

Cahier n° 110-1

PACA

Bellegarde

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Rapport final

JUIN 2012





Cahier n°110-1

Rapport final

Mandataire de l'étude : Passagers des villes

Co traitants : CITEC ingénieurs et CMN Partners

Auteurs du rapport :

Aurélié BOUGRAIN - Passagers des villes
Cunxiao ZHANG - CITEC ingénieurs conseils

Pilotage :

Laetitia ZAGHOUANE - Equipe projet d'agglo
Frédéric BESSAT - ARC

Avec l'appui de :

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





Table des matières

1 Le PACA Bellegarde : la démarche.....	7
1.1 Le Projet d'agglomération franco valdo genevois	7
1.2 Le Schéma d'agglomération.....	8
1.3 La démarche PACA.....	9
1.4 Le PACA Bellegarde.....	10
1.5 Les acteurs	12
2 Le territoire du PACA Bellegarde : enjeux	16
2.1 Un territoire à 80 % rural et naturel à 1/2h de Genève.....	16
2.2 Des dynamiques urbaines inégales.....	19
2.3 Mobilités : tirer partie des infrastructures existantes	23
2.3.1 Les flux de déplacement.....	23
2.3.2 Le réseau ferroviaire.....	25
2.3.3 Les autres transports en commun.....	27
2.3.4 Le réseau de voirie	28
2.3.5 Les modes doux	30
2.4 Un territoire morcelé à coordonner	34
2.5 Synthèse	36





3 Les concepts, les principes, les objectifs	38
3.1 Une irrigation fine du territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (pour aller vers l'extérieur du territoire) : rabattement TC et services de mobilité internes au PACA	38
3.2 Un réseau de villes et de villages compacts et solidaires	45
3.3 Jouer collectivement en favorisant l'effet de masse critique : une mise en commun de l'intelligence du territoire au service du développement durable.....	49
4 Les recommandations et les mesures	52
4.1 Pour irriguer finement le territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (vers l'extérieur), le COPIL recommande de	52
4.2 Pour développer un réseau de villes et villages compacts et solidaires, le COPIL recommande de	64
4.3 Pour mettre en commun l'intelligence du territoire, le COPIL recommande de :	75
Annexes	77
Prises de positions à l'issue du COPIL du 30 septembre 2011 :	77
Prises de positions à l'issue du COPIL du 02 décembre 2011 :	92
Sigles et abréviations	99





1 Le PACA Bellegarde : la démarche

Le premier chapitre du rapport, a pour but d'expliquer le contexte de l'étude au sein du projet franco-valdo genevois.

1.1 Le Projet d'agglomération franco valdo genevois

L'agglomération franco-valdo-genevoise se trouve à l'interface de deux pays (la France et la Suisse), de deux cantons (Genève et Vaud), de deux départements (l'Ain et la Haute-Savoie) et d'une région (Rhône-Alpes). Elle s'étend sur près de 2 000 km² et compte 219 communes qui totalisent près de 880 000 habitants et 400 000 emplois. A horizon 2030, elle dépassera le million d'habitants.

Dans un contexte général de dynamisme et d'attractivité du territoire (économie, qualité de vie...), mais aussi de déséquilibres engendrés par cette attractivité (inégaie répartition des emplois et des logements, manque d'infrastructures et/ou de services de transport, pressions environnementales...) une charte de coopération a été signée en 2007 entre toutes les collectivités susmentionnées. L'objectif, à horizon 2030, est d'accueillir, dans les meilleures conditions, 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires sur le territoire (sur la base d'une poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3%).

Les partenaires du Projet d'agglomération se sont engagés au travers de la signature de cette charte en faveur d'une agglomération compacte verte et multipolaire. Pour ce faire, le projet d'agglomération a été lancé dans le but de définir les conditions cadres favorables à ce développement. Il comporte 2 dimensions :

□ Une dimension spatiale pour l'organisation du territoire : grandes infrastructures de transports, espaces prioritaires et stratégiques de développement de l'urbanisation (logements, activités économiques), espaces à préserver.

□ Une dimension de services à la population au travers de thèmes qui touchent de près la vie de chacun : la mobilité, le logement, l'économie, la formation, le social, la santé, la culture, l'agriculture et l'environnement. L'objectif est d'apporter des solutions concrètes et rapides aux préoccupations qui trouveront une réponse à l'échelle de l'agglomération transfrontalière.



Dans un souci de rééquilibrage habitat/emplois, il a été acté que la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et que 30% des nouveaux emplois (notamment des emplois qualifiés) se localiseront dans la partie française du bassin genevois. C'est le schéma d'agglomération qui est chargé de traduire cet engagement politique fort.

1.2 Le Schéma d'agglomération

Le Schéma d'agglomération est la référence commune, objet de l'engagement des 18 territoires partenaires de l'agglomération. Il est complété par un schéma illustratif évolutif offrant une représentation plus précise des périmètres et des affectations.

