

# Cahier n°130-2

PACA

Arve  
Porte des Alpes

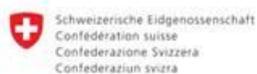


Grand Genève  
Agglomération franco-valdo-genevoise



RAPPORT D'ETUDE

MARS - 2017





Cahier n°1

.....

## **ARC SYNDICAT MIXTE**

# **Etude d'aménagement du territoire et zoom mobilité sur le PACA Arve-Porte- des-Alpes**

Auteurs :

**Jérôme PETIT, Inddigo**

**Julien MITHIEUX, INterland**

**Claire MEMIER, Attitudes Urbaines**

**Claire DUCARME, AID Observatoire**

Avec l'appui de :

**L'Équipe du Grand Genève, le Comité de Projet et les partenaires.**



# SOMMAIRE

RAPPORT D'ETUDE.....	1
<b>1. Contexte .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Positionnement du territoire, fragilités, enjeux et ressources .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Un territoire de l'entre-deux .....</b>	<b>10</b>
<b>2.2 Une géographie structurante et porteuse de ressources .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2.1 Des espaces ressources structurants .....</b>	<b>12</b>
<b>2.2.2 Des milieux sensibles .....</b>	<b>14</b>
<b>2.2.3 Un Patrimoine singulier à valoriser .....</b>	<b>18</b>
<b>2.2.4 Des ressources territoriales fortes dont le potentiel reste peu exploité.....</b>	<b>18</b>
<b>2.3 Une armature urbaine multipolaire.....</b>	<b>20</b>
<b>2.3.1 Le corridor des pôles urbains.....</b>	<b>24</b>
<b>2.3.2 Le réseau des bourgs secondaires .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3.3 L'archipel des villages et hameaux périurbains .....</b>	<b>26</b>
<b>2.3.4 Les villages montagnards .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.5 Synthèse de la lecture géographique du PACA.....</b>	<b>28</b>
<b>2.4 Croissance démographique, impacts de la croissance .....</b>	<b>28</b>
<b>2.4.1 Croissance démographique : la diffusion de « l'effet frontière » en seconde couronne28</b>	
<b>2.4.2 Une cohésion sociale à l'épreuve de mutations sociodémographiques majeures .....</b>	<b>29</b>
<b>2.4.3 Des marchés du logement fortement influencés par la croissance démographique ...</b>	<b>33</b>
<b>2.4.4 Une « course aux équipements primaires» amorcée, la question de la création d'une offre structurante pour le positionnement du territoire .....</b>	<b>34</b>





2.4.5	Démographie, logement, équipements : mise en perspective au regard des situations urbaines identifiées .....	36
2.5	Une dynamique positive pour l'emploi, des ressources endogènes .....	38
2.5.1	Une structure des emplois et de la population active sous influence des pôles d'emplois majeurs à l'échelle du Grand-Genève.....	38
2.5.2	Des secteurs d'activité dynamiques qui portent la croissance économique du territoire...41	
2.5.3	Bilan de la demande de construction et de l'offre en disponibilité foncière .....	s44
2.5.4	Une offre commerciale et des flux de consommation influencés par l'offre concurrentielle voisine .....	46
2.6	Un système de transport très largement dépendant de la voiture individuelle .....	51
2.6.1	Des déplacements pendulaires structurants, des déplacements locaux majoritaires .51	
2.6.2	Structure des déplacements pendulaires.....	53
2.6.3	Offre de transport.....	55
2.7	Une forte croissance en perspective .....	61
2.7.1	Deux scénarios prospectifs .....	61
2.7.2	Conclusion et préconisations.....	64
3.	Enjeux et objectifs.....	68
4.	Orientations stratégiques pour un projet de territoire .....	69
4.1	Les paysages pour qualifier le cadre de vie et de travail dans la vallée .....	69
4.1.1	Préserver l'environnement naturel du territoire .....	69
4.1.2	Valoriser le patrimoine local .....	69
4.1.3	Privilégier le développement urbain dans les principales centralités.....	69
4.1.4	Rendre exceptionnel les extensions sur les zones agricoles et naturelles.....	70
4.1.5	(Re)qualifier les zones d'activités économiques .....	70
4.2	Garantir la cohésion sociale et la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir	70
4.2.1	Adapter l'offre de logement aux besoins et aux revenus d'une population locale non frontalière	71





4.2.2	Evaluer les besoins à venir en matière d'équipements et de services essentiels et contribuer à orienter les aspirations résidentielles des nouveaux arrivants .....	75
4.2.3	Contribuer à la construction d'une identité pour le territoire .....	77
4.3	Limiter la dépendance économique aux pôles voisins et affirmer un positionnement en lien avec les ressources locales .....	78
4.3.1	Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale .....	78
4.3.2	Favoriser la création d'entreprises et contribuer à leur développement .....	83
4.4	Pour une organisation multimodale de la mobilité.....	89
4.4.1	Interventions de court terme (2020) .....	90
4.4.2	Interventions de moyen terme (2030).....	94
4.4.3	Horizon long terme.....	96
5.	Situations territoriales de mise en œuvre .....	97
5.1	Le corridor des pôles urbains.....	98
5.2	Le réseau des bourgs .....	100
5.3	L'archipel des villages et hameaux périurbains .....	102
5.4	Les villages montagnards .....	104
6.	Les périmètres stratégiques de développement du PACA.....	106
6.1	Identification et classification des PSD .....	106
6.2	Déclinaison des premières orientations sur les PSD.....	107
6.2.1	PSD Bonneville.....	107
6.2.2	PSD Reignier-Esery .....	111
6.2.3	PSD Saint-Pierre-en-Faucigny .....	113
6.2.4	PSD La-Roche-sur-Foron .....	115
6.2.5	PSD Marignier Eco-quartier cœur de ville .....	117
6.2.6	PPP Berges de l'Arve.....	119





<b>7.</b>	<b>Schéma d'aménagement du secteur de Findrol .....</b>	<b>120</b>
<b>7.1</b>	<b>La situation du secteur de Findrol au sein du PACA .....</b>	<b>120</b>
<b>7.2</b>	<b>La situation du secteur de Findrol en regard des orientations générales du PACA ..</b>	<b>122</b>
<b>7.3</b>	<b>Contribution du secteur de Findrol aux objectifs du PACA .....</b>	<b>123</b>
<b>7.3.1</b>	<b>Des moyens de déplacements efficaces et alternatifs à la voiture individuelle.....</b>	<b>123</b>
<b>7.3.2</b>	<b>Les paysages pour qualifier le cadre de vie et de travail dans la vallée .....</b>	<b>124</b>
<b>7.3.3</b>	<b>La limitation de la dépendance économique aux pôles voisins .....</b>	<b>127</b>
<b>7.3.4</b>	<b>La cohésion sociale et la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir ....</b>	<b>130</b>
<b>7.4</b>	<b>Proposition de schéma 2030.....</b>	<b>131</b>
<b>7.5</b>	<b>Processus de mise en œuvre .....</b>	<b>135</b>
<b>7.5.1</b>	<b>Temps 1 : horizon 2020 .....</b>	<b>135</b>
<b>7.5.2</b>	<b>Temps 2 : horizon 2025 .....</b>	<b>136</b>
<b>7.5.3</b>	<b>Temps 3 : horizon 2030 .....</b>	<b>137</b>
<b>7.6</b>	<b>Feuille de route.....</b>	<b>139</b>
<b>7.6.1</b>	<b>Engagement des études complémentaires et traduction opérationnelle du projet....</b>	<b>139</b>
<b>7.6.2</b>	<b>Mise en place d'une gouvernance de projet .....</b>	<b>139</b>





# 1. Contexte

Le territoire du Grand Genève est composé du Canton de Genève, du District de Nyon et de l'ARC syndicat mixte. Ces trois entités forment l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Côté français, l'ARC syndicat mixte est composé de 10 collectivités membres : 8 communautés de communes, 1 commune et 1 communauté d'agglomération, représentant au total 120 communes françaises.

L'agglomération transfrontalière du Grand Genève s'est constituée en GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière) et a élaboré un projet d'aménagement d'ensemble : le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois.

En décembre 2007, les partenaires français et suisses ont signé une Charte d'engagement qui définit les grands principes d'organisation du territoire franco-valdo-genevois à l'horizon 2030. Le projet d'agglomération comporte deux dimensions :

- Une dimension spatiale pour l'organisation du territoire : grandes infrastructures de transports, espaces prioritaires et stratégiques de développement de l'urbanisation (logements, activités économiques), espaces à préserver.
- Une dimension de services à la population au travers des thèmes suivants : la mobilité, le logement, l'économie, la formation, le social, la santé, la culture, l'agriculture et l'environnement.

L'objectif est d'apporter des solutions concrètes à l'échelle de l'agglomération transfrontalière.

La deuxième génération de ce Projet d'agglomération, qui a été signé en juin 2012, confirme et complète les objectifs du Projet d'Agglomération n°1 signé en décembre 2007.

En décembre 2016, le Projet de Territoire poursuit l'engagement des projets d'agglomération en faveur de projets d'aménagement ambitieux qui concourent au « bien-vivre ensemble » des habitants.

Le Projet d'Aménagement Concerté d'Agglomération (PACA) est un échelon intermédiaire entre le Grand Genève et les collectivités territoriales. C'est une démarche originale qui permet d'impliquer directement chacune des communes dans le Projet d'agglomération et de prendre en compte les enjeux locaux à l'échelle d'un « couloir » du bassin de vie que constitue le Grand Genève.

Les PACA ont trois missions principales :

- coordonner les collectivités et le Grand Genève pour veiller à la mise en oeuvre du Projet d'agglomération.
- établir une image directrice du territoire à l'horizon 2030 et approfondir des sujets à enjeux pour le territoire de la Vallée de l'Arve.
- être une plateforme d'échanges et de discussion entre les collectivités pour les projets menés à l'échelle locale.



Le PACA Arve-Porte des Alpes réunit trois communautés de communes françaises de la vallée de l'Arve (Arve et Salève, Pays Rochois et Faucigny-Glières) faisant partie du Grand Genève ainsi que la communauté de communes des 4 Rivières, limitrophe, aux problématiques très similaires, et directement concernée par l'aménagement d'un site stratégique du PACA, le secteur de Findrol.

Les 4 communautés de communes ont formé un Syndicat (le SM4CC) pour organiser la mobilité sur son territoire. Cette Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) a ainsi mis en place une offre de transport public, et gère également les services de transport scolaires internes au territoire.

**> La présente étude a pour objectif de dégager, pour le territoire concerné, une image générale de l'aménagement du territoire aux horizons 2020, 2030 et 2040. Cette image s'inscrit dans le cadre du Projet d'agglomération du Grand Genève et de la démarche InterSCOT de l'ARC. Elle traite notamment des thématiques suivantes : population/logements, économie, mobilité, environnement.**

**> L'étude a également pour objectif de mettre en lumière les principaux secteurs à enjeux du territoire, sur lesquelles des Projets Stratégiques de Développement (PSD) pourraient être développés. Il s'agit alors d'approfondir la réflexion sur ces secteurs, dans une phase pré-opérationnelle, avec un regard particulier sur le secteur de Findrol.**



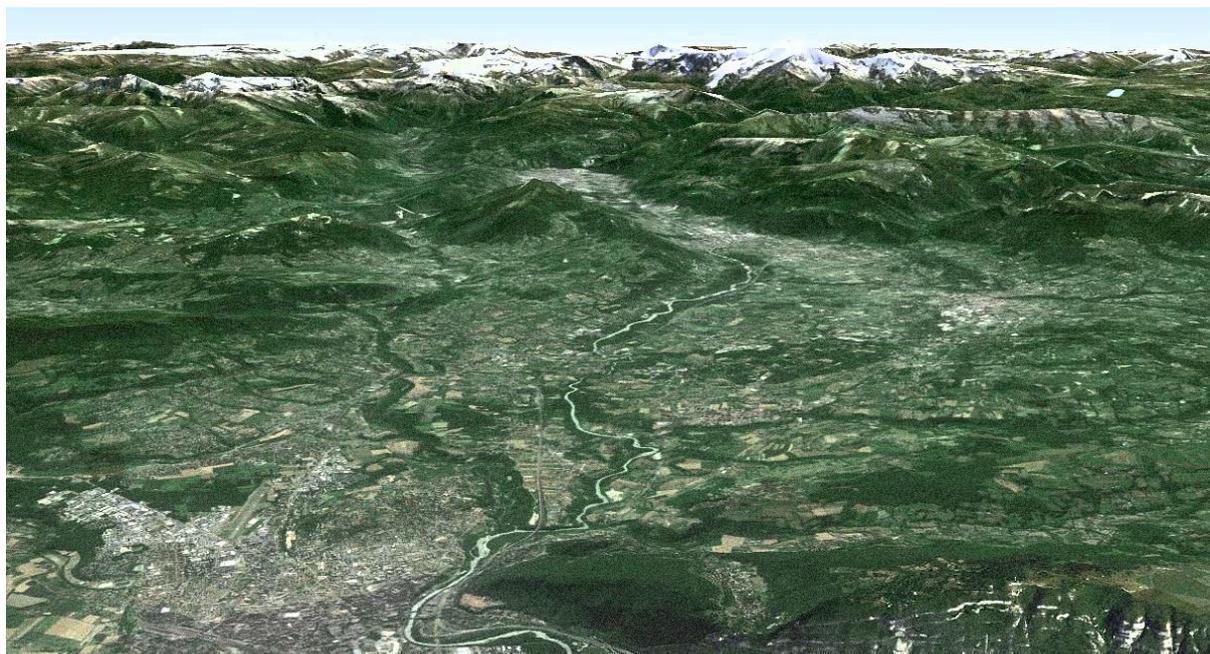


## 2. Positionnement du territoire, fragilités, enjeux et ressources

### 2.1 Un territoire de l'entre-deux

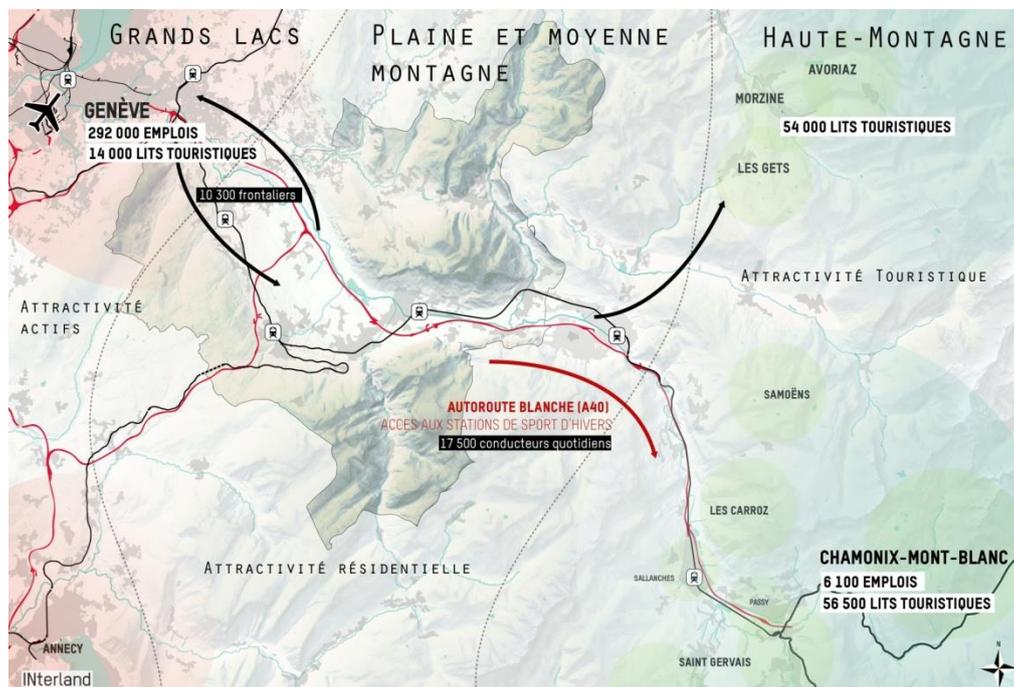
Dans un contexte territorial dynamisé par la Métropole Genevoise - et plus globalement par l'espace franco-suisse, le territoire du PACA Arve-Porte des Alpes bénéficie d'une situation stratégique qui doit être saisie pour le replacer dans les grands enjeux d'agglomération.

Dans la logique de planification et d'aménagement territorial du projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois dont l'objectif est de construire une agglomération «compacte, verte et multipolaire», le lien urbanisation-mobilité occupe une place centrale. Le réseau ferré devient structurant dans le fonctionnement du territoire et les gares en sont une composante urbaine majeure, amenée à se renforcer avec la mise en service du réseau Léman Express à l'horizon 2019.



1 - La vallée de l'Arve

Conséquence de son positionnement stratégique, le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes, traversé par l'A40, subit, sans parvenir à les structurer, des flux liés aux mobilités pendulaires transfrontalières (emploi) et des flux de transit vers de grandes stations touristiques de montagne (sports d'hiver notamment).



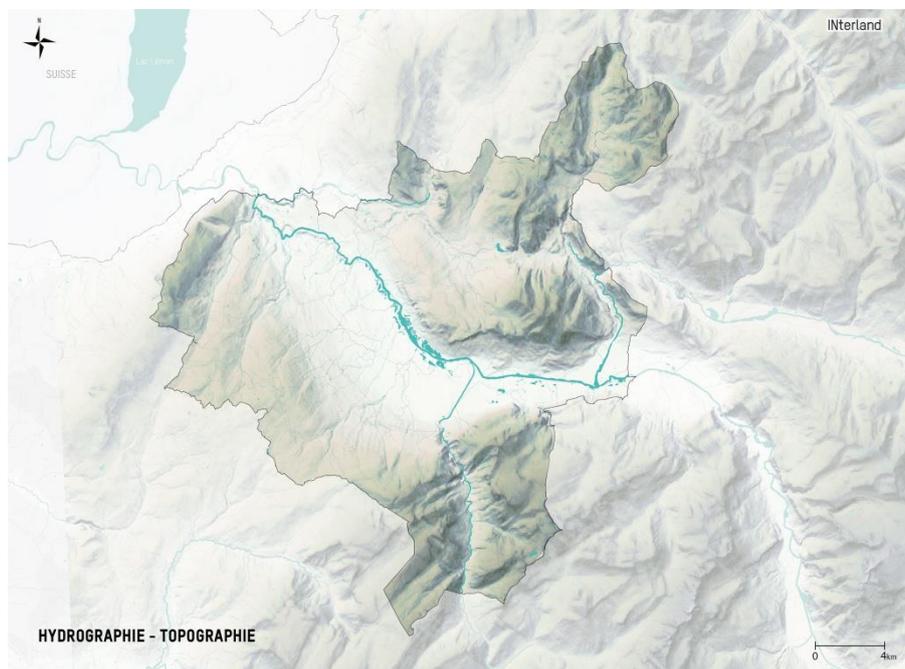
2 - Situation métropolitaine

Cette situation nécessite de se positionner par rapport à Genève et aux grandes stations alpines, au travers d'une identité à affirmer avec les ressources spécifiques du territoire de PACA.

## 2.2 Une géographie structurante et porteuse de ressources

Le PACA Arve-Porte-des-Alpes est un territoire de montagnes et de vallées qui rassemble quatre massifs, le Plateau des Bornes (espace agricole et naturel vallonné), et des petites vallées (le Foron, le Giffre et le Borne) qui permettent d'accéder aux massifs.

Dans ce grand paysage singulier, l'Arve qui serpente en fond de vallée assure le lien entre les territoires et les hommes, entre lac et montagnes.



3 - Empreinte géographique du territoire

## 2.2.1 Des espaces ressources structurants

Le territoire est structuré par cinq grands espaces (les quatre massifs de moyenne montagne, belvédères sur la vallée et les massifs alentours et le Plateau des Bornes), qui constituent des espaces de respiration pour le territoire, avec des fonctions différenciées :

- Le Salève : un espace structurant participant à la valeur paysagère et identitaire du territoire de la CCAS, espace de respiration classé Natura 2000. Il s'agit d'un lieu de randonnée prisé des Genevois, qui constitue un belvédère sur la vallée avec un accès facilité grâce au téléphérique.
- Le Môle : une montagne d'une grande importance pour la Haute Savoie, en ce qu'elle sépare la vallée de l'Arve au sud et à l'ouest de la vallée du Giffre et commande l'entrée sud du bassin Genevois. Avec une topographie douce et régulière; c'est un coteau caractéristique d'un paysage rural émergent. L'agriculture y est très présente, et il s'agit d'un lieu de randonnée très fréquenté, offrant un panorama à 360° sur tous les paysages environnants.
- Le massif Bargy-Glières : un élément fondamental de l'identité de la CCFG et de son attractivité touristique. Rassemblant des zones protégées, des alpages et des points touristiques majeurs (plateau des Glières, Lac de Lessy, plateaux de Solaison, d'Andey et de Cénise), le plateau des Glières s'affirme comme un site majeur, à la fois lieu de mémoire, de pleine nature, avec des usages agricoles marqués, et une importante fréquentation touristique et de loisirs.
- Les Brasses : secteur touristique très fréquenté en hiver du fait de la station de ski, par une clientèle essentiellement locale, familiale et journalière, qui se transforme en alpage et site de randonnée en période estivale.



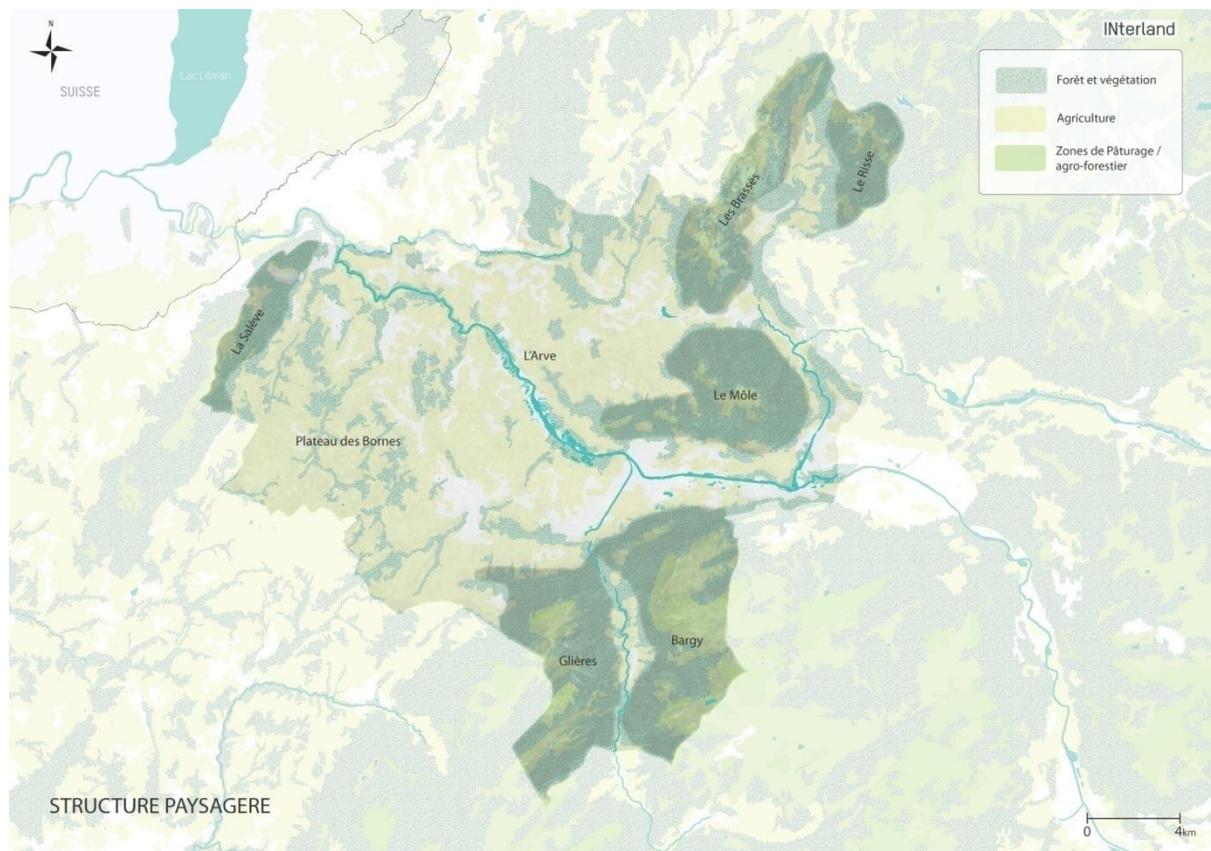
- Le plateau des Bornes : espace agricole et naturel vallonné où se développe une mosaïque de zones humides et d'espaces boisés. Entre forêts et espaces découverts qui constituent des panoramas.



4 - Paysages du PACA Arve-Porte-des-Alpes

Dans ce paysage de montagnes et de vallées l'agriculture est très présente, que ce soit en plaine, sur les coteaux et en montagne (alpages). La production majeure est laitière avec de nombreuses fruitières et exploitations qui bénéficient d'un classement en AOC.

Cette présence assure une identité au territoire et une fonction économique aujourd'hui certainement trop faiblement valorisée.



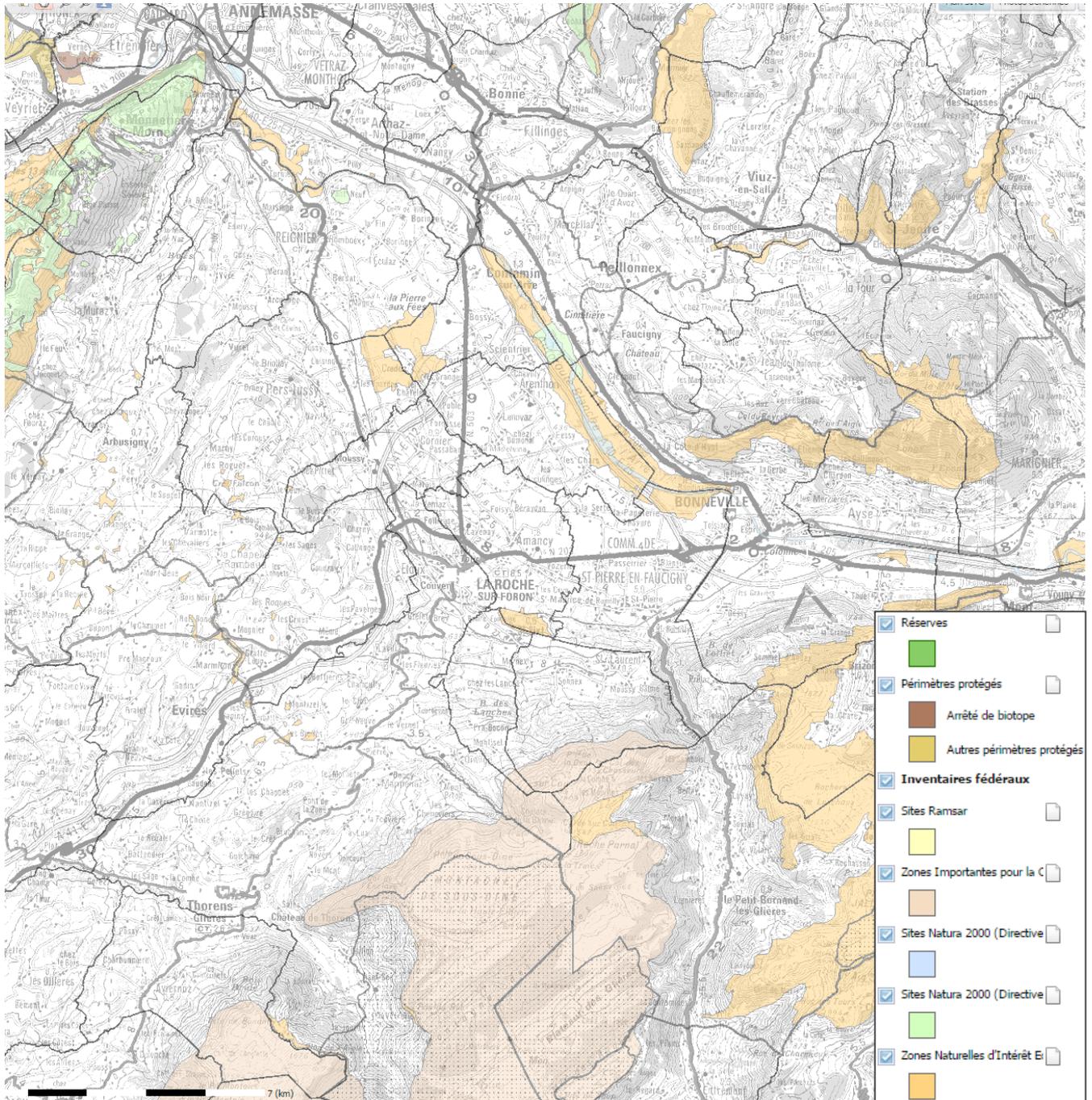
5 - Lecture géographique et paysagère

## 2.2.2 Des milieux sensibles

Le territoire est marqué par un ensemble de secteurs remarquables sur le plan écologique :

- des sites réglementés : un **arrêté de protection de biotope** (marais du Pont Neuf, Moyenne vallée de l'Arve)
- des sites inventoriés :
  - **ZNIEFF de type I**, principalement : Plaine des Rocailles (Pers-Jussy), Môle et son flanc Sud (Ayse), Gravières de l'Arve, etc.
  - **ZNIEFF de type II**, principalement : Ensemble fonctionnel de la rivière Arve et de ses annexes, centre du massif des Bornes, zones humides du plateau des Bornes, etc.
  - des sites de gestion : des sites **Natura 2000** sur la vallée de l'Arve et le Salève.
  - **L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope** du Salève ainsi que la **Directive Salève**.

La « colonne vertébrale » naturaliste est la vallée de l'Arve, avec ses ensembles connexes comme les zones humides du Pont Neuf ou de la plaine des Rocailles. Les principaux versants et plateaux qui l'encadrent sont également identifiés comme remarquables sur le plan écologique.



6 - Zones d'inventaire (ZNIEFF Type 1) et protégées  
 Source : Cartographie interactive Grand Genève



Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (**SRCE**) Rhône-Alpes a identifié les réservoirs de biodiversité sur le secteur :

- le massif du Salève,
- le massif des Voirons,
- la plaine des Rocailles,
- certains milieux annexes ou connexes de l'Arve (coteaux d'Arthaz Pont-Notre-Dame, marais du pont neuf, bois de Vernaz, étangs d'Etrembières, linéaire amont depuis le pont de Bellecombe),
- le réseau de zones humides du plateau des Bornes.

Ces réservoirs de biodiversité bénéficient tous de zonages réglementaires ou d'inventaires reconnus (ZNIEFF de type 1, Natura 2000, APPB, etc.).

Enfin, plusieurs cours d'eau du secteur Salève-Voirons ont aussi été retenus tout ou partie comme composantes de la trame bleue du SRCE : l'Arve, La Menoge, le Viaizon, le Foron de Reignier-Esery, ou bien encore les ruisseaux de Ferraty, de Corson, de Vuarapan.

Sur le secteur Salève-Voirons, plusieurs corridors d'intérêts régionaux (à préserver ou restaurer) ont été identifiés dans le SRCE de Rhône-Alpes :

- Salève/Glières, via le franchissement de l'A410 et la traversée du plateau des Bornes,
- Plateau des Bornes/espaces agricoles et boisés du sud de la Roche-sur-Foron, via le franchissement de l'A410,
- Plaine des Rocailles/Eponge d'Arenthon, via le franchissement de l'A410,
- Nord Salève/Menoge, via le franchissement de l'A40 au niveau du viaduc de l'Arve,
- Plateau de Loëx/bords de l'Arve, via le franchissement de l'A40,
- Bords de l'Arve/Voirons, via les traversées de la D903 et de la D907,
- Foron de Fillinges/Menoge/Voirons, via la traversée de la D907.

Le « **contrat corridors biologiques** » est un outil créé en 2006 par la Région Rhône-Alpes. Il permet de répondre aux objectifs de maintien, de restauration des corridors biologiques et de préservation de la biodiversité. Son but est notamment d'inscrire les corridors biologiques dans les documents de planification et permettre ainsi le maintien de connexions biologiques à long terme, à différentes échelles, aussi bien locales que régionales et d'assurer le franchissement des infrastructures de mobilité.

Le Grand Genève s'est engagé dès 2007 dans des contrats corridors sur 8 secteurs géographiques. Deux concernent le territoire d'étude :

- Bargy-Glières-Môle
- Salève - Voirons

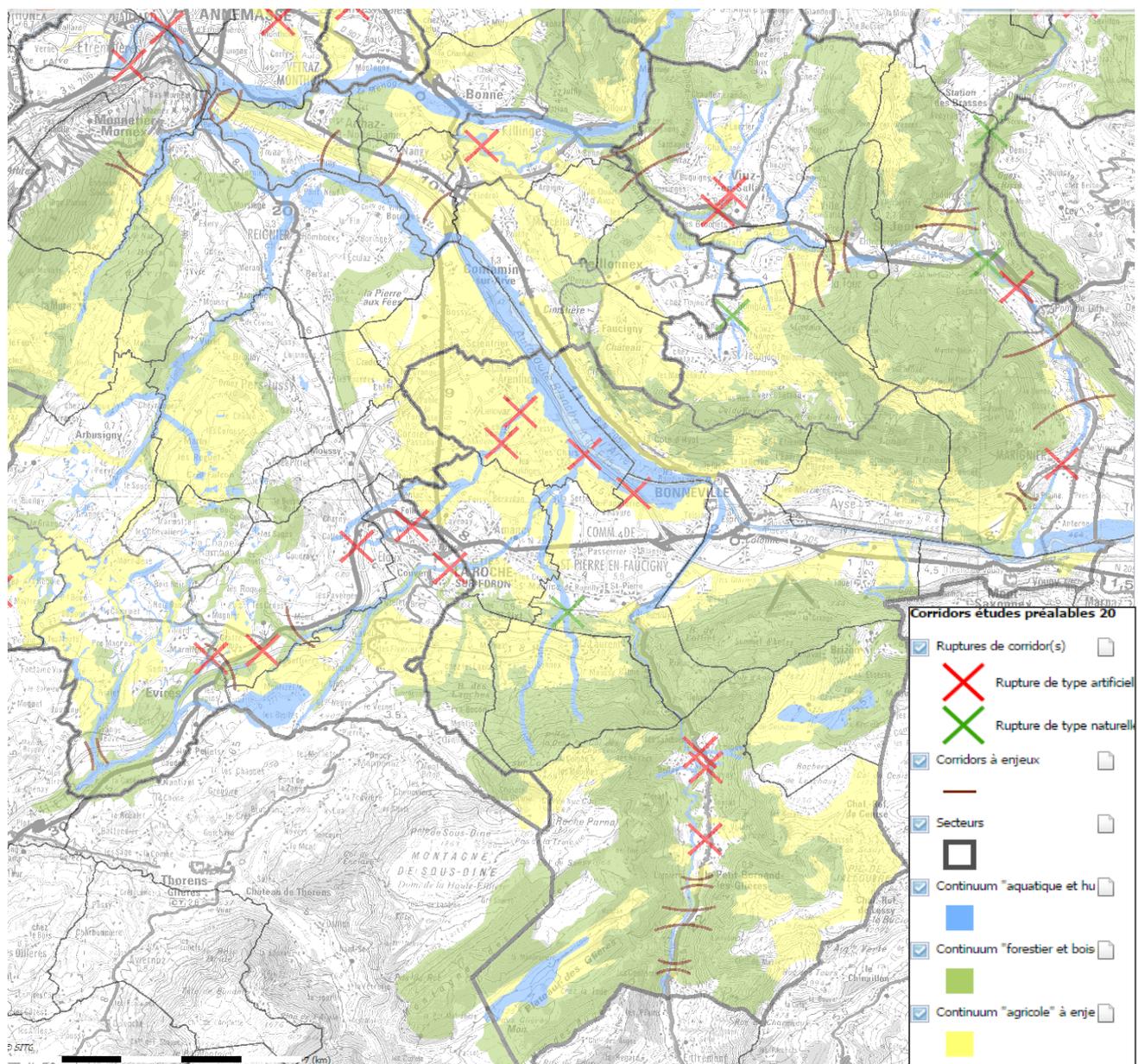


La démarche a abouti :

- à des études fines des corridors à l'échelle locale, avec une grande part de concertation,
- à la détermination des objectifs,
- et enfin des actions à mettre en œuvre.

En 2016, ces deux contrats corridors fusionnent pour devenir le contrat vert et bleu Arve-Porte-des-Alpes.

Un extrait de la cartographie issue de ces études est présenté ci-dessous.



7 - Corridors écologiques du territoire  
Source : Cartographie interactive Grand Genève



### **2.2.3 Un Patrimoine singulier à valoriser**

Le cœur de la Vallée de l'Arve, le Faucigny, dispose d'un patrimoine historique remarquable composé de plusieurs bâtiments ou d'ensembles urbains :

- Cité Médiévale de la Roche sur Foron,
- Château de Villy et Abbaye/Eglise de Sainte Foy à Contamine-sur-Arve,
- Eglise Saint Georges et la Tour Carrée de Saint-Jeoire,
- Eglise Sainte Catherine de Bonneville,
- Eglise de Pontchy à Bonneville,
- Eglise de Mégevette,
- Château Béatrix de Faucigny.

Ce dernier est une des pièces maîtresses et remarquables de cet ensemble patrimonial, construit en 1262 par Pierre de Savoie ; il fait partie d'un vaste réseau historique des fortifications de la « maison de Savoie ».

C'est aujourd'hui le seul château de cette époque bénéficiant d'un bon état de conservation ; il est inscrit au titre de l'inventaire des monuments historiques. De nombreuses études architecturales de son bâti ont été réalisées et confirment l'intérêt patrimonial de sa conservation. Il est un élément phare du patrimoine de la basse vallée de l'Arve, implanté au centre-ville de Bonneville, sur un promontoire.

Le château fait aujourd'hui l'objet d'un projet de réhabilitation progressive du patrimoine bâti, afin notamment d'autoriser à nouveau les accès à des fins de découverte et mise en valeur patrimoniale.

### **2.2.4 Des ressources territoriales fortes dont le potentiel reste peu exploité**

Le patrimoine historique de la vallée constitue une singularité et un atout du territoire à valoriser dans le cadre d'un projet global. Au sein du Grand Genève, le patrimoine du Faucigny doit devenir un élément attracteur des populations métropolitaines et de fixation des touristes en transit dans la vallée.

L'identification des ressources liées au paysage sur le territoire donne à voir leur multiplicité, autant en matière de loisirs (randonnée, ski, vélo, pêche), de détente que d'agriculture au travers des circuits courts, des fermes pédagogiques et nombreux points de vente directe. Ces ressources agrémentent aujourd'hui un tourisme de proximité qui pourrait être davantage mis en avant.

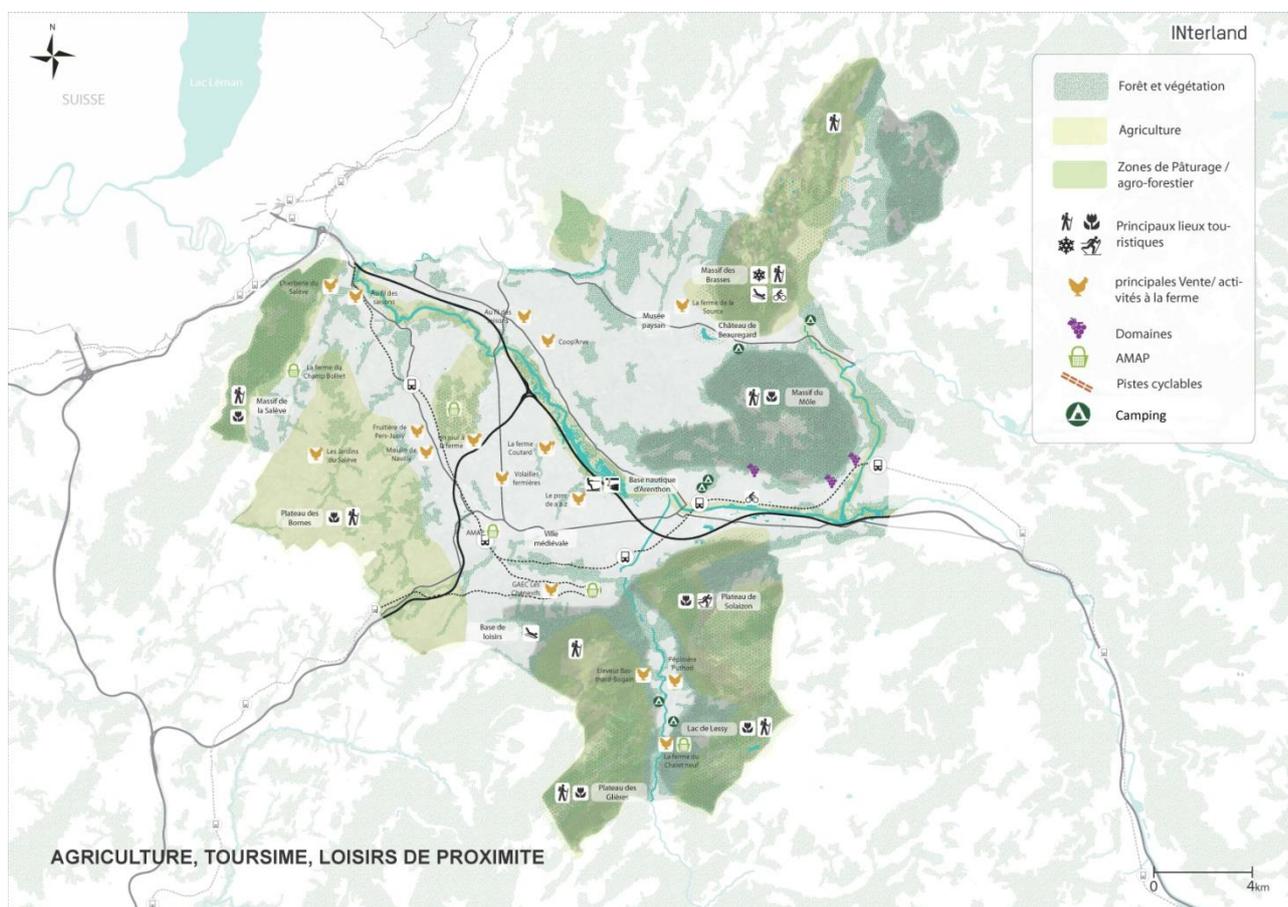
Dans un contexte de métropolisation, le territoire du PACA semble pouvoir jouer un rôle en matière de tourisme de proximité pour les populations du Grand Genève, ou de tourisme de passage pour les flux en direction des grandes stations. A ce titre, La Roche-sur-Foron est labellisée « Plus beaux détours de France ». Si le tourisme est aujourd'hui marginal économiquement, il possède un potentiel de développement du fait de plusieurs sites



remarquables au niveau patrimonial et/ou paysager, freiné par l'insuffisance de l'offre en termes d'hébergement et de restauration.

Plusieurs projets engagés peuvent faire écho à cette orientation : projet d'Ecopôle en bord de l'Arve à Saint-Pierre (équipement touristique dédié à la découverte et à la mise en valeur des milieux naturels), projet de téléphérique pour le plateau des Glières, réflexion sur la création d'un camping à Arenthon, aménagement du plateau de Solaison.

**> Un cadre de vie de haute qualité, un patrimoine remarquable, la présence importante d'une agriculture associée à des produits de qualité, constituent des atouts intrinsèques du territoire, qui mériteraient d'être encore davantage exploités.**

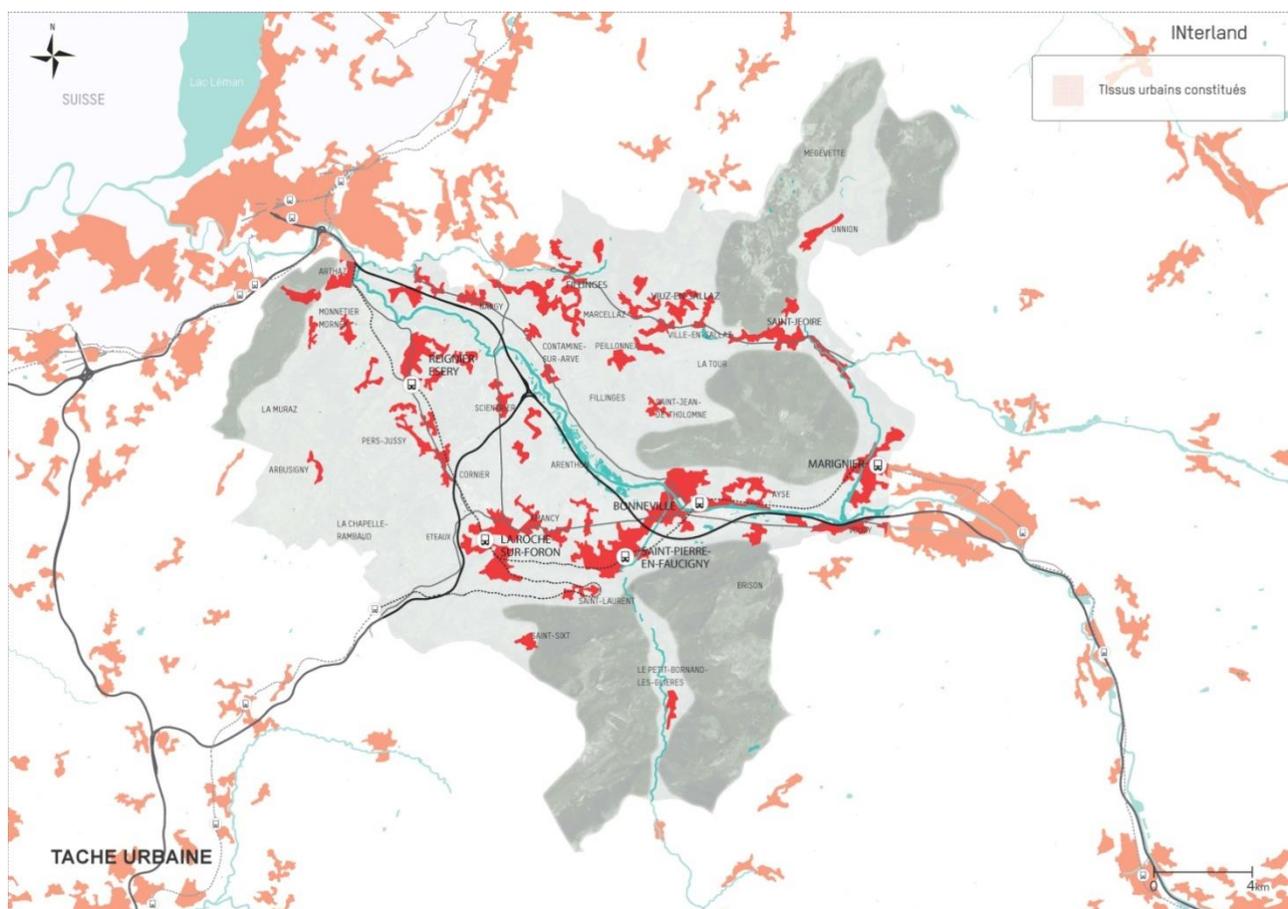


8 - Ressources géographiques et paysagères



## 2.3 Une armature urbaine multipolaire

Le développement urbain du territoire du PACA a toujours été contraint par la géographie, mais également par les infrastructures.

