

Pays de GEX **PLUiH**

Orientation d'Aménagement et de Programmation - Mobilité

Vu pour rester annexé à la délibération du 28/03/2019



Le Pays de Gex :

*Une agglomération multipolaire
et dynamique en construction*

PRÉFECTURE DE L'AIN	
reçu le	- 4 AVR. 2019
Direction des collectivités et de l'appui territorial	

dossier arrêté

1. Introduction

Une coordination étroite entre les volets urbanisme, habitat et mobilité du PLUiH est essentielle pour assurer une cohérence des projets d'aménagement notamment en ce qui concerne le frein au mitage du territoire, la recherche d'une densification contenue ainsi que la maîtrise des impacts environnementaux, économiques et sociaux des déplacements.

La mise en œuvre du PLUiH suppose donc la prise en compte et le déploiement, dès l'amont des projets d'aménagement d'habitat et/ou d'activités économiques et commerciales, de principes en matière de transports et de déplacements.

Ces projets devront être compatibles avec les orientations énoncées ci-après. Celles-ci pourront être adaptées en fonction de la taille et du secteur de l'opération, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) compétente sur le territoire.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Mobilité » décline donc sur ce volet les choix politiques exprimés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUiH. Elle se compose de différents chapitres relatifs aux champs d'actions des différents modes de déplacement. Elle est complétée par le Programme d'Orientations et d'Actions qui détaille au sein de fiches mesures les actions concourant à la réalisation des objectifs fixés.

L'ambition du PLUiH en matière de déplacements est de permettre une mobilité et une accessibilité innovantes du territoire. Ainsi, le système de mobilité intègre les différents leviers permettant de répondre aux enjeux du territoire :

- **Les problématiques de circulation liées à la dimension transfrontalière**

Les flux domicile - travail à destination de la Suisse voisine se concentrent aux heures de pointe du matin et du soir occasionnant des difficultés de circulation particulièrement importantes aux frontières. Ces difficultés de circulation se répercutent également sur les voiries secondaires du territoire impactant l'ensemble du Pays de Gex et créant des nuisances de plus en plus considérables.

La mise en place d'un **système de transport collectif efficace**, innovant et alternatif associé à une politique favorisant **l'intermodalité** et le **développement des modes actifs** permettra d'apporter aux gessiens des solutions de mobilité diversifiées et adaptées aux différents motifs de déplacements.

dossier arrêté

▪ Les déplacements internes au territoire

Les déplacements internes au territoire représentent environ 65% des déplacements du Pays de Gex. Au regard de l'armature urbaine définie dans le PADD, il convient de **relier les pôles en transport collectif et en itinéraires cyclables** mais également de remettre à niveau les axes routiers saturés.

L'anticipation du développement de nouvelles infrastructures routières sur le territoire ainsi que les effets des projets d'aménagement limitrophes font partie des objectifs fixés en matière de préservation des emprises foncières et d'impact sur l'urbanisation.

Ainsi, les solutions et principes d'aménagement développées dans les différents chapitres sont à moduler selon le type de territoire (centralité urbaine, quartiers résidentiels, espaces ruraux, zones d'activités économiques ou commerciales, sites touristiques, etc.). Ils doivent considérer la mobilité dans sa diversité de motifs (travail, achats, loisirs, etc.), d'échelles (locale, intercommunale, agglomération transfrontalière, etc.) et de temporalités (déplacements quotidiens, réguliers, saisonniers, occasionnels, etc.). De plus, ces solutions et principes sont à inscrire dans une vision multimodale permettant de favoriser une utilisation pertinente de chaque mode de déplacement et de faciliter les complémentarités d'usages.

Les objectifs poursuivis à travers ce document sont de :

- optimiser l'organisation et renforcer l'attractivité du **réseau de transports en commun**,
- favoriser le **développement de la marche et du vélo** pour les déplacements du quotidien, et la qualité des espaces publics,
- permettre un développement approprié et multimodal des infrastructures routières,
- favoriser la complémentarité d'usage et l'interconnexion de tous les modes de déplacements,
- accompagner l'évolution des pratiques de mobilité et soutenir le développement des services à la mobilité,
- réduire les nuisances liées aux déplacements
- améliorer la sécurité des déplacements,
- renforcer la coopération et soutenir les initiatives.

Enfin, le Programme d'Orientation et d'Actions (POA) présente les actions identifiées comme permettant d'atteindre les objectifs fixés en matière de mobilité pour le Pays de Gex ainsi que les dispositifs de déploiement, de suivi et d'évaluation à mettre en place.

2. Transports en commun

▪ Objectifs spécifiques

Le développement des transports en commun est essentiel pour maîtriser la croissance du trafic routier et ses impacts. Il est appelé à répondre à plusieurs objectifs :

- disposer d'un réseau de lignes de transport en commun structurantes entre les pôles et équipements majeurs du territoire,
- assurer l'accessibilité en transport en commun du Pays de Gex au cœur de l'agglomération transfrontalière et son accrochage au réseau ferroviaire irriguant la région,
- développer un maillage de dessertes en transport en commun complémentaires permettant de connecter les villes à préserver, les communes rurales et les sites touristiques aux pôles et aux réseaux de transport en commun de niveau supérieurs,
- assurer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) aux transports en commun,
- améliorer le bilan énergétique des transports en commun

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Pour les opérations d'aménagement de plus de 10 logements, au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme, il doit être regardé et précisé, en amont du projet, l'existence d'une desserte de transports en commun et le cas échéant, la faisabilité technique et financière de mise en œuvre d'une offre de mobilité adaptée, en lien avec l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Toutes les opérations d'aménagement devront proposer :

- un niveau d'offre de stationnement en cohérence avec le niveau d'offre de transports en commun,
- des liaisons piétonnes et cyclables permettant de rejoindre au plus court et en toute sécurité, les arrêts de transport en commun et de transport scolaire et les services de mobilité,
- des installations pour le stationnement des vélos (sécurisées et si possible couvertes) à proximité immédiate des arrêts de transport en commun.

Le cas échéant, les projets d'aménagement tiendront compte des emprises nécessaires à :

- la circulation des transports en commun sur le site (dimensionnement et aménagement des voies permettant la giration, le croisement aisé voire le retournement des bus),
- la mise en place de dispositifs de priorisation pour la circulation des transport en commun (voies réservées, régulation lumineuse, etc.),
- l'intégration éventuelle de services et d'équipements liés à la mobilité (équipement technique des terminus de bus, aménagement d'espaces multimodaux, etc.),
- la sécurisation et la mise en accessibilité des arrêts de transport en commun et de transport scolaire.

