PACA
Carouge-Veyrier
Etrembières

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

CAHIER N°90

Cahier des charges pour l'étude test

Décembre 2009

CRFG
comité régional franco-genevois

Compte tenu de l'élargissement du territoire d'étude de ce PACA aux communes de Bossey, Collonges-sous-Salève et Troinex, il est proposé un nouveau nom pour ce PACA : "Piémont du Salève / Arve", même si la dénomination de l'étude test sur le plan administratif au sein du Projet d'Agglo reste celle du PACA "Carouge Veyrier Etrembières"

Photo de la couverture : Manuel Faustino.

PACA PIEMONT DU SALEVE / ARVE

Cahier n°90

Cahier des Charges pour les études tests

Janvier 2010

Auteurs :

Canton de Genève, Annemasse Agglo et Communauté de Communes Saint Julien en Genevois
Communes de Veyrier, Etrembières, Carouge, Troinex, Bossey, Collonges-sous-Salève, Annemasse et Gaillard

Avec l'appui de :

L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet et les partenaires

Table des matières

Introduction **6**

1. -Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA "Piémont du Salève / Arve" **7**

2 - Le territoire d'étude **9**

3.- Caractéristiques du territoire et « Porter à connaissance » des enjeux et projets **10**

3.1. Le massif et biotope du Salève et le site du téléphérique du Salève 12

3.2. Espaces naturels sensibles et corridors biologiques à compléter 17

3.3. L'espace agricole 17

3.4. L'importance des rivières et des cours d'eaux 22

3.5. Les projets urbains et économiques 24

4- Les objectifs quantitatifs de développement **28**

Tableau récapitulatif des potentiels : répartition et phasage 28

5- Les objectifs qualitatifs de développement **30**

5-1- Les objectifs agricoles et environnementaux 30

5-2 Les objectifs en matière de nature et de paysage 32

5-3 Un développement économique équilibré et durable 33

5-4 Les objectifs d'urbanisation, de paysage et d'espace publics 34

5-5 Les objectifs de mobilité 35

5-5-1- Cadre général mobilité 35

6- Calendrier, exigence, collège et rémunération des mandataires **39**

6-1 Calendrier 39

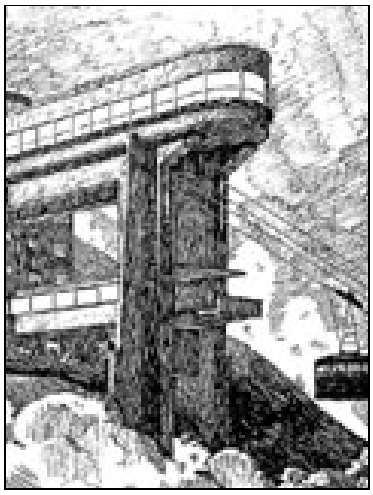
6-2 Exigences concernant les rendus 40

6-3 Collège 40

6-4 Rémunération des mandataires 43

7 - Contribution des communes **44**

Introduction



« Ce fut comme un avion : les maisons s'aplatirent ; le paysage s'élargit de seconde en seconde, le radeau aérien montait, glissant sur cet incroyable fil qui portait notre vie. Grand lac bleu aux courbes sinueuses, campagne d'un vert nourri et tendre, monts qui se découvraient gradin par gradin et, de tous côtés, le ciel, voilé qui s'offrit à moi tandis que couché sur les planches frémissantes, penché sur un beau gouffre qui se creusait davantage à chaque instant, j'interrogeais l'espace. (...) Plus près au sommet du Salève, qui est le premier contrefort dressant à pic ses huit cent mètres de rochers sur la campagne genevoise, on apercevait une masse blanche, un bloc qui se détachait du fond sombre, qui s'enlevait sur lui avec la vigueur et la précision propres aux travaux humains et qui ressemblait à un grand phare aveugle. En vérité la vue de ce monument singulier faisait pour moi tout le prix d'une si belle journée. »

(Joseph Kessel, Le Messager, 29 octobre 1932)

1. Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA "Piémont du Salève / Arve"

A partir des principes et des enjeux définis dans la charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, il s'agit d'établir sur l'ensemble du territoire que constitue le PACA (Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) "Piémont su Saléve / Arve" comprenant les communes de Carouge, Veyrier, Troinex, Etrembières, Bossey, Collonges-sous-Salève, Annemasse et Gaillard, un concept de projet urbain intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, activités, équipements publics), la mobilité (transports individuel, transport collectifs, mobilité douce), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels…) et l'environnement.

Précisons que le projet urbain de ce PACA, devra s'appuyer au préalable sur un travail spécifique concernant l'approche environnementale de l'urbanisme, en prenant en considération les espaces naturels, le paysage et les espaces ouverts (agriculture, corridors / continuums, protection et renaturation des rivières, …). Ce projet devra par la suite identifier l'ensemble des secteurs stratégique de ce territoire, puis élaborer un projet urbain d'ensemble autour de ces secteurs : habitat; paysage; économie; déplacements.

Les propositions d'urbanisme et de paysage devront répondre à des principes d'étapes (court terme : horizon 2015, moyen terme: horizon 2020 et long terme : horizon 2030) et aux objectifs généraux suivants, dans une exigence de développement durable :

- *A partir d'une première vision à l'horizon 2015/2020, penser la structuration territoriale à l'horizon 2030, ainsi que les mesures permettant de le conforter (identité, protection, centralité) ;*

- *Définir en tout premier lieu une trame paysagère et naturelle structurante à l'échelle du périmètre d'étude, en définissant un concept global d'organisation des espaces « ouverts » (intégrant les espaces agro-naturels à préserver à très long terme, les connexions naturelles et pénétrantes de verdure, les structures paysagères) ;*

- *Ce concept devra notamment préciser les modalités de préservation et de valorisation de la pénétrante verte de l'Arve; les modalités de maintien et de restauration de connexions naturelles et paysagères entre l'Arve et le Salève (notion de continuums), et enfin les coupures vertes à maintenir entre les pôles urbains ;*

- *Sur la base de cette trame paysagère et naturelle structurante, penser le développement urbain de ce secteur :*

    - *En identifiant une capacité d'accueil sur l'ensemble du secteur d'étude de 2000 emplois et de 7000 habitants au minimum.*

    - *Constituer un maillage secondaire structurant entre les deux pôles d'Annemasse et de Saint Julien (pôle transfrontalier Veyrier/Etrembières ; secteur de Collonges-sous-Salève Croix de Rozon) et hiérarchiser les pôles de centralités historiques ou à conforter : travail sur les identités et les espaces publics.*

    - *En confortant les relations et les liaisons de ces centralités avec le cœur d'agglomération et les centres régionaux, et en réfléchissant à la création de nouvelles centralités locales (« centres de quartiers »).*

- *Proposer une organisation de mobilité comprenant l'offre en Transports Collectifs de service et son articulation avec les autres modes (P+R notamment).* ***Cette organisation doit s'interroger sur le rôle et la fonction de la ligne ferroviaire comprise entre Saint Julien et Annemasse*** *et intégrera également le schéma de mobilité et d'accessibilité des TI (en veillant à assurer l'articulation avec le réseau autoroutier), limitant les impacts sur les centralités et les espaces naturels.*

- *Penser à l'articulation, en matière de transports publics et de « voies de modes doux », de paysage, de développement et de « reconquête urbaine » entre ce secteur et les autres « secteurs de développement de l'agglomération », notamment vers l'axe de développement "Genève-Eaux Vives-Annemasse" et "Genève / Saint Julien-en Genevois".*

- *Ces propositions d'urbanisme (urbanisation, mobilité, environnement) attendues par le collège, devront prendre en considération dans la structuration des centralités les thèmes des politiques de services du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie ...*

2. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude et de propositions du PACA "Piémont du Salève / Arve" sera envisagé comme un seul et même axe transfrontalier de l'agglomération. Il est constitué des 8 communes suivantes : Carouge, Veyrier, Etrembières, Troinex, Bossey, Collonges-sous-Salève, Gaillard et Annemasse (sur ces deux communes, le périmètre d'étude correspond essentiellement aux secteurs agro-naturels proches de l'Arve, à l'exception des secteurs étudiés dans le PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse : notamment le secteur du Brouaz.

Ce périmètre de projet, devra prendre également en considération un périmètre de réflexion plus large. En effet, précisons qu'une étude identique est aboutie sur le PACA Saint Julien - Plaine de l'Aire et une autre est en cours de finalisation sur le PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse. Les résultats de ces démarches seront transmises aux équipes, qui devront les considérer comme des "invariants".

A l'Ouest du territoire d'étude, nous avons un axe structurant de tramway reliant le pôle de Saint Julien à Genève et des lignes de rabattement reliant les pôles secondaires d'activités à Saint Julien. A l'Est du secteur d'étude, le PACA Genève Eaux Vives- Annemasse traite notamment les enjeux de structuration d'un « grand secteur transfrontalier » autour du CEVA et de nouvelles lignes fortes de transports collectifs.

Il est prévu après le 2ème degré des études tests d'effectuer un travail de coordination et de cohérence entre ces différents territoires. Ce travail ne fait pas partie de la mission décrite dans ce programme.

3. Caractéristiques du territoire et « Porter à connaissance » des enjeux et projets

Le secteur d'études s'étend pour partie sur le Canton de Genève, sur Annemasse Agglo et sur la Communauté de Communes du Genevois. Annemasse Agglo a adopté son SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) en 2007. Les procédures de révision du Plan Directeur Cantonal (PDC) de l'Etat de Genève et du SCOT de la Communauté de Communes du Genevois vont être lancées en 2010 pour une mise en cohérence avec les orientations du Projet d'Agglomération. Les résultats des études tests du PACA "Piémont du Salève / Arve" constitueront des études de bases qui serviront à enrichir la révision de ces documents stratégiques de planification.

Tout comme il est nécessaire de connaître les documents de planification récemment adoptés (Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève et le SCOT d'Annemasse Agglo), il est important de connaître un certain nombre de projets en cours, afin que les candidats puissent mieux s'imprégner de la spécificité des lieux.

Ces documents de planification et ces projets sont considérés comme des invariants à l'horizon 2015-2020 et devront toutefois être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Les politiques spatiales en cours d'élaboration

Précisons qu'au-delà de l'adoption des documents de planification (PDC pour le canton de Genève et SCOT pour Annemasse Agglo), d'autres exercices de planification sont engagés. C'est le cas des Plans directeurs communaux de *Carouge, Veyrier, Troinex,* et des Plans Locaux d'Urbanisme de *Gaillard, d'Etrembières, de Bossey et de Collonges-sous-Salève* qui sont à des stades d'avancement divers (cf. annexes)

De même, des démarches de mise en œuvre et/ ou de « monitoring » de ces politiques spatiales sont engagées. Citons une étude d'Annemasse Agglo en cours, d'analyse de la compatibilité des PLU avec le SCOT et d'analyse fine du potentiel d'urbanisation.

Enfin un certain nombre de démarches thématiques sont en cours ou déjà adoptées (cf. : annexes cahier des charges). Citons plus spécifiquement :

- Dans la continuité du travail initié par le CRFG avec le "plan vert-bleu" du bassin genevois, une étude est en cours dans le contrat territorial "corridors biologiques" de la Région Rhône Alpes. Le diagnostic et les propositions d'actions / interventions sur ce territoire d'étude sera transmis aux équipes.

- Actuellement en développement le Projet Agricole d'Agglomération propose une série de mesures en faveur des secteurs maraîchers présents sur le périmètre d'études. Ce projet est actuellement au stade de l'esquisse et a été accepté à l'Office Fédéral de l'Agriculture.

- La stratégie de développement économique et commercial d'Annemasse Agglo ;

- La politique de mobilité d'Annemasse Agglo à travers l'élaboration d'un PDU (Plan des déplacements urbains) ;

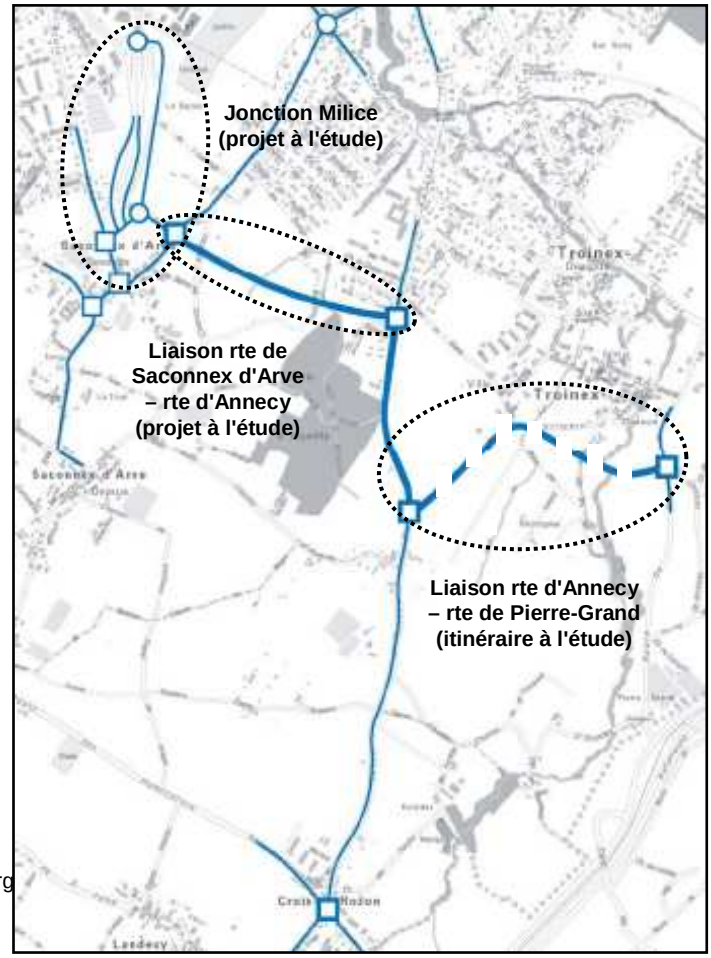
- La politique de l'habitat de la Communauté de Communes de Saint Julien en Genevois et celle d'Annemasse Agglo à travers le PLH (Programme local de l'habitat). Le résultat de ces démarches seront transmises aux équipes.

- Enfin, parmi ces démarches, il important de rappeler le dossier des infrastructures routières **"Genève Sud"** qui constituent des données cadres à respecter dans leurs inscriptions et ne peuvent être remises en cause :

  En date du 22 juillet 2009, le Conseil d'Etat a décidé, d'entente avec les six Communes de Genève-sud, d'arrêter les conclusions suivantes pour la poursuite et la coordination des projets dans le secteur de Genève-sud :

  - Le ***complément de jonction de la Milice*** est à réaliser, en concertation avec les Communes
  - L'intérêt en matière d'organisation du trafic de la ***liaison route de Saconnex d'Arve – route d'Annecy*** est confirmé et des études doivent être rapidement engagées pour la réalisation de ce barreau
  - L'opportunité de la ***liaison route d'Annecy – route de Pierre-Grand*** doit faire l'objet d'études de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement
  - Les deux tronçons susmentionnés seront étudiés simultanément avec les ***mesures d'accompagnement indispensables*** (yc sur territoire français)
  - La réalisation du ***franchissement de la Drize*** (tracé direct) est reportée à un horizon ultérieur et après détermination de son intérêt.

