

# La mobilité du futur? Les communes veulent piloter!

Confignon et Plan-les-Ouates doivent gérer la création d'un quartier de 4000 logements et d'importantes surfaces d'activité. Pour accompagner ce développement, une convention a été signée avec le Canton de Genève.



Plus qu'un quartier, un morceau de ville et quelque 4000 logements vont se construire sur un territoire de 58 hectares situé à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon. Selon le programme actuel, les travaux doivent débuter courant-fin 2019 dans un premier périmètre situé à Plan-les-Ouates – secteur Rolliet – pour environ 1000 logements, 15000 m<sup>2</sup> destinés aux activités, ainsi que des infrastructures sportives. La suite devrait s'échelonner jusqu'à 2030.

Le déclassement de ces terres agricoles situées en bordure de l'agglomération genevoise a été imposé aux deux communes par les autorités cantonales – et par la population lors d'un vote en 2011. Dans le contexte d'important développement qui prévaut actuellement à Genève, Confignon (4600 habitants) et Plan-les-Ouates (10750 habitants) comprenaient qu'elles puissent avoir un rôle à jouer, mais n'entendaient pas se laisser tout imposer. Deux préoccupations prédominaient: la densité du logement et la mobilité. Ce dernier point est extrêmement sensible à Genève, où le réseau routier est saturé. «Nous sommes déjà confrontés à un transit de travailleurs frontaliers très important. Et le projet ne

prévoit aucune nouvelle route», insiste Fabienne Monbaron, maire de Plan-les-Ouates.

## Pas d'urbanisation à la carte

En réaction, la commune avait commandité une étude d'impact qui abordait les mesures à mettre en place pour éviter la saturation, le report sur le réseau routier secondaire, l'engorgement. Transmise au canton, cette étude a contribué à l'élaboration d'un projet de densification mesurée, pour un total de quelque 3000 logements. A la satisfaction des communes. Mais pas du tout du goût de Berne, qui a rappelé le canton à ses responsabilités: pas question de déclasser des terres agricoles pour des projets de soft-urbanisation. L'indice d'utilisation du sol (IUS) doit être de 1,30, ce qui représente environ 4000 logements.

«Nous avons accueilli cette demande avec une certaine réserve», commente a posteriori, avec une finesse d'ambassadeur, Dinh Manh Uong, conseiller administratif de Confignon en charge de l'aménagement du territoire. «Mais nous comprenions l'argument selon lequel on ne peut pas déclasser pour faire du 1,0!» Après discussions avec la société civile et délibérations, la commune

s'est déclarée favorable à un coefficient de 1,23 à 1,26 maximum. «Nous acceptons de faire un compromis majeur. Mais nous demandons en échange au canton un train de mesures dans le domaine de la mobilité. L'idée était d'obtenir un engagement solennel et formel. Pas juste une promesse.»

## Esprit de concertation

Du côté de Plan-les-Ouates, c'est également une certaine réserve qui a prévalu. Des ateliers ont été organisés avec la participation de la population des deux communes, toujours dans un esprit de concertation. «Il est possible de s'opposer, de multiplier les recours, mais cela épuise tout le monde, et les projets finissent tout de même par se réaliser. Nous en avons fait l'expérience sur un autre site», argumente Fabienne Monbaron. Pour l'instant, cette stratégie d'ouverture donne des résultats: «Le plan localisé de quartier (PLQ) du Rolliet n'a finalement provoqué que quatre oppositions.» L'IUS sera de 1,8 sur la partie urbanisée – de 1,1 à l'échelle du périmètre, qui compte d'importantes infrastructures sportives et scolaires. Sur le deuxième site, la jauge est toujours fixée à 1,26.

Un nouveau morceau de ville sera créé sur un territoire de 58 hectares à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon. Les communes ont dû accepter une utilisation élevée du sol. En contrepartie, elles ont exigé des aménagements pour une mobilité douce.

