

OBJECTIFS

Assurer le fonctionnement du réseau routier tout en favorisant une mobilité multimodale

Effets attendus

- Fluidité du trafic sur le réseau autoroutier (élimination des goulets d'étranglement)
- Meilleure prise en compte des besoins des différents usagers de la voirie : véhicules individuels, transport public, modes doux, trafic professionnel
- Réduction du trafic de transit dans le centre ville, les centres régionaux et locaux, les quartiers résidentiels
- Augmentation de la vitesse commerciale des transports collectifs
- Amélioration des réseaux de mobilité de douce
- Valorisation des espaces publics
- Diminution des nuisances pour les riverains
- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores, en vue d'une diminution des conséquences néfastes pour la santé
- Sécurité accrue des déplacements
- Suppression des points noirs pour la faune

Lien avec le concept

- 04** Offrir des conditions favorables aux activités industrielles
- 05** Planifier et contrôler l'implantation d'installations à forte fréquentation
- 07** Encourager la qualité urbaine et préserver le patrimoine
- 08** Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération
- 09** Poursuivre le développement du réseau de transports publics à l'échelle de l'agglomération
- 11** Optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés
- 12** Développer la mobilité douce
- 13** Mettre en place un concept pour le transport des marchandises, les livraisons et les prestations de service

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE LOCALISATION

Le canton se donne pour objectif une utilisation optimale des différents modes de déplacement et met en place

une organisation multimodale du réseau routier, qui répond aux principes suivants :

- le trafic est canalisé sur le réseau structurant d'agglomération articulé notamment sur le réseau autoroutier, qui doit garantir une fluidité satisfaisante au trafic de transit régional et international et mettre en relation les différents secteurs de l'agglomération ;
- l'accès au cœur de l'agglomération est organisé par « poches », avec des mesures d'accompagnement visant à canaliser le trafic de transit sur le réseau structurant et améliorer les transports collectifs et la mobilité douce ;
- le passage d'une « poche » à une autre se fait de manière privilégiée par le réseau structurant d'agglomération (éviter le transit sur le réseau de desserte) ;
- à l'intérieur des « poches », la priorité est donnée aux transports publics et aux modes doux ;
- les flux sont gérés en entrée de localité par des mesures de modération du trafic et d'encouragement au transfert modal.

Les études des nouveaux tronçons routiers doivent s'inscrire dans une coordination optimale avec les études d'urbanisation et d'aménagement des quartiers environnants, ce qui permettra de mieux identifier leur fonction urbaine, de faciliter la mise en place des mesures d'accompagnement, de concevoir des projets globaux qui respectent les prescriptions légales en matière de nuisances pour la population (air, bruit), avec un impact minimal sur les espaces agricoles et naturels.

Les nouveaux tronçons routiers ayant une incidence régionale doivent être discutés au niveau global dans le cadre du Projet d'agglomération, ainsi que dans le cadre de groupes de travail transfrontaliers.

Mesures de mise en œuvre

- mettre en place un concept multimodal des déplacements

- améliorer les capacités autoroutières, notamment en poursuivant les démarches pour un fonctionnement optimal de l'autoroute actuelle
- assurer le fonctionnement du réseau primaire, en réalisant les compléments de réseau nécessaires
- mettre en œuvre les mesures d'accompagnement.

Mandat de planification

La Confédération :

- mène les études nécessaires pour garantir durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales, en concertation avec les acteurs concernés.

Le canton :

- se coordonne avec la Confédération et participe activement à l'étude des mesures à prendre pour garantir durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales dans la région de Genève ;
- élabore le Plan directeur du réseau routier et le met en œuvre (mesures visant à aménager le réseau routier et à adapter sa hiérarchie) ;
- réalise les projets d'assainissement du bruit routier des routes cantonales ;
- met en œuvre les mesures de traitement des eaux de ruissellement des routes cantonales à fort trafic prévues dans les PREE.

Les communes :

- intègrent les mesures inscrites dans le plan directeur du réseau routier, concernant le réseau communal, dans leur plan directeur communal ;
- mettent en œuvre des projets d'assainissement du bruit routier des routes communales ;
- mettent en œuvre les mesures de traitement des eaux de ruissellement des routes communales à fort trafic prévues dans les PGEE.

