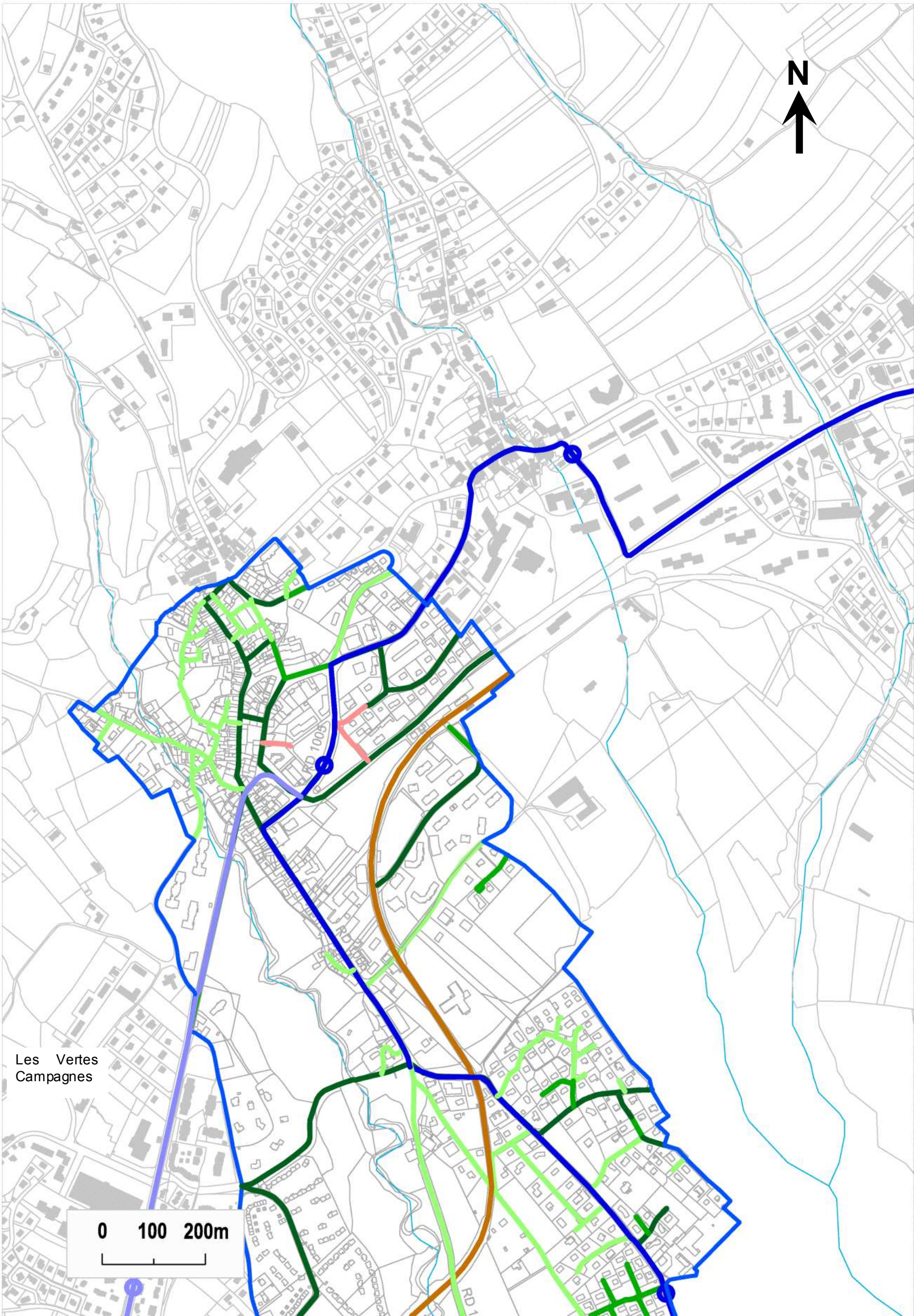
En terme de transports en commun, la commune de Gex est desservie par la ligne de bus F mais le nombre d'arrêts de bus est limité, les fréquences de passage des bus sont faibles, et le trajet jusqu'à Genève est long.











Le quartier des Vertes Campagnes, au sud de la commune, avec un certain nombre d'équipements (hôpital, centre commercial, ...) et de nombreux logements collectifs, ne dispose que d'une desserte occasionnelle par bus, ne permettant pas à ses habitants de se déplacer en bus.

La commune de Gex est dotée historiquement d'une gare SNCF, située sur l'ancienne ligne ferroviaire Bellegarde/Divonne-les-Bains. Aujourd'hui, la ligne est désaffectée, privant le Pays de Gex de desserte ferroviaire. Le Document d'Orientations Générales du SCOT du Pays de Gex signale que la région Rhône-Alpes prévoit la réactivation à moyen/long terme de la ligne.

L'ensemble de ces éléments montre la faiblesse des infrastructures et services permettant de se déplacer autrement qu'en voiture sur la commune et dans l'agglomération. Par conséquent, les habitants de Gex ne sont pas incités à prendre les transports en commun, et préfèrent leur voiture.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune de Gex



- | | | | |
|---|-------------------------|---|--|
|  | Arrêt de bus |  | Rivière |
|  | Voie ferrée désaffectée |  | Ligne de bus F |
|  | Deux trottoirs |  | Ligne de bus F desserte occasionnelle |
|  | Un trottoir |  | Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005 |
|  | Pas de trottoir |  | Voies piétonnes |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Cessy

Cette carte révèle, à l'image de celle concernant la commune de Gex, le faible niveau d'équipement en trottoirs sur la voirie. La quasi totalité des rues ne possède pas de trottoir. Cependant, certains lotissements disposent de chemins piétons internes, non représentés sur la carte. Le tissu urbain de Cessy, très éclaté, ne favorise pas non plus les déplacements à pied.

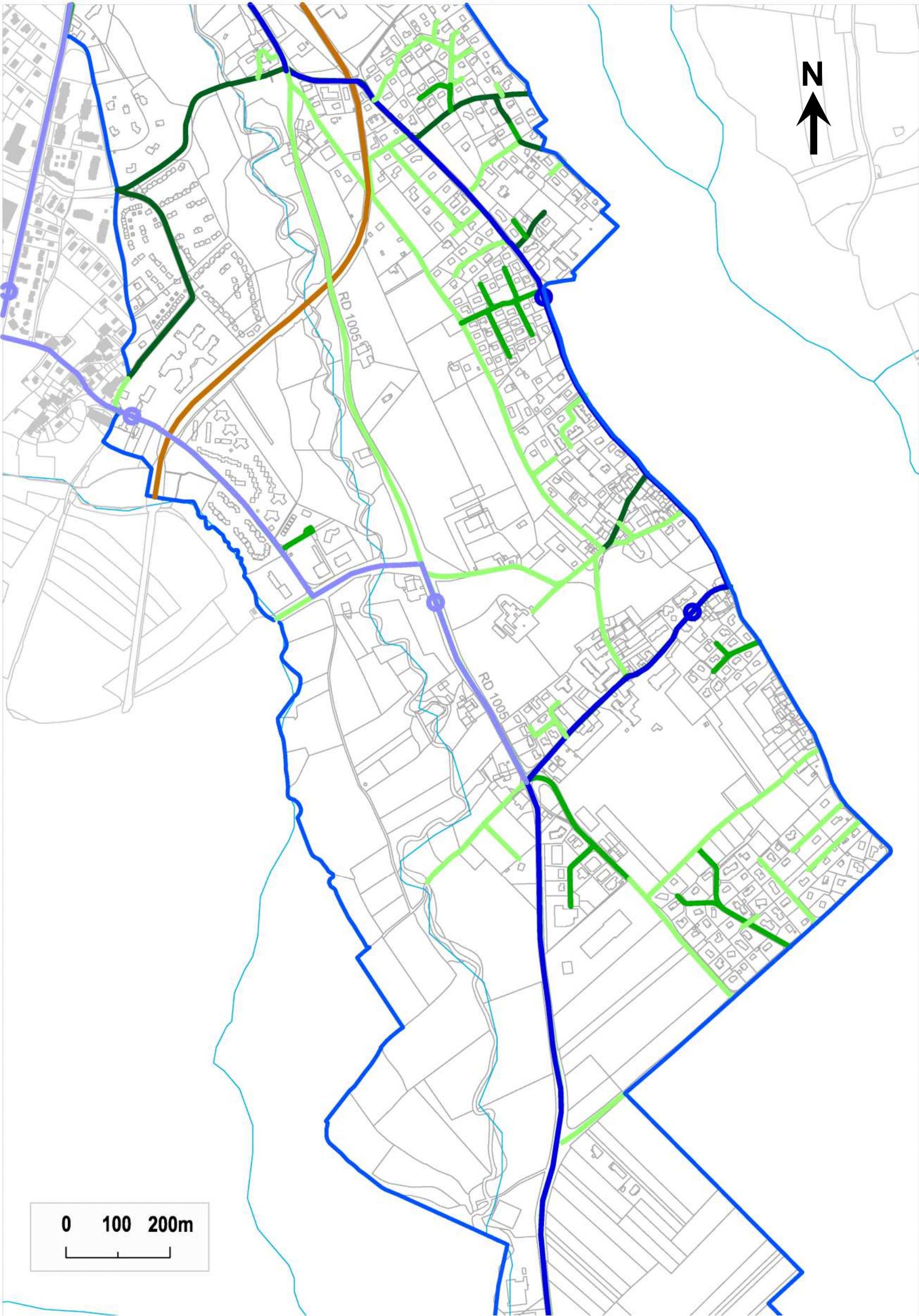
Les pistes cyclables sont rares, reflétant la non prise en compte des modes doux sur la commune.

La ligne F, qui permet de desservir par bus la commune, s'écarte de la RD 1005 pour traverser le centre bourg et se rapprocher des tissus urbains denses de Cessy, qui s'est développé en retrait de la route principale. Cependant, cette ligne ignore certains lotissements comme celui situé au Sud-Est de la commune, et le nombre d'arrêts est faible. Ainsi, les transports en commun sont très peu utilisés.

La voie ferrée désaffectée passe en limite de la commune, et traverse la RD 1005 sur un pont, en mauvais état.

Les modes doux et les transports en commun sont donc minoritaires, et la place qui leur est réservée est insuffisante pour permettre leur développement.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune de Cessy



- Arrêt de bus
- Voie ferrée désaffectée
- Deux trottoirs
- Un trottoir
- Pas de trottoir

- Rivière
- Ligne de bus F
- Ligne de bus F desserte occasionnelle
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

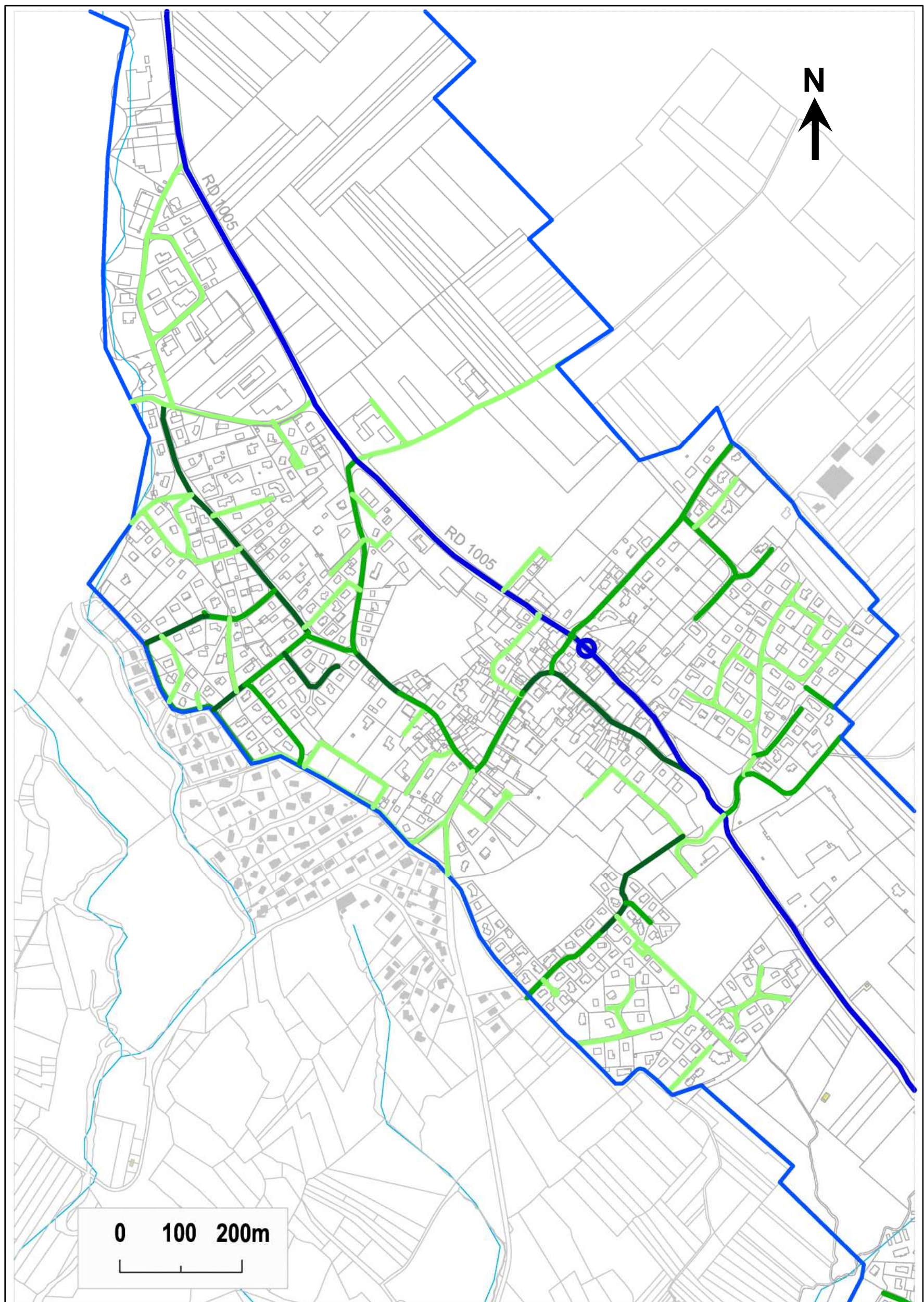
Segny








Sur la commune de Segny, le niveau d'équipement en trottoirs de la voirie est meilleur que sur la commune de Cessy. Néanmoins, les voies disposant de deux trottoirs sont surtout les voies de liaison inter-quartiers. Les rues des lotissements, elles, sont le plus souvent dépourvues de trottoirs.

La ligne F, qui circule uniquement sur la RD 1005, n'a qu'un seul arrêt sur la commune, au niveau du centre bourg. Les habitants du Nord de Segny sont mal desservis. Un second arrêt est prévu au niveau du centre commercial, situé au Sud-Est de la commune.

L'urbanisation de Segny n'est pas assez dense pour y développer les transports en commun, car elle est trop discontinuée. Cependant, un certain nombre de trajets à l'intérieur de la commune pourraient se faire à pied ou en vélo, si les conditions de sécurité étaient garanties.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune de Segny



-  Arrêt de bus
-  Rivière
-  Deux trottoirs
-  Un trottoir
-  Pas de trottoir
-  Ligne de bus F
-  Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

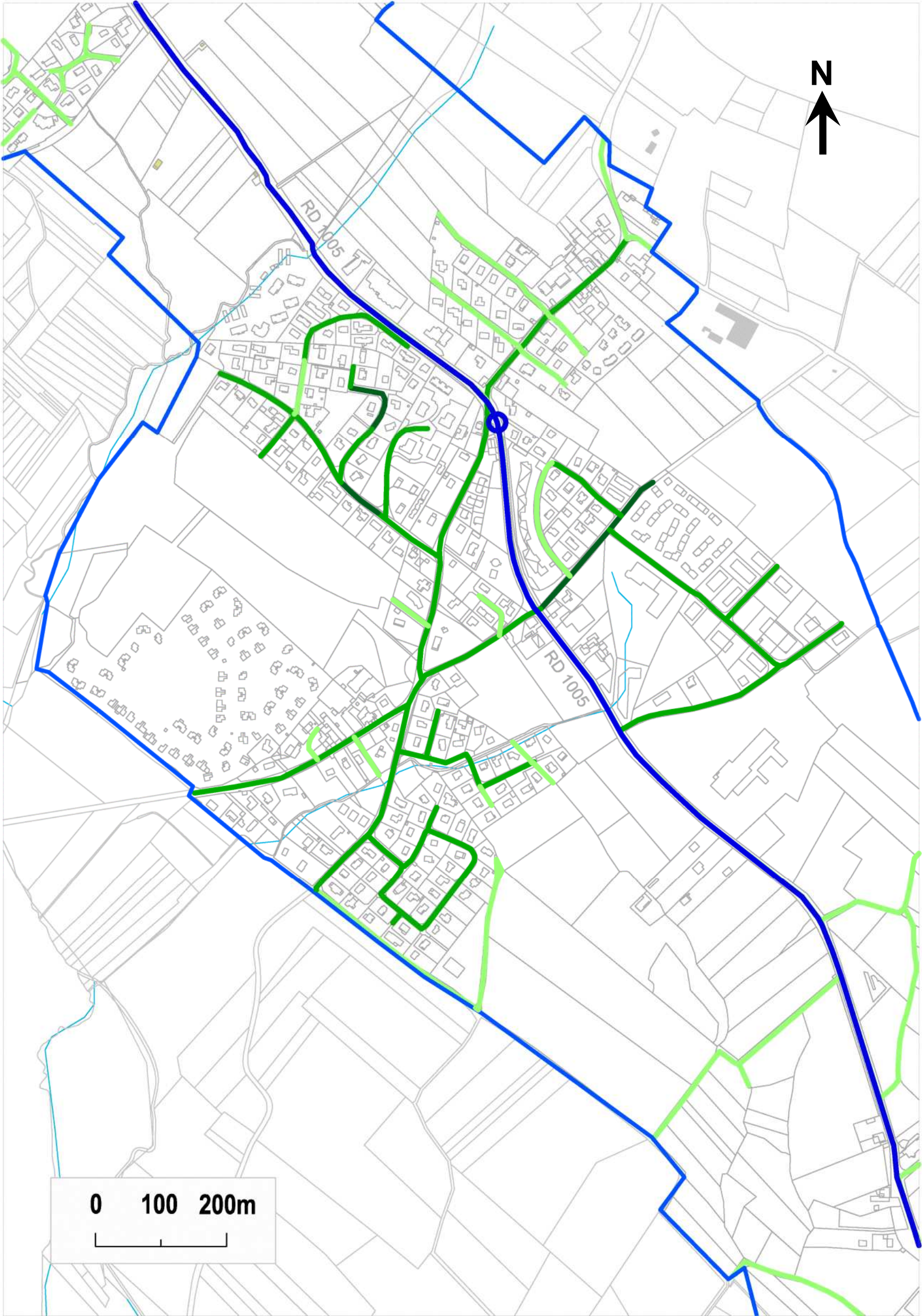
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Omex, partie Nord

Sur le bourg de Maconnex, la majorité des voies comportent un trottoir. Il s'agit d'un niveau d'équipement moyen en comparaison avec les autres communes. Certaines voies mineures de desserte interne aux lotissements sont sans trottoirs, mais ce cas est très localisé, sur de courtes distances.

En ce qui concerne les transports en commun, un seul arrêt dessert cette partie de la commune. En effet, la distance maximale théorique qu'accepte de faire un piéton pour se rendre à l'arrêt de bus est d'environ 400 mètres, alors que certaines maisons sont à plus de 600 m de l'unique arrêt de Maconnex.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune d'Ornex-partie Nord



- Arrêt de bus
- Rivière
- Deux trottoirs
- Un trottoir
- Pas de trottoir
- Ligne de bus F
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

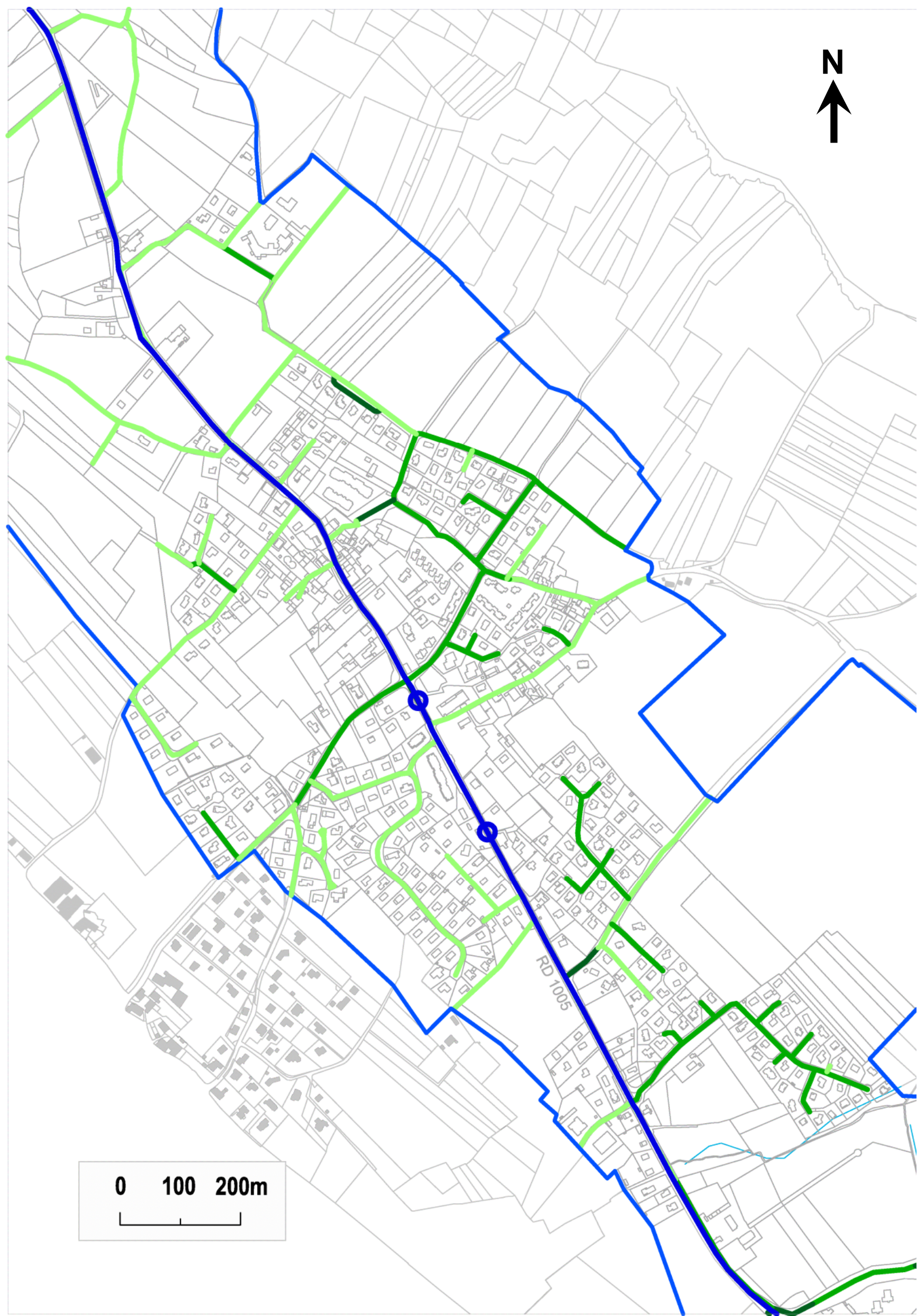
Omex, partie Sud

Dans la partie Sud de la commune d'Omex, partie la plus étendue, l'équipement en trottoirs est moins systématique que pour le bourg de Maconnex. De nombreuses voies de lotissements sont dépourvues de trottoirs. La mairie et l'école, situées au Nord sur la carte à l'écart de la zone urbanisée, sont isolées et les voies de liaison avec les habitations ne comportent ni pistes cyclables ni trottoirs.

La desserte en bus par la ligne F, qui emprunte exclusivement la RD 1005, est très médiocre. Les deux arrêts, au centre sur la carte, ne permettent pas aux zones d'habitat du Nord et du Sud de cette partie de la commune de prendre le bus, du fait de la distance à parcourir à pied. Les quartiers résidentiels de la commune de Préveissin-Moëns (à l'Ouest en grisé sur la carte), sont eux aussi à l'écart de la desserte en transports en commun, alors qu'ils représentent une importante zone d'habitat.

Cette carte révèle donc de manière nette les carences de desserte en transports en commun, et le manque de trottoirs pour sécuriser les flux piétonniers.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune d'Ornex-partie Sud



- Arrêt de bus
- Rivière
- Deux trottoirs
- Un trottoir
- Pas de trottoir
- Ligne de bus F
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Ferney-Voltaire

La commune de Ferney-Voltaire présente un niveau d'équipement moyen en trottoirs, comportant des disparités. Les rues des zones d'activités, au Sud de la commune, ne possèdent aucun trottoir, alors que des voies plus importantes comportent deux trottoirs sur toute leur longueur. De rares pistes cyclables existent sur la commune, mais les continuités d'itinéraire ne sont pas assurées et le maillage est encore insuffisant.

En terme de desserte en transports en commun, la commune est de loin la mieux desservie des cinq communes cartographiées. Avec sept arrêts sur son territoire, une grande partie de Ferney-Voltaire a accès à la ligne F en direction de Genève. De plus, les fréquences de passage des bus entre Ferney-Voltaire et Genève sont plus importantes qu'entre Gex et Ferney-Voltaire. La ligne F est donc plus utilisée à partir de Ferney-Voltaire qu'en amont dans le Pays de Gex.

Conclusion

Le niveau d'équipement en trottoirs des communes est variable d'une commune à l'autre, mais globalement il est faible. Peu de voies disposent de deux trottoirs. Les voies piétonnes ou semi-piétonnes sont peu nombreuses, elles se situent essentiellement dans les centres anciens de Gex et Ferney-Voltaire. De manière générale, le flux de piétons n'est pas très important. Pour autant, il ne pourra pas croître si les conditions ne sont pas réunies pour inciter les habitants à se déplacer à pied.

La priorité est d'identifier les axes les plus dangereux, les liaisons importantes, et de mettre à niveau les voies qui accueillent les flux majeurs pour assurer la sécurité des déplacements à pied.

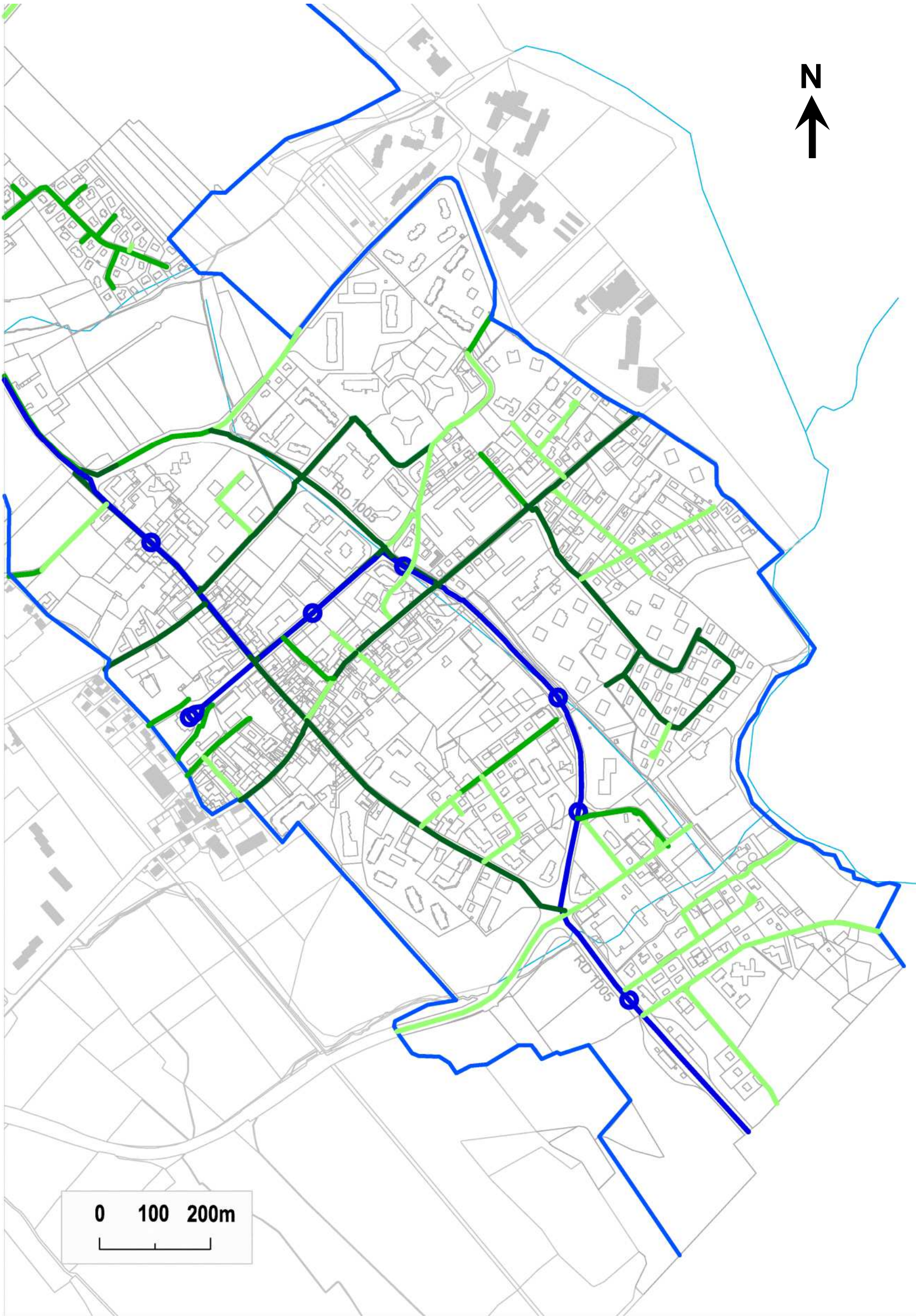
Les pistes cyclables, quasi inexistantes dans le Pays de Gex et dans les cinq communes traversées par la RD 1005, ne permettent pas le développement de ce mode de transport.

La voie ferrée désaffectée, passant par Gex et Cessy, représente un enjeu fort pour le redéveloppement du transport ferroviaire dans le Pays de Gex. Sa réactivation, prévue par le SCOT du Pays de Gex, est indispensable pour mieux desservir les pôles urbains de Gex et Divonne-les-Bains, et rattacher le Pays de Gex, en fort développement, au réseau ferré français.

Les transports en commun même s'ils desservent toutes les communes, ne sont pas suffisamment performants. Ils manquent de compétitivité par rapport à la voiture en terme de temps de trajet, de fréquence, de maillage, etc. La ligne de bus F doit être améliorée en augmentant la fréquence de passage des bus, en créant des parkings-relais pour les habitants des communes limitrophes, mais aussi avec la mise en place d'un site propre pour améliorer la régularité et la vitesse commerciale des bus. Ces améliorations permettront de séduire une nouvelle clientèle qui utilise aujourd'hui la voiture.

Les modes de transport alternatifs à la voiture doivent être développés, et coordonnés entre eux, pour réduire la circulation automobile et ses nuisances, dont souffrent toutes les communes le long de la RD 1005.

Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus
Commune de Ferney-Voltaire



- Arrêt de bus
- Rivière
- Deux trottoirs
- Un trottoir
- Pas de trottoir
- Ligne de bus F
- Limite du fuseau de 400 m de part et d'autre de la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion

Les cartes précédentes ont montré le manque de voies majeures sur le territoire. Les voies de desserte intracommunale sont majoritaires, ce qui ne permet pas une bonne structuration des communes par la voirie. Par ailleurs, il ressort que les culs de sac sont très présents dans la plupart des communes, rendant la circulation moins aisée et les distances plus longues.

De plus, les vitesses pratiquées par les automobilistes sur la RD 1005 sont bien souvent supérieures à la vitesse autorisée, engendrant des problèmes de sécurité. Ce point est renforcé par l'absence de trottoir sur la majorité des voies.

Enfin, il ressort que le nombre d'arrêts de bus est insuffisant pour permettre une bonne desserte de l'ensemble des quartiers. Ce constat peut être fait dans toutes les communes, à l'exception de Ferney-Voltaire où la desserte en bus est satisfaisante.

II. 4. LES ESPACES NATURELS

La partie suivante met en exergue la place encore importante des espaces naturels dans le Pays de Gex et plus précisément dans le fuseau d'étude. Par ailleurs, elle permet de localiser les sections de la RD 1005 qui offrent des vues intéressantes sur les massifs montagneux ou les grands paysages. Enfin, cette partie permet d'identifier les espaces naturels majeurs comme les ZNIEFF ou les corridors biologiques.

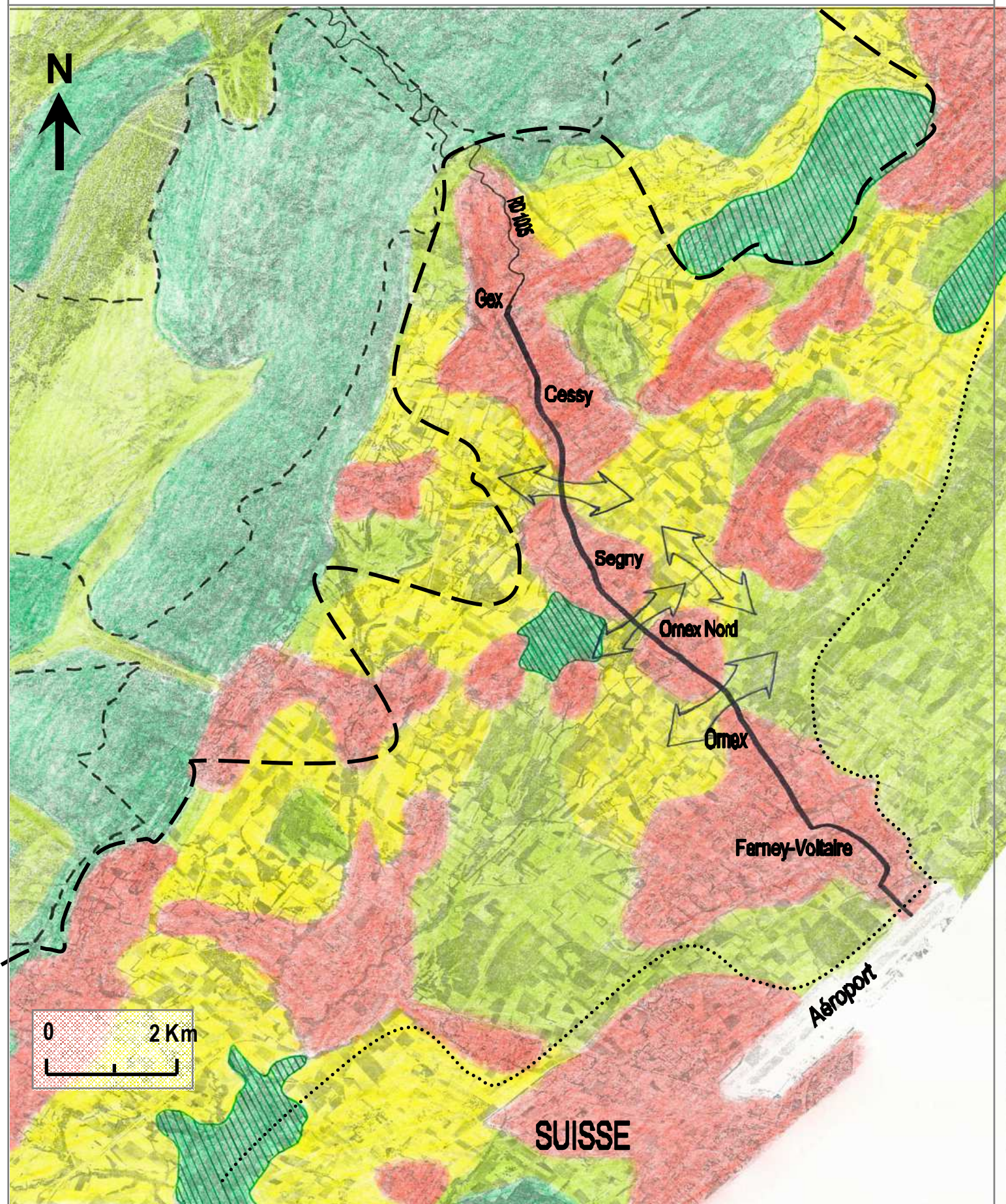
II. 4. A. Carte des unités paysagères

Cette carte permet de repérer les grandes unités paysagères autour de la RD 1005. Les unités majeures sont le massif du Jura, avec la présence de la réserve naturelle et du PNR, les grandes plaines agricoles, les grandes zones naturelles protégées ou non, ainsi que les zones urbanisées.