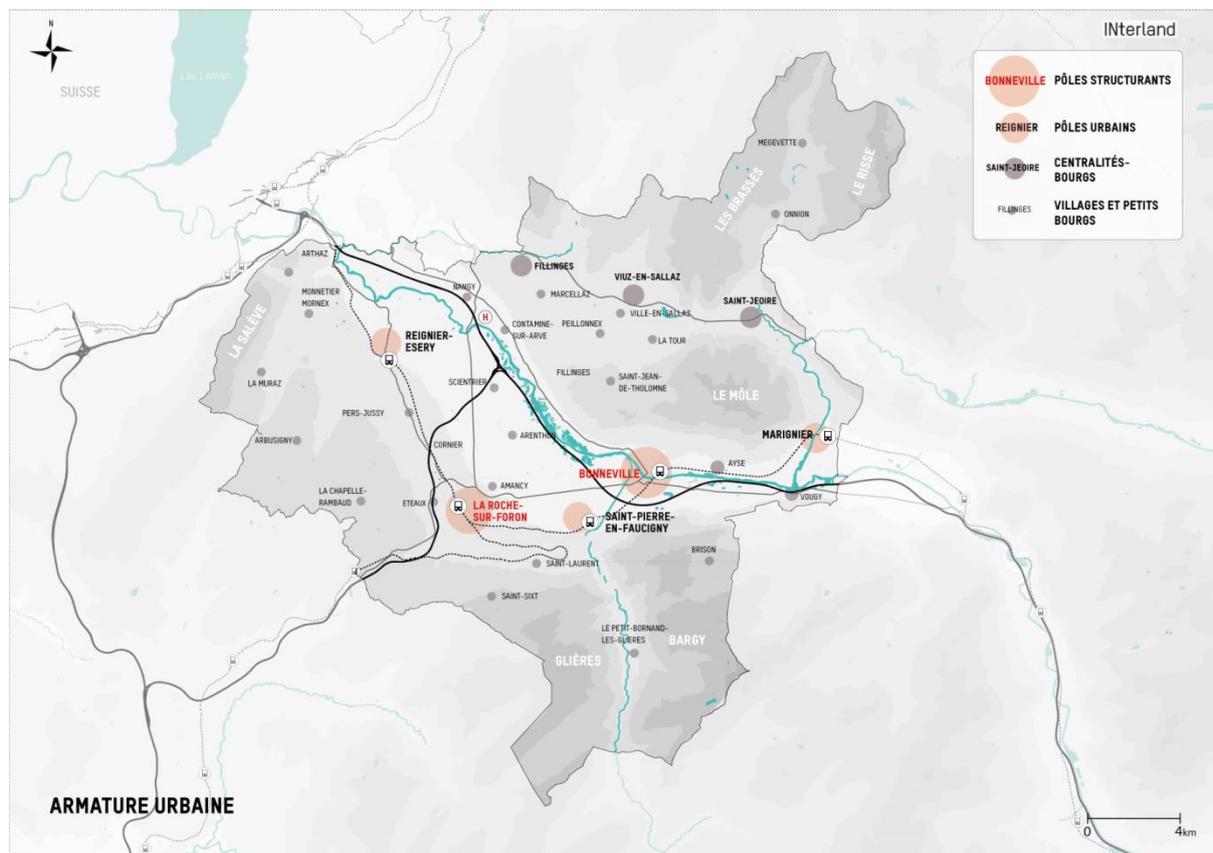


9 - Tache urbaine

Les infrastructures ont conditionné le développement et participé à l'émergence d'un territoire où l'urbanisation se concentrait, jusque dans les années 1980, majoritairement sur l'axe Marignier – Bonneville – Saint-Pierre-en-Faucigny – La Roche-sur-Foron – Reignier-Esery.

Avec la pression foncière depuis Genève une forte périurbanisation et un important étalement urbain, notamment sur le fond de vallée, a modifié quelque peu cette armature territoriale en laissant apparaître progressivement un nouvel axe de développement compris entre Saint-Jeoire – Viuz-en-Sallaz – Fillinges.

Cette dynamique conduit aujourd'hui à l'identification d'une armature urbaine multipolaire composée autour de deux axes : les pôles structurants et urbains d'une part, les centralités – bourgs d'autre part.

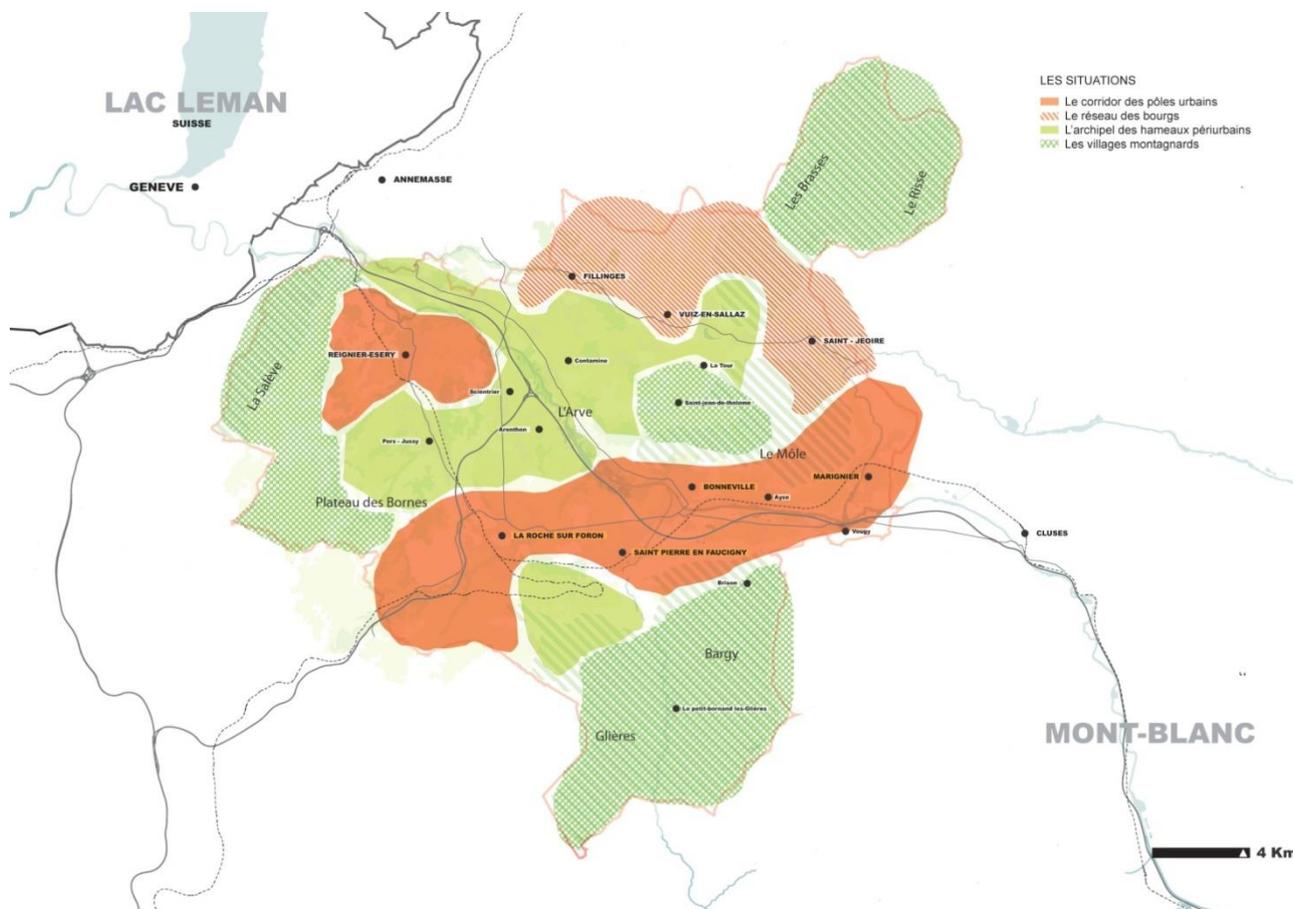


10 - Armature urbaine

La lecture croisée de la géographie et de l'armature urbaine donne ainsi à voir des situations territoriales très contrastées mais similaires sur les différentes intercommunalités, entre communes urbaines et rurales, centres bourgs et périurbanisation. Le territoire du PACA peut ainsi se lire comme une combinaison de plusieurs situations caractéristiques (cf. illustration carte suivante) :

- Le corridor des pôles urbains
- Le réseau des bourgs secondaires
- L'archipel des villages et hameaux périurbains
- Les villages montagnards

Dans ce contexte, Reignier-Esery apparaît davantage rattaché à une situation de bourg, en situation actuelle, du fait de sa morphologie et de ses caractéristiques socio-économiques. Cependant, même s'il est géographiquement éloigné du corridor urbain constitué par La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville, un consensus apparaît sur sa vocation, en situation de projet, à se rattacher à la dynamique du corridor urbain dans la perspective de la mise en œuvre du Léman Express. C'est pourquoi, dans la suite du rapport, il sera considéré comme faisant partie des pôles urbains, bien que ses caractéristiques actuelles relèvent plutôt d'un bourg. Il s'agit du secteur du PACA Arve-Porte-des-Alpes qui subit la mutation urbaine la plus forte.



11 - Situations urbaines

La lecture du PACA sur les situations géographiques précise l'armature du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030. Ainsi, malgré des dénominations différentes, on retrouve sensiblement la même armature urbaine, quoique plus détaillée pour le PACA.

Communes	Armature du Projet de territoire Grand Genève	Armature du PACA
Bonneville, La Roche-sur-Foron, Ayze, Etaux, Marignier, Saint-Pierre-en-Faucigny, Vougy	Agglomération régionale	Pôles urbains
Reignier-Esery	Centre local	
Fillinges, Viuz-en-Sallaz, Saint-Jeoire	Réseau des bourgs et villages (dont une partie hors Grand Genève)	Bourgs
Amancy, Arbusigny, Arenthon, Arthaz-Pont-Notre-Dame, La Chapelle-Rambaud, Contamine-sur-Arve, Cornier, Faucigny, Marcellaz, Nangy, Peillonex, Pers-Jussy,		Villages et hameaux périurbains



Saint-Sixt, Scientrier, La Tour, Ville-en-Sallaz		
Brizon, Mégevette, Monnetier-Mornex, La Muraz, Onnion, Le Petit-Bornand-les-Glières, Saint-Laurent		Villages montagnards

Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

**Fonctionnalités urbaines**

- Agglomération centrale: centre métropolitain / régional / local
- Agglomération régionale: centre régional / local
- Espace des bourgs et villages: centre local / village
- Centre de rabattement sur TC
- Pôle d'activités métropolitain / d'agglomération

**Aires urbaines**

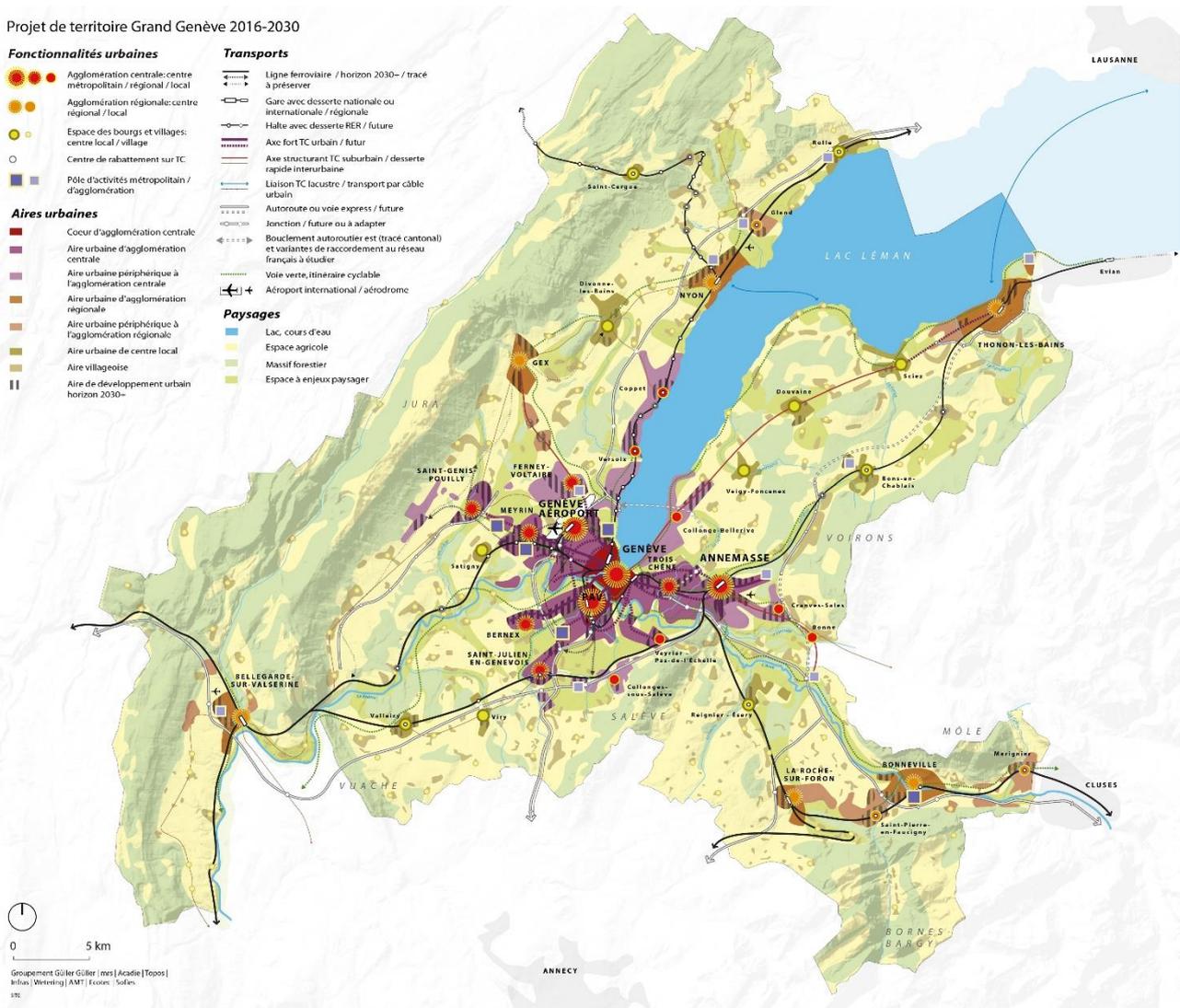
- Cœur d'agglomération centrale
- Aire urbaine d'agglomération centrale
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale
- Aire urbaine d'agglomération régionale
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale
- Aire urbaine de centre local
- Aire villageoise
- Aire de développement urbain horizon 2030=

**Transports**

- Ligne ferroviaire / horizon 2030= / tracé à préserver
- Gare avec desserte nationale ou internationale / régionale
- Halte avec desserte RER / future
- Axe fort TC urbain / futur
- Axe structurant TC suburbain / desserte rapide interurbaine
- Liaison TC lacustre / transport par câble urbain
- Autoroute ou voie express / future
- Jonction / future ou à adapter
- Bouclierement autoroutier est (tracé cantonal) et variantes de raccordement au réseau français à étudier
- Voie verte, itinéraire cyclable
- Aéroport international / aérodrome

**Paysages**

- Lac, cours d'eau
- Espace agricole
- Massif forestier
- Espace à enjeux paysager



12 - Schéma du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

Les tableaux suivants précisent les caractéristiques principales des différentes situations géographiques du PACA.



### 2.3.1 Le corridor des pôles urbains



13 - Vues aériennes du corridor des pôles urbains

<p><b>Caractéristiques urbaines et morphologiques</b></p>	<p>Une urbanisation concentrée dans la plaine autour de l'Arve, à proximité de la grande voirie et des voies ferrées. Un corridor remplissant en partie le fond de vallée, un paysage flou où s'entremêlent les activités et l'habitat.</p> <p>Un habitat majoritairement collectif organisé autour des centre-historiques, des formes intermédiaires et individuelles en première couronne.</p>
<p><b>Patrimoine identitaire</b></p>	<p>Un patrimoine bâti historique de centre-ville marqueur du territoire et du patrimoine du Faucigny. Ce secteur dispose de plusieurs grands ensembles remarquables à valoriser comme la ville médiévale de la Roche-sur-Foron ou encore le château de Béatrix de Faucigny à Bonneville.</p>
<p><b>Espaces publics</b></p>	<p>Des espaces publics structurants dans les principaux pôles (centralités) supports de commerces, de services et d'équipements. Bonneville et la Roche-sur-Foron sont des villes commerçantes avec des centres historiques forts, organisés autour de la place publique et de l'église. Saint-Pierre-en-Faucigny s'apparente à une ville « rue » avec des espaces publics à valoriser le long de l'avenue de la République.</p>
<p><b>Intensité d'usages</b></p>	<p>Un regroupement des commerces et de services à la population au sein des principaux lieux de vie. Bonneville se positionne comme pôle administratif et la Roche-sur-Foron davantage comme pôle commercial. Les espaces publics sont le support de manifestations et d'évènements (marchés).</p>
<p><b>Espaces économiques</b></p>	<p>Zones d'activités organisées en dehors du tissu urbain sur les reliquats de terres agricoles, à proximité des infrastructures majeures (autoroutes et RD1203).</p>



## 2.3.2 Le réseau des bourgs secondaires



14 - Vues aériennes du réseau des bourgs secondaires

<b>Caractéristiques urbaines et morphologiques</b>	Une urbanisation plutôt dense autour des centres-bourgs historiques (église, écoles, places), avec des extensions périurbaines plus lâches sous la forme de lotissements ou d'habitat individuel en s'éloignant des centres sur les parcelles agricoles.
<b>Patrimoine identitaire</b>	Un secteur qui concentre des éléments patrimoniaux autour des centres historiques (château de Beauregard à Saint-Jeoire, musée du paysan à Ville-en-Sallaz) ainsi que des bâtiments religieux remarquables (Eglise Saint-Georges et la Tour Carrée de Saint-Jeoire).
<b>Espaces publics</b>	Des espaces publics concentrés dans les centres bourgs, sous formes de petites places à proximité des églises et des principaux équipements (Saint-Jeoire, Viuz-en-Sallaz)
<b>Intensité d'usages</b>	Les usages se concentrent dans les centres bourgs autour des commerces, services et équipements de proximité.
<b>Espaces économiques</b>	Quelques zones d'activités et artisanales organisées en dehors du tissu urbain sur les reliquats de terres agricoles : Zone artisanale de Taney et ZAE des Tattes à Viuz-en-Sallaz ; ZA Coppenaz à Saint-Jeoire.



### 2.3.3 L'archipel des villages et hameaux périurbains



15 - Vues aériennes de l'archipel des villages et hameaux périurbains

<p><b>Caractéristiques urbaines et morphologiques</b></p>	<p>Un archipel de hameaux avec des extensions discontinues sur les coteaux sous forme de maisons individuelles.</p> <p>Un paysage fragmenté avec d'un côté de nombreuses parcelles agricoles auxquelles sont liées les habitations traditionnelles des agriculteurs et de l'autre des constructions nouvelles d'habitat individuel et pavillonnaire. Une impression de « colonisation » des versants autrefois voués à la culture de la vigne et à l'élevage, avec un mitage très avancé des espaces.</p>
<p><b>Patrimoine identitaire</b></p>	<p>Un patrimoine très hétérogène mais qui rappelle l'histoire agricole du territoire : quelques habitats traditionnels (anciennes maisons d'alpage) qui côtoient les constructions nouvelles, majoritaires, allant du lotissement pavillonnaire à des maisons individuelles qui reproduisent le modèle du chalet en bois.</p>
<p><b>Espaces publics</b></p>	<p>Une faible présence d'espaces publics (au sens de l'usage), lié à la présence quasi exclusive de logements et surtout de logements individuels disposants d'espaces ouverts privés (jardins individuels).</p>
<p><b>Intensité d'usages</b></p>	<p>Une extension du bâti extrêmement dispersée sur la plaine de part et d'autre de l'Arve, sous forme de maisons individuelles déconnectées du tissu existant : d'où la difficulté d'identification de micro-centralités et de polarités pour ces espaces.</p>
<p><b>Espaces économiques</b></p>	<p>Des espaces économiques peu qualifiés et déconnectés des tissus urbains constitués (Zone Artisanale de Bidaille) ; des exploitations agricoles disséminées sur le territoire.</p>





### 2.3.4 Les villages montagnards



16 Vues aériennes des villages montagnards

<p><b>Caractéristiques urbaines et morphologiques</b></p>	<p>Villages localisés aux cœurs de principaux massifs, généralement en fond de vallées. Une compacité des constructions historiques qui forment un noyau villageois avec un habitat individuel périphérique récent. Présence dans certains villages d'habitat collectif avec commerces et services.</p>
<p><b>Patrimoine identitaire</b></p>	<p>Une forte identité montagnarde en matière d'habitat, présence de maisons d'alpage avec une diversité des matériaux utilisés en opposition aux constructions nouvelles qui sont majoritairement des chalets en bois, archétype et modèle de la construction contemporaine en zone montagnarde.</p>
<p><b>Espaces publics</b></p>	<p>Villages concentrés autour de plusieurs lieux historiques (église, mairie) et des maisons dont l'ensemble s'agglomère autour de rues étroites.</p>
<p><b>Intensité d'usages</b></p>	<p>Communes majoritairement résidentielles disposant de services et commerces en lien avec les activités touristiques hivernales (ski, raquettes, etc.) et estivales (randonnées, etc.). Une intensité d'usages en saison touristique et parfois de weekend.</p>
<p><b>Espaces économiques</b></p>	<p>Aucune zone d'activités économiques, une économie majoritairement touristique liée aux bases de loisirs et tourisme de neige.</p>



## 2.3.5 Synthèse de la lecture géographique du PACA

Le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes semble avoir fortement subi les effets de la périurbanisation, voyant ainsi évoluer son organisation urbaine et naître des tensions patrimoniales :

- tensions entre l'habitat traditionnel d'alpage et les constructions nouvelles qui idéalisent ce patrimoine montagnard et le déforment au travers de la construction du « chalet en bois » ;
- tensions entre l'habitat traditionnel agricole et les constructions de lotissements du fait de la périurbanisation, qui se développent sans identité architecturale ;
- tensions enfin entre l'ensemble de ces constructions nouvelles et le patrimoine naturel bien présent sur le territoire.

La périurbanisation interroge directement les évolutions sociétales et en matière de modes de vie : il s'agit aujourd'hui, pour le territoire de la vallée de l'Arve et ses alentours, de répondre aux attentes sociales qui imposent aux territoires des dynamiques qu'ils ont du mal à contenir : résidentialisation poussée, disparition des fonctions agricoles, consommation touristique de proximité et forts besoins de mobilité.

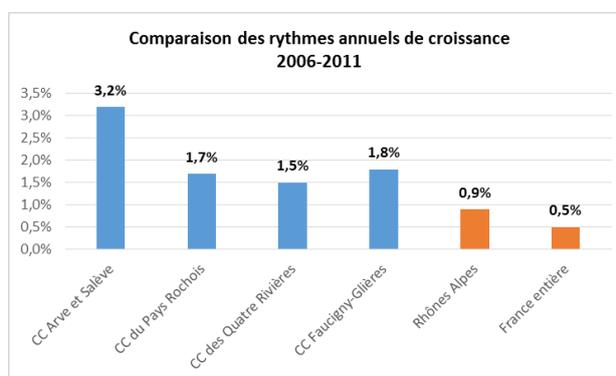
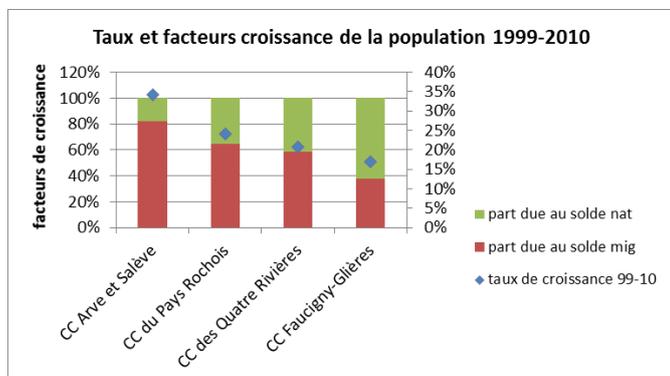
**> Dans ce contexte les enjeux pour l'évolution du PACA sont de maintenir une capacité d'accueil, mais surtout de contenir le développement. Beaucoup aujourd'hui reste à inventer afin de permettre aux populations de trouver sur le territoire une offre résidentielle adaptées et des formes d'habitat respectueuses de l'identité des lieux.**

## 2.4 Croissance démographique, impacts de la croissance

L'analyse de la croissance démographique passée et en cours, des impacts qu'elle a eu sur les profils sociodémographiques des habitants, sur le parc et les marchés du logement, ainsi que sur les équipements est une phase préalable incontournable à l'établissement, dans un second temps, d'orientations stratégiques pour le territoire.

### 2.4.1 Croissance démographique : la diffusion de « l'effet frontière » en seconde couronne

Le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes connaît une forte dynamique démographique depuis 1999, supérieure à la moyenne du département. Cette croissance, tirée par les migrations, est toutefois différenciée entre les intercommunalités, selon leur degré de proximité à Genève, comme l'illustrent les graphes suivants.



17 - Taux de croissance

Source : INSEE, données infra communales 2010 et 2011 – traitement Attitudes Urbaines

La croissance démographique est également différenciée selon les communes : les taux de croissance moyens annuels observés sur la décennie 1999-2010 sont en effet plus importants dans les communes les moins peuplées (hameaux, villages), participant de l'étalement urbain et du mitage du territoire.

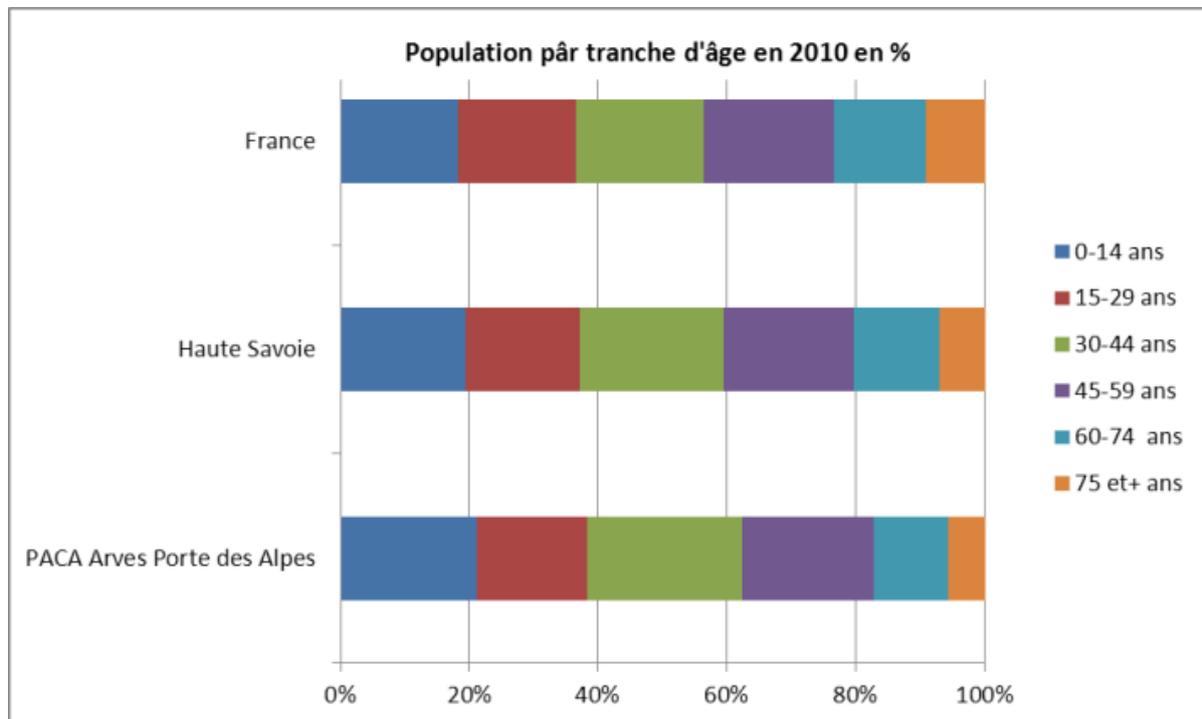
De multiples facteurs influent sur les niveaux d'attractivité et donc sur la croissance démographique :

- La proximité de Genève, et le niveau d'accessibilité routière du cœur d'agglomération ;
- Les aspirations résidentielles des nouveaux ménages, en grande partie orientées vers la maison individuelle ;
- L'attractivité relative du foncier et des prix immobiliers ;
- Les possibilités offertes par les PLU communaux ;
- L'arrivée d'activités fortement créatrices d'emploi, comme le Centre Hospitalier Alpes-Léman (CHAL) à Contamine-sur-Arve.

## 2.4.2 Une cohésion sociale à l'épreuve de mutations sociodémographiques majeures

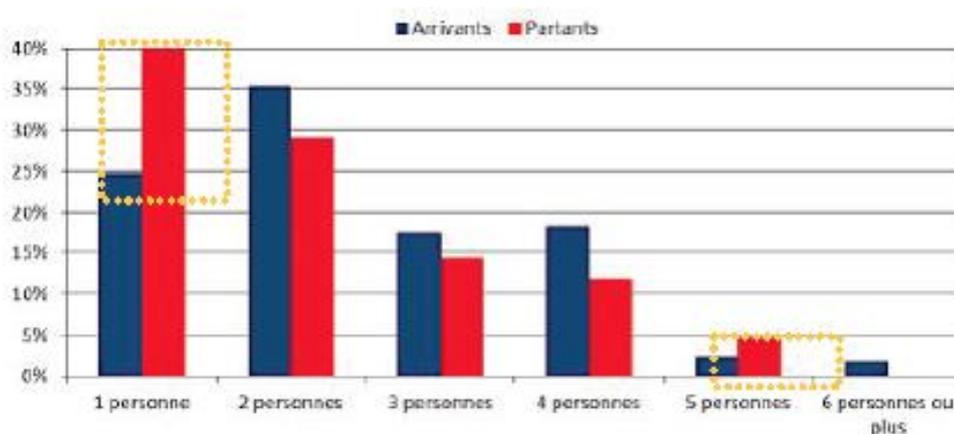
Les profils socio démographiques évoluent et se diversifient rapidement sur le territoire. L'arrivée de populations frontalières a un impact non négligeable sur ces évolutions, en agissant sur un certain nombre de variables et d'indicateurs.

- La jeunesse de la population est le reflet de l'attractivité du territoire : les ménages frontaliers arrivant sur le Genevois Français ont en moyenne entre 25 et 34 ans (*SCOT CCAS, recensement INSEE 2003 et 2008*) et contribuent à l'augmentation du solde naturel. Si la population vieillit, elle vieillit moins vite qu'en moyenne sur le département.



18 - Population par tranche d'âge

Source : INSEE, données infra communales 2010, traitement Attitudes Urbaines



19 - Comparaison de la taille des ménages arrivant et sortant du territoire entre 2003 et 2008

Source : SCOT de la CCAS, INSEE recensements 2003 et 2008

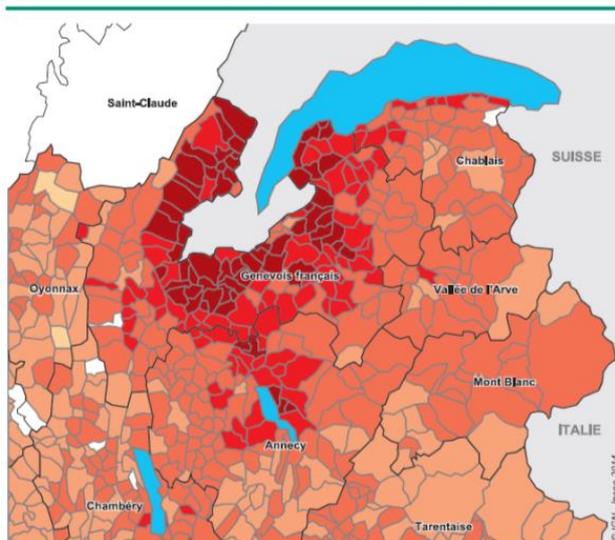
- La baisse tendancielle de la taille des ménages est plus importante que celle du département, et la part des familles est en baisse au profit de profils de plus en plus diversifiés : personnes âgées, familles monoparentales.

Les résidents du Grand Genève français ont en moyenne des revenus très élevés mais on constate de fortes inégalités entre les frontaliers et non frontaliers :



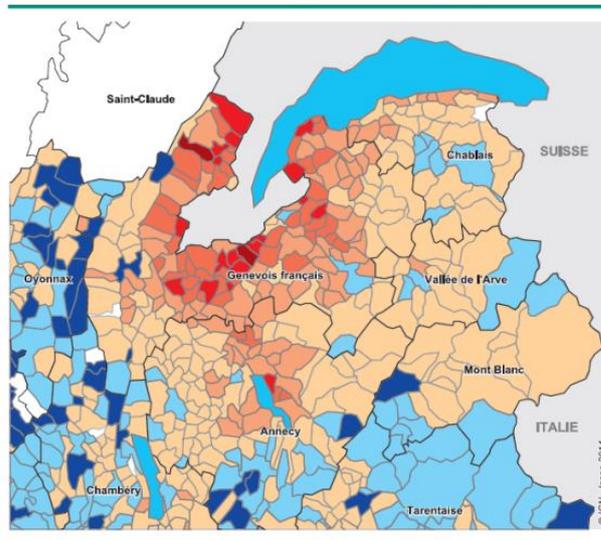
- Les revenus sont d'une manière générale très élevés sur le Genevois français. Par ailleurs, ils diminuent à mesure que l'on s'éloigne du pôle Genevois : ainsi le revenu médian par UC (unité de consommation) y est de 26 400 euros en 2011 soit 6 300 euros de plus qu'à l'échelle régionale. De la même façon, le revenu moyen par ménage est de 53 000 euros pour 37 800 en Rhône-Alpes.
  - Ces forts écarts de ressources sont largement dus aux revenus perçus à l'extérieur : en 2011, le revenu médian par UC perçu à l'extérieur était de 42 200 euros contre 18 700 euros côté français, soit un écart de 125%.
  - On constate aussi une forte évolution des revenus extraterritoriaux entre 2003 et 2011. Ainsi, la somme des salaires touchés par les habitants de l'Ain et de la Haute Savoie pour leur activité professionnelle dans le canton de Genève a augmenté de + 85% en 8 ans.

Revenu médian par unité de consommation, en 2011



Source : Insee - Revenus fiscaux localisés 2011

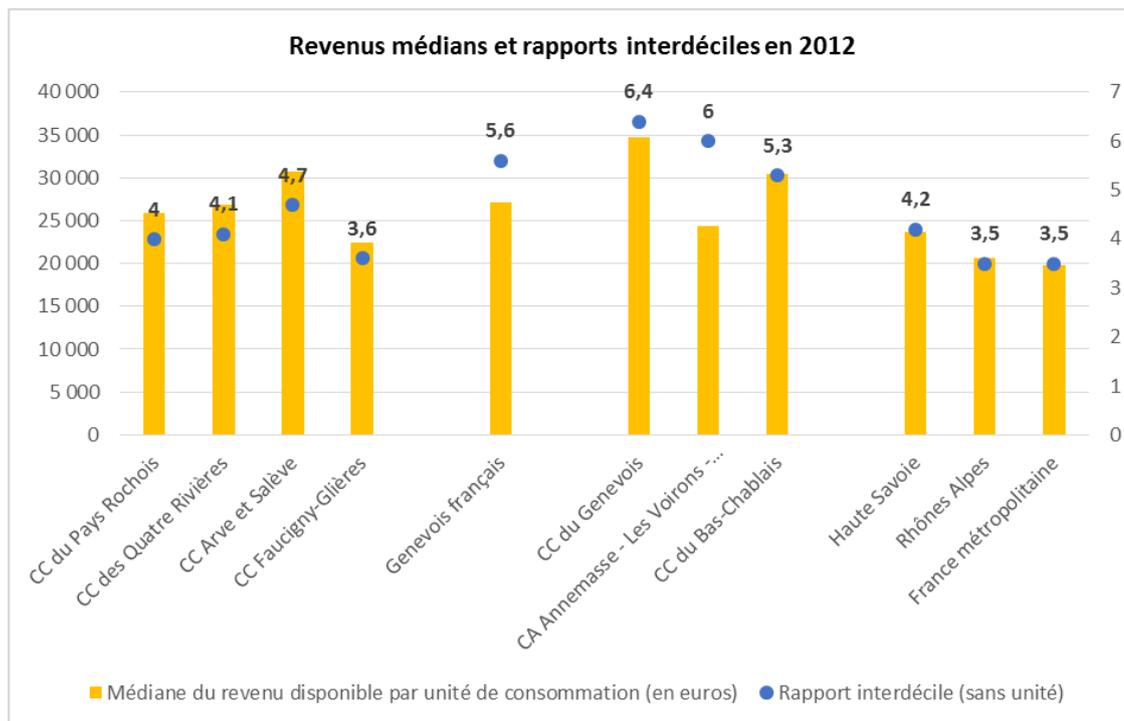
Ecart entre le revenu médian par unité de consommation de la commune et celui de la région Rhône-Alpes, en 2011



Source : Insee - Revenus fiscaux localisés 2011

20 - Cartes extraites des Cahiers du Grand Genève

- Les mêmes dynamiques sont à l'œuvre sur le PACA, entraînant des phénomènes de fragmentation géographique et sociale qui risquent de s'accroître.
  - Le revenu médian par UC est plus élevé que sur les territoires de référence (pays, région, département), en rapport avec les phénomènes migratoires, mais moins important que sur les Communautés de communes les plus proches du pôle Genevois.
  - On constate aujourd'hui un phénomène de polarisation aux extrêmes des niveaux de vie à mesure que le revenu médian augmente.



21 - Revenus médians et rapports interdéciles en 2012

Source : INSEE, données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines

- Ainsi, la CCAS étant l'intercommunalité qui se rapproche le plus des intercommunalités de la première couronne Genevoise, elle est également celle qui observe le rapport inter décille le plus élevé et donc les inégalités sociales les plus marquées. Ce phénomène a également pour conséquence une diminution de la part des ménages à revenus intermédiaires, dont les revenus sont en inadéquation avec l'offre de logement (cf point 2.2.3).
- Une grande majorité des acteurs interrogés (élus et techniciens des intercommunalités du PACA) constatent enfin l'impact que ces mutations sociodémographiques ont sur le « vivre ensemble », du fait des différentes manières de vivre et de pratiquer le territoire.

Les ménages frontaliers qui emménagent sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes peuvent en effet s'avérer être tout à la fois des consommateurs exigeants mais relativement peu impliqués dans la vie du territoire. Fortement demandeurs de services notamment en matière d'accompagnement de la vie quotidienne, la question de la prise en charge des enfants de ces ménages, souvent absents de leur commune de résidence, peut poser problème et constitue un enjeu prospectif à part entière. D'un autre côté, certains résidents non frontaliers témoignent d'une forte appréhension devant un cadre de vie qui se modifie parfois rapidement et une cohabitation avec de nouveaux qui selon les intercommunalités se passe plus ou moins bien.

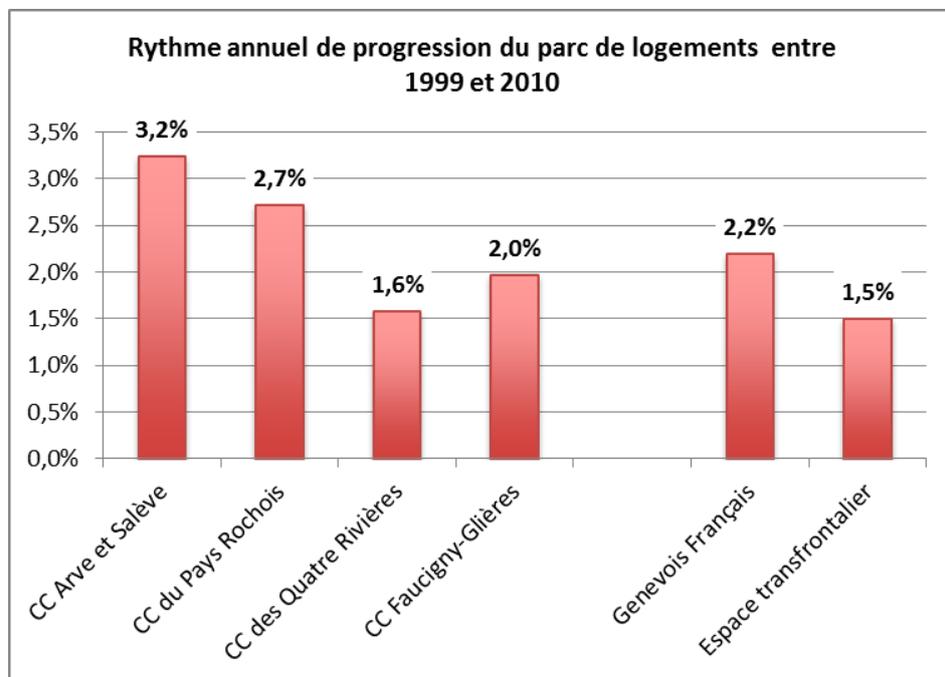
**> La question de la croissance démographique, alimentée par le solde migratoire et l'attractivité économique de Genève, est donc indissociable de celle de la cohésion sociale du territoire. Cet enjeu de cohésion sociale est, ici, encore plus prégnant que dans d'autres territoires, en raison des écarts de revenus.**



### 2.4.3 Des marchés du logement fortement influencés par la croissance démographique

L'évolution du parc de logements, tant sur le Grand Genève français que sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes témoigne des forts besoins d'accueil de nouvelles populations (au-delà du phénomène classique de desserrement des ménages), et d'aspirations résidentielles encore largement tournées vers le logement individuel :

- 60% des 115 000 logements construits en 20 ans sur l'espace frontalier l'ont été sur le genevois Français. Les rythmes de progression du parc de logements sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes sont supérieurs à celui de l'espace frontalier, mais inférieurs à celui du Genevois élargi pour la CC4R et la CCFG.



22 - Rythmes annuel de progression du parc de logements entre 1999 et 2010

Source : INSEE, données infra communales 2010, traitement Attitudes Urbaines

- Malgré la progression de la production du collectif et de l'intermédiaire (le nombre d'appartements a augmenté plus vite (+38%) que les maisons (+28%) entre 1999 et 2010), une part encore importante de la production reste orientée vers le logement individuel. On note que plus on s'éloigne de la frontière, plus la production reste orientée vers la maison individuelle malgré les efforts de diversification. Le PACA Arve-Porte-des-Alpes s'inscrit dans le même phénomène : malgré les importants efforts fait pour produire du collectif - surtout dans les communes les plus importantes -, la part de l'individuel reste importante, surtout dans les petites communes



Avec des prix à la hausse, le marché de l'immobilier sur le Genevois français reste tendu, et tourné vers les ménages les plus solvables :

- Si les prix immobiliers restent plus modérés côté français, ils sont extrêmement élevés partout dans le Grand Genève.
- Le locatif privé se caractérise par une tension persistante. Malgré le fort développement de la dernière décennie (+21% entre 2000 et 2012), il reste minoritaire (moins du tiers des résidences principales côté Genevois Français). Les loyers, élevés et en hausse notamment du fait d'une forte demande des ménages frontaliers qui arrivent sur le territoire, bloquent les parcours résidentiels des ménages locataires non frontaliers à revenus modestes ou moyens.
- Le locatif social est en hausse, mais les efforts de production (+5% de croissance du parc social en moyenne entre 2011 et 2012 dans le genevois Français) s'avèrent toutefois insuffisants pour satisfaire la demande d'un nombre croissant de bénéficiaires d'allocations. Une des raisons est à chercher du côté des prix pratiqués sur le locatif privé. Le PACA Arve-Porte-des-Alpes n'échappe pas à ces tendances : le déficit de l'offre en logement social par rapport à la demande se double d'une porosité des limites administratives, et d'une répartition inégale sur le territoire avec une concentration de l'offre dans les bourgs-centre et un report des demandes des communes plus rurales.

Les limites de « l'effet frontière » semblent donc reculer progressivement en direction de la seconde couronne périphérique du Grand Genève et en particulier sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes. Cet « effet frontière » agit graduellement et en cascade, à la hausse ou à la baisse sur : l'attractivité du territoire (proximité/temps d'accès à Genève), les phénomènes migratoires, le niveau moyen de revenu (en rapport avec le profil des emplois résidents), les prix du foncier, de l'immobilier, le niveau des loyers, la polarisation aux extrêmes des revenus, l'exclusion d'une partie des ménages à revenus intermédiaires et modestes du fait d'une offre de logements trop chers.

Dans le contexte de forte demande alimentée par des ménages aisés, le mécanisme de marché tend à exclure une partie des ménages à revenus intermédiaires ou modestes, et à produire une offre résidentielle relativement stéréotypée, marquée par la maison individuelle « à la campagne ».