Interaction avec d'autres fiches

- B01** Développer le réseau ferroviaire pour les transports de voyageurs
- B02** Renforcer le réseau TC structurant
- B04** Mener une politique coordonnée du stationnement
- B05** Promouvoir la mobilité douce
- B07** Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine
- C06** Préserver et reconstituer les continuités biologiques

ORGANISATION

Instances concernées

Confédération :	DETEC (OFROU)
Canton :	DIME (DGM, DGE, DGGC); DU(OU)
Communes :	toutes
Pilotage :	DIME (DGM et DGGC) pour la planification et la réalisation du réseau cantonal ; DETEC (OFROU) pour le réseau autoroutier

AUTRES INDICATIONS

Bases légales

- LRN (loi fédérale sur les routes nationales, du 8 mars 1960)
- LCR (loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958)
- LCPR (loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985)
- LFIfr (loi fédérale sur le fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales, du 6 octobre 2006)
- LPE (loi sur la protection de l'environnement)
- Constitution de la République et Canton de Genève, articles 160A à E
- LRoutes (loi cantonale sur les routes, du 25 octobre 2005, L 1 10) [instaure plan directeur du réseau routier] et son règlement d'application
- Loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre
- Loi sur les zones 30 et les zones de rencontre
- LS (loi sur la santé) [art 22 relatif à la prévention des atteintes à la santé liées à l'environnement]

Planification cadre

- Mobilités 2030. Stratégie multimodale pour Genève, DGM, 2013
- *Plan directeur du réseau routier 2011-2014*, DIM (DGM), 2011
- *Plan directeur des transports collectifs 2011-2014*, DIM (DGM), 2010
- *Plan directeur du stationnement*, DIM (DGM), 2010
- *Plan d'action des parcs relais 2011-2014*, DIM (DGM), 2011
- *Plan directeur de la mobilité douce*, DIM (DGM), 2011

Études de base / Références principales

- Études de faisabilité d'une traversée du lac, État de Genève, 2011
- Étude d'opportunité pour la suppression du goulet d'étranglement du réseau des routes nationales entre le Vengeron et Perly, OFROU, en cours
- Étude préliminaire visant à résoudre durablement les goulets d'étranglements sur le réseau des routes nationales entre Le Vengeron et Nyon « N1 Le Vengeron – Coppet – Nyon », OFROU, en cours

Fiche monitoring du plan directeur

M3 Réseau routier

DOSSIER

Problématique et enjeux

Conception multimodale du réseau routier

Pour répondre à la demande en déplacements de la population, l'État développe une conception multimodale de la mobilité qui s'appuie sur quatre piliers : la mobilité douce (MD), les transports collectifs (TC), les transports individuels motorisés (TIM) et le stationnement. Il s'agit de considérer le système de transports avec une vision globale où chaque mode de transport a son domaine de pertinence en fonction du motif de déplacement et de l'horaire de déplacement, tant du point de vue de l'efficacité (performance), de l'économie (individuelle et collective), de la consommation d'énergie, de la santé publique que du respect de l'environnement. Les performances de chaque mode dépendent de ceux des autres (partage des surfaces de circulation, de stationnement, du temps d'attente aux feux...) et un arbitrage se révèle indispensable pour une organisation cohérente et efficace.

Organisation du réseau routier

Pour garantir le fonctionnement des transports individuels motorisés, les déplacements sont organisés selon une logique de type radio-concentrique, du centre vers la périphérie. Le réseau autoroutier constitue l'armature principale du réseau routier d'agglomération. Il s'agit d'en maximiser l'utilisation pour les flux d'agglomération dans le but de préserver la qualité environnementale des quartiers d'habitat et d'obtenir une meilleure répartition du domaine public urbain à d'autres utilisations que le trafic automobile, notamment les transports collectifs et la mobilité douce. Le réseau autoroutier, déjà fortement saturé et sensible à la moindre perturbation, va subir un accroissement de trafic important ces prochaines années. Il a d'ailleurs été identifié par l'OFROU comme faisant partie de goulets d'étranglement du réseau des routes nationales pour lesquels des solutions sont actuellement à l'étude (élargissement, réseau complémentaire...).