Il existe une grande diversité des espaces naturels offrant une grande variété de paysages et de milieux. La présence de l'agriculture est importante en terme de surface sur le territoire. Cette agriculture crée de vastes ouvertures. Cependant, la présence de haies bocagères ferme à certains endroits le paysage. Les zones naturelles sont composées de forêts et de ripisylves.

La RD 1005 traverse des zones urbanisées mais aussi agricoles. Les flèches montrent la pression de l'urbanisation sur les espaces naturels le long de la RD 1005. En effet, il existe un resserrement du milieu naturel qui est peu à peu comprimé par l'urbanisation croissante. Ces resserrements de plus en plus menacés sont essentiels car ils permettent de sauvegarder une certaine continuité des espaces naturels et inversement une discontinuité de l'urbanisation. Ces continuités sont profitables à la biodiversité, aux déplacements de la faune entre les différents espaces et permettent l'alternance d'espaces urbanisés et naturels.

Ainsi, le territoire autour de la RD 1005 est diversifié. Certaines zones sont réglementées dues à la présence du PNR Haut-Jura, d'une ZNIEFF, ou encore de zones classées en loi montagne (partie haute de Gex). Cet environnement est donc riche en terme de biodiversité faunistique et floristique.



- Zones urbanisées
- Zones naturelles protégées majeures
- Zones naturelles
- Zones agricoles majeures
- ZNIEFF de type 1

- Limite de la réserve naturelle
- Limite du Parc Naturel Régional
- Resserrement du milieu agro-naturel
- RD 1005
-

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

II. 4. B. Répartition des espaces naturels

L'analyse de cette série de cartes a pour objectif de présenter la répartition des espaces naturels dans le fuseau d'étude et de montrer ainsi la prédominance de certains.

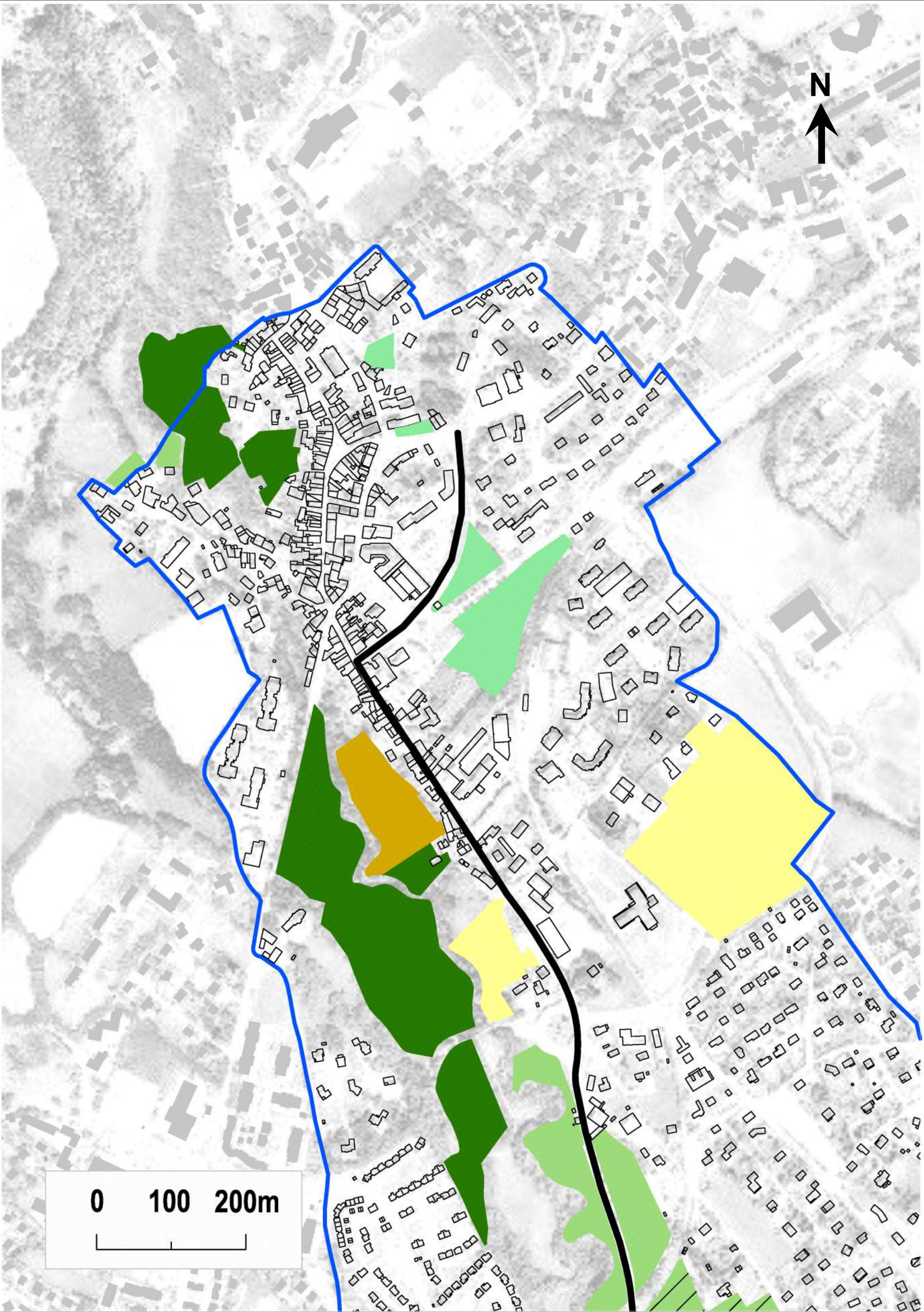
Les espaces naturels majoritairement présents le long de la RD 1005 sont les cultures céréalières qui se localisent dans une région comprise entre la commune de Cessy jusqu'au Nord de Ferney-Voltaire. La présence de pâturages, disséminés dans toutes les communes, est aussi à remarquer.












La forêt est majoritairement présente dans la partie septentrionale de la RD 1005, au niveau de la commune de Gex. A ce même niveau, se situent quelques parcs urbains de part et d'autre de la RD 1005. Ces espaces de détente sont également présents au niveau de Segny et de Ferney-Voltaire.

En ce qui concerne le reste des espaces naturels, quelques vergers sont visibles, souvent situés le long de la RD 1005. Il existe deux exploitations maraîchères sur les communes d'Omex et de Ferney-Voltaire (serres). La majorité des espaces en friche se situent au niveau de Cessy, dont quelques uns le long de la RD 1005, mais également au Nord de la commune d'Omex. Certains sont également présents sur la partie Sud de la commune de Ferney-Voltaire.

Il convient également de souligner que les espaces hachurés sur la carte sont des espaces à vocation affirmée. Ce sont des espaces que les communes ont souhaité préserver durablement de toute urbanisation. Ceci dans le but de permettre entre autre le développement de filières agricoles nouvelles, le confortement des filières existantes, la préservation des surfaces agricoles nécessaires au maintien et au développement de l'agriculture, la préservation des paysages, etc. Dans le fuseau d'étude, ces zones concernent surtout les espaces cultivés et quelques prairies d'élevage.

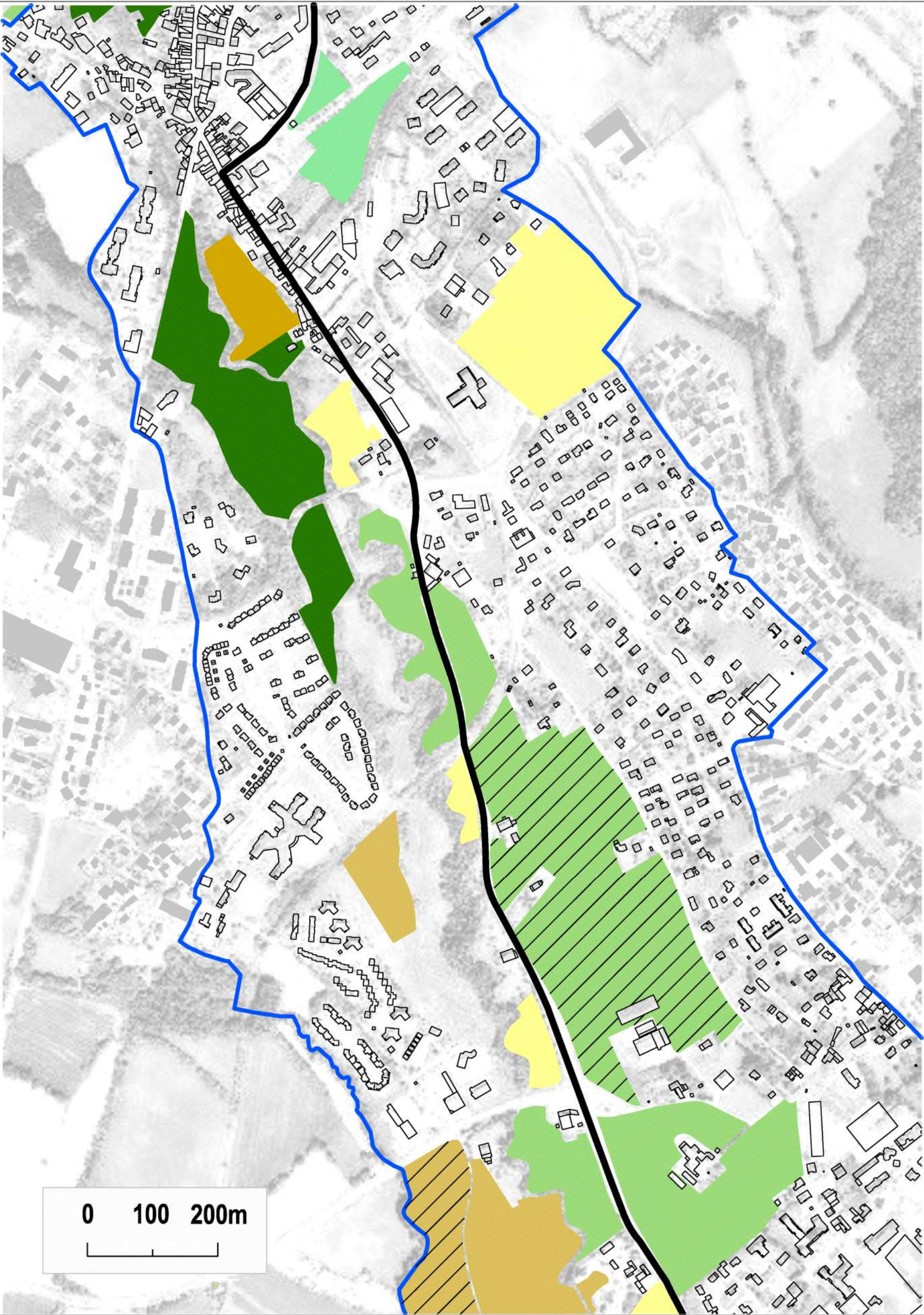
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune de Gex



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  Forêt |  Verger |  Espaces agricoles à vocation affirmée |  RD 1005 |
|  Élevage |  Culture | |  Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005 |
|  Parc urbain |  Maraîcher | |  Rivière |
| |  Friche | | |

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

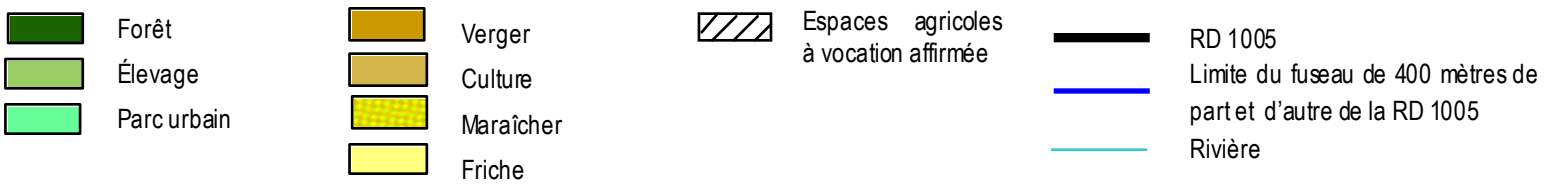
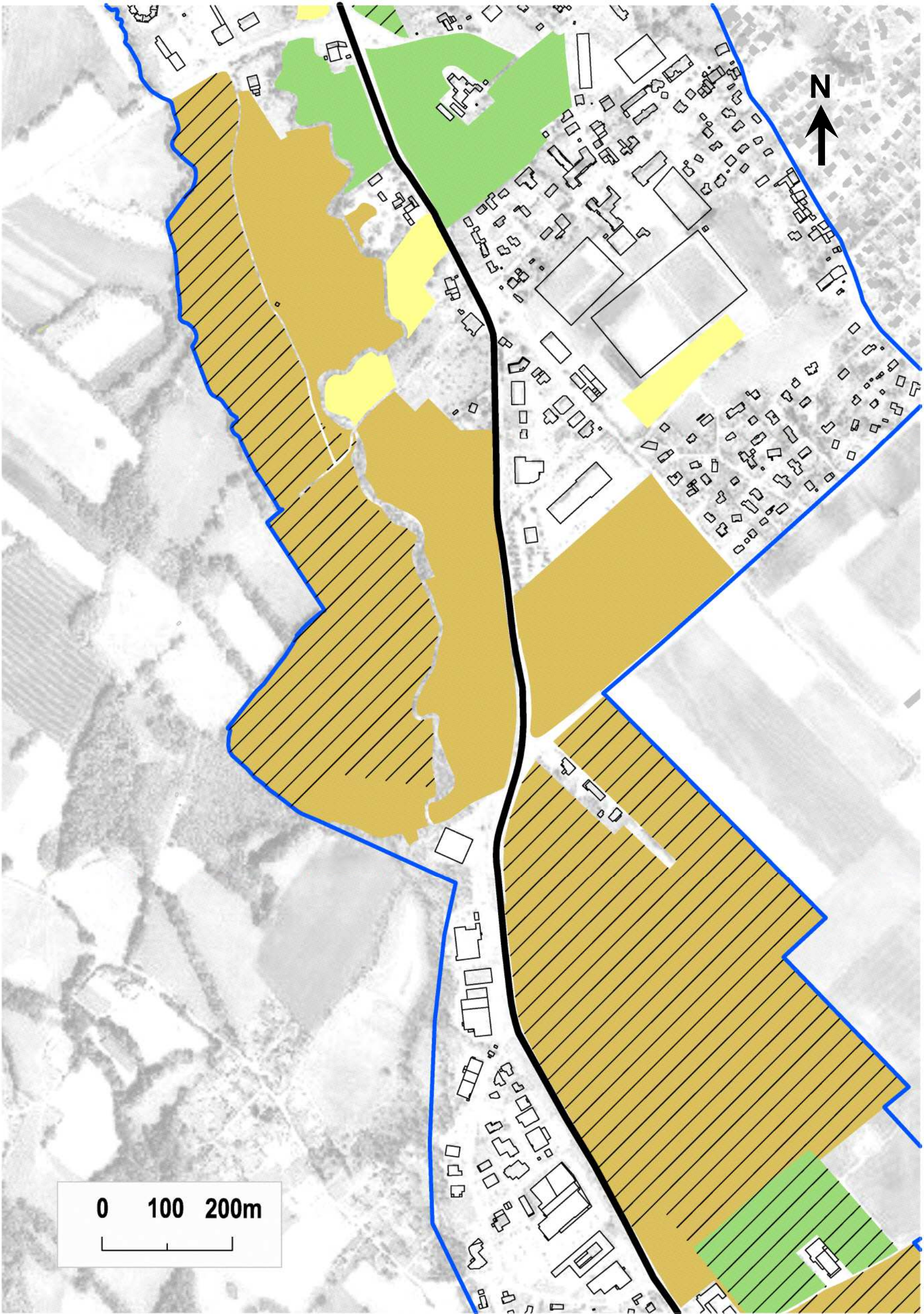
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune de Cessy Nord



- | | | | |
|-------------|-----------|---------------------------------------|---|
| Forêt | Verger | Espaces agricoles à vocation affirmée | RD 1005 |
| Élevage | Culture | | Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005 |
| Parc urbain | Maraîcher | | Rivière |
| | Friche | | |

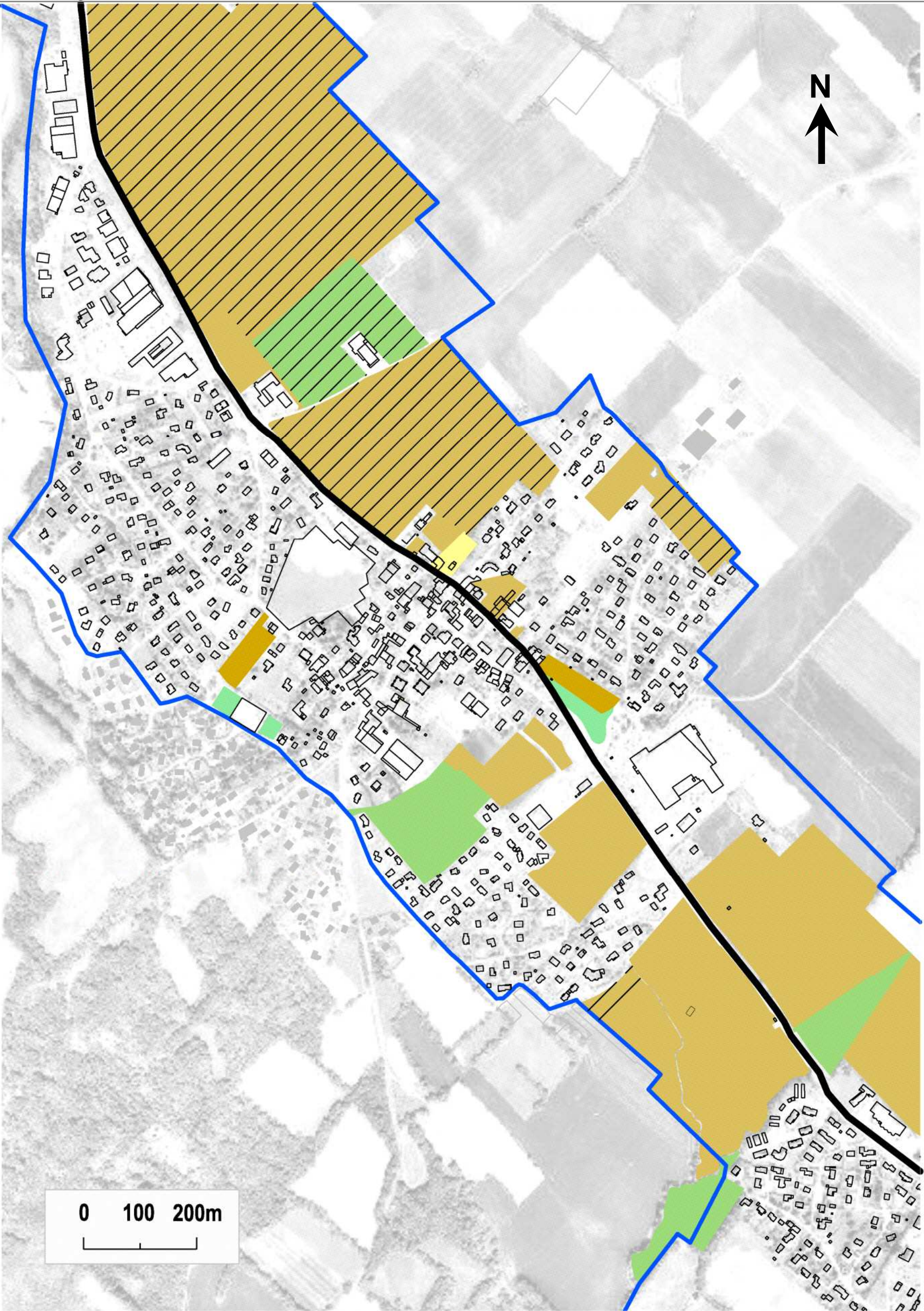
Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune de Cessy-Suo



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune de Segny



Forêt
Élevage
Parc urbain

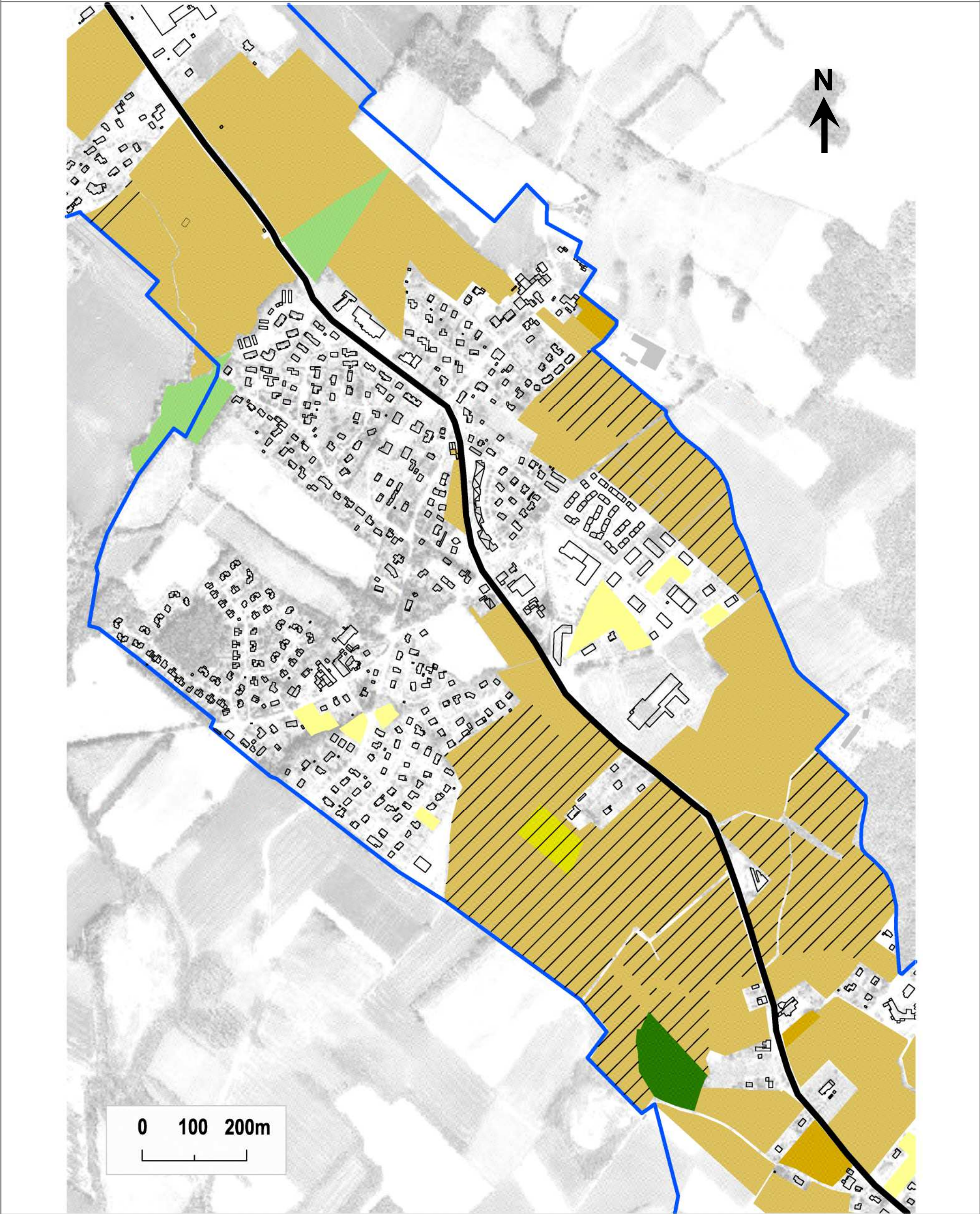
Verger
Culture
Maraîcher
Friche

Espaces agricoles à vocation affirmée

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Nord



Forêt
Élevage
Parc urbain

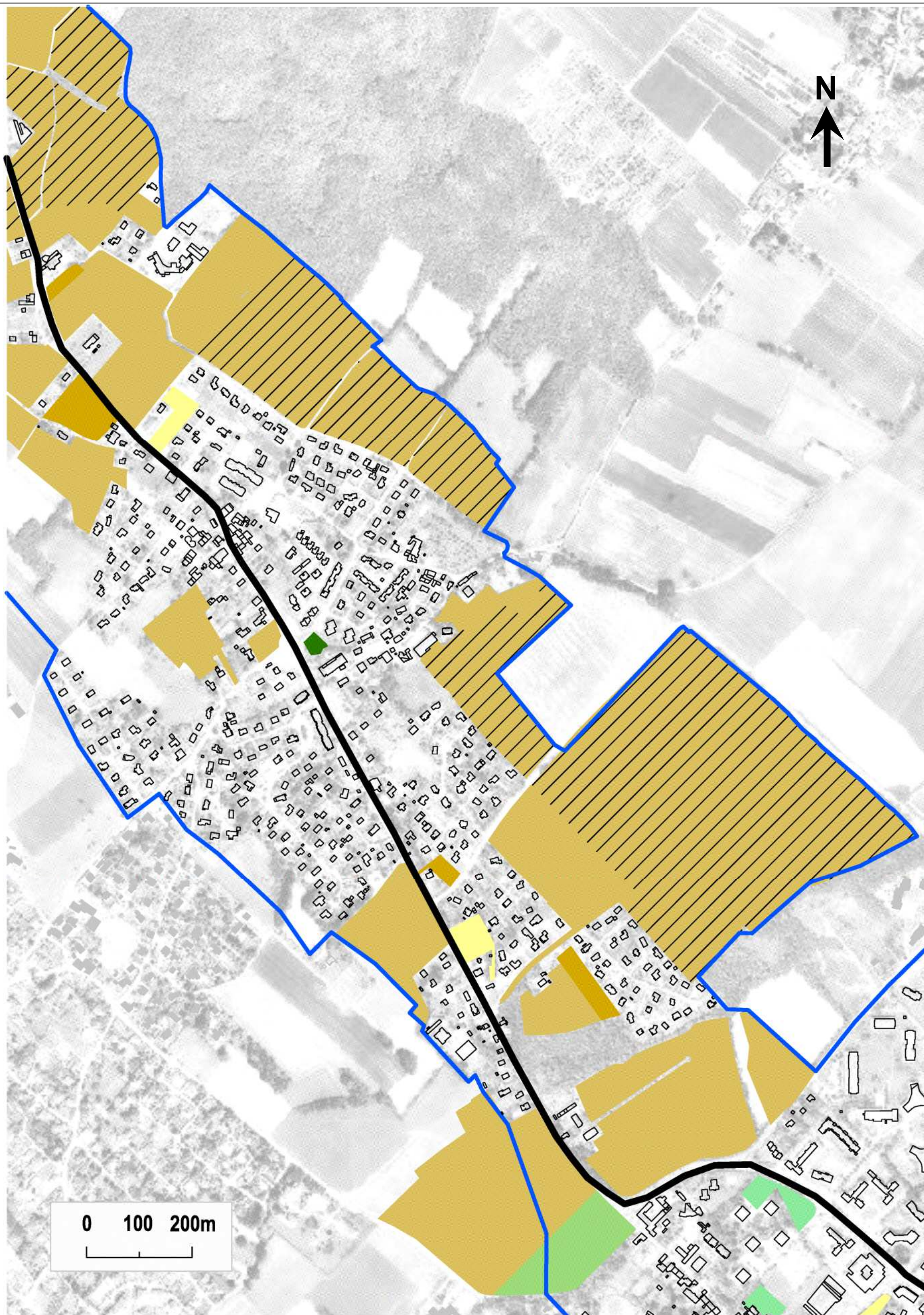
Verger
Culture
Maraîcher
Friche

Espaces agricoles
à vocation affirmée

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de
part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune d'Ornex partie Sud et Préveissin-Moëns partie Nord-Est



Forêt
Élevage
Parc urbain

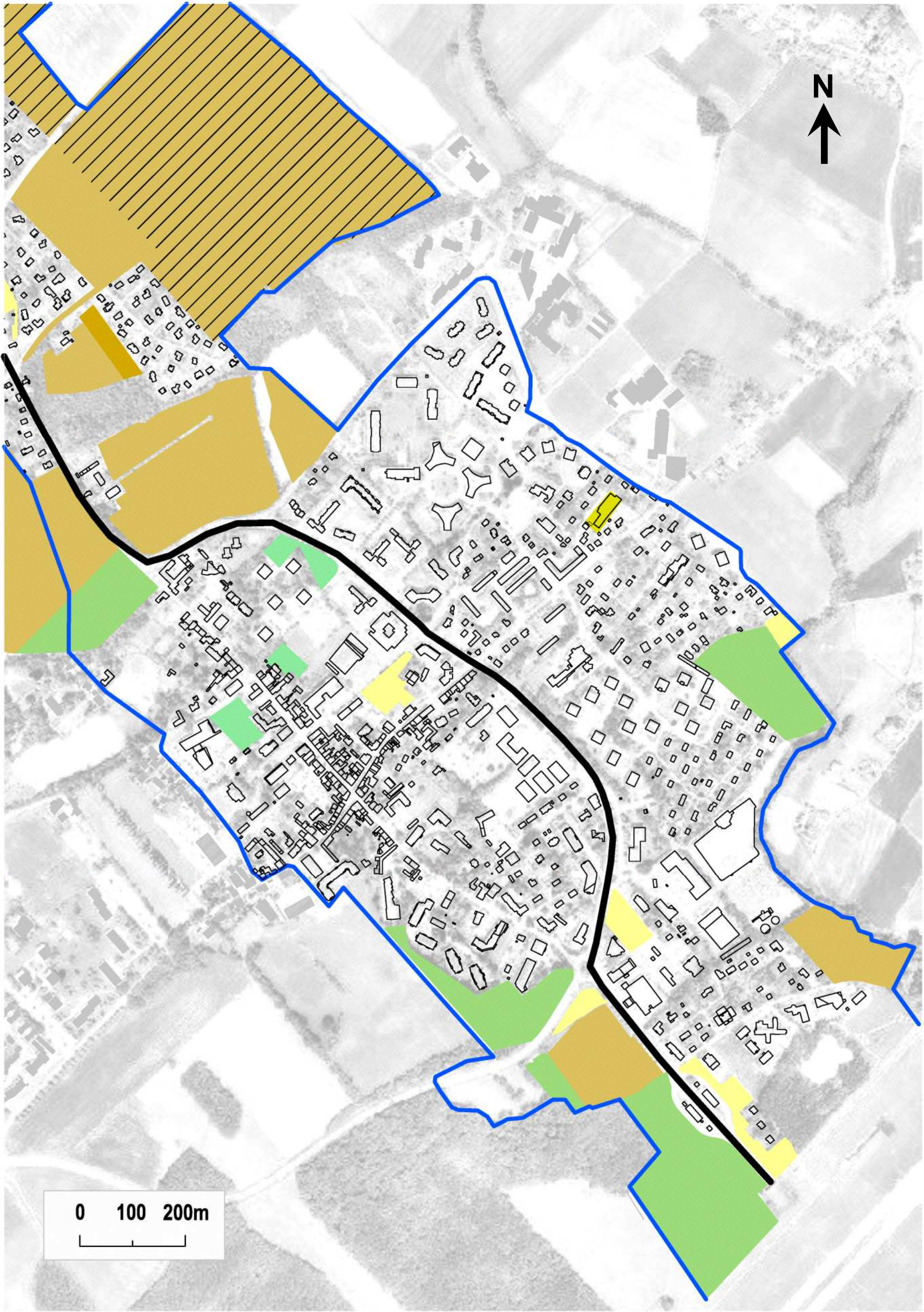
Verger
Culture
Maraîcher
Friche

Espaces agricoles à
vocation affirmée

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de
part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005
Commune de Ferney-Voltaire



Forêt
Élevage
Parc urbain

Verger
Culture
Maraîcher
Friche

Espaces agricoles
à vocation affirmée

RD 1005
Limite du fuseau de 400 mètres de
part et d'autre de la RD 1005
Rivière

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion :

Ce zonage a permis de mettre en évidence que les espaces naturels jouxtant la RD 1005 sont principalement des espaces cultivés dont près de la moitié sont classés en espaces agricoles à vocation affirmée. Seule la commune de Cessy possède des pâturages, situés le long de la RD 1005, classés en vocation affirmée. En outre, les friches longeant la RD 1005 sont surtout présentes sur la commune de Cessy.

Il convient de souligner que la partie centrale de la RD 1005 est marquée par un élément majeur qui est la grande plaine céréalière de Cessy-Segny. Cet ensemble cohérent permet le maintien d'une ouverture importante sur le paysage.

De plus, certains espaces naturels qui se situent entre deux zones urbaines comme par exemple entre Segny et la partie Nord d'Ornex subissent une pression foncière importante qui se traduit par une diminution progressive de ces espaces. Ces derniers constituent des espaces de respiration entre les zones urbaines.

II. 4. C. Communication entre le bâti, la voirie et les vues sur les espaces naturels depuis la RD 1005

La RD 1005 offre aux utilisateurs des séquences visuelles variées alternant entre ouvertures et fermetures du paysage, bâtis et espaces naturels visibles.

Le passage dans le bourg de Gex et de Femey-Voltaire est perceptible car le bâti est ouvert et continu sur la voirie.