**> Il semble donc important pour le territoire :**

- **d'orienter la production de logement vers davantage de collectif (préservation de la qualité de vie), avec des niveaux de prix plus abordables (maintien d'un équilibre social),**
- **d'infléchir les aspirations résidentielles des nouveaux arrivants en offrant un cadre de vie attractif, notamment dans un cadre plus urbain.**

## **2.4.4 Une « course aux équipements primaires » amorcée, la question de la création d'une offre structurante pour le positionnement du territoire**

Les équipements et services publics scolaires et de santé, qui répondent aux besoins essentiels des populations, se sont adaptés à la croissance démographique :



- L'offre d'accueil de la petite enfance, scolaire et parascolaire répond aux besoins actuels grâce à des collectivités qui parviennent (parfois difficilement, surtout pour les plus petites communes qui ont connu une forte croissance) à s'adapter.
- Mais les besoins en petite enfance à court terme se répercuteront sur les besoins des adolescents et du collège à moyen terme (10 ans), puis sur les lycées. Par ailleurs les populations frontalières sont fortement demandeuses de services périscolaires élargis du fait d'une présence au sein de leur commune de résidence parfois très restreinte: c'est donc ici la nature de l'offre qu'il s'agit d'anticiper puis de faire évoluer. L'enjeu social est important : certaines intercommunalités déjà fortement touchées par l'accélération de la croissance démographique depuis plusieurs années témoignent, par l'intermédiaire des CCAS notamment, d'un phénomène de jeunes adolescents livrés à eux-mêmes.
- Le territoire est globalement bien équipé en matière de soins, santé, handicap : un effort conséquent a été fait sur l'offre d'hébergement en EPHAD, un projet de Maison d'Accueil et de Résidence pour l'Autonomie (MARPA) est en réflexion à Amancy et Arenthon, une résidence séniors est en construction à Cornier, enfin, l'implantation du CHAL propose une offre rayonnante à une échelle supra territoriale. Plusieurs projets de maison médicale sont en réflexion à l'échelle communale dans la plupart des cas. Une mutualisation de ces réflexions à une échelle supra communale semble nécessaire, d'une part dans une démarche d'économie de moyens, et d'autre part pour assurer un maillage cohérent de ces établissements de santé de proximité essentiels.
- Si les équipements répondent pour l'heure aux besoins actuels, ici encore les enjeux prospectifs sont importants ; en effet le nombre de personnes âgées va considérablement augmenter au cours des prochaines décennies : « Le Genevois Français devrait être le territoire où l'augmentation des personnes âgées de 85 ans et plus sera la plus notable à l'horizon 2035, même si leur part reste la plus faible » (*Schéma gérontologique de Haute Savoie, 2013*). L'anticipation de ce phénomène est d'autant plus essentielle dans les milieux les plus ruraux.

L'offre socioculturelle, sportive, et de loisirs est satisfaisante et correctement maillée. Toutefois :

- La population est de plus en plus demandeuse de loisirs, notamment culturels ; or, il est probable au vu des profils de population à venir sur le territoire que les exigences en la matière soient de plus en plus importantes. Si cela va dans le sens d'une volonté forte des intercommunalités de développer la qualité de vie de la population (loisirs de proximité), les budgets sont pour autant restreints et les enjeux pesant sur la réponse à apporter en matière de services essentiels (scolaires, de santé) peuvent apparaître comme prioritaires.
- L'offre est peu mise en réseau, alors qu'elle pourrait contribuer à construire un des volets de l'identité du territoire du PACA, notamment autour des thématiques « moyenne montagne / offre de loisirs sportifs de plein air familiaux / offre culturelle de niche ».

Si l'offre en services et équipements est essentiellement de proximité, des équipements et événements présents sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes rayonnent sur l'ensemble du territoire voire bien au-delà :

- de par leur unicité : la Roche Blues Grass Festival, la structure d'escalade artificielle de Saint Pierre en Faucigny...



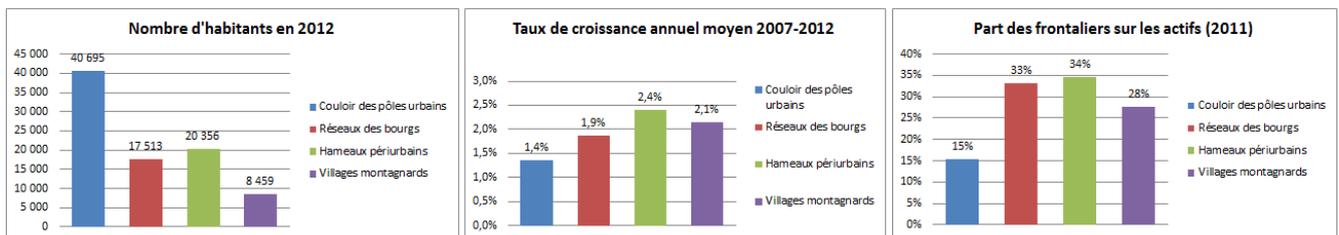
➤ de par leur taille : Rochexpo, le CHAL...

Toutefois, on constate parfois une inadéquation entre niveau de gouvernance de ces équipements et évènement et leur niveau potentiel de rayonnement. Nous pouvons donc nous demander dans quelle mesure, considérant les restrictions budgétaires actuelles, il n'est pas plus pertinent de mieux structurer (niveau de gouvernance, mise en réseau et optimisation, stratégie de communication adéquate...) l'offre existante pour la valoriser au lieu de lancer la réflexion sur la création d'un équipement à l'échelle du PACA.

**> Face à un risque de « banlieurisation », il est nécessaire de valoriser l'identité singulière du territoire, d'anticiper les besoins des populations, et de réfléchir à la mutualisation des équipements avant d'envisager la mise en place de grands équipements fédérateurs.**

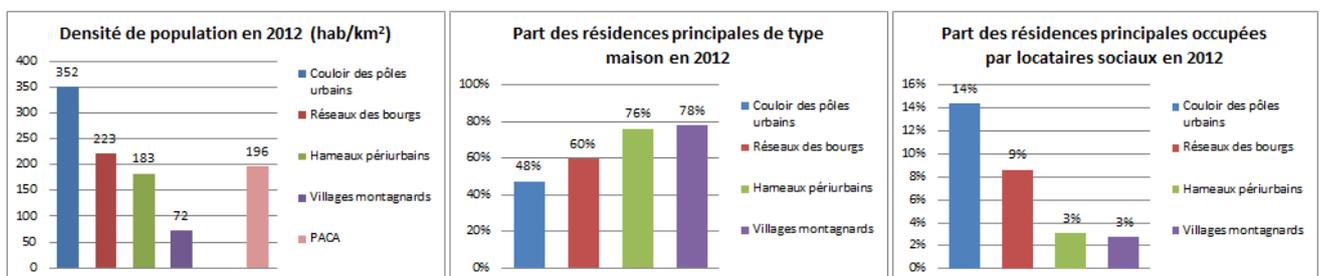
## 2.4.5 Démographie, logement, équipements : mise en perspective au regard des situations urbaines identifiées

Les graphes ci-dessous mettent en évidence les différences entre situations géographiques concernant l'évolution des populations, les densités de population et les caractéristiques des logements.



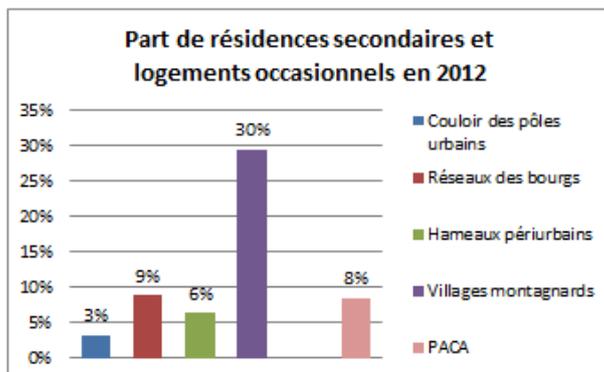
23 - Caractéristiques démographiques

Source : INSEE, Données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines



24 - Caractéristiques résidentielles

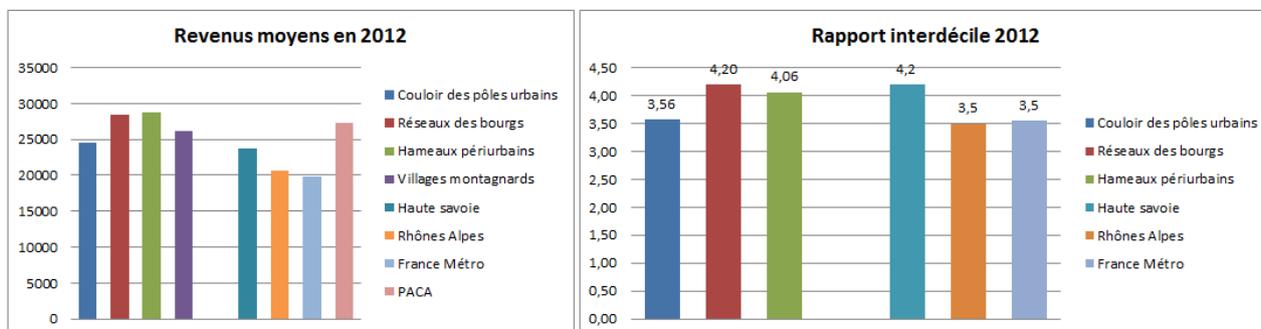
Source : INSEE, données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines.



25 - Résidences secondaires et occasionnelles

Source : INSEE, données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines

Les niveaux de revenus sont également très différents, avec une progression des inégalités à mesure que les revenus moyens progressent.



26 - Revenus moyens

Source : INSEE, données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines

En matière d'équipements et de services, les différences sont également notables.

➤ Le couloir des pôles urbains

- Présence d'équipements structurants à rayonnement intercommunal en matière de culture et de sport (médiathèques, complexes sportifs). En termes de santé, forte présence d'équipements spécialisés (Etablissement Public de Santé Mentale de La Roche-sur-Foron, pôle gériatrique de Marignier...). Exclusivité de l'offre scolaire générale pour les lycées et forte concentration de collèges. Bonne mise en réseau du système extra et périscolaire.



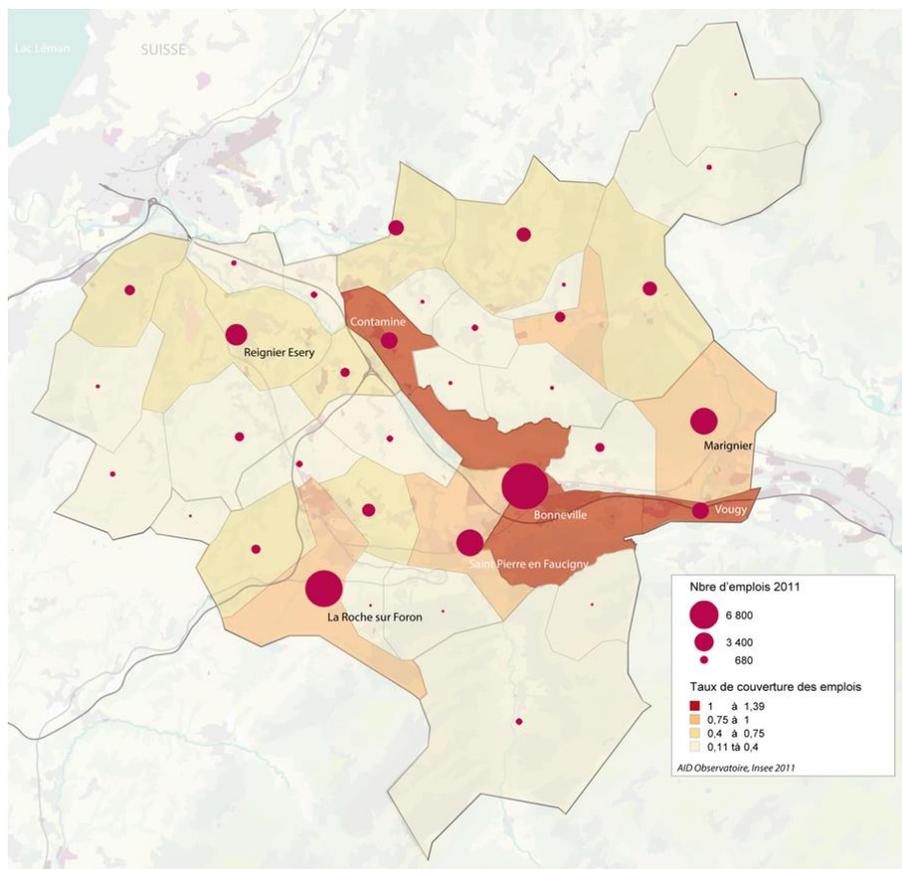
- Difficultés pour certaines structures à jouer leur rôle d'équipement structurant au sein de leur système territorial (faible adéquation entre niveau de rayonnement et d'attractivité et de gouvernance (Ex : Roch expo, Ecole de musique de La Roche).
- Le réseau des bourgs secondaires
  - Couloir de pôles secondaires structurants au Nord du territoire, les communes qui le constituent jouent le rôle de véritables pôles de services pour les villages alentours.
  - Présence de collèges et lycées techniques, bonne prise en charge de l'enfance et la petite enfance.
- L'archipel des villages et hameaux périurbains
  - Forte dépendance au réseau des bourgs et au corridor des pôles urbains selon le degré de proximité avec telle ou telle commune.
  - Peu de mise en réseau de services entre hameaux, hormis quelques initiatives (micro-crèches à Aranthon, Amancy, ...).
  - Les communes concernées peinent à suivre dans la "course aux équipements et services" qu'impose la forte croissance démographique.
  - Quelques équipements de santé, avec la présence marquante du CHAL.
  - Equipements culturels (bibliothèques) et sportifs de proximité présents.
- Les villages montagnards
  - Une certaine autonomie en matière de services du fait de leur situation géographique.
  - Plusieurs initiatives de mise en réseau (petite enfance, culture - cinébus de la Muraz).
  - Les équipements de santé sont rares et l'accès aux soins difficile.
  - Absence d'équipements scolaires du second cycle.
  - Equipements sportifs spécifiques (centre équestre, golf) attractifs. Présence de Festivals qui mettent en valeur le patrimoine existant.

## **2.5 Une dynamique positive pour l'emploi, des ressources endogènes**

### **2.5.1 Une structure des emplois et de la population active sous influence des pôles d'emplois majeurs à l'échelle du Grand-Genève**



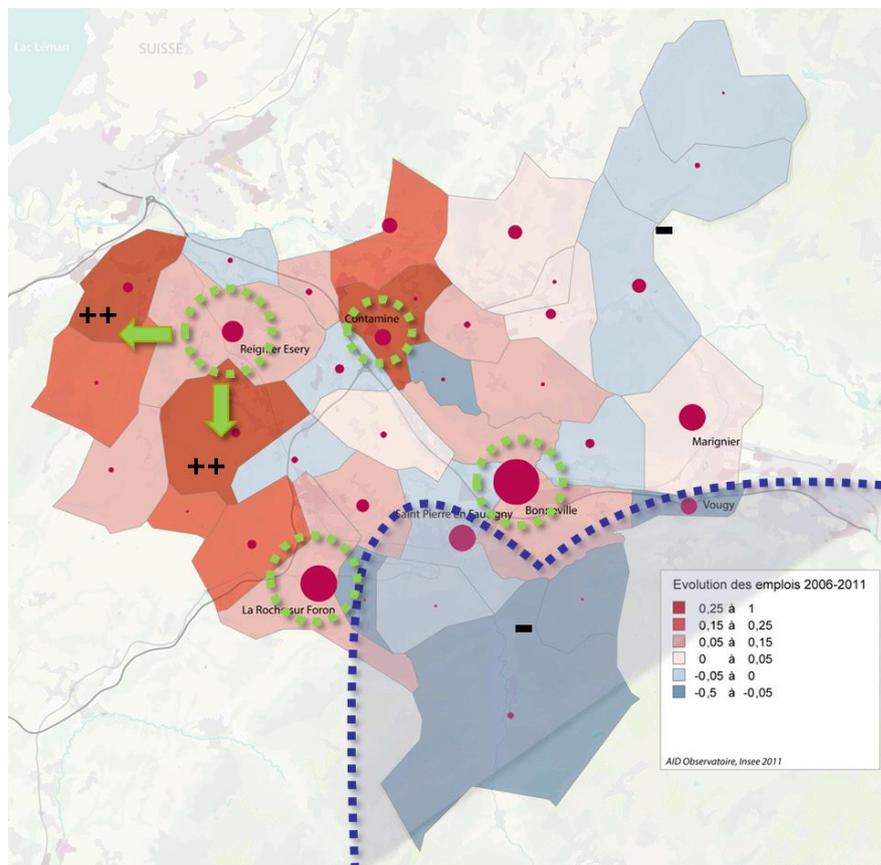
Le territoire du PACA accueille en 2011 près de 29 000 emplois, répartis de manière plutôt concentrée sur les Communautés de Communes du Pays Rochois et de Faucigny-Glières (principaux pôles d'emplois du territoire).



27 - Emploi par commune et taux de couverture des emplois

On constate une dynamique positive en matière d'emploi depuis 2006 (+ 1,4 %/an), malgré le contexte national peu favorable sur cette période (crise économique de 2008 notamment).

Bien que le taux de chômage sur le territoire soit inférieur à la moyenne nationale et départementale (8,3 %), ce dernier est marqué par une croissance relativement importante sur la période 2006-2011 (+7 %/an). La Communauté de Communes de Faucigny-Glières est la plus touchée par ce phénomène. Cela s'explique principalement par les destructions d'emplois dans le secteur du décolletage (le secteur de Cluses connaît un taux de chômage particulièrement élevé depuis de nombreuses années, représentant encore 13,7 % des actifs du territoire en 2012).



28 - Tendances d'évolution de l'emploi sur le territoire

Au regard de la population active résidente, le taux de couverture des emplois est assez faible (0,7), en particulier sur les Communautés de Communes d'Arve et Salève et des Quatre Rivières (inférieur à 0,5). Il est cependant en moyenne supérieur à celui du Département.

Ces taux faibles s'expliquent par le nombre d'actifs travaillant en Suisse. En effet, la part des frontaliers dans la population active est de l'ordre de 28 % sur l'ensemble du territoire et représente même plus de 40 % sur le territoire d'Arve et Salève. Ce phénomène est par ailleurs en constante progression depuis 2006 (+4 pts), ce qui induit l'accueil d'une population qui consomme (consommation courante et services à la population, équipements publics par exemple) mais qui ne produit pas sur le territoire.

**> Cette spécificité pourrait amener à réduire le territoire à une fonction d'espace « dortoir », alors même qu'il possède certaines ressources locales qui lui permettraient de rééquilibrer le taux de couverture des emplois.**



• Evolution des emplois :

EPCI	Emplois au LT en 2011	Rép. des emplois par EPCI	Taux annuel (période 2006-2011)
CC Arve et Salève	3 632	9%	2%
CC des Quatre Rivières	3 871	9%	1%
CC du Pays Rochois	8 930	22%	1%
CC Faucigny-Glières	12 331	30%	2%
<b>Total général</b>	<b>28 763</b>	<b>69%</b>	<b>1%</b>



EPCI	Taux de couverture 2011	Croissance annuelle (2006-2011)
CC Arve et Salève	0,40	-1%
CC des Quatre Rivières	0,45	0%
CC du Pays Rochois	0,72	-1%
CC Faucigny-Glières	1,07	0%
<b>Total général</b>	<b>0,69</b>	<b>-0,5%</b>



• Evolution de la population active :

EPCI	Actifs occupés 15-64 ans en 2011	Rép. des actifs occupés par EPCI	Taux annuel (période 2006-2011)
CC Arve et Salève	8 979	22%	4%
CC des Quatre Rivières	8 580	21%	1%
CC du Pays Rochois	12 343	30%	2%
CC Faucigny-Glières	11 520	28%	1%
<b>Total général</b>	<b>41 423</b>	<b>100%</b>	<b>2%</b>

• Taux de chômage :

EPCI	Taux de chômage 2011	Croissance annuelle (période 2006-2011)
CC Arve et Salève	6,2%	5%
CC des Quatre Rivières	8,0%	7%
CC du Pays Rochois	7,2%	5%
CC Faucigny-Glières	11,3%	10%
<b>Total général</b>	<b>8,3%</b>	<b>7%</b>

EPCI	Part des frontaliers sur la population active (2011)	Evol. 2006-2011 (pts)
CC Arve et Salève	41%	4,90
CC des Quatre Rivières	27%	3,87
CC du Pays Rochois	27%	1,98
CC Faucigny-Glières	17%	5,70
<b>Total</b>	<b>28%</b>	<b>3,99</b>

Source : Insee (le taux de couverture correspond au rapport entre le nombre d'emplois au lieu de travail et le nombre d'actifs occupés)

## 2.5.2 Des secteurs d'activité dynamiques qui portent la croissance économique du territoire

Les principaux pôles économiques du territoire possèdent des caractéristiques propres en matière d'économie.

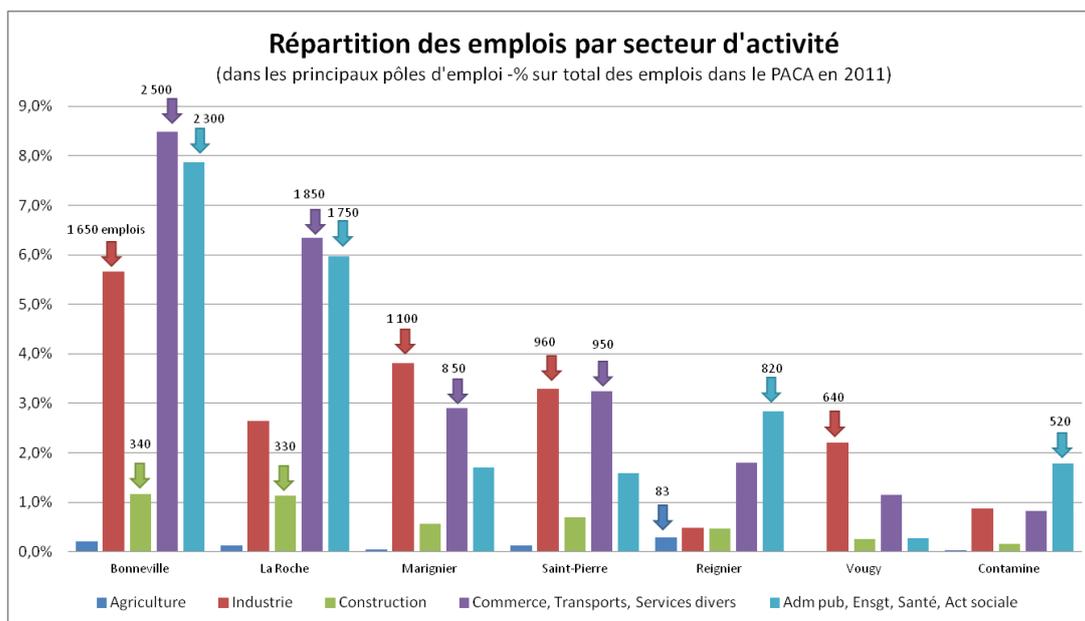
Ainsi, les principaux pôles urbains du territoire concentrent l'essentiels des emplois (40 % du total des emplois), notamment dans les secteurs commerce, transport et services divers, les secteurs de l'administration publique de l'enseignement et du médical. Ils présentent également une certaine diversification des secteurs d'activité avec une forte présence d'emploi dans le secteur industriel et la construction.

Les pôles secondaires (Marignier et Saint-Pierre) présentent une activité économique à dominante industrielle. Ils représentent à eux deux 24 % des emplois industriels du territoire.



Par ailleurs des pôles spécialisés se détachent dans l'armature économique :

- Vougy dont l'activité industrielle domine notamment grâce au décolletage (Alpen Tech, Etab J. Martin),
- Contamine-sur-Arve, avec la présence du CHAL, constitue un pôle médical.

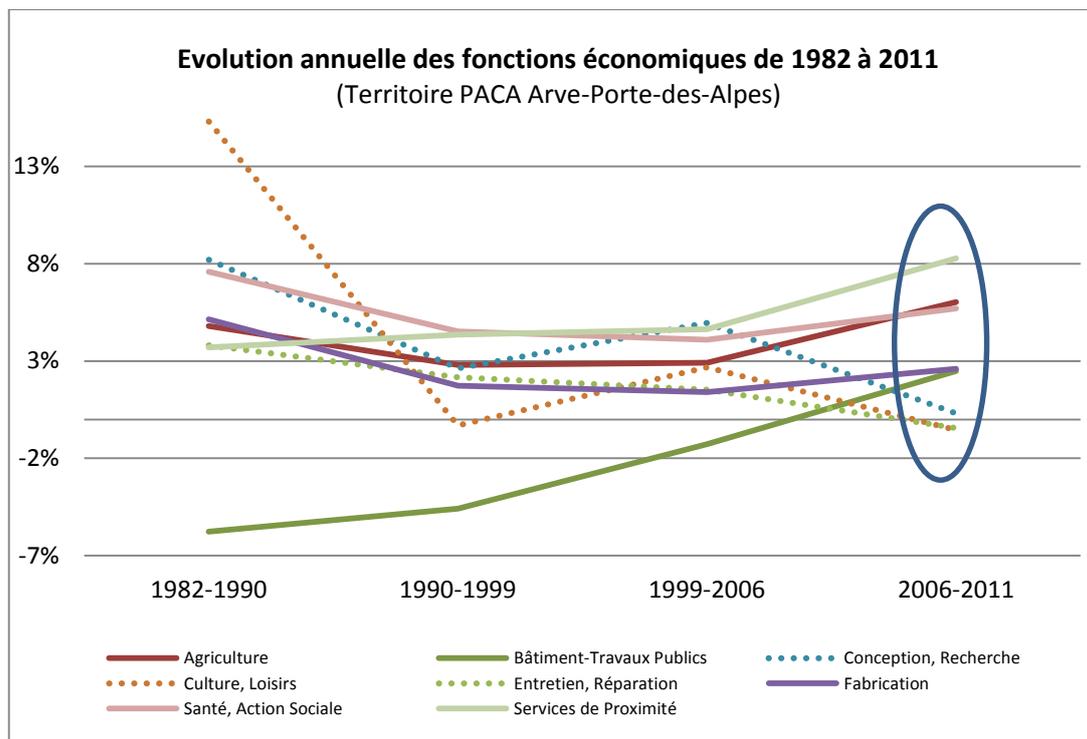


29 - Répartition des emplois par secteur d'activité

Source : Insee

Les tendances d'évolution des différentes fonctions économiques du territoire montrent certains secteurs aujourd'hui porteurs en matière de dynamique d'emploi. Il s'agit notamment des services de proximité, et de BTP, liés aux dynamiques démographiques du territoire. Les activités de fabrication (activité industrielle) sont également en évolution positive malgré une stagnation constatée entre 1990 et 2006.

A contrario, les activités à haute valeur ajoutée (conception, recherche) tendent à baisser depuis 2006, de même que les activités de culture et loisirs et d'entretien/réparation.



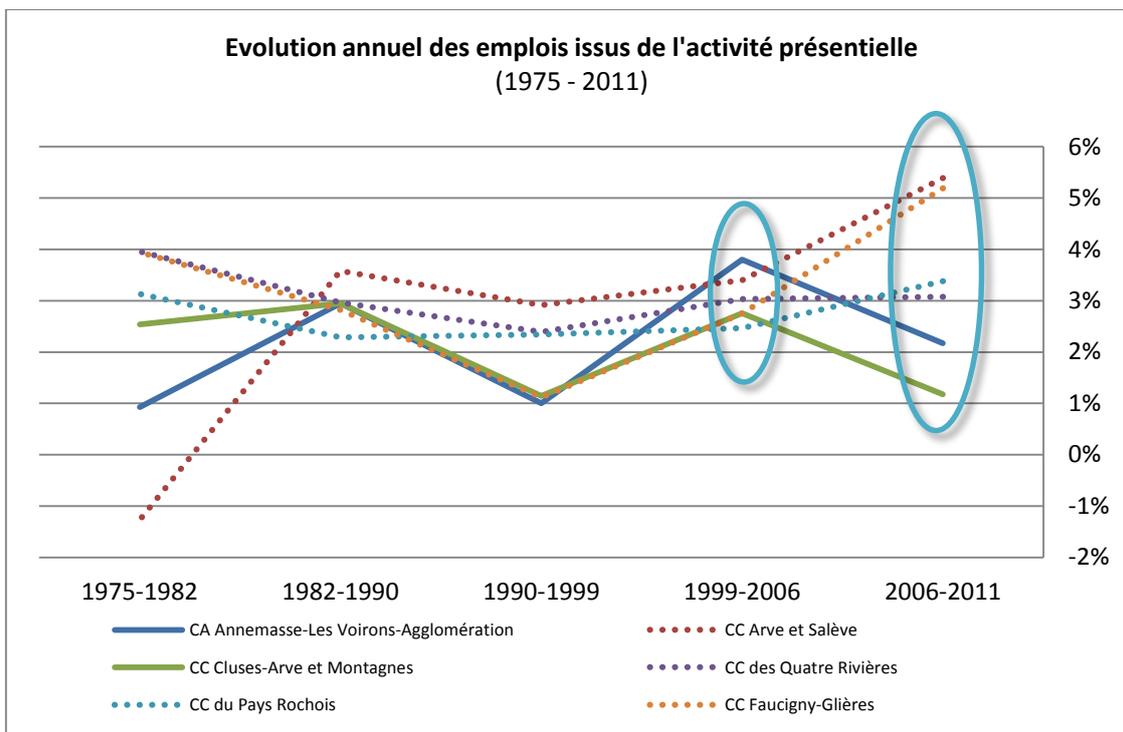
30 - Evolution annuelle des fonctions économiques de 1982 à 2011

Source : Insee

Au regard du contexte local, notamment en matière de croissance démographique du PACA, il convient d'analyser l'évolution des emplois liée à l'activité présenteielle, c'est-à-dire aux activités permettant de satisfaire les besoins locaux de la population et des entreprises locales.

Alors que l'évolution annuelle constatée sur la période 1999-2006 pour les 4 EPCI du PACA était proche de celles constatées sur Annemasse Agglomération et la Communauté de Communes de Cluses (entre 2,5 et 4 % /an), un décrochage s'est opéré à partir de 2006. Les territoires du PACA présentent une dynamique plus forte en particulier sur les Communautés de Communes d'Arve et Salève et des Quatre Rivières, territoires où la pression démographique est la plus élevée.

**> L'économie est donc aujourd'hui également portée par l'accueil des nouvelles populations avec le développement d'activités commerciales et de services publics.**

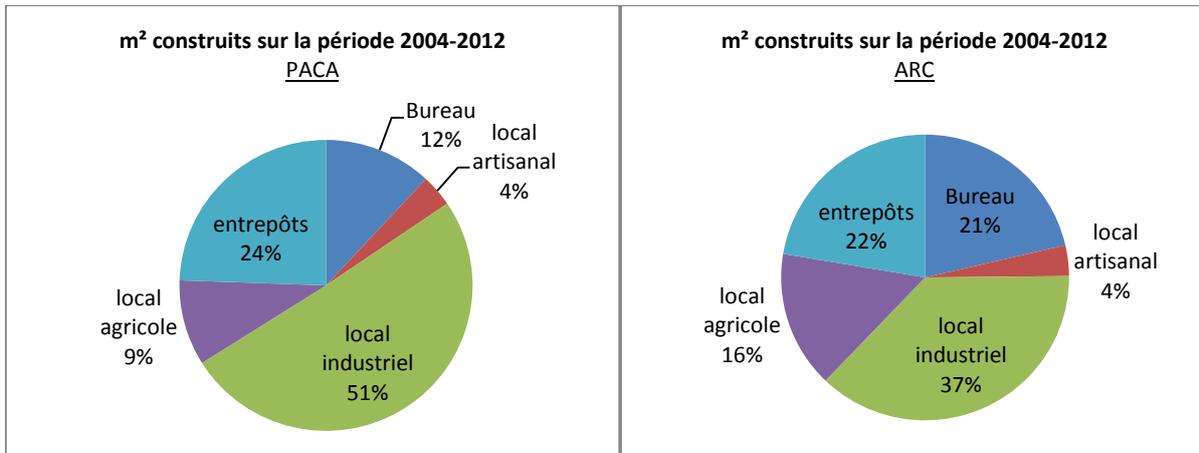


31 - Evolution annuelle des emplois issus de l'activité présentielle

Source : Insee

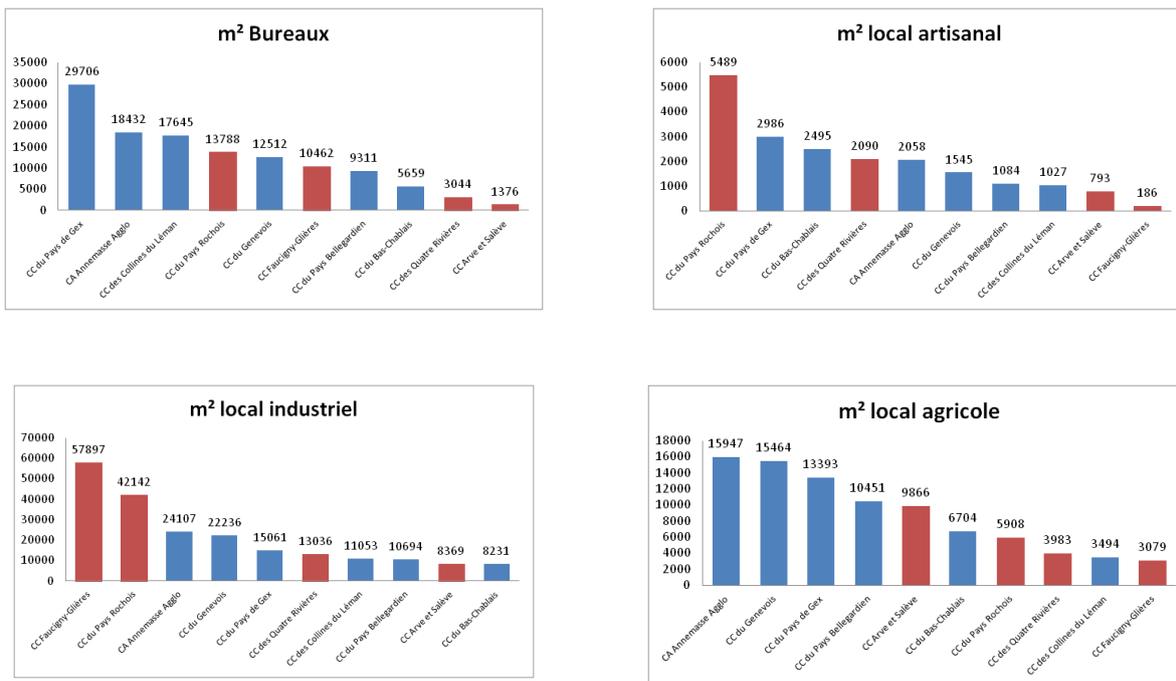
### 2.5.3 Bilan de la demande de construction et de l'offre en disponibilité foncière

Sur le territoire du PACA, la moitié des constructions à destination économique relève du local industriel et ¼ des constructions relève de l'entrepôt. A l'échelle de l'ARC, on constate que la demande est davantage diversifiée avec des constructions plus importantes dans le domaine du bureau qui se positionne en premier lieu sur les territoires transfrontaliers (Annemasse Agglomération, le Pays de Gex). La répartition des types de bâtiment exprime l'organisation d'une offre conditionnée par un prix du foncier toujours plus élevé alors qu'on se rapproche de Genève. Ainsi, la construction de bâtiments tels que les bureaux ont encore la possibilité de s'implanter au plus près de la ville-centre pour bénéficier des services aux entreprises, tout en maîtrisant une certaine rentabilité des investissements immobiliers. A l'inverse, les activités dont la rentabilité au m<sup>2</sup> est moindre (locaux industriels et artisanaux, entrepôts) se développent davantage en périphérie dans des territoires où la pression immobilière est de fait plus modeste, comme l'illustrent les graphes suivants.



32 - Destination des m² à vocation économique

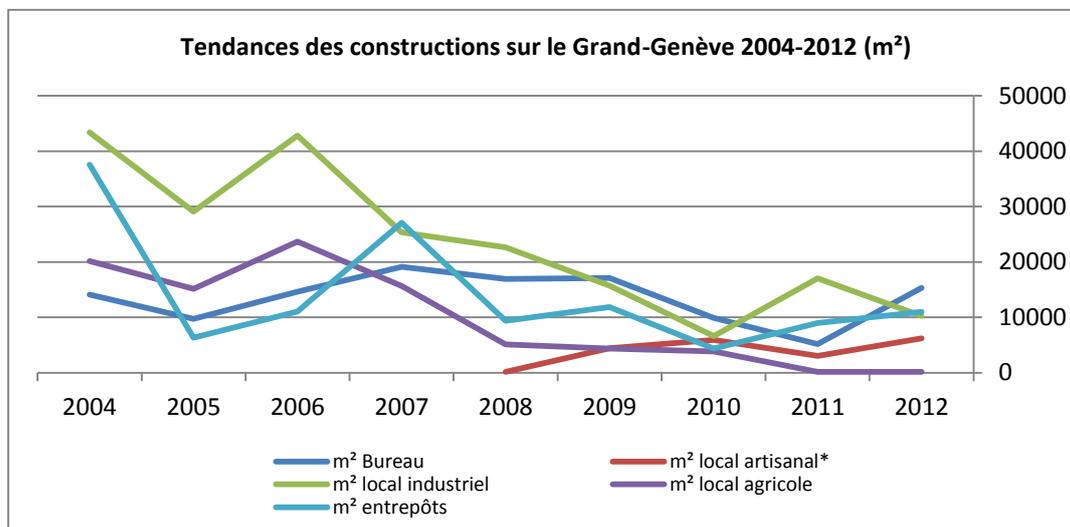
Source : Sitadel, 2015



33 - Répartition des m² économiques selon les territoires

Source : Sitadel, 2015

Depuis 2006, de manière générale, le marché de l'immobilier économique est plutôt en baisse sur le territoire de l'ARC (-8% par an depuis 2004), notamment pour les locaux industriels (-10 %/an), locaux agricoles (-12 %/an) et entrepôts (-9 %). En effet, la crise économique a conduit à un ralentissement des investissements sur ces secteurs d'activité et seule la construction de bureaux se maintient. Un léger regain semble toutefois s'opérer depuis 2011 pour la construction de bureaux et les locaux artisanaux, mais cela reste encore fragile.



34 - Tendances des constructions sur le Grand Genève 2004-2012 (m<sup>2</sup>)

Source : Sitaldel, 2015 (\* à partir de 2008, les données Sitaldel ont distingué les locaux artisanaux des locaux industriels)

Au regard des différents documents de planification en vigueur sur le territoire, plus de 140 hectares sont ciblés pour accueillir de nouvelles activités économiques pour les 20 prochaines années.

EPCI	Surface disponible (ha)
Quatre Rivières	2,6
Arve et Salève	3,7
Faucigny-Glières	61,5
Pays Rochois	39,1
<b>Total général</b>	<b>140,2</b>

A cela s'ajoutent des réserves foncières supplémentaires de l'ordre de 37 hectares. Ces surfaces importantes doivent faire l'objet de réflexions sur la densification et l'optimisation foncière.

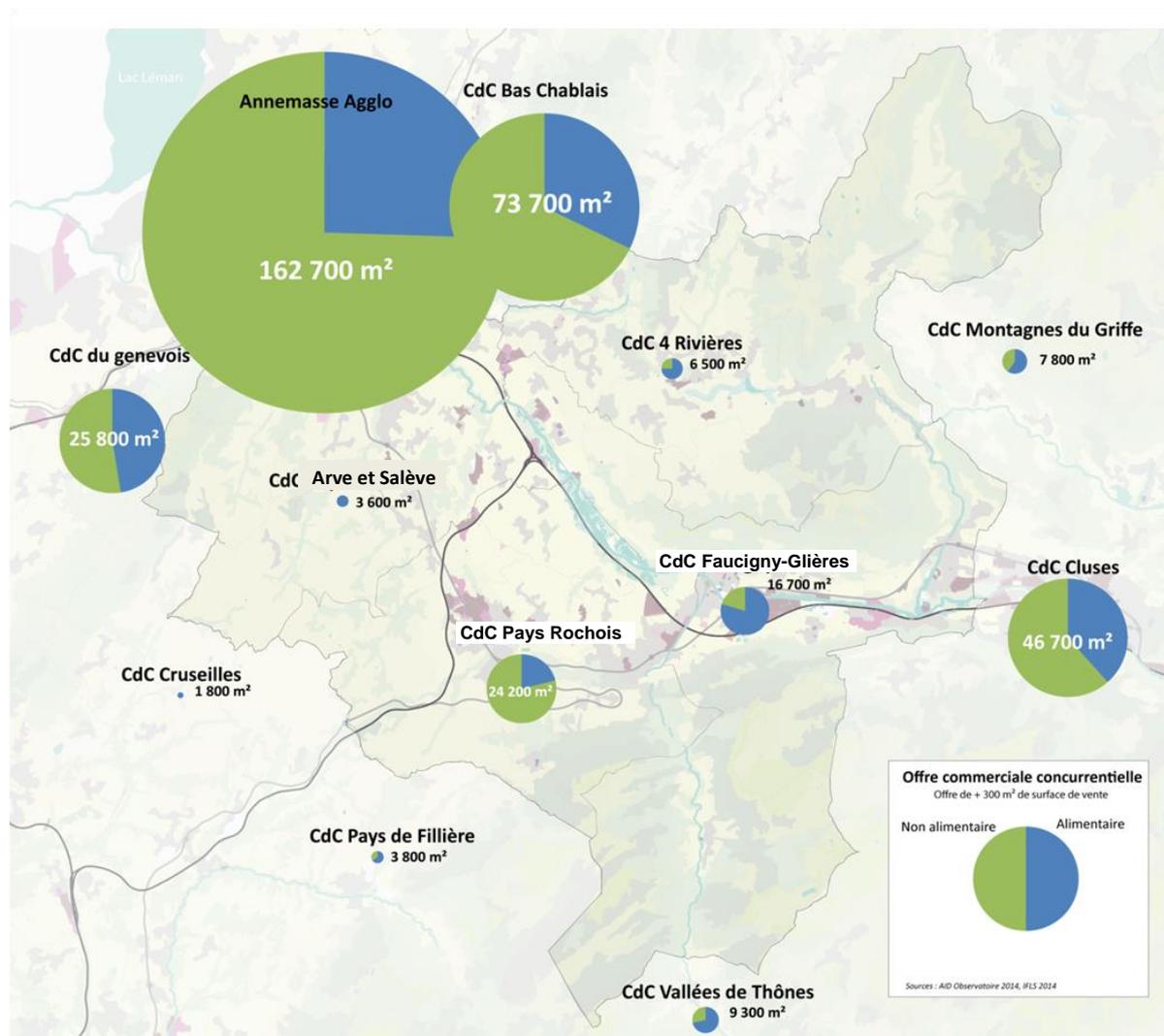
### 2.5.4 Une offre commerciale et des flux de consommation influencés par l'offre concurrentielle voisine

51 000 m<sup>2</sup> de plancher commercial de moyennes et grandes surfaces sont implantés sur le PACA, dont plus de la moitié concerne des moyennes et grandes surfaces alimentaires. Par ailleurs, l'essentiel de l'offre non-alimentaire relève de l'équipement de la maison (notamment du bricolage et du jardinage). L'offre commerciale d'envergure présente est caractéristique d'un territoire de proximité et non de destination, c'est-à-dire qu'il cherche avant tout à satisfaire les besoins courants et occasionnels lourds nécessitant une certaine proximité avec les lieux d'habitation.

Le territoire est dominé par la présence d'une offre commerciale concurrentielle forte, avec plus de 162 000 m<sup>2</sup> de surface de vente sur Annemasse Agglomération, près de 74 000 m<sup>2</sup> de surface sur le Bas Chablais et dans

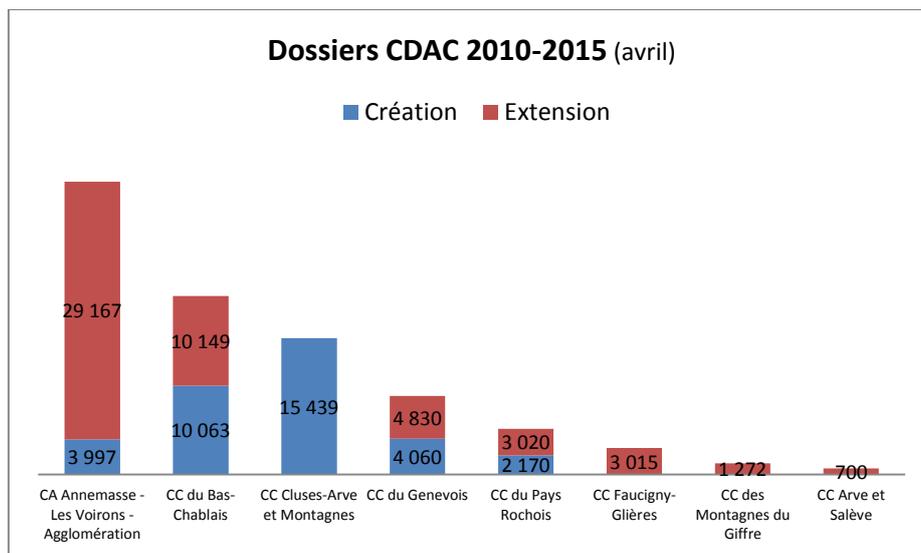


une moindre mesure sur l'agglomération de Cluses (46 700 m<sup>2</sup> de surface de vente) et l'agglomération de St Julien en Genevois (26 000 m<sup>2</sup> de surface de vente environ). L'offre présente sur ces territoires est plus diversifiée, en particulier sur Annemasse Agglomération, ce qui permet de satisfaire l'ensemble des besoins de la population locale et des populations résidentes sur les territoires limitrophes. Annemasse Agglomération est un territoire dit « de destination », avec un rayonnement fort sur les territoires voisins et notamment sur le PACA.