Le Schéma d'agglomération n°1 issu de la charte dessine une agglomération compacte, multipolaire et verte au travers d'un plan stratégique fondé sur des scénarios de développement modélisés et des plans sectoriels d'urbanisation, de développement des transports, de préservation de l'environnement. Des fiches de mesures ont ensuite été rédigées afin de solliciter un financement fédéral destiné à faciliter le passage à l'opérationnel des actions prioritaires en matière d'infrastructures TC permettant la mise en œuvre de ce schéma.

Parallèlement, entre 2008 et 2010, un important programme d'études localisées et thématiques, les PACA (périmètres d'aménagement coordonnées d'agglomération) a permis de tester et d'approfondir le concept général dans les territoires composant l'agglomération.

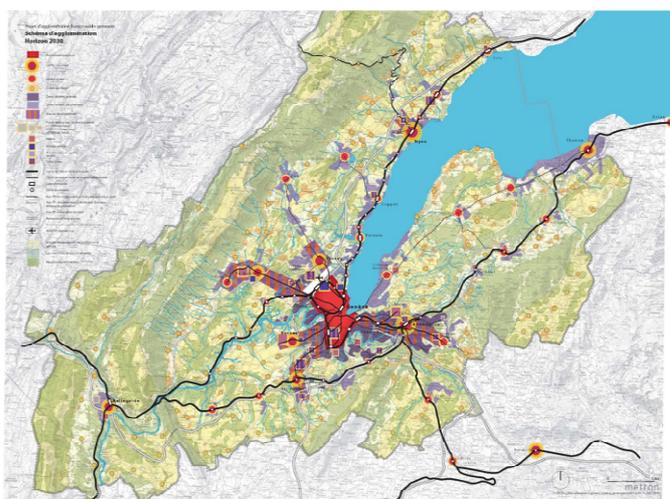


Schéma d'agglomération 1



Actuellement, un schéma d'agglomération n°2 est en cours d'élaboration pour réactualiser et enrichir le schéma N°1 en intégrant les résultats des études localisées. Ce schéma d'agglomération n°2 sera signé par les partenaires le 28 juin 2012, puis déposé à la confédération helvétique.

1.3 La démarche PACA

Les études engagées sur les Périmètres d'Aménagement Coordonnés d'Agglomération (PACA) constituent l'une des étapes de la mise en œuvre du Projet d'agglomération. Défini autour de centres régionaux existants ou à développer, ces secteurs d'étude ont pour objectif de définir les mesures en matière d'environnement, de mobilité et d'urbanisation. Il s'agit notamment de vérifier les potentiels de développement en termes d'habitat et d'emplois dans le respect des principes du Projet d'agglomération (développement équilibré de part et d'autre de la frontière, maîtrise de l'étalement urbain, etc.). Sur l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise, plusieurs PACA ont été définis. Ensemble, ils permettent d'approfondir localement les orientations du Projet d'agglomération et contribuent à l'élaboration du Schéma d'agglomération 2.

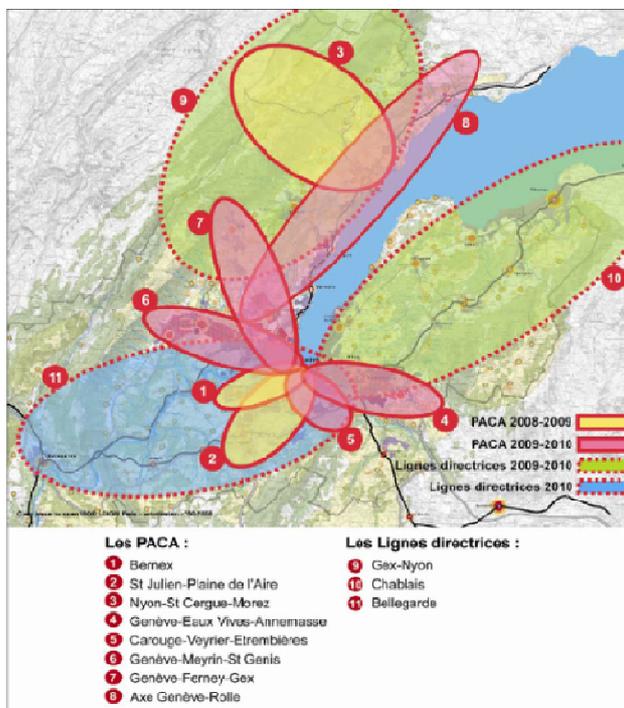
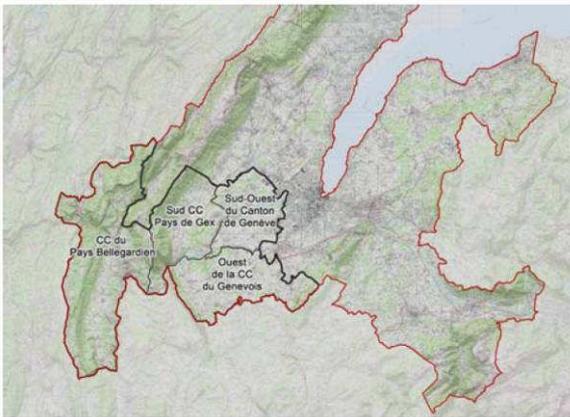