Dès lors, les infrastructures routières de base pour l'horizon 2020 sont à prendre en compte dans le secteur s'étendant du rond-point de la Milice et de la route du Camp jusqu'à la route de Pierre-Grand (cf : schéma ci-dessous) :



Il est important que les études qui seront conduites dans le PACA intègrent les fondamentaux de ces démarches, de façon à mieux les orienter et les enrichir « in fine ».

3.1. Le massif et biotope du Salève et le site du téléphérique du Salève

3.1.1. La directive paysagère du Mont-Salève

Le caractère remarquable du Mont-Salève est préservé durablement par l'approbation de la directive de protection et de mise en valeur des paysages intervenue par le **décret n°2008-189 du 27 février 2008** , publié au Journal Officiel du 29 février 2008.

Site fondateur pour l'histoire du paysage, le Mont-Salève a donné lieu, dès le XVème siècle, à la première représentation réaliste d'une partie de territoire. Il fut également un lieu précurseur de l'engouement pour les paysages de montagne et devint, dès le XIXème siècle, un des hauts lieux de la contemplation paysagère.

Versant et piémont « genevois » du Salève depuis le village de Présilly © Eric Dürr

Situé entre le bassin Lémanique et le plateau des Bornes, ce magnifique belvédère permet la découverte d'un panorama exceptionnel sur les Alpes du Nord dominées par le massif du Mont-Blanc, la chaîne du Jura ainsi que sur les lacs de Genève et d'Annecy. L'ensemble formé par le Mont-Salève et son piémont, est un territoire remarquable qui présente une variété de paysages contrastés, formés par un relief karstique dissymétrique et dont les ruptures de pentes présentent des caractéristiques paysagères distinctes avec les alpages et la forêt du plateau sommital, les versants aux fortes pentes boisées ainsi que les piémonts habités et cultivés.

A proximité d'Annemasse, de Saint Julien et de Genève, c'est un espace naturel et rural fortement concurrencé par l'urbanisation et la sur fréquentation touristique. Il convenait de préserver **cet ensemble visuel imposant**, caractérisé par ses structures paysagères, pour garantir durablement son exceptionnelle qualité.

La définition des orientations et principes fondamentaux de sa protection est le résultat d'une longue et fructueuse concertation entre l'État et les collectivités territoriales qui permettra, tout en accompagnant son évolution, d'assurer une meilleure protection des paysages du Mont-Salève.

Les alpages sont entretenus par du bétail français et suisse et point de vue sur Mont Blanc depuis le plateau sommital © Eric Dürr

Par son histoire et sa géographie, le Mont-Salève est, dans les esprits, un espace transfrontalier. En ce sens, la directive de protection et de mise en valeur des paysages du Mont-Salève s'inscrit dans la logique de la Convention européenne du paysage en « encourageant la coopération transfrontalière au niveau local et régional ».

Versant rocheux du Salève perçu depuis Genève © Eric Dürr

Il est important de bien placer l'étude test dans le contexte du Grand Paysage et donc son rapport au massif du Salève

3.1.2. Le téléphérique du Salève

Premier téléphérique urbain, il permet aux habitants et visiteurs du bassin franco-genevois, d'accéder à 1'100 m d'altitude en moins de 5 min. Fonctionnant 10 mois par an, il accueille chaque année plus de 100 000 voyageurs. Ce repère pour l'ensemble du bassin genevois s'inscrit dans une histoire longue, qui connait un nouveau développement en 2009.

Une réalisation pionnière

Le téléphérique du Salève inauguré en août 1932 est salué comme une réalisation d'avant-garde tant sur le plan technique qu'au niveau de son architecture. Il est le fruit de la collaboration entre le promoteur **Auguste Fournier,** l'architecte genevois **Maurice Braillard**, un ingénieur civil lui aussi genevois, **Georges Riondel** et l'ingénieur parisien André Rebuffel**,** spécialiste des téléphériques. Cet ouvrage remplace le chemin de fer électrique du Salève créé en 1890 et qui faisait partie de l'extension du réseau genevois des transports ; réseau qui alors ne se limitait pas aux frontières du canton mais rayonnait dans plusieurs directions jusqu'aux principales localités de France voisine.

Véritable œuvre architecturale, le téléphérique du Salève construit le paysage qui s'organise entre ville et montagne et se distingue des équipements qui abondent sur les domaines skiables. Il se rapproche plus des ascenseurs urbains ou des anciens funiculaires qui avaient pour but non seulement le transport mais aussi la mise en valeur d'un territoire et sa perception. La ville se donne ainsi à voir pour les autres (touristes et visiteurs) autant que pour elle-même : grâce à la vision aérienne, son territoire se définit et s'étend en même

temps. Par l'intermédiaire du téléphérique, le cadre montagneux du Salève devient un atout touristique pour la ville qui s'en trouve renforcée par effet de contraste dans son urbanité.

La station supérieure, avec son projet d'hôtel, est conçue comme un volume aux arêtes précises qui déborde et bloque les éléments dynamiques qui s'élancent vers le vide. L'expression architecturale (expression du béton brut, bandeau vitré, porte-à-faux) de cet objet s'inscrit dans la grande lignée des projets industriels (gares modernes, barrages, usines) d'où tout romantisme montagnard est absent. Toutefois la station supérieure est restée inachevée par manque de moyens financiers. Ainsi l'hôtel, ses escaliers et les espaces de services attenants n'ont jamais été réalisés de sorte que le restaurant panoramique en belvédère (200 couverts) n'a, lui non plus, jamais pu être mis en service. La station inférieure, bien que moins spectaculaire que la station supérieure, possède elle aussi de grandes qualités architecturales. Le bâtiment est composé d'un corps groupant machinerie, service de billetterie, aire d'embarquement et d'une tourelle latérale en porte-à-faux.

Usages et évolution de l'exploitation

La période la plus faste d'exploitation est celle des cinq années qui suivent l'inauguration de l'ouvrage, pendant lesquelles il n'est pas rare d'attendre pendant une heure avant de pouvoir accéder aux cabines. On peut compter jusqu'à 2000/2500 passagers certains dimanches. Avec l'ouverture de la route d'accès aux Treize-Arbres (1936) une première baisse de fréquentation est enregistrée. Pendant la deuxième guerre mondiale, le Salève, utilisé par les troupes allemandes comme un poste d'observation, est déserté et l'activité du téléphérique est suspendue pendant huit ans. En 1947, le téléphérique est remis en fonction et participe au début de la télévision suisse romande avec le tournage d'une émission expérimentale captée depuis les studios de la radio à Genève.

En 1951, le câblage et le système technique du téléphérique sont changés une première fois. On offre alors un billet combiné tram et téléphérique. En 1962, le téléphérique fête ses trente ans d'existence et ses 3 millions de passagers, mais sa fréquentation ne cesse de baisser comme celle du restaurant adjacent qui fermera en 1973. Sur ordre des services de sécurité l'exploitation du téléphérique est pour sa part suspendue en 1975.

En 1984, d'importants travaux de remise aux normes de l'infrastructure occasionnent le changement complet de tous les éléments techniques. Les cabines, d'une capacité de 60 personnes, sont également prévues pour accueillir des ailes de deltas et transportent sous leur plancher un réservoir qui permet à chaque voyage de monter 2000 litres d'eau potable au restaurant. Le parcours ne prend plus que trois minutes pour un débit d'environ 900 personnes par heure.

Dans le cadre de ces travaux, la démolition puis la reconstruction de la station inférieure est entreprise ainsi que le rachat de terrains adjacents aménagés pour des places de stationnement (140 places). Au niveau de la station supérieure, la rénovation préserve globalement l'intégrité du volume d'origine, mais sa force d'évocation est amoindrie : le béton brut est crépi et peint, les vitrages et serrureries du couloir d'accès à l'embarquement sont entièrement remplacés. La salle en belvédère est recouverte d'un bardage métallique où sont entreposées des installations techniques.

Conjointement à ces travaux sur l'infrastructure, une place de jeux pour enfants sur un terrain de 5000 m2 et un sentier botanique sont créés dans le but de renforcer l'attrait de ce massif.

Un nouvel élan pour un nouvel avenir

En janvier 2008, le téléphérique change d'exploitant. Il est désormais géré, pour une durée de 5 ans, par **Veolia Transport** pour le compte du **GLCT** (Groupement local de coopération transfrontalière) nouveau propriétaire du téléphérique du Salève . Pour poursuivre la dynamique engagée, le GLCT a œuvré pour la réouverture du restaurant du téléphérique en avril 2009., avec une nouvelle architecture intérieure**. Il s'agit dans le cadre du PACA de prendre en considération ce projet, en le confortant par une meilleure accessibilité à la station de départ situé au Pas de l'Echelle à Etrembières et d'ouvrir de nouvelles perspectives.**

3.1.3. Les carrières du Pas de l'Echelle, en attente d'une renaturation.

Les carrières du Salève sont indissociables du dynamisme économique et démographique du genevois franco-suisse dont elles constituent l'une des sources principales de matériaux de construction.

Au lieu dit du Pas de l'Echelle, l'ouverture de la première carrière date du début du XIXe siècle, époque à laquelle cette activité constitue un dérivé de l'exploitation agricole. A partir de 1920, l'exploitation change d'échelle et produit deux types de matériaux. D'une part, les « matériaux du Salève », calcaires d'éboulis extrait au pied du massif et utilisé pour l'empierrement des routes et, d'autre part, la pierre de taille employée pour la construction. Pour cette dernière, l'exploitation se faisait à l'altitude de 700-750m au lieu dit « Pierre Plate » où le gisement est constitué de plaques épaisses de 30 à 40 cm. Cette production toucha à son terme aux alentours de la seconde guerre mondiale lors de la généralisation de l'utilisation du béton.

Les modes d'exploitation évoluent fortement au cours de ce siècle. La première installation de concassage débute dans les années 30 au moment de l'essor de la fabrication du ciment Portland à Genève (production qui dura une quarantaine d'années). A l'époque une centaine de personnes travaillaient sur le carreau de la carrière, ce qui entraîna le développement du village du Pas de l'Echelle. Enfin l'évolution des modes

d'extraction, de traitements ainsi que de transport vont permettre d'intensifier et d'industrialiser cette activité qui en même temps voit le nombre de ses exploitants se réduire : d'une vingtaine d'entreprises travaillant sur les territoires de Bossey et Etrembières, seules deux sociétés assurent aujourd'hui la production du « tout-venant ».

La nature des gisements et leurs modes d'exploitation sont à l'origine de la configuration spatiale du site. Le gisement est de deux sortes : d'une part les éboulis calcaires de pente et la roche massive qui s'étendent sur une hauteur exploitable de 200 à 250 m et d'autre part les alluvions silico-calcaires qui sont quant à elles dans un gisement de 20 à 30 m de hauteur au pied du Salève.

A partir des années 70, les carrières du Pas de l'Echelle ont connus une rapide expansion provoquant de nombreuses polémiques, encore vives aujourd'hui. Le carreau actuel d'exploitation se situe à une altitude d'environ 470 m, l'éboulis exploitable s'élevant jusqu'au premier éperon rocheux (environ 650 m). Les carrières occupent une superficie d'environ 70 hectares, surface fixée depuis des années sans possibilité d'extension. Les travaux d'extraction se font à l'intérieur de cette surface et le sommet de l'exploitation est déjà atteint.

Aujourd'hui, ces carrières constituent également un site stratégique pour l'ensemble de l'agglomération franco valdo genevoise. En effet, elles sont l'un des plus important lieu de stockage potentiel de déchets inertes, en offrant par leur remblaiement une capacité de stockage de plus de 3 millions de m3. Ce remblaiement constituera la base d'une renaturation complète du site.

Il s'agira à l'échelle temporel du PACA de prendre en considération cette renaturation des carrières et de l'intégrer dans le continuum / corridor végétal. A plus court terme, une proposition d'un nouvel accès routier aux carrières limitant le trafic au travers de la centralité du Pas de l'Echelle est attendue par la commune d'Etrembières.

3.2. Espaces naturels sensibles et corridors biologiques à compléter

Au-delà de la pénétrante de l'Arve, qui constitue à elle seule un espace remarquable, plusieurs espaces naturels du périmètre d'étude ont une importante valeur écologique et ont fait l'objet de mesures de recensement et de mesures de protection. On peut notamment citer deux espaces naturels remarquables et de deux projets de renaturation :

- Le secteur du Petit Salève (bois de feuillus et pelouse rocailleuse contenant des espèces remarquables, dont le Lynx, des amphibiens et des orchidées, etc. Ce secteur est protégé par un arrêté de biotope) et du Grand Salève (barres rocheuses et bois contenant des espèces remarquables dont le chamois et des chauves souris rares) ;

- Le secteur des Bois de Vernaz et des Iles d'Arve, sur Gaillard et Etrembières, à proximité de la frontière suisse. Il s'agit d'un secteur de fort intérêt sur le plan naturaliste, qui abrite de nombreuses espèces végétales et animales (dont des espèces protégées : Rocambole, Petite Masette, Castor, etc.). Il est classé en Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope.

- Le projet de réhabilitation de la source de Veyrier, considéré comme un réservoir et un biotope, portée par les communes de Veyrier et d'Etrembières.

- La renaturation du "ruisseau des Marais", projet mené par le service de "Renaturation des cours d'eaux du Canton de Genève".

Le Collège a également exprimé une attente particulière concernant ce que l'on appelle la "pénétrante de Pinchat", inscrit dans la planification genevoise depuis le début des années 1950 (cf. Livre du Centre de Recherche sur la rénovation urbaine- Institut d'architecture de l'Université de Genève - 1896 /2001 : Projets d'Urbanisme pour Genève), ainsi que les items développés dans les Plans Directeurs communaux de Carouge et de Veyrier.