Enfin, il y a lieu de préserver l'emprise et les ouvrages du tracé ferroviaire en vue de sa valorisation comme infrastructure de mobilité et d'une éventuelle remise en exploitation ferroviaire à long terme.

▪ Projets spécifiques

Aménagement d'axes forts en transport en commun

Le Pays de Gex Agglo, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, envisage la réalisation des infrastructures de mobilité et la mise en service des lignes de transport associées, telles qu'indiquées sur la carte ci-après.

- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Gex – Ferney-Voltaire,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Thoiry – Saint-Genis-Pouilly – Prévessin-Moëns – Ferney-Voltaire – Aéroport,
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Saint-Genis-Pouilly - Suisse dans un premier temps, puis prolongement du tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly,
- Prolongement du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire.

Développement d'un réseau de desserte secondaire

Un développement complémentaire du réseau structurant de transport en commun s'inscrit dans l'optique d'une desserte plus fine du territoire et passe par la mise en service des lignes suivantes :

- Ligne Gex – Saint-Genis-Pouilly,
- Ligne Maconnex – Divonne-les-Bains – Coppet.
- Ligne Gex – Divonne-les-Bains - Nyon

Desserte adaptée des territoires moins urbains

Enfin, ce réseau de transport collectif s'accompagne de solutions de desserte adaptées sur les territoires moins urbains :

- Transport à la demande du sud gessien,
- Liaison entre la vallée de la Valserine et Gex,
- Rabattements sur les gares du Léman Express,
- Accès aux hameaux du Pays de Gex,
- Lignes saisonnières connectées au réseau ferroviaire pour l'accès aux stations de montagne et aux principaux sites touristiques.

Autres actions

D'autres actions sont inscrites dans la stratégie de transport en commun de Pays de Gex Agglo et doivent permettre de garantir l'attractivité des transports, telles que :

- L'amélioration et la mise en conformité des arrêts de transport en commun, de compétence communale,
- L'articulation entre l'urbanisation et les transports.

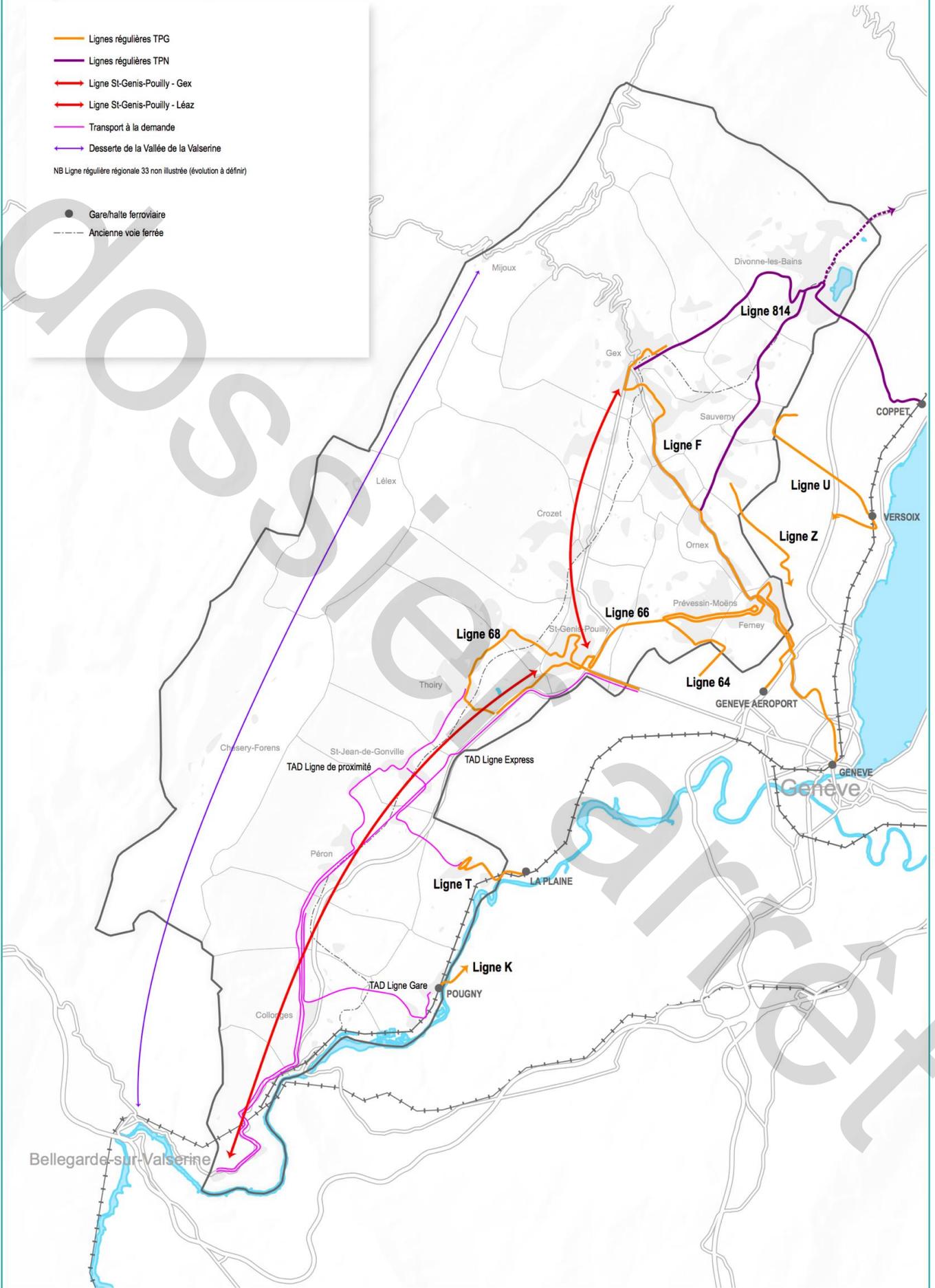
L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Transport en commun (TC) du Programme d'Orientations et d'Actions.

Transports en commun

Desserte existante et planifiée

- Lignes régulières TPG
 - Lignes régulières TPN
 - Ligne St-Genis-Pouilly - Gex
 - Ligne St-Genis-Pouilly - Léaz
 - Transport à la demande
 - Desserte de la Vallée de la Valsérine
- NB Ligne régulière régionale 33 non illustrée (évolution à définir)

- Gare/halte ferroviaire
- - - Ancienne voie ferrée



3. Modes actifs

▪ Objectifs spécifiques

La marche et le vélo ont de multiples atouts : environnement, santé, sociabilité, finances publiques, etc. De plus, le potentiel de développement des modes actifs est important, en particulier dans les centralités urbaines, en rabattement sur les pôles de transport et en usage récréatif.

