

IMAGE DIRECTRICE

Etude de développement urbain

PAV-Praille ouest, Genève

PRINCIPES

1 OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES (RAIL ET ROUTE)

- Libération de l'épi Nord des embranchements ferroviaires pour favoriser des axes route-route ou utilisant le chantier combiné proche.
- Aménagement d'une plateforme rail-route pour trains complets à l'Est de l'épi Nord (parcelle CFF) et réorganisation de la logistique Migros sur son propre site.
- Maintien de la desserte rail à la parcelle (wagons isolés) sur l'épi Sud.
- Étude complémentaire nécessaire pour la simplification du « U » ferroviaire, la réduction des nuisances et l'intégration de mesures antibruit à l'espace public.

- Suppression de l'infrastructure rail existante
- Principe de rationalisation de l'infrastructure ferroviaire pour une offre logistique rail-route portons de train (Migros)
- Principe d'axes logistiques rail-route pour portons de train avec transfert direct à flux tendus
- Principe de maintien de desserte rail à la parcelle wagons isolés
- Étude complémentaire pour la rationalisation et reconstruction du rail Sud.

2 SPÉCIALISER LES SECTEURS PAR FILIÈRES D'ACTIVITÉ, EN FONCTION DE L'OFFRE LOGISTIQUE SPÉCIFIQUE OU LE CONTEXTE URBAIN

- Sur la partie Est de l'épi Nord, concentration des entreprises utilisant des trains complets ou portons de train.
- Dans l'épi Nord, valorisation du potentiel route-route pour une mixité d'acteurs potentiels regroupant les acteurs existants et les filières : cash & carry, équipements, presse et papeterie, messagerie express, pharmaceutique.
- Au Sud, valorisation de la desserte par wagons isolés pour les biens pondéreux.
- Concentration des fronts mixtes face aux espaces publics majeurs (Parc, Avenue Vibert et Etolle).
- Valorisation de l'effet vitrine sur la route des Jeunes à travers la concentration de showrooms.

- Usagers utilisant des trains complets ou des portons de train
- Mixité d'acteurs utilisant le potentiel route-route
- Usagers utilisant la desserte wagons isolés (biens pondéreux)
- Terrains, équipement aux services publics
- Fronts mixtes
- Réserve, possibilité pour transfert direct

3 PERMETTRE UNE INTERVENTION PROGRESSIVE SUR LE BÂTI EXISTANT

- Garantir une mutation différenciée du bâti existant, tenant compte de la faisabilité économique et des dynamiques spécifiques de chaque acteur.
- Regrouper les acteurs à re-localiser à travers la création de pôles par filière.
- Accompagner la mutation avec un processus de concertation.

- Points durs : maintien ou modification à très long terme.
- Pôles majeurs : démolition et reconstruction importants.
- Pas-à-pas : démolition légère et reconstruction.
- Densification : surélévation des bâtiments existants pour atteindre la densité prévue par le POS.

7 ORGANISER RATIONNELLEMENT LES ACCÈS VÉHICULES ET PIÉTONS ET LE STATIONNEMENT

- Les accès visiteurs se font en priorité sur la périphérie (av. Jolivet, av. Vibert, route des Jeunes).
- Pour l'épi Nord, les accès employés (piétons et véhicules) se font en priorité par la nouvelle boucle du côté des placettes.
- Pour l'épi Sud, les accès employés (piétons et véhicules) se font en priorité sur la Route des Jeunes en lien avec les placettes et les services.
- Permettre le stationnement à la parcelle et favoriser la mutualisation de l'offre, de manière à économiser l'espace et les ressources.
- Les accès aux parkings des commerces présents sur le secteur Migros se font sur le niveau bas de l'av. Vibert ou en passage inférieur sous voie.

- Accès prioritaire visiteurs
- Accès prioritaire employés
- Accès prioritaire employés
- Accès limités aux étages sur les toits plats
- Accès modéré aux véhicules de service (entreprises, matériaux aux fronts mixtes, services clients)
- Spécificités alternatives d'accès aux parkings des commerces (accès par les sous-voies)
- Parking activité mixte (supplémentaires/logistiques vitrine)
- Parking collectif/collectif (commerces/industries)
- Emplacement préférentiel pour services aux surfaces (infrastructure)

8 VISER UNE DENSIFICATION GÉNÉRALE DU SITE ET FAVORISER UNE UTILISATION MAXIMALE DES REZ-DE-CHAUSSEE

- Permettre une constructibilité jusqu'aux limites de parcelle sur une hauteur maximale de 15m pour permettre l'implantation de différentes typologies d'activités logistiques et industrielles.
- Encourager une mixité fonctionnelle du secteur à travers une superposition verticale des programmes et une vie nocturne.