Visualisations: m&d



## Mesures spectaculaires négociées:

### Pas de tram? Pas d'emménagements!

Sur le terrain de la mobilité, la réaction de la Confédération plaçait Confignon et Plan-les-Ouates dans une situation intéressante au moment de négocier avec le canton. Sur les bases d'un projet de résolution préparé par Confignon, et d'une requête conjointe des communes en comité de pilotage, un spectaculaire train de mesures allait être adopté. Lors de la signature officielle par les parties, le conseiller d'Etat Antonio Hodgers a relevé une «excellente collaboration avec les communes» qui a permis d'arriver à un accord en à peine quelques mois, d'avril à novembre 2017. Que prévoit cet accord? Pour la version courte, il faut retenir que les communes ont obtenu une ligne de tram, une ligne de bus – et un téléphérique! Et l'engagement du canton que l'urbanisation ne se fera pas en absence des infrastructures promises. A Genève, nul n' imagine aujourd'hui que l'on puisse en arriver là. Mais si tel devait être le cas, faute d'accès direct au bouton rouge qui dit stop, personne ne pourra reprocher aux communes de laisser s'engager une dynamique d'oppositions. Un tel accord pourrait faire

date. Son respect par chacune des parties est, quant à lui, le garant de la réalisation du projet dans les temps.

Selon des projections, le développement – logement, zone d'activité – pourrait induire le passage de 20000 véhicules de plus par jour. S'en prémunir est primordial. «Même si les Cherpines sont loin du centre de Confignon, la mobilité est toujours une source d'inquiétudes pour nos habitants», expose Dinh Manh Uong. Les petites routes sont déjà empruntées par des automobilistes lassés des encombrements sur les grands axes. Il en est ainsi d'une toute petite route qui relie, à travers champs, Plan-les-Ouates à Confignon. «Dans le cadre du projet d'aménagement, nous avons obtenu qu'elle soit réservée à la mobilité douce et une nouvelle ligne de bus qui desservira le centre de Confignon, pour se rendre ensuite à Bernex.»

### Un téléphérique pour l'aéroport

Le prolongement de la ligne du tram 15, qui s'arrête aujourd'hui sur le seuil de Plan-les-Ouates, irriguera directement le quartier des Cherpines et la zone industrielle toute proche (ZIPLO). Pour un service privilégié: à Genève, les trams suivent des tracés directs – aux bus de drainer les usagers depuis les quartiers environnants. Les Cherpines bénéficieront d'une des rares exceptions à cette logique, avec un crochet jusqu'au cœur du périmètre.

Bien davantage qu'une rareté, les Cherpines devront être reliées au nord du canton par un téléphérique! Le tracé de ces pylônes se dirigera d'abord vers Confignon et Bernex (où d'autres importants projets de développement urbain sont en cours), avant de prendre la direction de l'aéroport, de sa gare CFF et

des P+R attenants, desservant au passage quelques importantes zones industrielles. Celles et ceux qui attendent de le voir pour le croire devront patienter jusqu'aux alentours de 2025.

### Rapprochement des communes, création d'un fonds intercommunal

Au fil du processus, les deux communes se sont rapprochées. Les deux conseils administratifs in corpore ont commencé à se rencontrer une fois par mois. En fonction des thèmes, les commissions municipales sont associées.

Ce printemps, les autorités évoquaient charges et répartition des charges. Pour Confignon, selon les premières estimations, les investissements devraient s'élever à la hauteur de 110 millions. Une somme à mettre en parallèle avec une marge d'autofinancement de quelque 3 millions par an. Ce cas particulier éclaire sur les motivations de la création, l'année dernière, du fonds intercommunal pour le développement urbain (FIDU), alimenté par toutes les communes genevoises en fonction de leur taille, ainsi que par le canton, pour une dotation annuelle de 25 millions. Ce Fonds soutient la construction de logements (sauf villas) et d'infrastructures – écoles, parcs. «Rien n'est encore fixé, mais selon les premières projections, nous pourrions bénéficier, sur la durée du projet, d'environ 28 millions pour la totalité du développement», évoque Dinh Manh Uong.