Les espaces cultivés de la partie Nord de la partie à l'Est de Segny sont associables à ceux du Sud-Est de Cessy, très ouverts et offrant de larges perspectives sur le Jura et le Mont-Blanc (les flèches présentes sur la carte sont à rediriger vers le Sud-Est). Cependant, ces espaces sont en vis-à-vis avec la zone commerciale de Cessy qui s'est implantée dans une logique de « vitrine » le long de RD 1005. Plus au Nord, la coupure verte est discernable des deux côtés de la voie avec notamment l'importante ripisylve aux abords du Joumans à l'Ouest de la RD 1005, masquant complètement l'urbanisation du Sud de Gex.

A Segny, le centre est plus facilement perceptible puisqu'il s'agit du seul endroit où le bâti est ouvert et aligné des deux côtés de la voie. L'urbanisation, plus récente à l'Ouest de l'axe et qui vient joindre la limite Nord de la commune, présente des ruptures dans son front bâti. Celui-ci est néanmoins visible à certains endroits car la présence de haies végétales est peu marquée. Au Sud, la zone de grands commerces ouvre tout de suite sur la coupure verte séparant Segny de Maconnex. Cette coupure verte offre des perspectives limitées dues à la présence de haies bocagères.

A Ornex, la présence de bâti sur 70% du tracé de la RD 1005, l'alternance fréquente de bâti ouvert et fermé par un minéral ou un végétal de part et d'autre de la voirie rendent difficile la lecture de l'espace et l'identification d'un réel centre. De plus, la présence de la mairie, nettement visible depuis la voirie, au milieu de la seule coupure verte identifiable de la commune vient renforcer ce sentiment de confusion dans l'identité des tronçons et d'éparpillement de l'urbanisation.

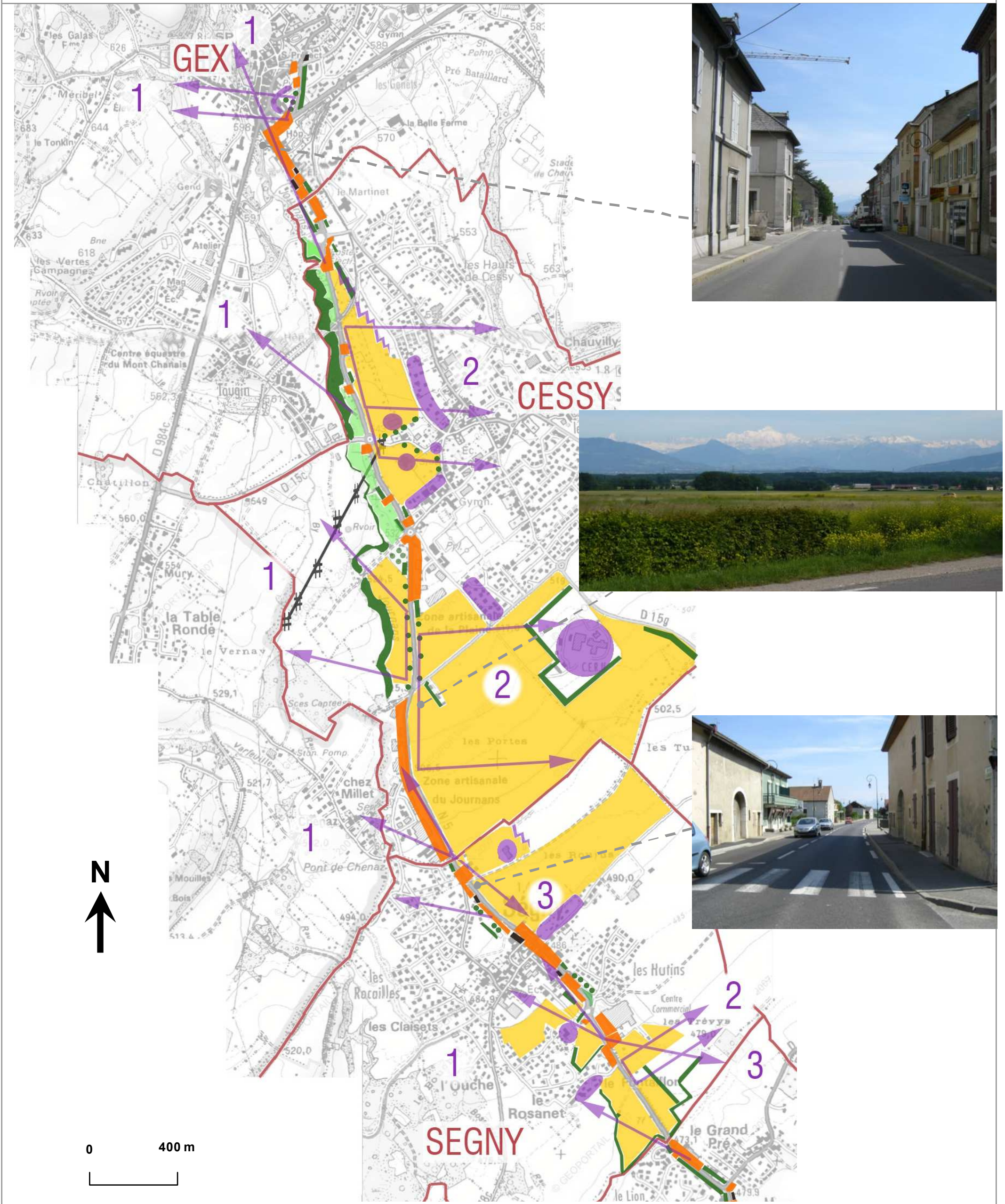
Plus généralement, les vues sur le Jura côté Ouest sont régulières et contribuent pour une large part à l'identification de la route comme axe majeur du Pays de Gex. Il en est de même pour les grandes lignes électriques visibles à Ornex. Ces éléments constituent les invariants du paysage gessien.

Enfin, l'urbanisation éloignée de la voirie est généralement peu ou pas visible car encore masquée par les anciennes trames paysagères de bocage. Cependant, cette urbanisation conséquente influe sur le trafic de la RD 1005.

En terme d'identité, une part importante des perceptions visuelles liées à la RD 1005 sont des ouvertures paysagères, cependant, l'utilisateur peut prendre facilement conscience du « grignotage de l'urbanisation » venue se greffer directement à la voie sans communication avec les espaces arrières. En effet, cette urbanisation est venue miter les espaces naturels préexistants.

La RD 1005 constitue donc d'un espace périurbain mixte.

Perceptions visuelles depuis la RD 1005 (Partie Nord)

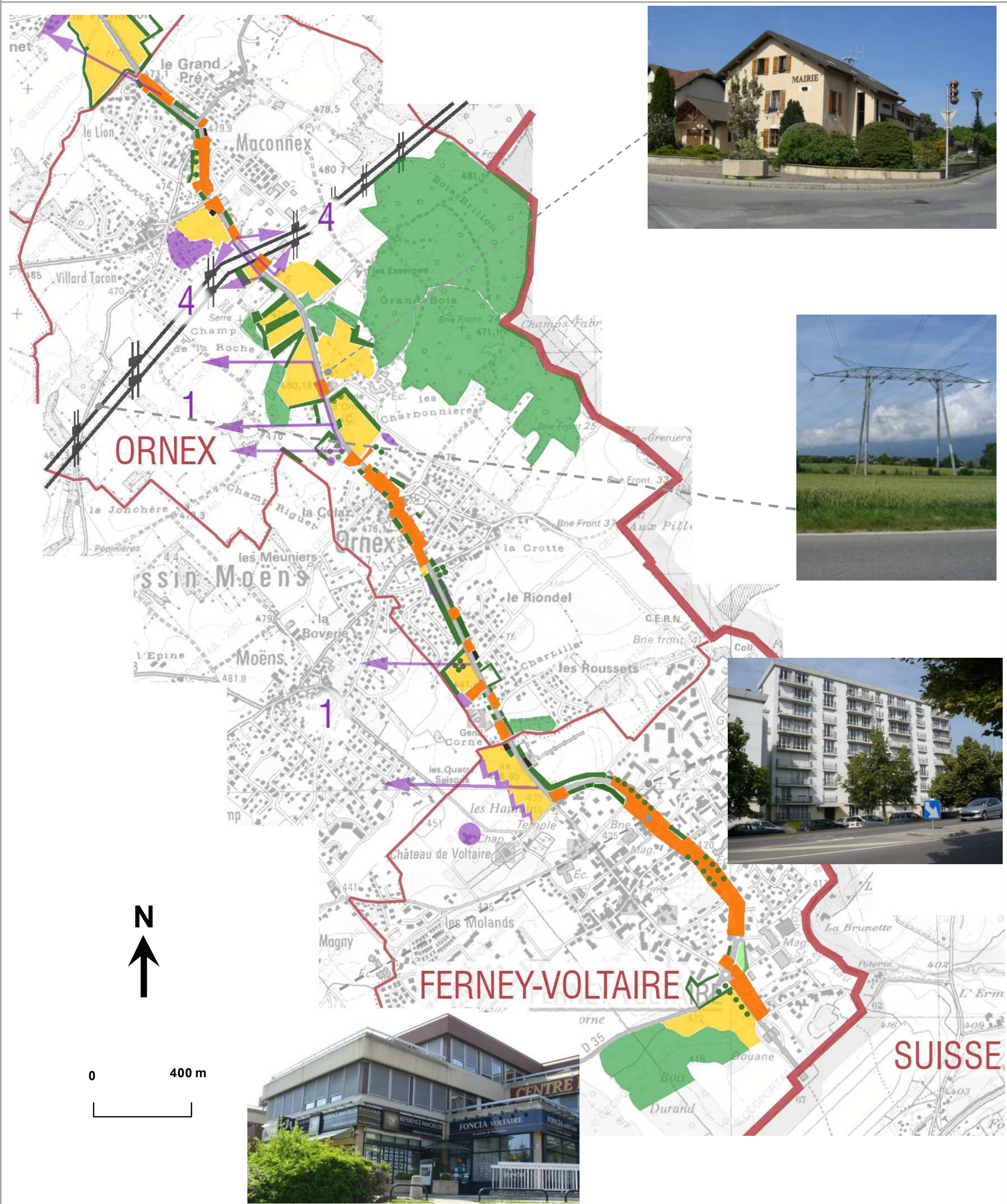


- | | | | | | |
|--|---|--|----------------------------------|--|-----------------------------|
| | rupture de pente, sol non visible au-delà | | front minéral (mur) | | espace naturel sans culture |
| | bâti lointain visible | | front végétal (haie, arbres,...) | | espace boisé |
| | Perspectives sur : | | lignes électriques | | espace cultivé |
| | 1 le Jura | | limites de communes | | bâti ouvert sur la RD 1005 |
| | 2 le Salève * | | frontière | | |
| | 3 le Mont-Blanc * | | | | |
| | 4 les lignes électriques | | | | |

* les flèches en direction du Salève sont à rediriger vers le Sud et celles Mont-Blanc vers le Sud-Est

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Perceptions visuelles depuis la RD 1005 (Partie Sud)



- rupture de pente, sol non visible au-delà
- bâti lointain visible
- Perspectives sur :
 - 1 le Jura
 - 2 le Salève
 - 3 le Mont-Blanc
 - 4 les lignes électriques

- front minéral (mur)
- front végétal (haie, arbres,...)
- lignes électriques
- limites de communes
- frontière

- espace naturel sans culture
- espace boisé
- espace cultivé
- bâti ouvert sur la RD 1005

Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

Conclusion

De vastes zones agricoles jalonnent le tracé de la RD 1005 le long de la voie ou dans l'intérieur du fuseau. Les grandes parcelles agricoles jouent un rôle d'entretien du paysage. Les autres, plus petites, sont destinées à une urbanisation dense et progressive, afin d'accueillir la croissance démographique future. Certaines zones classées comme étant à vocation affirmée ne sont pas viables à long terme et méritent une réflexion plus poussée quant à leur devenir.

D'autre part, la présence d'un front végétal permet de conserver les qualités paysagères des sites traversés par la route. Les coupures vertes permettent d'éviter la monotonie du paysage tout au long de la RD 1005.

II. 5. SYNTHÈSE DES ENJEUX

Ce tome, traitant successivement du bâti, de la voirie et des espaces naturels dans le fuseau d'étude, permet de faire ressortir les principales caractéristiques de la RD 1005 et de son environnement.

Tout d'abord, le bâti est lâche et discontinu, il est de plus très hétérogène dans ses fonctions. Ceci est le résultat de la demande forte en logements à partir des années soixante. Seuls le centre bourg de Gex et de Ferney-Voltaire, plus anciens, sont denses. La demande en logements est toujours aussi forte mais les disponibilités foncières sont aujourd'hui plus réduites, d'où une volonté nouvelle de mettre en place une politique de densification dans certaines communes.

Il en ressort ensuite que la présence de voies majeures sur le territoire est assez faible. De plus, le nombre important de voies de desserte intracommunale, se terminant le plus souvent par des culs de sac, ne permet pas une bonne structuration viaire des communes. Cette situation rend les déplacements plus complexes et les distances à parcourir pour rejoindre des voies structurantes plus longues.

En outre, les vitesses pratiquées par les automobilistes sur la RD 1005 sont bien souvent supérieures à la vitesse autorisée. Le manque de trottoirs et de pistes cyclables sur la majorité des voies ne favorise pas la circulation des modes doux. Ces deux constats ont pour conséquence d'augmenter l'insécurité routière pour les piétons et les cyclistes.

Le manque d'espaces publics, associé à l'aspect routier de la voie, fait que la RD 1005 crée un effet de frontière entre les tissus urbains présents de part et d'autre de la voie. Cette non intégration de la voie dans le tissu bâti ne favorise pas la vie sociale autour de celle-ci.

Enfin, il existe une importante diversité des espaces naturels offrant une grande variété de paysages et de milieux à l'usager de la voie. Toutefois, l'agriculture prédomine sur le territoire ce qui permet la présence de larges ouvertures offrant des perspectives intéressantes sur les différents massifs montagneux. Mais ces coupures vertes sont de plus en plus menacées du fait du resserrement du milieu naturel, causé par l'urbanisation croissante. Or, ces coupures sont essentielles car elles permettent la continuité des espaces naturels de part et d'autre de la voirie, facilitant ainsi le passage de la faune. De plus, celles-ci créent également des ruptures dans l'urbanisation, nécessaires pour marquer la transition entre les communes et ainsi faire prendre conscience aux automobilistes de leur entrée dans une zone urbaine.

Ces constats vont permettre d'une part d'identifier les caractéristiques de la RD 1005 et de son environnement afin de choisir une dénomination adéquate à la requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine et d'autre part de réaliser un séquençage de la voie.



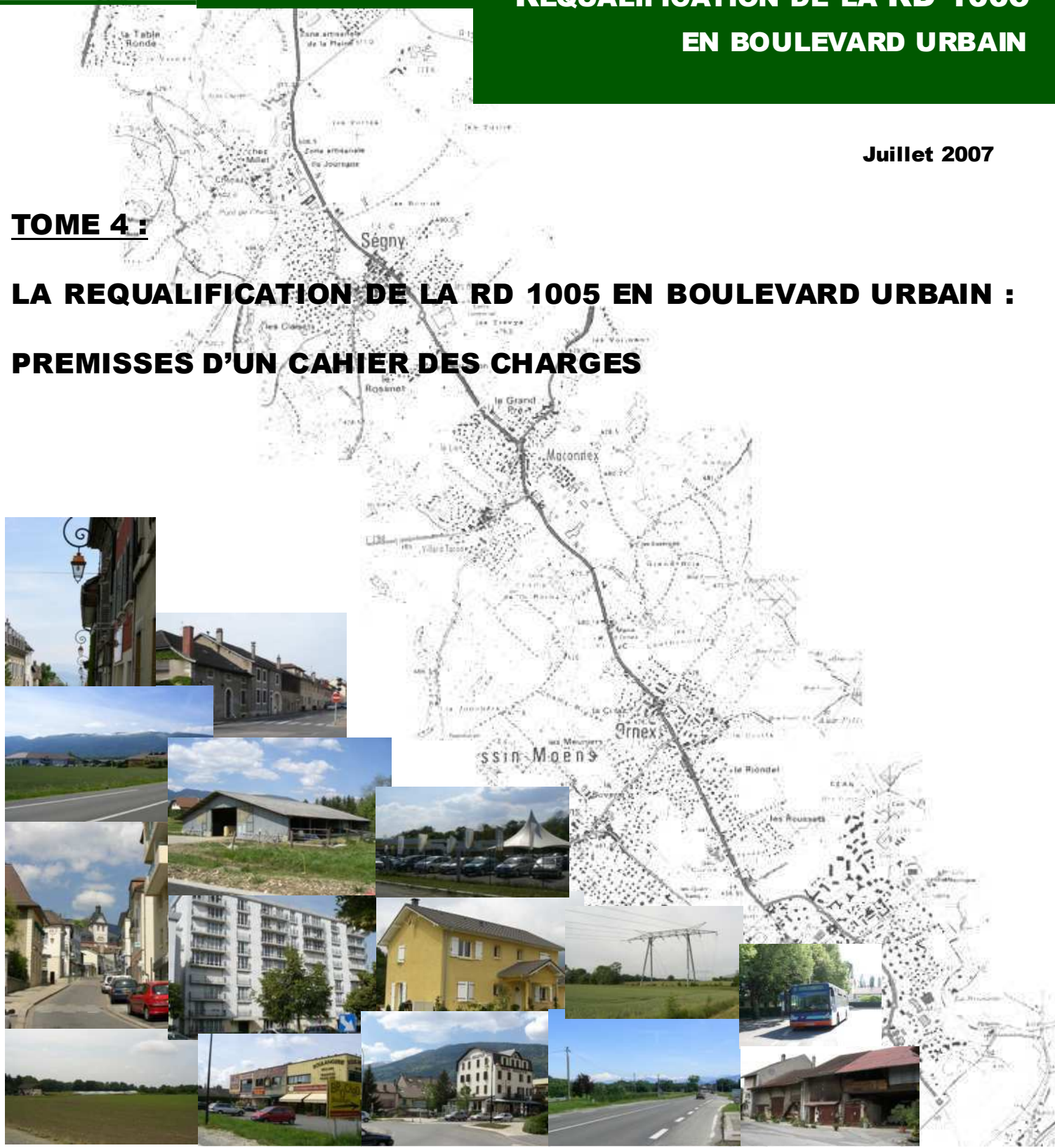
CAPPELLE Florence
COVET Julien
DAUPLE Julien
PHILIPPARIÉ Pierre
ROZEL Bénédicte

REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN

Juillet 2007

TOME 4 :

LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSES D'UN CAHIER DES CHARGES



TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN PREMIÈRES D'UN CAHIER DES CHARGES

Après avoir analysé de manière détaillée les caractéristiques du bâti, de la voirie et des espaces naturels le long de la RD 1005 et dans le fuseau de 400 mètres, nous en sommes en mesure de proposer les premières orientations.

Dans un premier temps, il convient de déterminer la dénomination la plus appropriée pour le projet de requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine, à travers une étude terminologique. Puis, il sera nécessaire de comparer les caractéristiques de la dénomination choisie à celle de la RD 1005 à l'aide d'une grille d'analyse.

Dans un second temps, les enjeux, les objectifs et les principes de composition associés seront déterminés à l'échelle de la RD 1005. Ensuite, un séquençage de la voie sera réalisé afin de déterminer à nouveau les enjeux, les objectifs et les principes de composition associés, mais cette fois à l'échelle de chaque séquence. Les propositions par séquence devront obligatoirement être en accord avec les enjeux déterminés à l'échelle de la RD 1005.

A la suite de cette étape, il sera nécessaire de mettre en cohérence les documents d'urbanisme (SCOT et PLU des communes concernées) avec les propositions élaborées précédemment.

Enfin, nous verrons quelques exemples de requalifications de voies en boulevard urbain en France, de manière à visualiser quel pourrait être l'aspect futur de la RD 1005 après son réaménagement. Ces réalisations permettent de mesurer l'ampleur du projet.

CHAPITRE I. CHOIX D'UNE DENOMINATION POUR LE PROJET DE REQUALIFICATION

I.1. RECHERCHE D'UNE DÉNOMINATION POUR UNE VOIE D'AVANTAGE URBAINE

Le Pays de Gex, anciennement rural mute progressivement en un espace péri-urbain de l'agglomération genevoise. Afin d'accompagner ce changement et anticiper les problèmes à venir (qui se font déjà sentir à l'heure actuelle) il convient de réaménager la RD 1005 en voie davantage urbaine. L'un des enjeux pour la RD 1005, est de lui attribuer une dénomination qui corresponde à sa requalification. Ainsi, c'est à partir de la série de définitions suivantes que nous pourrons déterminer quelle dénomination correspond le mieux à la requalification de la RD 1005.

Route ordinaire :

Il s'agit d'une voie en milieu rural avec des traversées éventuelles d'agglomérations. C'est une 2x1 voie, aménagée avec des carrefours plans ordinaires, dont les accès riverains sont possibles (selon la visibilité et la sécurité). La limitation de vitesse maximale pratiquée est de 90 km/h.

(Source : bas-rhin.fr/generique/telechargement.asp?id=649)

→ La RD 1005 est bien une 2x1 voie mais où les accès riverains sont nombreux. De plus, le Pays de Gex a un statut de territoire périurbain plus que rural.

Route express :

Il s'agit d'une voie de circulation à l'accès réglementé, exclusivement réservée à la circulation motorisée. Elle se justifie sur les itinéraires structurants, ayant vocation à écouler et privilégier un trafic de transit à moyenne ou longue distance. C'est en général une 2x1 voie (exceptionnellement 2x2 voies), avec des aménagements de créniaux de dépassement, carrefours dénivelés ou à niveau. Il n'y a pas de traversée d'agglomération, et c'est sans accès pour les riverains. La vitesse générale est de 90 km/h (ou 110 km/h si 2x2 voies).

(Source : bas-rhin.fr/generique/telechargement.asp?id=649)

→ La RD 1005 traverse plusieurs communes. Elle n'est pas et ne sera pas réservée exclusivement à la circulation motorisée, au contraire le but est de permettre un accès à un maximum de modes. En outre, il s'agit d'une route qui accueille à la fois les flux de desserte, d'échange et de transit.

Artère interurbaine :

Il s'agit d'une voie de liaison interurbaine majeure avec une capacité de trafic routier allant de moyenne à grande. Sa fonction essentielle étant d'assurer une desserte locale et non d'écouler du trafic de transit.

C'est une 2x2 voies, avec carrefours plans (ordinaire ou giratoire) et déviations courtes d'agglomérations. L'emploi de carrefours à feux est exclu hors agglomération. Les accès riverains sont limités et la vitesse maximale pratiquée est de 90 km/h (ou 110 km/h si il s'agit d'une 2x2 voies).

(Source : bas-rhin.fr/generique/telechargement.asp?id=649)

→ Il ne s'agit pas ici de réaliser de déviations, les accès aux riverains devront être favorisés et la RD 1005 supportera en grande partie un trafic de transit.

Avenue :

Il s'agit d'une grande voie urbaine, en principe plantée d'arbres, conduisant à un monument ou à un lieu remarquable du paysage urbain.

(Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Avenue>)

→ Dans le cas de la RD 1005, il ne s'agit pas de mener à un monument ou un lieu remarquable.

Rondas :

Il s'agit d'une voirie urbaine, mixte d'usage et à fort rendement social, à la fois boulevard et voie rapide. Les rondas de Barcelone constituent un modèle d'intégration d'une autoroute urbaine à la ville, à un contexte urbain dense, évitant l'effet de barrière. Les rondas articulent parfaitement les échelles territoriales et locales, tant au niveau de la mobilité qu'au niveau de la vie urbaine à l'échelle des quartiers et métropolitaine. Elles multiplient les solutions pour mieux insérer l'infrastructure dans les tissus existants : nombreux franchissements, jardins en couverture légère, murs anti-bruit, etc, la voie rapide est ainsi toujours associée à la création d'espaces publics ou d'équipements.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMIERES D'UN CAHIER DES CHARGES

Compacte, lisible dans le territoire et parfaitement intégrée, elle régle le trafic métropolitain et constitue de plus un réel moteur de requalification urbaine.

(Source : ouvrage *Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines*, dossier CERTU N°84, http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6135&document_type_id=4&document_id=13953&portlet_id=14061&multileveldocument_sheet_id=1532).

→ La RD 1005 n'a pas pour objectif d'être une voie rapide et ne possède pas un gabarit suffisant pour cet usage.

La parkway :

On parle à la fois de parkway et d'avenue-promenade. Il s'agit de l'habillage végétal d'une voirie, principalement une voie rapide paysagée. Les avenues-promenades sont destinées à servir à la fois de voie de communication dans la ville, d'accès agréable et commode à ses parcs, ses grandes réserves et sa campagne.

On appelle avenue ou avenue-promenade, toutes ces avenues dont les détails des projets peuvent varier mais où la chaussée et les contre-allées sont accompagnées de bandes plantées, gazonnées et plus ou moins parées.

Elles sont des voies d'accès et de communication agréables. Elles permettent de ne jamais interrompre sa promenade. Elles peuvent contribuer à mettre en valeur les points de vue, les bords de rivière, les paysages intéressants ou pittoresques.

(Source : ouvrage *Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines*, dossier CERTU N°84).

→ La RD 1005 n'a pas pour objectif d'être une voie rapide.

Boulevard :

Au sens premier, un boulevard est une voie de communication reposant sur d'anciens remparts, puisque le mot vient du néerlandais « *bollwerck* » signifiant *rempart*. Il permet donc de contourner une ville de l'extérieur (comme le fait une ceinture périphérique). C'est normalement une voie relativement importante (quatre voies de circulation ou plus) avec de larges allées piétonnières sur ses bords.

(Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard>)

→ Il ne s'agit pas ici pour la RD 1005 de contourner une ville.

Boulevard urbain :

Ce sont des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation.

Agglomération, quartier, parcelle, le projet de boulevard urbain concerne toutes les échelles de la ville (milieu urbain ou périurbain) dans des situations très variées. Il peut tout autant remplir une fonction de pénétrante ou de contournement, traverser un tissu industriel ou une zone résidentielle, un quartier constitué ou encore un tissu faiblement construit.

À l'échelle de l'agglomération, le boulevard urbain a vocation à structurer le développement urbain du point de vue des déplacements, en facilitant les liaisons entre des parties éloignées d'une même agglomération.

Le trafic automobile y est très souvent important. Mais en raison de son intégration dans le tissu urbain, le boulevard urbain constitue aussi le support d'autres modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération. En effet, l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres), des circulations douces (cyclistes, piétons) et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. La réalisation d'un transport en commun en site propre, comme le tramway, peut inciter les collectivités à concevoir la voirie support comme un boulevard urbain. Dans la hiérarchie des voies, le boulevard urbain appartient donc à la famille des artères urbaines où les vitesses doivent être maîtrisées.

Dans une approche intégrée des déplacements et de la vie locale, l'aménagement d'un boulevard urbain doit :

- Concilier des largeurs de chaussées souvent importantes, conséquence d'un trafic automobile soutenu, avec la volonté de modérer les vitesses ;
- Assurer l'équilibre entre la circulation automobile et les autres modes de déplacement ;
- Permettre enfin l'épanouissement de fonctions urbaines riveraines comme le commerce et les services.

Le boulevard urbain est à 2x1 ou 2x2 voies, avec l'aménagement de carrefours plans (ordinaire ou giratoire), avec un tracé plutôt rectiligne. La vitesse maximale pratiquée est de 50km/h.

(Sources : CERTU et bas-rhin.fr/generique/telechargement.asp?id=649).

→ La RD 1005 se situe en milieu périurbain, l'objectif est de réconcilier la vie locale et la circulation en développant notamment les modes doux et où la vitesse limite est de l'ordre de 50km/h à 70km/h.

Conclusion :

A partir de l'ensemble de ces définitions, il apparaît que le concept de boulevard urbain est la dénomination qui correspond le mieux au projet de requalification de la RD 1005, même si actuellement la voie ne remplit pas tous les critères donnés par le CERTU.

I. 2. ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS CLÉS CONCERNANT LA NOTION DE BOULEVARD URBAIN

A chacun des acteurs rencontrés, la question suivante a été posée : « Quelle est votre définition du boulevard urbain ? ». Il faut garder à l'esprit que ce qui est ressorti durant les entretiens sont les caractéristiques principales qui leur sont venues en premier à l'esprit.

Pour le CAUE...

« C'est un axe qui présente une uniformité, un alignement au niveau du bâti de part et d'autre de la voie et un certain gabarit. C'est plus qu'une voie, c'est un seul et même espace qui irrigue son environnement proche. L'objectif est d'assurer un partage de la voirie (bus, voiture, contre-allée, stationnement et trottoir) selon une hiérarchie des modes de transport, une gradation entre le domaine de la route et ce qu'il y a à côté, assurer un dialogue des différentes parties urbanisées. »

Pour la DDE...

« L'urbanisation doit être collée à l'infrastructure de façon à réduire son caractère de route de transit. Aujourd'hui, la vitesse des voitures sur la RD 1005 est rarement supérieure à 50 km/h, c'est donc un boulevard urbain de fait. Les automobilistes roulent à la même allure qu'en ville. Le projet de boulevard urbain doit être une requalification afin de « coudre » le tissu urbain ensemble. La RD 1005 est l'axe le plus pertinent du Pays de Gex pour accueillir les transports en commun. Cependant il faut augmenter la densité (de l'ordre de 150 logements à l'hectare et mettre en place de l'habitat dense autour des futurs points d'arrêt) de façon à garantir la rentabilité des transports en commun. »

Pour le canton de Genève...

« Dans le cas d'une densification autour de la voie, la RD 1005 a vocation à devenir un boulevard urbain. Les grandes caractéristiques sont la limitation de la vitesse à 50 km/h, la représentation de tous les modes de transport (modes doux, transports en commun et automobile) et la possibilité d'une desserte fine des tissus adjacents. Actuellement, la RD 1005 n'est pas un boulevard urbain car elle est traitée comme une route. »

Pour les communes traversées par la RD 1005...

Seule la commune de Ferney-Voltaire a été en mesure de donner une définition du boulevard urbain.

« C'est une voie qui permet d'écouler des flux importants avec un partage de la voirie entre les transports en commun, les vélos, etc, et qui permettrait d'éviter l'effet de frontière dans la ville. »

Pour les acteurs interrogés, les termes faisant échos à la dénomination de boulevard urbain sont souvent un partage de la voirie, un alignement du bâti avec la voie, une densification du bâti et une vitesse limite de 50 km/h. D'autres caractéristiques apparaissent dans leur discours, à savoir d'assurer un dialogue entre les différentes parties urbanisées, éviter l'effet de frontière dans la ville, etc.

Il apparaît que la majorité des acteurs interrogés ont une définition de boulevard urbain qui se recoupe sur au moins un principe : le partage de la voirie.

I. 3. CONFRONTATION DES CARACTÉRISTIQUES D'UN BOULEVARD URBAIN AVEC CELLES DE LA RD 1005

Après ce travail de recherche et de questionnement, auprès des acteurs, concernant la dénomination du boulevard urbain, il est apparu nécessaire de réaliser une grille d'analyse afin de confronter les caractéristiques d'un boulevard urbain avec celles de la RD 1005. Cette grille d'analyse servira d'une part à mettre en évidence les points de clivage et de concordance, mais pourra également servir d'outil de communication avec les élus et/ou la société civile.

La RD 1005 ne remplit pas tous les critères de la grille. L'enjeu du réaménagement est qu'un maximum de points du tableau soient remplis.

Certains critères sont remplis par toutes les communes, comme le statut de voie majeure, la vocation à l'échelle de l'agglomération et le trafic soutenu. On peut noter que les deux premiers critères sont indispensables pour considérer la voie comme un boulevard urbain. La non-satisfaction de ceux-ci aurait rendu plus complexe voire impossible la requalification de la RD 1005.

Enfin, certains critères sont moyennement satisfaits mais ils nécessitent des aménagements faciles à mettre en œuvre tels que l'aménagement d'espaces publics de qualité, un traitement paysager de la voie et la connexion des tissus de part et d'autre de la voie.

D'autres critères ne sont remplis par aucune commune, par exemple la réduction de l'espace dédié à l'automobile, l'espace important accordé aux modes doux et aux transports en commun et la sécurité assurée tout au long de la voie. Ces critères ne constituent pas un point de blocage puisque tout l'enjeu du réaménagement est de satisfaire ces critères.

Grille d'analyse :

CARACTERISTIQUES	GEX	CESSY	SEGNY	ORNEX	FERNEY-VOLTAIRE
Statut de voie urbaine	X	0	/	/	X
Statut de voie majeure	X	X	X	X	X
Voie où l'espace pour l'automobile est volontairement réduit	0	0	0	0	0
Voie où l'espace dédié aux transports en commun, circulations douces est important	0	0	0	0	0
Trafic soutenu	X	X	X	X	X
Assurer la sécurité pour tous les modes de déplacement	/	0	0	0	0
Aménagements architecturaux (renvoie à l'alignement du bâti avec la voie et à une certaine unité et qualité des bâtiments)	/	0	/	0	0
Aménagements paysagers	/	0	0	0	/
Espaces publics de qualité	/	0	0	0	/
Diversité des fonctions	X	0	/	/	/
Vocation de la voie à l'échelle de l'agglomération :					
- Structurer le développement du point de vue des déplacements	X	X	X	X	X
- Faciliter les liaisons entre des parties éloignées d'une même agglomération	X	X	X	X	X
Vocation de la voie à l'échelle du quartier :					
- Garantir la richesse et la variété de la vie locale	X	0	0	0	/
- Garantir la connexion entre les tissus de part et d'autre de la voie	X	0	0	0	0
Vocation à l'échelle de la parcelle :					
- La voie rend accessible directement les parcelles situées de part et d'autre de la voie	X	0	X	/	/
- La voie apporte une valeur patrimoniale aux bâtiments qui la longent	X	0	/	0	0

X : critère entièrement rempli par la portion de RD 1005 de la commune

/ : critère partiellement rempli par la portion de RD 1005 de la commune

0 : critère non rempli par la portion de RD 1005 de la commune

L'enjeu du réaménagement est qu'à la suite de la requalification de la RD 1005 en boulevard urbain, un maximum de critères de la grille soient remplis. Pour cela, nous verrons par la suite, à travers un séquençage de la voie, les enjeux, les objectifs et les principes de composition urbaine de manière détaillée pour chaque séquence.

CHAPITRE II : LES PRÉMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES À TRAVERS UNE

ÉTUDE SÉQUENTIELLE DE LA VOIE

L'étude de la RD 1005 et la mise en évidence de ses grandes caractéristiques a permis de découper la voie entre Gex et Ferney-Voltaire en différentes séquences. Chaque séquence se différencie par sa nature, ses fonctions, sa taille, etc. Malgré ces différences, les tronçons possèdent des points communs et c'est pour cela qu'il ne faut pas omettre de traiter la RD 1005 d'un seul tenant. Il est donc nécessaire de réaliser une étude globale de la voie et dans le même temps une étude séquentielle.