Pour pouvoir maximiser l'utilisation du réseau suprarégional et diminuer ainsi la pression sur les réseaux locaux, une augmentation de la capacité du système autoroutier à l'échelle de la totalité de l'agglomération est nécessaire. Cette optimisation peut être obtenue par différents types d'intervention (détaillés ci-après) :

- augmentation de capacité du réseau suprarégional et création d'un ring autoroutier pour résoudre les goulets d'étranglement et permettre d'assurer la fonction de délestage du centre-ville et de support des grands volumes de flux TIM ;
- création de nouvelles jonctions ou compléments de jonctions autoroutières pour améliorer l'accès au système suprarégional depuis certains secteurs urbains actuellement non-desservis ;
- développement du réseau régional structurant pour offrir de nouveaux accès au réseau suprarégional et pour accompagner les développements urbains.

Elargissement de l'autoroute de contournement et traversée du Lac

Suppression des goulets d'étranglement

L'étude préliminaire N1 Le Vengeron – Coppet – Nyon, menée en 2012 par l'OFROU dans le cadre de la suppression des goulets d'étranglement, démontre que l'élargissement des deux tronçons Vengeron – Coppet et Coppet – Nyon est nécessaire et doit être réalisé simultanément. Ainsi, cette augmentation de capacité permettra un meilleur fonctionnement et une utilisation optimale du réseau suprarégional, soulageant ainsi le réseau routier secondaire dans ce secteur.

En 2011, l'OFROU a lancé une étude d'opportunité pour résoudre durablement les goulets d'étranglements sur le réseau des routes nationales entre Le Vengeron et Perly. Les résultats de cette étude montrent que l'optimisation de l'infrastructure actuelle de l'autoroute de contournement de Genève, sans élargissement, ne permet pas de résoudre les problèmes de goulets d'étranglement. Plusieurs tronçons devront donc être élargis d'ici 2030 afin d'éviter une situation de forte congestion du réseau routier au niveau de l'agglomération.

Traversée du Lac

De 2008 à 2010, une étude cantonale a été menée pour étudier la faisabilité d'une traversée du Lac et d'un raccordement sur le réseau routier ou autoroutier suisse et/ou français, afin de répondre à la loi cantonale de crédit d'étude 10015 votée par le Grand Conseil.

Les résultats de cette étude ont confirmé l'utilité de la traversée du Lac :

- > dans sa fonction de liaison entre rives, pour garantir les échanges dans l'agglomération du Grand Genève ;
- > dans sa fonction d'itinéraire complémentaire à l'autoroute de contournement, pour garantir le transit dans l'agglomération du Grand Genève ;
- > dans sa fonction d'itinéraire de délestage du cœur d'agglomération rendue possible grâce à ses mesures d'accompagnement indispensables (développement simultané d'un réseau de transports collectifs performants sur les axes bénéficiant de réduction de trafic, ainsi que de la mobilité douce) ;
- > dans le but de desservir la rive gauche du lac et la partie est de l'agglomération, avec les développements qui y sont envisagés.

L'étude d'opportunité de l'OFROU confirme que la traversée du lac offre des gains importants en termes d'organisation de la mobilité et de qualité de vie au sein du cœur d'agglomération et permettrait de diminuer l'ampleur de l'élargissement de l'autoroute actuelle.

Des objectifs partagés

Ces réflexions ont débouché sur la définition d'objectifs partagés par les différents acteurs, à savoir :

- > résoudre prioritairement et de façon durable le problème du goulet d'étranglement sur l'A1 par son élargissement ;
- > créer un « ring » autoroutier offrant une alternative par rapport au tracé unique actuel et une accessibilité par poches au cœur d'agglomération ;
- > améliorer les conditions de mobilité sur le réseau urbain en diminuant le trafic automobile pour contribuer à une meilleure qualité de vie au centre de l'agglomération et dans les zones urbaines, notamment en développant des zones piétonnes plus étendues qu'actuellement ;
- > garantir l'accessibilité du centre-ville en transport individuel pour les habitants, commerces et activités et transports professionnels et repousser le transit en périphérie du centre de Genève, malgré la demande croissante de mobilité et de déplacements ;
- > s'inscrire dans la stratégie combinée de développement de l'ossature TC (particulièrement le RER transfrontalier) et des projets de développement du territoire exprimés au sein du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, notamment désenclaver la rive gauche du lac et renforcer son développement.