35 - Répartition de l'offre commerciale de + de 300m<sup>2</sup> sur le PACA et les territoires voisins

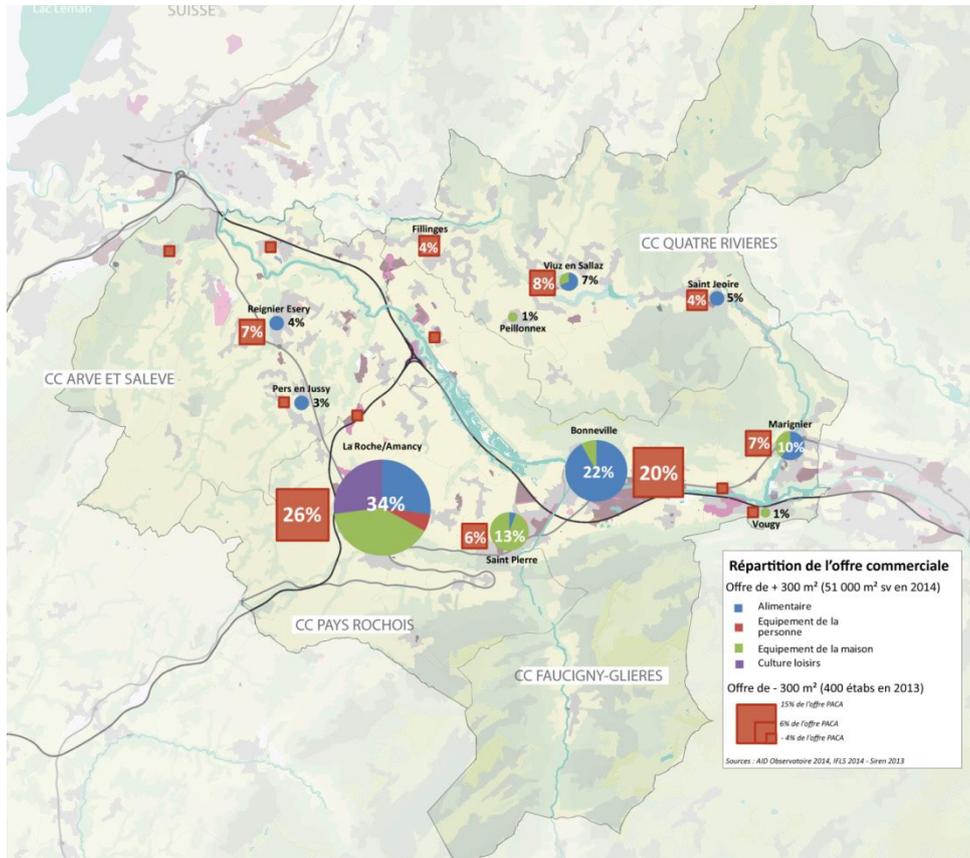
A l'échelle du PACA, l'offre est concentrée sur la CCFG (1/3 de l'offre) et la CCPR (près de la moitié de l'offre). La distance par rapport au pôle majeur d'Annemasse Agglomération permet l'implantation d'une offre plus importante et diversifiée et garantir une certaine autonomie du bassin de vie.



36 - Dossiers CDAC autorisés

Source : Bilan des CDAC, préfecture de Haute Savoie, 2015

Au regard des dynamiques actuelles, le PACA connaît quelques demandes d'implantation nouvelles mais sans commune mesure avec les territoires voisins. Le positionnement des principales agglomérations de l'ARC se renforce en matière d'offre commerciale, induisant le maintien de leur attractivité sur le PACA.



37 - Répartition de l'offre commerciale

En matière d'offre en petit commerce, les principales communes du territoire et les principaux centres-bourgs présentent une offre de proximité : la moitié des communes possède plus de 4 commerces alimentaires répondant aux besoins quotidiens, ce qui permet un maillage relativement satisfaisant.

Les communes principales connaissent une certaine diversification commerciale dans leur centre-ville avec la présence de l'équipement de la personne, de l'équipement de maison et du culture-loisirs. C'est le cas pour La Roche sur Foron et Bonneville les deux pôles urbains majeurs, et également (mais dans une moindre mesure) pour les pôles secondaires tels que Viuz-en-Sallaz, Reignier-Esery et Saint-Pierre-en-Faucigny. En revanche le taux de commercialité des principaux pôles du territoire (environ 30 %) montre un dynamisme commercial qui tend à se fragiliser avec un développement plus marqué pour les services et la restauration.

**> Il y a un enjeu fort de maintien et de confortement du taux de commercialité dans les centralités pour garantir une certaine animation des lieux de vie.**

Ainsi l'armature commerciale du PACA s'organise de la manière suivante :

- 1 pôle majeur présentant une offre diversifiée en grandes surfaces et petits commerces (La Roche-sur-Foron)
- 1 pôle secondaire à dominante alimentaire pour les grandes surfaces et diversifiée pour les petits commerces (Bonneville)



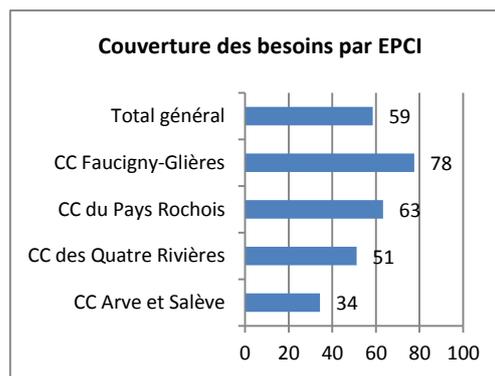
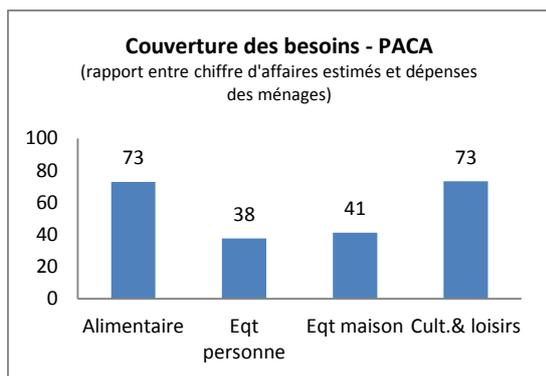
- 2 pôles relais avec une offre pour les besoins courants (petits commerces et grandes surfaces) et nécessitant de la proximité bricolages/jardinage (Saint-Pierre et Marignier)
- Des pôles de proximité permettant de mailler le territoire en offre alimentaire et d'offrir une offre en petits commerces répondant aux besoins courants.

*Note méthodologique : Le calcul théorique du niveau de couverture des besoins sur le territoire confronte l'offre existante sur le PACA sur la base d'estimation de chiffre d'affaires à la demande locale (dépense commercialisable des ménages). Ce ratio permet de mettre en lumière l'insatisfaction théorique des besoins notamment sur les différentes catégories de produit. Attention, ces ratios sont des indicateurs théoriques utilisés en l'absence d'enquête ménage et ne permettent pas d'évaluer l'évasion commerciale existante et constatée aujourd'hui même sur les achats alimentaires.*

Le chiffre d'affaires réalisé par l'offre commerciale du territoire est estimé à 290 millions d'€ par an. Le montant des dépenses annuelles de consommation des ménages est de l'ordre de 495 millions d'€ par an.

Le niveau de couverture des besoins est de l'ordre de 60 % à l'échelle du PACA, toutes catégories de produits confondues. Ce chiffre est à décomposer pour constater certains contrastes à la fois sur les catégories de produits et à la fois sur les différents territoires que composent le PACA.

A l'échelle du PACA, les besoins alimentaires sont globalement satisfaits, en revanche, la satisfaction des besoins en équipement de la personne et en équipement de la maison est faible. Cela s'explique par la présence de l'offre commerciale limitrophe qui rayonne très largement sur le territoire du PACA, facilité par les flux domicile-travail en direction de Genève et d'Annemasse. A l'échelle des EPCI, les communautés de communes des Quatre Rivières et d'Arve et Salève ont un taux de couverture faible. Il s'agit des territoires limitrophes aux pôles concurrentiels où les flux transfrontaliers sont les plus élevés.



38 - Couverture des besoins en commerces

Source : AID Observatoire, 2015

Les marges de manœuvre en matière de diversification commerciale sur le PACA sont relativement limitées dans la mesure où l'influence d'Annemasse Agglomération est importante sur les comportements achats des ménages. Seule la croissance démographique soutenue sur le PACA permet des possibilités de développement pour de l'offre nécessitant une certaine proximité avec les lieux de résidence



(alimentaire, bricolage et jardinage) et éventuellement conforter le positionnement des 2 pôles majeurs avec une offre non-alimentaire plus diversifiée en centre-ville.

> Il est donc d'autant plus important pour le territoire de conforter et de développer la dynamique commerciale dans les centralités.

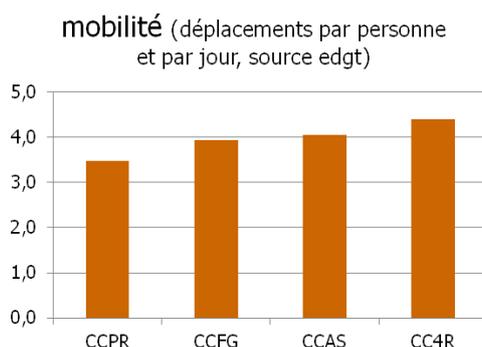
## 2.6 Un système de transport très largement dépendant de la voiture individuelle

### 2.6.1 Des déplacements pendulaires structurants, des déplacements locaux majoritaires

L'enquête déplacements grand territoire du genevois français (2007) donne une image de la structure des déplacements sur le territoire :

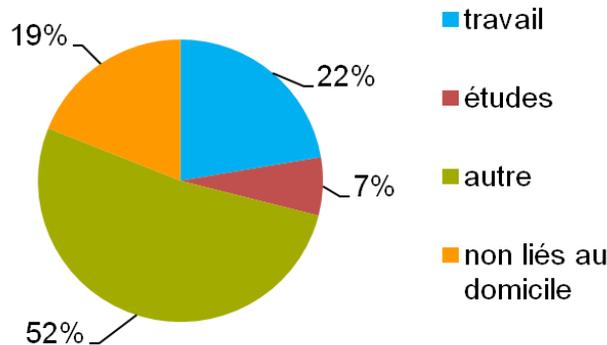
Avec une moyenne de 4 déplacements par jour et par personne, tous motifs, les habitants du territoire génèrent chaque jour 232.600 déplacements :

- 52.000 déplacements pour motif travail
- 15.000 pour motif études
- environ les 2/3 des déplacements quotidiens sont réalisés pour les autres motifs de la vie quotidienne (achats, démarches, loisirs)



39 - Nombre de déplacements moyens par personne et par jour

Source : EDGT 2007

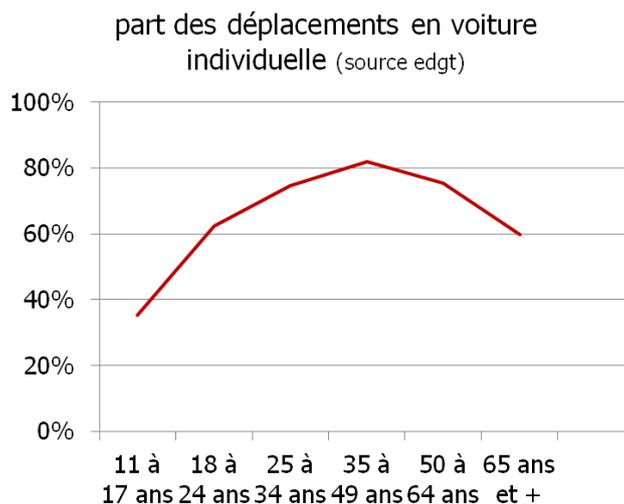


40 - Motifs de déplacements pour les habitants du PACA

Source : EDGT 2007

Une analyse selon les distances met cependant en évidence l'importance des déplacements pendulaires, puisque sur environ 3 millions de km journaliers, la moitié des distances cumulées sont liées au motif travail.

Les déplacements du quotidien (tous motifs) sont essentiellement réalisés en voiture (74%). On note un faible taux de remplissage (1,12), et l'importance des déplacements en voiture pour les enfants scolarisés. Seulement 19% des déplacements sont réalisés en modes doux, avec une pratique du vélo très marginale. Seulement 4% des déplacements sont réalisés en transports en commun, et ils concernent à plus de 50% les transports scolaires et les transports mis en place par les employeurs.



41 - Mobilité en voiture selon l'âge.

Source : EDGT 2007

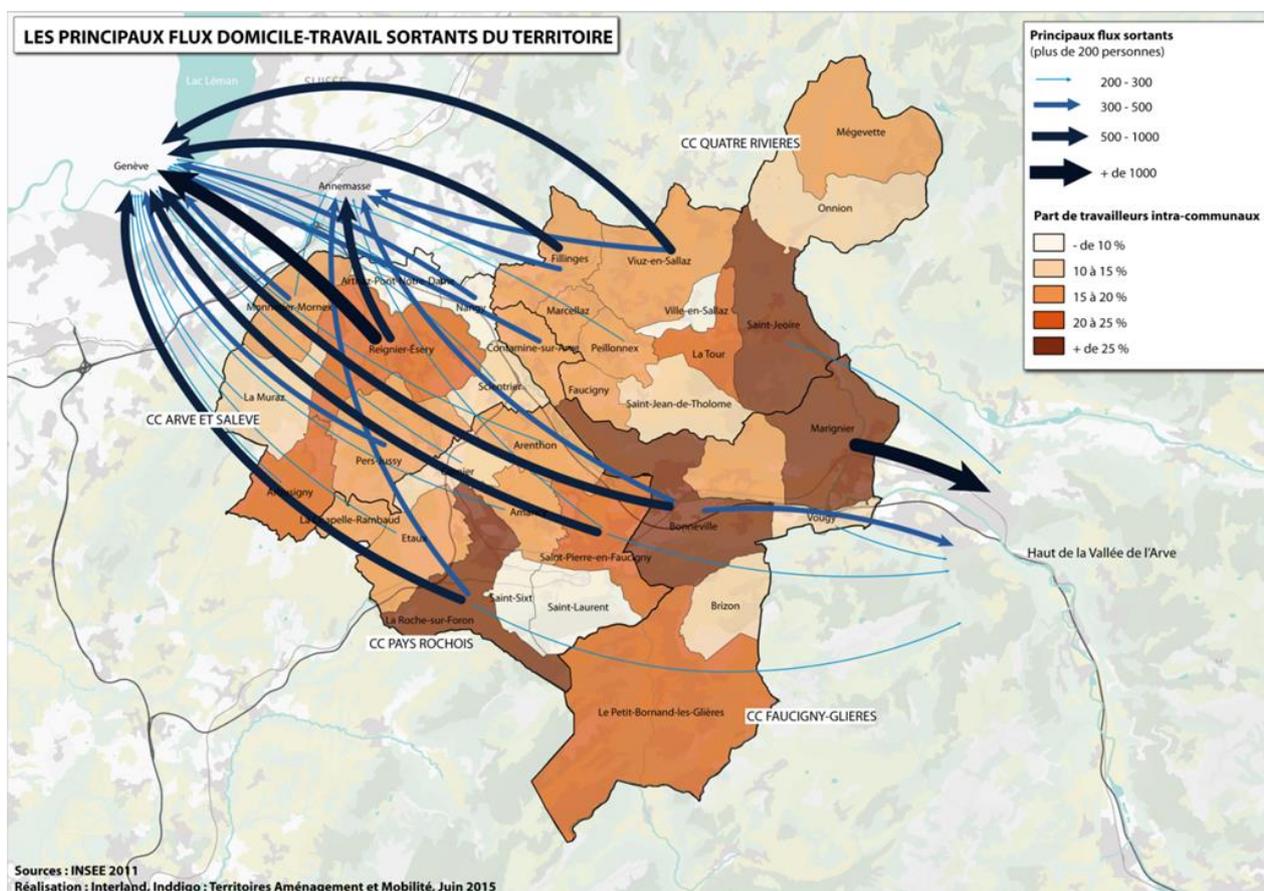
Le budget temps transport varie entre 55 min. (Bonneville) et 72 min. (Reignier).



## 2.6.2 Structure des déplacements pendulaires

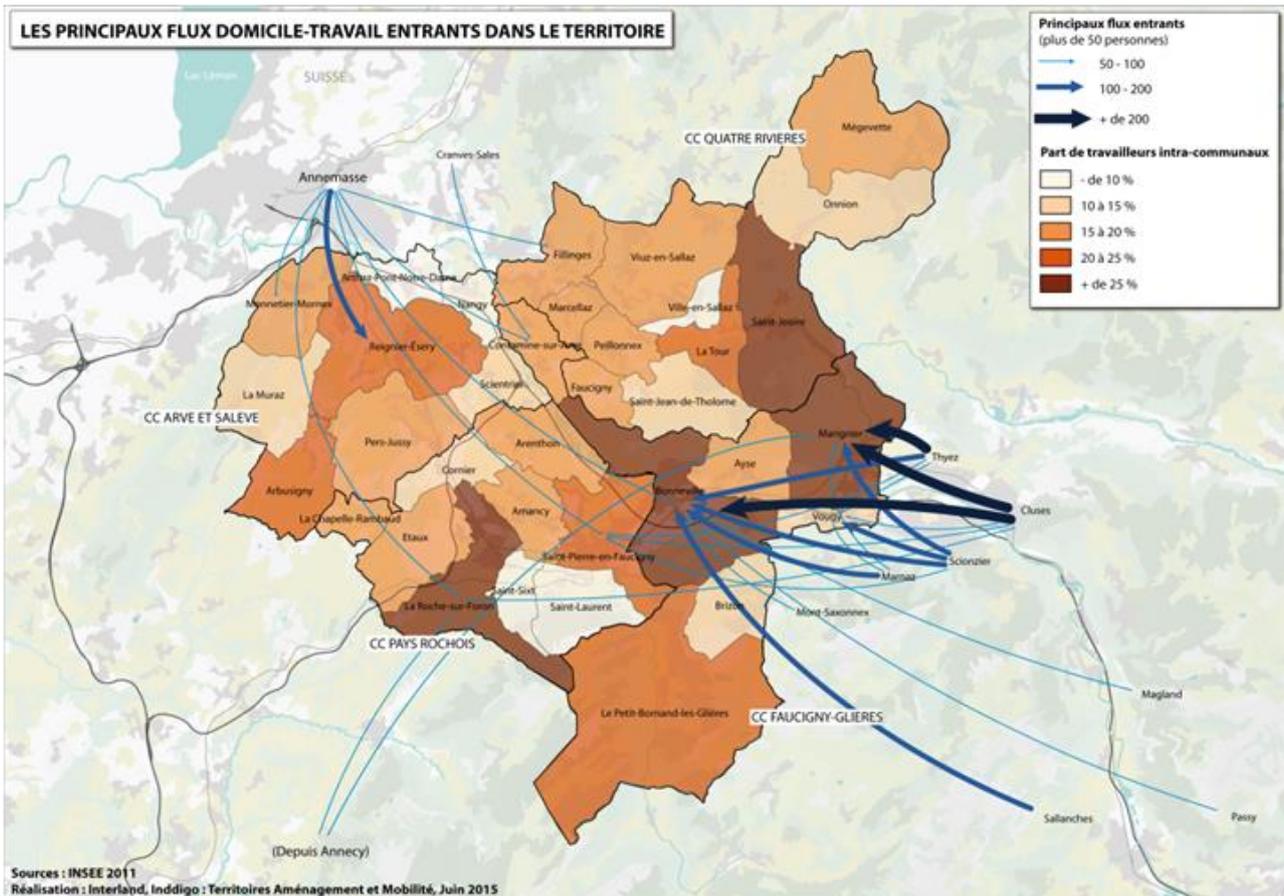
La Suisse constitue la première destination travail pour les actifs du territoire :

- Cette destination (essentiellement le canton de Genève) concentre plus de 25% des flux domicile travail à l'échelle du PACA, et environ 50% sur Reignier-Esery, Fillinges, Monnetier-Mornex, Arthaz, La Muraz ;
- 10% des flux sont à destination d'Annemasse Agglo ;
- 5% des déplacements domicile travail vers l'Arve amont (jusqu'à 12% des flux pour la CCFG) ;
- 3% seulement des flux sont en échange avec Annecy.



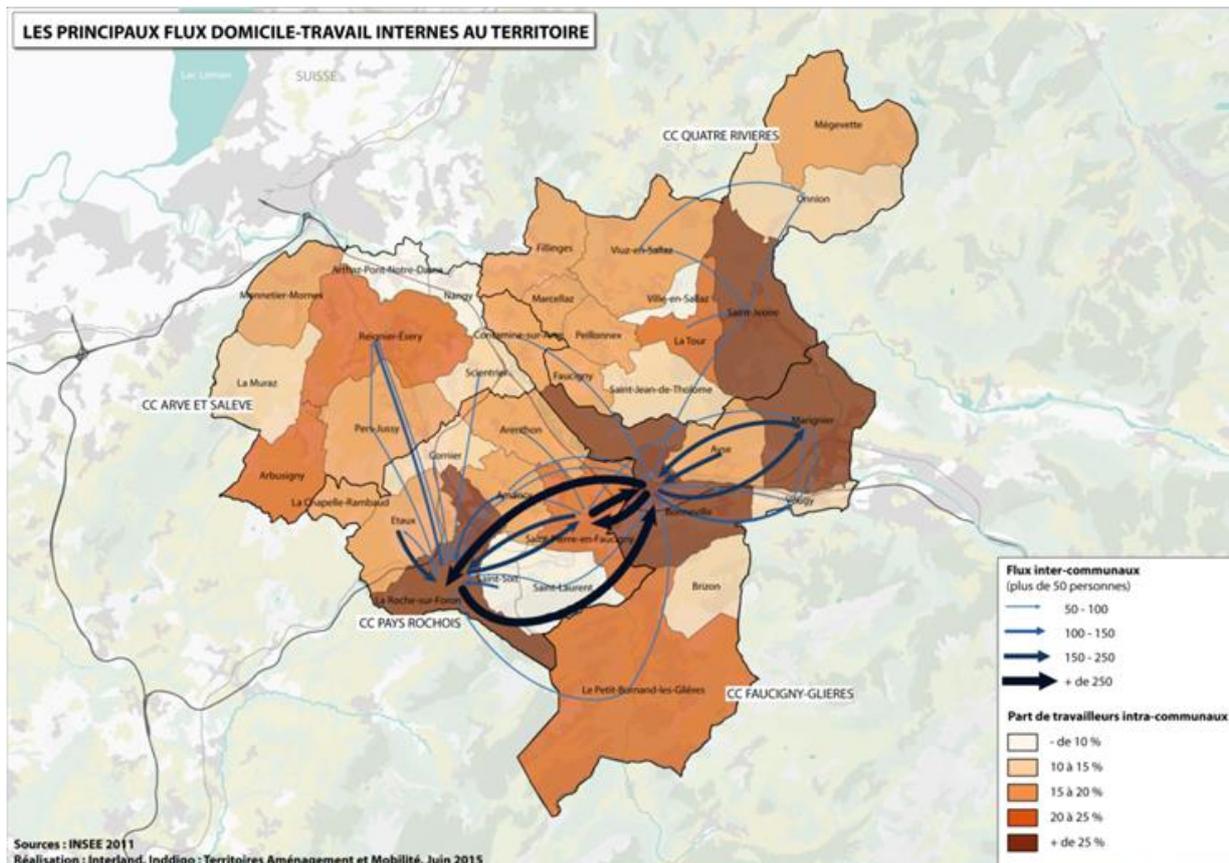
42 - Principaux flux domicile-travail sortants

Source : INSEE 2011



43 - Principaux flux domicile-travail entrants

Source : INSEE 2011



44 - Principaux flux domicile-travail internes

Source : INSEE, 2011

L'importance de la mobilité interne au PACA, même pour les navettes domicile travail, mérite d'être soulignée :

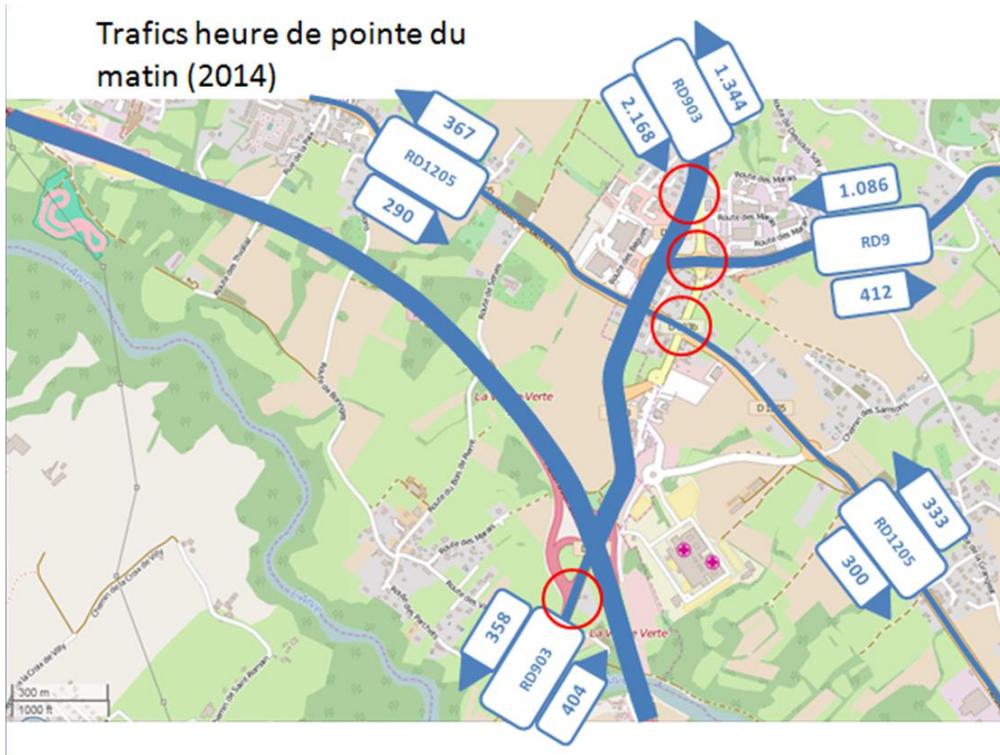
- 1 déplacement domicile travail sur 3 reste interne à une des communautés de communes (autant qu'en direction du centre d'agglomération).
- Près d'un déplacement domicile travail sur 4 reste interne à une commune.

### 2.6.3 Offre de transport

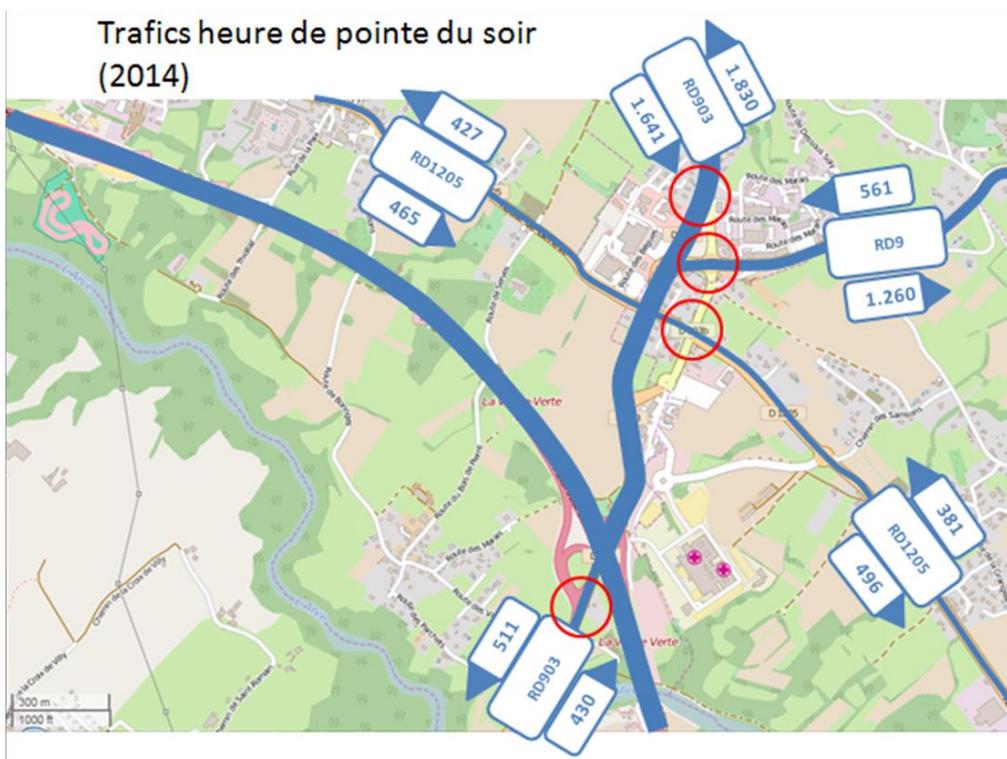
Malgré la présence de quatre gares sur le territoire, le réseau de voirie maillé, rapide, relativement disponible, explique l'importance de la voiture individuelle dans les pratiques de mobilité quotidienne.

Les enjeux de capacité sur le PACA sont localisés :

- entrées et sorties de Bonneville,
- entrées et sorties de La Roche-sur-Foron,
- RD903 en traversée de l'Arve et A40
- carrefours route de Thonon et route de Findrol, à Findrol (entourés en rouge sur les cartes ci-dessous)



45 - Diagramme de charge à l'heure de pointe du matin à Findrol



46 - Diagramme de charge à l'heure de pointe du soir à Findrol



Les flux transfrontaliers sont exposés à une congestion récurrente, avec une ceinture de congestion sur Annemasse et Etrembières.

L'offre de transport est quant à elle relativement complexe.

Elle n'est consistante en interne au territoire que sur les tronçons concernés par le transport régional de voyageurs :

- 30 courses transport régional de voyageurs (TRV) par jour entre les 4 gares du PACA (sauf entre Reignier et Marignier, St-Pierre en F. et Bonneville, 20 courses/j).
- Le positionnement des gares est relativement central, mais celle de Reignier apparaît excentrée, et le tissu urbain de St-Pierre en F. est relativement étendu.
- Les tarifs sont attractifs (Bonneville - La Roche sur F. 2,80 €, Marignier - La Roche sur F. 4,20 €), pour des durées de déplacement compétitives, mais il n'existe pas de tarification intermodale.

Le train représente donc une solution intéressante pour les déplacements internes, mais reste très peu utilisé : environ 300 voyages/jour, principalement sur Bonneville La Roche sur F. et sur Marignier La Roche-sur-Foron.

En interne, les services commerciaux réguliers de transport se limitent au réseau interurbain Lihsa. :

- Il relie les principaux pôles du territoire, mais généralement deux à deux, et avec un niveau de service faible. La consistance des services ne constitue pas une alternative à la voiture individuelle suffisante pour la clientèle motorisée.
- L'offre régulière est complétée par des services à la demande pour les périodes creuses.
- Tarifs variant de 1,5 € à 3,5 € selon le trajet, mais pas de tarification intermodale en dehors d'Unireso qui englobe l'agglomération d'Annemasse.

L'offre de transport public cumulée (services réguliers trv et Lihsa) est synthétisée sur le tableau suivant :

- 3 à 4 courses/j en heure de pointe sur les segments où les offres lihsa et trv s'ajoutent : fréquence inférieure à la ½ h (encore faible), et sans coordination horaire
- Offre très limitée en heures creuses et sur les autres segments



segment/ tranche horaire	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	courses/j	remarques
La Roche Reignier	1	2	3	3	2	1	2	3	2	1	3	4	2	2	3	4	1	39	30 courses TRV, mais gare de Reignier excentrée
La Roche St-Pierre Bonneville	2	2	4	2	1	2	1	3	2	2	2	3	2	4	2	2	1	37	30 courses TRV, efficace sur La Roche sur F. et Bonneville mais moins sur St-Pierre en F.
Marignier Bonneville	1	1	3	3	2	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	2	1	33	30 courses TRV, efficace
St-Jeoire Viuz Fillinges		1	1	1				1	1				2	1				8	vers Annemasse
Bonneville Contamine			1	1								1		1				4	vers Annemasse
Fillinges Contamine				1	1			1	1				1	1				14	dessert uniquement Pont de F.

Le SM4CC a mis en place un service de transport urbain (Proximité), qui se limite aujourd'hui à des services de transport à la demande :

- Service de transport à la demande porte à pôle sur CCPR, CCFG et CCAS
  - Réserveation jusqu'à 2h avant la course
  - Souvent 1 à 3 points par commune (mais jusqu'à 8 à Monnetier, 10 à Bonneville, 6 à Nangy, 9 à Reignier, 12 à La Roche sur F.)
- 3 lignes à la demande en direction du CHAL (1 course/heure/sens de 7h à 18h, réserveation jusqu'à 2h avant)
  - 24 courses théorique/j depuis Bonneville
  - 26 courses théoriques depuis La Roche sur F.

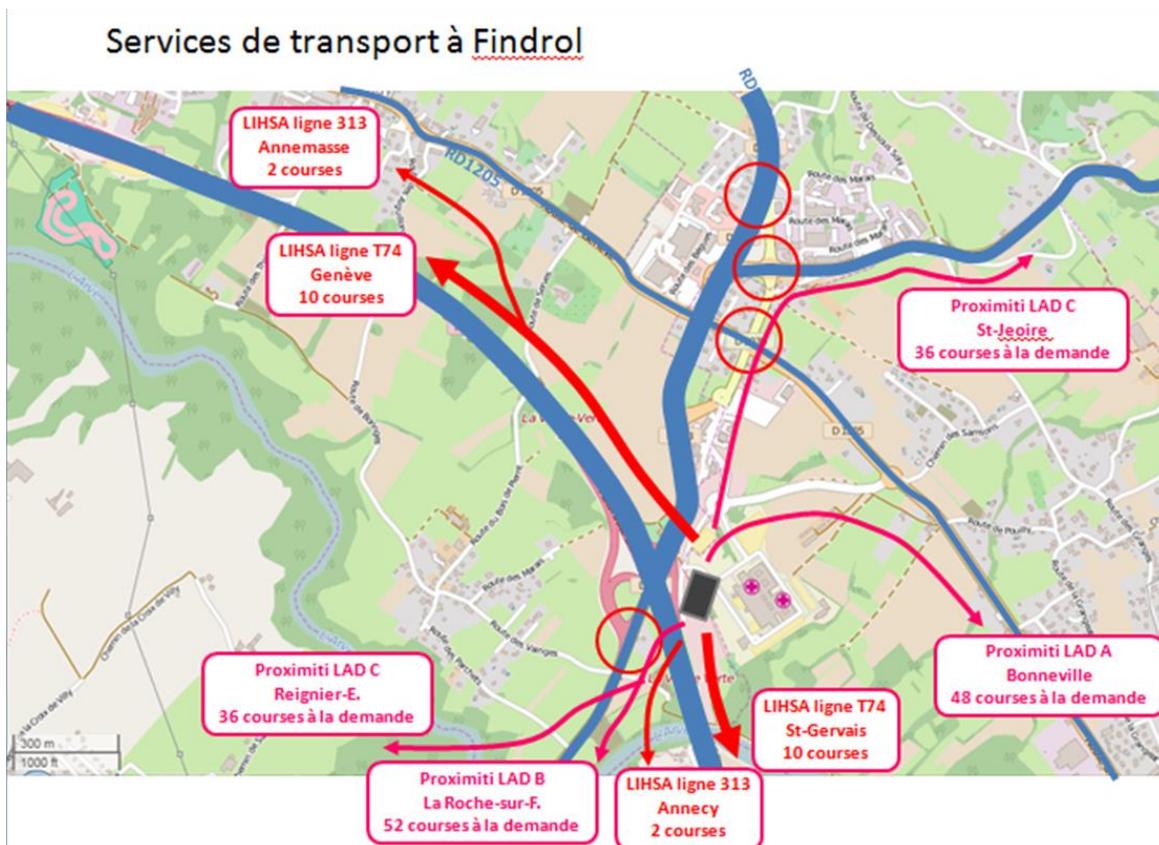


- 18 courses théoriques depuis Reignier et St-Jeoire

Tarification à la course (2 € par trajet, sans abonnement ni tarification intermodale).

Le niveau de desserte du CHAL mérite d'être souligné, avec un positionnement dès aujourd'hui comme un pôle d'échange de fait (services de transport express, parking relais covoiturage), mais une pratique qui reste faible en volume :

- ~ 400 voyages/jour TC
- ~ 250 voyages/jour covoiturage



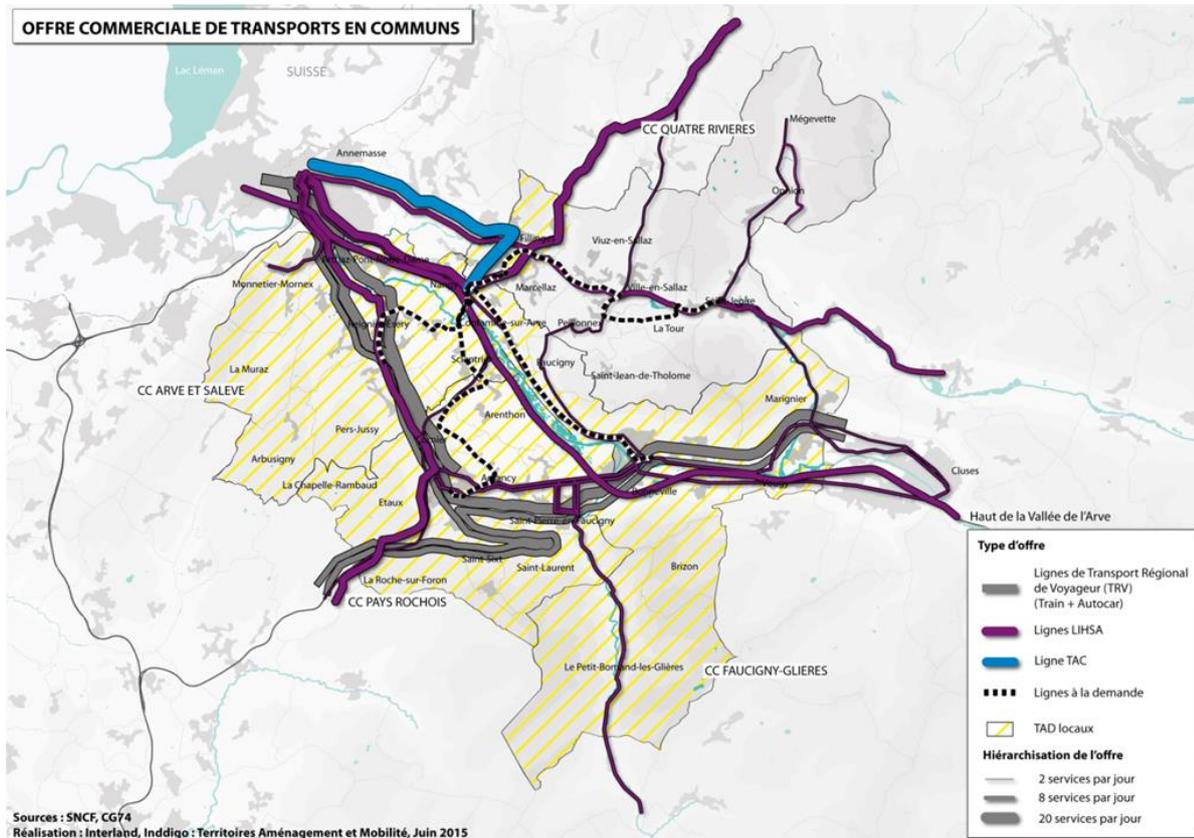
47 - Synthèse des services de transports à Findrol

Enfin, l'offre de transport vers Genève et Annemasse est parfois proche d'un service toutes les ½ h en période de pointe (depuis Reignier et La Roche sur Foron.). Elle reste très faible à Bonneville, comme le montre le tableau page suivante.



Segment / tranche horaire	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	courses/j
La Roche sur F. Annemasse	1	2	4	6	1	1	2	3	3	1	4	4	3	3	3	4	1	46
La Roche sur F. Genève	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	1	0	0	0	8
Bonneville Annemasse	1	2	1	3	0	2	0	2	0	2	0	3	0	3	2	2	0	23
Bonneville Genève	0	2	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	10
Reignier Annemasse	1	2	4	4	1	1	2	3	3	1	3	4	3	2	3	4	1	42
Reignier Genève	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6

Le niveau d'offre en direction de Genève est donc insuffisant, malgré un potentiel réel au moins sur chacune des origines suivantes : Reignier, La Roche-sur-Foron, Bonneville, Fillinges (plus de 600 navettes domicile travail). Les liaisons routières sont totalement exposées à la congestion aux heures de pointe.



48 - Carte de synthèse de l'offre de transports disponible

> Le système de transport est fortement dominé par la voiture individuelle. Malgré le développement récent d'une offre de transport urbain, les ressources offertes aux populations sont globalement peu attractives, et la performance des services est pénalisée par la forte dispersion des pôles d'habitat, de services et d'emploi. Le niveau d'offre en direction du cœur d'agglomération est quant à lui nettement sous-dimensionné par rapport aux besoins des actifs.

## 2.7 Une forte croissance en perspective

### 2.7.1 Deux scénarios prospectifs

Deux scénarios de prospective démographique ont été établis, prenant comme clef d'entrée territoriale les EPCI.

- Scénario 1 : scénario tendanciel, « au fil de l'eau », qui se base sur les hypothèses suivantes :
  - le territoire est toujours aussi attractif et le solde naturel est constant ;
  - la croissance démographique :
    - se poursuit au même rythme que sur la période 2007-2012 sur la période 2012-2020



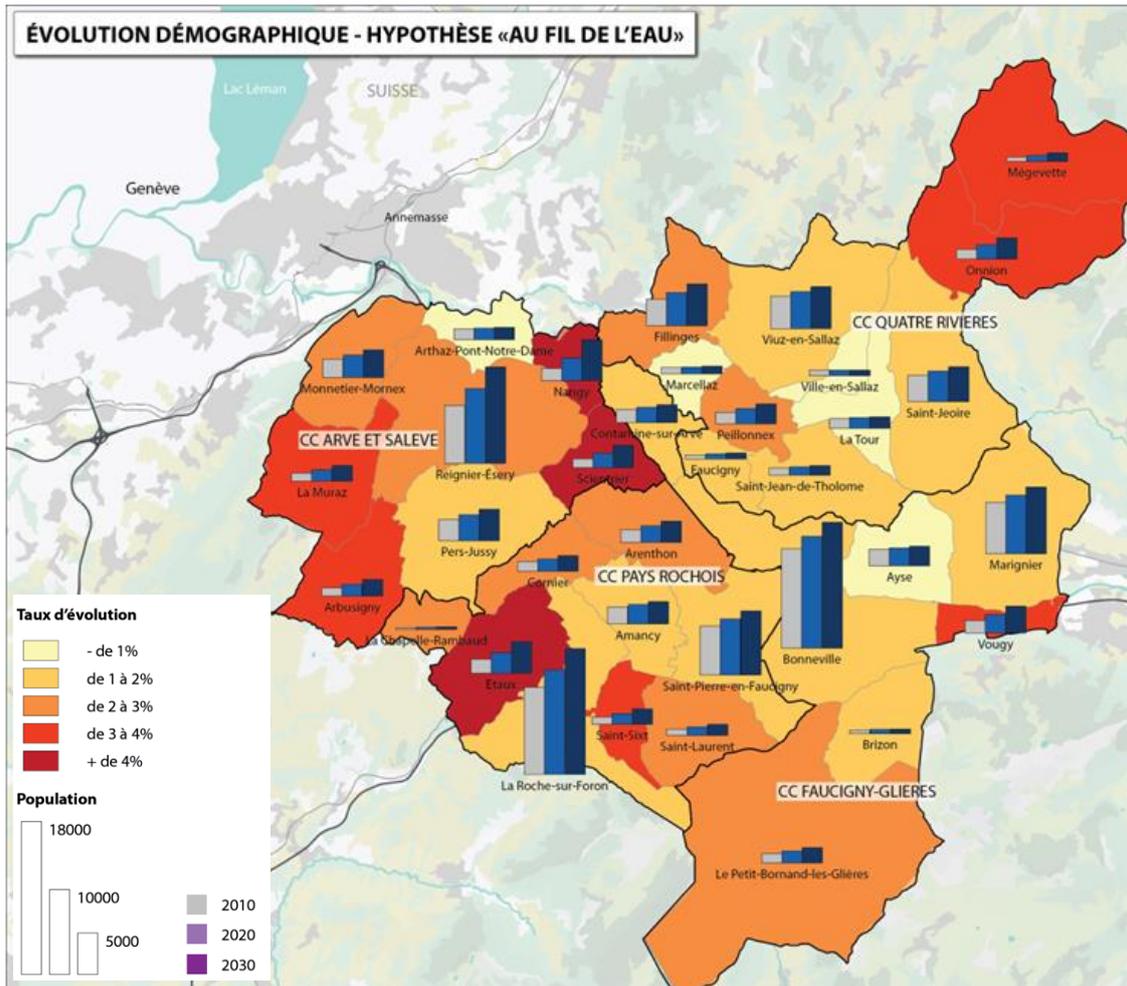
- ralentit naturellement sur la période 2020 – 2030 avec une inflexion des TCAM correspondant à celle intégrée par les prospectives parallèlement menées à l'échelle du Grand Genève.
- la taille des ménages continue à diminuer aux mêmes rythmes que ceux observés au cours de la période 2007-2012.
- Scénario 2 : le scénario dit de « l'ambition politique », qui se base sur les hypothèses suivantes :
  - le territoire est toujours aussi attractif et le solde naturel est constant ;
  - la croissance démographique est soutenue, mais socialement et spatialement maîtrisée :
    - elle répond aux objectifs de croissance affichée dans les Scots en vigueur au moment de ces projections sur la période 2012-2020
    - elle observe sur la période 2020-2030 la même inflexion naturelle que dans le scénario « au fil de l'eau »
  - les besoins liés au besoin de desserrement des ménages sont mieux pris en compte (-0.1 point appliqués aux rythmes observés sur la période 2007-2012 pour les intercommunalités dont les Scots ne projettent pas de taille future de ménage)

Un certain nombre d'éléments sont à prendre en compte lors de la lecture des résultats des projections concernant le scénario 2 :

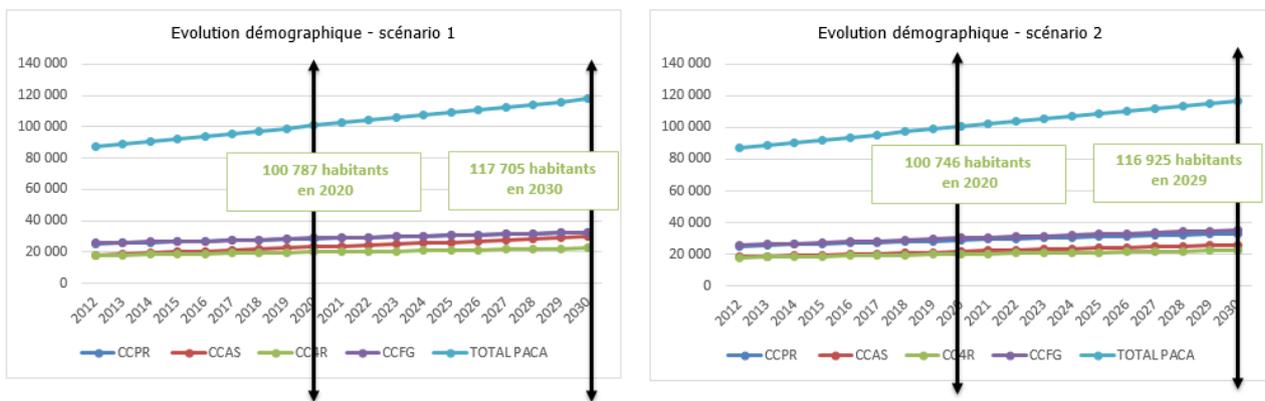
- Seuls les Scots de la CCPR et de la CCFG présentent des objectifs en termes de rythmes annuels de croissance ;
- pour la CC4R, le SCOT n'étant pas établi au moment de la projection de ces chiffres, nous avons repris – à l'instar du scénario « au fil de l'eau » - les taux observés sur la période 2007 - 2012
- pour la CCAS, les objectifs en termes de rythmes annuels de croissance ont été déduits des objectifs en termes de logements prévus dans le Scot en vigueur, avec un objectif global de croissance de 2% par an.
- les tendances ont enfin été « tirées » jusqu'en 2030, horizon temporel distinct de celui des Scots (bien qu'une inflexion naturelle ait été appliquée sur la seconde période – 2020/2030) .