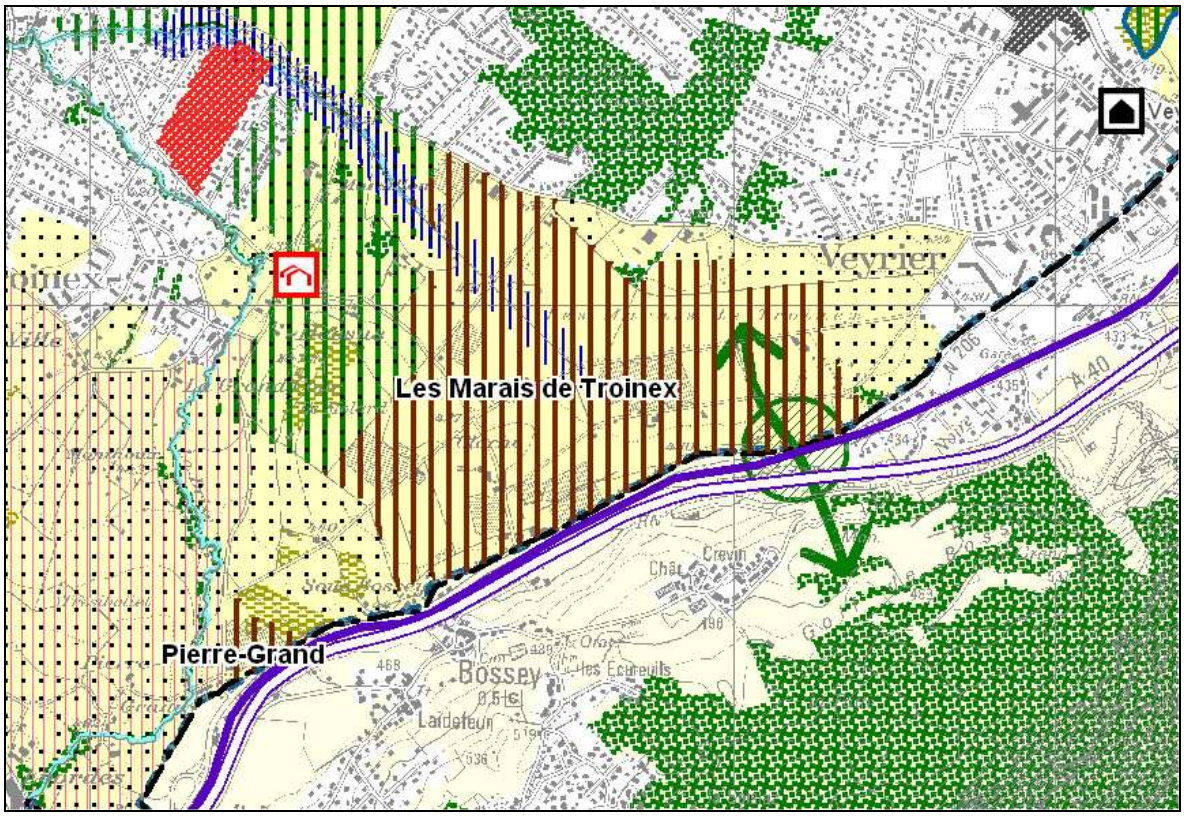
Il est à noter par ailleurs que si le corridor écologique connectant directement les bords d'Arve au Salève a été coupé par l'autoroute A 40 il y a plusieurs décennies, les ripisylves de l'Arve et espaces agricoles qui se situent à proximité, jouent un rôle de corridor écologique majeur. Enfin, indiquons qu'un sentier didactique « corridors biologiques du Salève » a été crée. En effet, la FRAPNA Haute-Savoie, Apollon 74 et Pro Natura Genève (collaborant sur un programme de sensibilisation à la thématique des corridors biologiques ont créé un sentier didactique transfrontalier (inauguré en juin 2006). Ce sentier, bordé d'une douzaine de panneaux explicatifs (réalisés par les élèves d'écoles primaires situées de part et d'autre de la frontière). Il part de Suisse, en bord d'Arve (Sierne), pour rejoindre la station supérieure du téléphérique sur le Salève, côté France.

Dans le cadre de cette étude, il sera demandé de proposer et de reconstituer un corridor vert entre Arve et Salève, et d'en définir au-delà du faisceau les premières modalités (infrastructures et aménagement).

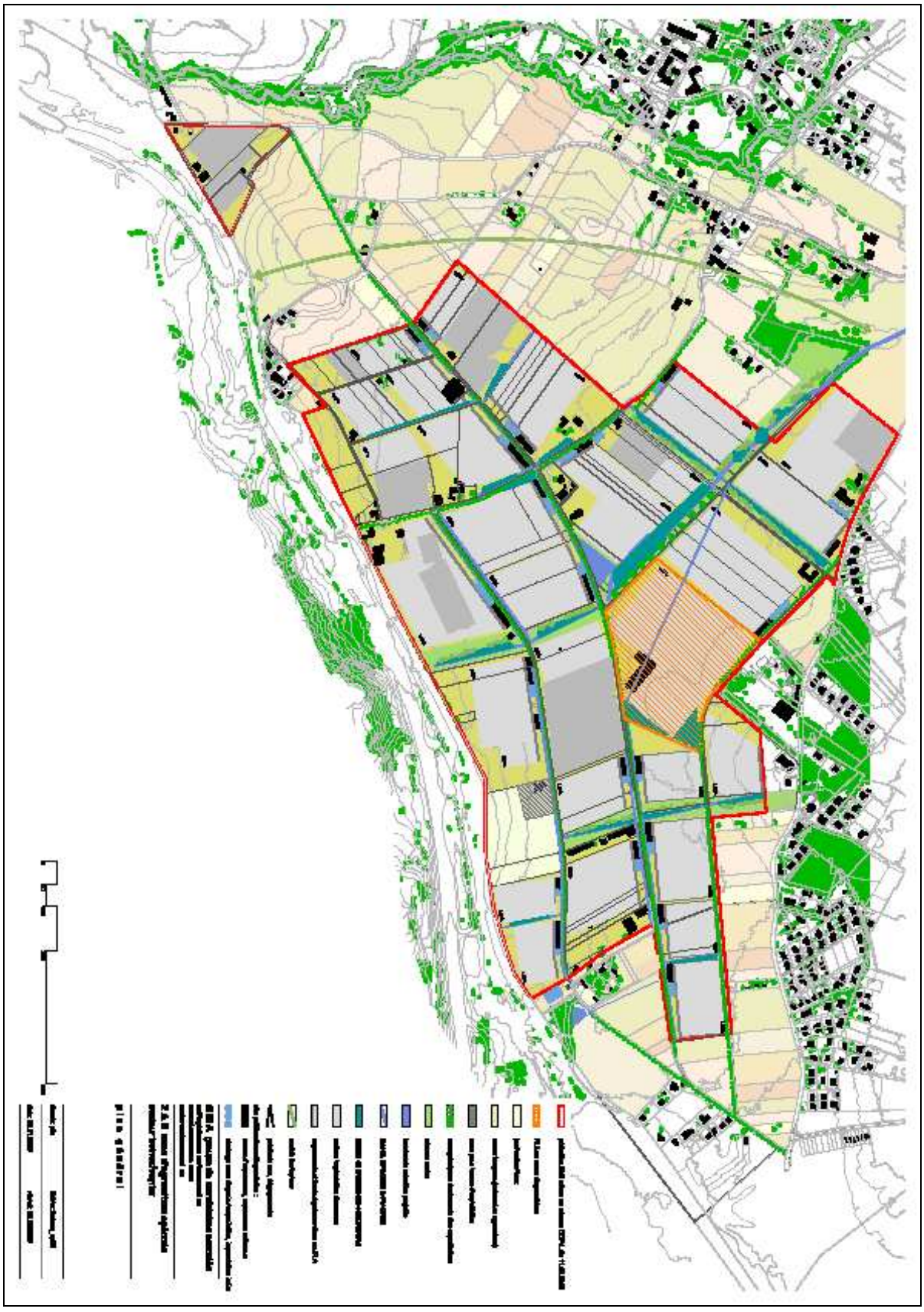
3.3. L'espace agricole

3.3.1. La Zone d'agriculture spéciale de Veyrier-Troinex (les Marais de Troinex)

Le périmètre de la zone agricole spéciale (périmètre qui sera reproduit sur les cartes de synthèse ; une petite erreur de périmètre à l'Est existe sur les plans ci-joint) Troinex-Veyrier a été approuvé par arrêté du Conseil d'Etat du 24 janvier 2007. Cette décision faisait suite à une étude réalisée par le département du territoire en 2006, dont l'objectif était de définir l'image future de la plaine maraîchère de Veyrier-Troinex. Cette démarche de planification trouve son origine dans la décision du canton de Genève d'adopter, pour la localisation de production agricole et horticole non tributaire du sol, une planification dite positive. La conséquence de ce choix a été la confirmation de la vocation maraîchère et horticole de deux grands secteurs du canton : plaine de l'Aire et plaine de Troinex-Veyrier. Ces périmètres ont été planifiés pour accueillir les nouvelles installations liées à la production non tributaire du sol du canton de Genève, qui représente un atout pour l'agriculture genevoise.



Ci contre, un plan de l'étude spécifique sur la Plaine de Troinex Veyrier.



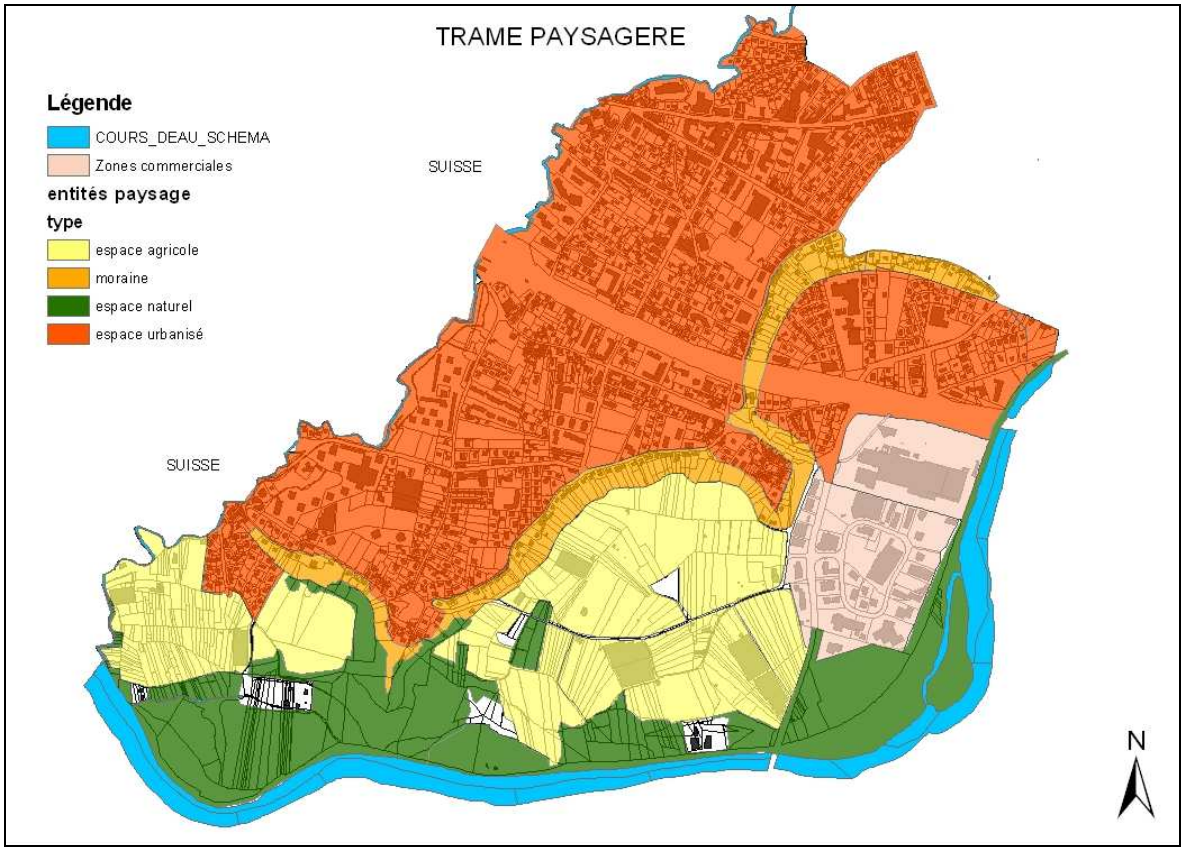
3.3.2. La zone maraichère de Gaillard

Sur les 402 hectares que compte la commune la zone maraîchère représente une superficie d'environ 60 hectares

Elle est circonscrite dans la plaine alluviale de l'Arve. Elle forme une transition paysagère entre la ripisylve et la zone urbanisée dont elle est séparée au Nord par la moraine glacière.

Offrant au regard des paysages cultivés ponctués par des serres, elle compose avec les bois et cordons boisés des bords d'Arve un paysage contrasté. L'ensemble rompt en tout cas avec l'identité urbaine du plateau et offre un imaginaire particulier aux habitants.

De part sa configuration de zone tampon entre espaces naturels et urbains, elle assure en outre la continuité des corridors biologiques préservés sur le plateau urbanisé. Elle prolonge par ailleurs vers l'Est les espaces agro environnementaux de Thônex.



Sur cette carte, les zones en blanc au sein de la zone agricole représentent des équipements publics où d'activité économique

Les terrains, asséchés dès la fin du XVIIIème siècle sur d'anciens marais mais régulièrement enrichis au cours des siècles par les crues régulières de l'Arve, sont destinés pour la plupart à une production maraîchère et horticole.

La zone maraîchère est en bonne santé économique, ce qui n'est pas si courant pour une agriculture péri-urbaine. Sa situation en zone franche, avec des débouchés facilités sur le marché suisse à hauteur de 90% de la production, est une des principales explications de ce positionnement économique.

Le site de Gaillard est le plus important de la Haute Savoie en terme de superficies maraîchères cultivées en surfaces en plein champ (25% des surfaces cultivées du département). Il est aussi le plus important du département en surfaces couvertes avec 15 hectares (43% des surfaces cultivées couvertes du département en janvier 2002).

Sept exploitations sont recensées sur la zone. Afin de tenir compte de cette richesse paysagère et économique, le SCOT de l'agglomération annemassienne et le PLU de la commune assurent la protection du site en interdisant notamment toute urbanisation et en canalisant la fréquentation par les habitants. Ces protections complètent celles des zones naturelles des ripisylves de l'Arve et du Foron.

Une forte attente du Collège est attendu sur ces espaces agricoles (cf. Chapitre 5.1)

3.4. L'importance des rivières et des cours d'eaux

Le territoire d'étude est caractérisé par la présence et l'importance de plusieurs rivières. Cela concerne bien entendu l'Arve, mais aussi la Drize, le Foron et la Seymaz qui sont des affluents de l'Arve et font eux aussi l'objet d'une politique de renaturation et d'un contrat de rivière. Enfin, cette théamtique concerne également le projet de réhabilitation de la source de Veyrier et le projet de renaturation du ruisseau des Marais.

La pénétrante agro-naturelle de l'Arve

Rivière transfrontalière, l'Arve prend sa source dans le massif du Mont Blanc, parcours 98 km en France (Sallanches, Cluses, Bonneville, Annemasse / Etrembières), et franchit 9 km sur le territoire genevois, traverse la ville de Carouge puis celle de Genève, avant de se jeter dans le Rhône, à 1km en aval du Léman.

L'Arve est le second cours d'eau d'importance sur le canton de Genève, après le Rhône. De caractère torrentiel (crues brutales), elle charrie un important volume de limon, ce qui lui donne cette couleur caractéristique des rivières de montagne. Le contraste de couleur entre le Rhône, qui ressort clair du Lac après décantation et l'Arve, chargée de matières en suspension, se voit parfaitement à la Jonction, ou elle rejoint le Rhône.