Le développement de la marche et du vélo suppose entre autres :

- une meilleure prise en compte des impératifs de confort, de sécurité et de convivialité du piéton et du cycliste au niveau de la gestion du trafic et de l'aménagement des voiries et des espaces publics,
- le développement d'un maillage d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés et de qualité assurant des liaisons structurantes et continues entre les différents espaces de vie et équipements du territoire,
- une accessibilité optimale aux arrêts de transport en commun et pôles multimodaux ainsi qu'une bonne intégration dans l'organisation globale des mobilités,
- un développement urbain pensé à l'échelle du piéton et une perméabilité maximale du tissu bâti,
- une valorisation des usages quotidien et récréatif des modes actifs.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Le piéton et le vélo doivent être pris en compte dès la conception des projets d'aménagement :

- perméabilité piétonne des îlots, avec des passages publics au moins tous les 100 m,
- accès directs aux arrêts de transport en commun et transport scolaire ainsi qu'aux services de mobilité,
- traitement qualitatif des espaces extérieurs,
- locaux et installations de stationnement pour les vélos sécurisés, aisément accessibles et de plain pied,
- prise en compte des besoins d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les liaisons dédiées aux modes actifs offriront un traitement confortable, sécurisé et homogène.

Le cas échéant, les projets d'aménagement tiendront compte des emprises nécessaires à :

- la réalisation des liaisons planifiées,
- l'assainissement des points durs,
- la mise en continuité des cheminements interrompus et la percée piétonne et cyclable des voies en cul de sac,
- la sécurisation et la mise en accessibilité des arrêts de transport en commun et de transport scolaire.

Si besoin, des solutions seront mises en œuvre pour éviter l'encombrement et l'usage détourné des aménagements dédiés aux modes actifs.

▪ Projets spécifiques

Liaisons d'intérêt communautaire

Pays de Gex Agglo, en tant qu'autorité compétente en matière de voirie d'intérêt communautaire, envisage la réalisation des axes présentés sur la carte ci-après. Le développement de ce réseau piétonnier et cyclable structurant inclut les liaisons suivantes :

- Gex – Ferney-Voltaire,
- Divonne-les-Bains – Maconnex,
- Saint-Genis-Pouilly – Collonges via l'ancienne voie ferrée,
- Divonne-les-Bains – Gex – Saint-Genis-Pouilly via l'ancienne voie ferrée,
- Saint-Genis-Pouilly – Ferney.

Ce réseau cyclable structurant s'accompagne de voies piétonnes et cycles à vocation davantage touristique, telle que la Via Valserina ou encore les liaisons de raccordement à la ViaRhôna.

Les aménagements de ces voies dédiées aux modes actifs devront intégrer les principes d'aménagement suivants :

- Création d'un itinéraire direct et sécurisé,
- Largeur de voie circulaire de 3 mètres minimum,
- Intégration paysagère de la voie,
- Préservation de la trame verte et bleue,
- Gestion optimisée de l'éclairage en milieu urbain,
- Minimisation de l'éclairage de la voie dans les espaces agricoles et naturels,
- Gestion optimisée des eaux pluviales,
- Revêtement permettant une utilisation confortable de la voie par tout type de vélo, trottinette, poussette, etc.
- Dispositifs anti-accès motorisé adaptés et non contraignant pour les cyclistes

Autres actions

D'autres actions sont inscrites dans la stratégie modes actifs de Pays de Gex Agglo, telles que :

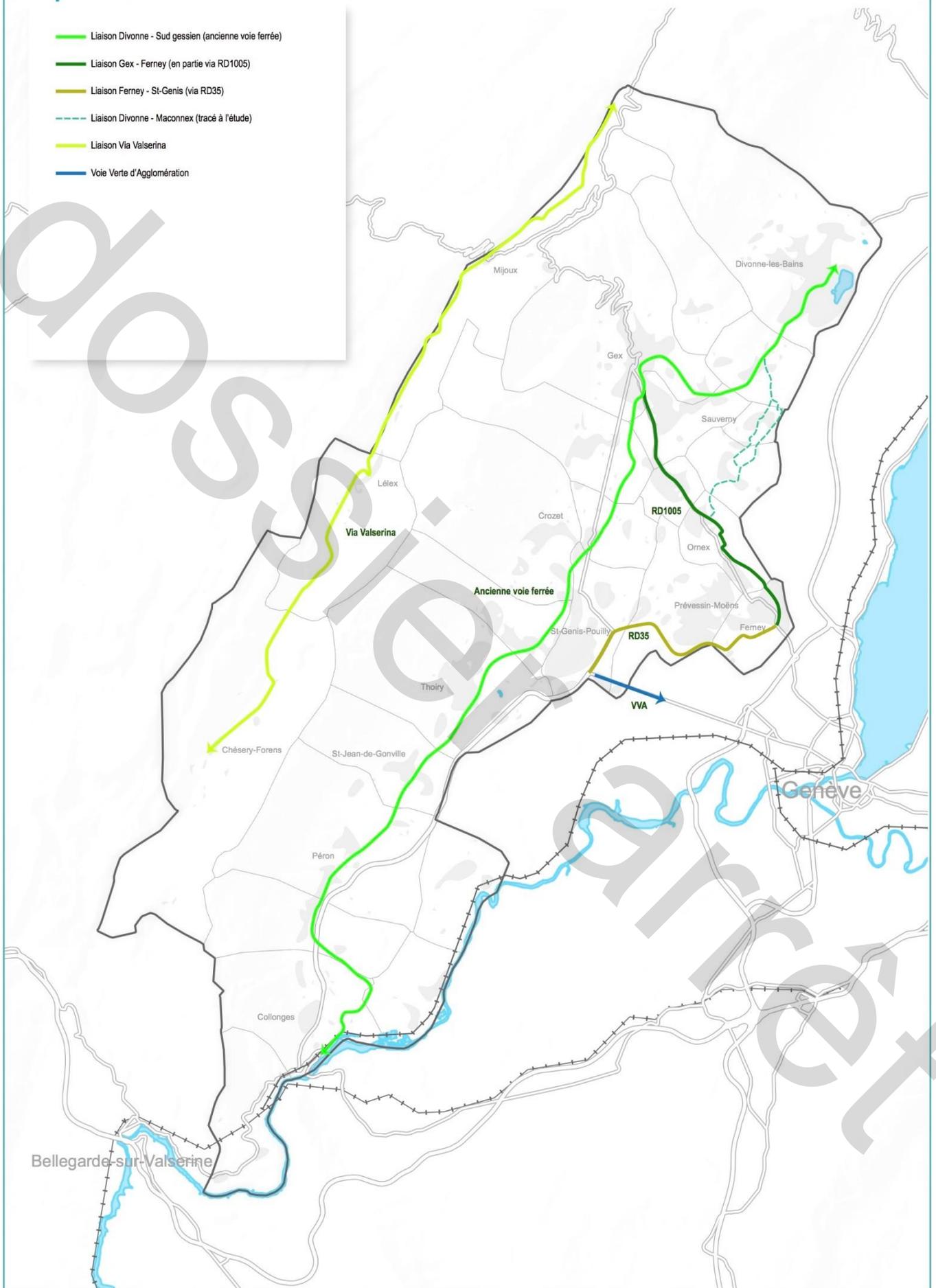
- Le développement des itinéraires cyclables de loisirs,
- Les maillages cyclables et piétons communaux et de rabattement sur les transport en commun, mis en œuvre par les communes,
- La prise en compte systématisée du vélo et du piéton dans les projets d'aménagement,
- Le traitement systématisé des discontinuités et des intersections,
- Le développement de l'offre de parcage pour les vélos.