**> Cet exercice est donc théorique et à prendre avec toutes les précautions qui s'imposent. Il permet néanmoins de souligner deux constats essentiels : 1/ il y a une différence minime entre les deux scénarios en nombre d'habitants supplémentaires à échéance 2030 ; la croissance à venir sera quoi qu'il en soit très importante. 2/ l'enjeu réside donc d'abord et avant tout dans la nature et la localisation des logements.**





49 - Evolution démographique 2010, 2020, 2030. Hypothèses reflétant une évolution tendancielle



50 - Evolutions démographiques selon les scénarios retenus

Source : INSEE, données infra communales 2012, traitement Attitudes Urbaines



## 2.7.2 Conclusion et préconisations

Quel que soit le scénario, les exercices de prospective démographique convergent vers un total de 115 000 habitants à échéance 2030 à l'échelle du PACA.

Le territoire se trouve donc face à un défi majeur : celui de la gestion de l'accueil à horizon 2030 d'environ 30 000 nouveaux habitants, sauf bouleversement de l'environnement économique et politique à l'échelle métropolitaine.

Cela représente environ 20 000 logements supplémentaires.

Face à cela, les documents règlementaires affichent une volonté d'orientation de la production de logement, de retournement des tendances. On constate une convergence dans les grands objectifs stratégiques avec la volonté de :

- limiter l'étalement urbain en développant le parc de logement en priorité dans les pôles principaux, dans les dents creuses de l'enveloppe urbaine ;
- diversifier les formes d'habitat et prioriser l'alternative au logement individuel (collectif et intermédiaire notamment) dans les pôles principaux mais aussi dans les centres villages ;
- développer une offre de logement accessible (en locatif social, mais pas seulement) pour pallier les effets négatifs du marché immobilier.

Par ailleurs, les PLU sont progressivement mis en cohérence avec les SCOT, notamment dans une perspective de réduction des zones constructibles réservées à l'habitat. Enfin, des démarches supra communales sont en cours (mise en commun et traitement à l'échelle de l'ARC des problématiques des territoires, animations de groupes de travail et de réflexion...).

Pour autant :

- les niveaux d'avancement de ces différents processus sont différenciés entre les différentes intercommunalités ;
- l'analyse des différentes situations urbaines précédemment exposées met en avant des communautés de problématiques propres à chaque situation, qui dépassent les limites administratives intercommunales.

**> Au-delà de l'enjeu immédiat de traduction rapide des objectifs dans les PLUs, il y a donc celui de la mutualisation des problématiques et des actions : il s'agit de se doter d'une vision « supra-intercommunale », avec une clef d'entrée territoriale distincte de l'entrée administrative et politique.**

**> L'entrée que nous nous proposons d'adopter est celle des « situations urbaines » précédemment identifiées à l'échelle du PACA - l'objectif étant bien de vérifier la cohérence de l'ambition politique intercommunale avec le découpage en situations et les orientations stratégiques qui en découlent.**

La déclinaison du scénario de l'ambition politique par situation permet d'aborder deux approches distinctes et complémentaires : L'analyse du degré d'homogénéité des taux d'accroissements communaux au sein d'une



même situation et l'analyse des besoins en logement (et donc en foncier) agglomérés pour chacune des situations urbaines.

A noter que quel que soit l'approche, toute la limite de l'exercice réside en ce que non confrontée à des données foncières précises, l'analyse reste partielle et théorique.

* CCAS : taux calculés à partir des logements prévus dans le SCOT/PLH CC4R : taux équivalents à ceux observés sur la période 2007-2012 (Scot en	Hypothèses Scénario	
	TCAM Scot * sur 2012- 2020	TCAM Scots x 0,8 sur 2020-2030
Amancy	1,8%	1,4%
Ayse	1,4%	1,1%
Bonneville	2,2%	1,8%
Etaux	2,2%	1,8%
Marignier	2,1%	1,7%
La Roche-sur-Foron	1,5%	1,2%
Saint-Pierre-en-Faucigny	1,9%	1,5%
Vougy	2,0%	1,6%
Reignier-Ésery	2,9%	2,3%
<b>Situation 1 : le couloir des pôles urbains</b>		
Fillinges	1,8%	1,4%
Saint-Jeoire	0,6%	0,5%
Viuz-en-Sallaz	1,0%	0,8%
<b>Situation 2 : le réseau des bourgs</b>		
Arenthon	2,0%	1,6%
Arthaz-Pont-Notre-Dame	1,2%	1,0%
Contamine-sur-Arve	2,0%	1,6%
Cornier	2,0%	1,6%
Faucigny	1,8%	1,4%
Marcellaz	2,8%	2,2%
Nangy	2,3%	1,8%
Peillonex	2,0%	1,6%
Pers-Jussy	1,4%	1,1%
Saint-Laurent	1,2%	1,0%
Saint-Sixt	1,2%	1,0%
Scientrier	3,2%	2,6%
La Tour	0,3%	0,2%
Ville-en-Sallaz	2,6%	2,1%
<b>Situation 3 : l'archipel des hameaux périurbains</b>		
Arbusigny	1,5%	1,2%
Brizon	1,0%	0,8%
Mégevette	2,5%	2,0%
Monnetier-Mornex	1,6%	1,3%
La Chapelle-Rambaud	1,2%	1,0%
La Muraz	1,5%	1,2%
Onnion	2,5%	2,0%
Le Petit-Bornand-les-Glières	1,0%	0,8%
Saint-Jean-de-Tholome	0,6%	0,5%
<b>Situation 4 : les villages montagnards</b>		



Ce tableau permet de noter un certain nombre d'éléments :

- Couloir des pôles urbains : les taux de croissance annuels moyens (TCAM) oscillent entre 1,8% et 2,2% à l'exception de La Roche-sur-Foron (1,5%) et Ayse (1,4%), taux qui semblent bas au regard des taux des autres communes, et d'une manière générale au regard du rôle du couloir des pôles urbains dans l'armature proposée pour le PACA. A l'inverse, Reignier-Esery fait figure d'exception avec une croissance de 2,9%, reflet de sa transformation actuelle de bourg en pôle urbain.

**> Au regard des enjeux de polarisation à l'échelle du PACA et au vu des taux constatés dans les autres situations, la croissance projetée du couloir des pôles urbains paraît faible.**

**> Le rythme de croissance de Reignier-Esery est cohérent avec la volonté politique exprimée et partagée de conforter ce pôle urbain.**

- Le réseau des bourgs : Les rythmes de croissance des trois bourgs sont faibles.

**> Les chiffres observés sur la période 2007-2012 concernant les 3 communes semblent en décalage avec une ambition de confortement des bourgs, notamment pour Viuz-en-Sallaz et Saint-Jeoire.**

- L'archipel des hameaux péri-urbains : les rythmes projetés sont très disparates. Cela est le reflet tout à la fois : d'un certain nombre de communes appartenant à la CC4R qui ne font pas encore l'objet de projections dans le cadre d'un Scot ; de communes limitrophes du CHAL et dont le taux élevé peut être justifié – la question de l'organisation territoriale de la croissance prime alors (voir PSD Findrol) ; et d'efforts fournis qui doivent être toutefois renforcés (exemple de Cornier).

**> Dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain, le taux global de croissance de la situation devrait être ralenti et encore une fois, reporté à une analyse fine du potentiel foncier mobilisable dans les dents creuses au sein du tissu existant.**

- Les villages montagnards : seule la commune de Saint-Jean-de-Tholome semble présenter un taux de croissance compatible avec les orientations stratégiques exposées pour cette situation.

Les orientations stratégiques par situation et l'analyse des taux de croissance projetés permettent de formuler 3 grandes catégories d'inflexion :

- Le confortement du pôle Reignier-Esery ;
- Le ralentissement de la croissance des villages montagnard et hameaux péri-urbains ;
- L'accélération de la croissance du couloir des pôles urbains

*La projection des besoins en logement agglomérés pour chacune des situations et ces 3 axes d'inflexion nous permettent d'esquisser un troisième scénario, nommé « scénario vertueux », qui reste à ce stade largement théorique. En effet, la formulation d'hypothèse de densités ventilées par situation pose des besoins théoriques fonciers, qu'il s'agira de confronter aux données foncières, de sorte à :*

- d'une part obtenir un scénario vertueux et réaliste ;
- et d'être, d'autre part, en mesure de décliner ce scénario par commune.



	Scénario ambition politique avec TCAM infléchi sur 2020-2030 (*0,8)					Scénario vertueux			
	Population 2012	Population théorique 2030	TCAM	Besoins théoriques en logements 2030	Besoins théoriques en foncier 2030	Population théorique 2030	TCAM	Répartition des logements 2030	Besoins théoriques en foncier 2030
S1/Couloir des pôles urbains	50 073	69 356	1,83%	12 742	419	74 698	2,25%	14 000	460
S2/Réseau des bourgs	10 388	12 460	1,02%	1 628	64	13 252	1,36%	2 000	78
S3/Archipel des hameaux périurbains	17 624	23 628	1,64%	4 684	223	22 915	1,47%	4 000	190
S4/Villages montagnards	8 938	11 481	1,40%	1 371	86	9 472	0,32%	500	31
<b>TOTAL</b>	<b>87 023</b>	<b>116 925</b>		<b>20 424</b>	<b>791</b>	<b>120 336</b>		<b>20 500</b>	<b>760</b>

52 - Besoins théoriques en foncier selon les deux scénarios

	Individuel	Intermédiaire	Collectif
<i>logt/ha</i>	10	30	70
Situation 1	15%	30%	55%
Situation 2	20%	40%	40%
Situation 3	30%	40%	30%
Situation 4	50%	30%	20%

53 - Typologie et nombre de logements par ha.



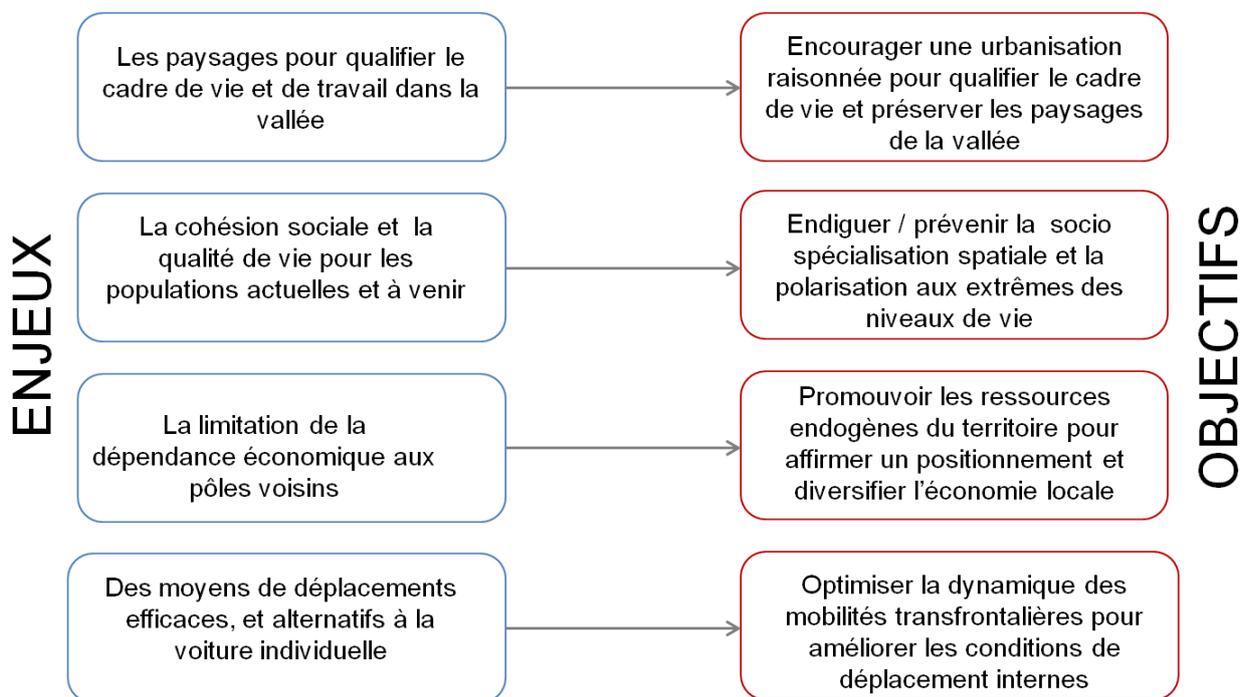
### 3. Enjeux et objectifs

La situation géographique du territoire offre des opportunités pour affirmer un positionnement singulier au sein de la métropole.

Pour ce faire, quatre grands enjeux émergent, qui serviront de guide au concept d'aménagement :

1. **Les paysages pour qualifier le cadre de vie et de travail dans la vallée**
2. **La cohésion sociale et la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir**
3. **La limitation de la dépendance économique aux pôles voisins**
4. **Des moyens de déplacements efficaces, et alternatifs à la voiture individuelle**

Ces enjeux se traduisent en objectifs, selon la logique suivante, et permettent de tracer les orientations stratégiques pour un projet de territoire à l'échelle du PACA :





## **4. Orientations stratégiques pour un projet de territoire**

### **4.1 Les paysages pour qualifier le cadre de vie et de travail dans la vallée**

Une urbanisation raisonnée, qui concentre les développements dans les pôles urbains et tissus constitués permet de préserver les paysages et d'articuler le territoire avec les transports et notamment l'arrivée du Léman Express.

Cette orientation traduit également la volonté de concilier développement résidentiel et préservation des ressources paysagères par un « urbanisme de situations » en tenant compte de la diversité du territoire ; fondatrice de son identité et de son attractivité (géographie et armature urbaine) et donc des logiques patrimoniales sous-jacentes (montagnard, agricole, naturel, ...).

#### **4.1.1 *Préserver l'environnement naturel du territoire***

Les espaces agricoles, les bois et les forêts des versants de la Vallée de l'Arve sont très présents dans le paysage. Vecteurs de qualité de vie ils sont soumis à une forte pression résidentielle alors qu'ils constituent des espaces de richesse écologiques et des maillons de corridors écologiques important entre les grands massifs de la vallée.

La préservation de l'environnement passe également par la sanctuarisation et la valorisation des espaces agricoles qui participent aussi à la qualification d'une filière économique du territoire par le développement de l'activité touristique.

#### **4.1.2 *Valoriser le patrimoine local***

Le patrimoine local, identitaire de la vallée de l'Arve est un atout à mettre en valeur. Le projet de territoire impose de respecter les valeurs et les identités des bourgs, des villages, des hameaux propres au territoire, préconise la restauration des bâtis anciens avant de lancer de nouvelles constructions, d'assurer la cohérence entre l'ancien et le récent en s'inspirant des bourgs traditionnels en matière de formes urbaines et architecturales, de couleurs de matériaux, de qualité et de convivialité des espaces publics.

La valorisation du patrimoine renvoie également à l'intégration paysagère des projets. Au regard de la sensibilité du territoire les projets d'aménagement devront s'appuyer sur l'existant (topographie, lignes de forces du paysage, trame bocagère).

#### **4.1.3 *Privilégier le développement urbain dans les principales centralités***



La logique de polarisation du développement sur les centralités existantes et les tissus urbains constitués, identifie le corridor des pôles urbains comme le principal espace d'accueil de population (Marignier, Bonneville, Saint-Pierre-en-Faucigny, la Roche-sur-Foron, Reignier-Esery).

La présence sur ces pôles d'équipements, d'emplois, de commerces et services dynamiques ; couplés à l'arrivée du Léman Express à horizon 2019 le justifie. Les centralités historiques constituées et les quartiers gares (espaces en devenir) se présentent comme les espaces stratégiques pour la mise en place de projet urbains mixtes qui affirment une structure territoriale polarisée.

Cette logique de densification a pour objectif de réduire la consommation foncière du territoire mais aussi et surtout de proposer des espaces de développement mixtes associant habitat, activités, commerces et services.

#### **4.1.4 *Rendre exceptionnel les extensions sur les zones agricoles et naturelles***

Le projet ainsi proposé s'inscrit également dans une logique d'intensification urbaine par l'exclusion des extensions sur les zones agricoles et naturelles, et l'impulsion d'opération de renouvellement urbain, le comblement de dents creuses, l'optimisation foncière d'espaces urbanisés délaissés ou sous occupés. Ces alternatives doivent précéder les développements extensifs et respecter le caractère villageois et patrimonial des pôles urbains dans lesquels elles sont mises en œuvre.

L'intensification du territoire passe également par le développement de formes urbaines compactes moins consommatrices de foncier (habitat intermédiaire) et support de mixité fonctionnelle.

#### **4.1.5 *(Re)qualifier les zones d'activités économiques***

Les espaces économiques et zones d'activités par leurs localisations et leur présence dans le paysage de la vallée sont des espaces stratégiques. L'objectif sur ces espaces est d'engager des projets de requalification qui permettront de leur redonner une qualité urbaine, paysagère, d'usages et donc une nouvelle attractivité. Il s'agit également d'optimiser le foncier dans les ZAE, dans une logique de lutte contre l'étalement urbain.

Ces démarches impliquent de définir une gamme de sites permettant de déterminer la valeur et le positionnement de chaque zone (cible d'accueil d'entreprises) afin de déterminer in fine les modalités d'aménagement cohérentes avec la nature de la zone.

## **4.2 Garantir la cohésion sociale et la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir**

L'enjeu de garantie de la cohésion sociale sur le territoire se traduit par un objectif central: endiguer / prévenir la socio-spécialisation spatiale et la polarisation aux extrêmes des niveaux de vie.

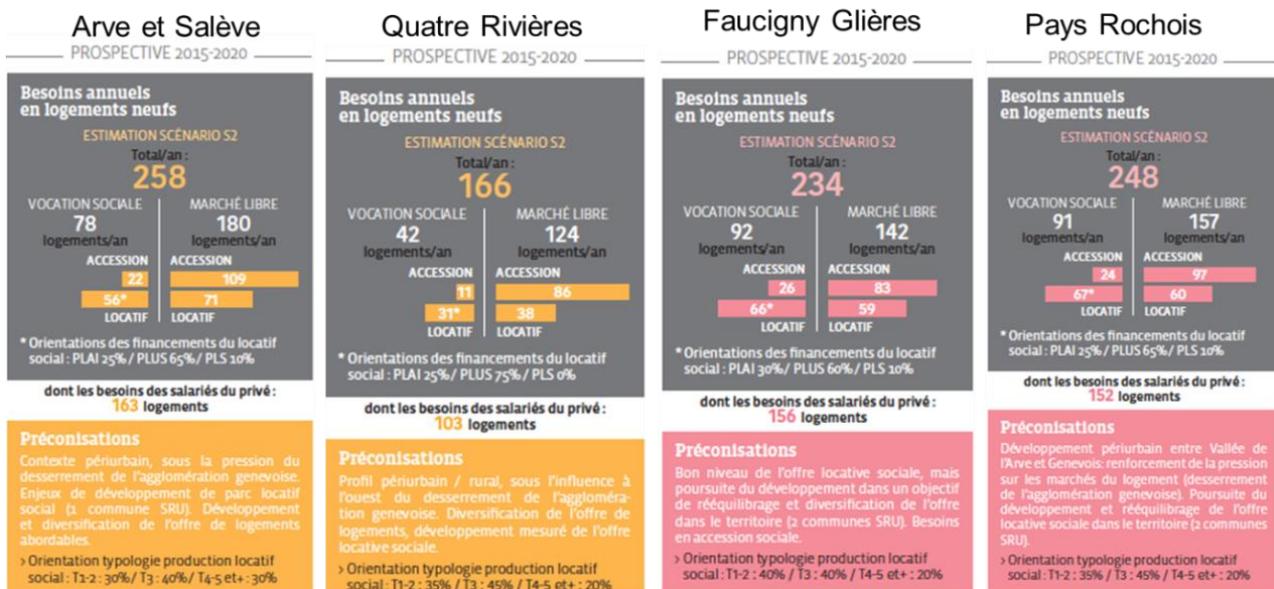


## 4.2.1 Adapter l'offre de logement aux besoins et aux revenus d'une population locale non frontalière

Répondre aux différents besoins en logement des populations les plus fragiles au vu des dynamiques des marchés immobiliers exposés précédemment implique de penser une offre adaptée :

- Petits logements abordables pour les décohabitants
- Logement social ou abordable pour les ménages locaux modestes ou à revenus intermédiaires.
- Logements adaptés pour les personnes âgées : modes d'hébergement intégrés: innover par les modes d'hébergement collectif - partage d'un logement entre personnes âgées / entre personnes âgées et étudiants (logement contre service), création de foyers intégrés à des résidences intergénérationnelles avec des services proposés : blanchisserie, jardinage, service socio-éducatif...

Les résultats et préconisations de l'étude des besoins en logement 2015-2020 rejoignent ces conclusions : « La Haute-Savoie connaît une progression annuelle de 10 000 habitants et plus de 7 500 résidences principales sont construites chaque année. Pourtant, cette forte production de logements ne répond pas pleinement aux besoins des ménages du département, notamment les ménages modestes et à revenus intermédiaires ». (*Etude des besoins en logement en Haute Savoie 2015-2020*). L'étude décline ses préconisations par intercommunalité.



Il a été précédemment posé que le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes, participait, à une moindre échelle, des mêmes dynamiques observées dans la première couronne du Genevois. En conséquence il est pertinent se saisir des conclusions d'un séminaire mené dans le cadre d'une étude foncière et immobilière du marché de la région d'Annemasse pilotée par la Région Rhône Alpes visant à répondre à la question : **Quels leviers pour produire du logement abordable ?**

Le logement abordable peut se définir comme « l'ensemble des offres de logements neufs s'intercalant entre le logement locatif social et le logement libre neuf ». A noter que cette définition est relative au



décalage entre le prix de sortie du libre neuf promu sur le territoire et le budget logement des ménages locaux. Il s'agit donc :

- de remettre au cœur de la démarche les capacités d'accès au logement des ménages locaux ;
- de répondre aux besoins des ménages des 4e, 5e voire 6e déciles de revenus en fonction des configurations locales ;
- de quantifier ces cibles et se donner des repères de prix au m<sup>2</sup>.

Plusieurs types de leviers peuvent être actionnés pour maîtriser les prix de sortie des logements. Sans prétendre à l'exhaustivité, en voici quelques-uns jugés pertinents au regard du contexte :

- Leviers urbains
  - Formes urbaines et densité :
    - la densification d'une opération de logements permet la réalisation d'économies d'échelle sur les investissements nécessaires, notamment en matière de desserte par la voirie et les réseaux (dépenses souvent prises en charge par les acquéreurs).
    - La construction d'un étage supplémentaire dans un immeuble collectif peut permettre de réduire le prix de revient du bien - à condition de ne pas nécessiter un niveau de parking en sous-sol supplémentaire.
  - Calibrage et traitement du stationnement : le recours au stationnement hors sol, plutôt qu'à des parkings enterrés peut représenter une économie de 80 à 100 € HT /m<sup>2</sup> sur le coût de construction et 150 à - 200 € TTC /m<sup>2</sup> sur le prix de sortie dans un montage classique en TVA 19,6 %.
  - Mutualisation du stationnement entre fonctions résidentielles, commerciales et activités, permettant d'atteindre des économies de 25% sur les capacités offertes.
- Leviers architecturaux : l'optimisation de l'espace dans la conception
  - la recherche de simplicité architecturale permet de limiter les coûts de construction et les prix de sortie : la limitation des couloirs au sein du logement, la création de paliers semi-privatifs et la limitation des espaces communs, des formes simples, compactes et modulables, des espaces extérieurs publics.





54 - Référence ARBONIS - Vinci Construction France - Tectoniques Architectes

Petit collectif de 17 logements, Volumes simples et compacts, Absence de couloirs dans les logements, paliers semi-privatifs, vérandas, locaux techniques, promenades publiques, *etc.* Ossature extérieure en acier autoportante pour créer des espaces extérieurs ou semi-ouverts. **Coût** : 1450€/m<sup>2</sup> SHAB pour 17 logements

- Des choix constructifs à l'origine d'économies :
  - La recherche d'une qualité environnementale suffisante lors de la construction permet de limiter les coûts de gestion et de fonctionnement du logement sur le long terme (ossature bois, volumes non chauffés, ossature en acier autoportante pour créer des espaces extérieurs ou semi-couverts, isolation en fibre textile, *etc.*), sans pour autant impacter nécessairement le prix de sortie, d'autant que le recours aux subventions est possible.
  - Le recours à des procédés de fabrication économes : ossature bois (réalisation rapide), préfabrication (containers, modules béton), coffrage tunnel...

**> Ces orientations peuvent être à faire valoir dans les fiches de lots transmises aux équipes de promoteurs-architectes. La recherche de nouvelles solutions innovantes pourrait être incitée également (cf. les appels à propositions d'expérimentation du PUCA « Logements optimisés CQFD : Coûts, Qualité, Fiabilité, Délais »). Ces orientations peuvent être mises en œuvre sans délai.**

- Leviers liés au montage et la démarche opérationnelle
  - Le Prêt social location accession (PSLA) : Il s'agit d'un prêt conventionné qui peut être consenti à des personnes morales (organismes HLM, SEM, promoteurs privés...) pour financer des opérations de construction ou d'acquisition de logements neufs après obtention d'un agrément préfectoral et signature d'une convention. Les logements faisant l'objet du PSLA doivent être occupés à titre de résidence principale (au moins huit mois par an) par des personnes dont les revenus sont inférieurs aux plafonds de ressources définis. La mensualité de remboursement est plafonnée. La somme des mensualités (hors primes d'assurance) ne doit pas dépasser la redevance payée au cours du



mois précédant la levée de l'option. L'aide personnalisée au logement (APL) peut être accordée à l'accédant titulaire d'un contrat de location-accession.

- Le PSLA comporte des aides fiscales spécifiques :
  - une TVA à 7% pour l'opérateur. Quand le locataire-accédant lève l'option dans les 5 ans de l'achèvement pour acheter le logement qu'il loue, la vente est exonérée de TVA et non assujettie aux droits d'enregistrement ;
  - une exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties pendant quinze ans à compter de l'année suivant celle de leur achèvement. Le ménage qui lève l'option bénéficie de cette exonération pour la durée restant à courir.
  - La redevance se décompose en une partie correspondant à la jouissance du logement (fraction locative) et une partie correspondant au paiement anticipé du prix (fraction acquisitive).
- Le prêt à l'accession sociale (PAS). Un particulier peut bénéficier du PAS pour construire un logement neuf, acheter un logement existant ou neuf. Le PAS peut également servir au financement de travaux d'aménagement.
  - Les critères d'acceptation sont les mêmes que pour un prêt immobilier traditionnel, sauf que les APL sont déduites de la mensualité du prêt pour le calcul du taux d'endettement (revenus du ou des emprunteurs comprenant les APL et les allocations familiales, endettement, apports personnels, garanties offertes, etc.)
  - Le prêt PAS est accordé pour une durée de 5 à 30 ans, quel que soit le projet. Le montant minimum du prêt PAS est de 4 500 € pour la construction ou l'acquisition d'un logement neuf, de 1 500 € pour des travaux d'amélioration, ou de 4 000 € dans le cas de travaux effectués dans un logement ayant au moins 10 ans. Les ménages éligibles ne doivent pas dépasser certains plafonds de revenus (environ 60% des acquéreurs sont éligibles).
- Les montages réduisant les intermédiaires tels que l'habitat participatif et l'autopromotion, où il n'y a pas de recours à un promoteur. Ces solutions peuvent permettre des économies substantielles pour les futurs acquéreurs (- 6 à 12 %) en limitant les intermédiaires, mais avec un risque +/- important pour l'acquéreur suivant le montage juridique.
- Les outils opérationnels des collectivités, tels que le droit de préemption urbain, la zone d'aménagement différé ou encore la déclaration d'utilité doivent permettre une maîtrise foncière par les collectivités de manière à limiter le coût du foncier et d'établir une stratégie foncière. Les règles d'aménagement des PLU et autres documents d'urbanisme doivent servir à cadrer les opérations de construction selon les principes programmatiques établis précédemment.
- Intégrer l'ensemble des acteurs, propriétaires fonciers, opérateurs et destinataires des logements en amont des opérations, avec un rôle accru de l'aménageur dans la chaîne (par exemple, encadrement du prix de cession du foncier au promoteur).





> L'ensemble de ces leviers correspondent à l'exploitation de dispositifs existants, et peuvent être activés à court terme.

## 4.2.2 **Evaluer les besoins à venir en matière d'équipements et de services essentiels et contribuer à orienter les aspirations résidentielles des nouveaux arrivants**

Il est nécessaire de lancer des études de prospective scolaire fines à l'échelle communale et intercommunale concernant la petite enfance, le primaire, le péri et l'extrascolaire. L'objectif est d'être en mesure de répondre de manière durable et prospective à l'évolution démographique du territoire intercommunal, de garantir en tout temps une qualité d'accueil des usagers, du public et du personnel, et de répondre aux exigences et enjeux de mise aux normes des équipements.

Pour cela il s'agit :

- D'établir un diagnostic précis du fonctionnement actuel de ses équipements (occupation des locaux, usages, problématiques rencontrées, etc.) et de leur capacité d'évolution / d'optimisation, tout en préservant le projet de vie et une qualité d'usage au quotidien.
- de définir une stratégie immobilière, urbaine et opérationnelle répondant à l'évolution des effectifs de population à court, moyen et long terme.
- de disposer d'une feuille de route pré-opérationnelle pour faire évoluer son patrimoine immobilier, avec l'élaboration d'une programmation financière et temporelle des interventions qui seraient à mener, tout en tenant compte du contexte économique contraint.

Mais il semble également nécessaire d'anticiper des besoins au niveau collèges et lycées, qui correspondent à des interventions plus lourdes, et nécessitant des délais d'intervention plus longs.

Il est possible d'évaluer en première approche le nombre de futurs collégiens supplémentaires à horizon 2020, 2030, et 2040 en :

- se basant sur les projections démographiques globales à l'échelle du PACA du scénario de l'ambition politique (actualisé sur la base des chiffres INSEE 2007-2012) en 2012, 2020 et 2030 ;
- Appliquant à ces résultats la part des 11-14 ans en 2012, 2020 et 2030 issues de projections démographiques effectuées par classe d'âge sur Genevois Haut Savoyard, territoire de référence.

	2012	2020	2030
Population	87 023	100 746	121 356
% de 11-14 ans	4,89%	5,14%	5,12%
Nombre 11-14 ans	4 255	5 178	6 213
<b>Nombre suppl. de 11-14 ans (base 2012)</b>		<b>923</b>	<b>1 958</b>



Plusieurs points sont à noter :

- Une simulation effectuée sur cette base amène à un ordre de grandeur : environ 900 places supplémentaires au collège en 2020, et près de 2.000 en 2030.
- Pour estimer la population des collégiens en 2020 et 2030, il faut appliquer à ces résultats un taux de fréquentation des collèges : en effet tous les individus en âge d'aller au collège ne fréquentent pas ce type d'établissement.
- Ces projections constituent donc une première approche, visant essentiellement à souligner le fait que la population en âge d'aller au collège va sensiblement augmenter au cours des prochaines décennies et qu'il s'agit d'anticiper ce phénomène, en partenariat avec le Conseil Départemental. En termes de localisation préférentielle, deux considérations principales sont à prendre en compte :
  - le maillage actuel de l'offre ;
  - l'objectif de mixité sociale qui peut être recherché : ainsi une localisation hors du corridor des pôles urbains, mais accessible, peut être envisagée de sorte à faciliter le trajet des résidents d'autres zones qui préféreraient ne pas résider en internat.
  - les besoins générés en transports scolaires

**> La première étape, à court terme, est donc de préciser ces simulations en réalisant une étude fine des besoins au niveau primaire, collège et lycée, et d'évaluer l'opportunité d'implantation d'un ou plusieurs établissements du secondaire, en tenant compte des besoins de transport générés.**

**> A plus long terme, envisager la construction d'un ou plusieurs établissements.**

Concernant les autres équipements et services, il est nécessaire de contribuer à orienter les aspirations résidentielles des futurs habitants non seulement en orientant les typologies de logement et leur localisation mais également :

- en valorisant la qualité de vie (environnement, services publics, animation) dans les pôles préférentiels de développement urbain ;
- en favorisant le développement d'une offre culturelle rayonnante, favorisant le lien social et la mixité. Pour cela, au-delà d'une offre de proximité qui devra s'adapter à l'évolution de la croissance démographique il est pertinent d'envisager une offre susceptible de rayonner sur les 4 intercommunalités composant le territoire du PACA. Une salle de spectacle permettrait de potentialiser les impacts d'évènements tels que le Blues Grass Festival ou Pleins Feux Festival à Bonneville, en extérieur, et de développer une offre culturelle spécifique au territoire. Cela suppose une mise en adéquation entre le rayonnement potentiel ou avéré d'évènements ou d'équipements et le niveau de gouvernance ou de gestion partenariale : ainsi si le Festival du Blue Grass rayonne à une échelle régionale voire plus, ce dernier est aujourd'hui officiellement de compétence communale (tout comme le Parc des expositions de la Roche-sur-Foron). A noter que l'Agora de Bonneville permet de répondre à de nombreux besoins pour les spectacles du territoire.



**> A court terme, il est nécessaire de favoriser les initiatives croisées, les partenariats entre les différents acteurs.**

**> A moyen terme, une évolution de la gouvernance et du niveau de gestion des équipements pourrait être envisagée.**

**> A plus long terme, un équipement fédérateur pourrait être envisagé.**

### **4.2.3 Contribuer à la construction d'une identité pour le territoire**

La question de la cohésion sociale est intimement liée à celle de l'animation du territoire, et de son identité. En cela, la question de la création d'un nouvel équipement, structurant et faisant écho aux thématiques identitaires à l'échelle du PACA se pose naturellement.

A noter que des équipements ou événements porteurs d'autres thématiques, de rayonnement « supra-PACA », sont présents sur le territoire. Ils participent du rayonnement de territoire, et ont le potentiel de contribuer à son identité. Sont notamment identifiés Rochexpo (Foire internationale de Haute Savoie Mont-Blanc, Salon International de la Machine-Outil et du Décolletage, autres salons régionaux...) et le Festival du Blue Grass.

Par ailleurs la phase de diagnostic, en révélant les nombreux atouts du PACA Arve Porte des Alpes, a proposé une orientation assumée vers un positionnement autour de la thématique « loisirs familiaux / sport / moyenne montagne ». L'émergence d'un équipement structurant autour de cette thématique, considérant les enjeux identitaires du territoire dans son système territorial élargi, semble pertinente.

Toutefois cela nécessite la mise ne place d'un processus de réflexion et de co-construction de long terme entre les différentes intercommunalités. Par ailleurs, cette réflexion doit s'inscrire dans les dynamiques de projets à l'échelle de l'ARC, et du Grand Genève. Enfin, les autres points évoqués précédemment orientent plutôt les collectivités à se saisir en priorité d'enjeux plus « urgents », notamment en lien avec la pression démographique et foncière.

En conséquence, la stratégie à adopter serait :

**> Dans un premier temps, de potentialiser l'existant, renforcer et structurer l'offre existante pour la valoriser. Pour ce faire, une première mesure serait d'opérer les transferts de gestion nécessaires en fonction du rayonnement potentiel ou avéré des équipements et événements considérés, pour éviter un phénomène d'émiettement de l'offre.**

**> Puis de démarrer une réflexion à une échelle territoriale élargie sur la perspective d'un positionnement identitaire commun au territoire PACA Arve-Porte-des-Alpes.**



## 4.3 Limiter la dépendance économique aux pôles voisins et affirmer un positionnement en lien avec les ressources locales

Le développement économique du PACA s'inscrit dans la perspective de l'écocité française du Grand Genève, qui identifie 7 leviers prioritaires :

- construction durable
- sciences du vivant
- bien-être
- industrie du futur
- eau
- solidarité
- transport et mobilité.

### 4.3.1 *Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale*

Au regard des dynamiques économiques et des filières de développement économiques portées par le Grand-Genève, certains secteurs d'activité bénéficient d'atouts sur le territoire du PACA. S'appuyer sur les ressources endogènes du territoire permet de développer une certaine identité du territoire, de se démarquer vis-à-vis des territoires voisins et de diversifier l'économie locale.

Plusieurs filières sont ainsi identifiées pour contribuer à limiter la dépendance économique aux pôles voisins:

- Promouvoir les filières et les savoir-faire locaux en matière d'économie productive : **le décolletage**
  - Le décolletage place la vallée de l'Arve comme territoire porteur d'un savoir-faire reconnu à l'échelle internationale et qui concentre à lui seul les 2/3 des emplois français du secteur. De par son essor, cette vallée est devenue le cœur névralgique de l'usinage.
  - Il n'en demeure pas moins que cette activité souffre depuis quelques années, notamment depuis la crise économique qui a conduit le secteur automobile à une stagnation de la fabrication. Par ailleurs, le développement de nouvelles machines plus performantes dans le domaine a pour conséquence la destruction de certains emplois.
  - Cependant, le décolletage est aujourd'hui en pleine mutation sur la vallée de l'Arve. Le développement de l'usinage de précision et de la mécatronique permet de développer des emplois plus qualifiés, notamment en recherche et développement, et place la Haute-Savoie comme le



premier centre européen avec sa plateforme "CimeO " (Centre d'Intégration Mécatronique).

- La vallée de l'Arve se repositionne donc, notamment grâce au Pôle de Compétitivité Mont Blanc Industrie dont la stratégie de développement pour les prochaines années s'oriente sur l'internationalisation de l'activité et sur l'innovation. Le territoire du PACA a la capacité aujourd'hui à accueillir de nouvelles entreprises, en particulier celles qui sont tournées sur les activités à plus forte valeur ajoutée telles que l'horlogerie ou le médical.

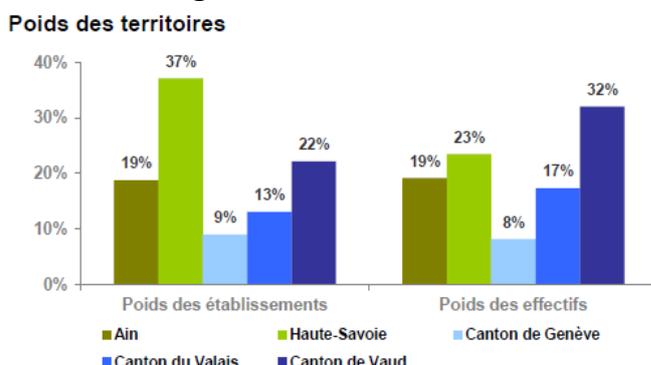
**> Actions recommandées à court terme : travailler avec le pôle de compétitivité Mont Blanc Industrie pour bénéficier des actions qu'il mène sur la filière, mener une étude de filière spécifique pour déterminer les créneaux sur lesquels la faire évoluer pour assurer sa viabilité et son développement.**

**> Actions recommandées à moyen / long terme : accompagner l'évolution du décolletage vers les filières d'avenir (haute qualité, hautes technologies, horlogerie, médical...) selon les résultats de l'étude.**

- Affirmer le territoire Arve-Porte-des-Alpes comme chef de file pour le développement de la filière **construction durable**

- La pression environnementale exercée par le secteur du bâtiment et de la construction a progressivement conduit à une prise de conscience. La construction durable correspond à la création, la restauration, la rénovation ou la réhabilitation d'un bâtiment en lui permettant de respecter au mieux l'écologie à chaque étape de la construction, et plus tard, de son utilisation (chauffage, consommation d'énergie, rejet des divers flux : eau, déchets). Les principes de l'éco-construction se déclinent en France avec la démarche de construction Haute Qualité Environnementale définissant 14 cibles dans 4 domaines (éco-construction, eco-gestion, confort, santé).

### Technologie du Bois sur le Bassin lémanique



- Comme le montre le graphe précédent, le territoire du PACA présente de nombreux atouts pour développer ce type de filière :



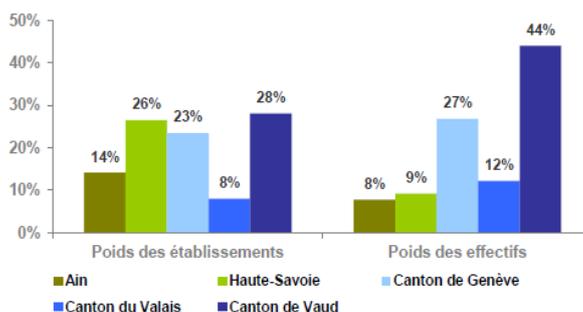
- Une croissance démographique très dynamique qui nécessite des besoins importants en logements et en équipements et induit une activité BTP soutenue
- Des industries travaillant sur les matériaux et leurs innovations
- Une ressource en bois abondante et des savoir-faire reconnus
- Une structure a même été créée (Innovalles) pour fédérer les acteurs, former sur les nouveaux métiers porteurs du bois et de l'éco-construction, expérimenter des éco-matériaux et productions en bois local. Cette démarche est donc aujourd'hui initiée. Il s'agit ici de valoriser cette activité et la rendre davantage lisible sur le territoire afin de travailler sur l'image identitaire du territoire en matière d'économie.

> **Actions recommandées à court terme : Poursuivre et renforcer la démarche initiée autour d'Innovalles, notamment en l'élargissant aux intercommunalités voisines.**

> **Actions recommandées à moyen/long terme : implanter un véritable « pôle éco-construction » à travers l'accueil sur un site dédié de structures de type incubateurs, de TPE dédiées à la recherche et l'innovation, d'ateliers dédiés à l'artisanat de production et du bâtiment, de manière à développer des synergies entre les différents métiers de la filière. Etudier l'opportunité de développer un pôle d'innovation sur les matériaux.**

### Biotechnologie, santé, médical, bien-être sur le Bassin lémanique

Poids des territoires



- S'appuyer sur les infrastructures de **santé** existantes pour diversifier la filière
  - Forte de la présence du CHAL, nouvellement implanté sur le territoire, la filière de la santé paraît être un secteur d'activité à favoriser. Par ailleurs, l'industrie pharmaceutique est particulièrement présente sur les territoires voisins, notamment à Genève.
  - Le territoire du PACA pourrait :
    - bénéficier de l'implantation du CHAL pour diversifier les services et les spécialités médicales à destination de la population



- bénéficier de la proximité de Genève pour accueillir des entreprises de l'industrie pharmaceutique, notamment en lien avec les savoir-faire de l'usinage de précision.

**> Actions recommandées à court terme : Mener une étude d'opportunité sur le développement de services médicaux spécialisés à destination de la population, inexistantes sur le territoire et les territoires voisins, créer les conditions d'accueil de services médicaux en accompagnement de la croissance démographique (urbanisme, offre foncière et immobilière...), développer une offre de services à destination des patients et des visiteurs (hébergement, restauration, points services/presse/cadeaux/fleuristes...), mener une étude d'opportunité pour le développement de l'industrie pharmaceutique sur le territoire.**

**> Exemples d'actions à moyen terme : Mettre à disposition et valoriser une offre foncière dédiée pour accueillir des établissements spécialisés en lien avec les études d'opportunité.**

- Développer une **offre touristique** de rayonnement régional en valorisant la proximité du Grand Genève :
  - Le territoire du PACA possède de nombreux atouts pour développer une activité touristique telle que le tourisme vert et de loisirs. Bien que les territoires voisins jouissent d'une activité touristique tournée vers les sports d'hivers, le territoire du PACA a la capacité de se démarquer en proposant des produits touristiques multi-saisons à destination de la famille et des courts séjours.
  - Le développement des itinéraires cyclables et pédestres permet de découvrir le patrimoine paysager et patrimonial présent sur le territoire et de faire la promotion du cadre de vie de qualité.
  - Par ailleurs, il convient de développer une offre d'hébergement et de services diversifiés à destination de la population touristique, notamment en s'appuyant sur le réseau des centres-villes et centres-bourgs du territoire.
  - Enfin, le développement du tourisme d'affaires peut avoir un intérêt. Le développement de l'hôtellerie et de salles de séminaires permettrait l'accueil de groupes désireux de se retrouver dans un cadre privilégié pour organiser certaines manifestations d'entreprises.

**> Actions recommandées à court terme :**

**- Garantir une offre diversifiée en termes d'hébergement touristique de petite capacité en lien avec le tourisme vert, et la lisibilité de cette offre,**

**- Recenser l'offre touristique et de loisirs sur le territoire et renforcer sa lisibilité,**

**- Initier l'élaboration d'un schéma de développement touristique qui permettra de coordonner les acteurs du tourisme, de définir et promouvoir une identité touristique propre au territoire et s'appuyant sur ses atouts, de développer une offre de loisirs d'été (sport, randonnée...) complémentaire à celle proposée par les territoires voisins, d'étudier l'opportunité de développer des structures d'accueil de forte capacité, et des équipements liés au tourisme d'affaires. Les plateaux des Glières et**



**de Solaison, Orange et Saint-Sixt sont une offre complémentaire aux territoires voisins, notamment pour les loisirs d'hiver.**

**> Actions recommandées à moyen / long terme :**

**- Planter des équipements touristiques structurants liés notamment au tourisme d'affaires (hôtellerie de forte capacité, salles de séminaire...), en veillant à ne pas être en concurrence avec les territoires voisins qui peuvent développer également le tourisme d'affaires.**

**- Développer une nouvelle offre de loisirs.**

➤ Diversifier **l'agriculture de proximité**, notamment l'activité maraîchère, par les circuits courts :

- De nombreuses initiatives en la matière sont initiées sur le PACA et s'appuient sur la vitalité du secteur agricole.
- Sur le territoire Genevois-Arve, on compte 650 exploitations, dont 52 % relève de la production de lait et 10 % du maraîchage. Par ailleurs, plusieurs AOC et IGP sont présents sur le territoire, gage de qualité de la production locale et d'une certaine renommée. Les exploitations sont aujourd'hui pérennes pour la plupart mais des difficultés de renouvellement apparaissent sur certains secteurs. Par ailleurs, les espaces agricoles sont concurrencés par l'urbanisation ce qui entraîne également des difficultés de cohabitation entre agriculteurs et habitants.
- La production de produits agricoles locaux contribue à l'amélioration du cadre de vie des habitants et des touristes, et répond à l'exigence de qualité des produits alimentaires portée par les consommateurs. Le développement d'une offre de proximité sur des produits locaux par les circuits courts, la vente directe et le développement d'activités de transformation permettrait de développer cette filière sur le territoire.