Le cours irrégulier de l'Arve (nombreuses crues) et le parcours plein de méandre et l'instabilité des sols a rendu difficile toute appropriation humaine des abords. Ses espaces de bords de rivières, souvent de faible valeur agricole et peu urbanisables ont été utilisées à divers usages assez peu valorisants : extractions de gravières, décharge des déchets ménagers pour l'agglomération annemassienne.

La rivière a fait l'objet depuis plusieurs décennies d'aménagement permettant à l'homme de se réapproprier ses espaces en domestiquant (parfois à l'excès) son cours. Ses utilisations ont été largement tournées vers les loisirs (complexe sportif du Bout du Monde, casino d'Annemasse), l'activité économique (Centre Commercial Migros) et de plus en plus l'habitat au détriment des espaces agricoles….

Cette domestication progressive des bords d'Arve s'est accompagnée du développement de sentiers et chemins à vocation loisirs et sportifs (notamment chemin rustique des bords d'Arve du SM3A reliant Chamonix à Genève, projet de Véloroute « La Frontalière » projeté par le Conseil Général et repris dans le projet de PDU d'Annemasse Agglo). Plusieurs projets de passerelles vélos sont envisagés dans ce cadre.

Depuis 1995, date de signature d'un contrat de rivière, plusieurs volets d'actions sont poursuivis : l''assainissement domestique, l'aménagement et la dépollution industrielle. **Le principal objectif d'aménagement qui nous concerne est celui de redonner à l'Arve un espace de liberté tout en assurant la sécurité des personnes et des biens.**

Protection des rives :

Sur le secteur concerné, l'Arve a fait l'objet d'aménagements de berge nombreux qui la cantonne désormais dans un chenal unique désormais relativement étroit (de l'ordre de 60 mètres) par rapport à ce qu'il était encore au début du siècle dernier (rivière à chenaux multiples de plusieurs centaines de mètres de largeur). Réalisée à plusieurs époques et selon les techniques et préoccupations du moment, la nature des protections de berges est également relativement disparate, allant d'ouvrages de génie civil en enrochements réalisés dans les règles de l'art compte tenu d'enjeux de protection des personnes et des biens (ex. les quais d'Arve à Annemasse) à des aménagements davantage assimilés à des remblaiements effectués à partir de matériaux de démolition (rive gauche à l'aval du pont de zone par exemple).

Les berges de l'Arve font l'objet d'une surveillance et d'un entretien par le SM3A. L'objectif consiste autant à vérifier la pérennité des aménagements afin de permettre le bon écoulement des eaux qu'à conserver une végétation rivulaire. A l'exception de quelques secteurs sur lesquels des encoches d'érosion ont été constatées, la situation est plutôt satisfaisante concernant l'état des berges. Cet état relativement stable est

par ailleurs lié au maintien du profil en long de l'Arve dont la tendance à l'enfoncement paraît désormais freinée, bien qu'en la matière la situation ne puisse être considérée comme intangible.

A noter enfin que sur le secteur concerné, le SM3A mène depuis 2005 une politique d'acquisition des berges de l'Arve qui lui permettra a terme d'une part de maîtriser les deux rives ainsi que les accès à la rivière et d'autre part, de conserver un espace tampon particulièrement utile au regard du rôle de corridor rempli par la rivière.

La renaturation de la Drize

Elle prend sa source au pied du Salève, en France. Cette rivière est issue d'un réseau complexe d'affluents dont les principaux sont le ruisseau de la Tate (ou ruisseau d'Archamps) et le ruisseau de la Clef (ou ruisseau de Collonges). A pente souvent forte, ces ruisseaux coulent en grande partie en zone rurale, au fond de petits ravins boisés d'accès parfois difficile. C'est à l'entrée du territoire suisse que la Drize prend son nom. Sur son parcours genevois, elle traverse d'abord une plaine agricole pour s'enfoncer progressivement dans un contexte suburbain. Elle reçoit trois affluents : le Nant-de-sac, la Bistoquette et le ruisseau des Marais….

La nécessité accrue de maîtriser le régime hydraulique de la Drize et ses affluents, d'améliorer la qualité de son eau et de préserver les milieux naturels ont amené l'ensemble des acteurs de l'eau français et suisses, à élaborer le contrat de rivière transfrontalier du bassin franco-genevois entre Arve et Rhône. Ce contrat de rivière a été signé en octobre 2003, comprend 102 opérations pour 50 millions d'euros.

La renaturation du Foron se développe sur environ 20 km d'Est en Ouest. Elle prend sa source dans le massif des Voirons et longe la frontière suisse qu'elle matérialise sur ses 8 derniers kilomètres avant de se jeter dans l'Arve.

La nécessité accrue de maîtriser le régime hydraulique du Foron, d'améliorer la qualité de son eau et de préserver et revitaliser les milieux naturels ont amené l'ensemble des acteurs de l'eau (collectivités, administrations, associations et usager, etc.) tant français que suisses, à élaborer le contrat de rivière transfrontalier du Foron du Chablais Genevois. Le pilotage du contrat est assuré par le SIFOR (Syndicat Intercommunal de Foron du Chablais Genevois) pour les communes françaises et par le département du territoire du Canton de Genève pour les communes suisses.

La renaturation de la Seymaz est la seule rivière intégralement genevoise. D'une longueur de 10,8 km, elle est canalisée sur un peu plus de la moitié de son parcours.

L'intervention humaine depuis le début du 20ème siècle (marais asséché, urbanisation, ...) a produit des effets désastreux sur la dynamique de la rivière. Canalisés, emprisonnés dans une gangue de béton ou enterrés par endroits, la Seymaz et ses affluents ont subi un net appauvrissement au niveau écologique. Ainsi corsetée et en l'absence des marais d'antan, qui faisaient office de régulateurs de son débit, la Seymaz a donné lieu à d'importantes crues, allant jusqu'à inonder les zones urbanisées de Chêne Bourg, Chêne Bougeries et Vilette.

Depuis plusieurs années, la Seymaz fait l'objet d'un important projet de renaturation dont l'objectif principal est de rendre à la rivière un environnement plus naturel. S'appuyant sur deux lois votées par le Grand Conseil en 1998 et 2002, de nombreux travaux ont été entrepris : la source du cours d'eau, à Rouëlbeau, a été remise à ciel ouvert, plus d'espace a été donné à la rivière dans sa traversée urbaine afin d'éviter les inondations (avenue Mirany) et une zone inondable a été recréée au niveau de la Haute Seymaz, sur le site des anciens marais. Enfin, le cours de la Seymaz peut être parcouru sur toute sa longueur.

3.5. Les projets urbains et économiques

Dans cette partie, il est décrit seulement quelques projets en cours de procédure. Ces projets devront être considérés comme des "invariants" par les équipes au sens de leurs inscription spatiale. Des propositions relatives à l'optimisation de leurs modalités de réalisation pourront être proposés.

Cette énumération n'est bien entendu pas limitative et d'autres projets sont à intégrer dans la réflexion. C'est le cas par exemple des projets d'urbanisation des Crêts à Troinex, ainsi que de l'ensemble des projets territoriaux indiqués dans les annexes et autres contributions des autorités locales.

3.5.1. Le Projet du Plateau de Vessy-Les Grands Esserts

L'Etat de Genève et l'Hospice général possèdent la totalité des terrains du plateau de Vessy à Veyrier. Ces terrains situés en zone agricole, figurent dans les périmètres à urbaniser inventoriés dans le plan directeur cantonal, réservés pour le moyen et le long terme.

- Un premier projet sur la partie Ouest du site appartenant à l'Hospice Général : ce premier projet comprend un agrandissement de la MDV (La Maison de Vessy) et le développement d'un projet de logements sur les terrains appartenant à l'Hospice Général. Une « modification de zones a été adopté sur ce périmètre (PL 10 174) par le Grand Conseil en avril 2008 ;

- La seconde partie du Projet est en cours d'étude. Indiqué au Plan Directeur Cantonal, le site des Grands Esserts (Plateau de Vessy) situé sur la commune de Veyrier, constitue un potentiel d'urbanisation important. Ainsi sur une superficie de 11,5 hectares, il est programmé environ 1200 logements, ainsi qu'un groupe scolaire, un EMS de près de 300 lits et des services et commerces de proximité.

Ce projet d'aménagement s'accompagne d'études et de recommandations sur le plan de la mobilité, qui consistent à :

- Mettre en œuvre un réseau de mobilités douces vers les centralités (Bourg de Veyrier et les centres de Carouge et de Genève) ainsi qu'à l'intérieur du quartier ;

- Développer l'offre de transports publics qui profitera à l'ensemble de la commune de Veyrier ;

- Prendre des mesures sur le réseau routier de sorte à assurer la progression des bus sur la route de Veyrier en particulier au droit du quartier et améliorer le fonctionnement du réseau pour mieux répartir les flux

Par ailleurs, il serait important que soit prévu dans le programme de ce quartier des services exclusivement de proximité, d'activités et d'emplois peu générateurs de trafic. L'endroit n'est pas adapté en termes d'accessibilité pour mettre un équipement de niveau d'agglomération ou répondre à un besoin de tout Genève Sud par exemple.

3.5.2. Le site des Iles et le Projet de la ZAC du Bois d'Arve

Le site des Iles dans son ensemble désigne l'espace situé entre la frontière avec la Suisse à l'Ouest, la RD 1206 au Sud, l'Arve au Nord et l'A40 à l'Est.

Ce site est divisé ici en 3 sous-secteurs :

- Un premier sous-secteur correspondant à l'espace inclus dans le périmètre de protection établi par le SCOT pour l'ensemble « maraîchage de Vernaz-Bords d'Arve-Etangs des Iles », est exclu par nature des espaces potentiellement urbanisables ;

- Un deuxième sous secteur correspond au périmètre de la « ZAC Bois d'Arve », d'une superficie de 27 hectares. Ce projet d'environ 20 000 m2 de SHON vise à développer à proximité des bords de l'Arve un pôle économique à vocation commerciale thématisée (projet actuellement envisagé : vente d'équipements sportifs), intégré dans un espace global de loisirs et d'activité sportive comprenant des équipements publics sportifs et des activités de loisirs privées. Le projet devra respecter des

conditions et contraintes définies dans le SCOT, notamment sur le plan environnemental et paysager ;

- Un troisième sous-secteur couvre le reste des Iles, sur lequel cohabitent aujourd'hui des espaces en friche, des espaces déjà bâtis, et des espaces exploités par des activités agricoles. Sur une partie de ce troisième sous-secteur, doit pouvoir se développer un nouveau quartier d'habitat structuré à long terme, là encore sous un certain nombre de conditions posées par le SCOT (notamment avec un souci d'utilisation économe et optimisée du foncier, dans le temps et dans l'espace, afin de permettre le maintien d'une activité agricole sur ce sous-secteur à moyen terme).

Il est affirmé dans le SCOT d'Annemasse Agglo que « le développement envisagé sur une partie du secteur des Iles, à Etrembières, devra être concilié avec la volonté de maintenir la cohérence d'ensemble et la continuité de la pénétrante verte formée par l'Arve, qui se prolonge sur le territoire genevois et présente un intérêt régional ».

3.5.3. Le pôle urbain Veyrier-Pas de l'Echelle

Ce secteur transfrontalier revêt une importance stratégique sur le territoire d'étude. Il a une longue histoire commune tant sur l'aspect de l'urbanisation, que celui des équipements et services rendus aux habitants de part et d'autre de la frontière. Rappelons que ce n'est qu'en 1860 que la commune d'Etrembières devient française (traité franco sarde du 24 mars 1860).

Aujourd'hui, la commune d'Etrembières souhaite affirmer une centralité plus dense et compacte autour du hameau du Pas de l'Echelle. Cela comprend notamment l'opération Bois Salève (création d'une nouvelle place de centralité avec des commerces de proximité et d'un parc public, intégrés dans une opération immobilière de 180 logements. Ce projet s'accompagnera d'un projet d'espaces publics.

Il est attendu de la part des équipes mandataires d'autres propositions d'urbanisations du "vieux village" ainsi que des liaisons en direction de la frontière d'un réseau d'espaces publics à l'échelle du pôle urbain. Ces propositions devront permettre de conserver ou de réaffirmer une identité villageoise.

3.5.4 - Urbanisation de la ceinture du Village de Veyrier

Plusieurs projets d'importance se réaliseront à court et moyen termes principalement dans la couronne périphérique du village de Veyrier qui offre un potentiel de 16 hectares en terrains constructibles conformément au Plan Directeur Communal de 2007 et à la motion adoptée par le Conseil municipal le 28 avril 2009.

Les projets d'urbanisation concernant le territoire communal

- Le plan directeur communal a identifié 12 périmètres essentiellement localisés dans la couronne du village dans lesquels sont situés des zones potentiellement densifiables et qui doivent être déclassées en priorité en vue d'un futur développement urbanistique. Le potentiel de développement de la couronne du village représente une surface de 130'000 m2. La surface brute de plancher est d'environ 92'489 m2 avec un potentiel de 1'700 habitants. Le document de synthèse établi par les mandataires de la commune en charge de l'élaboration du plan directeur communal établit, chiffres à l'appui, que les capacités d'accueil selon les projets et les mesures d'aménagement proposées dans le plan directeur communal permettent de réaliser 875 logements supplémentaires accueillant 2'328 habitants ;

- En 2013, à l'avenue du Grand-Salève, une nouvelle école et deux salles de gymnastique et de nombreux équipements publics ;

- En 2015, la construction d'une nouvelle salle communale, une piscine municipale, de nouveaux équipements publics et activités commerciales à l'avenue du Grand-Salève ;

- De nouvelles constructions dans la zone 5 villas ;

- La création d'une zone d'activités économiques au lieu-dit le Pré-des-Dames à Vessy ;

- En collaboration avec la commune d'Etrembières, l'intégration de la RD 206 dans le concept de circulation transfrontalier, l'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes et l'assainissement phonique des bâtiments ;

- L'implémentation de surfaces liées aux commerces et aux activités économiques afin de créer un équilibre dans la mixité avec l'habitat ;

4- Les objectifs quantitatifs de développement

Les équipes devront répondre aux besoins induits en logements et en surfaces dédiées aux activités économiques**. L'objectif au sein de ce territoire est à l'horizon 2030 d'accueillir 7'000 habitants dans le cadre d'un développement cohérent et équilibré du territoire transfrontalier et 2'000 emplois, notamment qualifiés**.

Cette évaluation des potentiels ne peut donner à ce stade de l'étude que des ordres de grandeur que l'étude-test devra permettre de vérifier. **Par ailleurs, ces objectifs ayant été déterminés préalablement à l'extension du périmètre d'étude aux communes de Troinex, Bossey et Collonges-sous-Salève, les mandataires "testeront" la capacité du territoire à réévaluer ces potentiels.**

Il convient cependant de relever que, s'agissant des potentiels pour les activités économiques, l'enjeu n'est pas la disponibilité du sol mais bien la nature et le caractère qui sont donnés aux différents sites projetés.