Les moyens financiers des deux acteurs sont contrastés. Confignon inaugurera aux Cherpines sa première zone industrielle/d'activités. Alors que Plan-les-Ouates est déjà dotée de vastes surfaces appréciées par des sociétés mondialement connues. Mais Fabienne Monbaron avance, entre les Cherpines et



Signature de la convention (de g. à d.): Xavier Magnin, conseiller administratif de Plan-les-Ouates, Thierry Durand, maire de Plan-les-Ouates, Elisabeth Gabus-Thorens, maire de Confignon, Dinh Manh Uong, conseiller administratif de Confignon, Sylvie Jay, conseillère administrative de Confignon, Luc Barthassat, ex-conseiller d'Etat chargé du DETA, Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du DALE, Fabienne Monbaron, conseillère administrative de Plan-les-Ouates.

Photo: m&d

d'autres projets d'urbanisation à l'étude ou en cours de réalisation, des investissements de l'ordre de plusieurs centaines de millions pour ces prochaines années. Outre le FIDU, la maire cherche des cofinancements auprès des communes environnantes, qui bénéficieront du centre sportif et notamment de la piscine de 50 mètres qui manque cruellement à Genève. En mars, les signes les plus favorables venaient davantage de Saint-Julien, située de l'autre côté de la frontière. Car le projet intéresse la France voisine à plus d'un titre: si le tram 15 doit rentrer un jour à Saint-Julien, pourquoi ne pas y prolonger également la ligne du téléphérique jusqu'aux parkings des grands centres de loisirs?

Musique d'avenir. Fabienne Monbaron focalise davantage sur l'avancement du tram des Cherpines. A ce jour, le canton est confronté, selon elle, à quelque 260 oppositions (ou groupe d'oppositions). «Ce n'est pas comme cela que j'aime faire de la politique, mais pour rentrer dans la négociation, et c'est ainsi que la procédure fédérale le prévoit, la commune a dû elle-même faire opposition», regrette la maire. Pour des emménagements prévus fin 2021, début 2022,

les travaux du quartier devront commencer fin 2019. Et ceux du tram? Tic-tac? Au canton, Benoît Pavageau, directeur des Transports Collectifs au Département des Infrastructures (DI), confirme par écrit que le projet est dans les temps. «Le planning de réalisation de la 1<sup>re</sup> section (...) est le suivant: jusqu'à la fin 2018 poursuite du processus de levée des oppositions permettant une obtention de la DAP (déclaration d'approbation des plans) dans le courant du 2<sup>e</sup> trimestre 2019. Une fois cette déclaration obtenue, la phase de préparation des travaux pourra débuter en vue d'un lancement des premiers travaux fin 2019. Deux années complètes seront nécessaires pour l'exécution du chantier (incluse la phase d'essais et de marche à blanc), la mise en service est donc programmée lors de l'étape de décembre 2021.»

Vincent Borcard

*Le déclassement des terres agricoles situées en bordure de l'agglomération genevoise a été entériné par un vote populaire (à droite en haut). A droite en bas les plans des futurs aménagements.*



# Mobilité durable en région de montagne: Verbier innove

Depuis l'été 2017, une application et un site Internet facilitent les déplacements au sein et vers la station valaisanne de Verbier. Son but est à terme de réduire le trafic privé. La station bagnarde dépend encore fortement de l'automobile.

En Suisse, près de 80% des personnes qui se rendent dans une station alpine ont recours à la voiture. Un constat qui vaut tout particulièrement pour Verbier en Valais. Du fait de sa localisation géographique, de son développement très rapide et axé sur la parahôtellerie (appartements en location, résidences secondaires), ainsi que de l'étalement de ses constructions, la station bagnarde est en effet fortement dépendante de l'automobile, tant pour son accès que pour les déplacements internes. Une dépendance de nature à remettre en cause sa qualité de vie, son image, voire son attractivité, arguait une étude réalisée en 2010 par le Laboratoire de socio-

logie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)\*.