L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Modes Actifs (MA) du Programme d'Orientations et d'Actions.

Modes actifs

Liaisons cyclables d'intérêt communautaire

-  Liaison Divonne - Sud gessien (ancienne voie ferrée)
-  Liaison Gex - Ferney (en partie via RD1005)
-  Liaison Ferney - St-Genis (via RD35)
-  Liaison Divonne - Maconnex (tracé à l'étude)
-  Liaison Via Valsérina
-  Voie Verte d'Agglomération



4. Intermodalité

▪ Objectifs spécifiques

Le développement de pôles d'échanges multimodaux a pour but de favoriser l'évolution des pratiques de mobilité vers une utilisation complémentaire et optimale des différents modes de transport. Les objectifs sont de :

- faciliter l'accès tous modes aux transport en commun et favoriser le report modal (en particulier de la voiture vers les transports collectifs),
- assurer l'interconnexion des différents réseaux de transport en commun,
- créer les conditions favorables dans les pôles d'échanges multimodaux pour les rabattements et les échanges,
- valoriser les divers services à la mobilité au travers de leur regroupement dans les pôles d'échanges multimodaux identifiés.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Les projets d'aménagement veilleront à assurer une accessibilité optimale (en particulier à pied et en vélo) aux pôles d'échanges multimodaux et aux offres de services à la mobilité.

Le cas échéant, les projets d'aménagement tiendront compte des emprises nécessaires à la mise en œuvre des pôles d'échanges multimodaux.

▪ Projets spécifiques

Sur le Pays de Gex, deux pôles d'échanges multimodaux (PEM) seront réalisés aux entrées majeures du territoire depuis la Suisse et en lien avec les projets de transport structurants :

- Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Saint-Genis-Pouilly dans le secteur de Porte de France,
- Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Ferney-Voltaire au niveau de la douane en lien notamment avec l'aéroport international de Genève.

D'autres P+R sont programmés le long des axes de transport en commun afin de favoriser le report modal : Gex, Segny, Ornex, Divonne-les-Bains, Pougny, Sauvigny, Versonnex, Collonges, Péron, Farges, Challex et Crozet.

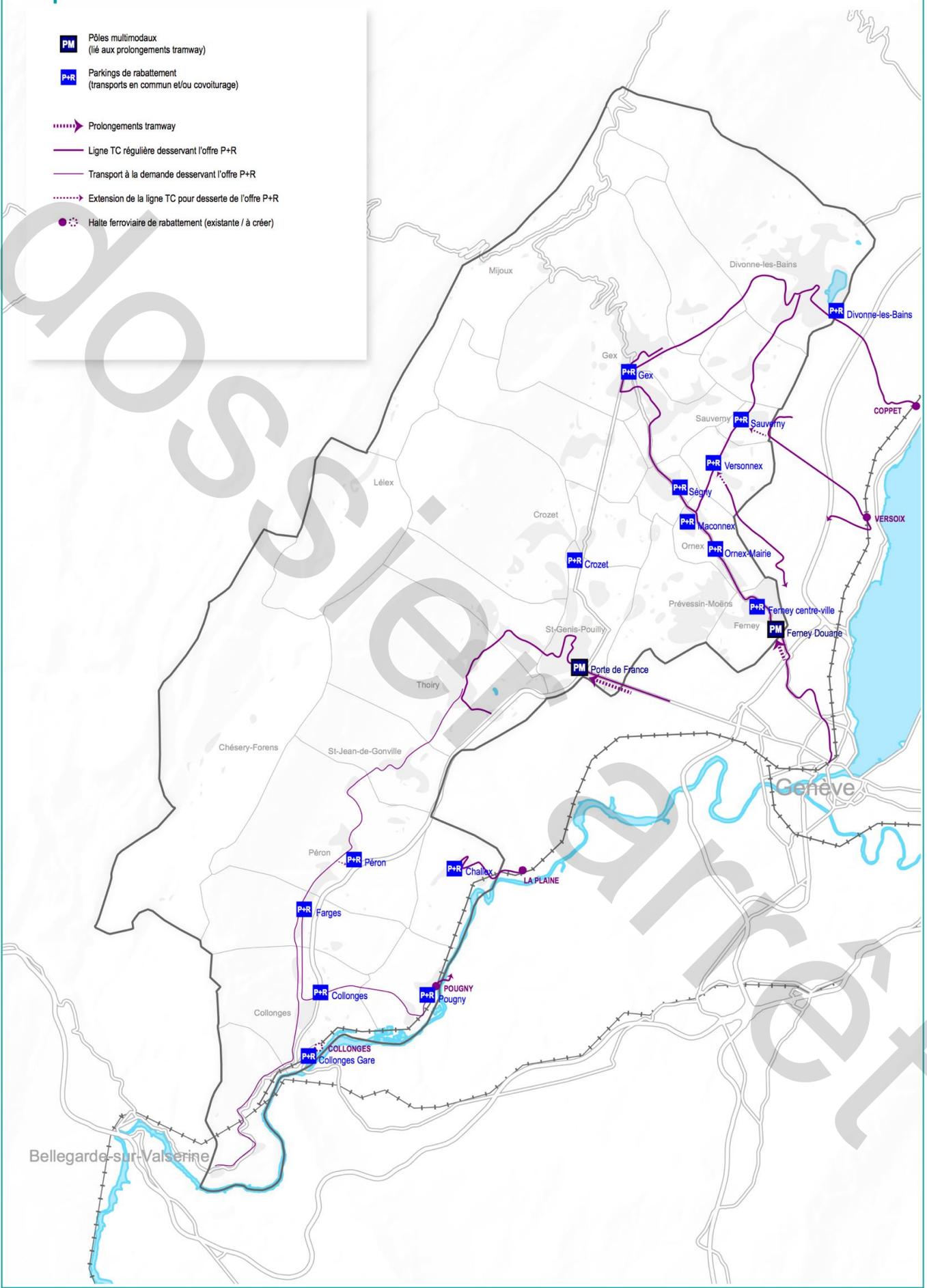
Ces projets devront intégrer les éléments suivants :