Les équipes devront s'assurer tout au long des études de ce potentiel d'accueil et il s'agira de préciser les données quantitatives dans la seconde phase de l'étude test à partir d'une méthode à développer à partir des éléments suivants :

Tableau récapitulatif des potentiels : répartition et phasage

Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants		Nouveaux emplois		Surface
		2020	2030	2020	2030	ha
France	par extension de la zone à bâtir					
	par densification					
	par modification d'affectation					
Suisse	par extension de la zone à bâtir					
	par densification					
	par modification d'affectation					
TOTAUX						
Objectif AFVG			*+7000*		*+2000*	

Pour les logements, on considèrera un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par logement et une surface de 50m² de SBP par personne (surface brute de plancher, à peu près équivalente à la surface hors œuvre brute - SHOB - selon la terminologie usuelle française). La surface moyenne d'un logement est ainsi de 110 m² de SBP.

Il s'agit de ratios moyens qui recouvrent des réalités territoriales diverses. Ces ratios pourront donc être modulés en fonction des secteurs urbains selon nos recommandations pour le 2éme degré.

Concernant le total de logement envisagé, il sera demandé aux équipes dans le 2éme degré de prendre en considération la notion du desserrement résidentiel que l'on constate dans le logement neuf (concept du « point mort »). En effet, une partie des nouveaux logements construits répondra aux besoins liés aux décohabitations et au renouvellement du parc de logements existants, sans induire de croissance de population. Cette proportion peut être estimée à 4 logements sur 10 sur France.

Pour les emplois, les activités tertiaires nécessitent 25m² SBP/emploi, les activités secondaires de 60m² SBP/emploi, selon la nature des activités et des entreprises. Il s'agit là de moyennes statistiques genevoises.

Le contexte français étant différent, l'étude PPDE France sur l'analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français part de l'hypothèse d'une moyenne de 50 m² /emploi, ce qui représente une densification par rapport à la réalité actuelle des territoires français de l'agglomération, plus proche de 100m2 /emploi. Le ratio est à moduler en fonction de la typologie d'emplois analysée. En effet, les activités tertiaires sont nettement moins consommatrices d'espace par emploi, inversement aux activités commerciales, plus consommatrices. A noter que le Projet d'agglomération va dans le sens d'une densification des surfaces, en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses.

Les équipes de projet formuleront des propositions en sachant que pour garantir la cohérence de l'ensemble, les emplois et services devront en priorité être concentrés à proximité des arrêts de transports collectifs, notamment ceux à forte densité de main d'œuvre ou de clientèle.

Les besoins induits en équipements publics et services

En complément à ce programme, qui représente un ordre de grandeur, les équipes formuleront des propositions en matière d'équipements publics et de services en lien avec le développement du secteur d'étude. Les équipes peuvent justifier leurs propositions à partir des équipements suivants : lycées et collèges (collèges post-obligatoires et cycles d'orientation côté suisse) à localiser en fonction des augmentations de populations envisagées ; écoles primaires; parkings d'échange (voir chapitre relatif aux enjeux de mobilité) ; crèches, maisons de retraite, équipements sportifs et de détente, commerces, etc.

5 - Les objectifs qualitatifs de développement

5-1- Les objectifs agricoles et environnementaux

L'étude « Approfondissement du Schéma d'agglomération en rapport avec l'agriculture et l'espace rural » lancée en juillet 2008 alimentera les tables rondes de l'étude test. Le tableau des critères d'analyse de l'impact agricole est joint en annexe.

De manière générale, les équipes de projet devront garder en tout temps à l'esprit que les zones agricoles ne constituent pas un réservoir de surfaces vides ou dévolues au loisir, mais un outil de production essentiel à la région franco-valdo-genevoise, compte tenu notamment de l'évolution de l'économie alimentaire mondiale.

A cet égard, il est rappelé que le secteur de production agricole français de ce PACA est protégé de toute urbanisation par les documents d'urbanisme français (SCOT de l'agglomération annemassienne, plan local d'urbanisme de la commune de Gaillard) et que le secteur suisse de Veyrier-Troinex est identifié partiellement dans le plan directeur cantonal comme "zone agricole spéciale", permettant la production maraîchère sous abris.

Il est également rappelé que les exploitations trouvent aujourd'hui pleinement leur place économique. Les équipes de projet devront par conséquent avant tout considérer ces espaces dans toute la réalité de leur fonctionnement économique et agronomique. Elles maîtriseront ainsi les spécificités de cette filière maraîchère transfrontalière de pointe et prendront alors notamment en compte les besoins en infrastructures (serres, bâtiments d'exploitation), en équipement (eau, chauffage) et en déplacement (accès facile au siège de l'union maraîchère, site actuel et futur ; accès faciles aux secteurs de production pour les livraisons ; circulations internes aux zones facilitées pour les seuls engins agricoles).

Les secteurs de production agricole sont cependant situés au cœur de ce PACA, qui doit aussi répondre à des problématiques de développement urbain. Nous voyons dès lors que tout l'enjeu est de réfléchir à un projet agri-urbain déterminant les mesures de protection, de gestion et de valorisation des espaces agricoles, tout en pensant la gestion et la nature des limites avec la zone constructible. Les équipes de projet devront affirmer la légitimité d'une agriculture maraîchère périurbaine, garante d'une production de proximité de qualité, et à destination d'un marché local (population de l'agglomération).

Cette légitimité pourrait s'affirmer notamment par des propositions de synergies à développer entre ces deux affectations de l'espace. Il s'agira pour les équipes d'établir par exemple des propositions dans le domaine énergétique (chauffage serres / quartiers urbains), dans le domaine de l'eau (récupération des eaux de pluie sur les surfaces imperméables / arrosage), voire dans le domaine des déchets.

Il apparaît également important de travailler sur l'encadrement de la pratique constatée des loisirs doux dans l'espace agricole. Les équipes de projet veilleront ainsi à développer un projet minimisant son impact sur les zones de production, par exemple en canalisant la fréquentation sur des réseaux de sentiers pédestres, pistes cyclables, etc… débouchant directement sur les espaces de délassement.

Un travail sur les limites et les pénétrations devrait aussi être effectué afin de faciliter la lisibilité du territoire par les habitants.

Il s'agit au final de consolider par ce projet agri-urbain la viabilité économique des entreprises agricoles, d'exploiter les opportunités liées à la présence de la ville et de trouver le bon équilibre entre préservation des sites de production et mobilité des citadins.

Enfin, nous transmettons à chaque mandataire ci-dessous le tableau des indicateurs définitifs validés par les participants à la démarche de l'étude agricole. Cette grille est utilisée pour l'évaluation des PACA par les mandataires agricoles. Les chambres agricoles y feront probablement constamment référence.

N°	INDICATEURS D'IMPACTS SUR L'AGRICULTURE
FONCTION DE PRODUCTION	
1	**Consommation de terres agricoles**
1a	Quantité: perte définitive de SAU / espace agricole
1b	Qualité agronomique: pondération en fonction de l'aptitude agricole et de la présence de signes de reconnaissance de la qualité du terroir (cadastre spécial, label…)
2	**Organisation spatiale de l'activité agricole**
2a	Niveau de morcellement des parcelles agricoles
2b	Fragmentation d'une grande unité agricole
3	**Niveau d'investissement agricole**
3a	Gros investissements réalisés (drainage, remaniement parcellaire,…)
4	**Aspects économiques**
4d	Incidence sur une filière spécifique (fragilisation, renforcement,…)
FONCTION DE PRESERVATION DES RESSOURCES (NATURE-ECOLOGIE)	
5a	Concerne un réseau agro-environnemental existant ou planifié
5b	Incidences sur la gestion de l'eau : eaux de surface (cours d'eau); eaux souterraines (alimentation de la nappe)

FONCTION DE PRESERVATION DU PAYSAGE - PATRIMOINE	
6	Concerne un périmètre paysager classé ou une coupure d'urbanisation inscrite dans un plan d'aménagement (SCoT, plan directeur, …)
FONCTION DE LOISIR ET DELASSEMENT	
7a	Incidences sur des chemins pédestres, des parcours cavaliers, les voies vertes existants ou en projet (etc.)
7b	Modalités de gestion du public dans les espaces agricoles (pression urbaine, chiens..)
FONCTION SOCIALE	
8a	Nombre d'emplois agricoles directs concernés
8b	Dynamisme local (projets, initiatives, partenariats,…) dans les exploitations agricoles
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	
9	Pertinence et qualité des mesures proposées en faveur de l'agriculture

5-2 Les objectifs en matière de nature et de paysage

Les propositions des équipes de projet porteront aussi bien sur les paysages naturels et agricoles existants (grands espaces ouverts, liens entre milieux naturels, forêts, rives), éléments de terroir, etc.) que sur la composition paysagère des nouvelles entités urbaines (entrées de ville et accompagnement des artères principales, vues paysagères, traversées urbaines des cours d'eau, lien avec et entre les espaces publics, etc.). Le traitement de ce volet paysager portera sur l'ensemble du périmètre, tout en le considérant dans son cadre géographique élargi.

La préservation des milieux naturels (protection des rives de l'Arve, du Foron , de la Seymaz, de la Drize, etc.) et le renforcement de la biodiversité feront partie intégrante des mesures à caractère paysager et du projet territorial, en tenant compte notamment du projet de mise en réseau des surfaces de compensation écologique.

Le projet devra également identifier les continuités paysagères et les « connexions biologiques majeures » à préserver et à renforcer afin de mettre en avant le caractère de « métropole verte » de l'agglomération. Le PACA pourra définir des espaces naturels et agricoles stratégiques où l'urbanisation doit être strictement interdite, et notamment identifier les espaces supra-communaux remarquables (naturels ou agricoles).

In fine, il s'agira de définir de manière transfrontalière les zones naturelles, agricoles et les espaces verts urbains à préserver à long terme et identifier les « grands corridors verts » qui structurent cet axe. Cela doit également permettre de renforçer la lisibilité et les coupures visuelles entre la trame urbaine et les espaces interstitiels naturels ou agricoles.

5-3 Un développement économique équilibré et durable

En matière de développement économique, l'étude test devra dresser les potentiels de développement et de renforcement des pôles d'emplois et quartiers mixtes, au regard des choix d'urbanisation retenus. Les projets devront mettre en valeur les potentiels offerts, à court, moyen et long terme, par les différentes options d'urbanisation particulièrement au regard des nouvelles qualités de sites développées par le renforcement de l'offre de TP. Cela comprend également l'enjeu de la densification par la recherche d'une gestion économe de l'espace par l'activité économique.

Le projet devra permettre l'accueil, sur le périmètre d'étude, de 2'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, selon les hypothèses de projection démographique retenues dans le Schéma d'agglomération. Les mandataires pourront s'appuyer sur les résultats intermédiaires des deux études (France et Genève) réalisées pour la mise en place progressive d'une Politique intégrée de pôles de développement économique (PPDE). Cette politique vise à créer les conditions cadres nécessaires pour faciliter l'accueil des entreprises selon une approche combinant étroitement urbanisation, mobilité et environnement et favorisant largement la mixité fonctionnelle des pôles. Elle vise ainsi une répartition plus équitable des emplois de part et d'autre de la frontière, en encourageant notamment le développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français. Dans ce cadre, il s'agit de proposer une offre d'accueil différenciée, complémentaire et adaptée selon les qualités des sites et les qualités recherchées par les entreprises.

L'étude test devra ainsi permettre la mise en perspective, dans les options d'urbanisation retenues, des potentiels des sites en matière de développement économique et des types d'activités pouvant être accueillies au regard des qualités des sites (desserte TP, accessibilité autoroutière, qualité architecturale et paysagère, proximité de services aux entreprises et aux salariés, etc.).

En outre, les études qui pourra s'appuyer sur les études PPDE (fiche "Entrée Ouest de l'Agglomération Annemassienne") devront aborder les thèmes suivants :

- Le projet de la ZAC du Bois d'Arve à Etrembières et le projet de création d'une zone d'activités économiques au lieu-dit le Pré-des-Dames à Vessy ;

- Les possibilités d'emplois dans les services et le commerce autour des principaux pôles d'échanges et dans l'ensemble des "bourgs centre"

La prise en considération d'un certain nombre d'enjeux généraux, au-delà de la seule question de la qualité urbanistique et environnementale des développements économiques : enjeu de maintenir une diversité dans les types d'activités et d'emplois ; d'assurer une complémentarité entre les développements (entre zones d'activités elles-mêmes mais aussi entre zones d'activités et centralités urbaines), et d'affirmer une vocation claire et/ou une thématisation sur certaines zones d'activités.

5-4 Les objectifs d'urbanisation, de paysage et d'espace publics

Pour d'évidentes raisons géomorphologiques, l'urbanisation actuelle et future entretient une relation étroite avec la topographie (la prédominance du Salève notamment), le maillage des cours d'eaux (l'Arve, la Drize, le Foron, la Seymaz, etc.) et avec les tracés historiques qui ont pris appui sur les parties du territoire formant des promontoires (en principe, à l'abri des divagations des cours d'eau). Cette organisation a subi des coupures majeures occasionnées par les grandes infrastructures de transport (le chemin de fer, les routes principales et les autoroutes) qui n'obéissent plus à la logique géographique.

Désormais, cette confrontation engendre de multiples enjeux en termes de paysage, mais aussi de rapports entre urbanisation et espace rural. La valorisation du (ou des) paysage(s) présents et l'insertion du développement urbain deviennent ainsi une composante essentielle du projet et interroge fortement le rôle des « espaces ouverts » et celui de l'espace public au cœur de ce dispositif, et l'identité et le développement des centralités.

Cette question constitue un des cœurs de la présente étude test. Ainsi, il est demandé d'étudier et de tester l'identité, le devenir et le rôle des centralités historiques (Veyrier, Etrembières, Troinex, Bossey, Collonges-sous-Salève) ainsi que la structuration de nouvelles centralités en relation avec le projet urbain futur.

Ce travail d'ensemble doit permettre de dégager les secteurs à densifier, les secteurs à urbaniser et les secteurs à préserver à long terme ainsi que la trame des espaces publics de l'axe dans son ensemble.

La qualification et la mise en réseau des espaces publics doivent permettre de structurer les fonctions des différents secteurs dans une logique de continuité et d'intégration urbaine, de qualité et de sécurité pour les usagers. L'étude doit permettre de réévaluer les caractéristiques des axes structurants parcourus par les transports collectifs, en les considérant comme des espaces-rues de liaison et non de coupure. La mise en valeur des espaces publics, des places et des espaces de détente doit être perçue sous deux aspects : la notion de proximité et la vision de la dimension régionale liée au plan vert bleu.

Les propositions des équipes de projet porteront sur :

- Le réseau des espaces publics et les connexions à créer, renforcer ou améliorer ;
- Des propositions indiquant les lieux de densité à partir desquels des espaces publics référents pourraient être créés et des propositions illustrant de quelle nature ils pourraient être constitués (en fournissant des illustrations de leur aspect futur) ;
- Les mesures d'aménagement permettant la requalification des espaces (mesures types illustratives) ;
- Des propositions de parcours à requalifier ou à créer, en indiquant les mesures préconisées).

5-5 Les objectifs de mobilité

5-5-1- Cadre général mobilité

D'une manière générale, une coordination est à rechercher entre le développement de l'urbanisation et l'évolution des réseaux de transports. Cette coordination doit permettre de développer les activités dans les lieux où l'offre de transport correspond à leur profil de mobilité.