De plus, le choix dans le chapitre précédent de la dénomination de la RD 1005 en tant que boulevard urbain permet de repérer plus facilement les faiblesses de l'aménagement de la voie.

Ce chapitre décrit d'une part les grandes caractéristiques de la RD 1005 et des séquences identifiées et d'autre part définit les enjeux, les objectifs à atteindre pour la voie et les différents tronçons dans les années à venir afin d'évoluer dans le sens d'un boulevard urbain. Chaque enjeu identifié sera justifié et des cartes illustreront les principes de composition proposés. Ce travail a pour objectif d'orienter le futur cahier des charges concernant la requalification de la RD 1005 en boulevard urbain.

II. 1. PRÉSENTATION ET JUSTIFICATION DES SÉQUENCES

Les séquences suivantes ont été découpées en fonction de leurs spécificités : zone urbanisée, coupure verte, zone mixte (espaces naturels et activités). Du Nord au Sud, ces neuf séquences présentent des enjeux et des caractéristiques bien spécifiques.

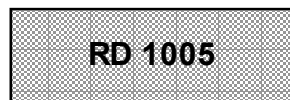
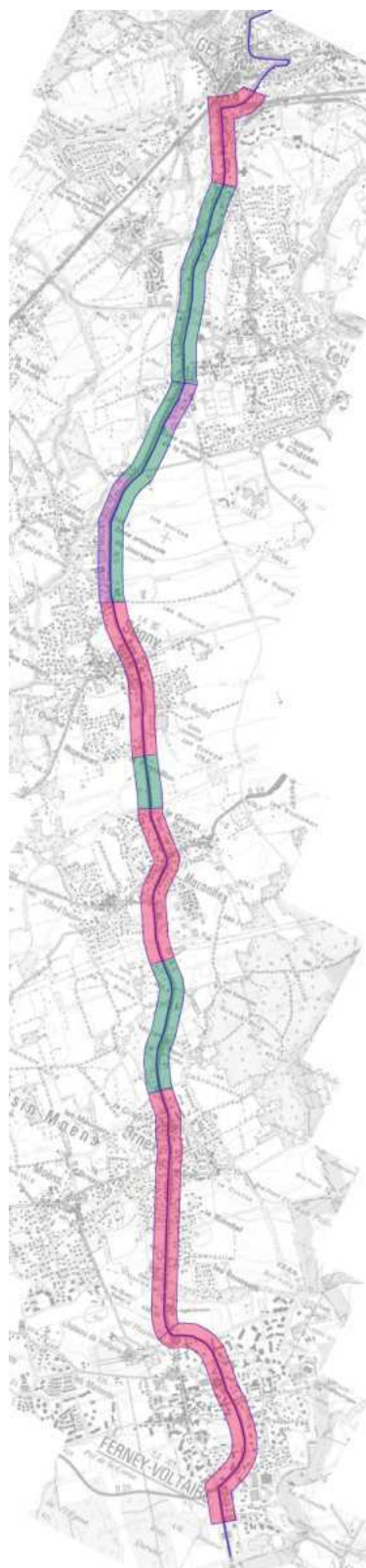
TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

DECOUPAGE EN SÉQUENCES DE LA RD 1005

	1		Séquence urbaine de Gex
	2		Coupure verte de Cessy
	3		Séquence mixte de Cessy (coupure verte + activités)
	4		Séquence urbaine de Segny
	5		Coupure verte de Segny
	6		Séquence urbaine de Maconnex
	7		Coupure verte d'Ornex
	8		Séquence urbaine d'Ornex
	9		Séquence urbaine de Ferney-Voltaire

II.2. ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA RD 1005

Cette partie expose les grandes caractéristiques de la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire. A partir de celles-ci, un certain nombre d'enjeux permettant la requalification en boulevard urbain en ont été déduits. Des objectifs qui se déclinent en grands principes de composition viennent répondre à ces enjeux.



GRANDES CARACTERISTIQUES

- Statut de pénétrante de Genève.
- Accueil des flux de desserte, d'échange et de transit : double fonctionnalité de la RD 1005 (d'où des conflits d'usage).
- Présence d'un certain nombre de coupures vertes, dont un corridor biologique au niveau de la Mairie d'Ornex.
- Urbanisation anarchique de part et d'autre de la voie.
- Voie très peu accessible pour les modes doux.
- Place très réduite pour les transports en commun.
- Nombreux espaces agricoles à vocation affirmée.
- Perspectives remarquables présentes tout au long de la voie vers les Alpes et le Jura notamment.
- Bâti d'apparence disparate dans le fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie, moins marqué le long de la RD 1005.
- Vitesse pratiquée souvent supérieure à la vitesse autorisée.
- Situation de congestion aux heures de pointe.
- Effet de coupure, tissu bâti divisé en deux par la RD 1005.
- Voie attractive pour les activités économiques : effet de vitrine au niveau des zones d'activité.
- Fonction résidentielle dominante.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Révéler l'identité du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier la RD 1005 comme voie du Pays de Gex - Maintenir les perspectives remarquables caractéristiques du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Réintégrer des éléments de l'architecture traditionnelle gessienne - Maintenir l'agriculture qui a un rôle d'entretien du paysage
2- Faire de la RD 1005 une entité identifiable	<ul style="list-style-type: none"> - Introduire une unité tout au long de la voie 	<ul style="list-style-type: none"> - Imposer des éléments architecturaux communs aux bâtiments - Effectuer des éléments de rappel au niveau du mobilier urbain, du traitement paysager et de l'éclairage public
3- Conserver une hiérarchie différente entre les cinq communes : Gex et Ferney-Voltaire en tant que pôles urbains et Cessy, Segny et Omex en tant que villes	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver les préconisations données par le SCOT en terme de construction de logements collectifs/individuels et en terme de nombre de logements 	<ul style="list-style-type: none"> - Enrichir la diversité des fonctions à Gex et Ferney-Voltaire, tout en développant une mixité des fonctions sur les trois autres communes
4- Marquer les transitions entre les différentes communes	<ul style="list-style-type: none"> - Marquer cette transition à travers les entrées de villes et les espaces publics 	<ul style="list-style-type: none"> - Travailler les entrées de villes - Identifier un type d'espace public caractéristique pour chaque commune
5- Densifier le bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Établir des zones prioritaires pour l'urbanisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Densifier l'urbanisation dans le fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie
6- Diminuer la place de l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> - Effectuer un report modal vers les transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des P+R aux endroits stratégiques - Réduire la place de l'automobile sur la voie
7- Faire de Ferney-Voltaire une ville porte du Pays de Gex et de Genève	<ul style="list-style-type: none"> - Faire un travail privilégié de l'entrée Sud de Ferney-Voltaire au niveau de la douane 	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un traitement paysager
8- Faire cohabiter les flux de desserte, d'échange et de transit	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser un report modal des flux d'échange et de desserte vers les transports en commun et les modes doux afin de permettre un trafic plus fluide pour les flux de transit - Rendre plus efficaces et donc plus attractifs les transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> - Partager la voirie entre tous les modes - Créer une connexion entre les tissus bâtis de part et d'autre de la voie afin de favoriser la marche ou le vélo pour les petits déplacements - Créer un site propre pour les transports en commun
9- Améliorer la qualité urbaine dans le fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer une cohérence de l'aspect du bâti dans le fuseau 	<ul style="list-style-type: none"> - Donner des indications sur le volume des bâtiments, sur le traitement des transitions entre bâti et voirie, sur l'alignement avec la voie et donner des palettes de couleurs plus restreintes
10- Maintenir la diversité biologique et des paysages sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir un certain nombre de coupures vertes 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdire l'urbanisation à ces endroits stratégiques
11- Renforcer les activités économiques dans le Pays de Gex	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer les zones d'activités (transition zones d'habitat individuel / zones d'activités) 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les zones d'activités dans l'épaisseur du fuseau pour éviter l'effet vitrine
12- Assurer la sécurité tout au long de la voie	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire la vitesse des automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> - Effectuer des aménagements adéquats

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

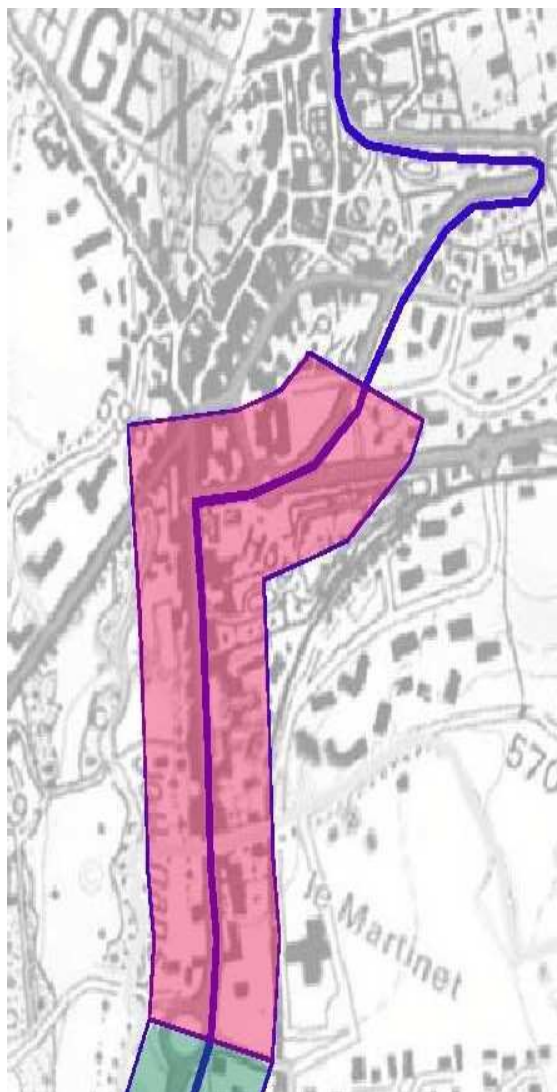
Justification des enjeux:

- 1- Lorsque l'on circule sur la voie, il est important de prendre conscience que l'on circule sur une voie du Pays de Gex. Cette impression passe par le bâti, les espaces publics, le patrimoine vernaculaire, les paysages, etc. Il convient donc de maintenir et de préserver, voire de renforcer tous ces éléments.
- 2- De plus, il faut qu'une impression d'unité se dégage tout au long de la voie, c'est à dire que l'utilisateur ait le sentiment d'être sur la même voie entre Gex et Ferney-Voltaire. Par exemple, au passage d'un rond-point, il doit choisir intuitivement la bonne voie pour continuer sur la RD 1005, sans avoir besoin de panneau, mais simplement en se référant au traitement de la voie. Cette unité ne doit pas dériver dans une homogénéité, c'est à dire que chaque séquence doit conserver ses propres caractéristiques.
- 3- Actuellement les communes de Gex et Ferney-Voltaire ont le statut de pôle urbain, alors que Cessy, Segny et Omex ont le statut de petite ville. Il convient de conserver une différence de hiérarchie car cela permet de mettre en place des points de repère de « grandes et de petites villes ». Cependant il conviendrait de modifier le statut de « petite ville » en « ville ».
- 4- Il est important de marquer les transitions entre les communes car cela permet de conserver et de révéler l'identité de chaque commune. De plus, le fait que l'automobiliste ait conscience qu'il rentre dans un nouveau territoire fait qu'il diminue intuitivement sa vitesse. Ces transitions seront marquées par un travail particulier sur les entrées de ville qui se prolongera par des ponctuations à travers les espaces publics.
- 5- Pour assurer une certaine rentabilité et une amélioration des transports en commun il convient de densifier autour de la RD 1005. Cependant le tissu urbain devra être contenu dans un fuseau de 400 mètres, voire 500 mètres au maximum de part et d'autre de la voie, car à partir de cette distance le nombre de personnes se déplaçant à pied chute (cf justification Tome 2, chapitre I). Le principe est d'utiliser les transports en commun comme levier du développement urbain à venir.
- 6- La diminution de la place de l'automobile engendrera un report modal vers les transports en commun et les modes doux. Il convient donc de développer ces deux modes et notamment les transitions entre ces modes. Le développement des modes doux doit se faire en continuité sur tout le territoire et jusque dans la profondeur du tissu. Les P+R permettent la transition entre automobile et transports en commun, il faut dès à présent mobiliser des réserves foncières afin d'anticiper leur construction.
- 7- Ferney-Voltaire est à la fois ville porte de Genève (du Nord vers le Sud) et ville porte du Pays de Gex (du Sud vers le Nord). Il est donc nécessaire d'effectuer un traitement particulier, notamment paysager, de l'entrée Sud au niveau de la douane.
- 8- Il a été décidé de conserver la cohabitation entre les flux de transit, d'échange et de desserte. Mais il convient de séparer ces flux entre les modes doux, les transports en commun et l'automobile.
- 10- D'après le SCOT, le Pays de Gex est « un jardin ouvert sur le monde ». C'est cette qualité du cadre de vie qui attire une population importante. Il convient de préserver les paysages, les perspectives, les espaces naturels qui font la renommée de ce territoire.
- 11- Le Pays de Gex est très dépendant de Genève au niveau économique. Il faut donc développer l'économie. Les zones d'activités situées sur la RD 1005 ont un aspect très industriel ce qui crée des cassures dans l'ambiance le long de la voie. De plus, ces zones provoquent un effet de vitrine. Il convient donc de les développer dans l'épaisseur du tissu, ce qui permettra ainsi une meilleure intégration avec le reste du tissu bâti.
- 12- La réduction de la vitesse ne passera pas par des aménagements dissuasifs, ni répressifs. Il est plus efficace et plus pérenne d'agir sur le comportement des automobilistes, à savoir provoquer un ralentissement inconscient de leur part à la vue des aménagements (voirie plus étroite, bâti ou élément végétal qui encadrent la voie, etc.).

II. 3. ÉTUDE SÉQUENTIELLE DE LA RD 1005

Les neuf séquences présentées ci-dessous sont traitées du Nord au Sud. Celles-ci sont décrites par leurs grandes caractéristiques puis les grands principes de composition qui découlent des enjeux sont illustrés de façon plus concrète sous forme de cartes. Ainsi sur ces cartes, les zones marron sont les parcelles qu'il convient d'urbaniser et les flèches violettes représentent les liaisons à réaliser entre les voies afin de supprimer certains culs de sac pour relier les quartiers entre eux et améliorer le réseau viaire.

1- Séquence urbaine de Gex



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Partie courbe : nombreux espaces publics en relation directe avec la RD 1005, voie large, bâti en retrait, fonction habitat et économie, arrêt majeur de la ligne de bus.

Partie droite : aucun espace public, voie étroite, bâti ancien, dense, en alignement, habitat individuel en majorité comprenant également de l'administratif.

Le long de la RD : vitesse faible, ambiance urbaine, bâti ouvert.

Dans tout le fuseau : nombre important d'espaces publics, centre historique dense, facilement accessible aux piétons, présence de la voie ferrée désaffectée.

Espaces naturels : forêt avec ripisylve au Sud-Est.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

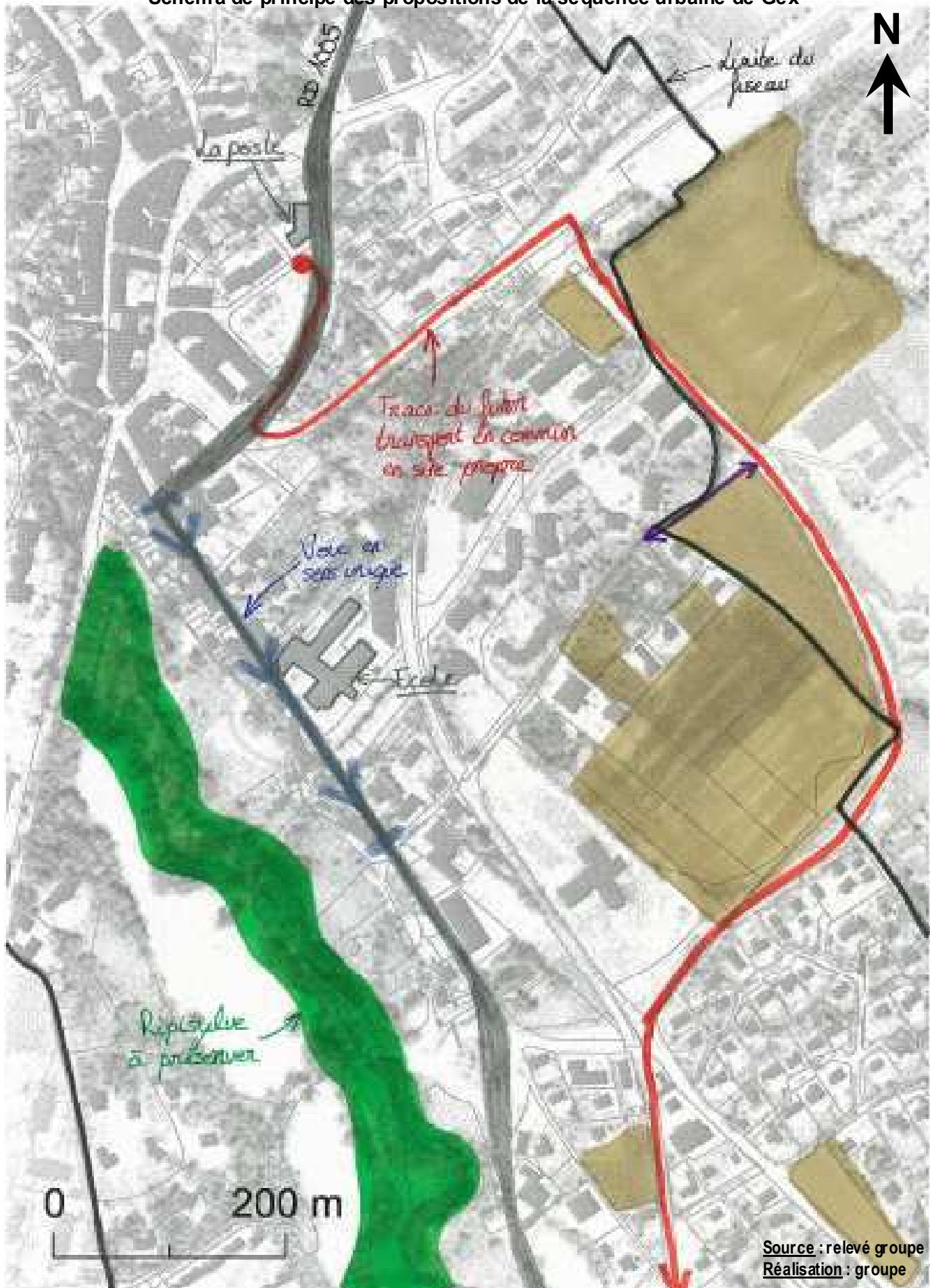
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Assurer la desserte de Gex par les transports en commun et une bonne vitesse commerciale du bus	- Établir un nouveau tracé	- Mettre le bus en site propre sur la D984E.
2- Privilégier les modes doux.	<p><u>Partie courbe</u> :</p> <p>Instaurer une hiérarchisation des modes</p> <p><u>Partie droite</u> :</p> <p>- Renforcer la sécurité piétonne pour permettre un meilleur accès au centre-ville de Gex</p> <p>- Permettre aux cyclistes d'emprunter cette voie</p>	<p><u>Partie courbe</u> :</p> <p>- Créer des pistes cyclables</p> <p>- Changer le stationnement de côté</p> <p>- Aérer la barrière végétale</p> <p><u>Partie droite</u> :</p> <p>- Élargir le trottoir, mettre la voie en sens unique</p> <p>- Créer des pistes cyclables</p> <p>- Planter le stationnement d'un seul côté</p>
3- <u>Partie droite</u> : conserver l'ambiance due au gabarit de la voirie	- Ne pas « démolir » les maisons pour agrandir la voie	<p>- Sauvegarder l'alignement avec la voirie</p> <p>- Limiter la hauteur des nouveaux bâtiments pour ne pas entraver les perspectives sur le Jura</p>
4- Donner une unité à la séquence urbaine de Gex	- Mettre des éléments communs dans les séquences	- Installer des éléments communs à travers le mobilier urbain et le traitement paysager

Justification des enjeux :

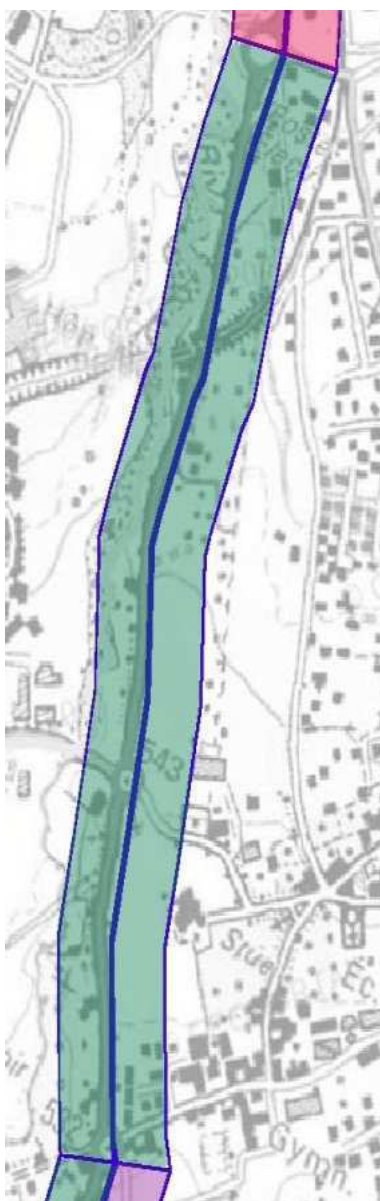
- 1- Gex constitue le départ de la ligne de bus qui assure la liaison vers Genève via Ferney-Voltaire. L'enjeu est d'inciter les habitants à prendre cette ligne. Garantir un temps de parcours fixe et inférieur à celui pratiqué en voiture en heures de pointe est un facteur incitatif déterminant. Un site propre permet d'arriver à ce résultat. Cependant, le gabarit réduit de la RD 1005 dans la partie droite de la séquence urbaine de Gex empêche la réalisation de cet aménagement. La RD 984E constitue une alternative intéressante pour installer le site propre dans la mesure où elle modifie peu l'itinéraire initial (l'arrêt devant la Poste serait conservé), tout en desservant de nouveaux quartiers d'habitat collectif en développement.
- 2- Le positionnement du stationnement d'un côté prédéfini permet en outre d'assurer une continuité pour les pistes cyclables. De même dans la partie courbe, le changement de côté du stationnement (pour le positionner du côté de La Poste) et l'ouverture partielle de la barrière paysagère au bord du parc permettront d'apprécier la présence de l'espace vert et les perspectives sur les montagnes.
- 3- Tout d'abord, le gabarit de la partie droite de la RD 1005 en arrivant à Gex depuis Cessy est spécifique : l'alignement du bâti, sa structuration et sa relation avec la voie apportent un certain « cachet » à la RD 1005. La conservation de cet alignement du bâti est indispensable. Cependant, le cheminement piétonnier est actuellement peu sécurisé. Dans le but de rendre le centre de Gex plus praticable aux modes doux, l'élargissement des trottoirs dans la partie droite de la séquence et la création de pistes cyclables sur la totalité de la séquence sont nécessaires.
La volonté de conserver l'aspect de la partie droite et le nécessaire rééquilibrage du partage de la voie entraîne un problème de largeur pour cette dernière. La mise en place d'un sens unique du Nord vers le Sud permet de conserver les places de stationnement des résidents et des commerces le long de la voie et de pacifier la circulation sur ce tronçon. L'utilisateur du véhicule individuel ne sera pas pour autant désavantagé car un boudage rapide est possible en passant par la RD 984E.
- 4- La largeur de la route et l'implantation du bâti sont différentes dans la partie courbe et la partie droite de la séquence urbaine de Gex. De plus, ces deux parties étant séparées par un rond-point, l'utilisateur de la voie a l'impression d'emprunter deux voies distinctes. Afin de créer une certaine unité dans la séquence urbaine de Gex, sans pour autant dénaturer le caractère des deux parties de séquences, il semble judicieux d'installer des éléments communs tels que le mobilier urbain et un traitement paysager similaire.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Gex



2- Coupure verte de Cessy



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD 1005 : peu de bâti, constructions en retrait, fonction résidentielle dominante, aucun espace public en accès direct depuis la RD 1005, voie à caractère de transit, vitesse élevée, aucun aménagement pour les piétons et les cyclistes. Le bus ne passe pas par ce tronçon, il passe dans le centre de Cessy.

Dans tout le fuseau : très peu d'espaces publics, peu de trottoirs, nombreux « culs de sacs ».

Espaces naturels : prairies pour élevage jouxtant la RD 1005, grande zone le long de la voie en zone agricole affirmée à l'Est, ripisylve à l'Ouest.

Bâti du centre de Cessy visible depuis la RD 1005.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

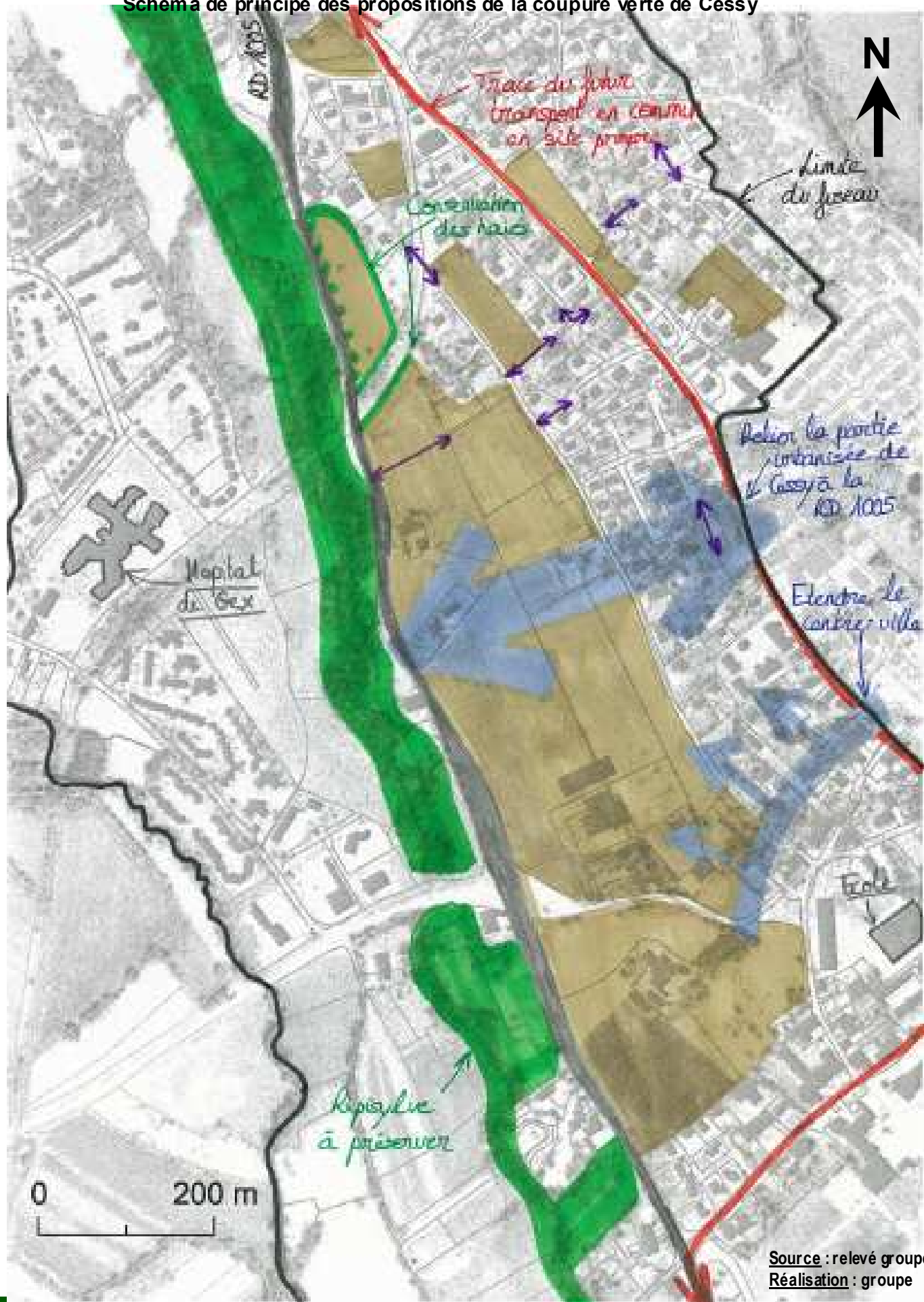
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Préserver les espaces naturels d'intérêt écologique	- Urbaniser sans porter atteinte à la ripisylve	- Urbaniser uniquement le côté Est de la RD 1005
2- Relier le centre ville de Cessy à la RD 1005	- Urbaniser les espaces agricoles tampons entre Cessy et la RD 1005	- Densifier et étendre le centre-ville
3- Améliorer la sécurité sur la voie	- Abaisser la limitation de vitesse	- Réduire la largeur des voies pour l'automobile au profit des autres modes - Renforcer la signalisation
4- Préserver l'aspect paysager de la voie	- Garder l'aspect végétal existant donné principalement par la ripisylve	- Préserver certaines trames végétales existantes - Intégrer le végétal dans les nouvelles zones urbanisées
5- Assurer un meilleur partage de la voirie	- Partager autrement la voirie en réservant des emprises pour les modes doux voire pour le bus	- Développer les trottoirs, pistes cyclables et espaces publics dans le fuseau
6- Améliorer la circulation et les connexions entre les quartiers	- Améliorer le maillage viaire en créant des liaisons nouvelles	- Réduire le nombre de culs de sac

Justification des enjeux :

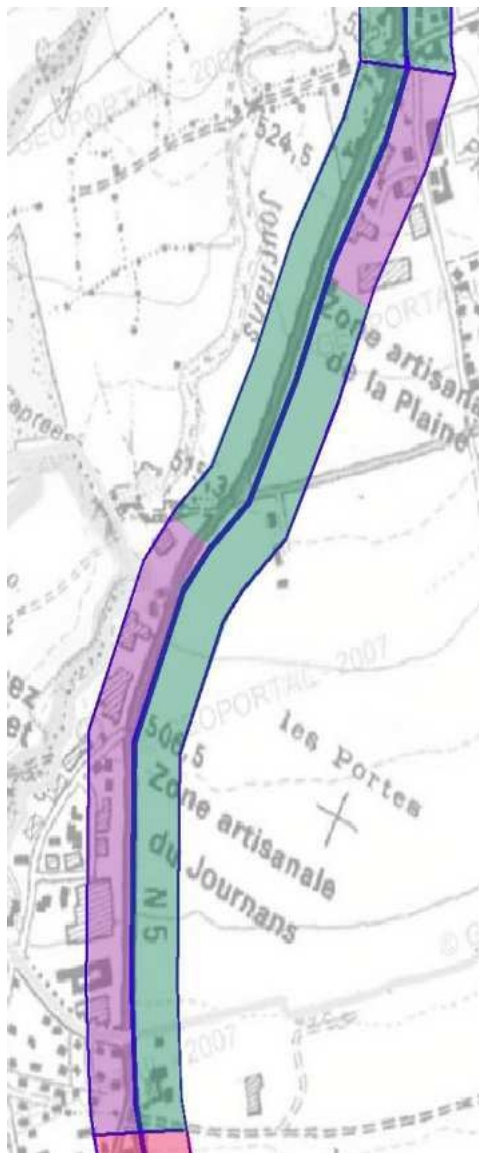
- 1- La présence de la ripisylve, de bonne qualité écologique, située à faible distance de la route impose de protéger cet espace naturel. De plus, il n'y a pas vraiment de place pour urbaniser entre la rivière et la route sans endommager la ripisylve.
- 2- Actuellement, la RD 1005 passe sur la commune de Cessy en dehors de toute zone urbanisée. Les espaces agricoles bloqués entre la route et l'urbanisation de Cessy ne sont pas viables à long terme. Il est donc souhaitable d'étendre le centre ville vers la RD 1005 pour mieux relier ce centre à la route.
- 3- La vitesse pratiquée actuellement par les automobilistes sur la RD 1005 est très élevée, dépassant parfois la vitesse autorisée. Dans l'optique d'une urbanisation le long de l'axe, il est indispensable de réduire la vitesse limite pour assurer la sécurité sur la voie.
- 4- Le végétal prédomine dans la traversée de Cessy sur la RD 1005. Ce caractère doit être maintenu le plus possible pour préserver les qualités paysagères du site avec l'urbanisation future.
- 5- Dans tout le fuseau, les voies sont aménagées uniquement pour accueillir l'automobile. Les autres modes ne sont pas pris en compte. De manière à améliorer la sécurité pour les modes doux et à augmenter la régularité et la vitesse commerciale des bus, il convient de partager la voirie.
- 6- Les voies de desserte actuelles dans les lotissements se terminent le plus souvent en culs de sac, interdisant toute connexion avec les autres quartiers et rallongeant les parcours. La suppression de certains culs de sac doit permettre de mieux circuler dans la commune.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMIÈRES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la coupure verte de Cessy



**3- Séquence mixte de Cessy
(coupure verte + activités)**



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD 1005 : aucun espace public, zone d'activité d'aspect industriel, détachée du reste de Cessy (effet « vitrine » de la RD 1005), en retrait par rapport à la voie, aucun aménagement pour piétons et cyclistes, passage du bus, vitesse pratiquée élevée, peu de voies adjacentes.

Dans tout le fuseau : aucun espace public, mixité des fonctions au Nord (habitat, équipements et économie)

Espaces naturels : culture céréalière offrant de larges perspectives à l'Est sur les Alpes, ripisylve au Nord.