- Équipements de parcage de vélos,
- Bornes de recharge électrique,
- Appareil de gonflage des pneus vélo et voiture,
- Intégration paysagère des P+R,
- Gestion optimisée des eaux pluviales pour les P+R en surface,
- Prise en compte des circulations d'air des P+R en ouvrage.

D'autres prestations multimodales et de service pourront également être développées notamment dans les PEM et P+R à forte capacité, on peut citer à titre d'exemple les stations de lavage de voitures, les micro-crèches, les commerces de détails, etc.

L'ensemble des actions sont précisées dans la fiche Intermodalité (PM) du Programme d'Orientations et d'Actions.

- PM Pôles multimodaux
(lié aux prolongements tramway)
- P+R Parkings de rabattement
(transports en commun et/ou covoiturage)
- Prolongements tramway
- Ligne TC régulière desservant l'offre P+R
- Transport à la demande desservant l'offre P+R
- Extension de la ligne TC pour desserte de l'offre P+R
- Halte ferroviaire de rabattement (existante / à créer)



5. Réseau routier

▪ Objectifs spécifiques

Le réseau routier du territoire doit tenir compte de la diversité croissante des utilisateurs, au travers d'une meilleure prise en compte de leurs besoins spécifiques. Le développement de ce dernier est par ailleurs à l'étude en vue de :

- mettre à niveau et compléter le réseau routier structurant,
- améliorer le fonctionnement des carrefours,
- préserver et apaiser les centres de localités.

Ces aménagements devront tenir compte des éléments suivants :

- progression efficace des lignes TC sur les axes structurants,
- confort et sécurité des piétons et cyclistes,
- qualité de l'espace public en localité,
- fonctions économiques et sociales de la rue dans les centralités urbaines.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Les voiries prévues dans le cadre des projets d'aménagement tiendront compte du confort et de la sécurité de l'ensemble de ses utilisateurs. En particulier :

- la sécurité des piétons sera assurée par une circulation apaisée (zone de rencontre) ou à défaut par l'aménagement de trottoirs confortables et de traversées sécurisées ; les cheminements proposés seront directs,
- la sécurité des cyclistes sera assurée par une circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) ou à défaut par l'aménagement de liaisons cyclables.

Le cas échéant, les projets d'aménagement tiendront compte des emprises nécessaires à :

- la mise à niveau multimodale des voiries urbaines, des infrastructures routières, des carrefours,
- la réalisation de nouvelles infrastructures routières,
- l'amélioration de la qualité de l'espace public.

De manière générale en secteur urbanisé, les choix d'aménagements privilégieront des solutions renforçant la qualité et la convivialité de l'espace-rue, en particulier :

- L'adoption d'un langage urbain non routier (matériaux et mobilier urbain plutôt que marquages et dispositifs techniques, éclairage à l'échelle du piéton, valorisation de l'environnement traversé et des qualités du lieu, etc.),
- La cohabitation des usages (zones de rencontre, zones 30, etc.) plutôt que la ségrégation des espaces,
- La modération des vitesses par un aménagement qualitatif et la suppression des ralentisseurs,
- La mutualisation et l'implantation non gênante des supports (signalisation, jalonnement, éclairage, etc.).

L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Réseau Routier (RR) du Programme d'Orientations et d'Actions.

Projets spécifiques

Liaison RD35 – RD1005

La liaison entre la RD35 et la RD1005 doit permettre de passer d'une organisation maillée du réseau structurant à une organisation « en peigne » (distribution perpendiculaire à l'axe structurant tout le long de celui-ci), de fluidifier le trafic et de faciliter la structuration des centres bourgs de Ségny, Chevy et de Prévessin-Moëns en évitant la percolation des voitures à travers le réseau routier communal. Enfin, elle permettra de dévier une partie des flux frontaliers sur le pôle d'échanges multimodal de Saint-Genis-Pouilly, afin de soulager la RD1005, les douanes de Ferney-Voltaire et le trafic de transit dans la commune de Ferney-Voltaire.

La réalisation de cette infrastructure routière devra prendre en compte les principes d'aménagement suivants :

- Aménagement d'une 2x1 voie,
- Création d'une voie cyclable sécurisée le long de l'axe routier,
- Respect des normes anti-bruit à proximité des habitations (solution d'enrobé phonique et aménagement paysager et de tranchée couverte à étudier),
- Intégration paysagère de la voie,
- Aménagements sécurisés aux intersections,
- Gestion optimale des eaux pluviales,
- Intégration des corridors écologiques.