De même, les réflexions doivent être multimodales. Il s'agit de considérer tous les modes de transport, de tirer profit de leurs avantages dans leur domaine d'efficacité spécifique.

Enfin, l'intermodalité (changement de mode de transport en cours de trajet) peut être amenée à jouer un rôle bien plus important qu'aujourd'hui. L'utilisation des modes doux pour atteindre les haltes et arrêts de transports collectifs représente par exemple un potentiel important.

Dans ce cadre, il ressort que trois P+R seront à proposer tant sur leur localisation, que sur leurs interfaces :

- un dans le secteur du Pas de l'Echelle à Etrembières en lien avec la réouverture de la halte ferroviaire et le site du téléphérique du Salève et la ligne du réseau TPG (ligne 8)

- Un second sur Collonges-sous-Salève, en lien également avec la réactivation de la halte ferroviaire et sa connection avec le réseau TPG (ligne 44)

- Dans le secteur Arve / Drize

Les enjeux en termes de mobilité sur ce territoire se caractérisent notamment par une densité d'infrastructures lourdes élevée dans un espace contraint et par des densités de population plus faibles que dans d'autres portions de l'agglomération. Ces caractéristiques vont nécessiter des réflexions plus fines que dans d'autres PACA en matière de hiérarchisation et de priorisation des réseaux et de leurs développements, notamment dans le but d'éviter de disperser les moyens. Par ailleurs, la réduction des nuisances et des effets de coupures dus aux grandes infrastructures pour la population et pour les déplacements de loisirs seront essentielles.

Pour guider la réflexion, les enjeux suivants sont identifiés :

- En matière de desserte ferroviaire, la ligne tangentielle du pied du Salève (en direction d'Annemasse et de St-Julien) et les futures gares CEVA de Champel et de Carouge-Bachet constituent potentiellement les haltes et gares du PACA. Celles-ci ne sont toutefois pas accessibles actuellement en raison d'un manque de lignes de rabattement et de l'absence de desserte de la gare de Bossey Veyrier (sur la commune d'Etrembières), de la gare de Collonges sous Salève, ainsi que du site d'Archamp (cf. plan de synthèse PACA Saint Julien / Bernex)

  La fonctionnalité et les principes d'exploitation de la desserte ferroviaire du PACA seront à investiguer.

- Les différentes offres de transports publics se sont développées de manière dissociées dans ce secteur. Des lignes, prolongements et/ou restructuration de lignes doivent permettre d'assurer un maillage des réseaux. Ceci est également valable pour les transports de loisirs, notamment pour le téléphérique du Salève, voire le site de la Croisette !

Une structure générale des réseaux de transports collectifs explicitant les fonctions et les niveaux de services des différentes offres sera à investiguer. De même, la localisation, la fonctionnalité, et les principes d'aménagement des interfaces

- Le réseau routier présente des caractéristiques très différentiées :
  - la présence d'une autoroute tangentielle déconnectée du territoire en raison du faible nombre d'échangeurs ;
  - un échangeur à Etrembières concentrant des quantités de flux très importantes ;
  - un réseau routier tangentiel complémentaire à l'autoroute, largement aménagé en faveur des déplacements rapides et générant des nuisances et des effets de coupures importants pour les territoires traversés ;
  - une pénétrante primaire entre Veyrier, Conches et Genève-centre ;
  - un manque de hiérarchisation et d'organisation du reste du réseau radial entre Veyrier et Bardonnex.
  - des compléments de réseau déjà prévus (Genève-sud, jonction de la milice notamment) à intégrer dans la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier.

  La hiérarchie fonctionnelle du réseau routier de ce secteur est à repenser et à réorganiser.
- En matière de déplacements doux et de loisirs, le secteur considéré présente des potentiels très important à mettre en valeur. Les grands éléments paysager et protégés sont en effet séparés les uns des autres par les grandes infrastructures de transports et/ou par les activités (carrières notamment).

  L'identification d'un réseau de mobilités douces et des principales mesures nécessaire pour en assurer la fonctionnalité sera fondamentale pour garantir la cohérence de l'ensemble du territoire. Il est demandé par le Collège d'intégrer certains projets :
  - - Proposition de la Véloroute du CG74 : "La Frontalière" qui passe par Annemasse jusqu'à Saint Julien, à connecter avec les diverses centralités.
  - - Une Voie verte reliant Etrembières avec la Voie verte du CEVA

- Certaines problématiques spécifiques nécessitent une attention particulière :
  - L'accessibilité des carrières/gravières du Salève pour les poids lourds en évitant les secteurs résidentiels.
  - La fonctionnalité et la localisation des P+R dans ce territoire en lien avec les futures interfaces modales (Collonges ; Etrembières)

5-5-2 : Précision des attentes par mode de transport

Les enjeux mentionnés ci-dessus sont affinés par mode de transport pour lesquels des attentes sont formulées :

Mobilités douces :

Les aspects suivants seront à travailler :

- Une trame générale des liaisons de mobilité douce d'agglomération est à proposer.
- Les grands espaces paysagers présentent des potentiels très importants à mettre en valeur pour les liaisons quotidiennes autant que pour les liaisons de loisir. Pour ce faire, certaines mesures de liaison spécifiques seront à identifier. Des liaisons seront notamment à trouver entre les grandes structures suivantes :
  - Le Salève
  - La plaine Veyrier/Troinex

- Le secteur des Iles
- Le secteur des terrains de sport du Bout-du-monde
- Les différents pôles urbains du territoire

Transports collectifs :

Les réflexions et propositions suivantes sont attendues :

- Les propositions doivent permettre un développement des transports collectifs en coordination avec les développements de l'urbanisation prévus sur ce territoire
- La fonctionnalité et les principes d'exploitation de la desserte ferroviaire du PACA doivent être investigués. Il s'agit notamment d'évaluer l'opportunité de réactiver la gare Veyrier-Bossey en étudiant préalablement toutes ses fonctions potentielles, et de proposer une liaison TC forte entre les gares CEVA du Bachet et/ou de Champel vers les secteurs de Vessy et du pôle urbain "Veyrier- Pas de l'Echelle".
- Idem pour la réactivation de la gare de Collonges-sous-Salève avec une liaison TC forte en direction de Carouge et de la gare CEVA du Bachet.
- Les pôles "Pas de l'Echelle-Veyrier" et celui de "Collonges-sous-Salève" doivent bénéficier d'une amélioration de leurs desserte par les transports collectifs à destination du cœur de l'agglomération, du secteur Praille-Accacias-Vernets (PAV) et des centres régionaux d'Annemasse et de St-Julien. Le téléphérique du Salève doit également pouvoir bénéficier de cette amélioration de l'offre.
- Une réflexion sur une liaison tangentielle en TC reliant Annemasse et Saint Julien (y compris le site d'Archamp en respectant le plan de Synthèse des PACA Saint Julien et Bernex)
- Les réflexions doivent porter une attention particulière à l'interconnexion des réseaux dans l'optique de créer un réseau maillé. En ce sens, les interfaces seront un élément important pour lequel des propositions concrètes (fonctionnalité et principes d'aménagement) sont à fournir.
- Les bassins de population et les densités sont à prendre en considération (souvent plus faibles que dans d'autres secteurs de l'agglomération). Une hiérarchisation des réseaux, avec des niveaux de desserte adéquats et une prise en compte des horizons temporels sont à travailler.

Réseau routier :

Pour aborder les réflexions sur le réseau routier, une représentation de ses fonctionnalités constitue un préalable indispensable.

Les éléments suivants devront faire l'objet de réflexions et de proposition :

- Le rôle du réseau autoroutier (réseau tangentiel et radial) pour les déplacements d'agglomération doit être précisé.
- Une meilleure structuration du réseau radial est à trouver. Les développements prévus (Genève-sud et complément de jonction de la milice indiqué dans la partie 3) sont à prendre en compte dans la réflexion.
- La problématique spécifique des poids lourds est à prendre en considération, en particulier les générations importantes de poids lourds dues au carrières/gravières du Salève.

Dans les réflexions sur le réseau routier, on prendra en compte la thématique complexe du carrefour d'Etrembières. Cette infrastructure de transport complexe concentre, du fait des contraintes géographiques environnantes (Salève, Arve, frontières), des charges de trafic très lourdes liées à deux fonctions différentes :

- Connexion des différents secteurs du nord de la Haute-Savoie (Genevois français, Bornes, moyenne Vallée de l'Arve et par son intermédiaire la Vallée du Giffre et du Chablais) avec Genève ;

- Connexion de l'agglomération annemassienne avec le réseau routier et autoroutier structurant. On notera sur ce point que certaines fonctions routières ne sont pas possibles dans la configuration actuelle ce qui pénalise fortement l'organisation routière d'Annemasse Agglo.

Le « nœud d'Etrembières » concentre de nombreuses saturations aux heures de point. Plusieurs projets visent à le réorganiser pour améliorer sa fonctionnalité ou limiter les nuisances (projet d'une nouvelle traversée de l'Arve; réaménagement de la sortie autoroutière). Aucun n'est abouti à ce jour.

De l'ensemble de ces réflexions et propositions, il est attendu de la part des équipes un concept d'ensemble qui doit faire apparaître les diverses fonctionnalités du réseau :

- **liaison vers le cœur d'agglomération**
- **liaison vers le centre régional**
- **liaison vers les pôles périphériques**
- **identification des interfaces multimodales**

6 Calendrier, exigence, collège et rémunération des mandataires

6-1 Calendrier

1. COPIL AGGLO : validation du lancement de la démarche du PACA	04/09/2008
2. Information aux communes	20/05/09
3. 1er COPIL PACA : échange sur le Document Cadre des études tests	18/06/09
4. **1er collège** : validation règlement pré qualification	02/11/09
5. Publication de l'appel à candidature	Novembre 2009
6. Rentrée des offres de candidatures	Décembre 2009
7. Adaptation du programme - cahier des charges de l'étude test	Décembre 2009
8. **2ème collège**, choix des 3 équipes et validation du cahier des charges	12/01/09
9. Lancement, remise des docs, visite site	**18/01/2010**
10. Réponses aux questions des candidats (=2 sem.)	01/02/2010
11. **3ème collège**, Présentation des rendus du 1er degré et discussion Atelier 1	19/03/2010
12. Tables rondes 1	20/03/2010
13. Rapport 1 du collège et lancement du 2ème degré	19/04/2010
14. **4ème collège**, Présentation des rendus du 2ème degré et discussion	08/06/2010
15. Tables rondes 2	12/06/2010
16. **5ème collège**, Rapport 2 du collège	07/09/2010
17. Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération avec rapport	Octobre
18. Exposition et présentation publique des projets	A fixer

6-2 Exigences concernant les rendus

Les études qui seront conduites se dérouleront en deux niveaux/degrés. Il est attendu des équipes de projet des propositions coordonnées aux deux niveaux de réflexion prescrits et dans les domaines suivants :

Premier degré : concept général d'aménagement

Echelles principale de rendu : de 1:15'000 / 1:10'000 à si nécessaire 1:2'000 sur certains secteurs stratégiques (espaces publics…)

Le maître d'ouvrage attend des équipes de projet des propositions formant un tout cohérent répondant aux différents enjeux mentionnés ci-dessous de manière argumentée, aux objectifs quantitatifs et qualitatifs de développement des chapitres II. 3 et II.4, ainsi qu'aux variantes d'étude indiquées dans le tableau de synthèse final listant les invariants, les adaptations possibles et les éléments ouverts à de nouvelles suggestions.

Ces propositions porteront plus particulièrement sur les points suivants :

- Un concept territorial, paysager et urbain du secteur d'étude, avec un texte explicatif
- A partir d'une trame verte et paysagère à préserver à long terme, élaborer un concept territorial, intégrant les centralités et les secteurs stratégiques d'urbanisation et de mobilité à l'horizon 2020, puis 2030.
- Une identification des secteurs et une estimation quantitative des nouveaux potentiels d'urbanisation (habitat et emploi), définis par des principes d'étapes qui devront apparaître sur les plans fournis (moyen terme : 2020 et long terme : 2030) ;
- La définition du maillage et des réseaux de déplacement (fonctions, hiérarchisation…) comprenant les accès et les itinéraires des mobilités douces (parcours piétons, cyclistes…) et les interfaces de transport
- Zoom sur un secteur stratégique illustrant le concept territorial.

Deuxième degré : projet et stratégie d'aménagement

Echelles principale de rendu : de 1:10'000 à si nécessaire 1:2'000 sur certains secteurs stratégiques définis avec accord du collège.

Le travail du deuxième degré devra approfondir les notions et propositions présentées lors du premier degré en tenant compte des remarques et demandes du collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration dans le rapport de recommandation.

6-3 Collège

Le collège est composé des personnes suivantes :

1. Président (1), membre professionnel, urbaniste

- Mme Inès Lamunière, architecte-urbaniste

2. Élus (12)

- M. Mark Muller, Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève, Co-président du Projet d'agglomération
- M. Robert Borrel, Président d'Annemasse Agglo, Co-président du Projet d'agglomération
- M. Claude Birraux, Conseiller général Haute Savoie
- M. Marc Nobs, Ville de Carouge
- M Luc Malnati, Maire de Veyrier
- M. Maurice Giacomini, Maire d'Etrembières
- M. Christian Dupessey, Maire d'Annemasse
- Mme Nathalie Magnin, Adjointe à la commune de Gaillard
- M. Jean Luc Pecorini, Maire de Bossey
- M. Magnenat, Maire de Troinex
- M.Pierre-Henri Thevenoz, Maire de Collonges-sous-Salève
- M. Bernard Gaud, Président de la Communauté de communes du Genevois

3. Professionnels (12)

Professionnels de l'administration

- M. Philippe Viala, chef de projet PACA, canton de Genève, Projet d'agglomération
- M. Frédéric Fromain, Responsable Aménagement, Annemasse Agglo
- M. Jacques Moglia, architecte-urbaniste, canton de Genève, Département du territoire
- M. Jean Louis Carret Conseil général de Haute-Savoie
- M. Gérard Pehaut, Sous-préfet et représentant de l'Etat français

Assistant à maîtrise d'ouvrage

- M. Olivier Fazan, architecte-urbaniste

Externes

- Mme Anne Lise Cantiniaux, environnementaliste, Indiggo
- Mme Jeanne Bouet, urbaniste-paysagiste
- M. Alain Leveillé, membre désigné par la Commission d'urbanisme

- M. John Aubert, urbaniste paysagiste, Ville d'Yverdon
- M. Christian Wiesmann, urbaniste, Ville de Bern
- M. Benoit Ziegler, ingénieur transport

4. Suppléants (2)

- Xavier Fischer, urbaniste externe (AMO du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse)

5. Groupe appui de l'administration : 20 personnes

- Gilles Mulhauser, Département du territoire du canton de Genève (DT), Direction générale Nature et paysage - François Bornicchia, DT, Direction générale de la mobilité - M. Ansaldi, DT, Direction générale de l'Agriculture - Anna Karina Kolb, Département Economie et Santé, Promotion économique - Frédéric Wuest, architecte-urbaniste, Chef de projet Les Grands Esserts, DT - Vincent Scatollin, DGAT, DT - Christine Massot, représentant Ville de Carouge - Olivier Orth, représentant Commune de Veyrier - Sylvain Ferretti, chef de projet, Projet d'agglomération, DT - M. Bernard Trotte, DGAT, DT - Représentant de Troinex	- Karelle Hezard, Conseil général de Haute-Savoie - Françoise Gerey, Région Rhône Alpes - Marie Anckière, DDEA Haute Savoie - Benoit Duperthuy, Annemasse Agglo - Michel De Smedt, Ville d'Annemasse - Noël Mercier, MED - Sébastien Hélias, Ville de Gaillard, - Jean François Donque, chef de projet PDU, Annemasse Agglo - Olivier Besson, commune d'Etrembières - Annie Carrier, Représentant de Bossey - Jérôme Kasparian, ville de Collonges-sous-Salève - Julie Lucas, Communauté de Communes du Genevois.