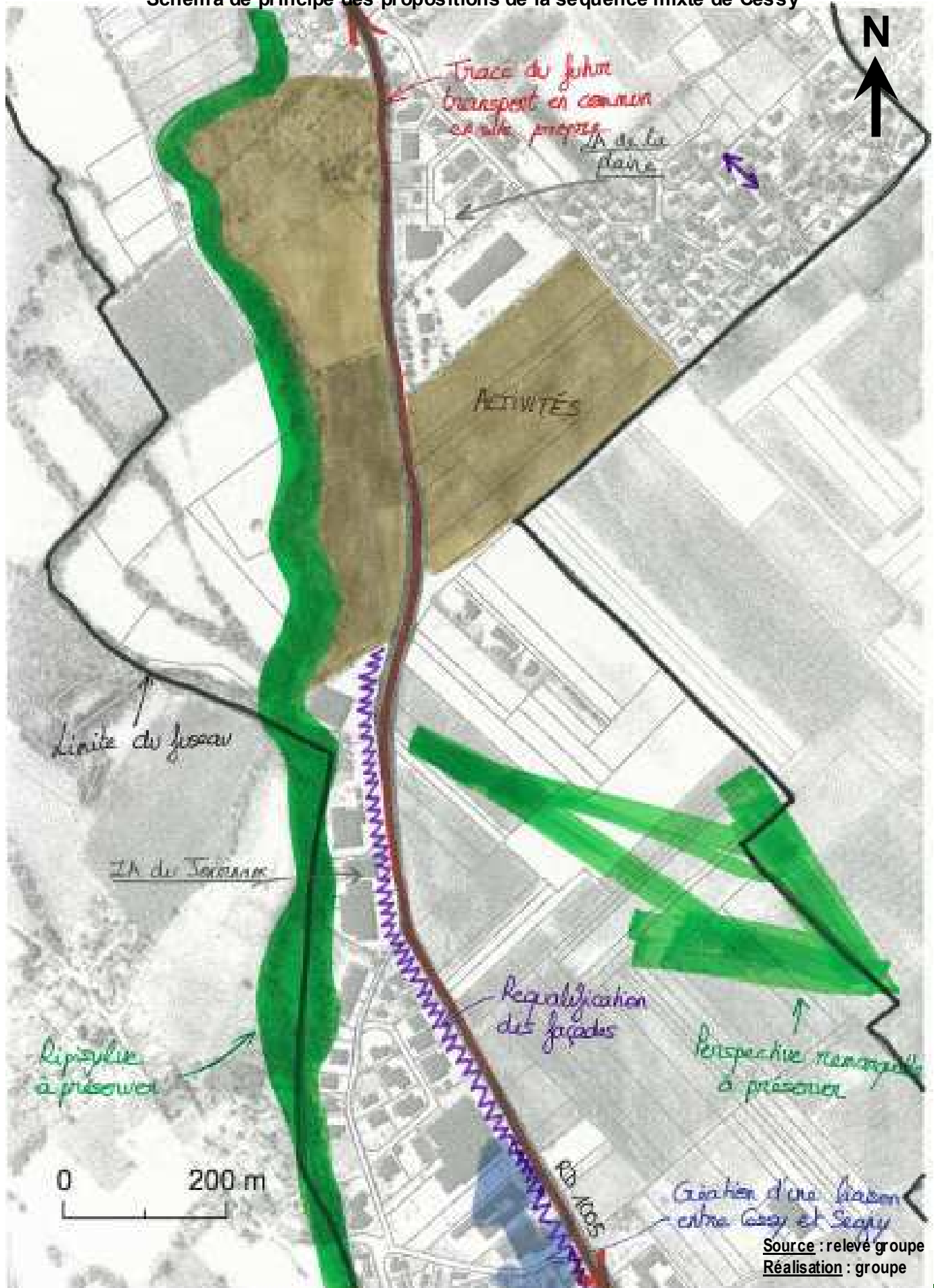
TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Sauvegarder les espaces agricoles et les grandes perspectives au Sud-Est de la séquence	- Ne pas urbaniser	- Maintenir l'agriculture pour préserver la coupure verte et les perspectives
2- Développer de façon contrôlée la zone artisanale du Journans au Sud-Ouest de la séquence	- Permettre une meilleure intégration paysagère - Créer une unité entre les bâtiments de la zone artisanale	- Requalifier les façades commerciales afin d'éviter l'effet de vitrine et l'aspect industriel des bâtiments - Créer une unité grâce par exemple à un aménagement des parterres devant les bâtiments - Mettre en place une charte paysagère
3- Développer la zone artisanale de la Plaine au Nord-Est de la séquence	- Assurer une unité entre les nouveaux bâtiments et ceux déjà présents, ainsi qu'entre les deux zones artisanales - Permettre une meilleure intégration paysagère	- Requalifier les façades commerciales afin d'éviter l'effet de vitrine et l'aspect industriel des bâtiments - Créer une unité grâce par exemple à un aménagement des parterres devant les bâtiments
4- Densifier autour de la RD 1005	- Urbaniser au Nord-Ouest de la séquence	- Urbaniser de façon dense jusqu'à la ripisylve
5- Créer une liaison entre Cessy et Segny	- Assurer une liaison pour modes doux par des aménagements. - Rendre cette portion moins routière	- Aménagement de voies piétonnes et cyclistes sécurisées. - Aménagements spécifiques : éclairage public, bas-côtés, etc
Justification des enjeux :		

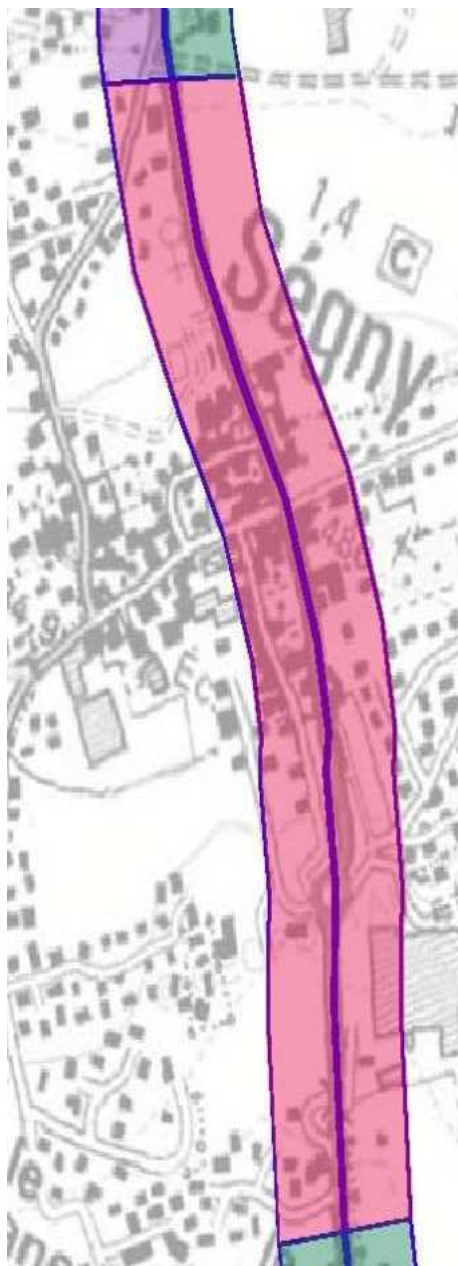
- 1- Il est essentiel de sauvegarder l'agriculture et d'interdire l'urbanisation sur les terres agricoles. En effet, cette zone agricole est la plus importante de la RD 1005, elle offre de larges perspectives sur le massif du Mont-Blanc et permet de maintenir sur le territoire la présence de l'agriculture. Cette coupure aura donc un double rôle : économique avec l'agriculture et paysager avec la grande perspective sur les Alpes. De plus, le maintien de cet espace permet de créer une rupture entre Cessy et Segny.
- 2- La RD 1005 est un axe attractif pour l'implantation d'activités. Il est donc essentiel de développer ces zones. Le développement de la zone artisanale du Journans doit se faire de façon contrôlée à l'Ouest de la voie. Il est important de limiter l'aspect industriel des bâtiments ainsi que l'effet de vitrine par exemple avec la requalification des façades commerciales pour une meilleure intégration dans le paysage, la mise en place d'une charte paysagère, réglementant notamment l'implantation de la publicité.
- 4- La zone artisanale de la Plaine doit aussi répondre aux exigences préconisées pour la zone artisanale du Journans. Son développement devra se faire vers le Sud jusqu'à la route de la Plaine mais pas au-delà afin de ne pas empiéter sur la coupure verte.
- 5- La partie de la séquence au Nord de la zone artisanale du Journans, non urbanisée, n'est pas appropriée à l'agriculture. Urbaniser cette zone en logements de façon dense permettrait de continuer l'urbanisation récente au Sud-Est du rond-point de Cessy. Cette urbanisation devra prendre en compte la présence du Journans et de sa ripisylve qui devront être sauvegardés. Cette partie étant isolée, il est important de la relier au reste de la commune de Cessy par des percées pour les modes doux traversant la zone artisanale de la Plaine et sa future extension.
- 6- Cessy et Segny étant proches l'une de l'autre, il doit être facile de rejoindre ces communes à pied ou à vélo en toute sécurité. Des aménagements le long de la RD 1005 sont indispensables pour mettre en place une liaison adéquate. La création de voies, le long de la zone agricole, réservées aux modes doux, permettrait de relier de façon sécurisée Cessy et Segny. De plus, créer cette liaison sur le côté agricole est un moyen de rendre agréable (vue sur les Alpes) le cheminement des piétons et cyclistes. Enfin, aménager la RD 1005 de façon à la rendre moins routière permettrait de ralentir les véhicules avant d'entrer dans Segny.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la séquence mixte de Cessy



4- Séquence urbaine de Segny



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Partie Centre : aménagement pour les piétons, traversée du centre ancien.

Partie Sud : aspect industriel, zone d'activité.

Le long de la RD 1005 : peu de bâti en alignement avec la voirie, espaces publics peu nombreux et à dominante minérale, mixité des trois fonctions, desserte en bus, vitesse pratiquée excessive par rapport à la limitation.

Dans tout le fuseau : quantité moyenne d'espaces publics, bâti lâche et nombreux culs de sacs.

Espaces Naturels : présence seulement au Nord, cultivés, en vocation affirmée.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

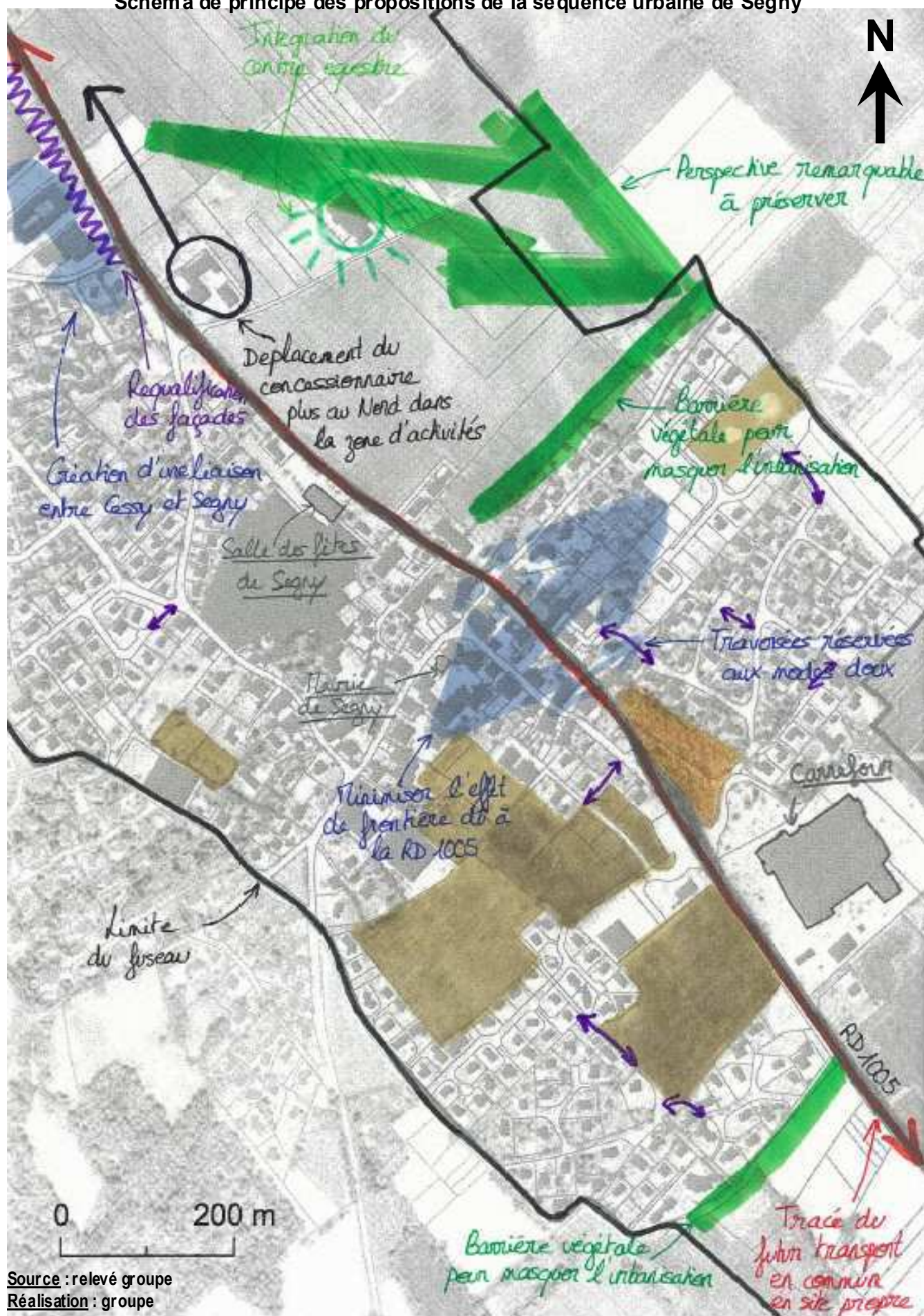
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Assurer la continuité du bâti le long de la RD 1005	- Urbaniser le Sud de la séquence	- Urbaniser la zone agricole en face du carrefour
2- Assurer la continuité des perspectives paysagères	- Interdire l'urbanisation au Nord-Est de la séquence	- Délocaliser le concessionnaire Nissan ainsi que la carrosserie mais préserver le centre équestre en l'intégrant dans la perspective
3- Intégrer la voie à la ville	- Minimiser l'effet de frontière entre les deux parties de la commune Créer du lien entre le centre et la RD 1005	- Aménager des traversées réservées aux modes doux pour améliorer les communications de part et d'autre de la voie - Réaliser des percés piétonnes aux quartiers environnant - Mettre en valeur la présence du centre à partir de la RD 1005 par une signalétique et des aménagements spécifiques
4- Assurer une continuité entre les quartiers	- Relier les nouveaux quartiers entre eux	- Limiter les culs de sac
5- Créer du lien social au sein de la commune	- Création d'espaces publics dans le fuseau - Équilibrer la présence d'espaces publics entre les deux parties de part et d'autre de la RD 1005	- Création d'espaces publics pour la partie Est de la voie - Travail de mise en valeur des espaces publics déjà présents
6- Partage de la voirie	- Favoriser la circulation des modes doux et des transports en commun	- Création d'un site propre pour les bus - Aménagement d'un cheminement cycliste et piéton le long de la zone agricole séparé de la RD 1005 par une barrière végétale

Justification des enjeux :

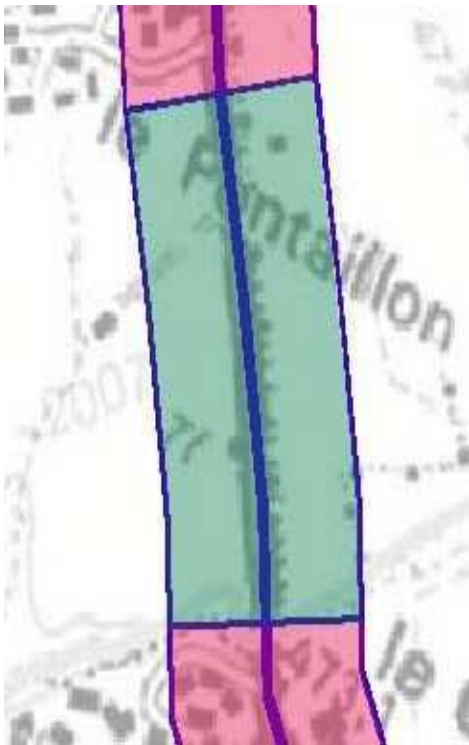
- 1- Le Sud de Segny est caractérisé par la présence d'une zone commerciale. En face du Carrefour se trouve une zone agricole cernée au Nord par d'autres grands commerces, à l'Ouest et au Sud par des habitations et à l'Ouest par la RD 1005. L'urbanisation de cette zone permettrait d'intégrer dans la commune cette zone commerciale mais aussi de relier les quartiers à l'Ouest à la RD 1005 et ceux au Sud au centre de Segny.
- 2- La partie Nord-Est de la séquence est une zone agricole. Celle-ci est coupée de la grande coupure verte présente entre Cessy et Segny par la présence d'un concessionnaire, d'une carrosserie et d'un centre équestre. Relier cet espace à la coupure verte permettrait de créer une zone agricole importante le long de la RD 1005 avec au second plan une vue sur le massif du Mont-Blanc. Pour cela, il est obligatoire de délocaliser le concessionnaire et la carrosserie et de mieux intégrer le centre équestre au paysage. Ce centre équestre peut être sauvegardé car cette activité s'intègre mieux dans cette zone et elle participe à l'entretien du paysage.
- 3- Le passage de la RD 1005 dans Segny crée une frontière séparant la commune en deux parties. Il est essentiel de minimiser cet effet de coupure par l'aménagement de voies et de percées réservées principalement aux modes doux. Relier les deux parties de la commune est indispensable pour un développement équilibré de la commune. Ceci passe aussi par l'intégration de la RD 1005 et une meilleure connexion de la voie avec le centre et par la mise en valeur de celui-ci par une signalisation spécifique et par la mise en place de percées.
- 4- De nombreux quartiers de la commune de Segny se sont développés rapidement sans réelle réflexion sur l'intégration et la connexion de leur réseau viaire sur l'existant. Réduire le nombre de culs de sac à l'intérieur de ces lotissements et en interdire la création lors des nouvelles opérations de lotissements a pour but de créer du lien entre les quartiers et le reste de la ville.
- 5- La commune de Segny possède des espaces publics à l'Ouest de la RD 1005, un travail de mise en valeur de certains de ces espaces peut permettre de rendre plus attractifs ces lieux publics. Concernant le côté Est de la commune, il n'existe pas d'espaces publics, il faut donc en créer pour intégrer une vie sociale à cette partie.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMIERES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Segny



5- Coupure verte de Segny



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD 1005 : aucun espace public, aucun aménagement pour les piétons et cyclistes, largeur de voie normale, pas d'habitat, vitesse pratiquée élevée, pas d'intersection, passage du bus.

Espaces naturels : cultivés, perspectives limitées dues aux haies bocagères.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

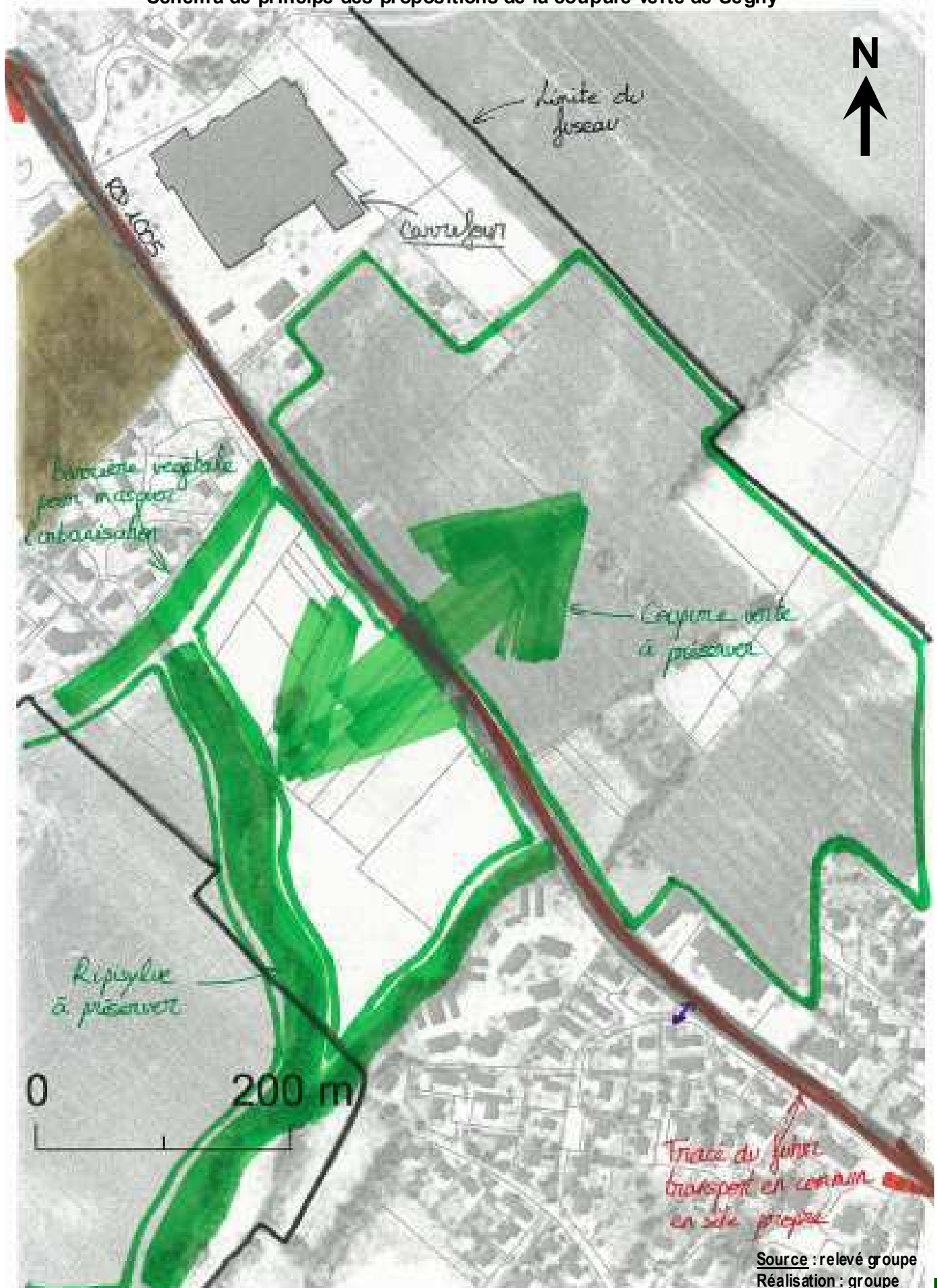
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Préserver la coupure verte	- Interdire l'urbanisation	- Réaliser une barrière végétale le long du lotissement situé au Nord de la coupure verte, dans l'épaisseur du fuseau
2- Favoriser la circulation des transports en commun et des modes doux	- Séparer les voies entre les différents modes	- Séparer la voie réservée aux automobilistes de celles réservées aux transports en commun et aux modes doux. Marquer cette séparation par un aménagement végétal bas. Les aménagements pour les modes doux se situeront du côté Est de la voirie en direction du Nord
3- Limiter l'aspect routier	- Réduire la vitesse des automobilistes	- Réduire la largeur des voies pour les voitures

Justification des enjeux :

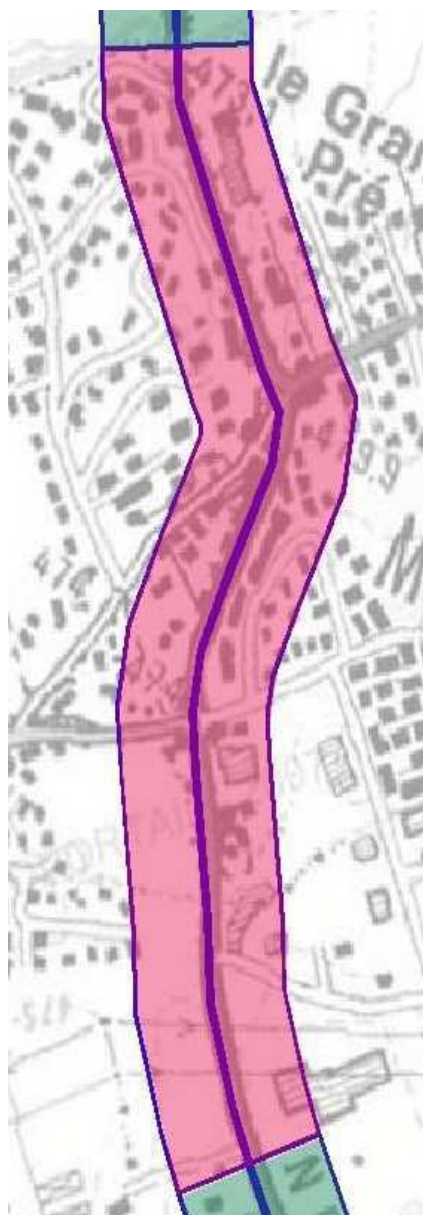
- 1- Le lotissement étant visible en arrivant depuis le Sud de la RD 1005, il s'agit de mettre en place une barrière végétale le long du lotissement (dans la profondeur du fuseau), afin de ne pas détériorer la vue de la coupure verte.
- 2- L'aménagement d'une bordure végétale entre la voie réservée aux transports en commun/automobiles de celle des modes doux a pour objectif de renforcer le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que de rendre plus agréable leur cheminement. Seul le côté Est sera aménagé pour les modes doux, car sur ce côté, se situe une perspective intéressante vers les Alpes.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la coupure verte de Segny



6- Séquence urbaine de Maconnex



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD : présence d'espaces publics minéraux, bâti d'apparence industrielle au Sud, mixité entre habitat et économie, bâti lâche récent, aucun aménagement pour les cyclistes et les piétons, limitation de vitesse non respectée, embouteillages au niveau du feu.

Dans tout le fuseau : très peu d'espaces publics, le résidentiel prédomine, bâti lâche récent, bon niveau d'équipement en trottoirs, très nombreux « culs de sac », absence de voies majeures.

Espaces naturels : peu présents, culture à vocation affirmée.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

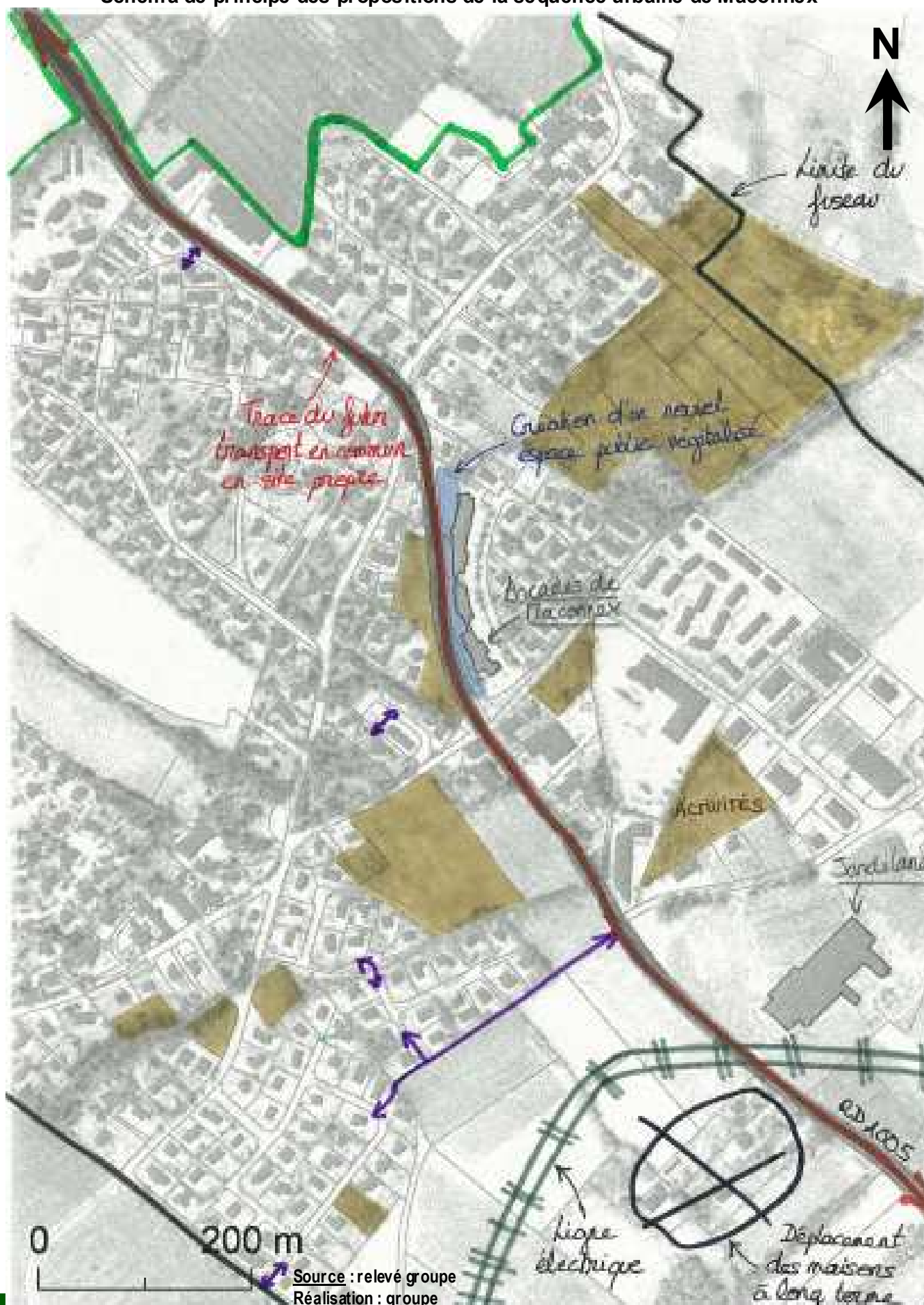
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Densifier l'urbanisation	- Comblent les dents creuses et les espaces indus dans la ville	- Construire des logements collectifs dans l'épaisseur du fuseau à partir de la RD 1005, de densité décroissante avec la distance à la RD 1005
2- Donner un aspect plus urbain à la voie	- Réduire la vitesse des véhicules - Adapter le mobilier urbain et les équipements de voirie	- Réduire la largeur des voies de circulation. - Remplacer la signalisation. - Supprimer les glissières de sécurité - Installer des lampadaires
3- Améliorer la qualité des espaces publics et créer un nouvel espace public le long de la RD 1005	- Accentuer le végétal sur les espaces publics existants - Créer un véritable lieu de vie au niveau des Arcades	- Créer un espace public entre les Arcades et la RD 1005 en écho avec l'espace public à l'arrière des Arcades, qui assure la continuité avec la RD 1005
4- Partager la voirie entre les différents modes	- Donner une place aux transports en commun sur la voie - Renforcer l'équipement en trottoirs	- Créer un site propre pour les transports en commun sur la RD 1005 - Créer des trottoirs des deux côtés de la RD 1005 notamment, et des pistes cyclables
5- Ouvrir la voie à la ville	- Relier les voies existantes et les quartiers entre eux	- Réduire le nombre de culs de sac - Créer une nouvelle voie sur la RD 1005 pour ouvrir la voie à la ville
6- Pérenniser l'agriculture	- Protéger les espaces agricoles à l'Est de la RD 1005	- Interdire toute urbanisation dans les zones agricoles à vocation affirmée à l'Est de la zone d'activité

Justification des enjeux :

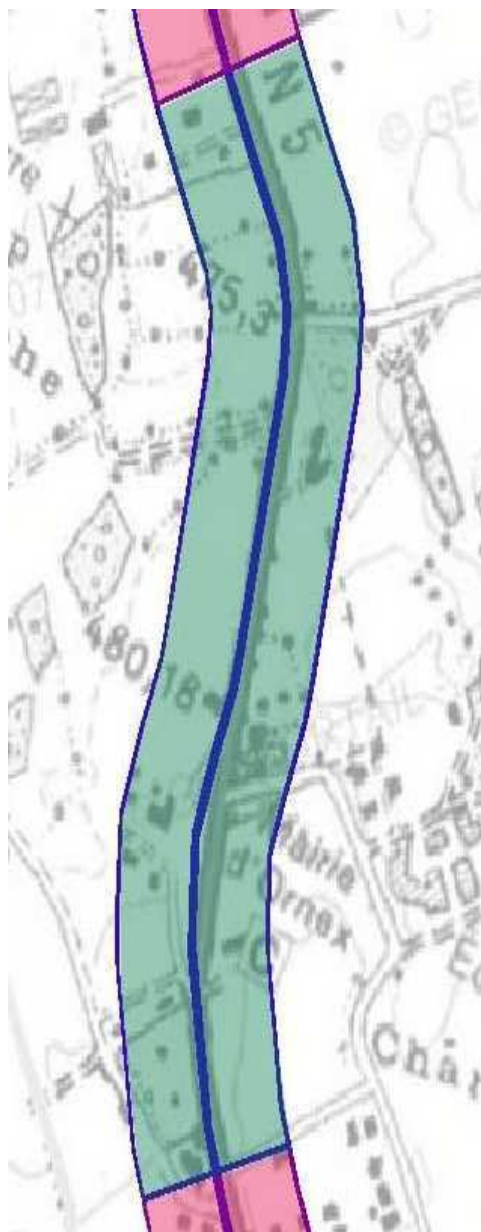
- 1- Pour accueillir la croissance démographique sans trop consommer d'espace et pour mieux rentabiliser les transports en commun, le tissu bâti doit être densifié dans l'épaisseur de la RD 1005. Cette urbanisation doit se faire avec des logements de densité décroissante à mesure que l'on s'éloigne du centre (des logements collectifs le long de la RD 1005, puis une mixité entre collectifs et individuel, puis du logement individuel).
- 2- L'aspect actuel de la voie est très routier, avec la présence notamment de glissières de sécurité. Cela n'incite pas les automobilistes à réduire leur vitesse. Il faut donc donner un caractère plus urbain à l'axe, pour ralentir les véhicules.
- 3- Les espaces publics, très minéraux, n'incitent pas la population à les fréquenter. Un nouvel espace public végétal permettrait de renforcer la vie sociale dans le secteur.
- 4- Le partage de la voirie est inexistant. La sécurité des modes doux n'est pas assurée, et les bus se retrouvent bloqués dans les embouteillages. Il faut donc prévoir des voies qui leur seraient réservées. Il est nécessaire de créer aussi des trottoirs et des pistes cyclables, pour assurer la sécurité des modes doux.
- 5- La RD 1005 vient couper la ville en deux, il y a peu d'accès permettant de desservir les quartiers, et les voies des lotissements se terminent souvent en cul de sac. Pour faire de la RD 1005 une voie urbaine irriguant la ville, il est nécessaire de réduire le nombre de culs de sac et de créer de nouveaux accès sur la RD 1005.
- 6- La séquence possède des zones agricoles à vocation affirmée à l'Est de la RD 1005 qu'il faut maintenir et préserver de toute urbanisation pour assurer leur pérennité.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Maconnex



7- Coupure verte d'Ornex



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD : pas d'aménagement pour les cyclistes et les piétons, le seul bâti en alignement est la mairie, espace public seulement devant la mairie, passage du bus sans arrêts, vitesse pratiquée élevée.