La création d'un ring autoroutier ne doit pas être considérée comme un simple accroissement de capacité routière mais au contraire comme une opportunité de renforcer la multipolarité de l'agglomération et de diminuer au maximum le trafic de transit non souhaité au cœur d'agglomération en le reportant sur des axes périphériques et en orientant de manière plus rationnelle qu'aujourd'hui le trafic d'échange.

Mesures d'accompagnement

Pour garantir et optimiser les effets positifs de la mise en place de la traversée du lac et de l'élargissement de l'autoroute, des mesures d'accompagnement en termes d'urbanisation, de mobilité et de paysage sont indispensables. Le développement de telles infrastructures ne peut s'envisager sans mesures d'accompagnement ni développement simultané d'un réseau de transports collectifs performants pour éviter que les reports de trafic ne se traduisent quelques années plus tard par une augmentation généralisée du trafic TiM. Ces mesures devront permettre aussi d'éviter de péjorer la qualité du cadre de vie dans les parties « hors ring » de l'agglomération centrale (par ex. Bernex, Perly-St-Julien, agglomération d'Annemasse, etc.), qui doivent pouvoir bénéficier d'améliorations comparables à celles visées au centre-ville, en canalisant le trafic induit vers l'autoroute sur des voiries appropriées.

Il s'agira notamment de :

- > créer et renforcer au centre ville des espaces publics, une piétonisation et des pistes cyclables ;
- > créer un axe fort TC sur le pont du Mont-Blanc, avec possibilité d'extension ou création de voies pour le tram ;
- > requalifier les quais et les principaux axes du centre ville, avec redistribution partielle de la voirie pour les transports publics et la mobilité douce, et augmentation de la vitesse commerciale des transports publics ;
- > réorganiser les concepts de circulation pour créer des accès au centre-ville par « poches » sans possibilité de transit ;
- > requalifier des traversées de villages et promouvoir des parcs relais (P+R) pour accentuer le transfert modal ;
- > créer ou modifier des jonctions autoroutières et restructurer le réseau routier à Collex/Ferney/Versoix, Grand-Saconnex, Vernier, Bernex, Pallanerie, Puplinge, Thônex-Vallard et Annemasse ;
- > réaliser les compléments du réseau routier permettant de canaliser le trafic vers l'autoroute dans les secteurs hors-ring de l'agglomération centrale.

Impact autour des nouvelles jonctions

Si le ring autoroutier permet d'améliorer la qualité de vie dans l'agglomération centrale compacte grâce à des mesures d'accompagnement renforcées, l'impact sur l'urbanisation autour des nouvelles jonctions sera à maîtriser. Pour éviter des développements peu qualitatifs et un gaspillage du sol, les projets autour des jonctions prévoient d'ores et déjà un développement urbain dense, mixte et de qualité qui donnera le ton aux évolutions futures. Une croissance supplémentaire des emplois et des habitants dans le secteur d'implantation des jonctions sera à envisager au-delà de 2030 si l'horizon de réalisation de la traversée du lac à 2030 venait à se confirmer. Cela concerne notamment Collonge-Bellerive et les secteurs de Puplinge, Trois-Chêne nord et Annemasse nord, avec le besoin d'une desserte par un axe TP structurant les reliant au cœur d'agglomération.

Autres mesures visant à augmenter la capacité du réseau autoroutier

Mis à part la suppression du goulet d'étranglement, le réseau suprarégional et interurbain structurant à l'échelle de l'agglomération entière est en grande partie constitué. Le principal complément à apporter se situe dans le Chablais (voie rapide 2x2 voies entre Annemasse et le contournement de Thonon-les-Bains). Pour le reste, les adaptations sont principalement locales et visent à mieux organiser le réseau routier à l'intérieur des secteurs compacts dans le but de mieux s'articuler aux conditions locales ou de favoriser l'utilisation de l'autoroute afin de décharger les réseaux locaux avec des compléments de jonctions ou nouvelles jonctions sur le réseau suprarégional.