En fonction des problèmes rencontrés ou des questions des mandataires, le collège d'experts pourra en tout temps recueillir l'avis de tiers en vue de compléter son information et consolider son jugement sur la pertinence des propositions reçues. Il pourra notamment compter sur la collaboration des services de l'Etat de Genève et d'Annemasse Agglo, ainsi que ceux des communes intéressées.

6-4 Rémunération des mandataires

Les mandataires sont rétribués forfaitairement pour l'ensemble de l'étude test à hauteur de CHF **70'000 CHF HT**, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés. Le collège d'experts peut écarter un groupe qui ne présenterait pas les documents demandés.

Les rétributions couvrent tant les honoraires (prestations) que les divers frais engagés par les équipes de projet. Elles sont déterminées comme suit (montants HT, par équipe mandataire) :

1er degré	Concept général d'aménagement	CHF 35'000. -- HT
2ème degré	Schéma et stratégie d'aménagement	CHF 35'000. -- HT

La prestation demandée est estimée pour les deux degrés à environ 440 heures, soit environ 55 jours de travail à répartir entre architecte / urbaniste, ingénieur mobilité et ingénieur environnement, au taux moyen de 160. -- CHF/h. et à 4'000.-- CHF de frais.

7 - Contributions des Communes

7.1 - Communauté de Communes du Genevois

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS

PACA Carouge-Veyrier-Etrembières - CVE

Cahier 90 – Cahier des charges des Etudes-test

Contribution de la Communauté de Communes du Genevois

Au sein du projet d'agglomération FVG, la Communauté de Communes du Genevois (CCG) est concernée par deux axes de développement en lien avec le coeur d'agglomération, Genève:

- le PACA St Julien-Plaine de l'Aire dont les études-test sont aujourd'hui abouties et qui est entré dans une phase de synthèse avec le PACA Bernex,

- le PACA Carouge-Veyrier-Etrembières regroupant les espaces aux pieds du Salève, dont Collonges-sous-Salève et Bossey, deux communes qui appartiennent au périmètre de la CCG. A noter que le périmètre de ce PACA s'est étendu progressivement, il s'avère aujourd'hui nécessaire d'attribuer une nouvelle dénomination au « PACA Carouge-Veyrier-Etrembières » de façon plus appropriée au secteur étudié.

Le PACA St Julien-Plaine de l'Aire a notamment traité des problématiques d'articulation entre la création d'un tramway, les potentiels d'urbanisation et l'affirmation d'un pôle d'équilibre.

Le PACA CVE relève des défis tout à fait différents fortement dictés par la présence d'élément naturels structurants (Salève, Arve, Drize). La réflexion doit être axée sur la composition paysagère entre les espaces ouverts et les espaces urbanisés, la structuration des centralités existantes et la gestion durable des flux traversant ce secteur.

Les périmètres d'étude de ces deux PACA mettent en avant la fonction de relais ou de jonction du pôle de Collonges de part sa position au terminus de la ligne de bus 44, à proximité de la douane de Rozon, de sa pénétrante vers Genève, de l'existence de sa gare et la question de sa réactivation. A ce propos, la CCG rappelle que le projet d'agglomération transmis à la Confédération en 2007 contient la mesure *14-1 Réactivation de la gare Archamps-Collonges*. Il s'avère que dans les études-test du PACA St Julien-Plaine de l'Aire, aucune proposition concernant la gare d'Archamps n'a été retenue. L'opportunité de réactiver l'une ou l'autre de ces gares doit encore être testée et intégrée dans un projet global.

En outre, le périmètre du PACA St Julien-Plaine de l'Aire inclus celui de Porte-Sud, secteur moteur de la CCG, site stratégique pour l'agglomération multipolaire. La Technopole d'Archamps est un élément phare de Porte Sud et se situe en limite du périmètre du PACA CVE. Les investigations sur le développement de ce

site économique se poursuivent dans le plan de synthèse. La CCG souhaite que les études-test du PACA CVE prennent en considération cet élément contextuel dans leur réflexions.

La CCG appelle à une forte articulation entre les investigations du Plan de synthèse des PACAs Bernex-St Julien et des études-test du PACA CVE.

En amont des études-test, la CCG perçoit le secteur d'étude du PACA CVE comme un territoire périphérique proposant un potentiel de valorisation paysagère à révéler. Ce secteur s'est développé sous l'influence du cœur d'agglomération et des deux pôles régionaux que sont Annemasse et St Julien. Le périmètre d'étude se caractérise par une ambivalence entre le Salève comme limite à l'extension urbaine et le réseau d'infrastructure très développé comme vecteur d'urbanisation. Les réseaux de connexion témoignent des relations de ce périmètre aux éléments qui l'entourent (radiales vers Genève, tangentielles vers les pôles régionaux, accès au Salève). A cela s'ajoute, les pénétrantes bleues et vertes dessinées par les cours d'eau invitant le territoire à un développement respectueux des éléments naturels qui le dominent.

Dans le cadre des études-test de ce PACA CVE, la CCG aspire à obtenir des réponses sur :

- les potentialités de ce secteur à instruire le volet environnement de « l'agglomération compacte, multipolaire et **verte** », quelle place de la nature en ville ? quelle intégration des grands éléments naturels ? quelles relations avec l'arrière-pays rural ? quelle accessibilité respectueuse des sites naturels ?
- l'opportunité de tester la complémentarité des accès au Salève
- la structuration urbaine et la composition identitaire des noyaux urbains existants et des zones à urbaniser dans le secteur d'étude et son articulation avec les espaces adjacents voués à l'urbanisation
- les perspectives de développement durable des espaces périurbains, quelle valorisation des espaces mités ?
- l'opportunité d'étendre la Ligne 44 jusqu'à Collonges et jusqu'à la Technopole d'Archamps (question qui sera en partie traitée dans le plan de synthèse des PACAs Bernex-St Julien)
- l'opportunité de réactiver la gare de Collonges-sous-Salève
- l'opportunité du site du bourg de Collonges à accueillir un pôle d'échanges : quelle envergure ? pour quelles fonctions ?
- les potentialités de développement de réseau de TC reliant les pôles de St Julien et d'Annemasse et l'opportunité de desserte de pôles relais dans le secteur d'étude

Le contexte règlementaire de la CCG semble opportun pour les études-test dans la mesure où la réflexion sur un projet de territoire est récemment lancée. Cette démarche se positionne en amont du lancement de la révision du SCOT prévu dans le courant de l'année 2010. Dans ce cadre, la CCG pourra s'inspirer directement des résultats des Etudes-test des deux PACA qui la concernent et de façon plus globale des avancées du Projet d'agglomération. A noter que la CCG s'attache à l'articulation de la révision de son SCOT avec la révision de son PLH dont le lancement est prévu au printemps 2010 et l'élaboration de son PGD lancé en décembre 2009. La condition majeure posée aux consultants est de veiller dans l'élaboration de ces documents et leur phasage à l'articulation avec la démarche SCOT ainsi que la prise en compte des orientations et des avancées du Projet d'agglomération.

Plus localement, le PLU de Bossey a été approuvé en 2005 et le projet de PLU de Collonges a été arrêté en juin 2009. Enthousiaste devant les perspectives de réflexion à venir, la CCG participera activement à la démarche des études-test du PACA Carouge-Veyrier-Etrembières.

Le Président, Bernard Gaud

7.2 - Contribution de la commune de Veyrier

Entre 1950 et 1960, la commune de Veyrier a pris le virage de l'expansion démographique tout en contrôlant de manière efficace son développement par l'adoption du premier plan des zones d'affectation de la commune. Il est à relever que celui-ci n'a que très peu évolué durant ces 40 dernières années.

L'extension du domaine bâti, principalement résidentiel, s'est accru durant toutes ces années à un rythme soutenu grâce au développement économique de la région genevoise. En 50 ans, Veyrier s'est transformé pour passer d'une commune à vocation agricole (1950 : 2'000 habitants ; 2009 : 9'780 habitants) en quartiers à vocation résidentielle, tout en préservant l'intégralité des zones agricoles et forestières.

Cette évolution a toujours été maîtrisée. Veyrier entend poursuivre dans cette voie en participant à l'effort d'urbanisation, sans toutefois sacrifier des paysages de grande valeur et ni perdre son identité, tout en assurant l'intégration des nouveaux habitants de la manière la plus harmonieuse possible, ainsi qu'en préservant l'équilibre des finances communales.

Les options de développement

Ces 15 dernières années, la commune de Veyrier a accueilli quelque 2'500 nouveaux habitants. D'ici 1 à 2 ans, elle en dénombrera 10'000, ce qui lui conférera un statut légal de ville.

Il est donc indispensable que la construction des nouveaux quartiers se réalise de manière raisonnable et structurée pour maintenir l'équilibre des groupes socio-économiques. Cette problématique est d'ailleurs vivement ressentie par la population.

Au plan régional, des projets d'importance cantonale (PAV) et transfrontalière (CEVA, circulation Genève-Sud) sont actuellement à l'étude. Ces derniers devront être intégrés dans le cadre du développement que la commune s'est fixé en approuvant son nouveau plan directeur communal (Pdcom 2007).

Les enjeux

Ces prochaines années, la commune de Veyrier a l'intention d'apporter sa contribution à la création de logements. Concrètement, plusieurs projets d'importance se réaliseront à court et moyen termes principalement dans la couronne périphérique du village qui offre un potentiel de 16 hectares en terrains constructibles conformément au Pdcom2007 et à la motion adoptée par le Conseil municipal le 28 avril 2009.

Les autorités administratives ainsi que le Conseil municipal se sont prononcés à plusieurs reprises sur la nécessité de prévoir un phasage des projets de développements urbains de la commune.

En revanche, la commune est catégoriquement opposée à l'urbanisation du périmètre des Grands-Esserts avant l'échéance de son plan directeur communal (2020 environ).

La volonté des autorités de planifier une croissance harmonieuse de la commune s'appuie sur le plan directeur cantonal 2015 qui précise très clairement que le périmètre des Grands- Esserts est destiné à être urbanisé à moyen et long termes (fiche 2.04 du plan directeur cantonal).

Les déplacements

De 1887 à 1956, la commune de Veyrier était reliée à la ville de Genève par une ligne de tramway électrique. Aujourd'hui comme par le passé, les projets d'importance doivent être impérativement précédés par une amélioration conséquente des voies de communication destinées au trafic privé, au développement des transports collectifs, en y associant également un réseau de mobilité douce et piétonnier performants. L'étude de l'urbanisation future des Grands-Esserts devra impérativement répondre à cette problématique. L'Etat, en étroite collaboration avec la commune, devra s'investir pour y apporter des solutions concrètes, innovantes et les intégrer harmonieusement dans le paysage.

Les sites et espaces verts, l'espace rural

Le village de Veyrier et le site historique du hameau de Sierne sont inscrits à l'inventaire fédéral des sites construits à protéger ISOS. La ferme du Reposoir, le hameau du Petit-Veyrier, le hameau de Vessy, le château de Vessy et la ferme de Pinchat sont également recensés par ISOS. De plus, le nombre important de points de vue remarquables forment un ensemble de grande valeur historique, paysager et naturel.

Les espaces verts, tels que la pénétrante de verdure de Pinchat, la zone de protection des rives de l'Arve doivent également être préservés. D'autre part, le projet cantonal de renaturation du ruisseau des Marais avec son prolongement jusqu'à la source de Veyrier et son biotope devraient se concrétiser au cours des prochains mois ou années.

Les 86 hectares de massifs forestiers et les cordons boisés sont également dignes de protection car ils constituent un élément structurant du territoire communal.

Les projets d'urbanisation concernant le territoire communal

- Le plan directeur communal a identifié 12 périmètres essentiellement localisés dans la couronne du village dans lesquels sont situés des zones potentiellement densifiables et qui doivent être déclassées en priorité en vue d'un futur développement urbanistique. Le potentiel de développement de la couronne du village représente une surface de 130'000 m2. La surface brute de plancher est d'environ 92'489 m2 avec un potentiel de 1'700 habitants. Le document de synthèse établi par les mandataires de la commune en charge de l'élaboration du plan directeur communal établit, chiffres à l'appui, que les capacités d'accueil selon les projets et les mesures d'aménagement proposées dans le plan directeur communal permettent de réaliser 875 logements supplémentaires accueillant 2'328 habitants ;
- En 2013, à l'avenue du Grand-Salève, une nouvelle école et deux salles de gymnastique et de nombreux équipements publics ;
- En 2015, la construction d'une nouvelle salle communale, une piscine municipale, de nouveaux équipements publics et activités commerciales à l'avenue du Grand-Salève ;
- De nouvelles constructions dans la zone 5 villas ;
- La création d'une zone d'activités économiques au lieu-dit le Pré-des-Dames à Vessy ;
- La mise en œuvre des projets de circulation dans le périmètre Genève-Sud ;
- En collaboration avec la commune d'Etrembières, l'intégration de la RD 206 dans le concept de circulation transfrontalier, l'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes et l'assainissement phonique des bâtiments ;
- L'implémentation de surfaces liées aux commerces et aux activités économiques afin de créer un équilibre dans la mixité avec l'habitat ;
- Le déplacement du terminus du bus TPG 8 au parking du téléphérique du Salève ;

- La création d'une nouvelle ligne de transports publics, à haute capacité et en site propre, entre Veyrier-village, Vessy et la zone urbaine de Genève.

Les éléments invariants

- Le plan directeur communal 2007 ;
- Le futur développement urbanistique de la commune devra conserver un caractère qualitatif ;
- La concrétisation du plan de site du hameau de Vessy.

7.3 Contribution de la commune de Collonges sous Salève

Les préoccupations du PACA rejoignent en de nombreux points le Projet d'Aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme de Collonges sous Salève qui est actuellement en voie de validation.

Le lien au Salève

La route de la Croisette constitue le principal accès routier au Salève depuis Genève. Cet accès a une capacité limitée, en lien avec la nécessité de modérer le trafic automobile sur le Salève. Il apparaît donc pertinent de travailler sur la **complémentarité des deux accès au Salève**, en considérant notamment les limites de la desserte par le téléphérique en saison creuse.