Espaces naturels : la culture prédomine, classée pour moitié en vocation affirmée, les perspectives paysagères sont limitées par les forêts proches.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

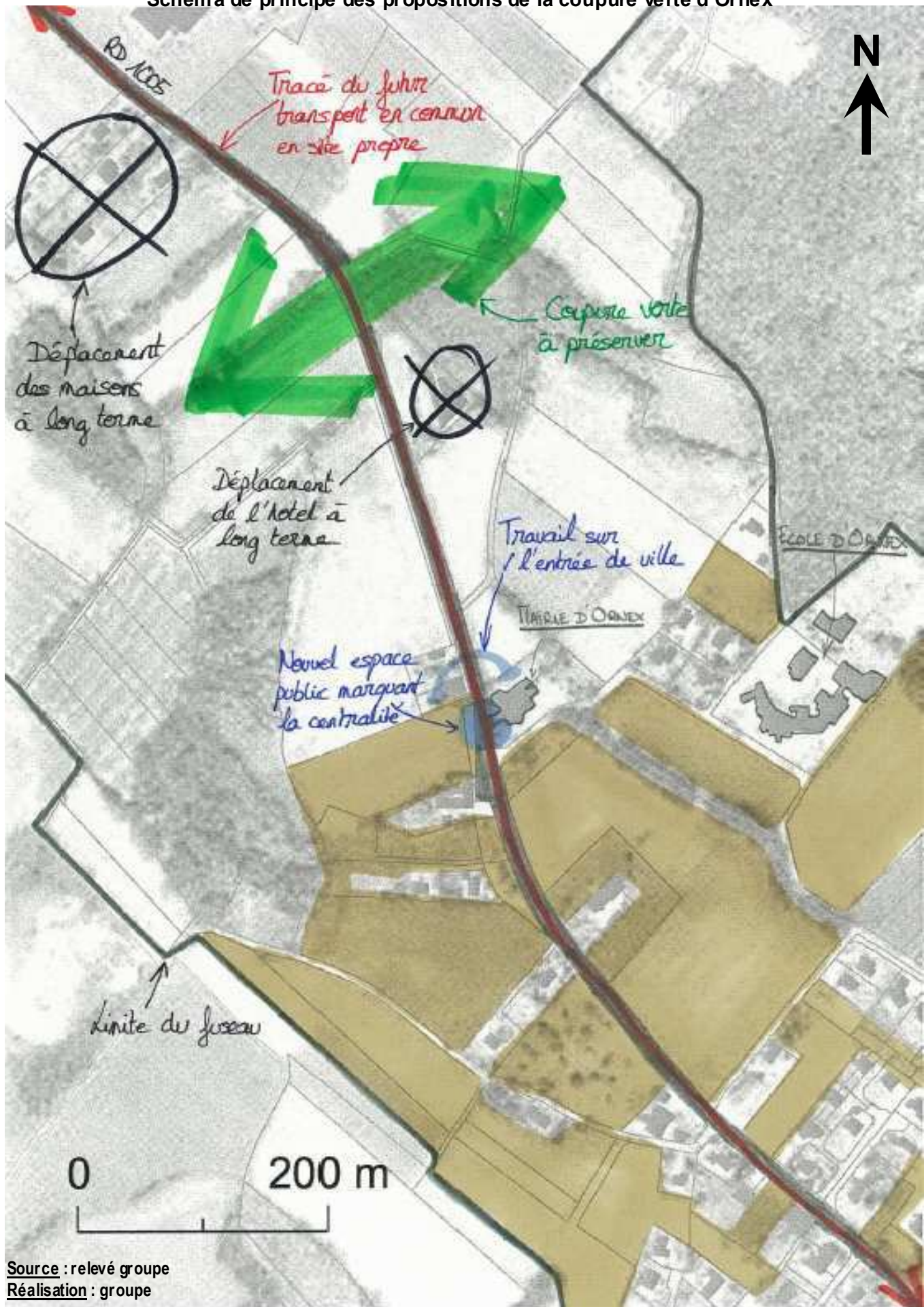
ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
- Créer un centre ville autour de la mairie d'Omex	- Urbaniser de façon dense et en alignement de la voie le long de la RD 1005, ceci jusqu'à la mairie - Urbaniser également de façon dense dans le reste du fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie	- Intégrer du bâti à destination commerciale - Urbaniser en mêlant les fonctions résidentielle, commerciale et d'équipement
- Maintenir sur le reste de la séquence la coupure verte	- Ne pas urbaniser de la mairie jusqu'à Jardiland en maintenant l'agriculture et par la même la perspective sur le Jura.	- L'agriculture aura pour rôle d'entretenir le paysage
- Permettre l'accessibilité du centre ville aux modes doux et aux transports en commun	- Partager la voie entre les différents modes	- Mettre en place des pistes cyclables, trottoirs, site propre
- Renforcer la vie sociale autour du nouveau centre ville	- Créer de nouveaux espaces publics	- Un espace public central devant la mairie de part et d'autre de la voie afin de marquer la centralité - Parsemer le reste du fuseau de petits espaces - Marquer l'entrée de la ville

Justification des enjeux :

- 1- Le centre ville actuel d'Omex est quasi-inexistant. De plus, la mairie est implantée à l'écart de celui-ci. Il semble donc nécessaire de créer un nouveau centre ville structuré autour d'un point de centralité facilement identifiable, en l'occurrence la mairie. Dans le même temps, il faut raccorder ce nouveau centre ville au reste de la commune, en urbanisant tout le Sud de la séquence, sans dépasser la limite de la mairie.
- 2- Cependant, le maintien de la coupure verte au Nord de la séquence est indispensable afin de marquer une coupure entre Omex et Maconnex, mais surtout car c'est un corridor biologique à l'échelle du Pays de Gex.
- 3- Le nouveau centre ville doit être accessible aux transports en commun (d'où la mise en place d'un site propre) et doit être accessible aux modes doux (cela est également justifié par la présence de l'école située derrière la mairie d'Omex).
- 4- Enfin, il convient de réaliser des aménagements de façon à augmenter la vie sociale le long de la RD 1005 avec une place devant la mairie, de part et d'autre de la voie et à cheval sur la RD 1005, ainsi que dans le reste du fuseau de 400 mètres avec de petits espaces publics. Cette différence de taille des espaces publics entre le fuseau et le long de la RD 1005 permettra de marquer une hiérarchie.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : **PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES**

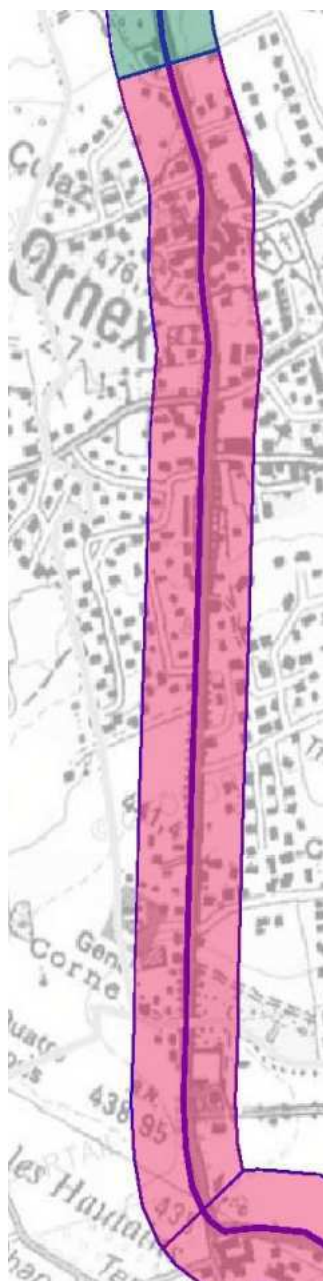
Schéma de principe des propositions de la coupure verte d'Ornex



Source : relevé groupe

Réalisation : groupe

8- Séquence urbaine d'Ornex



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD : nombre moyen d'espaces publics en général petits et végétalisés, très peu de bâti en alignement, seulement dans le petit centre dense, fonction exclusivement résidentielle, succession de bâti ouvert, puis fermé puis mixte, présence partielle de trottoirs, deux arrêts de bus mais desserte insuffisante, vitesse limite dépassée.

Dans tout le fuseau : bâti lâche, présence d'une voie de distribution majeure (RD 35b) qui raccorde à Prévessin-Moëns et Saint-Genis-Pouilly, nombreux « culs de sac ».

Espaces naturels : peu nombreux, cultivés.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Recoudre le tissu urbain de l'ensemble du fuseau	- Diminuer le nombre de culs de sac	- Créer de nouvelles voies qui auront le statut de voie secondaire. Raccorder les voies existantes les unes aux autres, permettant ainsi de diminuer le nombre de culs de sac
2- Augmenter la vie sociale le long de la RD 1005	- Renforcer la présence des espaces publics en augmentant leur nombre	- Créer de nouveaux espaces publics, qui auront pour caractéristique d'être petits et végétalisés afin de conserver une unité dans la séquence.
3- Créer un effet d'alignement tout au long de la RD 1005	- Créer un effet d'alignement du bâti dans le petit centre dense - Créer un effet d'alignement à travers la mise en place d'une barrière végétale dans le reste de la séquence	- Conserver un alignement des bâtiments le long de la voie dans le petit centre dense - Créer un alignement végétal dans le reste de la séquence en imposant une barrière végétale aux habitations le long de la RD 1005
4- Augmenter la densité du bâti	- Comblar les dents creuses, subdiviser des parcelles et faire disparaître les espaces agricoles situés dans le fuseau de 400 mètres	- Densifier dans un premier temps au plus de proche de la voie pour permettre un accès facilité aux transports en commun, puis en s'éloignant progressivement de la RD 1005. Ne pas dépasser la distance de 400 mètres de part et d'autre de la voie (car c'est la distance limite qu'accepte de faire un piéton pour prendre les transports en commun)
5- Améliorer l'accessibilité à la RD 1005	- Augmenter le nombre de voies accessibles et ceci pour un plus grand nombre de modes	- Mise en place de trottoirs, pistes cyclables et site propre
6- Réaliser une véritable liaison avec Ferney-Voltaire	- Permettre un accès facilité au centre ville de Ferney-Voltaire où les fonctions sont nombreuses	- Mettre en place une continuité des circulations douces entre Ferney-Voltaire et Omex
7- Maintenir la mini coupure verte des deux côtés de la voie	- Marquer la transition entre Omex et Ferney-Voltaire. - Maintenir la perspective sur le Jura	- Créer une entrée de ville végétalisée = porte végétalisée
8- Anticiper l'implantation future d'un P+R à l'entrée de Ferney-Voltaire	- Prévoir un emplacement réservé pour le futur P+R	- Mettre en place un front végétal pour camoufler le P+R

Justification des enjeux :

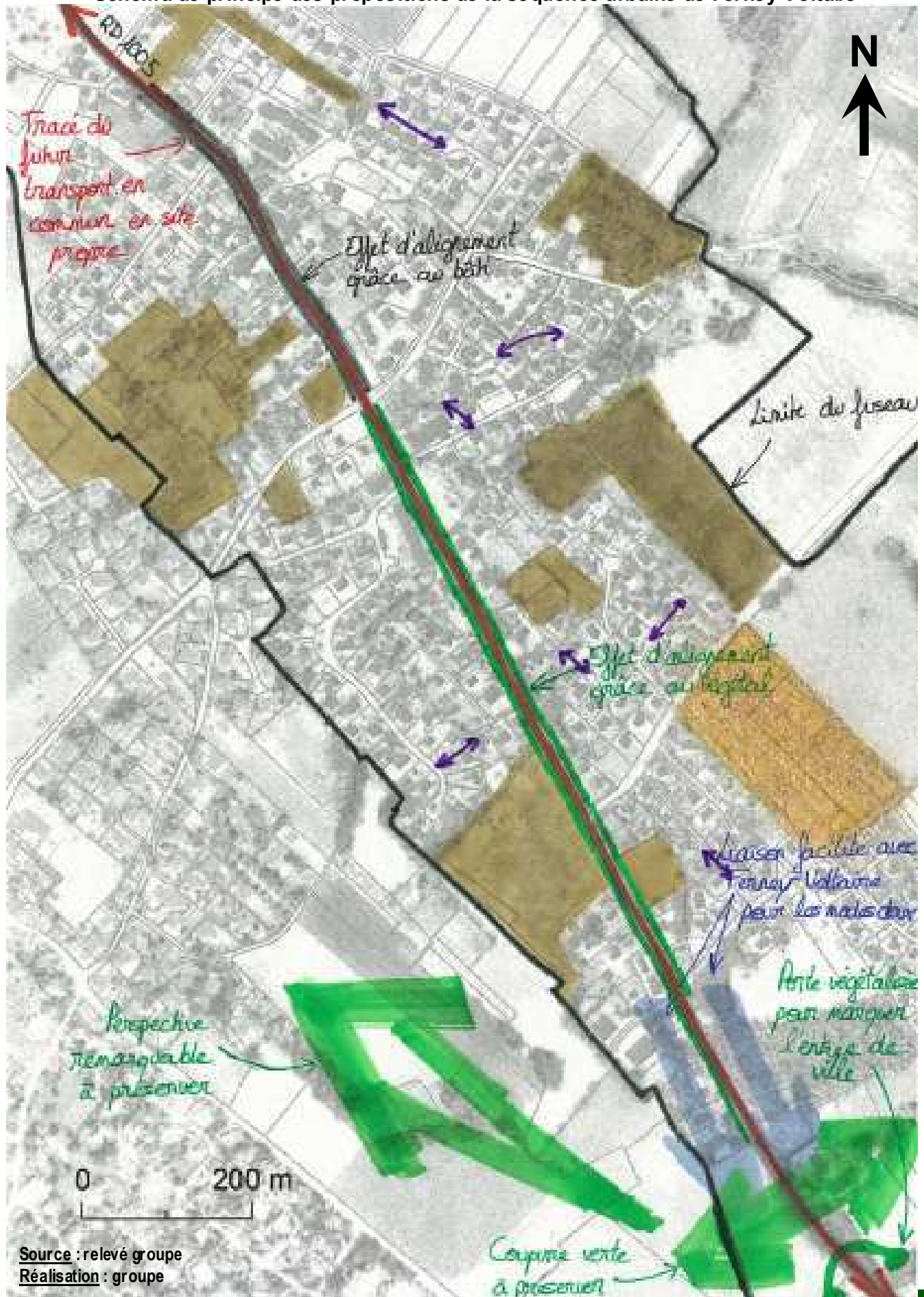
- 1, 3- L'aspect très routier de la RD 1005 au Sud de la séquence ne facilite pas, voire même empêche la circulation des modes doux à ce niveau. De plus, les commerces de proximité les plus proches de ce tissu urbain étant ceux de Ferney-Voltaire (les autres étant au niveau de Maconnex), le développement d'une liaison, permettant de relier Ferney-Voltaire à Omex pour les modes doux, semble indispensable et ceci pour l'ensemble de la séquence.
- 2- La conservation de la « mini-coupure verte » de Ferney-Voltaire des deux côtés de la RD 1005, au niveau du Sud de la séquence est nécessaire afin de marquer la transition entre les deux communes et de créer une porte végétale à l'entrée Nord de Ferney-Voltaire. De plus, cette coupure verte donne vers le Nord une perspective vers le Jura.
- 4- Actuellement les voies se raccordant à la RD 1005 sont principalement des voies de desserte directe des habitations. Il existe peu de voies ayant un statut de voie secondaire ou permettant de relier un quartier à un autre. Parallèlement à cela, un nombre important de culs de sac est présent. Le raccordement de voies entre elles permettrait d'assurer une meilleure desserte et par la même une diminution du nombre de culs de sac.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

- 5- La partie Sud de la séquence, c'est à dire allant jusqu'au croisement avec la route de Moëns possède une densité très faible, trop faible pour une desserte en transports en commun efficace. De plus, les espaces agricoles présents dans cette partie sont entourés d'habitations et ne présentent pas un intérêt particuliers. Il convient donc de densifier cette partie en urbanisant les espaces agricoles et les nombreuses dents creuses existant le long de la voie.
- 6- Afin de bien identifier la voie en tant que boulevard urbain, il convient de mettre en place un effet d'alignement. Au Nord de la séquence, cette effet d'alignement sera effectué grâce au bâti, actuel et futur. En revanche, au Sud de la séquence, il n'est pas possible de réaliser un effet d'alignement grâce au bâti car il se trouve en surplomb par rapport à la RD 1005. Cet effet d'alignement pourra cependant être réalisé par la mise en place d'une barrière végétale.
- 7- Les espaces publics sont peu nombreux sur la séquence. Il faut donc augmenter leur nombre, tout en conservant une unité avec ceux existants (qui sont petits et principalement végétalisés). Leur implantation devra être renforcée dans l'épaisseur du fuseau, plus que le long de la RD 1005.
- 8- Enfin, un projet de P+R est à l'étude sur la commune de Ferney-Voltaire. Le meilleur emplacement pour son implantation semble être au Nord de la commune. Une anticipation est nécessaire, ce qui passera par une réserve foncière suffisante pour ce parking, ainsi que par l'anticipation des cheminements piétons associés permettant de rejoindre les arrêts des transports en commun. De plus, un P+R dégrade le paysage. Une barrière végétale pourrait être mise en place afin de diminuer l'impact paysager.

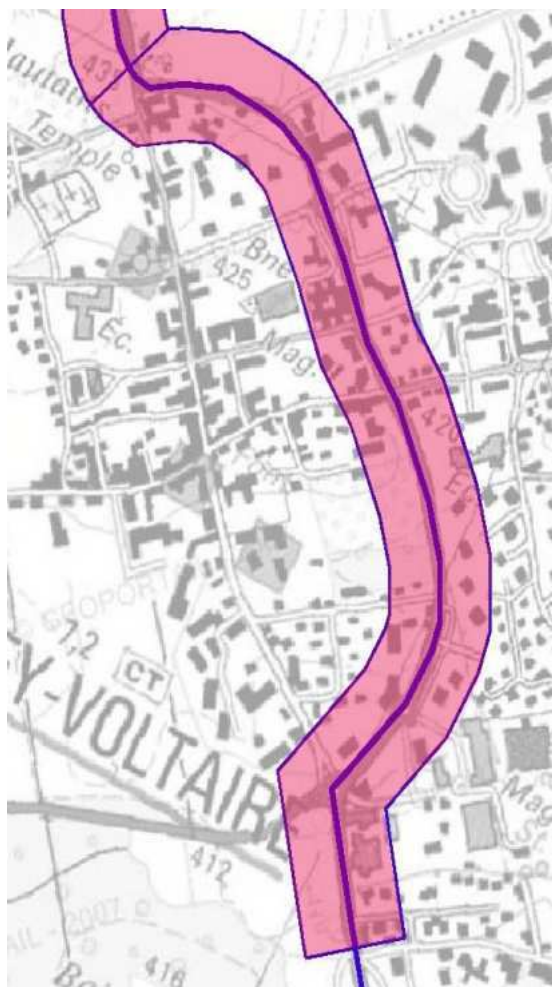
TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMIÈRES D'UN CAHIER DES CHARGES

Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Ferney-Voltaire



Source : relevé groupe
Réalisation : groupe

**9- Séquence urbaine de Ferney-
Voltaire**



GRANDES CARACTÉRISTIQUES

Le long de la RD : pas de bâti en alignement, voie très large qui contourne le centre ancien, vitesse excessive, aménagements piétons sur la totalité, nombreux arrêts de bus, bonne fréquence, un seul espace public végétalisé, mixité des fonctions.

Dans tout le fuseau : présence de nombreux espaces publics sur la totalité de la commune (surtout du parking). Mixité des fonctions avec une prédominance de résidentiel collectif. Maillage viaire bien hiérarchisé.

Espaces naturels : présents au niveau de la frontière.

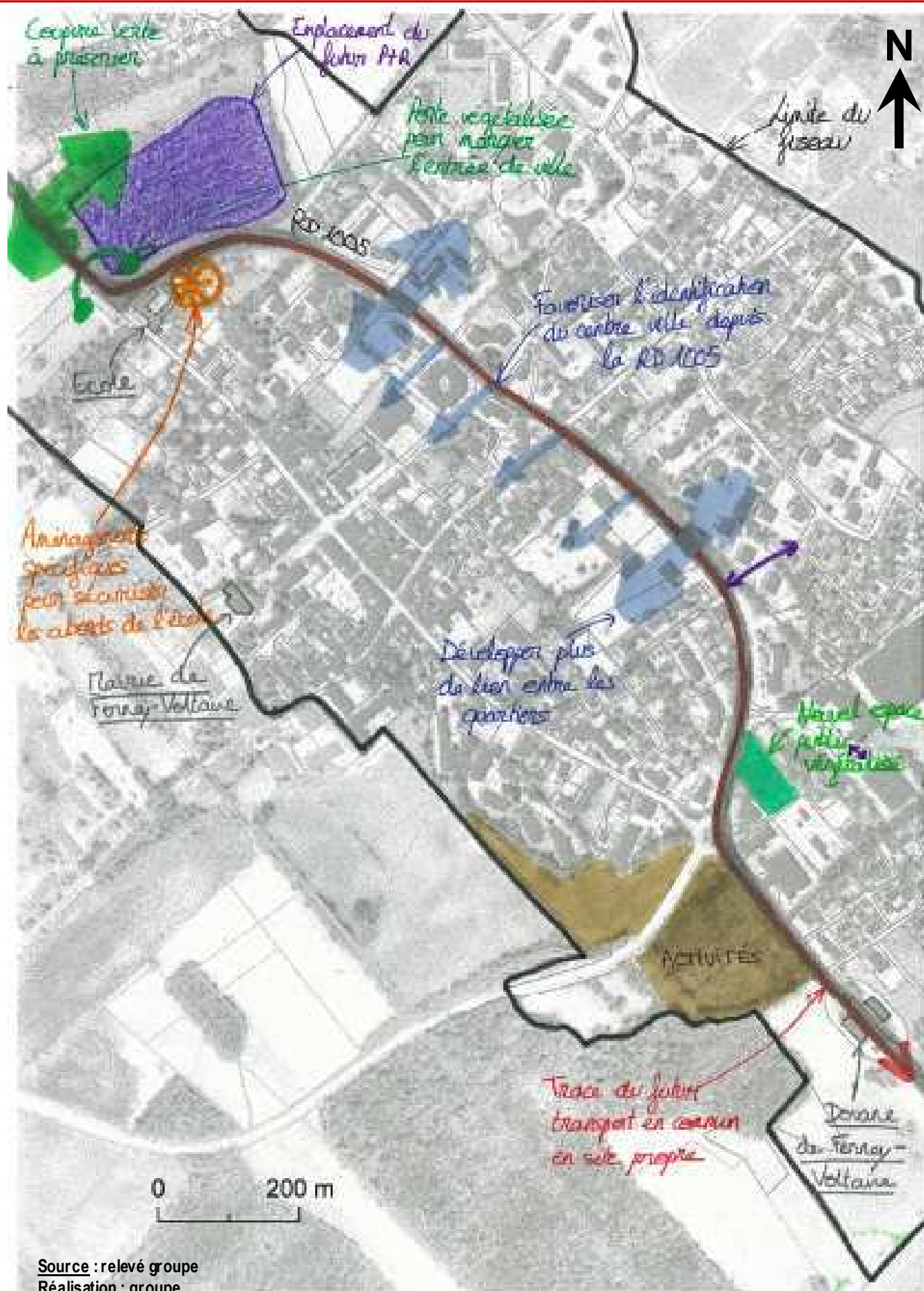
TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

ENJEUX	OBJECTIFS	GRANDS PRINCIPES DE COMPOSITION
1- Favoriser une meilleure circulation des transports en commun et des modes doux sur la RD 1005	- Permettre aux bus d'améliorer leur vitesse commerciale, aux cyclistes et aux piétons de circuler en sécurité	- Séparer la voie réservée aux automobilistes et aux bus des modes doux. Marquer cette séparation par un aménagement végétal bas - Réduire la largeur des voies (une dans chaque sens) pour l'usage de l'automobile
2- Favoriser la vie sociale dans l'ensemble du fuseau	- Développer plus de liens entre les quartiers de part et d'autre de la RD 1005 - Favoriser l'identification du centre ville depuis la RD 1005 - Favoriser la circulation des cyclistes dans l'ensemble du fuseau	- Aménager l'espace en friche au Sud de Ferney-Voltaire en espace public végétalisé - Améliorer l'espace vert jouxtant la RD 1005 au Nord de Ferney-Voltaire - Développer les traversées piétonnes - Créer un maillage d'espaces publics dans les grands ensembles. - Renforcer la signalétique du centre ville sur la RD 1005 - Réaliser une continuité des aménagements pour les cyclistes depuis la RD 1005, sur l'ensemble du fuseau : créer un maillage de pistes ou bandes cyclables
3- Améliorer la sécurité routière le long de la RD 1005	- Ralentir la circulation au niveau de des équipements notamment scolaires bordant le Nord de la RD 1005	- Réaliser des aménagements pour ralentir la circulation au niveau des équipements notamment scolaires, mettre en place une signalétique pour l'école
4- Limiter l'effet de frontière entre la France et la Suisse	- Développer l'urbanisation	- Développer une zone d'activité au Sud-Ouest de Ferney-Voltaire en valorisant le végétal - Améliorer le traitement paysager côté Sud-Est (de la douane jusqu'au rond-point)

Justification des enjeux :

- 1- L'aménagement d'une bordure végétale basse a pour objectif de sécuriser la circulation des modes doux et de rendre plus agréable leur cheminement .
- 2- L'ensemble de ces aménagements doit permettre de limiter l'effet de frontière de la RD 1005. L'espace en friche est une opportunité pour réaliser un espace vert en lien direct avec la RD 1005. En effet, les espaces publics végétalisés sont très peu présents dans la commune de Ferney-Voltaire. Concernant l'espace vert au Nord de Ferney-Voltaire, l'objectif est de le retravailler pour le rendre plus visible depuis la RD 1005 et plus convivial. Enfin, les espaces publics entourant les grands ensembles nécessitent un réaménagement (puisque ils datent pour la plupart de la construction des immeubles) ; Il s'agirait d'organiser un maillage piétonnier entre ces différents espaces, et de les rendre plus attractifs et plus conviviaux.
- 4- Cette zone est incluse dans le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit ce qui interdit la construction de bâtiments à vocation résidentielle mais non à vocation économique. L'emplacement assez vaste au Sud-Ouest de Ferney-Voltaire se présente comme une zone favorable pour l'accueil d'activités économiques (proximité de l'aéroport, passage d'une ligne de bus transfrontalière, projet de prolongement du tramway suisse jusqu'à Ferney-Voltaire). De plus, cette zone participera également au développement économique du Pays de Gex. Cette zone d'activité devra être intégrée avec un traitement paysager. Ce traitement paysager devra s'appliquer également pour la zone d'activité qui lui fait face.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES



Conclusion :

Si le travail séquentiel nous a permis de dégager des caractéristiques spécifiques à chaque séquence, pour autant les premières orientations données ne sont pas hétérogènes. Elles sont toutes orientées par les enjeux tirés à l'échelle de l'ensemble de la RD 1005. Le but est d'informer l'usager de la RD 1005 de l'espace qui l'entoure. Ceci passe par un renforcement des identités existantes que ce soit au niveau du bâti, des espaces publics ou des espaces naturels. Concernant le bâti, les propositions s'axent sur la densification et l'ouverture à l'urbanisation d'espaces compris dans le fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005 lorsque les espaces environnants dans l'épaisseur du fuseau sont déjà urbanisés. Par conséquent, les coupures vertes qui permettent la liaison de vastes espaces naturels sont conservées et l'urbanisation y est interdite. Le but est de limiter les espaces mités. De plus, il s'est agi d'améliorer les dessertes internes dans le tissu bâti proche, dont le fonctionnement ne peut être déconnecté de la RD 1005.

Ce travail dans l'épaisseur du fuseau s'est vu complété par une recherche de liaisons et de continuité le long de la voie et entre les tissus bâtis de part et d'autre de la voie. La création de nouveaux espaces publics à proximité de la RD 1005 participe à cette démarche. Ils permettent l'identification des séquences urbaines qui sont aussi consolidées par la création d'effets de cordon : requalification de façades, alignement végétal, etc.

Cependant, le changement principal réside dans la réduction de la place de l'automobile sur la RD 1005 par un meilleur partage de la voirie. Cela requiert la création d'un site propre pour les transports en commun et de pistes cyclables. L'essentiel est aussi d'assurer une meilleure communication des tissus urbains de part et d'autre de la voie.

CHAPITRE III. MISE EN EVIDENCE DES INCOMPATIBILITÉS DES PROPOSITIONS DE L'ÉTUDE SEQUENTIELLE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

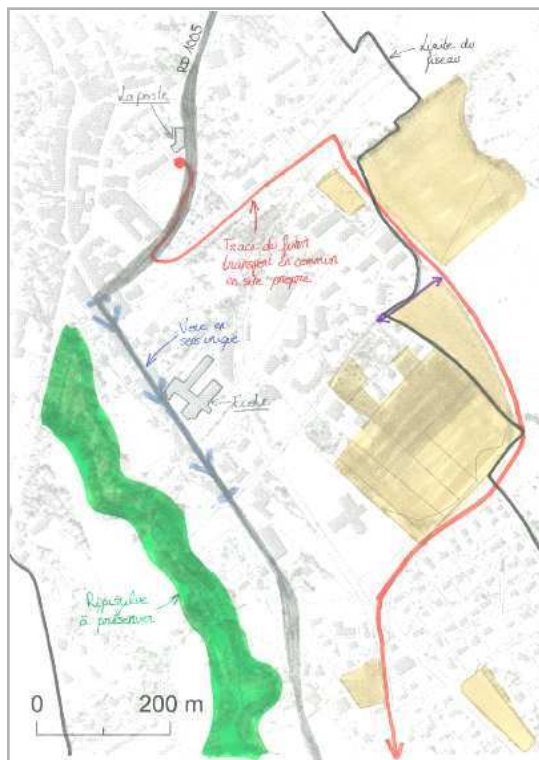
L'analyse des PLU des communes traversées par la RD 1005 et du SCOT met en avant les incompatibilités de certains zonages de ces documents d'urbanisme avec nos propositions d'urbanisation future. Cette analyse se réalise à partir des propositions des séquences du cahier des charges et s'effectue dans le fuseau des 400 mètres de part et d'autre de la RD 1005.

Concernant les PLU, une comparaison est réalisée entre les différentes zones de ce dernier, à savoir : U, Au, A, N ainsi que leurs déclinaisons. Pour le SCOT, l'analyse s'est portée sur les zones naturelles majeures et les espaces à vocation affirmée. L'incompatibilité sera également traitée à l'échelle de la RD 1005.

Sur l'ensemble des PLU, seule la commune de Cessy a son PLU d'approuvé (depuis le 15 novembre 2006). Le PLU de Gex a été arrêté le 23 février 2004, celui de Segny est en cours d'approbation, le PLU d'Ornex est en cours d'élaboration et enfin l'enquête publique est en cours pour celui de Femey-Voltaire. Le SCOT est quant à lui en cours d'approbation.

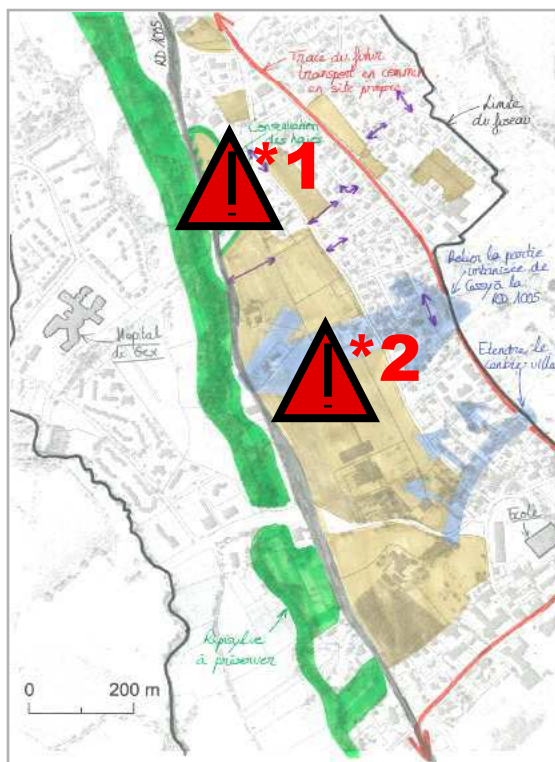
Il faut souligner que cette étude n'est pas exhaustive et possède uniquement une valeur indicative.

III. 1. INCOMPATIBILITÉS DES ZONES À URBANISER DE CHAQUE SÉQUENCE



Séquence urbaine de Gex

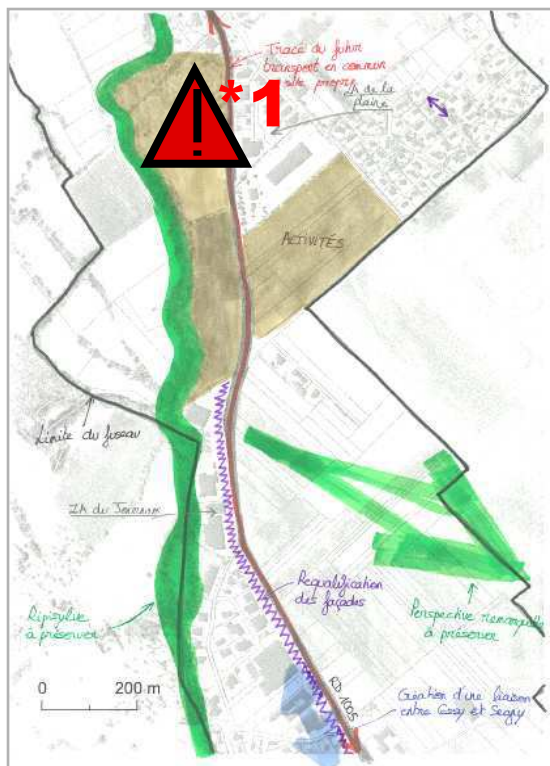
Les propositions n'engendrent pas d'incompatibilités en terme de zonage avec le PLU.



Coupure verte de Cessy

***1** : Le PLU de Cessy, interdit tout accès direct sur la nationale 5 (ancienne RD 1005) et impose un recul de vingt-cinq mètres par rapport à la voirie pour toute nouvelle construction car la voie était classée en route de grande circulation. Or la requalification de la RD 1005 change le statut de celle-ci, la place de l'automobile, et donc sa vitesse sera plus réduite, l'urbanisation est alors possible. De plus, cela n'exclut pas de conserver les trames paysagères existantes.