**> Actions recommandées à court terme :**

**- Recenser les initiatives existantes en matière de circuits courts (vente à la ferme, AMAP, marchés de producteurs...) et les rendre plus lisibles (site internet dédié ou s'appuyant sur les sites internet des EPCI par exemple, édition d'un guide du « consommer local ») et en s'appuyant sur Chez mon fermier développé à l'échelle du Grand Genève.**

**- Mettre en place des actions de mise en réseau des producteurs, commerçants, restaurateurs et consommateurs.**

**- Organiser un / des événement(s) valorisant les produits locaux et l'image « terroir » du territoire.**

**- Renforcer la présence des producteurs sur les marchés.**

**> Exemples d'actions à moyen / long terme :**



- Développer des concepts innovants de type drive fermier, casiers / consignes permettant de répondre davantage aux besoins, des actifs notamment.
- Développer des surfaces de vente dédiées à la vente directe (magasins de producteurs, halles, etc.).
- Réfléchir à l'opportunité de la création d'une marque locale valorisant les produits du territoire, à l'échelle du Grand Genève. En n'oubliant pas les marques et signes de qualité qui existent déjà (AOC, bio, Marque Savoie, etc.)

### 4.3.2 Favoriser la création d'entreprises et contribuer à leur développement

Une estimation des besoins fonciers à vocation économique a été réalisée pour confronter les besoins théoriques au regard des secteurs d'activité à privilégier et au regard du foncier disponible et identifié par les documents de planification.

Cette estimation se base sur la croissance démographique et l'accueil de nouveaux actifs sur le territoire. L'objectif est de maintenir la part des frontaliers sur les actifs du PACA dans les prochaines années, en offrant aux nouvelles populations de nouveaux emplois sur le territoire. Ainsi, 15 300 nouveaux emplois seraient nécessaires à horizon 2030 pour répondre à cet objectif.

#### PROJECTIONS

##### DEMOGRAPHIQUES

Estimation des logements 2030	20 419
----------------------------------	--------

**Hypothèse 1 :** 1 logement = 1 actif

**Hypothèse 2 :** maintien de la part des frontaliers sur les actifs du PACA = 25 % (source Insee 2011)

**Nb d'emplois 2030 :** 15 314

Au regard de la stratégie de développement par filière, il convient d'ajuster la répartition des emplois par grand secteur d'activité. En 2011, la part des emplois dans le secteur de l'administration publique et de la santé a beaucoup progressé. C'est la création du CHAL qui a "perturbé" la structure économique du territoire et les tendances de répartition observées sur les années précédentes. La répartition des emplois doit donc être modifiée pour les années futures en rééquilibrant la répartition des emplois grâce au développement des différentes filières économiques identifiées précédemment.

Chaque secteur d'activité possède un ratio emploi/hectare qui lui est propre, ainsi que la part des besoins fonciers dans les zones d'activité. En effet, les activités tertiaires et de services s'implantent davantage dans le tissu urbain existant que dans les espaces à vocation économique dédié. C'est l'inverse pour les industries qui nécessitent des besoins en foncier plus important et qui sont susceptibles d'être générateurs de nuisances en milieu urbain.



### Projection m<sup>2</sup> économie : échelle PACA

M <sup>2</sup> projetés 2030	Répartition 2011	Répartition objectif 2030	Emplois supplémentaires	emplois/ha	Besoins ha brut à 2030	Proportion ZA à venir	Besoin ha ZAE 2030
Agriculture, sylviculture et pêche	2%	3%	459				
Industries	24%	26%	3 978	40	99,5	80%	79,6
Construction	9%	11%	1 683	40	42,1	80%	33,7
Commerce et services divers <sup>1</sup>	29%	30%	4 590	80	57,4	10%	5,7
Transport et logistique <sup>1</sup>	7%	8%	1 224	20	61,2	100%	61,2
Adm pub. ensgt. santé et action sociale	29%	22%	3 366	150	22,4	10%	2,2
<b>Ensemble</b>	100%	100%	<b>15 300</b>		<b>282,5</b>		<b>182,4</b>

Source : Insee, RP 2011 exploitation complémentaire.

<sup>1</sup> : % dans la zone d'emploi "Le Genevois français"

M <sup>2</sup> projetés 2020	Répartition 2011	Répartition objectif 2030	Emplois supplémentaires	emplois/ha	Besoins ha brut à 2030	Proportion ZA à venir	Besoin ha ZAE 2030
Agriculture, sylviculture et pêche	2%	3%	109				
Industries	24%	26%	939	40	23,5	80%	18,8
Construction	9%	11%	405	40	10,1	80%	8,1
Commerce et services divers <sup>1</sup>	29%	30%	1 138	80	14,2	10%	1,4
Transport et logistique <sup>1</sup>	7%	8%	298	20	14,9	100%	14,9
Adm pub. ensgt. santé et action sociale	29%	22%	874	150	5,8	10%	0,6
<b>Ensemble</b>	100%	100%	<b>3 764</b>		<b>68,6</b>		<b>43,8</b>

Source : Insee, RP 2011 exploitation complémentaire.

<sup>1</sup> : % dans la zone d'emploi "Le Genevois français"

*Il convient de préciser que les ratios emploi/ha utilisés pour calibrer le foncier sont particulièrement élevés. Pour la logistique, l'industrie et la construction, ces valeurs correspondent au double de celles observées en moyenne sur le territoire français. Ces secteurs d'activité génèrent l'essentiel des besoins fonciers en zone d'activité. L'estimation des besoins fonciers s'inscrit donc dans le cadre de modes d'urbanisation encadrés, mais également de la densification des zones existantes. Ils impliquent également, pour les activités tertiaires, d'accueillir l'essentiel des nouveaux emplois dans le cadre de projets urbains mixtes, en extension ou renouvellement urbain et non sur du foncier dédié.*

**> Les besoins fonciers dans les zones d'activité sont donc estimés à 180 hectares à horizon 2030. Cette projection est compatible avec l'évaluation des ressources à 20 ans sur le territoire, issue des**



**documents de planification, mais paraît très forte par rapport aux évaluations menées à l'échelle de l'ensemble de l'ARC.**

**> Il est donc non seulement nécessaire d'implanter les activités économiques dans les espaces adaptés à leurs activités en prenant en compte les éventuelles nuisances qu'elles génèrent, mais également important d'envisager dès à présent une stratégie de renouvellement urbain pour les zones d'activités afin de limiter la consommation foncière associée.**

En matière d'offre de moyenne et grande surface commerciale, il convient de prendre en compte l'arrivée de nouveaux ménages sur le territoire et l'évolution des dépenses de consommation dans les prochaines années.

Avec l'arrivée de 20 400 nouveaux ménages (1 logement = 1 ménage) et l'évolution des dépenses des ménages existants, plus de 300 M€ seraient générés sur le territoire à horizon 2030.

En tenant compte du taux de couverture de besoins actuels, du poids de la grande distribution et des rendements moyens au m<sup>2</sup> constatés à l'échelle nationale, une estimation de 28 à 32 000 m<sup>2</sup> de surface de vente supplémentaire (à 56% en alimentaire, soit environ 18 000 m<sup>2</sup>) permettrait de répondre aux besoins supplémentaires à horizon 2030.

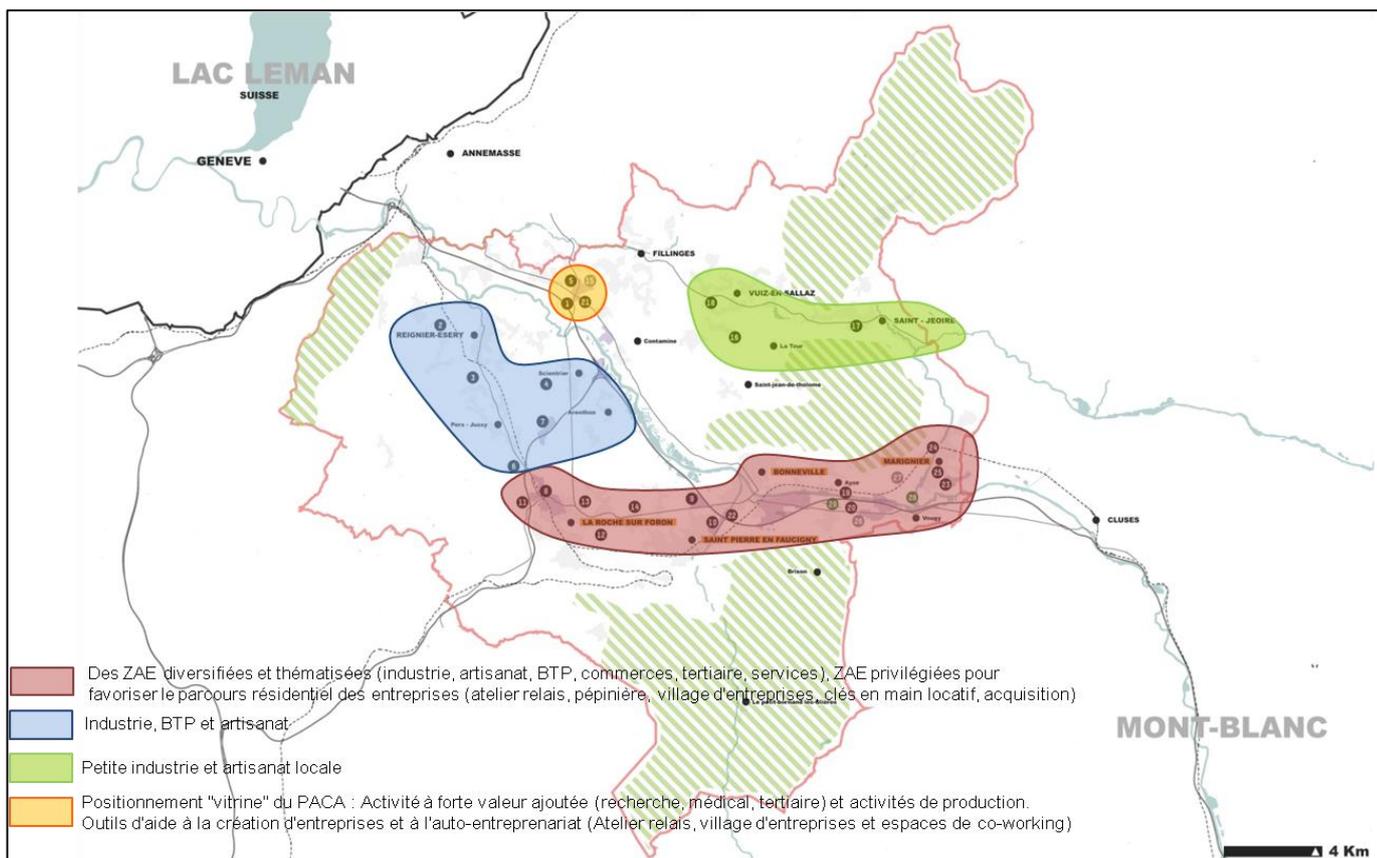
**> Pour l'offre alimentaire, la stratégie proposée est de s'appuyer sur le commerce de proximité pour couvrir une partie des besoins. Il paraît peu pertinent de chercher à développer fortement une offre commerciale de grande et moyenne surface alimentaire compte tenu de la concurrence des pôles voisins de Cluses, d'Annemasse et d'Annecy.**

**> Pour l'offre non-alimentaire, l'objectif est de concentrer l'offre sur des espaces bien localisés : en priorité les centres-villes de La Roche-sur-Foron et Bonneville, et de manière secondaire dans les pôles d'échanges multimodaux ainsi que dans la Zacom intercommunale de la Roche-sur-Foron/Amancy et dans l'unité commerciale d'envergure prévue au SCOT de la CCFG.**

Au regard de l'armature économique du territoire, il convient enfin d'orienter la vocation des différents espaces économiques du territoire.

Au-delà des 4 situations géographiques, le secteur de Findrol est vu comme un espace vitrine faisant l'identité du territoire du PACA où la diversification des fonctions économiques est requise (voir le PSD de Findrol).





Cette proposition s'inscrit à travers les 4 situations géographiques identifiées dans le diagnostic (voir également au 5), en veillant à offrir un parcours résidentiel pour les entrepreneurs :

➤ Parcours résidentiels pour les entreprises tertiaires

Il convient de diversifier l'offre immobilière à destination des entreprises afin de favoriser leur développement et éviter toute délocalisation par manque d'adaptation de l'offre



Parcours	Dispositifs	Objectifs	Pour quels utilisateurs ?
<b>Domicile</b>	Domaine privé	Permet l'émergence des projets, le démarrage des Très Petite Entreprise (TPE)	Services à la personne et aux entreprises
<b>Pépinière/incubateur</b>	Dispositifs publics Immobilier d'Entreprise	Permet la consolidation des TPE notamment sur thématiques spécifiques	Pour entreprises en démarrage tout secteur
<b>Hôtels d'entreprises</b>	Dispositifs publics Immobilier d'Entreprise	Permet la sortie de pépinière, la transition avec le marché privé	TPE et PME de services et/ou spécialisées TPE sortant de pépinière
<b>Location/acquisition immeuble diffus</b>	Marché privé neuf et 2ème main d'Immobilier d'Entreprise	Premier contact avec le marché privé d'une entreprise tertiaire en croissance	Tout type d'entreprise tertiaire associations professions libérales
<b>Location/acquisition parc tertiaire dédié</b>	Marché privé neuf et 2ème main d'Immobilier d'Entreprise	Suite du parcours d'une entreprise tertiaire en croissance quand lisibilité accrue	Tout type d'entreprise tertiaire
<b>Clé en main locatif en zone d'activité économique</b>	Marché foncier	Permet d'avoir des locaux sur mesure toute en étant locataire	Demande administrative grosse PME
<b>Construction "pour soi"</b>	Marché foncier	Pour avoir des locaux sur mesure et constituer un patrimoine	Demande administrative Professions libérales regroupées Grosse PME



➤ Parcours résidentiels pour les entreprises industrielles et artisanales

<b>Parcours</b>	<b>Dispositifs</b>	<b>Objectifs</b>	<b>Pour quels utilisateurs ?</b>
<b>Domicile/garage</b>	Domaine privé	Permet l'émergence des projets, le démarrage des TPE	La majorité des TPE en création
<b>Atelier relais ou village d'entreprises</b>	Dispositifs publics Immobilier d'Entreprise	Pour la consolidation des TPE notamment sur thématiques spécifiques	PME de certains secteurs
<b>Location/acquisition dans parc diffus</b>	Marché privé neuf et 2ème main d'Immobilier d'Entreprise	Pour activité de services commerciales ou semi-commerciales (recevant du public) et sans nuisance	Toute TPE et PME artisanales sans nuisances
<b>Location/acquisition dans parc dédié en ZAE</b>	Marché privé neuf et 2ème main d'Immobilier d'Entreprise	Permet de regrouper les entreprises, de mutualiser les services et prestations, donne une visibilité	TPE et PME artisanales et industrielles
<b>Clé en main locatif</b>	Marché foncier	Pour avoir des locaux sur-mesure en étant locataire et en limitant l'investissement	TPE et PME artisanales et industrielles
<b>Construction "pour soi" en ZAE</b>	Marché foncier	pour avoir des locaux adaptés à son activité et constituer un patrimoine	Demande majoritaire Entreprises confirmées ou dont l'IE doit être spécifiquement adapté



Les équipements qui relèvent d'un portage public devraient être développés dans les centres-villes, les pôles d'échanges multimodaux, Findrol (pour sa vocation vitrine du territoire), ou à défaut sur des zones d'activité thématiques.

## 4.4 Pour une organisation multimodale de la mobilité

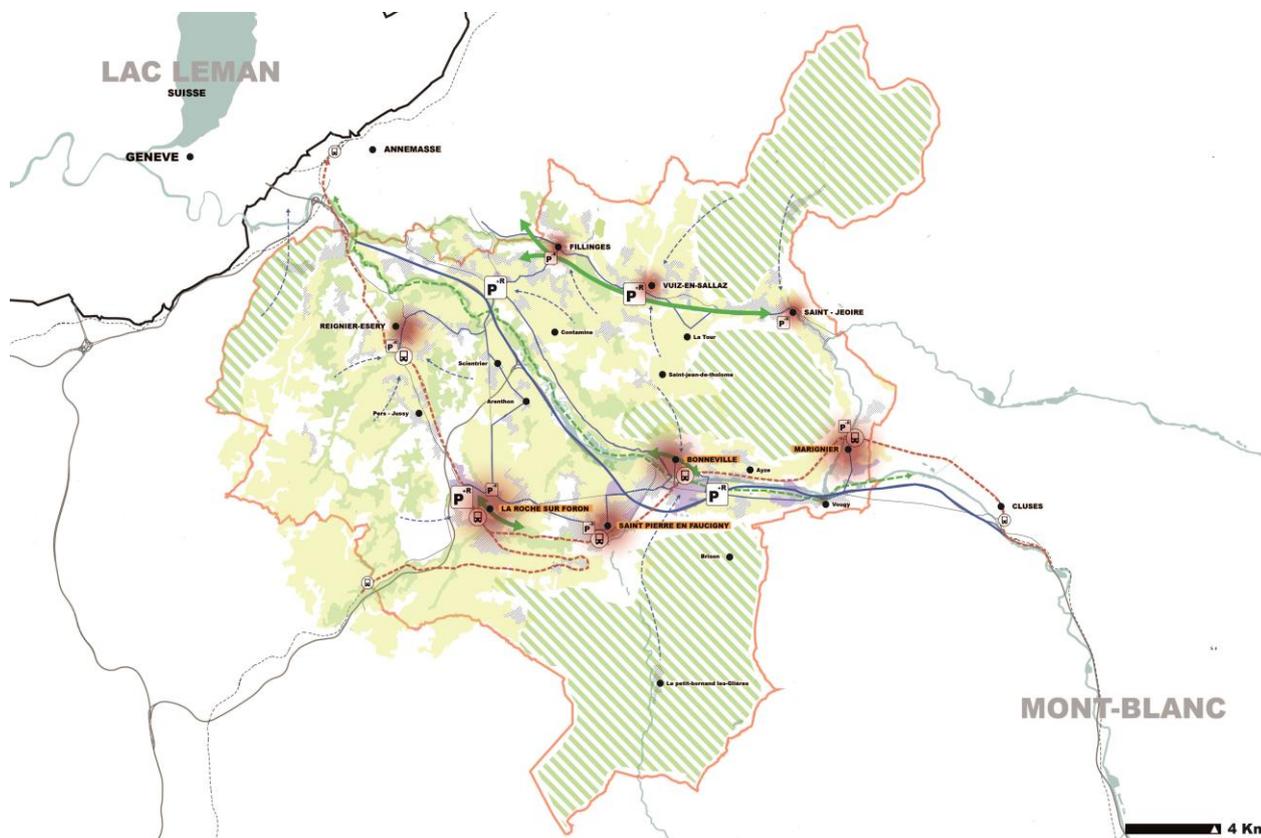
Le développement d'une offre globale de mobilité apparaît comme un impératif pour assurer le développement du PACA et nécessite de :

- conforter et développer l'offre en transports urbains ;
- améliorer les conditions de pratique des modes actifs ;
- améliorer les conditions de la pratique du covoiturage ;
- développer les liaisons métropolitaines.

Le développement de l'offre est décliné sur un concept mobilité à court terme (2020), moyen terme (2030) et long terme.



### 4.4.1 Interventions de court terme (2020)



55 - Concept de mobilité à l'horizon 2020

**Le concept mobilité à horizon 2020 traduit une volonté de structurer une offre de mobilité interne, offrant une accroche pour de futurs développements métropolitains, avec :**

- Une formidable opportunité avec l'arrivée du Léman Express, qui doit s'accompagner du déploiement de rabattements.
- Un enjeu essentiel : la desserte des secteurs denses et regroupant habitat, commerce, services, équipements publics, gares, avec des liaisons à établir pour optimiser les dessertes ferroviaires du Léman Express.
- Un enjeu stratégique : la desserte des grandes zones d'emploi.

**Cette première étape passe par :**

- Le confortement de l'offre de transport urbain du réseau Proximiti (le détail des scénarios opérationnels de mise en œuvre figure en annexe).
- Une amélioration des conditions de la pratique des modes actifs (le détail des propositions, définies dans le cadre du schéma cyclable du Grand Genève, figure en annexe).
- L'amélioration des conditions de l'intermodalité et du covoiturage.



- Le déploiement des Plans de Déplacements Entreprises (certains sont déjà lancés).
- La mise en place d'une tarification unique.

<b>Confortement du réseau urbain Proximiti (2020)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Rationaliser le service de TAD Proximiti,	+ 100 à +250 k€/an, selon le niveau de service retenu	Contrat Proximiti à partir de septembre 2016 (Proximiti 2)
Etendre le service de TAD Proximiti à la CC4R		
Transformer les lignes A, B et C du réseau Proximiti en lignes régulières aux heures de pointe		
Etendre les parcours des lignes A et B sur Bonneville et La Roche-sur-Foron		Reste des actions d'ici 2020
Créer une ligne transversale Marignier / Bonneville / St-Pierre-en-Faucigny / La Roche sur F.	300 à 500 k€/an, selon le niveau de service retenu	
Desservir Pont de Fillinges	100 à 130 k€/an selon solution retenue	



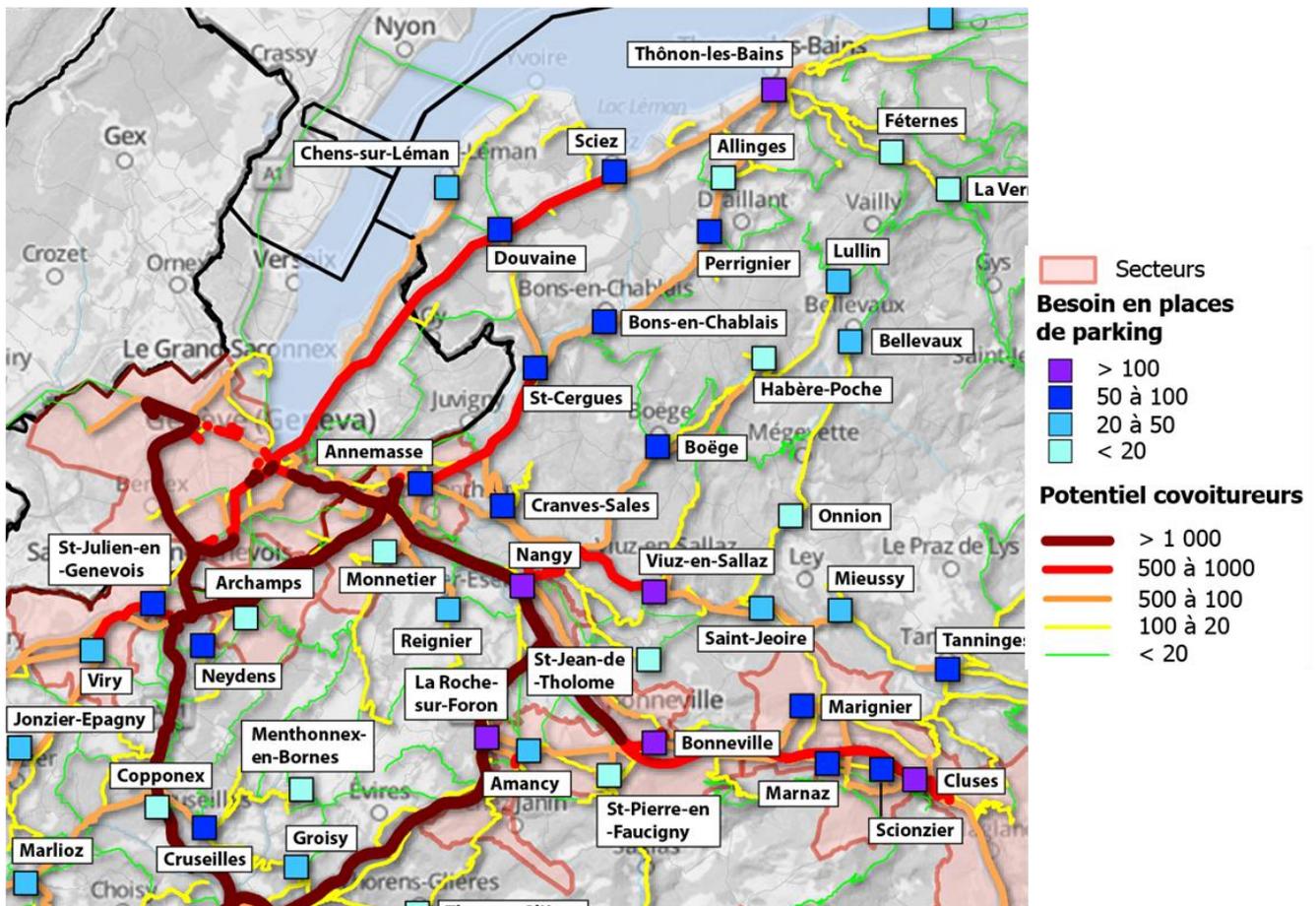


<b>Amélioration des conditions de la pratique des modes actifs (2020)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Aménager l'itinéraire du chemin rustique de l'Arve	3 M€	Mesures 38-2 et 15-4 du PA
Créer l'accroche urbaine de la Véloroute Léman Mont-Blanc à Bonneville	150 k€	Mesures 38-2 et 38-3 du PA
Créer l'accroche urbaine de l'itinéraire vélo Annemasse La Roche-sur-Foron Bonneville à La Roche-sur-Foron	350 k€	Non définies (commune, EPCI)
Adapter la voirie aux nouvelles dispositions du Plan d'Action pour les Mobilités Actives	500 k€	Schéma modes doux programmatique à l'échelle du SM4CC et aménagements simples
Développer un itinéraire structurant sur la CC4R entre Saint-Jeoire et Bonne / Findrol	Non évalué	Etude de faisabilité à lancer

<b>Amélioration des conditions de l'intermodalité et du covoiturage (2020)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Créer un pôle d'échange autoroutier sur sortie 19 à La Roche-sur-F.	250 à 300 k€	~ 100 places
Créer des parkings covoiturage à Amancy, St-Jeoire, Viuz en Sallaz, St-Pierre-en-Faucigny, Marignier (20 à 30 places)	200 à 250 k€	Pour Reignier-E., dans le cadre du projet de PEM
Coordonner les horaires Proximiti avec les trains en direction de Genève		



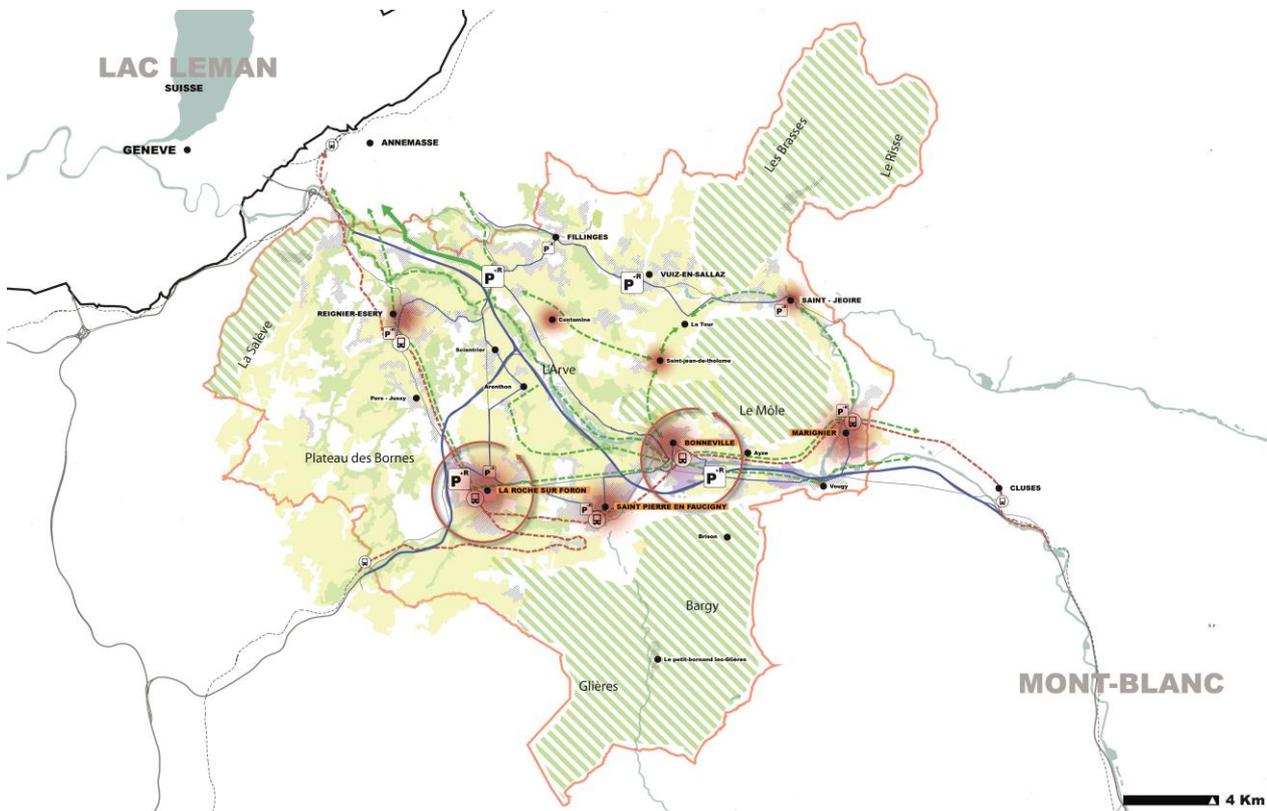
Aménager un PEM en gare de La Roche-sur-Foron	7 M€	
Aménager un PEM en gare de Reignier-Esery	6 M€	
Aménager un PEM en gare de Bonneville	3 M€	
Développer un programme d'animation pour développer la pratique du covoiturage	250 k€/an	Dans le cadre d'un programme à l'échelle du bassin lémanique



56 - Localisation cible des parkings de covoiturage



## 4.4.2 Interventions de moyen terme (2030)



57 - Concept mobilité à l'horizon 2030

**Le concept mobilité à horizon 2030 vise à mailler l'offre locale et à développer les liaisons métropolitaines, à travers des interventions coordonnées dans le domaine des transports et des modes actifs.**

<b>Mailler l'offre locale et développer des liaisons métropolitaines (2030)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Renforcer la desserte urbaine sur Bonneville	200 à 400 k€/an selon le niveau de service retenu	Contrat Proximité 3 Financement par un VT à 0,5%
Renforcer la desserte urbaine sur La Roche-sur-F.	160 k€/an	
Renforcer le service express Findrol Genève (10 courses supplémentaires)	250 à 300 k€/an	A définir dans un cadre de coopération métropolitaine



<b>Amélioration des conditions de l'intermodalité et du covoiturage (2030)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Développer les capacités de stationnement sur les P+R de Bonneville et de Findrol	200 à 300 k€	

<b>Amélioration des conditions de la pratique des modes actifs (2030)</b>	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Finaliser l'itinéraire de la véloroute voie verte du Léman au Mont-Blanc	1,2 M€	
Créer un itinéraire vélo Annemasse La Roche sur F. Bonneville à La Roche-sur-F.	1,3 M€	
Mailler les itinéraires modes actifs	2 M€	mise en œuvre du schéma



### 4.4.3 Horizon long terme

**Le concept mobilité à horizon 2040 vise à compléter les liaisons métropolitaines afin d'offrir un niveau d'offre à la hauteur des enjeux de la mobilité transfrontalière.**



58 - Concept mobilité à l'horizon 2040

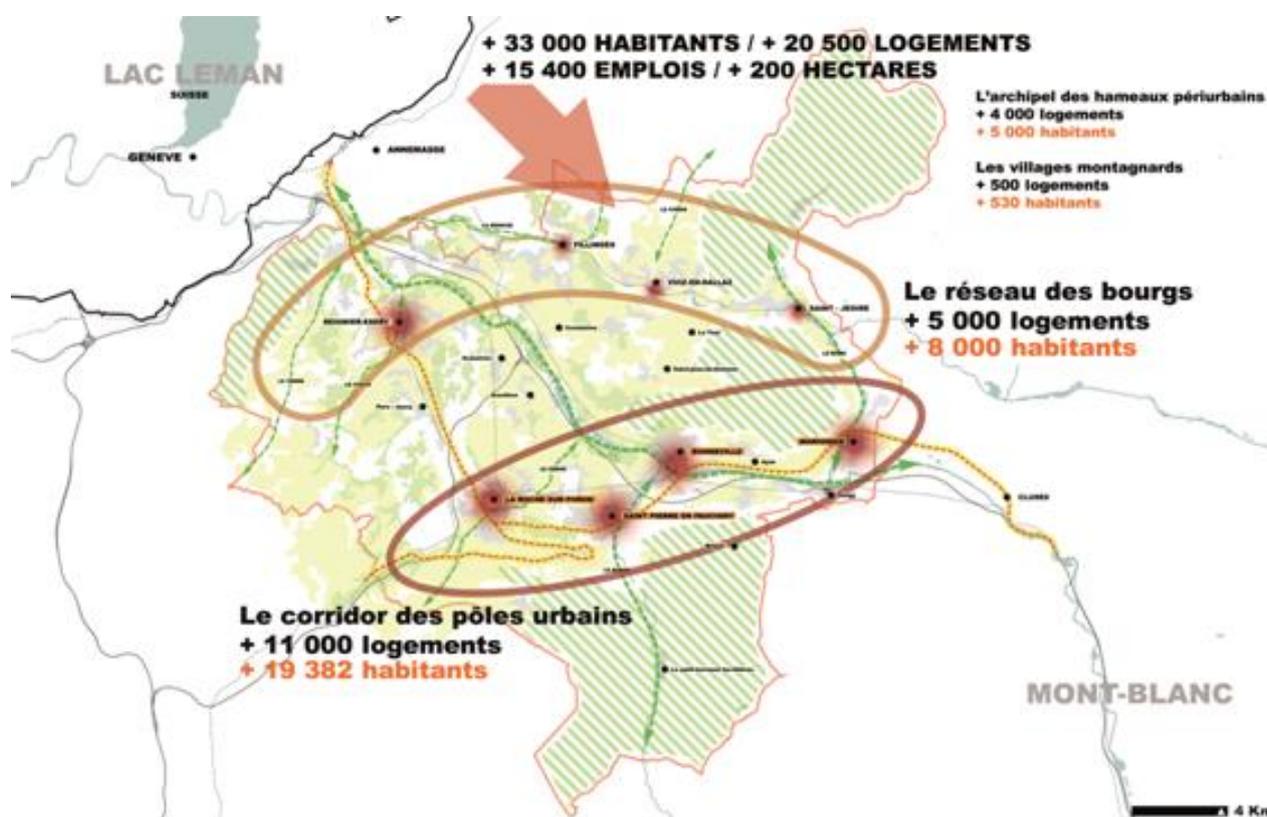
Mailler l'offre locale et développer des liaisons métropolitaines (2030)	Coûts prévisionnels	Modalités de mise en œuvre
Renforcer le service express La Roche sur F. Reignier Genève (10 courses supplémentaires)	300 à 350 k€/an	A définir dans un cadre de coopération métropolitaine
Créer un service Pont de Fillinges Bonne Annemasse	250 à 300 k€/an	
Implanter des aménagements fonctionnels pour les TC sur le nœud routier de Findrol	Non évalué	A définir selon projet routier d'ensemble sur Findrol



## 5. Situations territoriales de mise en œuvre

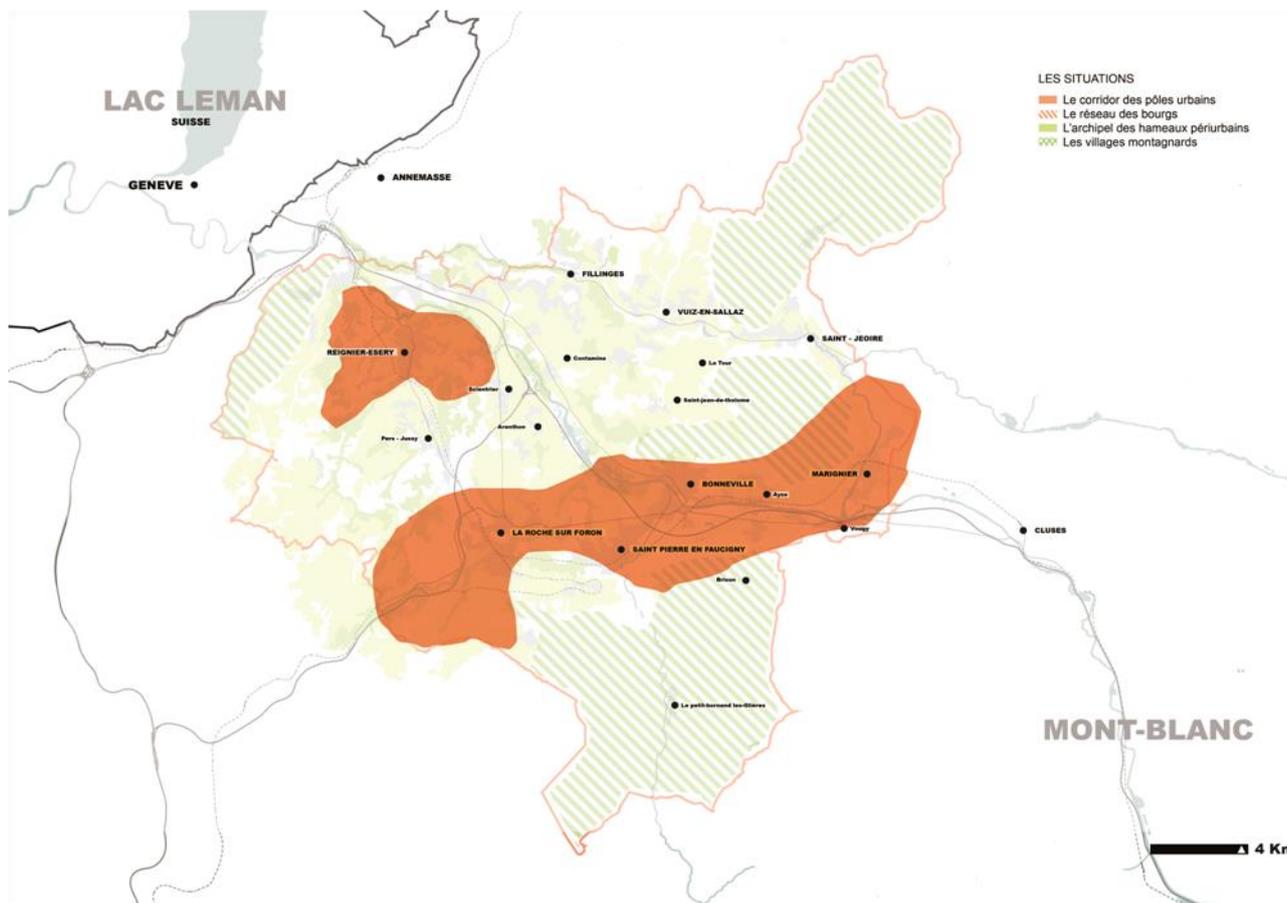
L'analyse de la structure du territoire existant conduit à différencier quatre types de situations ou d'entités urbaines et à proposer une déclinaison des orientations générales.

Nous chercherons donc ici à préciser les conditions de mise en œuvre des orientations sur les différentes situations territoriales.





## 5.1 Le corridor des pôles urbains



- Privilégier le renouvellement urbain et l'intensification des tissus existants, orienter l'urbanisation à proximité des axes de transport en commun et des pôles de rabattement actuels et projetés (Léman Express, dessertes bus).
- Mettre en œuvre des projets urbains mixtes permettant de répondre aux enjeux de développement démographique en structurant des polarités et des espaces-gares offrant des aménités aux entreprises, usagers et touristes.
- Renforcer le rôle et l'attractivité des centralités historiques par le développement de commerces et de services de proximité avec une qualification des espaces publics priorisant les modes actifs.
- S'appuyer sur l'existant : mettre en adéquation niveau de rayonnement de l'équipement et niveau de gouvernance. Optimiser (mutualisation) et développer (mise à l'échelle) les équipements. Mettre en réseau les événement/équipements et services structurants (hors les murs, ...) : il s'agit bien ici d'organiser les solidarités et les complémentarités au-delà des échelles administratives. Voir *benchmark en annexe*

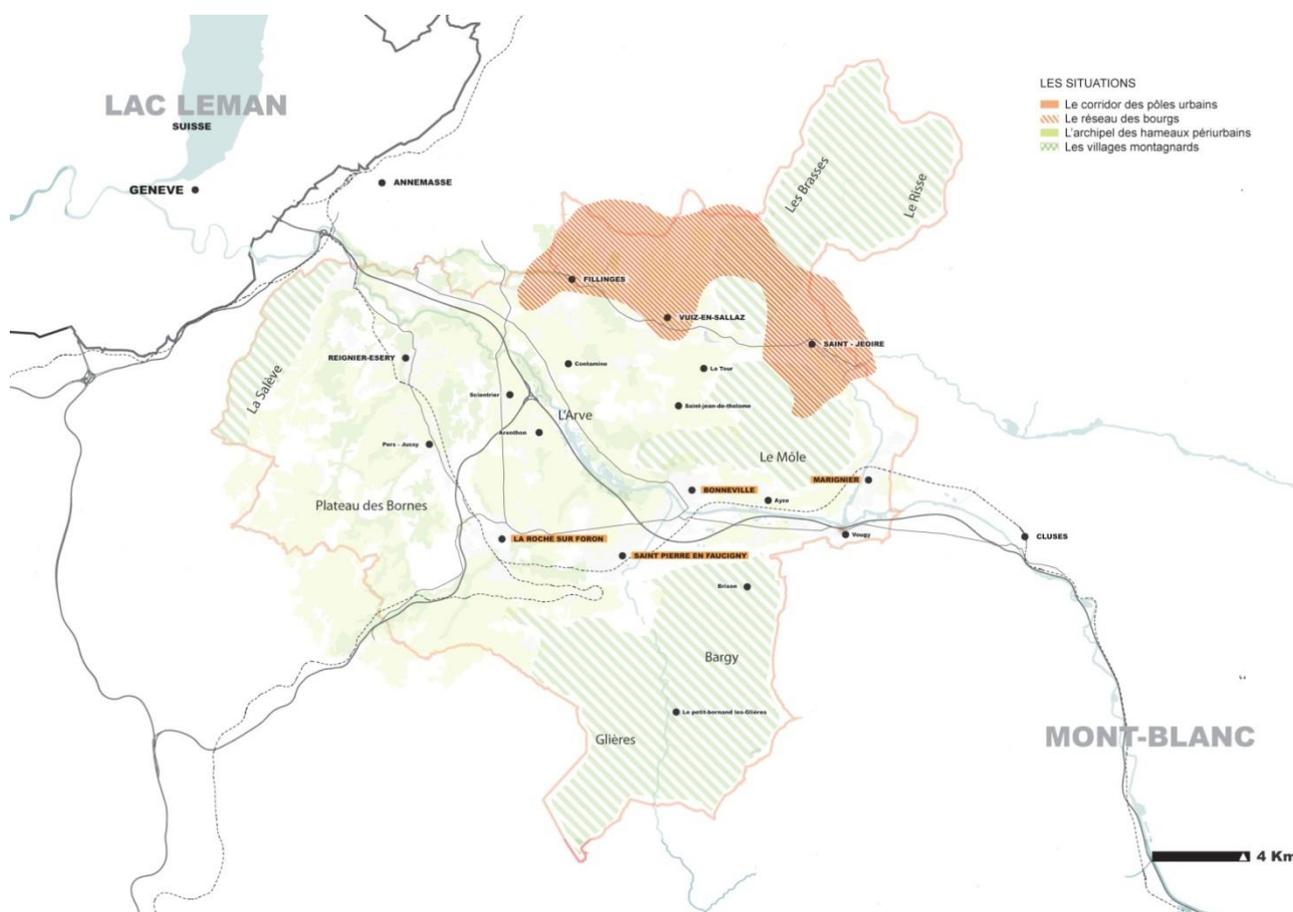


- Privilégier l'accueil d'entreprises nécessitant une certaine proximité avec les activités supports (administratifs, gestion, transport et logistique).
- (Re)qualifier les ZAE pour optimiser leur insertion paysagère et leur rôle « vitrine » en valorisant le corridor économique constitué le long de l'autoroute.
  - Il s'agit du territoire sur lequel, le panel de l'offre à vocation économique peut être le plus diversifié dans la mesure où les fonctions économiques actuelles le sont déjà et où il s'agit du territoire le plus densément peuplé. Le nombre important de zones d'activité présentes permet également d'orienter les investisseurs selon une logique de thématisation des espaces afin de privilégier le regroupement des filières, d'adapter la morphologie des zones et des parcelles, de développer des services et des outils spécifiques à certaines filières économiques.
  - Il s'agit également du secteur dans lequel une diversification de l'offre commerciale pourrait être réalisée. L'objectif est de préserver la dynamique commerciale des centres-villes des pôles majeurs et de renforcer une offre en grande surface de manière complémentaire aux centres-villes sur la ZACOM de la Roche-sur-Foron/ Amancy et dans une grande surface de Bonneville telle que prévue au SCOT Faucigny-Glières.
- Le concept mobilité présenté précédemment s'applique sur le corridor des pôles urbains avec les intentions suivantes :
  - renforcement, coordination et développement des dessertes urbaines en transports publics,
  - aménagement des pôles d'échanges à Bonneville, La Roche sur Foron et Reignier,
  - développement du covoiturage (pôle d'échanges autoroutier, animation),
  - adaptation de la voirie urbaine aux modes doux, et création des accroches urbaines des grands itinéraires modes doux.