- Limites d'utilisation maximale du RDC
- Localisation préférentielle secondaire en RDC / Ra-2 (15m).
- Localisation préférentielle tertiaire et commerce.
- Localisation préférentielle showrooms / front-offices.
- Localisation préférentielle services aux entreprises, aux employés, services mutualisés.
- Localisation des accès aux logements aux étages.

9 PRÉVOIR UN TRAITEMENT DIFFÉRENCIÉ DES FRONTS ET UNE INTÉGRATION URBAINE

Un traitement différencié des fronts permet une meilleure intégration urbaine du secteur et correspond avec une organisation préférentielle des fonctions dans l'épi :

- sur la route des Jeunes, bande d'implantation pour dégager un espace d'accueil commercial, un front vitrine avec showrooms ;
- sur le côté Est de l'épi, bande d'implantation pour réaliser un front flexible et perméable permettant une articulation des volumes des services, des petites placettes et l'arrivée des rails ;
- sur les avenues Vibert et Jolivet, fronts et gabarits assurant la continuité morphologique avec les projets des quartiers voisins ;
- hauteur maximum de 30 m sur l'ensemble du site et ponctuellement de 60 m pour les fronts mixtes sur les avenues Vibert et Jolivet.

- Bande d'implantation 1
- Bande d'implantation 2
- Continuité morphologique du front (alignement, gabarits, toits de couverture)
- Front résidentiel sur parc

4 HIÉRARCHISER LA DESSERTE VÉHICULES ET POIDS LOURDS

- Organiser les flux de manière à éviter le transit à travers les quartiers résidentiels de Carouge et assurer une clarté des accès.
- Sur l'épi Sud, maintien de la desserte actuelle et dimensionnement minimal.
- Sur l'épi Nord, mise en place d'une boucle principale de circulation complétée par une desserte secondaire.
- Effectuer une étude complémentaire pour l'intégration des flux de Praille Ouest dans le système général de circulation du quartier ainsi que pour le croisement des rails par les mobilités douces sur la route des Jeunes.

- Réseau primaire
- Réseau principal : véhicules motorisés et poids-lourds
- Réseau de desserte : véhicules motorisés et poids-lourds
- Interdiction d'accès poids lourds à la plateforme logistique et limitation du trafic véhicules motorisés.

5 ÉTABLIR UN DIMENSIONNEMENT DES RUES EN FONCTION DE LEUR NIVEAU HIÉRARCHIQUE

- Établissement d'une hiérarchie selon le rapport entre l'espace réservé aux mobilités douces, l'espace de manœuvre et les quais camions.
- Détermination d'une limite des constructions assurant un dimensionnement minimal des espaces publics.
- Garantie du maintien des bâtiments existants, notamment ceux où une densification est plus avantageuse.

- Boucle de desserte + réseau structurant.
- Rues d'accès.
- Cours camions avec bandes mixtes cycles et piétons.

6 ASSURER UNE GRADATION DES ESPACES PUBLICS ET UNE PÉRMÉABILITÉ VERS LE PARC

- L'espace public est prioritairement localisé au niveau du sol. Outre les grands espaces, les espaces publics se déclinent en espaces de traversée et placettes à dominante végétale.
- Introduction d'une dimension végétale dans un espace densément construit : amélioration du confort climatique, réalisation d'une échelle appropriable et d'un paysage urbain différencié.
- Mise en place d'un réseau de mobilité douce maillé favorisant les liaisons à travers le site.
- Effectuer une étude complémentaire pour l'intégration des transports publics sur la route des Jeunes, la traversée des rails au croisement avec l'Av. Vibert et la connexion piétonne à la gare CEVA.

- Grand Parc + liaisons verticales
- Voie verte : axe public-payager
- Liaisons paysagères
- Placettes aménagées
- Placettes aménagées
- Élargissement du trottoir
- Cheminement mixtes

PRINCIPE DE MUTATION

PLAN DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE MUTATION 0

- Chaque entreprise est libre d'évoluer à son propre rythme.
- L'accès est garanti, dans chaque phase intermédiaire, par le réseau existant.
- Une réorganisation vraie est toutefois nécessaire pour garantir le confort et l'efficacité de la desserte des entreprises et un meilleur fonctionnement de la logistique.

- Nouvelle infrastructure
- Existant
- Nouveaux secteurs mutables

PLAN DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE MUTATION 1

- Nouvelle infrastructure
- Infrastructure déjà réalisée
- Infrastructure supprimée
- Existant
- Nouveaux secteurs mutables
- Secteurs déjà actifs

PLAN DES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE MUTATION 2

- Nouvelle infrastructure
- Infrastructure déjà réalisée
- Infrastructure supprimée
- Existant
- Nouveaux secteurs mutables
- Secteurs déjà actifs