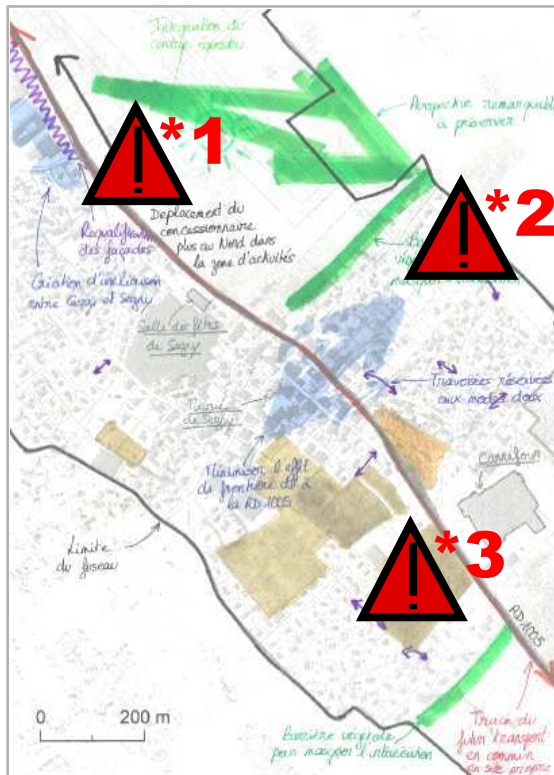
***2** : Dans le but de relier la partie urbanisée de Cessy avec la RD 1005, les zones à l'Est de la RD 1005 sont proposées à l'urbanisation. Une incohérence existe avec le PLU qui la classe en zone naturelle à vocation agricole. En effet, ces zones correspondent actuellement à l'implantation de sièges d'exploitation agricole. C'est pour cette raison que le SCOT les place en zone agricole à vocation affirmée. Cependant, il n'est pas évident que cette localisation engendre une pérennité de l'agriculture, les sièges étant déjà entourés de zones urbanisées.



Séquence mixte de Cessy (coupure verte + activités)

***1** : Une partie classée pour majorité en zone N (Naturelle) est proposée à l'urbanisation. L'autre petite partie étant une zone UB. Ceci s'explique par le fait qu'il ne s'agit pas d'une réelle coupure verte qui s'étend pour relier deux zones naturelles. En effet, à l'Ouest de la ripisylve, la zone urbanisée de Gex s'agrandit par la construction de collectifs. Néanmoins, la ripisylve sera conservée.

Séquence urbaine de Segny

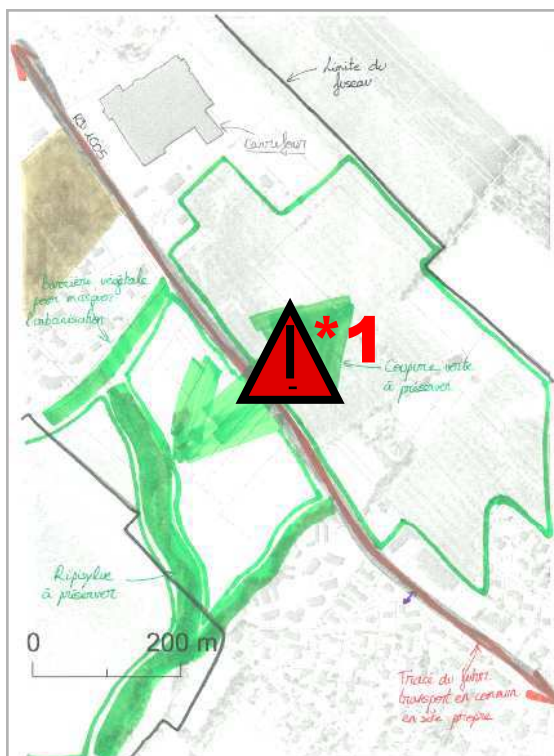


***1 :** Cette zone est appelée à redevenir naturelle à long terme pour réaliser la continuité entre les vastes espaces naturels de Cessy et de Segny vers l'Est, ce qui est en contradiction avec le PLU. Le déplacement du concessionnaire plus au Nord dans la zone d'activité permettrait de parfaire la perspective remarquable sur les Alpes à cet endroit.

*** 2 :** Cette partie est classée en majorité en zone urbanisée. Seule la partie Nord-est, environ un cinquième de la surface totale est répertoriée en zone agricole. L'ensemble de cette zone est proposé à l'urbanisation afin de densifier l'espace compris dans le fuseau de 400 m autour de la RD 1005 en comblant les dents creuses.

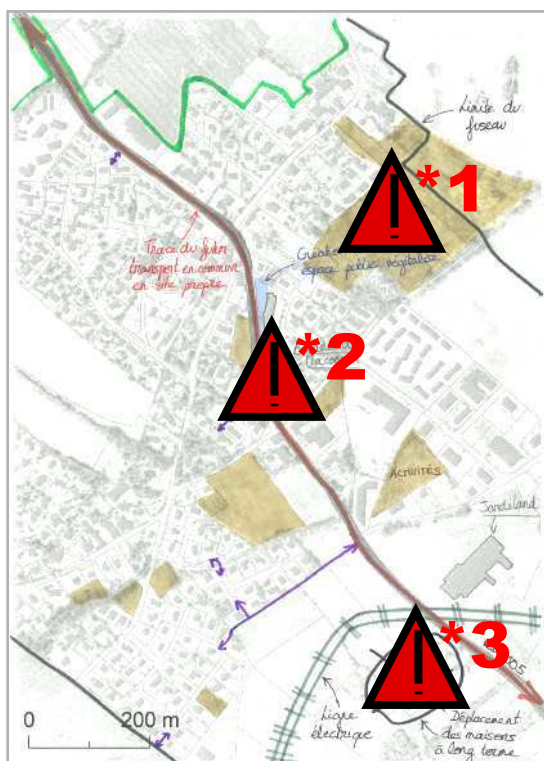
***3 :** Le PLU classe cette zone en deux parties : la partie Ouest en secteur à vocation dominante de mixité de l'habitat (zone « 1Au2 ») et la partie Est en secteur à vocation d'activités économiques (zone « 1Aux »). En outre, il est précisé que chacun des secteurs ne peut être ouvert à l'urbanisation qu'au travers d'une opération portant sur la totalité du tènement foncier. Seule la deuxième zone est en incohérence. Cette zone serait plus propice à recevoir de l'habitat dans le but de réaliser une continuité avec le lotissement isolé du reste de la zone urbaine plus au sud.

Coupure verte de Segny



*** 1 :** Des deux côtés, le PLU a recensé des zones de secteur agricole sensible du point de vue du paysage. Cependant, la zone située au Sud de carrefour est proposée à l'urbanisation alors que la coupure verte de Segny est indispensable car elle constitue un corridor biologique et qu'elle est déjà très resserée.

Séquence urbaine de Maconnex

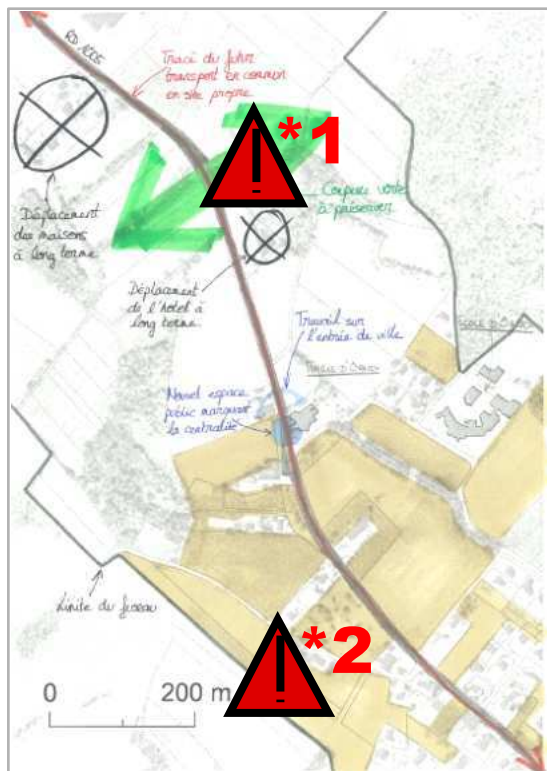


***1** : Une zone proche de la RD 1005 est proposée à l'urbanisation, en extension de l'espace bâti existant car elle est située dans le fuseau de 400 m autour de la RD 1005. Actuellement, un bâtiment d'élevage est présent. Un projet de réalisation d'un équipement de stockage des eaux pluviales d'une emprise de 2353 m² est à l'étude. Ce projet dépasse les intérêts communaux. Il est donc prioritaire à la densification résidentielle mais ne prendra qu'une partie de cette zone. Par ailleurs, le SCOT classe toute cette zone en espace agricole à vocation affirmée de par la présence d'un siège agricole.

***2** : Ces zones sont pressenties pour être urbanisées afin de combler les dents creuses proches de la RD 1005. Le PLU les classe en secteur d'activité commerciale, en prolongement de l'existant, ce qui ne pose pas de problème d'incohérence avec les propositions, celle-ci ne traitant pas la fonction de l'urbanisation programmée.

***3** : Le secteur situé au Sud des lignes électriques permet la continuité des espaces naturels. Cependant, le PLU le répertorie dans les zones naturelles bâties à constructibilité limitée (Nbc). En considérant le renforcement de la coupure verte prioritaire, le déplacement à long terme des habitations sera nécessaire.

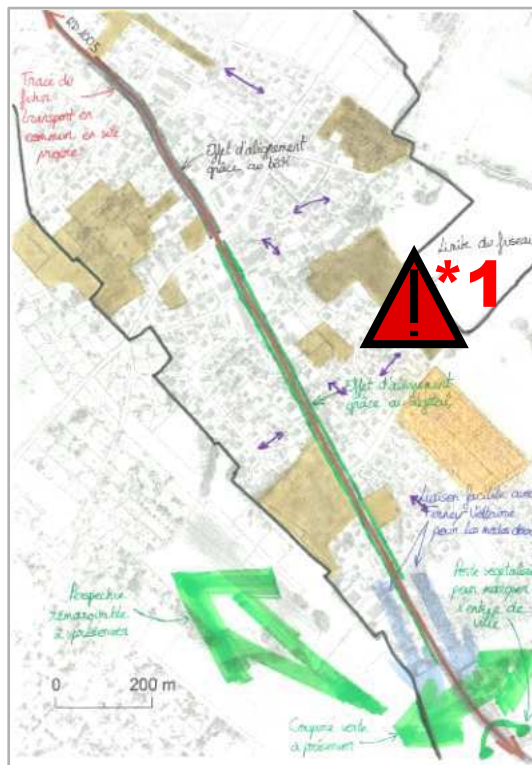
Coupure verte d'Ornex



***1** : En continuité avec la carte précédente, le but est de conserver cette coupure verte indispensable. Une nette incohérence existe avec le PLU qui prévoit d'urbaniser la moitié Nord à court terme, ce qui constituerait une rupture avec le tissu urbain existant. De plus, pour préserver l'intégralité de cette coupure verte, il sera nécessaire de délocaliser l'hôtel qui se retrouve coupé de toute urbanisation et perturbe l'espace naturel.

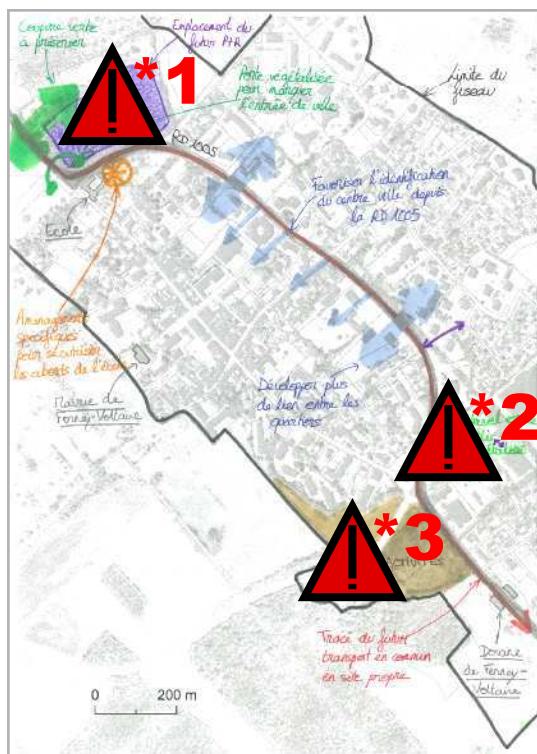
***2** : La zone située à l'Ouest de la voirie est classée pour sa majeure partie en vocation affirmée dans le SCOT. Elle est proposée à l'urbanisation car elle fait partie d'un ensemble autour de la mairie d'Ornex et proche de l'école, dans le fuseau de 400 mètres par rapport à la RD 1005. Au Nord de celle-ci, une bande de terrain de faible largeur jouxtant le bois est aussi classée en vocation affirmée.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES



Séquence urbaine d'Ornex

***1** : Une partie de la zone (la bande à l'Est) est placée en inconstructible selon le PLU, mais sa localisation dans le fuseau des 400 m, c'est à dire en continuité avec le tissu urbain existant, la rend propice à l'urbanisation. Elle est par ailleurs classée en vocation affirmée dans le SCOT.



Séquence urbaine de Ferney-Voltaire

***1** : L'emplacement au Nord de Ferney-Voltaire, en continuité et dans le même temps à l'écart de l'urbanisation (grande haie), est idéal pour la programmation d'un parking-relais. En effet, en se situant en aval de la ville, il permettrait d'éviter les congestions et les voitures « ventouses » sur les parking de Ferney-Voltaire. Cependant, le PLU classe ce secteur en zone en Naturelle.

***2** : Cette zone est réservée dans le PLU à l'installation future d'activités. Le fait qu'elle soit accolée à la RD 1005 et en face de logements collectifs la rend propice pour la création d'un nouvel espace public végétalisé.

***3** : La partie Nord est classée en zone destinée à accueillir des activités économiques à long terme (2AU) alors qu'elle jouxte des logements. Elle est donc pressentie pour accueillir du bâti à vocation résidentielle. Il a plutôt été choisi d'opter pour la partie Sud pour l'extension de la zone d'activité, en vis-à-vis de celle existante. Cependant, la présence d'espaces boisés classés à proximité explique le référencement de celle-ci en zone naturelle dans le PLU. Par ailleurs, le SCOT classe en espace naturel une bande traversante d'Ouest en Est au milieu de cette zone.

III. 2. UN MANQUE DE PRISE EN COMPTE DES MODES DOUX DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Outre les zones proposées à l'urbanisation dans les prémisses du cahiers des charges et qui ne le sont pas dans les différents PLU, un autre point pose question. Il est fait état dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) des PLU de la volonté de « développer les déplacements doux (piétons et cycles) ». Cependant le P.A.D.D. n'est pas un document opposable. Les modes doux constituent en effet une alternative à la voiture pour les itinéraires courts et présentent un intérêt pour la valorisation du cadre de vie, à condition de bénéficier d'itinéraires variés et sécurisés. Or, les pistes cyclables sont rarissimes actuellement et il n'existe encore aucun document qui peut organiser et planifier un réseau dans l'ensemble des cinq communes. Il en est de même pour la réduction de la place de l'automobile. Le schéma de secteur aura pour rôle d'initier cette démarche. Pour les autres éléments, tels que le travail sur les entrées de ville, la volonté de densification, etc, ils se retrouvent aussi bien dans les PLU des cinq communes que dans le SCOT.

Conclusion

Seule la séquence urbaine de Gex ne pose pas de problèmes de compatibilités avec les propositions du cahier des charges. Autrement, leur nombre varie de une à trois par séquence. La volonté de densification est signifiée dans les PLU, ce qui implique la construction des dents creuses, ceci est en cohérence avec les propositions. L'ouverture à l'urbanisation de terrains en continuité avec le bâti existant est plus problématique. Dans les propositions, les zones à urbaniser sont situées jusqu'à la limite des 400 mètres depuis la RD 1005, alors que ces zones sont conservées naturelles dans les PLU. De plus, il ressort des propositions que lorsque l'espace environnant est urbanisé (par exemple à Cessy, entre le bourg et la RD 1005, l'urbanisation se poursuit à l'Ouest sur la commune de Gex), la construction de ces zones est privilégiée. En outre, les coupures vertes permettant de lier de vastes espaces naturels sont conservées. C'est globalement le contraire dans les PLU, c'est-à-dire que les coupures vertes subissent des resserrements. Les communes continuent de proposer une urbanisation le long de la RD 1005 au lieu d'opter pour une densification dans l'épaisseur du fuseau des 400 m. Le risque à long terme de cette orientation est la disparition des coupures vertes, des vastes perspectives sur les éléments naturels et la déconnexion des espaces naturels de part et d'autre de la RD 1005 et donc la fermeture d'un côté du milieu naturel compris dans le triangle Gex / Ferney-Voltaire / Saint-Genis-Pouilly. Par ailleurs, une continuité des itinéraires sécurisés pour les modes doux est à créer, il n'existe à l'heure actuelle aucun document allant dans ce sens. Ces incompatibilités révélées devront être mise en cohérence pour la réalisation du futur schéma de secteur.

CHAPITRE IV : EXEMPLES DE RÉALISATIONS DE BOULEVARDS URBAINS À

TRAVERS LA FRANCE

IV. 1 LE PROJET VIAVIL À MAUBEUGE (59) : TRANSFORMATION DE L'AVENUE DU 19 MARS 1962 EN BOULEVARD URBAIN

Le projet d'aménagement Viavil consiste à moderniser les infrastructures et les voies de circulation à Maubeuge et Louvroil, deux villes du département du Nord, membres de l'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre. Les travaux engagés permettent de désengorger la circulation des centres villes, de contribuer à préserver l'environnement, de moderniser les infrastructures de transport et de créer des liaisons plus rapides associées à un cadre de vie plus agréable.

L'aménagement d'espaces verts et de parking est une des priorités des travaux ; tout comme la modernisation du mobilier urbain, de l'éclairage public et des espaces de vie. Ainsi, le projet paysager de Viavil met en oeuvre de nombreuses plantations d'arbres tout au long de la ligne 1 de transport en commun en site propre. Il traduit une volonté forte d'embellissement du cadre de vie.

Viavil est composé de trois grands axes de transports en commun autour desquels l'ensemble du réseau de la Stibus (Société de Transports Urbains du Bassin de la Sambre) sera remanié. Viavil, c'est également une navette spécialement conçue pour faciliter l'accès et la circulation dans le centre ville de Maubeuge. En d'autres termes, Viavil s'inscrit dans un projet de partage équitable de la voirie entre les différents usagers, notamment au bénéfice des transports en commun mais aussi des piétons et des cyclistes. Il accorde une place importante à l'accès des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, à la sécurité et à l'esthétique des véhicules qui ont une place de choix dans le nouveau paysage du Val de Sambre. La modernisation du parc autobus a également pour objectif d'offrir plus de confort aux usagers.

Les acteurs du projet :

- Le Maître d'ouvrage : Le Syndicat Mixte du Val de Sambre (SMVS)
- Le Mandataire : La Semitib / Stibus
- Les villes : La ville de Maubeuge, La ville de Louvroil
- Les partenaires :
 - L'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre (AMVS)
 - Le Conseil Général du Département du Nord
 - Le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais
 - Le Fonds Européen de Développement Régional
 - L'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)

Un projet ambitieux :

- Ligne 1 : entre la Polydinique du Parc et Louvroil Centre Commercial
- Longueur aménagée : 8,12 km
- Nombre de stations : 14
- Ouvrages d'art : Pont du Gazomètre, Pont du contournement Ouest de Maubeuge, Pont Charles De Gaulle et Passerelle des Provinces Françaises
- Début des travaux d'ouvrages d'art : Juin 2006
- Début des travaux de sondage des sols et des réseaux : Janvier 2007
- Début des travaux de voirie : Avril 2007
- Mise en service de la ligne 1 prévue pour 2008

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Images de synthèse du projet Viavil



Sources: <http://www.semitib.fr/viavil/index.html> (Site internet du projet Viavil)

IV. 2. LA REQUALIFICATION DE LA RN 90 À MEYLAN (38) EN BOULEVARD URBAIN PAYSAGER

Les objectifs du projet :

- Une diminution du nombre de véhicules présents sur le secteur : tout projet induisant des véhicules supplémentaires doit être banni ;
- Le réaménagement de l'avenue de Verdun avec un transport en commun en site propre ;
- L'amélioration de la qualité du quartier, ce qui passe par une réorganisation des déplacements et par la limitation des effets de coupure de l'A41 et de l'avenue de Verdun ;
- Redonner leur place aux modes doux ;
- Améliorer la qualité urbaine.

Les partenaires du projet :

- L'AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) : soutien technique en continu sur le dossier (études urbaines, références, etc) ;
- La Métro (Communauté d'agglomération Grenobloise) : études de prospective urbaine ; incinérateur Athanor ;
- Le SMTIC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) : PDU et déplacements dans l'agglomération ;
- Le Conseil Général : rocade nord et transports interurbains ;
- Le Schéma directeur : prospective urbaine et urbanisme commercial sur l'ensemble de la région urbaine grenobloise (environ 200 communes) ;
- La CCIG (Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble) : enjeux commerciaux et industriels ;
- La Chambre des métiers : enjeux du petit commerce et de l'artisanat ;
- L'hypemarché Carrefour ;
- L'Ascoparg : qualité de l'air

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSSES D'UN CAHIER DES CHARGES

Etat actuel de la RN 90 à Meylan

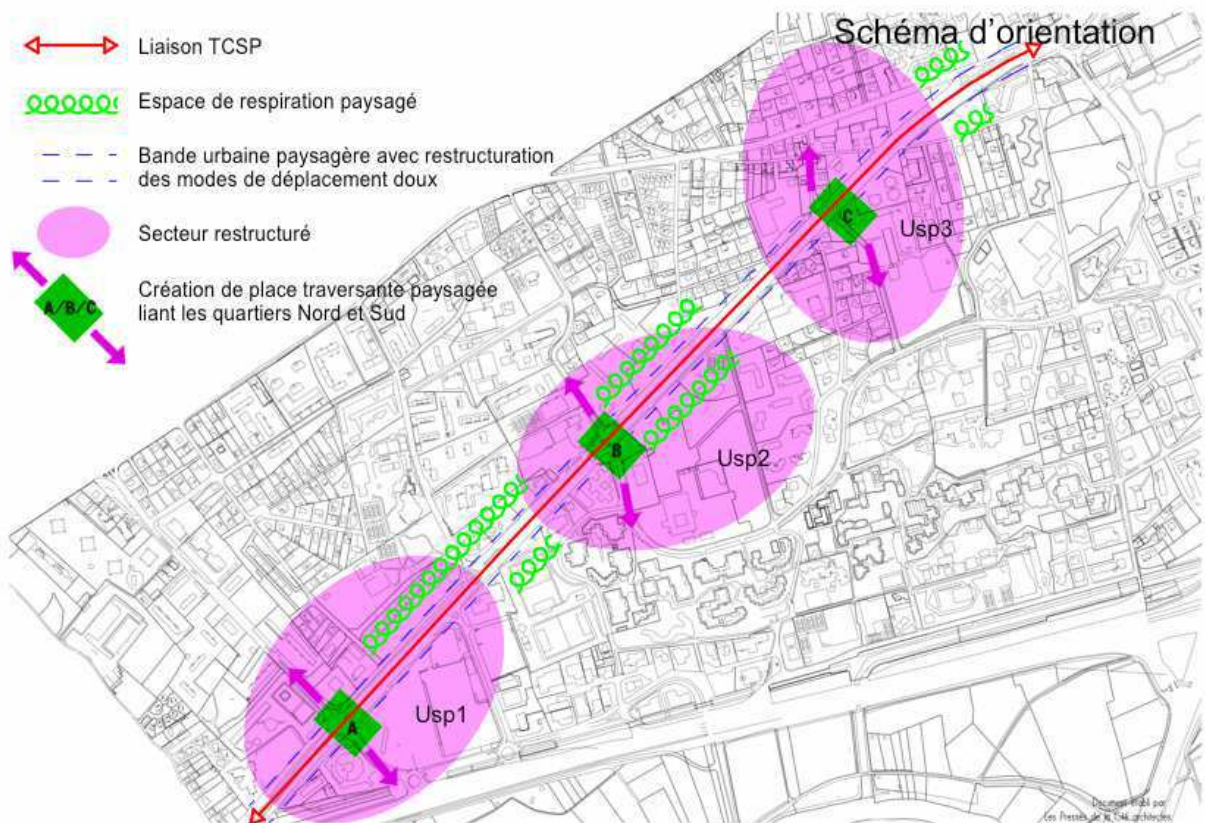


Sources : www.entree-ouest-meylan.info
(Site internet de l'entrée ouest de Meylan)

Etat actuel de la RN 90 à Meylan



Schéma d'orientation pour l'aménagement futur de la RN 90 à Meylan



Sources : www.entree-ouest-meylan.info (Site internet de l'entrée ouest de Meylan)

Schéma de principe de l'aménagement de la RN 90 à Meylan



Sources : www.entree-ouest-meylan.info (Site internet de l'entrée ouest de Meylan)

IV. 3. RÉAMÉNAGEMENT EN BOULEVARD URBAIN DANS LE CADRE DU P.D.U. DE BREST (29)

Le Plan de Déplacements Urbains de la ville de Brest propose notamment de maîtriser la vitesse automobile. Cela se traduit concrètement par :

- Le respect des vitesses réglementaires en agglomération ;
- Un accès et un contournement aisé des villes ;
- Un réseau principal de voirie fluide et lisible pour tous ;
- Une vitesse de circulation de plus en plus modérée de la périphérie vers les centres villes ;
- Des transports collectifs davantage compétitifs par rapport à la voiture dans les secteurs les plus denses ;
- Une ambiance urbaine favorisant les déplacements des vélos et des piétons.

Dans le cadre du PDU de Brest, le réaménagement d'une voie en boulevard urbain a été réalisé.

Exemple de réaménagement en boulevard urbain



Source: site Internet du PDU de Brest

IV. 4. AMÉNAGEMENT D'UN BOULEVARD URBAIN À CROLLES (38)

Etat initial de l'avenue :

- Les contre-allées n'ont pas été aménagées ;
- La circulation des piétons et des cycles est délicate ;
- L'accès des poids lourds est anarchique ;
- Les lignes n'incitent pas au ralentissement ;
- Les zones d'activités le long de la voie contribuent à donner un aspect routier.

Etat actuel de l'avenue Ambroise Croisat



Source : www.avp21.com Agence Ville et Paysage

Le projet consiste à rendre l'avenue Ambroise-Croisat plus urbaine. Pour cela, la création de giratoires, de contre-allées, de trottoirs et de pistes cyclables, rythmés par des arbres d'alignement et bordés par des îlots engazonnés permet un meilleur partage de la voirie. Ce projet améliore la qualité paysagère de la voie et de ses abords et sécurise les déplacements pour tous les modes.

TOME 4 - LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISSES D'UN CAHIER DES CHARGES

L'avenue Ambroise-Croizat après son réaménagement en boulevard urbain



Source : Agence Ville et Paysage

Conclusion :

Ces exemples constituent une illustration des aménagements qu'il serait possible de réaliser sur la RD 1005. Il convient de noter qu'ils ne correspondent pas tout à fait à la situation particulière de la RD 1005. Cependant, la requalification de la RD 1005 en boulevard urbain pourra s'inspirer de ces références.

III. SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

Le terme de boulevard urbain est la terminologie qui correspond le mieux à la requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine. En effet, la RD 1005, dans sa configuration actuelle, remplit un certain nombre de critères donnés dans la définition du boulevard urbain. Cependant, nombre de caractéristiques restent insatisfaites, comme un partage de la voirie entre tous les modes, l'intégration d'une vie sociale, etc, d'où la nécessité de réaliser de nombreux aménagements.

L'étude séquentielle de la RD 1005 a permis de mettre en avant avec plus de précision les aménagements et les constructions à effectuer pour chaque séquence afin de répondre aux enjeux définis. Mais avant cela il était indispensable de traiter la RD 1005 dans son ensemble et ainsi de définir des enjeux s'appliquant à l'intégralité de la voie, par exemple la réduction de la place de l'automobile au profit des transports en commun et des modes doux. A l'échelle des séquences, la conservation de trois coupures vertes, la densification des zones urbanisées dans un fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie, l'amélioration des liaisons entre les communes et entre les tissus bâtis de chaque côté de la RD 1005 ont entre autre été préconisés.

Les propositions avancées pour chaque séquence ont nécessité leur mise en cohérence avec les documents d'urbanisme (SCOT du Pays de Gex et PLU des cinq communes). Certaines propositions avancées suppriment des zones agricoles à vocation affirmées classées dans le SCOT, car cela est nécessaire pour assurer une continuité du bâti. Au contraire, la préconisation de la conservation de coupures vertes est actuellement en contradiction avec les PLU qui ont plutôt tendance à continuer de grignoter ces espaces naturels majeurs.

Enfin, de manière à illustrer notre projet de requalification de la RD 1005 en boulevard urbain, il convenait de rechercher d'autres exemples de réalisation de boulevards urbains. Ces exemples permettent de donner une idée des aménagements pouvant être réalisés pour la requalification de la RD 1005 en boulevard urbain.

CONCLUSION

La requalification de la RD 1005 en boulevard urbain a été inscrite comme un enjeu important dans le SCOT. Sa réalisation passera pour la mise en place d'un schéma de secteur à l'échelle de la RD 1005 entre Gex et Ferney-Voltaire. Ce travail s'intègre dans cette démarche puisqu'elle constitue l'étude préliminaire qui servira de support à rédaction d'un cahier des charges pour un futur appel d'offre.

A travers le diagnostic du tome 1, nous avons mis en évidence la place du Pays de Gex au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise et avons pu observer qu'une symbiose entre celui-ci et Genève s'est mise en place. L'analyse des cinq communes traversées par la RD 1005 a mis en évidence le rôle de la voie dans la structuration du territoire. Celle-ci apporte à la fois nuisances (insécurité routière, bruit, pollution, etc) et bienfaits (dynamisme économique, liaison des cinq communes entre elles, liaison facilitée avec Genève, etc) aux cinq communes traversées par la RD 1005.

Ensuite, nous avons pu observer qu'actuellement il n'existe pas d'unité entre les huit pénétrantes de Genève et encore moins entre les parties suisses et françaises. Il n'y a donc pas d'identité sur laquelle s'appuyer pour le projet de requalification. Mais concernant la RD 1005, il est essentiel de garantir une unité au sein de la partie française (entre Gex et Ferney-Voltaire) et dans un deuxième temps une continuité entre la partie française et suisse.

Dans une troisième partie, une cartographie des composantes de la RD 1005 a été réalisée. Au niveau du bâti, il ressort notamment : un aspect disparate du bâti, la discordance dans le style architectural, le faible nombre de bâtiments en alignement avec la voirie et la forte présence de bâtiments d'apparence industrielle. Au niveau de la voirie, il ressort que la RD 1005 a un rôle structurant pour les déplacements à l'échelle du Pays de Gex, mais également à l'échelle des cinq communes puisqu'elle accueille une grande part de flux de desserte. Concernant les réseaux adjacents, l'équipement en trottoirs et pistes cyclables est faible et les rues se terminant en cul de sac sont prépondérantes. Au niveau des espaces naturels, il ressort que ceux-ci façonnent le paysage et qu'ils participent à la préservation du cadre de vie. De plus, certains sont des corridors biologiques, permettant le passage de la faune. Cette étape a permis de faire ressortir les grandes caractéristiques du territoire.

A la suite de cela, il est ressorti d'une étude sur la terminologie de la voie que la dénomination la plus appropriée pour le projet de requalification est celle du boulevard urbain. C'est cette terminologie qui correspond le plus aux caractéristiques du territoire et aux objectifs politiques. De plus, cette dénomination va permettre d'attribuer un nom à la voie ce qui contribuera à révéler son identité et ainsi d'effacer son image de nationale ancrée dans les mentalités. Ensuite, il s'est agi, à partir de l'analyse typologique, de déterminer les grandes caractéristiques par séquence, puis les enjeux, les objectifs et les grands principes de composition associés. Il ressort notamment que le maintien de trois coupures vertes est nécessaire, que la densification du tissu bâti dans un fuseau de 400 mètres de part et d'autre de la voie est indispensable et que la mise en place d'un site propre pour les transports en commun doit être effectuée.

A la suite de cette étude, nous sommes maintenant en mesure de dire que la requalification de la RD 1005 en voie davantage urbaine est possible. C'est tout d'abord réalisable d'un point de vue technique, puisque l'élargissement de la voie pour le passage du site propre peut être réalisé sur toute sa longueur. Des solutions doivent néanmoins être trouvées à quelques endroits, où les bâtiments sont en alignement avec la voie. C'est ensuite réalisable d'un point de vue des mentalités, car les élus et la population ont bien conscience que le Pays de Gex est passé d'un statut de territoire rural à un statut d'espace périurbain, et par conséquent la mise en place d'une voie urbaine, plus que routière, s'impose.