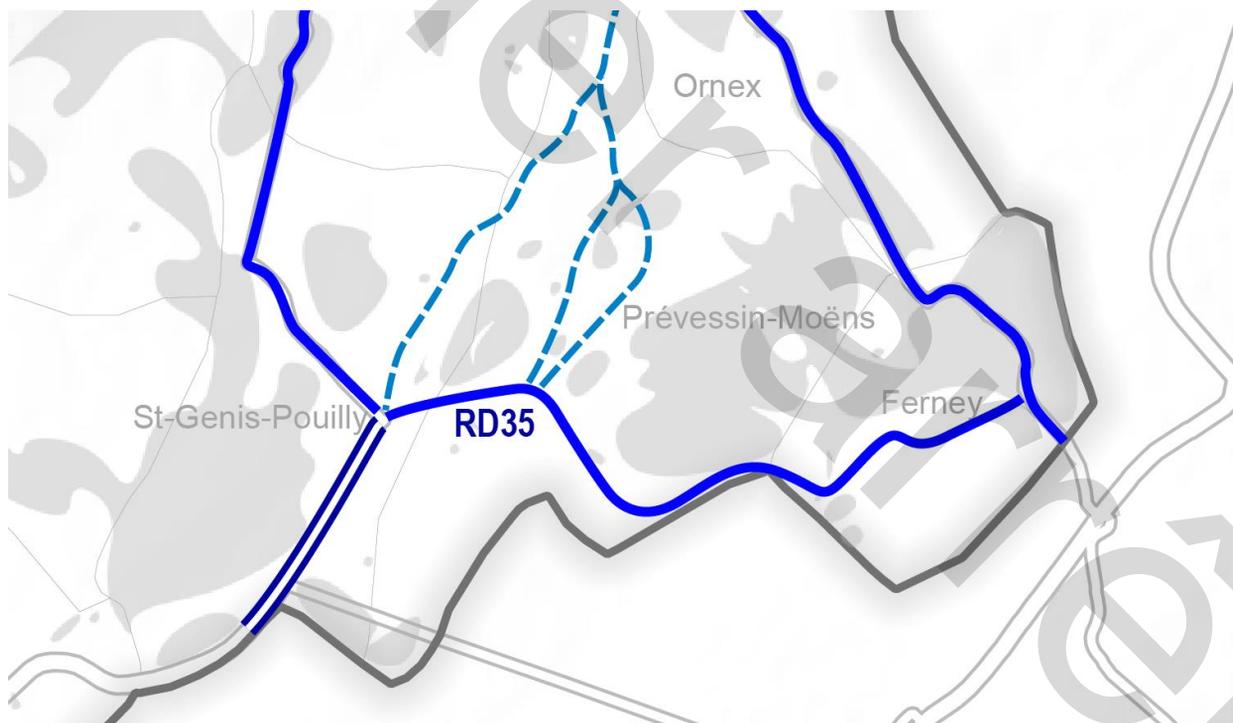


Boulevard urbain sur la RD35 entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire

L'actuelle route départementale RD35 entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire est le support de nombreux flux internes au territoire. Elle connecte les deux pôles urbains à proximité immédiate de la frontière Suisse. Le projet de création d'un boulevard urbain entre ces deux pôles permettra de structurer les déplacements par mode, de mettre en sécurité les cyclistes et de connecter efficacement le territoire à l'aéroport via un pôle d'échanges multimodal sur Ferney-Voltaire.

La réalisation de ce boulevard urbain devra prendre en compte les principes suivants :

- Aménagement en 2x1 voie,
- Aménagement d'un site propre pour les bus à minima au niveau des intersections,
- Création d'une voie cyclable sécurisée le long de l'axe routier,
- Respect des normes anti-bruit à proximité des habitations (solution d'enrobé phonique et aménagement paysager),
- Intégration paysagère et environnementale du boulevard urbain,
- Aménagements sécurisés aux intersections.
- Gestion optimale de l'éclairage et des eaux pluviales



Connexion à l'échangeur de Versoix

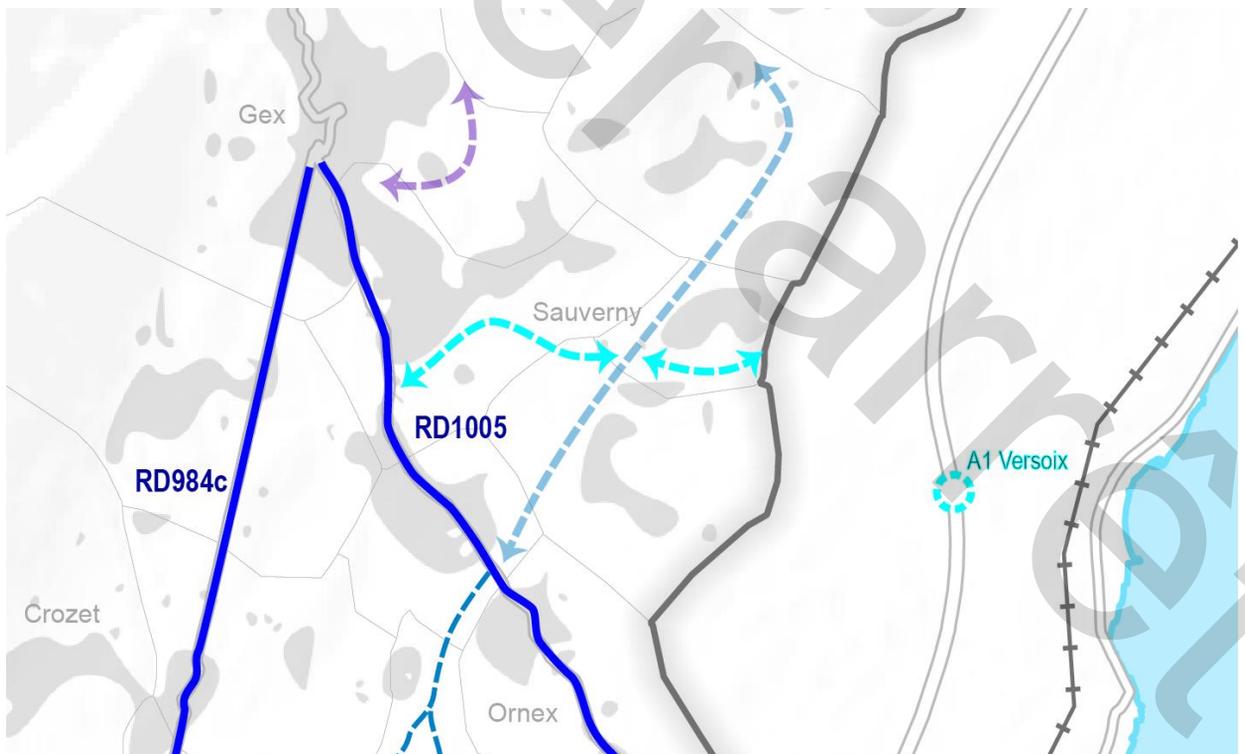
Les impacts sur le Pays de Gex d'un échangeur autoroutier sur l'A1 en Suisse au niveau de la commune de Versoix doivent être anticipés afin de garantir à la population un cadre de vie de qualité.

Ainsi, un faisceau inconstructible doit être préservé afin de permettre une éventuelle création d'infrastructure routière préservant les villages de Grilly, Sauverny et Versonnex.

Le réseau routier existant doit également être conforté, notamment les axes en direction de la RD1005.

La réalisation de cette infrastructure routière devra prendre en compte les principes suivants :

- Aménagement d'une 2x1 voie,
- Création d'une voie cyclable sécurisée le long de l'axe routier,
- Respect des normes anti-bruit à proximité des habitations (solution d'enrobé phonique, aménagement paysager et de tranchée couverte à étudier),
- Intégration paysagère de la voie,
- Aménagements sécurisés aux intersections,
- Gestion optimale des eaux pluviales,
- Intégration des corridors écologiques.