Par ailleurs, Collonges possède un espace ouvert descendant du Salève, protégé en tant qu'espace ouvert majeur par la directive paysagère du Salève. Sous réserve d'un franchissement de l'autoroute A40, voire de la voie ferrée et de la RD 1206, ce corridor pourrait fournir un **corridor biologique** majeur entre le Salève et la plaine agricole genevoise.

Le lien à Carouge et Genève

De par sa population active majoritairement (60%) frontalière, Collonges est fortement tournée vers le Bachet de Pesay et Carouge, porte d'entrée vers Genève. Du point de vue des transports collectifs, ce lien est très partiellement assuré par la ligne TPG n°44. Il semble donc intéressant d'étudier l'intensification de ce lien via son prolongement programmé vers le site d'Archamps, et surtout par l'opportunité de réaliser rapidement un **P+R de plusieurs centaines de places sur la Place du Marché** : l'espace nécessaire est réservé à cet effet dans le futur PLU.

Le lien « horizontal »

La commune de Collonges est particulièrement intéressée par les liaisons « horizontales », parallèles au Salève. Du point de vue des transports collectifs, la desserte est pratiquement inexistante. Dans le cadre de la réflexion sur l'utilisation de la voie ferrée pour une desserte de proximité, un **point d'arrêt au Bas de Collonges** offrirait, comme mentionné plus haut, un vaste P+R ainsi que la connexion directe en direction de Carouge/Bachet de Pesay. L'existence d'un pôle urbain et commerçant, dont le développement est programmé au PLU en cours d'élaboration, renforcerait l'attractivité du pôle d'échanges multimodal ainsi formé.

Le développement des modes doux, avec notamment un soutien à la **desserte cyclable entre St Julien et Etrembières** est aussi un élément important du nouveau PLU, qui entre en résonnance non seulement avec le projet « la frontalière » du Conseil Général, mais aussi avec les préoccupations du PACA. Enfin, le PLU a permis d'identifier sur la commune un **réseau de cheminements piétons à pérenniser et valoriser**. Ce

réseau a bien entendu vocation à déborder le cadre de la commune et à se prolonger, notamment vers Bossey et au-delà vers le Pas de l'Échelle.

Pierre-Henri Thevenoz, maire de Collonges-sous-Saleve

7. 4 - Contribution de la commune de Carouge

Carouge, une ville en mouvement

Un village-rue au Moyen-Âge…

Une ville nouvelle au 18ème siècle…

Les extensions du Vieux-Carouge vers l'Est, dès les années 1960…

Le quartier des Tours et la zone d'activités dans les années 1960-70…

Les développements urbains au Sud, dès les années 2000…

Les projets de renouvellement du secteur Praille-Acacias-Vernets dès 2010…

Carouge n'a cessé de se transformer, de se renouveler, de se développer, tout en gardant une identité forte. La diversité des tissus bâtis, la mixité emplois-habitants, la présence de l'Arve et de la Drize, sont autant d'éléments caractéristiques qui fondent l'image de la ville.

Les options de développement

Les options de développement s'inscrivent dans cette continuité de renouvellement, de création et d'intégration de nouveaux quartiers dans le tissu urbain carougeois. Dans cette optique, les autorités communales sont très attentives à ce que les projets de développement soient accompagnés des espaces publics, des équipements et services qui contribuent à la qualité du cadre de vie.

Certains quartiers présentent des enjeux particuliers :

> Battelle – Tambourine – Drize – Pinchat : ces secteurs au sud de la route de St-Julien ont connu des développements ponctuels, sans qu'ils soient accompagnés d'un réseau d'espaces publics structurants. Isolés les uns des autres et du reste de la Commune, affichant un caractère monofonctionnel, les principaux enjeux portent sur l'amélioration de leurs liens avec le reste de la Commune, sur leur dotation en équipements, commodités et services de proximité et sur un renforcement de la mixité.

> Praille-Acacias-Vernets : la reconversion de cette zone d'activités abritant des milliers d'emplois en un quartier urbain soulève des défis majeurs en matière de renouvellement urbain. Cette mutation urbaine est soutenue par la Commune. Il faudra prendre en compte les activités présentes sur le site et agir aussi bien par petites touches selon des opportunités, que par des interventions majeures pour des projets structurants.

> Les secteurs à l'Est du Vieux-Carouge : ce tissu est également en mutation au travers d'opérations ponctuelles de densification. Au-delà de ces projets, le secteur devrait connaître une restructuration plus profonde liée au passage du CEVA : réorganisation des équipements sportifs, relations à l'Arve à renforcer, continuité de la pénétrante de verdure à améliorer, etc.

> Le Vieux-Carouge est emblématique de l'identité communale. Il présente des qualités architecturales, patrimoniales et urbanistiques tout à fait remarquables. Ce n'est pas pour autant un lieu figé dans le passé. La mise en valeur des espaces publics, notamment par des projets de piétonnisation des rues et places du centre constitue un levier pour préserver l'attractivité des lieux pour les habitants et visiteurs et pour conforter la vitalité des commerces et services.

> La pénétrante de verdure Carouge-Veyrier-Troinex relie les bords de l'Arve, le plateau de Pinchat et les espaces agricoles plus au sud. Cet espace joue un rôle paysager majeur mettant en relation le tissu urbain avec le grand paysage. La commune de Carouge préconise une approche intercommunale en vue de la mise en valeur de cet espace. Sous le nom de « parc rural », le plan directeur communal y préconise un aménagement combinant les loisirs de proximité (parcours de promenade, itinéraires cyclables), des équipements sportifs intercommunaux, la mise en valeur des éléments caractéristiques du paysage (chambres de verdure, allées, anciens vergers, prés de fauche sur la moraine, nant de Guinguette, chemins historiques, etc.) ainsi que le développement de projets d'agriculture de proximité (agriculture contractuelle, ferme pédagogique, vergers communaux, etc.).

> L'Arve et la moraine constituent des éléments majeurs du paysage carougeois. Leur mise en valeur et intégration au réseau d'espaces publics nécessite des mesures d'aménagement favorisant leur accessibilité par les modes doux. La voie verte d'agglomération suit les rives de l'Arve. De plus, ce parcours relie de grands équipements sportifs d'agglomération. L'objectif communal est d'en faire une promenade ponctuée par des aménagements permettant un contact avec l'eau.

> La gestion de la mobilité est un déterminant majeur de la qualité de vie et de la santé de la population. Afin d'améliorer les conditions environnementales, Carouge entend favoriser les modes de déplacement non motorisés (marche, vélo) et les transports publics**,** notamment grâce au développement de nouvelles lignes de bus et ou de tram et en tirant parti de la réalisation du CEVA. Le trafic motorisé devra être canalisé sur le réseau primaire et secondaire ce qui nécessitera des compléments du réseau routier tant dans la région Genève Sud que dans le secteur PAV. Le réseau de mobilités douces (piétons – vélos) devra être sécurisé et complété.

7.6 - Contribution de la Commune de Bossey

Lien Historique

- La commune de BOSSEY a fait partie de la république de GENÈVE jusqu'au traité de Turin de 1954.
- La ferme de l'hôpital de BOSSEY approvisionnait l'hôpital de Genève en produits laitiers et légumes et fournissait le vin de messe à SAINT PIERRE ;

- Anecdote certes mais qui tend à créditer les lieux culturels et religieux entre GENÈVE et BOSSEY

Lien de circulation

- Outre l'accès au chemin piétonnier de la grande Gorge par le sentier des moulins juxtaposé à la Ferme de l'Hôpital, Bossey inscrit sur son territoire deux entrées sur Troinex, douane de Pierre Grand et douane sous Bossey.
- Le Plan Local d'Urbanisme de Bossey approuvé en 2005 a intégré ces données tant en matière de mobilité que de sécurité.

Lien économique

- La ZAS de TROINEX est occupée par des propriétaires Bossatis (40%) ; maraîchers et horticulteurs approvisionnent le marché GENEVOIS depuis des générations.
- La commune de BOSSEY propriétaire d'une carrière dans le site d'exploitation « Les carrières du Salève », se soucie avec Etrembières autant de son développement que des conséquences du transport de graviers.

Liens Naturels

- Les cours d'eau choisissent naturellement de « quel coté ils vont pencher ».
- Le ruisseau des moulins a choisi son chemin et approvisionne principalement le ruisseau de DRIZE après avoir lavé le canal de « la grand- mer » sur territoire troinesien.
- Parfois et heureusement peu souvent, de petites pollutions nous rappellent ce lien naturel.
- L'eau des fontaines de Veyrier provient de la source Aigue Noire sis territoire de Bossey.

Liens écologiques : le golf de Bossey, la forêt communale

- 250 ha de verdure et de forêt contribuent à la respiration du poumon vert de ce PACA , à la préservation de la faune et de la flore.
- D'ici une vingtaine d'année lorsque les carrières seront réhabilitées naturellement, les communes de Bossey et d'Etrembières offriront un panorama magnifique à l'ensemble des habitants du PACA, invitation à la promenade comme le fit avec délectation Jean-Jacques ROUSSEAU durant son séjour chez son oncle le Pasteur LAMBERCIER, Bossey était alors protestante.

Conclusion : Définition du PACA selon ROUSSEAU

- « Nous sommes traversés de ce qui nous entoure. Traversés des autres, comment faire autrement ? Comment prétendre à la propriété d'une idée, d'un bien - alors que tout scintille alentour de pressions orientées ? Comment savoir ce qui nous dirige ? »

Jean-Luc PECORINI – Maire de BOSSEY

7.6 - Contribution de la commune de Gaillard -

L'analyse des propositions des équipes candidates au mandat d'études parallèles pour le PACA Piémont du Salève-Arve est pour nous l'occasion de rappeler les attentes de la ville de Gaillard.

En préalable, nous vous apportons quelques éléments de compréhension quant au territoire gaillardin. Sur une superficie de 402 hectares, la commune comprend trois zones bien spécifiques : sur 200 hectares une zone naturelle et une zone agricole, sur le reste de l'espace une zone urbaine.

Chacun de ces espaces fait l'objet d'une politique spécifique de valorisation (préservation du biotope, jardin d'insertion, actions de politique de la ville raccrochées à l'inscription de quartiers en géographie prioritaire et aidées notamment par des financements européens FEDER, réflexion sur une plate forme multimodale au niveau de l'autoroute A 411 permettant une requalification urbaine…). Notre volonté est de voir cette

composition respectée. Nos attentes concernent par conséquent chacun de ces espaces et s'expriment sur le plan environnemental, économique et social.

Nous voulons tout d'abord voir la zone naturelle des bords d'Arve être avant tout considérée comme un espace d'évolution de la faune et de la flore. La commune a engagé depuis plus de 30 ans une politique de reconquête de cette ripisylve, alors menacée de disparition. Ce travail s'est prolongé par la renaturation du FORON.

Notre stratégie consiste à engager d'abord les acquisitions foncières pour ensuite préserver où reconstituer les espaces dévolus aux écosystèmes naturels. L'objectif est de former un réseau écologique préservant les habitats naturels, la circulation des espèces et contribuant au maintien des services que rend la biodiversité à la santé humaine (pollinisation, qualité des eaux…).

Cette politique a été reconnue à une échelle régionale par des inscriptions ZNIEFF et la prise d'un arrêté de biotope sur le périmètre du bois de Vernaz. Nous travaillons sur ces aspects en partenariat avec l'office national des forêts, la SAFER et la fédération nationale des communes forestières. Il s'agit également d'une action communale tournée vers les partenariats intercommunaux, comme par exemple le SM3A et le SIFOR.

Nous sommes aussi conscients des particularités de la forêt périurbaine. Cela nous a conduit à développer des aménagements restreints permettant le partage de notre connaissance de cet espace par le public. C'est tout le sens de la création d'un sentier pédagogique en bords d'Arve, ou encore de l'aménagement d'un parcours sportif au bois de la Châtelaine.

Nous pensons avoir trouvé le difficile équilibre entre les conditions de préservation d'un biotope naturel et le désir de fréquentation de ces espaces par la population. Nous contribuons ainsi à l'élaboration de la trame verte et bleue dont la création est une des ambitions du grenelle de l'environnement.

Nous souhaitons dès lors que les équipes évitent de considérer cet ensemble naturel comme dévolu à un parc urbain à vocation de loisir. Ce type d'équipements publics peut par contre être programmé en lien avec la réflexion dont nous vous avons fait part sur la couverture d'une partie de l'autoroute A 411 et que nous mettrons aussi en avant dans le cadre de ce PACA sur le volet mobilité.

Nous portons par ailleurs à votre connaissance l'existence d'un espace communal de plus d'un hectare situé entre les Bois de Vernaz et le Bois de la Châtelaine. Les équipes pourraient sur cet espace esquisser des propositions d'affectation : espace de renaturation libre, espace pédagogique d'observation de la renaturation d'un site…

Nous voulons ensuite voir la zone agricole être considérée avant tout comme un espace de production économique de proximité. Il prouve tous les jours sa pertinence dans le réseau alimentaire de l'agglomération transfrontalière.

Nos attentes sur cet espace, avant d'être spatiales, sont donc avant tout économiques. Nous pensons plus spécifiquement que ce PACA est une occasion de réfléchir aux propositions de synergies entre l'espace urbain et l'espace agricole. Elles déboucheraient par exemple sur des propositions dans le domaine de l'eau (récupération des eaux de pluie sur les surfaces imperméables / arrosage), dans le domaine de la valorisation des déchets voire dans le domaine énergétique (chauffage serres / quartiers urbains).

Nous voulons enfin rappeler notre attachement à la prise en compte dans les PACA de la politique de service promue par le projet d'agglomération franco valdo genevois.

Nous nous inscrivons en parfait accord avec les développements consacrés à la thématique de la politique de la ville par le conseil d'Etat genevois à l'occasion du discours de Saint Pierre du 7 décembre.

Au delà de la possibilité offerte aux équipes de réfléchir sur l'évolution de l'agglomération, nous estimons qu'elles doivent avant tout apporter une réflexion et des propositions au constat de l'existence d'une agglomération franco valdo genevoise inégalitaire, où les phénomènes de ségrégation sociale et spatiale perdurent, voire s'accentuent.

Notre contribution vous démontrera en tout cas notre attachement à privilégier un développement durable de notre territoire commun. C'est ce qui nous a conduit récemment à vous faire part de notre réflexion sur la couverture de l'autoroute A 411.

Ce type de projet doit être priorisé dans la mesure où il répond à des exigences en matière de mobilité (création d'une plate forme multimodale), d'environnement (limitation des nuisances sonores et de l'accès automobile en cœur d'agglomération urbaine), de politique de services (possibilité de création d'équipements publics sur la surface dégagée, couture du tissu urbain)

Nous vous prions de recevoir, Monsieur, l'assurance de mes meilleures salutations.

L'adjointe au Maire déléguée à l'environnement, et à la politique de la ville : Nathalie Magnin
L'adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, au développement durable, Pierre Figuière