## 5.2 Le réseau des bourgs



59 - Le réseau des bourgs

- Privilégier le renouvellement urbain et l'intensification des tissus existants afin de promouvoir une structuration du cadre « villageois ».
- Diversifier les typologies résidentielles : développement de l'habitat intermédiaire et collectif, et développement de l'armature des espaces publics et collectifs.
- Conforter le rôle de pôles urbains "relais" en matière de services pour toute une partie du territoire. Développer et potentialiser l'existant ; deux options peuvent être envisagées pour St Jeoire, Fillinges, Vuiz-en-Sallaz, de sorte à jouer ce rôle de pôles urbains « relais » : une spécialisation de l'offre entre bourgs / ou le développement de l'ensemble du panel de services pour chacun d'entre eux. Une nouvelle typologie de services, spécifiquement dédiée aux actifs, peut trouver sa place dans le réseau des bourgs tels que les conciergeries ou encore les lieux de travail partagés intégrant une halte-garderie, une offre de restauration... A noter que ce type de service peut également être pertinent à proximité des pôles d'échange ou encore dans le couloir des pôles urbains. *Voir benchmark en annexe.*

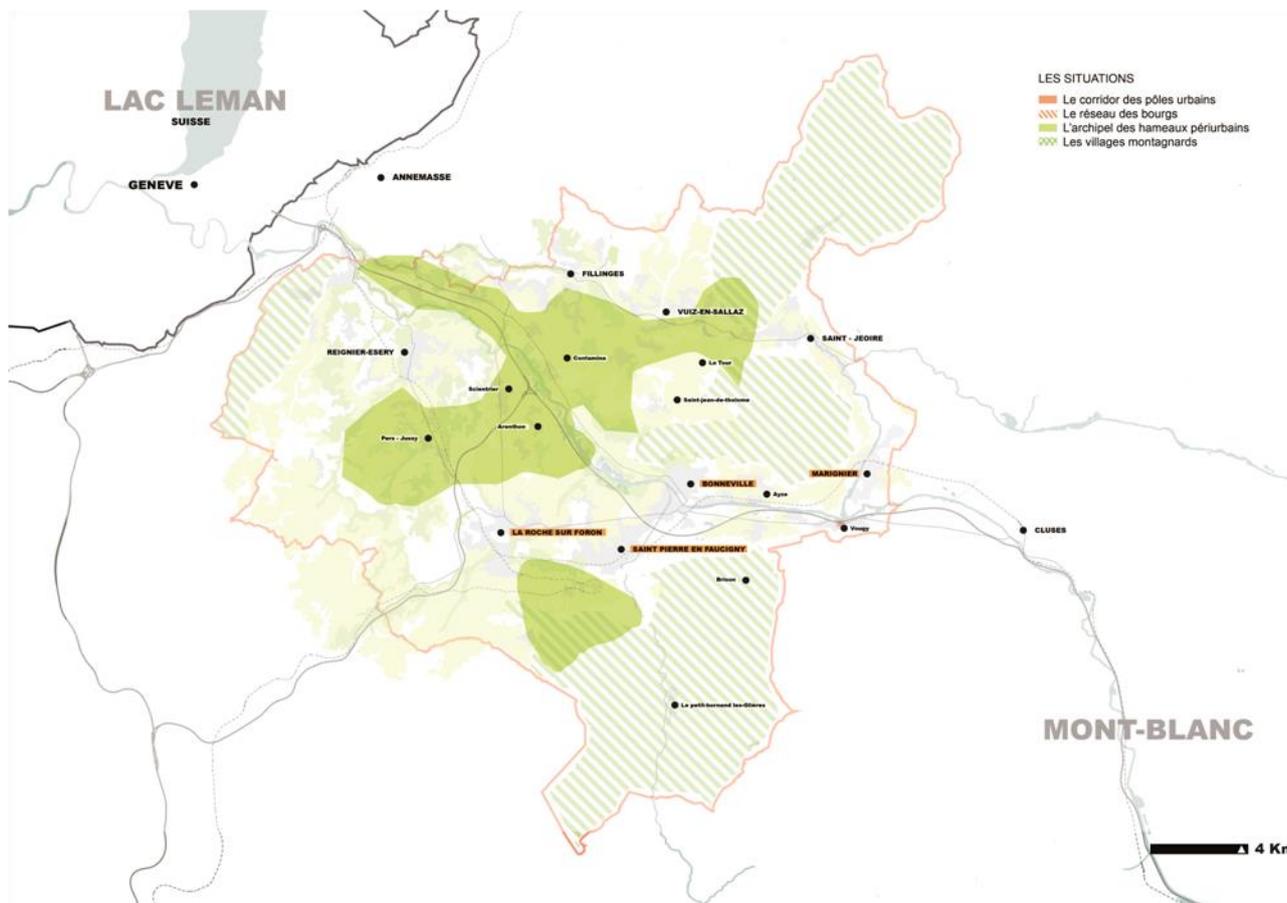


- Privilégier l'accueil d'entreprises peu génératrices de nuisances, peu consommatrices d'espace. Développer des équipements et services à destination des auto-entrepreneurs et des actifs : pépinières, espaces de co-working, mutualisation des moyens (secrétariat, salles de conférence, connexion haut débit...).
- Il s'agit d'espaces moins denses, dont les zones d'activité existantes sont relativement dispersées. Le développement de services aux entreprises semble plus difficile compte tenu d'une densité d'emploi moindre. L'accueil d'activité industrielle, BTP ou artisanat sont les secteurs à privilégier sur ces espaces.
- Il convient également de développer une offre de service à la population, notamment dans les centres-villes centres-bourgs et dans les pôles d'échanges multimodaux afin de garantir l'enjeu de proximité et la limitation des flux de déplacement qu'ils génèrent.
- Privilégier la diversification d'une offre commerciale dans les centres-bourgs avec le développement de petits commerces.
- Etablir des liaisons régulières en TC entre les bourgs, vers les gares et les pôles de rabattement. Favoriser la pratique des modes doux pour les déplacements de proximité. Favoriser le rabattement sur gares et P+R depuis les hameaux (voiture, TAD, vélo). Le concept mobilité présenté précédemment s'applique sur réseau des bourgs avec les intentions suivantes :
  - développement de services réguliers, et déclinaison en services à la demande sur les segments les moins denses,
  - desservir Pont de Fillinges,
  - développer un itinéraire structurant sur la CC4R entre Saint-Jeoire et Bonne/ Findrol,
  - aménager des parkings covoiturage sur les points de regroupement identifiés au 4,
  - mailler les itinéraires modes actifs.





## 5.3 L'archipel des villages et hameaux périurbains



60 - L'archipel des villages et hameaux périurbains

- Maîtriser la consommation foncière par le comblement des dents creuses et des espaces interstitiels.
- Préserver les identités paysagères et architecturales (cadrer les développements de l'habitat individuel) et préserver les espaces agricoles (valeurs d'usages / valeurs productives) notamment par le traitement des interfaces entre tissus urbains et espaces agro-paysagers.
- Polariser et/ou mettre en réseau l'offre de services de proximité, notamment en matière de petite enfance.
- Encourager le développement de la filière agricole de proximité et des circuits courts et développer des formes alternatives aux commerces traditionnels : marchés, commerces ambulants, drive fermier.

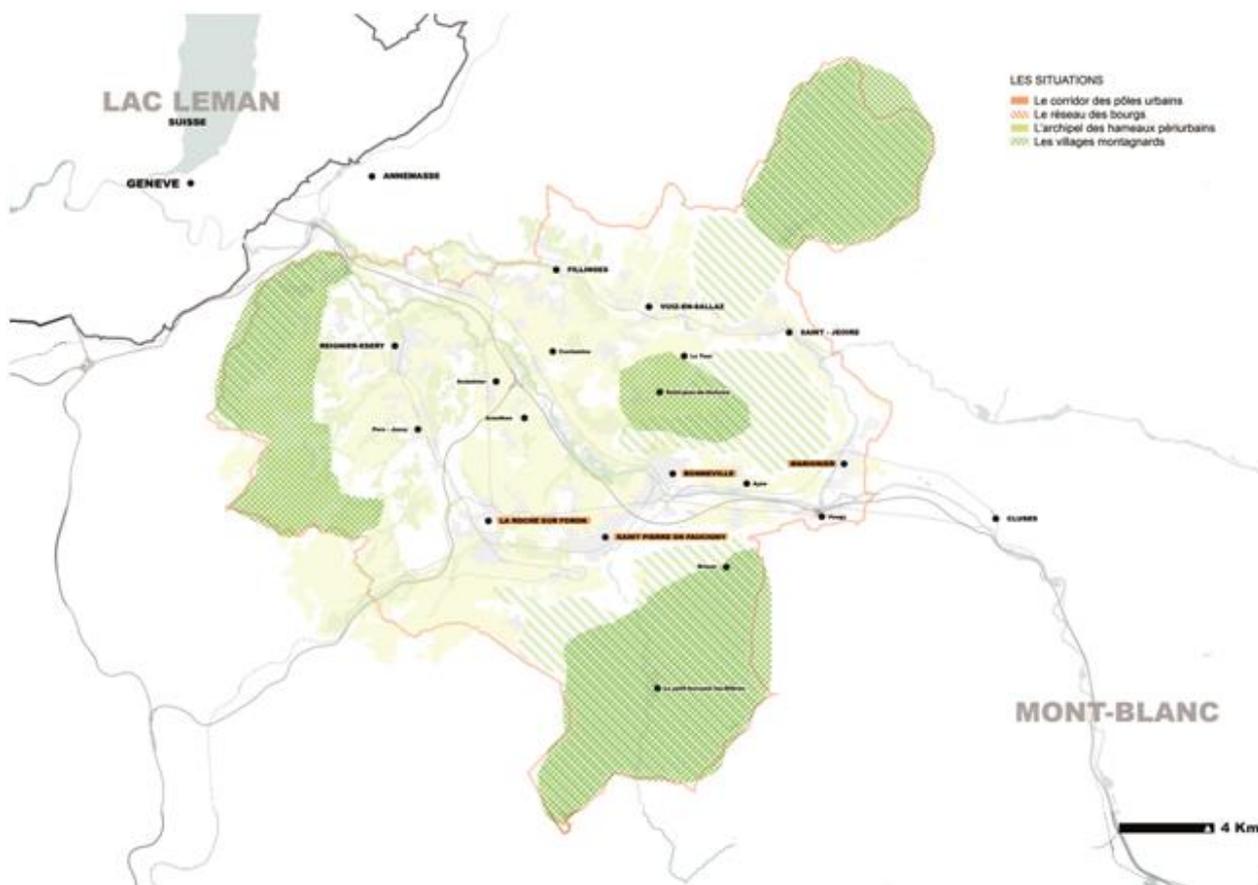


- Il convient de permettre l'accueil des activités économiques de type présentes (services à population, commerces) dans le tissu urbain existant, afin de satisfaire les besoins des populations et des touristes.
- L'aménagement de nouvelles zones d'activités sur ces espaces est à éviter (hors Findrol) afin de limiter la consommation foncière et préserver le cadre de vie du territoire.
- Profiter des liaisons régulières pour desservir les principaux hameaux. Développer le rabattement en gare et sur P+R (voiture, TAD, vélo). Développer des produits promenade vélo et marche. Le concept mobilité présenté précédemment s'applique sur les villages et hameaux périurbains avec les intentions suivantes :
  - rationaliser le service de TAD, et l'étendre sur l'ensemble du PACA,
  - mailler le réseau vélo à vocation utilitaire et touristique,
  - aménager des parkings de covoiturage.





## 5.4 Les villages montagnards



61 - Les villages montagnards

- Préserver le tissu patrimonial avec une architecture montagnarde et traiter les interfaces entre tissus urbains et espaces naturels.
- Améliorer l'accès aux services présents dans la vallée par une mobilité facilitée et le développement de partenariats avec des équipements structurants (initiatives hors les murs...) et innover dans la mise en réseau des services et manifestations culturelles inter villages.
- L'aménagement de zones d'activités sur ces espaces est à adapter à la dimension et à la situation géographique de chaque commune, afin de limiter la consommation foncière et préserver le cadre de vie du territoire. Comme pour les autres situations géographiques, la qualité des zones d'activité dans les villages montagnards doit contribuer à un aménagement durable du territoire.
- Il convient de permettre l'accueil des activités économiques de type présentes (services à population, commerces) dans le tissu urbain existant, afin de satisfaire les besoins des nouvelles populations et des touristes.



- Diversifier l'offre touristique et de loisirs notamment avec l'accueil de produits touristiques pour la saison estivale et développer des formes alternatives aux commerces traditionnels : marchés, commerce ambulant, drive fermier.
- Rabattement vers les centres urbains, gares et P+R (voiture, TAD).





## 6. Les périmètres stratégiques de développement du PACA

### 6.1 Identification et classification des PSD

Les Périmètres Stratégiques de Développement (PSD) sont à considérer comme des espaces d'application et de mise en œuvre du projet de territoire formulé à l'échelle du PACA Arve-Porte-des-Alpes. Cet objectif implique de définir des sites singuliers et pouvant être mise en réseaux pour traduire une orientation concrète du projet. Les six PSD identifiés sur le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes, par leur localisation et leurs caractéristiques, se présentent comme des espaces pertinents pour la traduction des orientations générale du projet de territoire.

L'objectif est donc de définir sur ces six sites les périmètres adéquats et les grandes orientations thématiques (spatiales ou programmatiques) qui permettront d'engager les études préalables.

#### Six PSD identifiés sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes.:

- Bonneville
- Reignier
- Saint-Pierre-en-Faucigny
- La-Roche-sur-Foron
- Marignier Eco-quartier cœur de ville
- Findrol

En complément de ces six PSD, qui permettront de décliner les orientations en matière de développement urbain et de mobilité, il est proposé de mettre en place un PPP (Projet Paysage Prioritaire) Berges de l'Arve pour valoriser ce corridor naturel central et fédérateur.

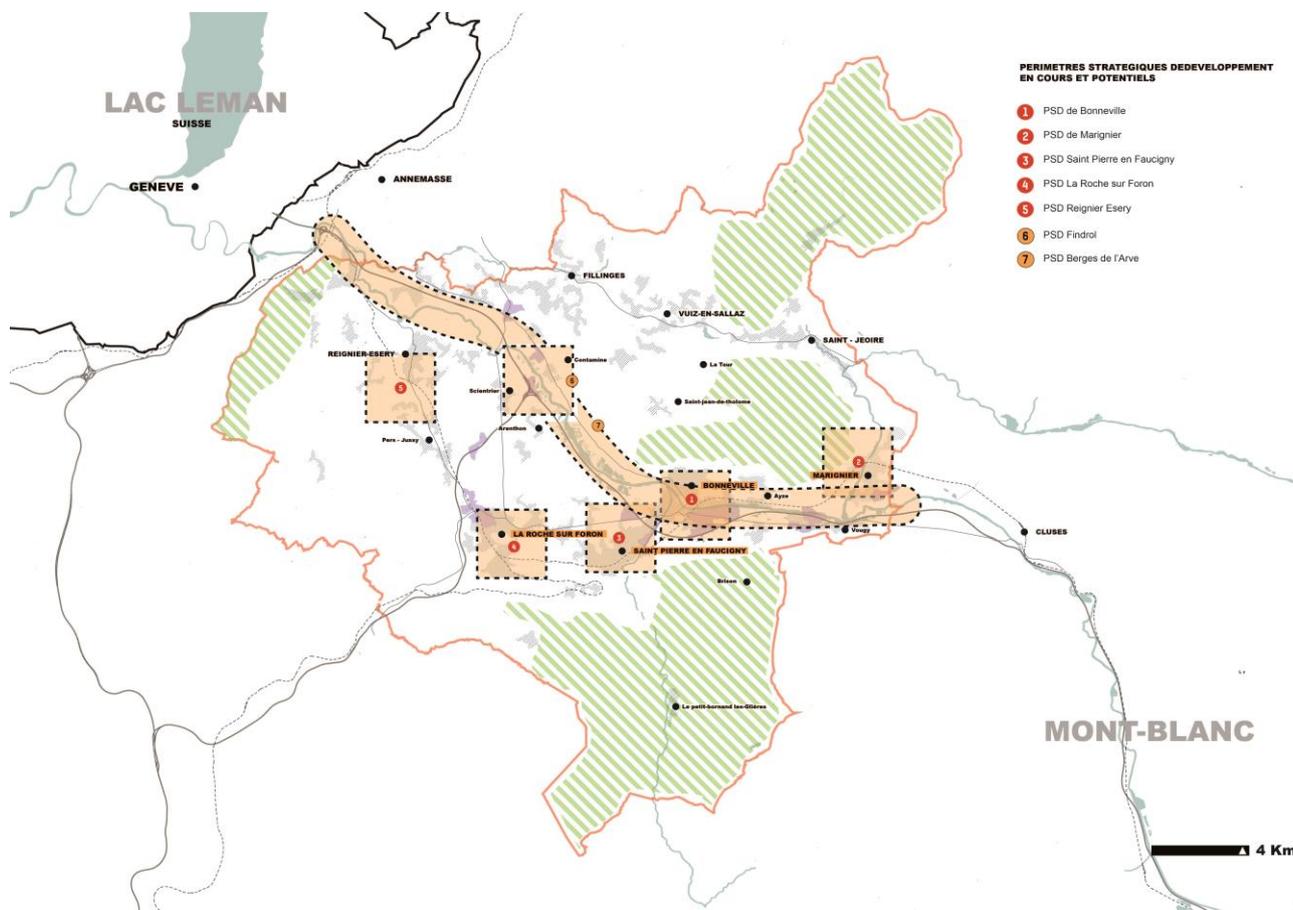


Figure 62 - Localisation des PSD

## 6.2 Déclinaison des premières orientations sur les PSD

L'objectif est ici de déterminer les premières lignes directrices de ces secteurs afin de cadrer les études plus poussées qui seront réalisées ultérieurement.

### 6.2.1 PSD Bonneville

Il est proposé d'élargir le PSD Ecoquartier Bonneville à un PSD plus large qui couvre la centralité historique de Bonneville, une partie de la commune d'Ayze et les quartiers situés à proximité du pôle d'échanges multimodal. Ce périmètre comprend par ailleurs deux secteurs de projets significatifs identifiés à court terme : Bénéry et Les Iles.

Le PSD Ecoquartier Bonneville est lié à la réorganisation de la carte santé sur l'agglomération qui a conduit au regroupement sur un site unique de plateaux hospitaliers, libérant une emprise de 23 000m<sup>2</sup> en hyper centre de Bonneville, pôle régional amené à jouer un rôle de confortement en matière de logement.



Cette emprise située dans l'hyper-centre de Bonneville, est réservée à la création d'un écoquartier qui favorise mobilité douce, mixité sociale, commerce de proximité et nature en ville.

Il permettra de proposer une nouvelle offre diversifiée en logements, et améliorera la mobilité dans l'hypercentre en favorisant les cheminements des modes doux. L'accès aux transports collectifs sera facilité par des infrastructures adaptées.

En conciliant sur un même site divers usages avec 172 logements, des commerces et des espaces de loisirs, le projet s'inscrit dans une vision cohérente de l'aménagement du centre-ville en lien avec le centre historique à proximité. Il vise à le renforcer en améliorant la desserte et la lisibilité. Par la présence d'un parc paysager, d'un mail arboré et d'un parc habité, ce quartier s'inscrit résolument dans le soutien d'un projet de « nature en ville ».

L'élargissement du périmètre PSD permet de définir un espace de projet cohérent avec les orientations générales du projet de territoire associant un espace de valorisation foncière (site de l'ancien hôpital), la centralité historique et son patrimoine, le secteur de la gare desservi dès 2019 par le Léman Express.



Figure 63 - Périmètre du PSD Bonneville



Grandes lignes directrices

PSD Bonneville	<b>255 hectares</b>
<p><b>Encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accompagner sur le secteur de l'ancien hôpital le développement d'un programme mixte combinant des typologies résidentielles variées avec une offre d'habitat intermédiaire. Valoriser les espaces publics et le lien avec la centralité historique (place de l'hôtel de ville via l'avenue de Genève).</li> <li>▪ Développer sur l'espace gare un nouveau quartier mixte (logement + activités) au contact du pôle d'échanges et en entrée de ville. Restructurer le quartier gare par une optimisation du foncier stratégique couplée à une intensification des tissus au contact de l'Arve et du centre ville.</li> <li>▪ Développer une armature d'espace publics valorisant les modes doux entre la gare et le centre-ville ; entre le quartier et les berges de l'Arve.</li> </ul>
<p><b>Adapter l'offre de logements et de services aux besoins des ménages intermédiaires et fragiles, favoriser la mixité sociale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer sur l'éco-quartier une offre de logements (13 000 m<sup>2</sup> SHON) et d'équipements publics, services, loisirs (18 000m<sup>2</sup> SHON).</li> <li>▪ Développer sur l'espace gare un pôle multiservices liés aux voyageurs et notamment aux actifs (conciergerie...), de services complémentaires liés aux modes doux (réparation...), voir un espace de co-working intégrant d'autres services type halte garderie.</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Soutenir le développement d'un programme hôtelier et séminaire (2 745 m<sup>2</sup> SHON) et une surface commerciale complémentaire à l'offre actuelle, commerces de proximité et restaurants (3 000m<sup>2</sup> SHON) sur l'éco-quartier.</li> <li>▪ Développer sur le secteur gare et en accompagnement de l'éco-quartier une offre de bureaux et/ou atelier relais.</li> <li>▪ Garantir la mixité des fonctions sur le secteur en implantant des activités de services ou libérales en pied d'immeuble en complémentarité de l'offre existante en centre-ville.</li> <li>▪ Limiter le développement de l'offre commerciale pour ne pas fragiliser l'offre de centre-ville.</li> </ul>





<p><b>Optimiser la dynamique des mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Renforcer la desserte bus, des liaisons piétonnes et cyclables avec le centre et le PEM.</li><li>▪ Mettre en place à l'échelle de l'opération éco-quartier un service d'autopartage.</li><li>▪ Mutualiser l'offre de stationnement pour réduire les capacités offertes</li><li>▪ Développer autour de l'espace gare des zones de circulations apaisées, du stationnement vélo, des liaisons piétonnes et cyclables.</li></ul>
--	---





## 6.2.2 PSD Reignier-Esery

Le secteur de Reignier-Esery est un lieu stratégique pour la déclinaison des orientations du projet de territoire. Les acquisitions foncières et les études menées autour du pôle d'échanges mettent en perspective les possibilités de structurer, en accroche de la centralité historique, un projet urbain mixte.



Figure 64 - Périmètre PSD Reignier-Esery



Grandes lignes directrices

<b>PSD Reignier</b>	<b>80 hectares</b>
<p><b>Encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer un quartier mixte autour du pôle d'échanges : densification des dents creuses au nord (en direction du centre-bourg) au profit d'une offre résidentielle débanalisée et développement de programmes économiques au Sud en entrée de ville.</li> <li>▪ Requalifier les espaces publics et notamment la liaison centre-bourg / gare.</li> </ul>
<p><b>Adapter l'offre de logements et de services aux besoins des ménages intermédiaires et fragiles, favoriser la mixité sociale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer un pôle multiservices lié aux voyageurs au niveau de la gare, de services pour les actifs complémentaires aux programmes économiques (conciergerie d'entreprise...).</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer une offre en moyenne et grande surface complémentaire à l'offre de centre-ville et répondant aux besoins des nouvelles populations (offre alimentaire et bricolage/jardinage) – point de vigilance à ne pas créer une galerie marchande qui risquerait de vider le cœur de ville.</li> <li>▪ Développer un village d'entreprises ou atelier relais à destination de l'artisanat locale ou lieu de travail partagé au contact de la gare.</li> </ul>
<p><b>Optimiser la dynamique des mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Étendre le pôle d'échanges (sur les acquisitions foncières autour du pôle multimodal) pour permettre l'organisation du rabattement en voiture et modes doux, intégrant une offre significative de stationnement voiture et vélo.</li> <li>▪ Créer une liaison modes doux avec le centre bourg en cohérence avec le projet urbain.</li> <li>▪ Prévoir une possibilité performante d'échanges directs entre TER et transports urbains.</li> <li>▪ Travailler les possibilités de stationnement en souterrain pour limiter leur impact sur l'espace public.</li> </ul>





Ce périmètre de PSD pourrait être élargi jusqu'au centre-ville afin de travailler plus étroitement le lien entre quartier gare et centre-ville.

### 6.2.3 PSD Saint-Pierre-en-Faucigny

Le périmètre comprenant la centralité et l'espace gare de Saint-Pierre-en-Faucigny s'inscrit dans les espaces stratégiques du corridor des pôles urbains. Il offre un potentiel foncier pour le développement d'un projet urbain mixte permettant une densification autour de la gare, le développement d'espaces publics et de services.



Figure 65 - Périmètre PSD Saint-Pierre-en-Faucigny



Grandes lignes directrices

<p><b>PSD St-Pierre-en-Faucigny</b></p>	<p><b>85 hectares</b></p>
<p><b>Encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer une nouvelle offre résidentielle sur les fonciers libres et peu optimisés du centre bourg. Requalifier les espaces publics et notamment de la liaison centre-bourg / gare via l’avenue de la République.</li> </ul>
<p><b>Adapter l’offre de logements et de services aux besoins des ménages intermédiaires et fragiles, favoriser la mixité sociale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer une offre de services liés à l’enfance et aux loisirs.</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l’économie locale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer une offre de commerces et de services de proximité permettant de garantir l’animation des lieux de vie et en lien avec le chapelet d’espaces publics requalifiés.</li> <li>▪ Développer des activités tertiaires ou libérales de manière à préserver la mixité des fonctions économiques en milieu urbain.</li> </ul>
<p><b>Optimiser la dynamique des mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer des liaisons modes doux (piétonnes et cyclables) en direction de la gare via l’avenue de la République.</li> <li>▪ Mettre en place d’un principe de mutualisation du stationnement entre commerce, services et logement.</li> <li>▪ Prévoir une possibilité performante d’échanges directs entre TER et transports urbains</li> </ul>





## 6.2.4 PSD La-Roche-sur-Foron

Le périmètre comprenant la centralité et l'espace gare de la Roche-sur-Foron s'inscrit dans les espaces stratégiques du corridor des pôles urbains. Il offre un potentiel foncier pour le développement d'un projet urbain mixte pour le centre-ville de demain : développement de logements, qualité des espaces publics, maillage modes doux, accueil d'équipements pour assurer la vie et l'animation du centre-ville.



Figure 66 - Périmètre du PSD La Roche-sur-Foron



Grandes lignes directrices

<p><b>PSD La Roche-sur-Foron</b></p>	<p><b>400 hectares</b></p>
<p><b>Encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre en valeur le centre ancien (valorisation du patrimoine bâti) et renouveler les tissus non structurés : reconversion du site de l'hôpital Andrevetan, quartier de l'Egalité.</li> <li>▪ Développer un nouveau quartier mixte au contact du pôle d'échanges et en interface entre les centres bourgs de La Roche-sur-Foron et Etaux. Engager un processus de développement urbain en appui des opérations engagées sur le site (berges du Foron).</li> <li>▪ Développer une armature d'espaces publics valorisant les modes doux entre la gare et les centres bourgs ; entre le quartier et le Foron. Valoriser les liens avec les berges du Foron.</li> </ul>
<p><b>Adapter l'offre de logements et de services aux besoins des ménages intermédiaires et fragiles, favoriser la mixité sociale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer des services liés à l'enfance et aux loisirs, ainsi qu'aux actifs (type coworking) sur le centre-ville.</li> <li>▪ Développer en complémentarité un pôle multiservices lié aux voyageurs et notamment aux actifs (conciergerie...), de services complémentaires liés aux modes doux (réparation...).</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préserver l'animation du cœur de ville en garantissant un taux de commercialité élevé et une diversification de l'offre commerciale (besoins courants mais aussi achats plaisirs).</li> <li>▪ Développer une offre de bureaux pour accueillir des activités tertiaires. Développer d'une offre immobilière diversifiée à destination des auto-entrepreneurs et nouveaux chefs d'entreprises (pépinière, hôtel d'entreprises).</li> <li>▪ Développer une offre de services à la population mais aussi les services aux entreprises nécessaires à leur fonctionnement (compatibilité, services juridiques, ...)</li> </ul>
<p><b>Optimiser la dynamique des mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer des liaisons modes doux (piétonnes et cyclables) en direction de la gare via la rue du Président Faure et l'avenue de la Gare.</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre en place d'un principe de mutualisation du stationnement et développer des zones de circulations apaisées, stationnement vélo, maillage liaisons piétonnes et cyclables à l'échelle du quartier.</li> <li>▪ Prévoir une possibilité performante d'échanges directs entre TER et transports urbains</li> </ul>
--	---

### 6.2.5 PSD Marignier Eco-quartier cœur de ville

La programmation initiale attachée à l'action « PSD Ecoquartier Marignier » identifiée au PA2 devrait évoluer du fait du projet de centralité porté par la nouvelle équipe municipale. La proposition, qui traduit le nouveau projet porté par la commune, est d'élargir le périmètre en associant la centralité historique et l'espace gare.



Figure 67 - Périmètre élargi du PSD Marignier



Grandes lignes directrices

<p>PSD Marignier</p>	<p><b>180 hectares</b></p>
<p><b>Encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Restructurer le quartier en appui de l'arrivée du Léman Express et de la création du franchissement routier.</li> <li>▪ Développer une offre résidentielle et économique sur les fonciers libres / intensifier les tissus résidentiels au contact du Giffre.</li> <li>▪ Maintenir les commerces de proximité existants.</li> <li>▪ Développer d'une armature d'espace publics valorisant les modes doux entre la gare et le centre bourg ; entre le quartier et le Giffre.</li> </ul>
<p><b>Adapter l'offre de logements et de services aux besoins des ménages intermédiaires et fragiles, favoriser la mixité sociale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer sur l'espace un pôle multiservices lié aux voyageurs et notamment aux actifs (conciergerie...), de services complémentaires liés aux modes doux (réparation...).</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer autour de l'espace gare, sur les fonciers disponibles, une offre immobilière permettant l'acquisition ou la location de locaux pour les entreprises industrielles et artisanales souhaitant un espace plus adapté à leur activité (clé en main locatif par exemple).</li> </ul>
<p><b>Optimiser la dynamique des mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcer la desserte bus, des liaisons piétonnes et cyclables avec le centre et le PEM.</li> <li>▪ Développer autour de l'espace gare des zones de circulations apaisées, du stationnement vélo, des liaisons piétonnes et cyclables.</li> </ul>





## 6.2.6 **PPP Berges de l'Arve**

L'objectif du PPP Berges de l'Arve est de valoriser la colonne vertébrale, naturelle et écologique du territoire (dénominateur commun), et de passer de l'aménagement de berges à l'aménagement d'un parc linéaire dans la continuité du Projet Paysage Prioritaire des Berges de l'Arve allant de Genève à Annemasse –Agglo.

L'ambition portée est ainsi de définir un projet d'ensemble couplant loisirs et protection écologique, permettant de finaliser les aménagements du « chemin rustique » et de sa connexion à la « la vélo route » pour créer un axe de promenade central au territoire, contribuant à la création des connexions nécessaires avec le réseau mode doux secondaire et à l'affirmation d'une « porte » d'entrée du parc linéaire sur le site de Findrol.

Ce projet devra porter une attention particulière à la sensibilité et aux contraintes écologiques du lieu, afin de ne pas développer une sur-exploitation du lieu.





## 7. Schéma d'aménagement du secteur de Findrol

Le secteur de Findrol est potentiellement concerné par des évolutions importantes du réseau viaire, liées au projet de désenclavement du Chablais porté par le Département.

L'avancement de ce projet à ce jour ne permet pas d'intégrer les contraintes de desserte routière dans le projet d'aménagement.

### 7.1 La situation du secteur de Findrol au sein du PACA

Le secteur de Findrol est un site stratégique à l'échelle territoriale : porte d'entrée de la vallée de l'Arve et espace d'interface avec Annemasse Agglomération.

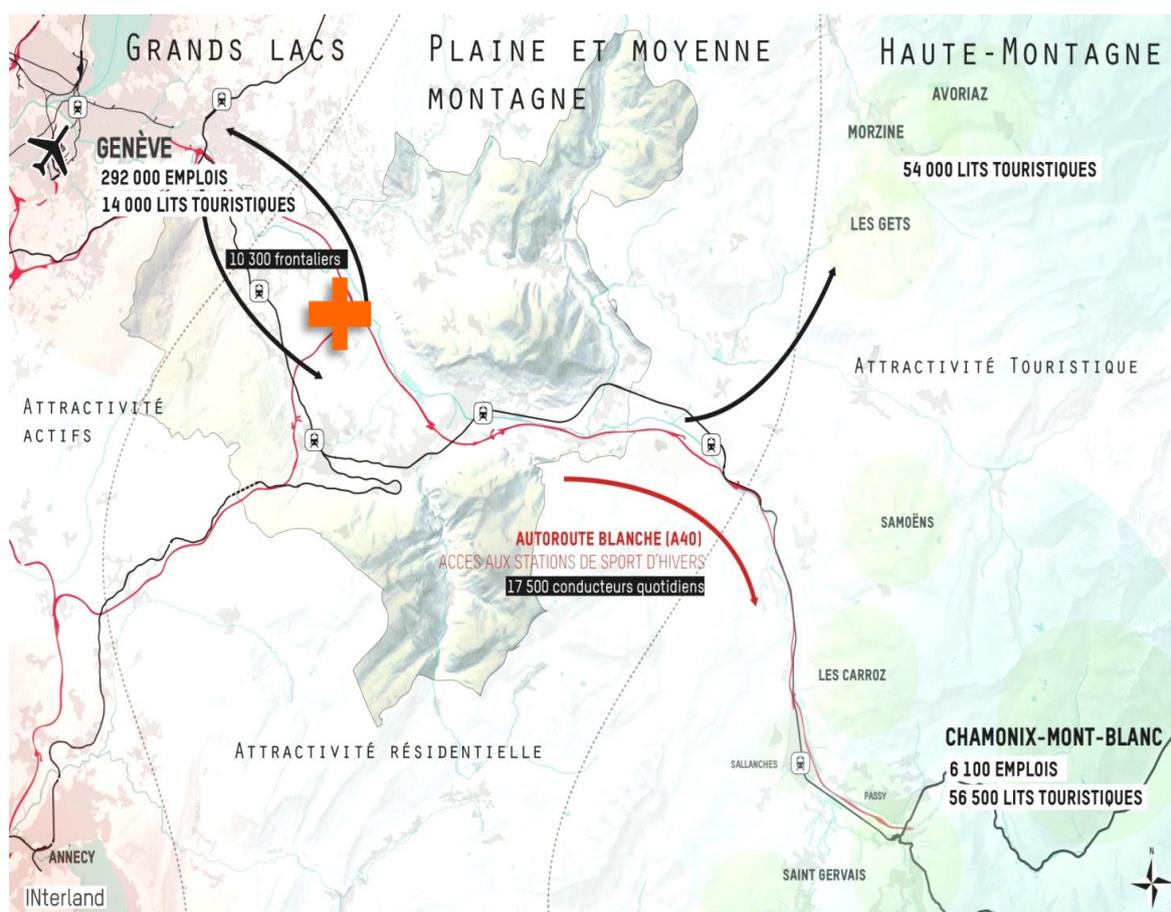


Figure 68 - Situation territoriale du site de Findrol



La particularité de ce secteur réside dans son morcellement administratif puisqu'il rassemble trois EPCI (Arve et Salève, Faucigny-Glières, Quatre Rivières) et trois communes (Nangy, Fillinges, Contamine-sur-Arve).

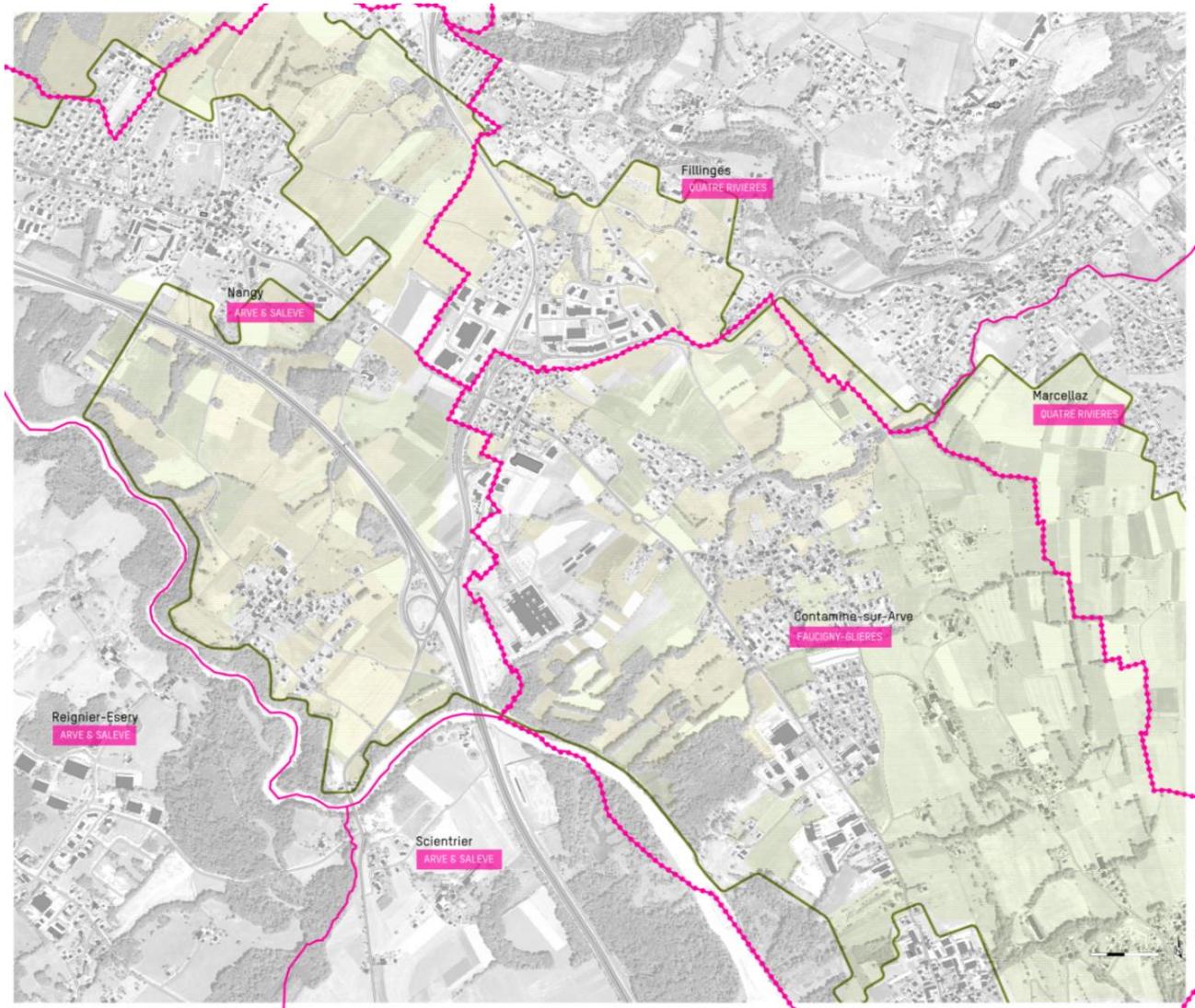


Figure 69 - Contexte et découpage administratif du site de Findrol

Ce secteur a généralement été analysé et mis en perspective de manière sectorielle avec une entrée mobilité forte. Si nous partageons cet enjeu, il semble toutefois nécessaire de définir au préalable la valeur, le positionnement et la programmation du site au regard de la stratégie territoriale globale proposée sur le PACA Arve-Porte-des-Alpes.

Dans ce contexte, il existe aujourd'hui un consensus politique et technique sur la nécessité d'avoir une vision d'ensemble du développement de ce secteur emblématique et de ne pas y développer une offre commerciale banalisée.



Ce consensus se traduit également par la volonté de faire des projets publics d'aménagements routiers (structuration d'un pôle d'échanges et aménagements routiers portés par le Conseil Départemental) et des intentions de développement économique de la Communauté de communes Faucigny Glières (études pré-opérationnelles en cours) des leviers pour amorcer un projet urbain d'ensemble, cohérent et durable.

A noter que Findrol constitue un secteur avec une forte présence d'espaces agricoles, naturels et environnementaux (plaines homogènes et espaces sensibles autour de l'Arve), qui méritent une vigilance accrue dans l'organisation d'ensemble du secteur pour en préserver au maximum les richesses agricoles et naturelles.

## 7.2 La situation du secteur de Findrol en regard des orientations générales du PACA

Comme évoqué précédemment, le secteur de Findrol est un site qui, par son accessibilité, est un lieu stratégique pour décliner les orientations générale du PACA en matière de mobilité et participer à l'optimisation des dynamiques de mobilités transfrontalières pour améliorer les conditions de déplacement internes.

Sa proximité avec l'Arve, les corridors écologiques (affluents de l'Arve) et les vastes espaces agro-paysagers de la plaine sont également des caractéristiques singulières du site, actuellement peu valorisées, mais qui peuvent et doivent encourager une urbanisation raisonnée pour qualifier le cadre de vie et préserver les paysages de la vallée.

Enfin, la proximité des villages et hameaux, les disponibilités foncières présentes et la dynamique impulsée par l'implantation du CHAL sont pour nous des accroches permettant dans un premier temps d'engager un projet de valorisation et de développement économique (promotion et diversification de l'économie locale) puis dans un second temps de contribuer au développement d'une offre résidentielle en accroche des tissus constitués.



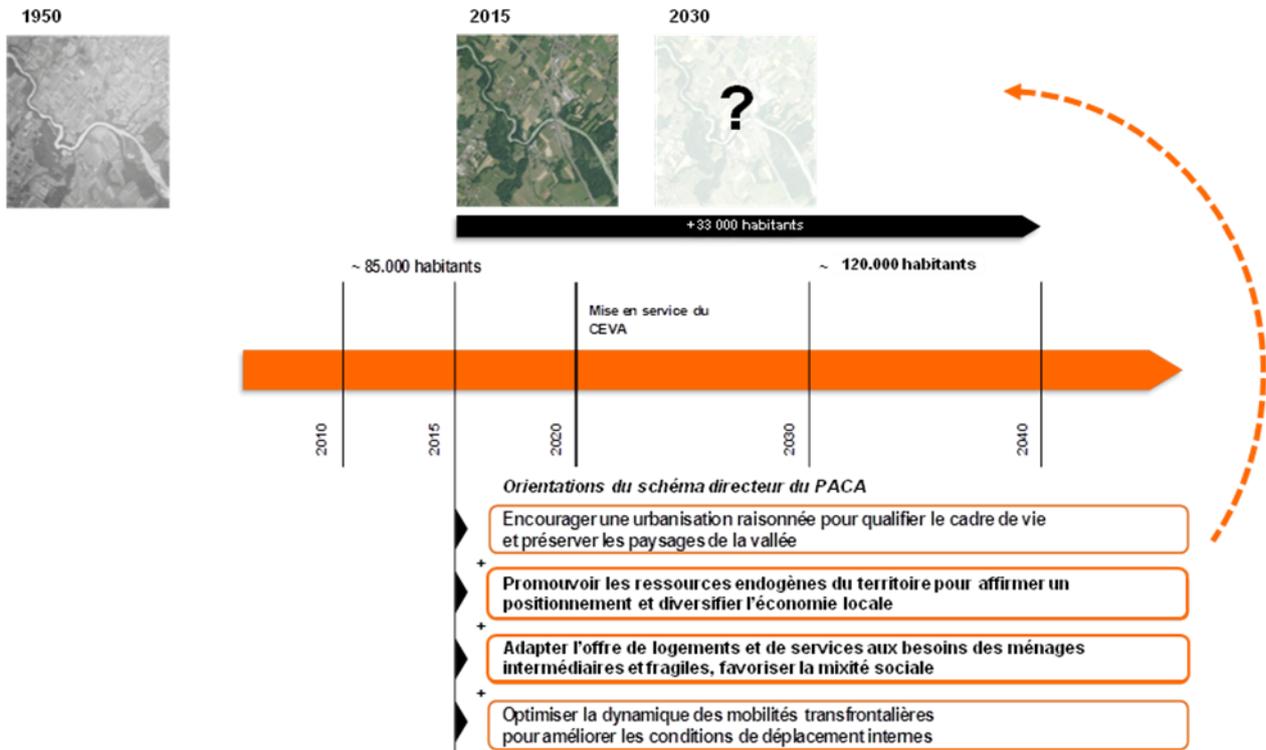


Figure 70 - Positionnement de Findrol dans le projet de territoire

## 7.3 Contribution du secteur de Findrol aux objectifs du PACA

Le projet d'aménagement du secteur de Findrol s'inscrit dans les orientations générales du PACA.

### 7.3.1 Des moyens de déplacements efficaces et alternatifs à la voiture individuelle

Dans un premier temps, il est proposé l'émergence d'un véritable pôle d'échanges par le développement du covoiturage, de la ligne express St-Gervais - Bonneville – CHAL - Genève et de lignes régulières Proximiti.

Dans un second temps, mais toujours à court terme, il s'agit de s'engager sur les modes doux et notamment la création de cheminements entre les centres des villages / le CHAL et les zones d'activités / les espaces naturels.

A horizon 2030, le secteur de Findrol devra s'affirmer comme un véritable « hub de vie » par l'accroissement de l'offre de transport, la mise en place d'aménagements fonctionnels favorisant la régularité et les performances des transports, l'adaptation des capacités de stationnement.