### De 3000 à 30000 habitants voire plus

«Les problèmes de circulation sont particulièrement aigus à certaines périodes de l'année. De 3000 en basse saison, la population peut dépasser les 30 000 habitants lors certains pics de fréquentation, à Noël par exemple», rappelle Tristan Larpin, chef du service de l'aménagement du territoire de la commune de Bagnes. Face à cette situation, les autorités bagnarde ont décidé de prendre des mesures pour réduire le trafic automobile et encourager l'utilisation des transports publics. Tout d'abord en développant les services de

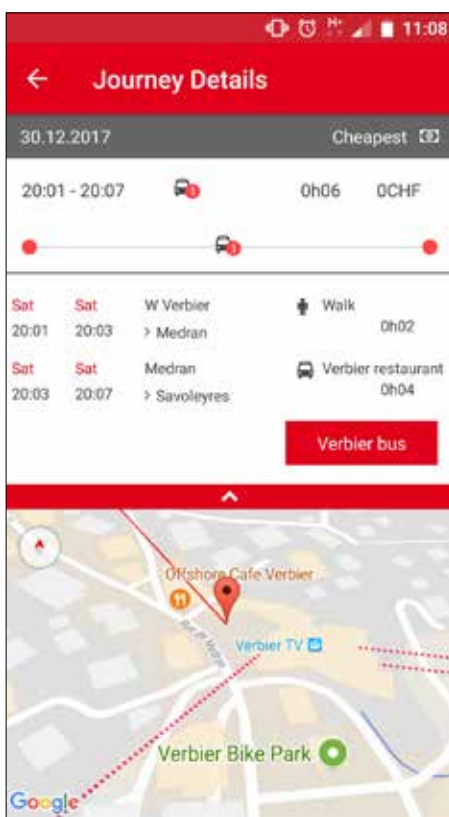
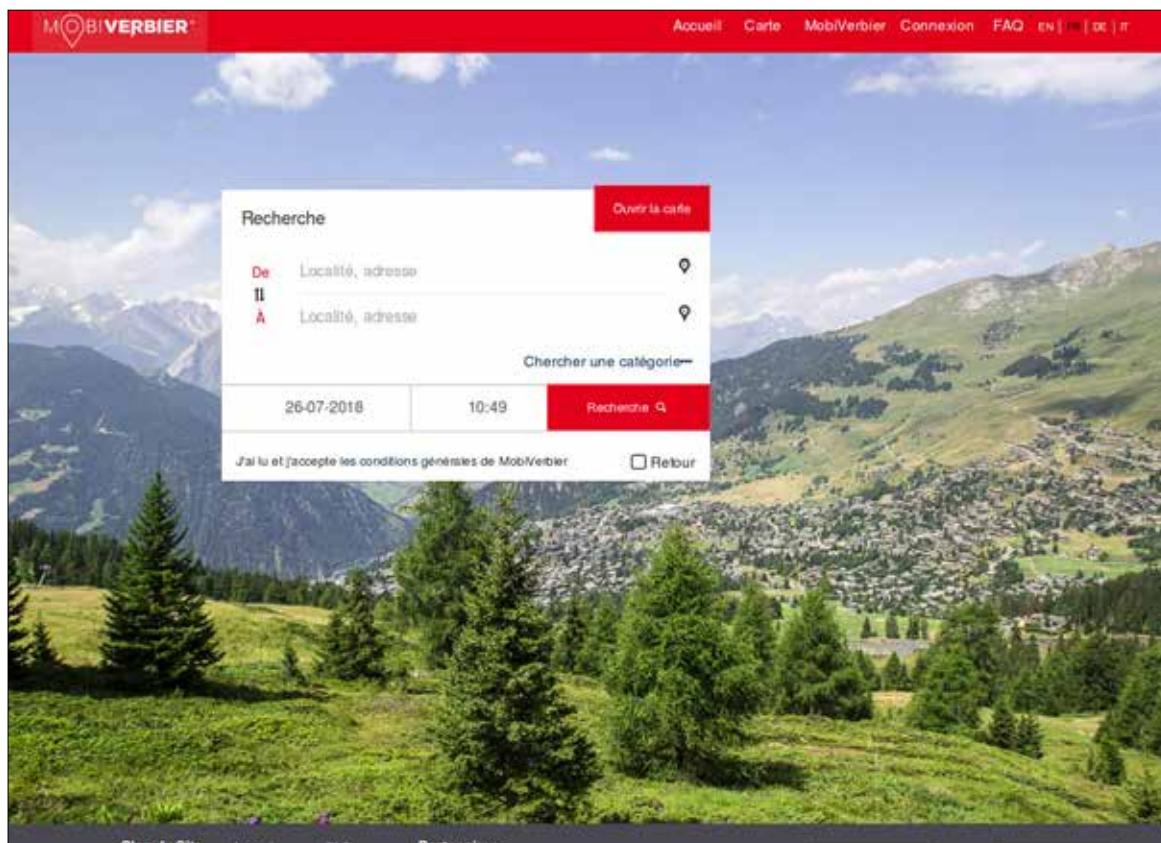
navettes intra-station et les parking P+R, puis en initiant l'été dernier un site Internet et une application mobile\*\*, ceci dans le but de faciliter les déplacements vers et à l'intérieur de Verbier.