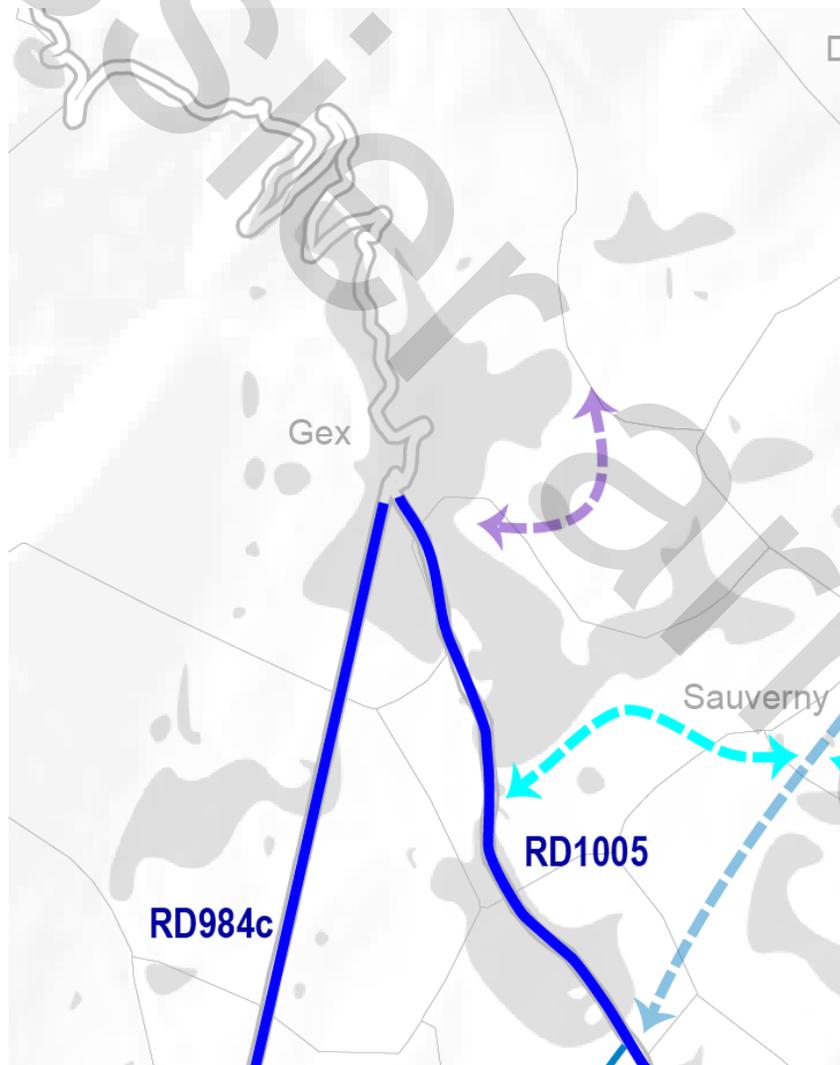


Contournement routier de Gex

Les flux de circulation de plus en plus importants aux abords de Gex nécessitent d'être déportés sur une nouvelle infrastructure routière afin d'apaiser la centralité administrative.

La réalisation de cette infrastructure routière devra prendre en compte les principes suivants :

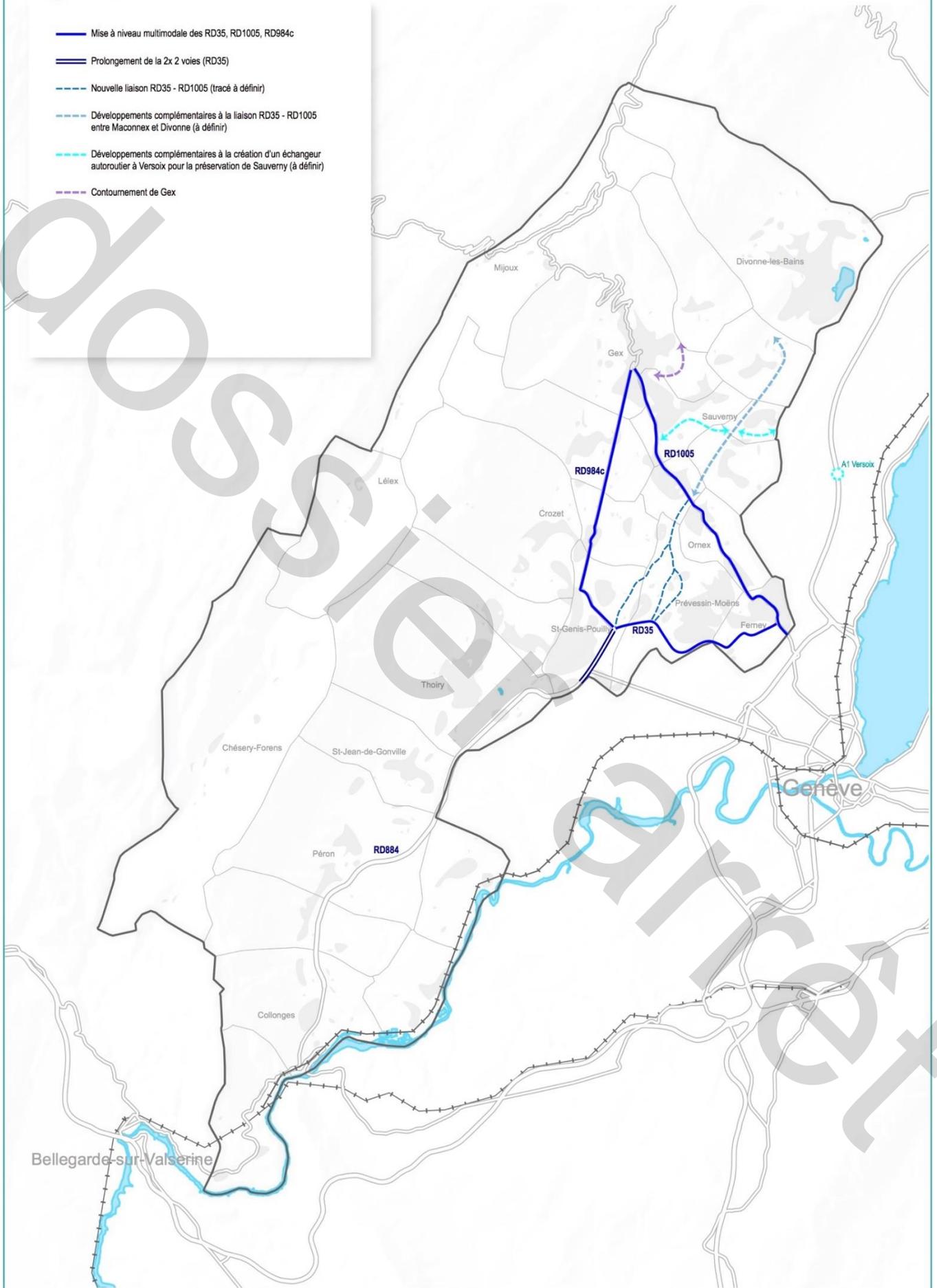
- Aménagement d'une 2x1 voie,
- Création d'une voie cyclable sécurisée le long de l'axe routier,
- Respect des normes anti-bruit à proximité des habitations (solution d'enrobé phonique et aménagement paysager à étudier),
- Intégration paysagère de la voie,
- Aménagements sécurisés aux intersections,
- Gestion optimale de l'éclairage et des eaux pluviales,
- Intégration des corridors écologiques.