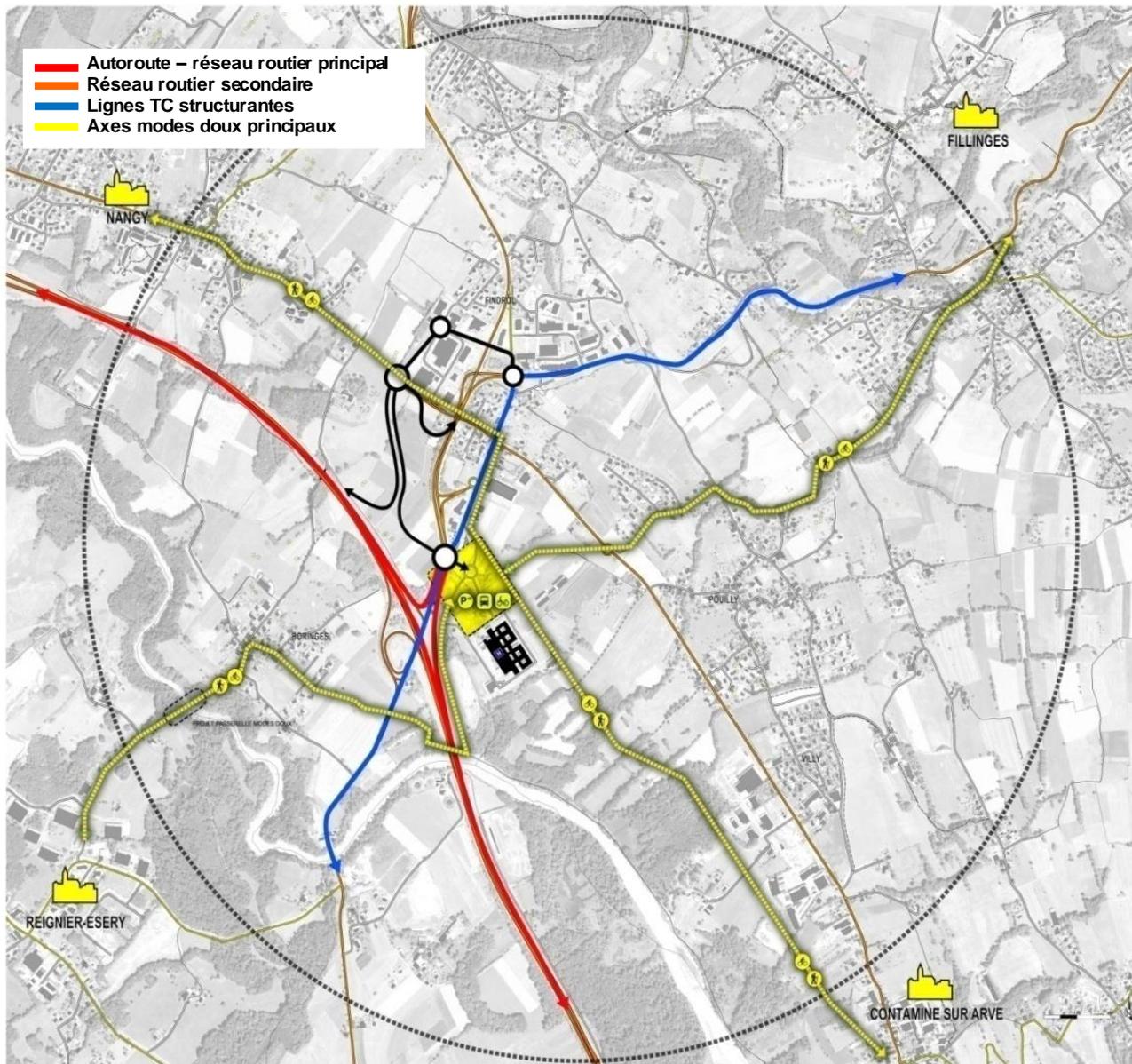


Figure 71 - Orientations mobilité sur le secteur Findrol

### 7.3.2 **Les paysages pour qualifier le cadre de vie et de travail dans la vallée**

Findrol est un site emblématique pour valoriser la relation au territoire (ressource) et retrouver un contact avec l'Arve. Tout en préservant les corridors écologiques principaux et secondaires ainsi que les lieux à forte présence de faune, l'objectif est de valoriser le cadre paysager du site, le lien à l'Arve et aux espaces agro-paysagers périphériques.



Si le corridor de Findrol existe encore partiellement, seul le corridor de la Perrine est encore fonctionnel pour connecter l'Arve et le Plateau de Faucigny. Pour que l'accès à la Menoge demeure fonctionnel depuis Findrol, il convient donc de :

- conserver la connexion en espace naturel le long de l'Arve,
- conserver le corridor de la Perrine,
- conserver le corridor en haut de la commune,
- conserver les autres corridors secondaires, nécessaires à certains animaux et connexions locales, même s'ils sont déjà altérés (corridors ténus enchâssés dans l'urbanisation, avec des traversées de route à forte circulation et dans des lignes droites à grandes vitesses).





Figure 72 - Corridors écologiques et sites sensibles à préserver

A noter que pour assurer la fonctionnalité des bords d'Arve comme réservoir de biodiversité, il convient de conserver les espaces agricoles de Findrol à proximité de la frange boisée, car ils constituent des espaces de gagnages nécessaires à la grande faune.

L'urbanisation du site devra se faire en limitant les extensions discontinues sur les coteaux et aux pieds des massifs montagneux. Les intentions de développement proposées transcrivent les principes de maîtrise de la consommation foncière préconisées dans le projet de territoire du PACA. Les développements se feront majoritairement et prioritairement par le comblement des dents creuses et des espaces interstitiels.

En parallèle, la valorisation du paysage à l'échelle du site se fera au travers de trois actions :

- La préservation et la valorisation des ouvertures sur le grand paysage.
- Le traitement des franges et des interfaces avec les espaces agricoles préservés en privilégiant des limites végétalisées (espaces paysagers tampon, haies bocagères...)



- La requalification des espaces publics au sein du site en privilégiant des matériaux roulants mais perméables, une gestion alternatives des eaux pluviales et l'utilisation d'espèces végétales endémiques.

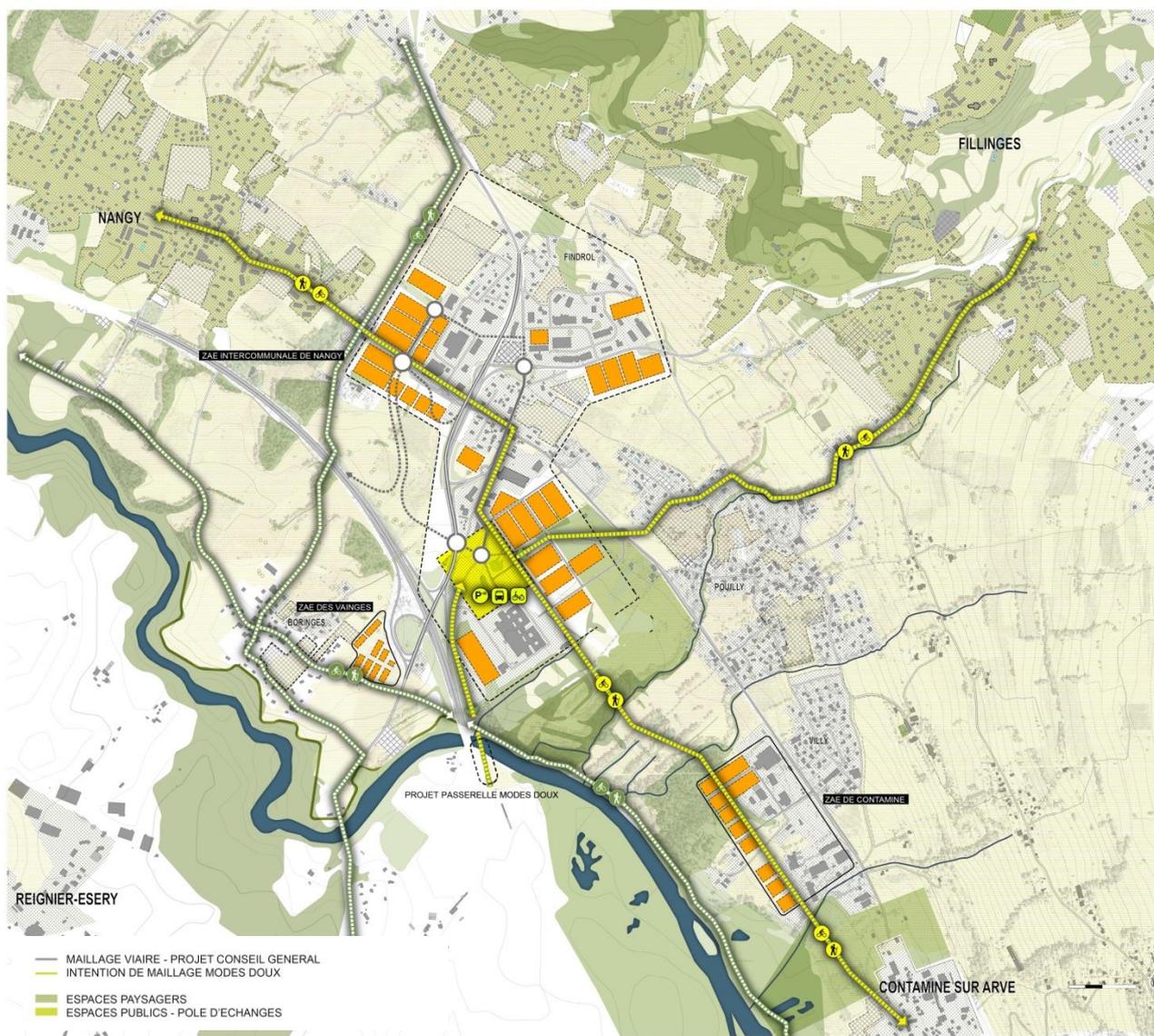


Figure 73 - Orientations paysagères sur le secteur Findrol

### 7.3.3 La limitation de la dépendance économique aux pôles voisins

La dynamique engagée par l'implantation du CHAL conjuguée à l'accessibilité du secteur et aux disponibilités foncières présentes font de Findrol un site stratégique pour le développement d'un espace vitrine valorisant les savoir-faire locaux. Cet axe de travail s'inscrit en déclinaison de l'orientation générale sur la stratégie économique proposée pour le territoire : promouvoir les ressources endogènes du territoire pour affirmer un positionnement et diversifier l'économie locale.



Dans cette perspective il est proposé de développer un pôle économique mixte en confortant la fonction médicale du site par le développement d'un médipôle (services à destination des visiteurs/ services de soins complémentaires aux patients), valorisant les métiers de la construction et des nouvelles techniques (travail sur les matériaux innovants, l'éco-construction, mutualisation des approvisionnements des artisans BTP travaillant sur la Région).

Cette perspective de modernisation et d'affirmation du secteur Findrol comme polarité économique structurante du territoire implique de développer une offre de services aux entreprises (showroom, espace de formation/conférence) dont l'opérationnalité sera assuré en atteignant une masse critique en terme de nombre d'entreprises et d'emplois.

En complément, et toujours dans une perspective de rayonnement et d'attractivité, le secteur Findrol se doit de proposer une offre foncière (et immobilière) propice aux parcours résidentiels des entreprises. Si les fonciers disponibles présents permettront l'accueil et le développement d'entreprises matures, le site semble pouvoir également proposer des outils immobilier permettant de favoriser la création et le développement d'entreprises (pépinières d'entreprises, incubateurs...).

Dans cette perspective Findrol semble pouvoir devenir une « tête de pont » de l'écosystème économique du PACA et un point d'entrée pour les entreprises du territoire. Etant proche et à l'interface avec Annemasse Agglo le site pourrait accueillir à terme une programmation un hôtel d'affaires couplé à un espace de promotion et de valorisation de l'économie locale (showroom, espace de conférence ...).



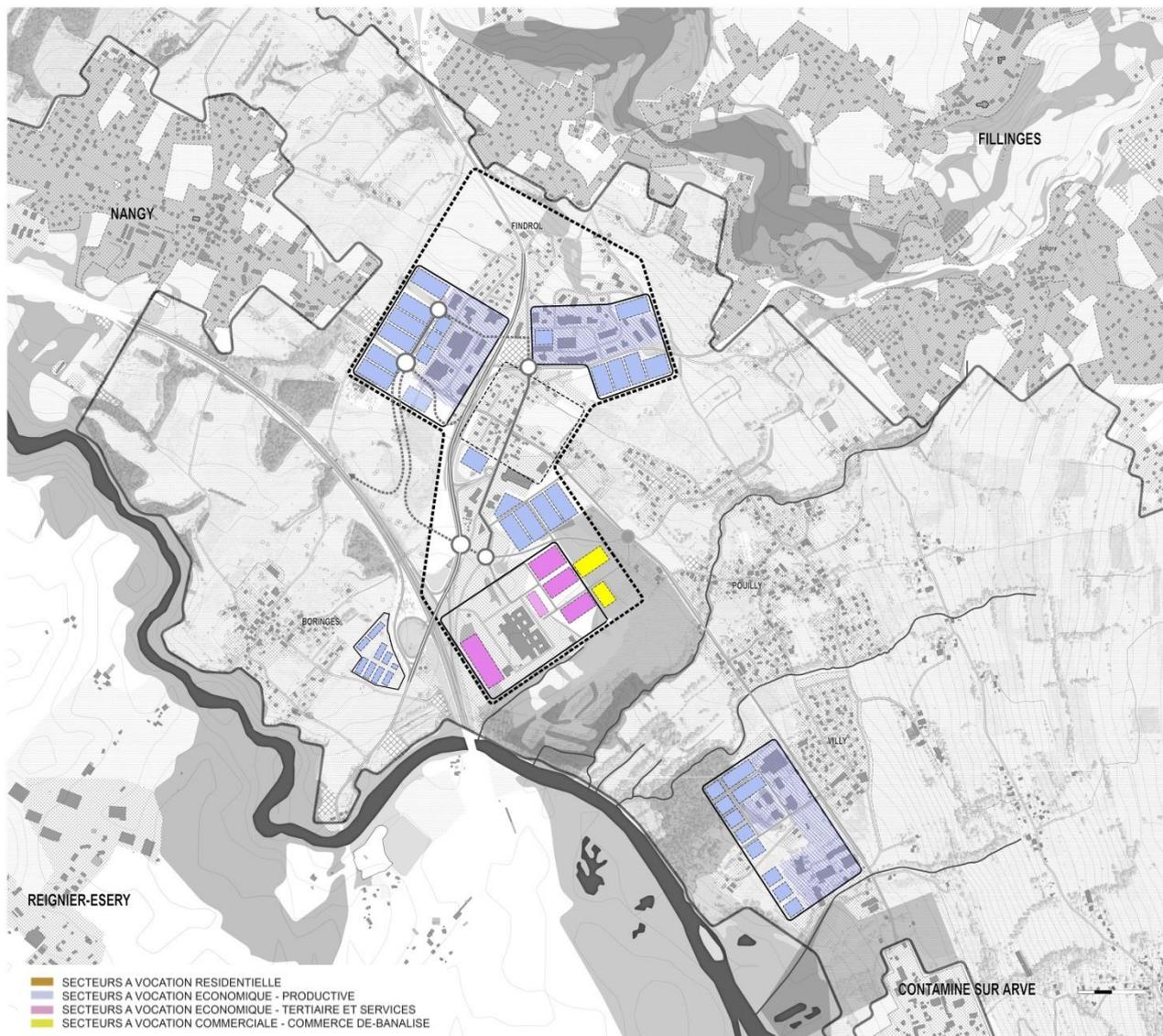


Figure 74 - Orientations économiques sur le secteur Findrol

Le territoire présente également une grande diversité touristique (et de loisirs de proximité) et de nombreux points de ventes directes à la ferme, AMAP ou activités pédagogiques. A proximité du site de Findrol plusieurs sites de ventes sont identifiés : au fil des saisons (Reignier), un jour à la ferme (Arenthon)...

Dans la perspective de traduire les orientations générales du PACA, Findrol semble pouvoir devenir un espace-relai pour la valorisation des filières de circuits courts du territoire. Il pourrait être proposé de développer sur ce secteur, au contact du pôle d'échanges, des espaces agro-paysagers et des entreprises, un programme commercial débanalisé de circuits courts, en particulier en direction des employés de la zone.



### 7.3.4 La cohésion sociale et la qualité de vie pour les populations actuelles et à venir

En accompagnement du développement économique, il s'agit de développer des espaces publics qualitatifs qui participent à la cohésion sociale et à la qualité de vie de ceux qui travaillent sur ce secteur. Il est également proposé de conforter les micro-centralités villageoises existantes à proximité grâce à une accessibilité modes doux privilégiée.

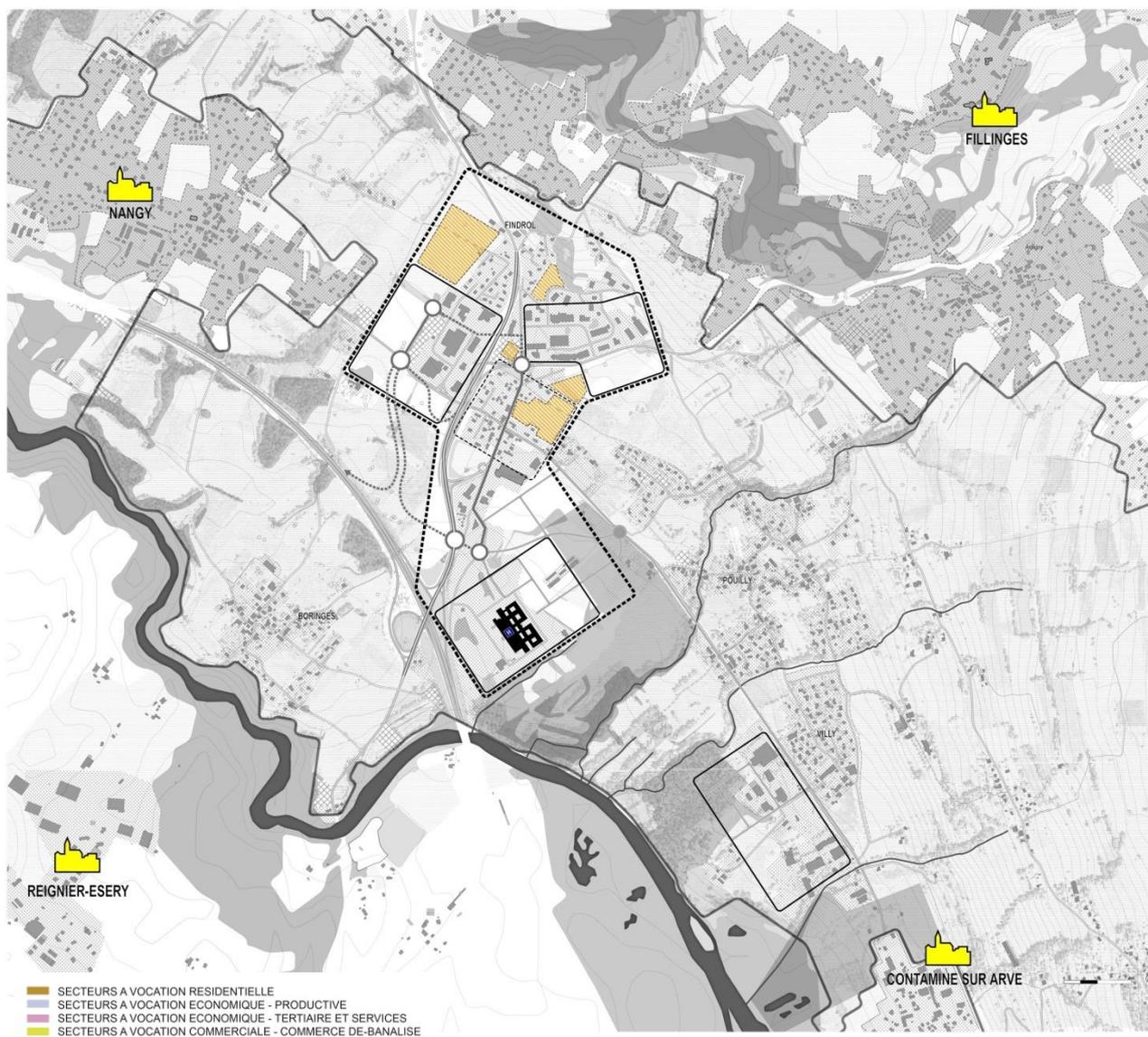


Figure 75 - Orientations résidentielles sur le secteur Findrol



## 7.4 Proposition de schéma 2030

La déclinaison des orientations générales du projet PACA sur le site Findrol donne de nouvelles perspectives pour ce secteur emblématique et lui confère un nouveau rôle au sein du territoire :

- Une nouvelle porte pour la vallée de l'Arve ; un pôle d'échanges multimodal proposant une offre de mobilité alternative et durable.
- Un espace d'accueil et de représentation pour l'économie locale. L'implantation d'un programme mixte – activités productives, artisanales et tertiaires médical - permet d'offrir une réponse aux besoins du territoire et de créer une vitrine des savoir-faire locaux.
- Un nouvel espace de vie et d'animation proposant une offre de services et commerciale débanalisée (offre alimentaire de circuits courts).
- Des continuités vertes et des espaces publics qualitatifs.

*Note du Grand Genève : Attention, il est important de noter que ce schéma constitue une première esquisse de réflexion. Il devra être revu afin de limiter l'impact urbain sur les espaces agricoles, cette thématique ayant été sous-estimée dans la proposition actuelle. L'emprise urbaine sera donc à réduire pour préserver au maximum les espaces naturels et les espaces agricoles.*



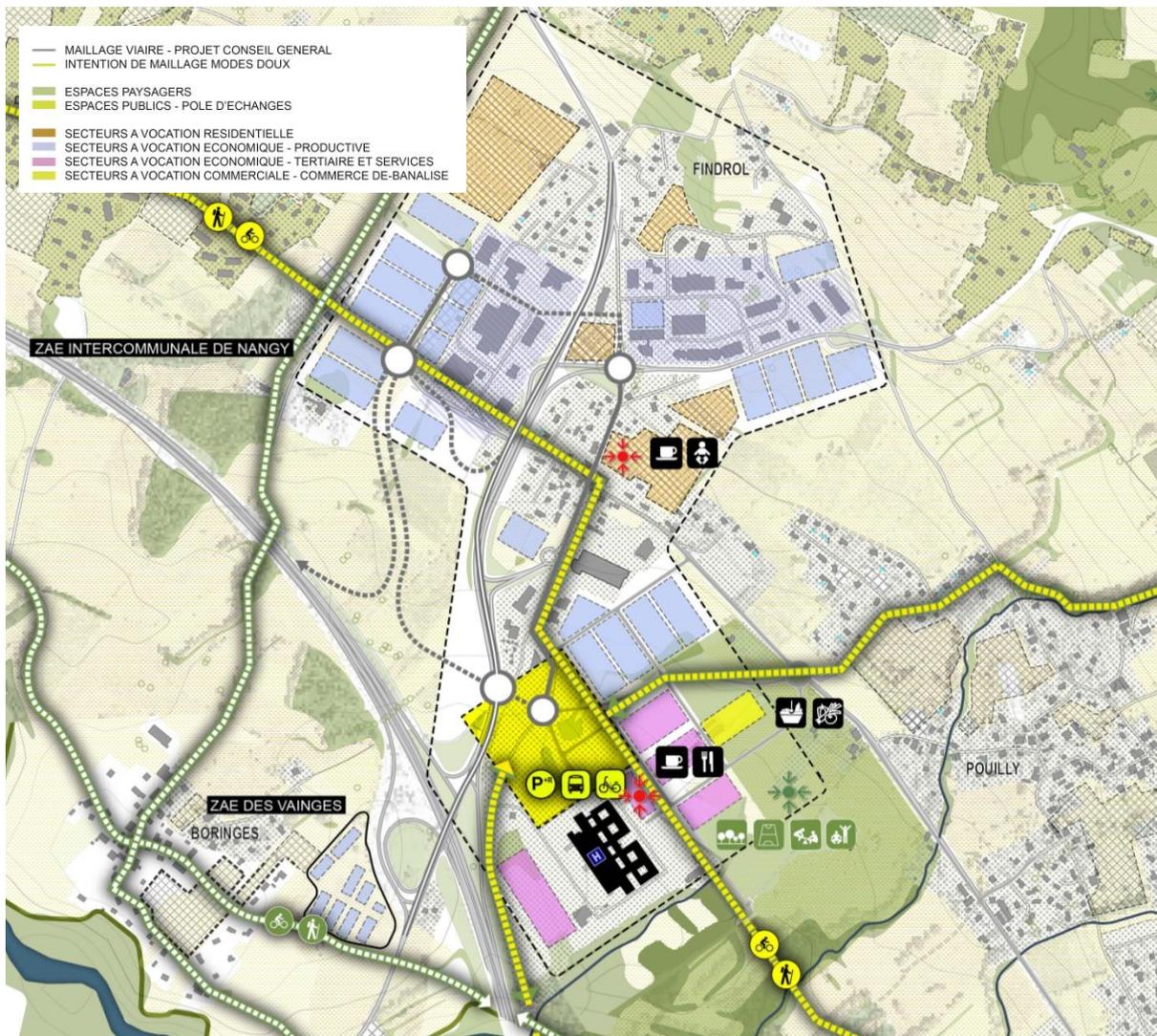


Figure 76 - Perspective d'évolution - Schéma 2030 de Findrol

A horizon 2030 et sur la base du schéma d'aménagement proposé Findrol offre un potentiel de programmation varié qui permet de répondre aux besoins démographiques (logements) et au positionnement économique du territoire. Le projet propose une nouvelle figure de mixité fonctionnelle gage d'intensité d'usages et d'animation pour la polarité.



<b>Habitat</b>	<b>6 ha</b>	<b>180 logements</b>
<b>Activités productives</b>	<b>14 ha</b>	<b>560 emplois</b>
<b>Activités médicales / services</b>	<b>4 ha</b>	<b>640 emplois</b>
<b>Commerces</b>	<b>1,2 ha</b>	

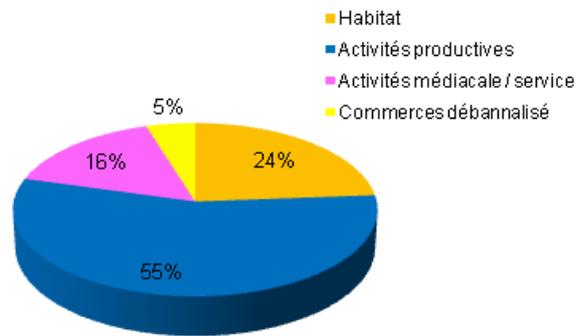


Figure 77 - Estimation des potentiels, hors renouvellement de la ZAE avec extension potentielle tde la ZAE de Contamine-sur-Arve et développement de la ZAE des Vainges (33 000m<sup>2</sup> de surface de plancher)



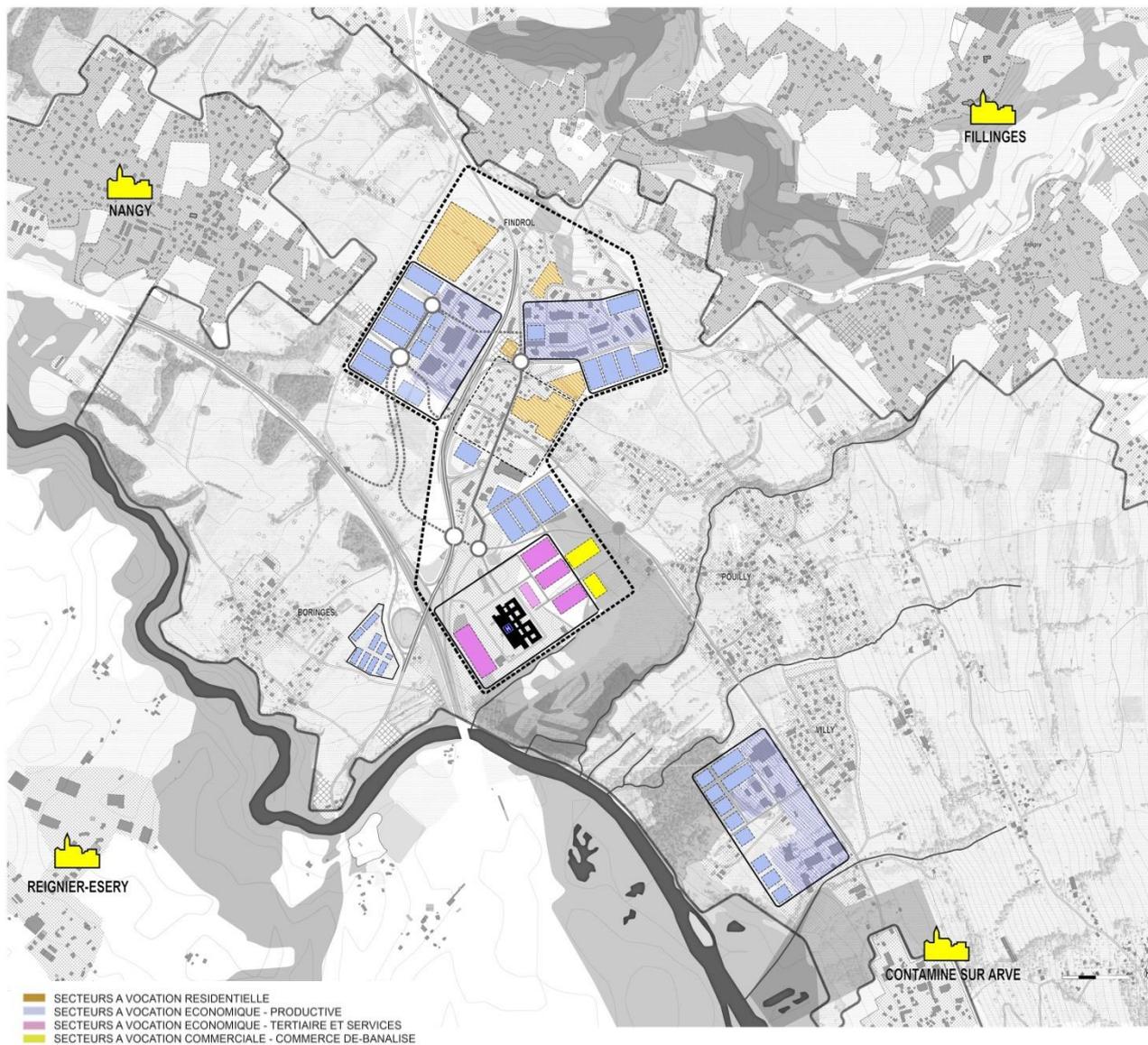


Figure 78 - Plan-programme du secteur Findrol



## 7.5 Processus de mise en œuvre

La mise en œuvre du projet est proposée en 3 étapes et dans la perspective d'une livraison de l'ensemble du site à horizon 2030.

### 7.5.1 Temps 1 : horizon 2020

Ce premier temps a pour objectif de mobiliser les atouts du lieu pour redonner de la qualité au lieu (architecture et paysage, urbanisme, usages et pratiques) et permettre les premiers développements économiques.

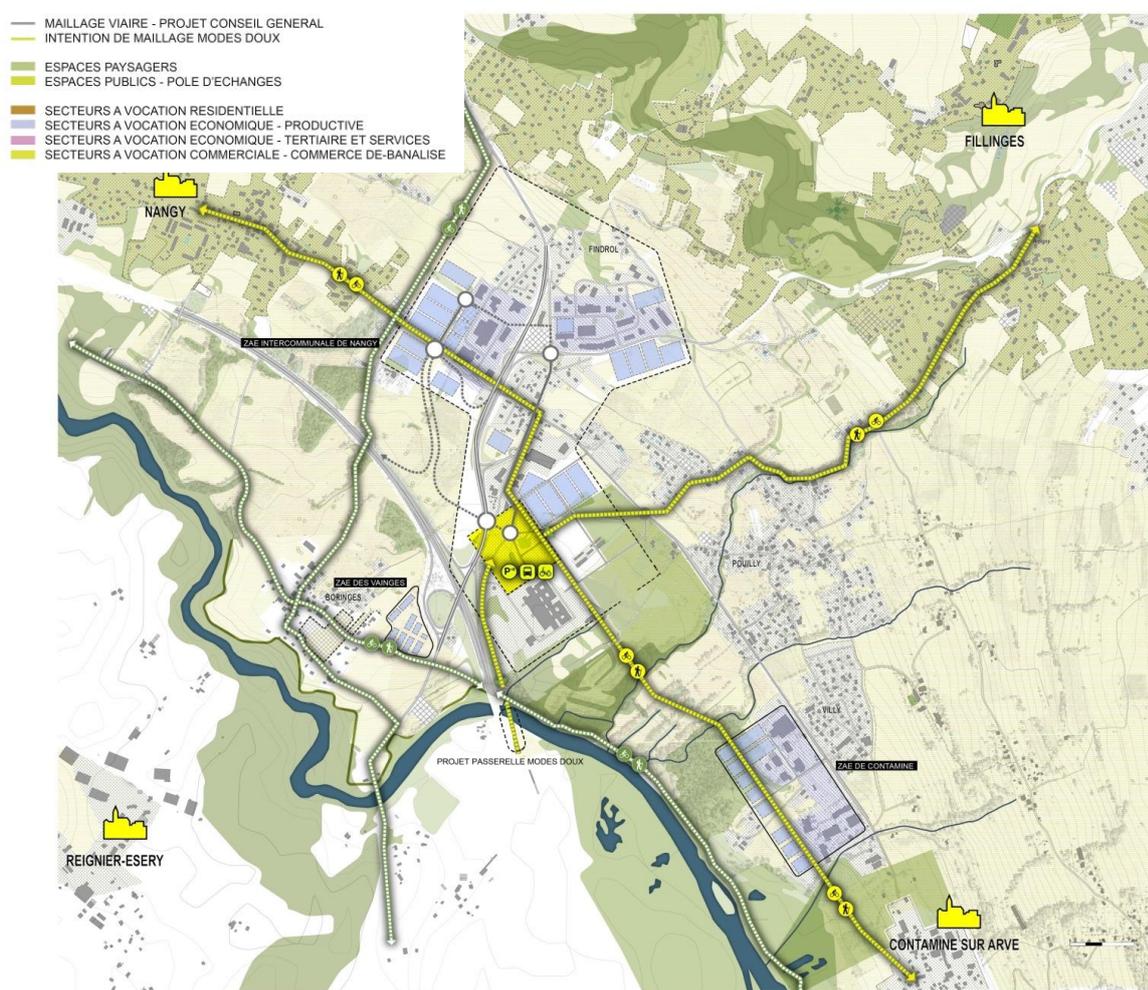


Figure 79 - Phasage: Temps 1

#### Action à engager

- Organiser l'intermodalité (pôle d'échanges) et développer une armature d'espaces publics support de modes doux pour relier le cœur de site aux bourgs périphériques (Fillinges / Nangy / Contamine / Reignier-Esery). Compléter les itinéraires pédestres et cyclables le long de l'Arve. Il est notamment nécessaire de sécuriser les connexions modes doux en créant un passage sécurisé du nœud routier via un passage souterrain sous la RD 903.



- Engager un processus de requalification de la zone d'activités existante (hard) en travaillant les espaces publics (valorisation de leurs qualités et confort d'usages).
- Conforter de la vocation économique du site par le développement d'activités de production sur les fonciers libres et les dents creuses (soft).

## 7.5.2 Temps 2 : horizon 2025

Ce deuxième temps a pour objectif de renforcer et diversifier l'accueil économique par l'implantation d'activités sur le thème médical ; le développement d'une offre commerciale débanalisée.

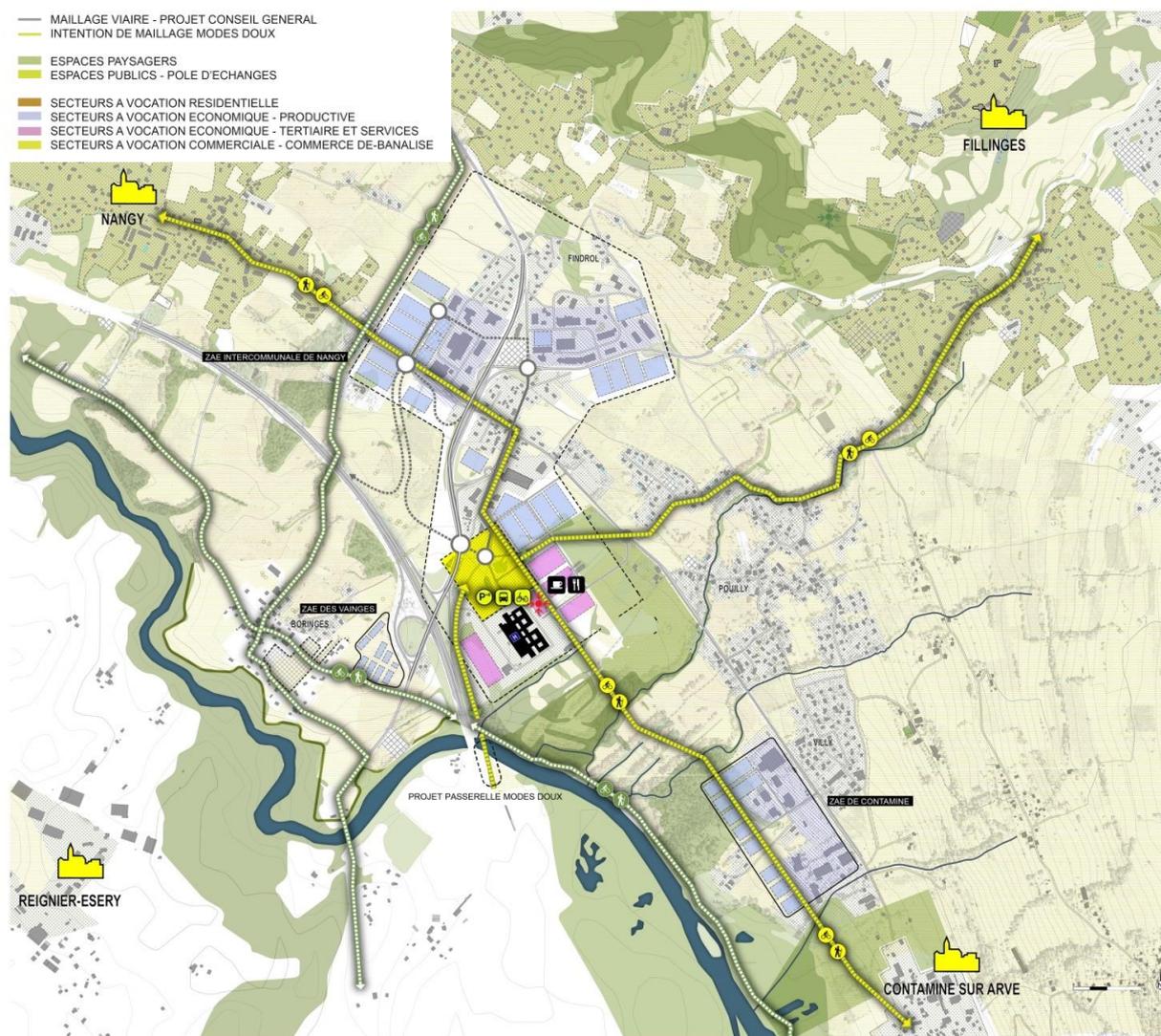


Figure 80 - Phasage: Temps 2



Action à engager

- Conforter la vocation médicale du secteur par le développement d'activités économiques dédiées à proximité directe du CHAL.
- Développer une nouvelle offre économique et un pôle de services aux entreprises en cœur de site complémentaire à l'offre présente sur les centre-bourgs (Contamine notamment).
- Développer une offre « commerciale » débannalisée, tournée vers les circuits-courts et les filières locales (programme qui participe à la création d'un espace de promotion et de valorisation du territoire).

### **7.5.3 Temps 3 : horizon 2030**

Ce dernier temps a pour objectif de passer le cap de la zone d'activités et de développer une nouvelle offre résidentielle. Il s'agit d'une stratégie en option, à réinterroger en fonction de l'évolution de la zone d'activité. Dans tous les cas, il est important de garder cette opportunité de changement de fonction de la zone en véritable pôle urbain de vie.



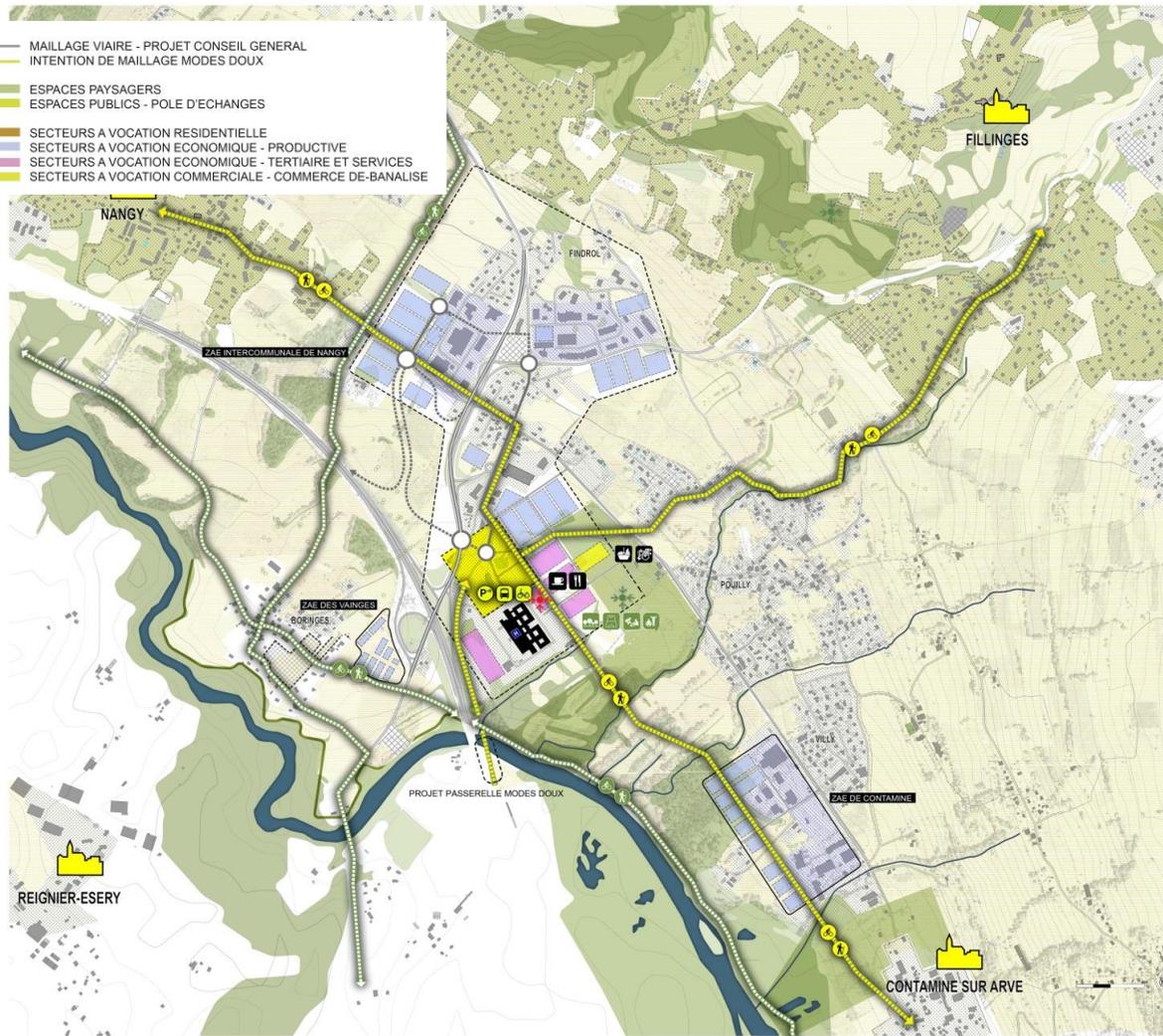


Figure 81 - Phasage: Temps 3

Action à engager

- Finaliser le processus de requalification de la zone d'activités existante et notamment de renouvellement des espaces publics.
- Développer une offre résidentielle débanalisée dans les dents creuses du hameau de Findrol et les équipements de proximité nécessaires.



## 7.6 Feuille de route

Le schéma d'aménagement du secteur Findrol donne une image à long terme du site en cohérence avec les orientations générales du PACA. Ce schéma fonde un premier cadre de référence qui doit évoluer et être précisé en cohérence avec les réflexions conduites parallèlement par le Conseil Général, la CCFG, la CC4R et la CCAS.

Le projet doit également faire l'objet d'études complémentaires (plus opérationnelles) et d'une gouvernance propre pour assurer une continuité de la dynamique engagée.

### **7.6.1 Engagement des études complémentaires et traduction opérationnelle du projet**

Dans un premier temps, sur la base du schéma d'aménagement proposé et partagé l'enjeu est d'engager une étude pré-opérationnelle pour définir précisément (et en concertation avec le Conseil Départemental) le schéma viaire du secteur et réaliser une première approche financière du projet.

Cette étude pré-opérationnelle devra également approfondir les enjeux fonciers et économiques du site pour préciser les modalités de requalification et de développement de la ZAE. Ce travail est à conduire en tenant compte des conclusions de l'étude pré-opérationnelle menée par la Communauté de communes Faucigny Glières et en concertation avec les entreprises de la zone pour assurer un partage des enjeux et des objectifs du projet.

Dans un second temps, sur la base des conclusions de l'étude pré-opérationnelle qui permettra d'arrêter le programme global et de donner une première estimation financière des aménagements (et de la répartition théorique des investissements par maître d'ouvrage) l'enjeu sera de conduire une étude juridique pour déterminer le process opérationnel du projet (outil, phasage, bilan) puis les orientations à traduire dans les documents d'urbanisme: Orientation d'Aménagement et de Programmation, Emplacements réservés, zonages...

### **7.6.2 Mise en place d'une gouvernance de projet**

La complexité du projet, la multiplicité des acteurs concernés, le morcellement administratif du site et la nécessité de conduire (et de financer) des études complémentaires impliquent la mise en place d'une gouvernance de projet pour garantir la cohérence d'ensemble et la pérennité des actions.

A court terme, un groupe de travail est à maintenir avec les Présidents des trois intercommunalités concernées (Arve Salève, Faucigny Glières, Quatre Rivières), les Maires des communes (Nangy, Fillinges, Contamine-sur-Arves, Reignier-Esery) et le Syndicat Mixte de l'ARC.

A plus long terme (à horizon 2018-2019) une réflexion est à engager sur la pertinence de créer une structure de gouvernance et un mode de gestion adapté.





En terme de gouvernance, il peut être intéressant de garantir la maîtrise du projet par la collectivité, par exemple en créant un syndicat de gestion. L'exemple de Savoie Technolac peut être mis en avant :

- Savoie Technolac est un syndicat mixte, financé à environ 60% par le Conseil départemental de la Savoie. Les 40% restant sont partagés entre les 2 communautés d'agglomération sur lesquelles il se situe : Chambéry métropole et Grand Lac (Communauté d'agglomération du Lac du Bourget). Il gère le foncier et le plan de développement immobilier du parc d'activités.
- Il est dirigé par un Conseil syndical composé des représentants des structures partenaires.

En matière de gestion, une structure ad-hoc de type SPL (ou SPLA) peut porter un projet de cette envergure ainsi que des opérations liées à la déclinaison du projet PACA. Pour illustrer cet objectif nous pouvons prendre l'exemple de la SPLA Portes du Grésivaudan Inovaction, créée en 2012 dans l'objectif d'assister les collectivités locales dans le projet de requalification d'Inovallée MEYLAN suite à la conduites d'études économiques, urbaines et pré-opérationnelles et la définition d'un projet urbain.