Nouvelles jonctions autoroutières

Collex/Versoix

Parmi les projets dont l'opportunité est à étudier, on trouve, dans le secteur Versoix – Collex Bossy, la proposition d'une nouvelle jonction autoroutière, à déterminer entre la route de Collex et la route de Sauvigny. Cette jonction pourrait permettre de soulager les communes suisses et françaises de la rive droite en structurant le réseau routier du secteur. Une coordination avec les projets de suppression des goulets d'étranglement ainsi qu'avec les projets sur territoire français devra être assurée. Une étude lancée en 2012 et co-pilotée par le canton de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex permettra notamment d'apporter des éléments quant à l'opportunité de cette nouvelle jonction.

Vernier-Canada (demi-jonction)

Dans le secteur Grand-Saconnex – Meyrin – Vernier, le canton a lancé en 2011-2012 et en collaboration avec l'OFROU, une étude de faisabilité et d'opportunité d'une nouvelle demi-jonction destinées à améliorer l'accessibilité aux zones industrielles de Vernier, Meyrin et Satigny. A ce jour, l'OFROU doit engager un projet général pour se prononcer sur la réalisation de la demi-jonction.

Lancy-sud

Dans le secteur sud de l'agglomération, le complément de jonction autoroutière de Lancy-sud doit offrir un accès direct à l'autoroute de contournement et permettre de soulager le secteur du Bachet ainsi que les communes de Genève Sud, en canalisant le trafic sur de nouvelles infrastructures (liaisons Genève sud).

Jonctions subordonnées à la réalisation de la traversée du lac

À plus long terme, la réalisation d'une jonction autoroutière à Thônex, en liaison avec la traversée du lac, permettrait d'améliorer l'accessibilité routière dans le secteur des Trois-Chêne, et de desservir les projets d'urbanisation prévus en minimisant les nuisances (étude d'opportunité et de faisabilité à mener). L'hypothèse d'une nouvelle jonction à Puplinge est également liée au projet de traversée du lac, et devra tenir compte des développements prévus dans le secteur (MICA, Puplinge, ...).

Nouveaux barreaux routiers

MICA

Le projet de route a été intégré aux études de réalisation du plan directeur de quartier des Communaux d'Ambilly, adopté en 2007. Sa réalisation sera synchronisée avec celle des opérations immobilières. Ce maillon routier permettra la construction de la première pièce urbaine du projet d'urbanisation de Mon Idée – Communaux d'Ambilly (MICA) Il sera constitué de 2x1 voie pour le trafic individuel, d'un site propre de 2x1 voie pour les transports publics et d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Routes des Nations et adaptation de la jonction du Grand-Saconnex

À court terme, les projets de route des Nations et de modification de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, en lien avec le tram sur la route de Ferney, doit permettre d'offrir une bonne accessibilité routière au secteur des Nations. Ce projet est aussi l'occasion de requalifier la route de Ferney, tout en offrant un axe fort de transport en commun entre Genève et Ferney-Voltaire.

Route du plateau de Montfleury

La construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Peney devrait accompagner les développements projetés dans la ZIMEYSAVER et dans les extensions prévues à proximité.

Barreau nord de Bernex

Pour accompagner l'extension urbaine prévue à Bernex et desservir les nouveaux quartiers, un nouveau tronçon routier raccordé à l'autoroute sera réalisé (opportunité validée). Cette infrastructure permettra de décharger la route de Chancy d'une grande partie du trafic induit par le développement urbain et assurera un fonctionnement optimal du tramway. L'OFROU doit engager un projet définitif pour le raccordement à la bretelle autoroutière.

Liaisons Genève Sud

Une nouvelle liaison entre la route de Saconnex-d'Arve, la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand permettront de canaliser le trafic en direction de l'autoroute tout en développant les TC et les MD dans les secteur Carouge-Veyrier-Troinex. La première étape de cette liaison sera réalisée conjointement à la réalisation de la jonction de Lancy-sud.