Mais cette requalification se fera sous certaines conditions. La première sera la diminution de la place de l'automobile au profit des modes doux et des transports en commun. En effet, il va falloir accepter de mettre en place une politique dissuasive de l'automobile pour impulser un report modal vers les modes doux et les transports en commun. Mais cela prendra du temps car il faut changer les mentalités et les pratiques de la population. Ensuite, il sera indispensable de mettre en place une politique d'acquisition

foncière dans le but de constituer une réserve foncière, afin de permettre un élargissement de la voie à certains endroits dans le but de rendre possible le passage du futur transport en commun en site propre. Il va également falloir densifier autour de la RD 1005 pour garantir une rentabilité maximale des transports en commun. Cela passera par un changement du type de constructions, c'est à dire qu'il sera nécessaire de construire plus de logements collectifs (pour certaines communes) et de mieux construire les logements individuels pour qu'ils soient moins consommateurs d'espace. Enfin, il convient de conserver un certain nombre de coupures vertes, d'une part car certaines sont des corridors biologiques importants et d'autre part parce que ces coupures, permettant le plus souvent la mise en valeur des perspectives sur de vastes éléments naturels, participent à la qualité du cadre de vie et par voie de conséquence à l'attractivité du Pays de Gex au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

La requalification de la RD 1005 en boulevard urbain sera longue et complexe, mais elle est nécessaire pour garantir un avenir pérenne du Pays de Gex et plus globalement celui de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES :

François Cancalon, Laurent Gargaillio, Les transports collectifs urbains, quelles méthodes pour quelle stratégie ? CELSE Editions, 342 p

Jean-Pierre Orfeuil, L'évolution de la mobilité quotidienne, Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Les collections de l'INRETS, synthèse n°37, Novembre 2000, Editions TEC et DOC, 146 p

Marc Wiel, Ville et automobile, collection Descartes & Cie, 2002, 141 p

Gabriel Dupuy, La dépendance automobile – symptômes, analyses, diagnostic, traitement collection VILLES, Editions Anthropos, 1999, 160 p

CERTU, Boulevards, rondas, parkways...des concepts de voies urbaines, dossier CERTU N°84, Editions Lavoisier, Janvier 2000 (réédition corrigée), 161 p

Séminaire d'urbanisme créatif – Pôle transfrontalier « l'Etoile – Annemasse / Genève », Collections Aménagement et Urbanisme du CERTU, 2005, 160 p

Frédérique Hernandez et Hélène Reigner, Les actions de sécurité routière des PDU-SRU au prisme des politiques locales de transport et de déplacements, Rapport INRETS n°271, janvier 2007, 126 p

ARTICLES :

Vincent Kaufmann, « De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité », in *les annales de la recherche urbaine*, n°92

ETUDES :

Citec, RR&A, Prolongement du tramway entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly et entre le Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire, Grasset, Février 2006, 84 p

Citec, RR&A, Prolongement du tramway entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly et entre le Grand-Saconnex et Ferney-Voltaire – Phase 2, Grasset, Novembre 2006, 37 p

DDE de l'Ain Service Grands Travaux, Atelier prospective transports, Schéma de cohérence territoriale du Pays de Gex. Révision du SCOT. Contribution de l'Etat dans le cadre de l'association volet transports-déplacements, Décembre 2003, 45 p

URBAPLAN, CODRA, Schéma Directeur du Pays de Gex, Rapport de présentation approuvé par le Comité Syndical du SIGEP (Syndicat Intercommunal Gessien d'Etudes et de Programmation) le 28 avril 1998, 121 p

SIGEP, DDE de l'Ain, CETE (Centre d'Etude Technique de l'Equipe) de Lyon, R.N.5. Etude générale d'aménagement de Gex à Ferney-Voltaire. Phase 2 : Propositions de découpage en séquences et objectifs par séquence, Avril 1998, 30 p

CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme), Les boulevards urbains – Des projets qui permettent de réconcilier vie locale et circulation, CERTU – Démarche et projet, fiche technique n°28, Janvier 1998

Avant-Projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois, Janvier 2007

Syndicat mixte du SCOT du Pays de Gex, SCOT Pays de Gex – Rapport de présentation – Contexte de l'élaboration du SCOT, Octobre 2006, 262 p

Habitat : infléchir la tendance, Tour(s)plus le mag, numéro 19 – Avril/Mai/Juin 2007, pp. 12 – 19

Charte des Transports Publics, pour le développement des transports publics régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois, Juin 2003, 28 p

Syndicat mixte du SCOT du Pays de Gex, SCOT Pays de Gex – Document d'Orientations Générales, Octobre 2006, 262 p

Syndicat Intercommunal Gessien d'Etudes et de Programmation, Département de l'Ain, Schéma Directeur du Pays de Gex, Rapport de présentation, 1998, 120 p

Charte du Parc Naturel Régional du Haut – Jura, 1998 – 2008

Conseil du Léman, Charte des paysages lémaniques, décembre 2003, 15 p

Charte d'aménagement de l'agglomération transfrontalière franco – valdo – genevoise, CRFG, 1997, 96 p

Aménagement transfrontalier : Projet territorial et Rectangle d'or, Pôle canton de Genève, pays de Gex, CRFG, étape 1, options stratégiques, mars 2004, 40 p

Mission opérationnelle transfrontalière, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières, Juillet 2002, 138 p

CERTU, Les déterminants de la mobilité, PowerPoint de présentation, CETE Nord Picardie, République Française

Syndicat mixte pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur de la région grenobloise, La proximité au secours du territoire, « vers des autoroutes apaisées », Actes du colloque du 4 novembre 2005, 194 p

Service Grands Travaux / Atelier Prospective Transports DDE de l'Ain, Etude Transports-Déplacements du Pays de Gex, Juin 1999

Guy Taieb Conseil, Epure, SECADE, Programme Local de l'Habitat du Pays de Gex, Octobre 2001, 164 p

Code de la voirie

Code de l'urbanisme

Bureau d'Etudes Territoires, Révision n°3 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Gex, février 2004

André Schwartzmann Urbaniste, Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cessy, novembre 2006

Bureau d'Etudes Territoires, Révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Segny, mai 2007

Bertrand Soulage, Un avenir scellé pour le Pays de Gex : vers un aménagement transfrontalier du territoire avec l'agglomération genevoise, 2002/2003, 69 p

Guy Taieb Consultant, SECADE, Synthèse transfrontalière des études logement, CRFG, juin 2004, 56 p.

SITES WEB :

www.insee.fr/, site Internet de l'INSEE, auteur Insee

www.ville-gex.fr/, site Internet de la municipalité de Gex, auteur ville de Gex

www.cessy.org/, site Internet de la commune de Cessy, auteur ville de Cessy

<http://www.cc-pays-de-gex.fr/mairies/omex/index2.htm>, site Internet de la municipalité d'Omex, auteur ville d'Omex

www.ferney-voltaire.fr/, site Internet de la commune de Ferney-Voltaire, auteur ville de Ferney-Voltaire

<http://www.pduif.org/autres/lexique.php>, PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'Île de France, auteur région Île de France

<http://www.bas-rhin.fr/generique/telechargement.asp?id=649/>, département du Bas-Rhin, auteur département du Bas-Rhin, (définition de route ordinaire, route express, artère interurbaine)

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Avenue>, encyclopédie Wikipédia, définition d'avenue

http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=6135&document_type_id=4&document_id=13953&portlet_id=14061&multileveldocument_sheet_id=1532, auteur Stéphanie Fy, Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (novembre 2005), définition de rondas

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard>, encyclopédie Wikipédia, définition du boulevard

CERTU, fiche technique n°28, Janvier 1998, définition du boulevard urbain

http://www.crfqinfo.org/rubrique.php3?id_rubrique=29, Aménagement du territoire transfrontalier, auteur CRFG, date consultation : 4 mai 2007

<http://www.projet-agglo.org/>, projet d'agglo transfrontalier, auteur Projet d'agglomération, mise à jour 4 mai 2007, consultation 4 mai 2007

<http://www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php/>, présentation de l'espace franco-valdo-genevois, auteur Mission Opérationnelle Transfrontalière, consultation 04 mai 2007,

<http://www.dtp.rh-alpes.org/index.php?nopage=cartes&r=imgmulti>, Les transports publics du bassin franco-valdo-genevois - carte du réseau UNIRESO en multimodal, auteur Région RHÔNE-ALPES, consultation 4 mai 2007

<http://www.unireso.com/pages/portrait.htm>, fonctionnement du réseau UNIRESO, auteur UNIRESO, consultation 4 mai 2007

www.semitib.fr/viavil, site Internet sur le projet Viavil à Maubeuge (59), auteur SEMITIB (Société d'Économie Mixte des Transports Intercommunaux du Bassin de la Sambre), consultation le 9 juillet 2007

http://www.amvs.fr/agglo_1_8/article.php3?id_article=91, agglomération Maubeuge Val de Sambre, auteur agglomération Maubeuge Val de Sambre, consultation le 9 juillet 2007

http://www.amvs.fr/agglo_1_8/article.php3?id_article=76, agglomération Maubeuge Val de Sambre, auteur agglomération Maubeuge Val de Sambre, consultation le 9 juillet 2007

<http://www.meylan.fr/>, commune de Meylan (38), auteur commune de Meylan, consultation le 9 juillet 2007

<http://www.entree-ouest-meylan.info/>, commune de Meylan, réflexion pour l'aménagement de l'entrée Ouest, auteur commune de Meylan, consultation le 9 juillet 2007

<http://www.avp21.com/telechargements-architecture-paysagiste.htm>, Agence Ville et Paysage, auteur Agence Ville et Paysage, consultation le 9 juillet 2007

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	P 3
SOMMAIRE	P 5
INTRODUCTION	P 7
TOME 1 – UN ENVIRONNEMENT COMPLEXE ET DYNAMIQUE	P 10
Introduction du Tome 1	P 11
Chapitre I : Une agglomération, des territoires interdépendants	P 12
I. 1. Le Pays de Gex et son environnement transfrontalier	P 12
I. 1. A. Un territoire complexe et dynamique	P 12
I. 1. B. Deux types d'urbanisation, deux fonctions	P 15
I. 1. A. i. La ville de Genève et ses pôles proches : un maillage en étoile	P 15
II. 1. A. ii. Une urbanisation inhabituelle entraînant un étalement urbain rapide en périphérie	P 16
I. 1. C. Le projet d'agglomération, une réponse collective à des enjeux globaux	P 18
I. 1. C. i. L'organisation des déplacements : la priorité du projet d'agglomération	P 18
Un réseau de transport en commun complet majoritairement situé dans le canton de	
Genève	P 19
Des lignes transfrontalières limitées	P 20
De nombreux projets de transports en commun pour l'amélioration des relations	
transfrontalières	P 22
I. 1. C. ii. Un projet global qui entend limiter l'étalement urbain futur	P 24
I. 1. D. Synthèse	P 26
I. 2. Rencontre des acteurs associés au projet d'agglomération	P 28
I. 2. A. Rencontre avec le canton de Genève	P 28
I. 2. B. Rencontre avec la Direction Départementale de l'Équipement (DDE de l'Ain)	P 31
I. 3. La communauté de communes du Pays de Gex, un territoire tourné vers la Suisse	P 34
I. 3. A. Une population en constante augmentation	P 37
III. 1. A. i. Les dynamiques démographiques depuis une vingtaine d'années	P 37
III. 1. A. ii. La situation démographique actuelle	P 39
I. 3. B. Un habitat hétérogène à tout point de vue	P 41
I. 3. C. Les déplacements, une conséquence de l'urbanisation	P 42
I. 3. C. i. La double fonctionnalité du réseau routier du Pays de Gex	P 46
I. 3. C. ii. Les préconisations du SCOT en matière de mobilité	P 46
I. 3. C. iii. Des transports en commun encore peu développés	P 49
I. 3. C. iiiii. Les modes doux à développer	P 52
I. 3. D. Synthèse	P 53
Chapitre II : Cinq communes en développement autour d'un axe structurant, la RD 1005	P 55
II. 1. Présentation globale des communes traversées par la RD 1005	P 55
II. 1. A. Une démographie très dynamique	P 55
II. 1. A. i. Une population en forte croissance	P 55
II. 1. A. ii. Une population jeune	P 56
II. 1. A. iii. Une population active très mobile	P 58
II. 1. B. Une économie dépendante de Genève	P 59
II. 1. B. i. Un territoire dominé par des dynamique économique externes	P 59
II. 1. B. ii. Un territoire moteur dans le Pays de Gex	P 59
II. 1. C. Une urbanisation rapide et mal contrôlée	P 62
II. 1. C. i. Un développement urbain très récent	P 64
II. 1. C. ii. Un parc de logements sociaux développé	P 65
II. 1. C. iii. Une urbanisation future encadrée par le SCOT du Pays de Gex	P 65
II. 1. D. Des espaces naturels et agricoles de qualité à préserver de l'urbanisation	P 66
II. 1. D. i. Une agriculture soumise à la pression de l'urbanisation	P 66
II. 1. D. ii. Des espaces naturels importants à protéger	P 66
II. 1. E. Synthèse	P 69

II. 2. Rencontre avec les Maires des cinq communes traversées par la RD 1005	P 71
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 81
TOME 2 – <u>DANS UN TERRITOIRE EN DEVENIR QUEL STATUT POUR LA RD 1005 ?</u>	P 84
Introduction du tome 2	P 85
Chapitre I : Un rôle à affirmer pour le Pays de Gex au sein de l'agglomération genevoise	P 86
I. 1. Choix d'une variante pour le Pays de Gex	P 86
I. 1. A. Variante n°1 : Genève, ville centre et Pays de Gex, arrière-pays d'ortoir	P 87
I. 1. B. Variante n°2 : Un Pays de Gex relativement autonome	P 88
I. 1. C. Variante n°3 : Genève et le Pays de Gex en symbiose	P 89
I. 2. Conséquences de la variante du Pays de Gex en symbiose avec Genève sur les territoires	P 90
I. 2. A. La variante n°3 du point de vue de l'agglomération franco-valdo-genevoise	P 90
I. 2. B. La variante n°3 du point de vue de la communauté de communes du Pays de Gex	P 90
I. 2. C. La variante n°3 du point de vue des cinq communes traversées par la RD 1005	P 91
I. 2. D. La variante n°3 du point de nous stagiaires	P 91
Chapitre II : Huit pénétrantes vers Genève, des statuts et des fonctions différents	P 92
II. 1. Localisation géographique des huit pénétrantes de Genève	P 92
II. 2. Analyse des huit pénétrantes	P 94
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 97
TOME 3 - <u>UNE SUPERPOSITION DES FONCTIONS, DES CONFLITS À GÉRER - ANALYSE TYPO-LOGIQUE DE LA RD 1005</u>	P 98
Introduction du tome 3	P 100
Chapitre I : Présentation de la typologie	P 101
I. 1. Bâti/parcellaire	P 101
I. 1. A. Dans le fuseau de 400 mètres	P 101
I. 1. A. i. Fonction du bâti	P 101
I. 1. A. ii. Age du bâti	P 101
I. 1. A. iii. Emprise du bâti par rapport à la parcelle	P 101
I. 1. A. iii. Type d'urbanisation à envisager en fonction de la parcelle	P 102
I. 1. B. Le long de la RD 1005	P 102
I. 1. B. i. Dimension du bâti	P 102
I. 1. B. ii. Apparence du bâti	P 102
I. 1. B. iii. Couleur de la façade	P 102
I. 1. B. iii. Position du bâtiment par rapport à la RD 1005	P 102
I. 1. B. iii. Communication entre la bâti et la RD 1005	P 103
I. 2. Les espaces publics	P 103
I. 2. A. Fonction de l'espace public	P 103
I. 2. B. Relation entre les espaces publics et la RD 1005	P 103
I. 2. C. Proportion entre le végétal et le minéral	P 103
I. 3. La voirie	P 103
I. 3. A. Dans le fuseau de 400 mètres	P 103
I. 3. A. i. Hiérarchie des voies	P 103
I. 3. A. ii. Type de voie	P 104
I. 3. A. iii. Accessibilité	P 104
I. 3. A. iii. Niveau d'équipement des voies	P 104
I. 3. A. iii. Vitesse automobile	P 104
I. 3. B. Le long de la RD 1005	P 104
I. 4. Les espaces naturels	P 104
I. 4. A. Dans le fuseau de 400 mètres	P 104
I. 4. A. i. Types d'espaces naturels	P 104
I. 4. A. ii. Sites d'exception	P 105

I. 4. B. Le long de la RD 1005	P 105
I. 4. B. i. Fermeture/ouverture du paysage	P 105
I. 4. B. ii. Aménagements paysagers de la voie et de ses abords	P 105
Chapitre II : Mise en évidence des caractéristiques des espaces traversés par la RD 1005	P 106
II. 1. Cohabitation entre urbanisation et espaces naturels	P 106
II. 2. L'espace bâti	P 111
II. 2. A. Evolution de l'urbanisation depuis 1960	P 111
II. 2. B. Densité du bâti	P 135
II. 2. C. Fonction du bâti	P 139
II. 2. C. i. Fonction du bâti pour chaque bâtiment	P 139
II. 2. C. ii. Zonage des fonctions du bâti	P 153
II. 2. D. Espaces publics	P 165
II. 2. E. Ambiance le long de la voie	P 177
II. 2. E. i. Analyse typologique de l'ambiance de la voie	P 177
II. 2. E. ii. Reportage photographique le long de la RD 1005	P 189
II. 2. E. iii. Des logements individuels à l'apparence très disparate	P 196
II. 3. La voirie	P 198
II. 3. A. Hiérarchie des voies et dessertes possibles	P 198
II. 3. B. Vitesses pratiquées sur les voies	P 211
II. 3. C. Accessibilité des autres modes de transport	P 223
II. 4. Les espaces naturels	P 236
II. 4. A. Cartes unités paysagères	P 236
II. 4. B. Répartition des espaces naturels	P 238
II. 4. C. Communication entre le bâti, la voirie et les vues sur les espaces naturels depuis la RD 1005	P 253
Chapitre III : Synthèse des enjeux	P 258

TOME 4 – LA REQUALIFICATION DE LA RD 1005 EN BOULEVARD URBAIN : PREMISES D'UN CAHIER DES CHARGES

	P 260
Introduction du tome 4	P 262
Chapitre I : Choix d'une dénomination pour la dénomination pour le projet	P 263
I. 1. Recherche d'une dénomination pour une voie davantage urbaine	P 263
I. 2. Entretiens avec les acteurs clés concernant la notion de boulevard urbain	P 265
I. 3. Confrontation des caractéristiques d'un boulevard urbain avec celles de la RD 1005	P 265
Chapitre II : Les prémisses d'un cahier des charges à travers une étude séquentielle de la voie	P 267
II. 1. Présentation et justification des séquences	P 267
II. 2. Enjeux à l'échelle de la RD 1005	P 269
II. 3. Etude séquentielle de la RD 1005	P 272
Séquence urbaine de Gex	P 273
Coupure verte de Cessy	P 276
Séquence mixte de Cessy	P 279
Séquence urbaine de Segny	P 282
Coupure verte de Segny	P 285
Séquence urbaine de Maconnex	P 288
Coupure verte d'Omex	P 291
Séquence urbaine d'Omex	P 294
Séquence urbaine de Femey-Voltaire	P 298
Chapitre III : Mise en évidence des incompatibilités des propositions de l'étude séquentielle avec les documents d'urbanisme	P 302
II. 1. Incompatibilités des zones à urbaniser de chaque séquence	
II. 2. Un manque de prise en compte des modes doux dans les documents d'urbanisme	

Chapitres IV : Exemples de réalisations de boulevards urbain à travers la France	P 308
IV. 1. Le projet de Viavil à Maubeuge (59) : transformation de l'avenue du 19 mars 1962 en boulevard urbain	P 308
IV. 2. La requalification de la RN 90 à Meylan (38) en boulevard urbain paysager	P 309
IV. 3. Réaménagement en boulevard urbain dans le cadre du PDU de Brest (29)	P 311
IV. 4. Aménagement d'un boulevard urbain à Crolles (38)	P 312
Chapitre V : Synthèse des propositions	P 314
CONCLUSION	P 316
BIBLIOGRAPHIE	P 318
TABLE DES MATIERES	P 320
TABLE DES PHOTOGRAPHIES ET DES ILLUSTRATIONS	p 324
ANNEXE 1 : Explications des institutions suisses	
ANNEXE 2 : Un point sur les lois relatives aux schémas de secteur	

TABLE DES PHOTOGRAPHIES ET DES ILLUSTRATIONS

Carte schématique du relief	P 12
Périmètres administratifs dans l'agglomération franco-valdo-genevoise	P 13
Réseau routier connecté à Genève	P 14
Axes de développement dans l'agglomération genevoise	P 15
Prix moyen des logements collectifs, en euro, par m ²	P 16
Flux transfrontaliers par jour en véhicules	P 17
Réseau de transport en commun à Genève	P 19
Fréquentation sur les lignes transfrontalières	P 21
La future ligne de RER franco-suisse Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse	P 22
Réseau de tramway programmé	P 23
Représentation schématique du scénario laisser-faire	P 25
Représentation schématique de l'avant-projet 2015/2020	P 25
Carte de synthèse de l'agglomération genevoise	P 26
La communauté de communes du Pays de Gex et son environnement	P 34
Espaces de vie dans le Pays de Gex	P 36
Evolution de la population depuis les vingt dernières années	P 37
Croissances de densité de la population	P 37
Densité de la population (en habitants/km ²)	P 38
Localisation des communes où les croissances de densité sont les plus fortes	P 38
Répartition de la population par commune	P 39
Répartition de la population par commune en 1999, 2003, 2004 et 2005	P 40
Pyramide des âges du Pays de Gex	P 41
Hiérarchisation d'une partie des voiries du Pays de Gex en fonction du trafic présent sur les routes	P 43
Trafic routier journalier de 1998 à 2002 Secteurs de Ferney-Voltaire / Saint-Genis-Pouilly et Gex / Divonne-les-Bains	P 45
Projets d'infrastructures routières envisagés dans le Pays de Gex par le SCOT	P 47
Lignes de transport en commun actuelles et futures dans le Pays de Gex	P 49
Localisation des projets de P+R dans le Pays de Gex en relation avec les projets routiers et de transports en commun	P 51
Synthèse des grands enjeux du territoire de la communauté de communes du Pays de Gex	P 53
Evolution de la population de 1962 à aujourd'hui	P 56
Evolution des soldes naturels et migratoires	P 56
Population par classe d'âge	P 57
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence	P 58
Part modale comparée automobile / transports en commun sur les déplacements domicile-travail	P 58
Répartition des effectifs salariés par commune	P 59
Proportion d'établissements par commune	P 60
Localisation des zones d'activité	P 61
Densité commerciale du Pays de Gex	P 62
Répartition des zones urbanisées et des zones naturelles et agricoles	P 63
Evolution de la tâche urbaine de Ferney-Voltaire	P 64
Epoque d'achèvement des logements dans les cinq communes	P 64
Proportion de logements sociaux par rapport aux résidences principales	P 65
Localisation des espaces naturels majeurs	P 68
Carte de synthèse des cinq communes traversées par la RD 1005	P 70
Synthèse des enjeux liés à la RD 1005	P 82
Variante n°1 : Genève, ville centre et Pays de Gex, arrière-pays d'ortoir	P 87
Variante n°2 : Un Pays de Gex relativement autonome	P 88
Variante n°3 : Genève et le Pays de Gex en symbiose	P 89
Les huit pénétrantes de Genève	P 93
Tableau d'analyse des huit pénétrantes	P 94
Cohabitation entre urbanisation et espaces naturels, partie Nord de la RD 1005	P 108
Cohabitation entre urbanisation et espaces naturels, partie Sud de la RD 1005	P 110
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Gex	P 112
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Gex	P 114
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Cessy	P 116
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Cessy	P 118
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Segny	P 120
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Segny	P 122
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune d'Ornex, partie Nord	P 124
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune d'Ornex, partie Nord	P 126
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune d'Ornex, partie Sud	P 128
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune d'Ornex, partie Sud	P 130
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Ferney-Voltaire	P 132
Les différentes vagues d'urbanisation dans la commune de Ferney-Voltaire	P 134

Densité du bâti dans les communes de Gex, de Cessy et de Segny	P 136
Densité du bâti dans les communes d'Ornex, de Prevessin-Moëns et de Ferney-Voltaire	P 138
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune de Gex	P 140
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune de Cessy, partie Nord	P 142
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune de Cessy, partie Sud	P 144
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune de Segny	P 146
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune d'Ornex, partie Nord	P 148
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune d'Ornex, partie Sud et Prevessin-Moëns partie Nord	P 150
Répartition des fonctions le long de la RD 1005, commune de Ferney-Voltaire	P 152
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune de Gex et Cessy, partie Nord	P 154
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune de Cessy, partie Sud	P 156
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune de Segny	P 158
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune d'Ornex, partie Nord	P 160
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune d'Ornex, partie Sud et Prevessin partie Nord-Est	P 162
Répartition des fonctions par secteurs le long de la RD 1005, commune de Ferney-Voltaire	P 164
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune de Gex	P 166
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune de Cessy	P 168
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune de Segny	P 170
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune d'Ornex partie Nord	P 172
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune d'Ornex partie Sud	P 174
Relevé et analyse des espaces publics le long ou à proximité de la RD 1005, commune de Ferney-Voltaire	P 176
Ambiance le long de la RD 1005 dans les communes de Gex et de Cessy, partie Nord	P 178
Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune de Cessy	P 180
Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune de Segny	P 182
Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune d'Ornex Nord	P 184
Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune d'Ornex partie Sud	P 186
Ambiance le long de la RD 1005 dans la commune de Ferney-Voltaire	P 188
Reportage photographique le long de la RD 1005	P 190
Reportage photographique le long de la RD 1005	P 192
Reportage photographique le long de la RD 1005	P 194
Exemples de maisons traditionnelles	P 196
Exemples de constructions individuelles récentes	P 197
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune de Gex	P 200
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune de Cessy	P 202
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune de Segny	P 204
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune d'Ornex partie Nord	P 206
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune d'Ornex partie Sud	P 208
Hiérarchie de voirie et dessertes possibles, commune de Ferney-Voltaire	P 210
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune de Gex	P 212
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune de Cessy	P 214
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune de Segny	P 216
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune d'Ornex partie Nord	P 218
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune d'Ornex partie Sud	P 220
Comparaison vitesse pratiquée / vitesse limite, commune de Ferney-Voltaire	P 222
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune de Gex	P 224
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune de Cessy	P 226
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune de Segny	P 228
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune d'Ornex partie Nord	P 230
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune d'Ornex partie Sud	P 232
Niveau d'équipement de la voirie et desserte en bus, commune de Ferney-Voltaire	P 234
Carte des unités paysagères	P 237
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune de Gex	P 240
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune de Cessy Nord	P 242
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune de Cessy Sud	P 244
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune de Segny	P 246
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune d'Ornex partie Nord	P 248
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune d'Ornex partie Sud et Prevessin-Moëns partie Nord-Est	P 250
Répartition des espaces naturels le long de la RD 1005, commune de Ferney-Voltaire	P 252

Perceptions visuelles depuis la RD 1005 (Partie Nord)	P 254
Perceptions visuelles depuis la RD 1005 (Partie Sud)	P 256
Grille d'analyse du boulevard urbain	P 266
Découpage en séquences de la RD 1005	P 268
Photo aérienne de la commune de Gex	P 273
Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Gex	P 275
Photo aérienne de la coupure verte de Cessy	P 276
Schéma de principe des propositions de la coupure verte de Cessy	P 278
Photo aérienne de la séquence mixte de Cessy	P 279
Schéma de principe des propositions de la séquence mixte de Cessy	P 281
Photo aérienne de la séquence urbaine de Segny	P 282
Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Segny	P 284
Photo aérienne de la coupure verte de Segny	P 285
Schéma de principe des propositions de la coupure verte de Segny	P 287
Photo aérienne de la séquence urbaine de Maconnex	P 288
Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Maconnex	P 290
Photo aérienne de la coupure verte d'Omex	P 291
Schéma de principe des propositions de la coupure verte d'Omex	P 293
Photo aérienne de la séquence urbaine d'Omex	P 294
Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine d'Omex	P 297
Photo aérienne de la séquence urbaine de Ferney-Voltaire	P 298
Schéma de principe des propositions de la séquence urbaine de Ferney-Voltaire	P 300
Images de synthèse du projet Viavil	P 309
Etat actuel de la RN 90 à Meylan	P 310
Schéma d'orientation pour l'aménagement futur de la RN 90 à Meylan	P 310
Schéma de principe de l'aménagement de la RN 90 à Meylan	P 311
Etat actuel de la RN 90 à Meylan	P 310
Exemple de réaménagement en boulevard urbain	P 311
Etat actuel de l'avenue Ambroise-Croizat	P 312
L'avenue Ambroise-Croizat après son réaménagement en boulevard urbain	P 313

ANNEXE 1

Cdmparaisdn des institutions françaises et suisses :

La France est un Etat unitaire certes décentralisé, mais avec une forte tradition jacobine. A l'inverse, la Suisse est un Etat fédéral réunissant vingt-deux cantons.

La Confédération Helvétique, au départ, n'exerçait que les prérogatives minimales d'un Etat. Aujourd'hui, son pouvoir s'étend aux affaires extérieures, militaires et monétaires, ainsi qu'à la réalisation d'infrastructures d'intérêt fédéral. L'essentiel des pouvoirs législatifs reste entre les mains des entités fédérées, alors qu'il est attribué à l'Etat français en France.

Les régions françaises disposent d'un champ de compétences limité comparé à celui des cantons suisses. Ainsi, ces derniers ont une marge de manœuvre plus importante leur permettant de développer davantage la collaboration transfrontalière de proximité.

Par ailleurs, la division administrative française est beaucoup plus complexe qu'elle ne l'est en Suisse. La Confédération Helvétique ne comprend que trois niveaux administratifs :

- L'Etat fédéral : la Confédération
- Les Etats fédérés : les cantons
- L'échelon communal

La législation suisse ne propose pas de regroupement de communes au sein d'une structure intercommunale comme c'est le cas en France, du fait de l'importance des prérogatives des Cantons. En revanche, les communes helvétiques n'ont que très peu de pouvoirs comparé à leurs voisines françaises.

Le Canton de Genève, comprenant quarante-cinq communes, possède une organisation centralisée. La Constitution Fédérale lui impose de maintenir les communes, mais il n'a aucune obligation de transfert de compétences à celles-ci.

La compétence aménagement du territoire relève exclusivement du canton de Genève, ce qui n'est pas toujours le cas en Suisse. Par exemple, les communes du canton de Vaud (voisin du canton de Genève) disposent d'une compétence en aménagement du territoire. C'est également le canton de Genève qui accorde les autorisations de construire.

L'aboutissement d'un projet est souvent dépendant de l'intervention de plusieurs niveaux institutionnels en France (Département, Région, voire Etat) alors qu'en Suisse, le canton prend des décisions de manière autonome.

Ainsi, la coopération entre échelons administratifs de même niveau est difficile, les collectivités ayant des compétences différentes pour un même échelon de part et d'autre de la frontière.

L'article 1112-1 du C.G.C.T. (Code Général des Collectivités Territoriales) précise que les groupements de collectivités territoriales ne peuvent conclure de conventions de coopération avec des collectivités étrangères que dans la limite de leurs compétences. La communauté de communes du Pays de Gex peut par conséquent contracter avec une collectivité suisse qui dispose de compétences comparables quel que soit son niveau hiérarchique dans l'organisation interne du Pays. C'est ce qu'elle pratique avec le canton de Genève.

L'aménagement et la planification territoriale en Suisse :

Les collectivités locales en charge de la planification territoriale en Suisse sont tenues de prendre en compte l'occupation du sol dans les territoires des Etats limitrophes. Elles doivent par ailleurs collaborer avec leurs homologues des régions limitrophes des pays voisins lorsque les mesures prises peuvent avoir des répercussions au-delà de la frontière inter-étatique.

A l'image des SCOT, PLU, Schémas de secteur, etc, il existe un certain nombre de documents de planification en Suisse.

Au niveau du canton de Genève, on distingue :

- Le Plan Directeur Cantonal : document de référence et de coordination, il engage les autorités et les administrations, mais n'est pas opposable aux tiers. Il comprend :
 - Le concept de l'aménagement, qui comporte, d'une part, des principes généraux pour l'organisation future du territoire cantonal et les objectifs retenus, et d'autre part, des principes particuliers assortis de propositions de mesures d'application, pour chaque domaine d'étude.
 - Le schéma directeur cantonal, qui précise les conditions d'application du concept. Il comprend des projets et des mesures présentés sous forme de fiches opérationnelles. Une carte vient situer de manière précise ces projets et mesures, qui concernent l'urbanisation, les transports, la nature et l'environnement...
- Les Plans d'Affectation du Sol : ensemble des normes, opposables aux tiers, déterminant le mode

d'utilisation du sol. Ils sont de deux types :

- Le Plan de zones : définit l'affectation du sol sur l'ensemble du territoire cantonal en distinguant trois catégories de zones :
 - Les zones ordinaires, hiérarchisées selon leur densité en zones à bâtir, zones agricoles, zones de bois et forêts et zones de verdure et de déassement ;
 - Les zones de développement : elles se superposent aux zones ordinaires et sont délimitées pour favoriser l'urbanisation, la restructuration de certains territoires, l'extension des villages ou de zones existantes ou encore la création de zones d'activités publiques ou privées ;
 - Les zones protégées : ces zones peuvent concerner des quartiers anciens, des zones de verdure ou des zones naturelles à protéger.
- Les Plans d'Affectation Spéciaux : présentent, par des plans et règlements, l'affectation et le régime d'aménagement des terrains compris à l'intérieur d'une ou plusieurs zones. On citera notamment :
 - Les plans localisés de quartier, qui permettent de maîtriser les impacts des projets immobiliers en précisant localement les règles générales des zones ou en y dérogeant ;
 - Les plans directeurs en zone de développement industriel, qui ont pour but de favoriser le développement d'activités industrielles
 - Les plans de site qui s'appliquent aux ensembles bâtis ou non à protéger en raison de leur valeur patrimoniale (architecturale, naturelle ou paysagère).

Au niveau des communes genevoises, il existe peu de pouvoirs en matière d'aménagement du territoire. Cependant, ces dernières sont dotées depuis peu de Plans Directeurs Localisés. Ces nouveaux plans, élaborés par les communes ou par le Canton, doivent être compatibles avec le Plan Directeur Cantonal, mais ne sont pas opposables aux particuliers.

D'autre part, les communes émettent un avis consultatif sur tous les autres documents d'aménagement concernant leur territoire et disposent d'un droit de recours contre les décisions cantonales.

Le citoyen dispose lui aussi de multiples voies de recours, de droits d'initiative et de référendum pour ralentir, s'opposer à des décisions d'aménagement ou en proposer de nouvelles.

Les Plans Directeurs Localisés sont de deux formes :

- Le Plan Directeur Communal : le périmètre couvert correspond à la totalité du territoire d'une ou plusieurs communes. Elaboré pour une période de dix à quinze ans, il a pour objectif de donner une vision d'ensemble du développement de la commune ;
- Le Plan Directeur de Quartier : le périmètre couvert représente une partie du territoire d'une ou plusieurs communes. Il sert à planifier des secteurs à enjeux majeurs ou des périmètres d'aménagement complexes. Il donne l'image future du quartier à une échéance de dix à quinze ans. Il fixe aussi les principes du projet urbain et paysager ainsi que les conditions de mise en œuvre.

ANNEXE 2

Schéma de secteur :

D'après le code de l'urbanisme, les SCOT peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

Un point législatif :

D'après l'article L 122-1 du code de l'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, ils peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. Ils doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code. Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

En zone de montagne, les schémas de cohérence territoriale définissent la localisation, la consistance et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles mentionnées au I de l'article L. 145-11 et les principes d'implantation et la nature des unités touristiques nouvelles mentionnées au II du même article.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations fondières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 720-5 du code de commerce et l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

D'après l'article R122-14 du code de l'urbanisme

Le périmètre des schémas de secteurs est délimité par délibération de l'établissement prévu à l'article L. 122-4 sur proposition ou après avis de la ou des communes ou établissements publics de coopération intercommunale intéressés. Il peut s'étendre sur tout ou partie du territoire d'une ou plusieurs communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale.

D'après l'article L111-1-1 du code de l'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7. Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur.

D'après l'article L145-4 du code de l'urbanisme

Le périmètre du schéma de cohérence territoriale ou du schéma de secteur tient compte de la communauté d'intérêts économiques et sociaux à l'échelle d'une vallée, d'un pays, d'un massif local ou d'une entité géographique **c o n s t i t u a n t u n e u n i t é d ' a m é n a g e m e n t c o h é r e n t .** Le périmètre est publié par arrêté du représentant de l'Etat dans les conditions définies au IV de l'article L. 122-3.

D'après l'article R122-4 du code de l'urbanisme

Les schémas de secteur comprennent tout ou partie des éléments mentionnés aux articles R. 122-2 à R. 122-3.

D'après l'article R122-2 du code de l'urbanisme

Le rapport de présentation :

1° Expose le diagnostic prévu à l'article L. 122-1 ;

2° Décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;

3° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du schéma ;

4° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 (1) du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;

5° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

6° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;

7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;

8° Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.

D'après l'article R122-3 du code de l'urbanisme

Le document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

- 1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
- 2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
- 3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
- 4° Les objectifs relatifs, notamment :

- a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
- b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
- c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
- d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
- e) A la prévention des risques ;

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale désigne, le cas échéant, les plans d'eau de faible importance auxquels il est décidé de faire application du huitième alinéa de l'article L. 145-5.