### MobiVerbier fait valoir les divers prestations de la commune

«Il s'agit dans un premier temps de valoriser et de mieux faire connaître l'offre existante, par exemple les parkings P+R, mais aussi et notamment les navettes gratuites», précise l'aménagiste communal. Et d'ajouter: «Il ne faut pas oublier que la commune consacre un montant de pas moins de trois millions de francs par année à ce type de prestations.»

L'outil en ligne MobiVerbier, développé par une spin-off de l'EPFL, permet à l'utilisateur d'organiser ses trajets porte-à-porte et de trouver les modes de transport les plus adaptés à ses besoins en temps réel, sur la base de critères comme le meilleur prix, le trajet le plus rapide ou le plus écologique. L'outil agrège également toutes les offres spécifiques à la station.

Photo: routeRank



MobiVerbier en application pour smartphone.

Photo: routeRank

Suite à un appel d'offre, c'est l'entreprise routeRANK, une spin-off de l'EPFL, qui est spécialisé dans des portails de mobilité, a adapté son système à la situation spécifique de la commune pour mettre en place l'outil en ligne et l'application smartphone MobiVerbier.

Le logiciel permet à l'utilisateur d'organiser ses trajets porte-à-porte et de trouver les modes de transport les plus adaptés à ses besoins en temps réel, sur la base de critères comme le meilleur prix, le trajet le plus rapide ou le plus écologique. L'outil agrège également toutes les offres spécifiques à la station, les navettes gratuites bien sûr, mais aussi le car postal, le train jusqu'au Châble, le parking relais du Châble desservi par la télécabine menant à Verbier, ainsi que les possibilités d'auto-partage et de covoiturage. Autre spécificité, il inclut par ailleurs des informations importantes comme les hébergements, les restaurants et les offres de loisirs, à l'image par exemple du Verbier Festival en été, que l'on peut sélectionner sans en connaître l'adresse exacte.

«L'instrument mis au point pour Verbier est emblématique et particulièrement innovant, relève Sara Manzano Merino, chargée du business development au sein de la société routeRANK. Et il devrait à terme encourager ses utilisateurs à choisir d'autres options que la voiture, de manière à réduire leur empreinte éco-

logique et à déplacer une partie du trafic individuel vers une mobilité plus durable.» Selon elle, les régions de montagne ont tout intérêt à montrer l'exemple en matière de durabilité, si elles ne veulent pas perdre leur charme et donc leur attrait.

Pour Verbier, l'enjeu est également bien là. Il s'agit de préserver ses atouts en tant que destination touristique. Pour le moment, il est toutefois encore trop tôt pour connaître l'impact concret de MobiVerbier en matière de réduction du trafic individuel. «Le logiciel est en phase de rodage. Il est utilisable mais pas encore parfait», fait valoir Tristan Larpin. Les premières données exploitables devraient néanmoins être disponibles à la fin de l'année. «La force du projet, c'est qu'il nous permettra de mieux connaître les habitudes de déplacement des touristes et des résidents. Des informations précieuses pour aider les autorités politiques à prendre des décisions», conclut-il.

Marie-Jeanne Krill

#### Infos:

\* Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò: «Vers une mobilité plus durable à Verbier. Etat des lieux et pistes d'améliorations». LaSUR, EPFL, décembre 2010.

\*\* <https://www.mobiverbier.com/fr/>