Démarche

Les nouveaux tronçons routiers et autoroutiers ayant une incidence transfrontalière doivent être discutés au niveau global dans le cadre du Projet d'agglomération et dans les groupes de travail transfrontaliers. L'étude d'opportunité menée par l'OFROU, définissant les mesures à

prendre pour garantir durablement la fonctionnalité du réseau des routes nationales dans la région de Genève, doit également être prise en compte.

La démarche varie selon le type de projet et l'implication de la Confédération (routes nationales, fonds d'infrastructures) qui, le cas échéant, définit les procédures.

Pour les projets concernant le réseau routier, les étapes sont en général les suivantes :

- étude d'opportunité et de faisabilité ;
- étude d'avant-projet / projet général ;
- si nécessaire, approbation par le Conseil fédéral ;
- projet définitif et mise à l'enquête ;
- projet de détail et dossier d'exécution ;
- réalisation ;
- mise en service.

Les projets relatifs au réseau routier sont menés en étroite coordination avec les développements urbains à proximité, mais aussi les quartiers existants ou les territoires naturels qu'ils impactent.

Les principaux projets d'infrastructure, en lien avec les projets d'urbanisation, sont brièvement listés ci-après.

Projets État de la coordination

Réalisation à l'horizon 2020

- | | |
|---|--------|
| 1. Construction du barreau routier MICA
[mesure 36-3-1 du PAFVG] | réglée |
| 2. Construction de la Route des Nations et modification de la jonction du Grand Saconnex (Ferney)
[mesures 32-1-1 et 32-1-4 du PAFVG] | réglée |
| 3. Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) depuis la jonction autoroutière
[mesure 34-8 du PAFVG] | réglée |
| 4. Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Nyon – Vengeron [mesures 12-24 et 12-34 du PAFVG] | réglée |
| 5. Construction du complément de la jonction autoroutière de Lancy Sud [mesure 40-10 du PAFVG] | réglée |
| 6. Amélioration de l'accessibilité aux futurs nouveaux quartiers de Genève-sud : création de la liaison 1, route de Saconnex d'Arve – route d'Annecy [mesure 40-4 du PAFVG] | réglée |
| 7. Amélioration de l'accessibilité dans le secteur de Genève-sud : création de la liaison 2, route d'Annecy – route de Pierre-Grand [mesure 40-12 du PAFVG] | réglée |

Réalisation à l'horizon 2025

- | | |
|---|----------|
| 8. Construction d'une nouvelle jonction autoroutière à Versoix ou à Collex et réorganisation du réseau routier en lien avec cette nouvelle jonction [mesures 12-37 et 12-38 du PAFVG] | en cours |
| 9. Élargissement de l'autoroute de contournement entre le Vengeron et Bernex ou Perly | en cours |

- 10. Réorganisation du réseau routier dans le secteur du PAV :
modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile,
nouveaux giratoires et nouveaux barreaux d'accessibilité
[mesure 30-33 du PAFVG] en cours

- 11. Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix :
Prolongement du chemin de la Scie
(franchissement de la Versoix) [mesure 12-30 du PAFVG] en cours

- 12. Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle
de Meyrin-Satigny et la route de Peney
(route du plateau de Montfleury) [mesure 33-14 du PAFVG] en cours

Réalisation à l'horizon 2030

- 13. Construction d'une demi-jonction autoroutière à Vernier Canada
[mesure 33-18 du PAFVG] en cours

- 14. Construction de la traversée du lac et de ses mesures
d'accompagnement [mesure 30-44 du PAFVG] information préalable

- 15. Réaménagement de la jonction « autoroutière » de Thônex
[mesure 36-1-24 du PAFVG] information préalable

- 16. Transformation de la route Blanche (bld urbain, couverture,
ou autoroute de distribution urbaine – subordonnée
à la traversée du Lac) [mesure 36-1-26 du PAFVG] information préalable

- 17. Réaménagement de la jonction de Bernex information préalable

ANNEXE

Carte n° 7 «Mesures de mobilité»