Réseau routier

Développement des infrastructures routières

- Mise à niveau multimodale des RD35, RD1005, RD984c
- Prolongement de la 2x2 voies (RD35)
- - - Nouvelle liaison RD35 - RD1005 (tracé à définir)
- - - Développements complémentaires à la liaison RD35 - RD1005 entre Maconnex et Divonne (à définir)
- - - Développements complémentaires à la création d'un échangeur autoroutier à Versoix pour la préservation de Sauverny (à définir)
- - - Contournement de Gex



6. Stationnement

▪ Objectifs spécifiques

Le stationnement joue un rôle déterminant dans les choix de mobilité. La politique poursuivie en matière de stationnement s'inscrit dans l'optique de :

- favoriser une politique de transport multimodale
- favoriser au niveau de l'habitat, une offre de stationnement tenant compte des variations de motorisation des ménages et préservant la qualité des espaces communs,
- inciter à un recours mesuré au véhicule privé pour les déplacements pendulaires et du quotidien liés aux activités économiques et commerciales,
- assurer une gestion de l'offre de stationnement public en adéquation avec les besoins d'accès aux activités et aux services (clients, visiteurs, professionnels en déplacements, livraisons, dépose, etc.).
- réduire l'empreinte foncière et environnementale du stationnement en privilégiant les solutions mutualisées, le regroupement de l'offre en ouvrages, la perméabilité et le traitement paysager des surfaces de stationnement, etc.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Pour les opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme, les projets devront viser une consommation foncière aussi économe que possible (intégration d'une partie du stationnement en sous-sol, dans le volume du bâtiment ou en ouvrage, mutualisation du stationnement avec d'autres fonctions, construction sur plusieurs niveaux, etc.). Les espaces de stationnement devront participer à la qualité paysagère des lieux ainsi l'utilisation de revêtements perméables pour le stationnement sera privilégiée.

Les offres de stationnement pour les véhicules privés et les vélos respecteront :

- les normes prévues dans le règlement du PLUiH,
- les textes réglementaires et notamment les décrets n° 2014-1302 du 30 octobre 2014 et n°2016-968 du 13 juillet 2016 modifiant le code de la construction et de l'habitation (recharge électrique des véhicules et stationnement sécurisé des vélos).

Pour l'habitat, on privilégiera des solutions favorisant une utilisation conforme des offres de stationnement destinées aux habitants et à leurs visiteurs et limitant les risques de report du stationnement résidentiel sur le domaine public. On veillera également à favoriser le développement de l'autopartage par la mise à disposition d'espaces de stationnement fonctionnels pour les véhicules partagés.

Pour le stationnement des actifs sur les lieux de travail, on privilégiera le recours aux modes actifs, aux transports en commun et au covoiturage. On veillera également à limiter les risques de report du stationnement pendulaire sur le domaine public. Dans les zones d'activités, les espaces de stationnement seront si possible regroupés.

Les projets d'aménagement prévoiront les espaces nécessaires aux livraisons dans le cas de projet. Ceux-ci seront aménagés en principe en dehors du domaine public, en veillant à assurer des conditions de sécurité optimales et des nuisances minimales.

Dans le cas d'opérations mixtes associant plusieurs affectations, les obligations en matière d'offre de stationnement pourront être réévaluées dès lors que les places aménagées permettent un usage mutualisé (utilisations à des horaires différents et complémentaires).

L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Stationnement (ST) du Programme d'Orientations et d'Actions.

7. Accompagnement au changement

▪ Objectifs spécifiques

Les pratiques de mobilité évoluent rapidement et de nouvelles solutions de mobilité (technologie, services) émergent. Cette dynamique de changement doit être accompagnée et impulsée afin de :

- favoriser de bonnes pratiques en matière de mobilité et multiplier les alternatives à l'autosolisme,
- soutenir les initiatives des particuliers et des entreprises dans ce domaine,
- assurer l'intégration et l'attractivité des nouvelles offres de services et de mobilité.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Les projets d'aménagement favoriseront autant que possible une évolution vertueuse des pratiques et des solutions de mobilité :

- recours préférentiel aux modes actifs (marche, vélo) et collectifs (transport en commun),
- mobilité partagée (autopartage, covoiturage, libre-service, stationnement mutualisé, etc.),
- mobilité bas carbone (véhicules électriques, VAE, etc.).
- réalisation de plans de mobilité (PDM) obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés.

L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Services (SE) du Programme d'Orientations et d'Actions.

8. Gouvernance

▪ Objectifs spécifiques

La mise en œuvre d'une politique multimodale coordonnée à l'échelle intercommunale, sur un territoire par ailleurs en forte interaction avec les autres parties de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève, suppose une gouvernance renforcée. L'enjeu est de :

- coordonner les offres et services de transport à l'échelle du bassin de vie,
- suivre l'évolution des pratiques de mobilité afin d'adapter les offres et services de transport,
- viser une exemplarité des collectivités publiques par la mise en œuvre et l'encouragement de bonnes pratiques en matière de mobilité.

▪ Prise en compte dans les projets d'aménagement

Les projets d'aménagement portés par la collectivité viseront une exemplarité des pratiques et des solutions de mobilité :

- recours préférentiel aux modes actifs (marche, vélo) et collectifs (TC),
- mobilité partagée (autopartage, covoiturage, libre-service, stationnement mutualisé, etc.),
- mobilité bas carbone (véhicules électriques, VAE, etc.).

L'ensemble des actions sont précisées dans les fiches Gouvernance (GO) du Programme d'Orientations et d'Actions.

dossier arrêté

dossier arrêté