Schéma PACA



Le PACA Bellegarde

Le périmètre de cette étude à dominance rurale est doté d'un centre régional en "reconversion" qui constitue la porte d'entrée ouest de l'agglomération franco-valdo-genevoise. La stratégie de développement équilibré du territoire déployée par le Projet d'agglomération prend tout son sens dans ce territoire. Il comprend un centre régional doté d'une gare TGV (pôle multimodal), et desservi également par plusieurs lignes TER (Bellegarde-Annemasse-Evian/ Saint-Gervais ; Bellegarde-Genève) et CFF (ligne de la Plaine).



Périmètre PACA Bellegarde

Très fragmenté sur le plan institutionnel, le territoire est composé de quatre communautés de communes et une partie du canton de Genève. Il comprend la partie Sud du Pays de Gex et la partie Ouest de la communauté de communes du Genevois, le Pays Bellegardien et le Sud ouest du canton de Genève. Le PACA couvre ainsi 45 communes sur 511 km².

L'un des enjeux de cette étude est de coordonner et d'harmoniser progressivement les planifications entre les territoires d'un même bassin de vie transfrontalier dans une logique de développement durable en adéquation avec les objectifs du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, afin de garantir la mise en place d'un cadre de vie attractif, cohérent, équilibré et de qualité pour tous les habitants actuels et futurs.

Cette étude n'est pas une étude exhaustive. Il s'agit de cibler l'analyse sur :

- l'identification des points de convergence et des points d'incohérence entre les différents documents de planification (entre eux et avec les objectifs du Projet d'agglomération : schéma d'agglomération n°1 et éléments préparatoires du Schéma d'agglomération n°2) en vue de formuler des recommandations aux autorités compétentes.





Cela permettra à la fois d'apporter une contribution :

1- aux documents de planification règlementaire (SCOT du pays de Gex, Schéma de secteur sud gessien, SCOT du genevois, SCOT du pays Bellegardien, Plan directeur cantonal, PLU...)

2- à l'élaboration du Schéma d'Agglomération 2, défini à l'horizon 2030 sur ce territoire selon les thématiques de l'urbanisation, de la mobilité, de l'environnement (espaces ouverts, naturels et agricoles) et du paysage.

- la définition de priorités en matière d'urbanisation, d'économie, de mobilité et d'environnement-paysage-nature-agriculture à l'échelle du PACA ;

- l'identification des projets prioritaires relatifs à chacun des thèmes ci-dessus et nécessaires au fonctionnement du territoire PACA Bellegarde.

Sur cette base, il s'agit de construire une vision commune concernant :

- la structure du territoire (centre régional, centralités locales, villages) : armature urbaine, rôle et contribution des villages et du milieu rural au sein de l'agglomération (fonctions, conditions d'animation pour maintien de la qualité de vie...)

- le fonctionnement du territoire (réseaux de mobilité, relations économiques et sociales, offres touristiques coordonnées, etc.).

La finalité de cette étude est la production d'un rapport comprenant :

- une image directrice de la structure du territoire et du projet d'aménagement possible à l'horizon 2030 ;

- une série de recommandations adressées aux différentes autorités compétentes (collectivités territoriales françaises, Canton de Genève) intégrant un plan de mesures dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité, de l'environnement-paysage-nature-agriculture et de l'économie.



1.4 Les acteurs

Le suivi et le pilotage de l'étude « PACA Bellegarde » sont assurés au niveau technique par l'équipe de conduite et de suivi du mandat, le Groupe d'Appui de l'Administration (GRAD) et au niveau décisionnel par le Comité de Pilotage (COFIL) spécifiquement mis en place pour cette étude. Ces instances sont composées des personnes suivantes :

Composition du COFIL :

Communauté de communes du Pays Bellegardien (CCPB) :

Régis PETIT, Vice président CCPB, Maire de Bellegarde

Gilles THOMASSET, Vice Président CCPB, Maire de Saint-Germain-de-Joux

Christophe MAYET, élu de Lancrans

Jean Yves DEFFAUX, élu de Châtillon-en-Michaille

Communauté de communes du Pays de Gex (CCPG) :

Denis LINGLIN, Vice président aménagement de la CCPG

René MABILLARD, Maire de Pougny

André DUPARC, Maire de Collonges

Christian ARMAND, Maire de Péron

Communauté de communes du genevois (CCG) :

Bernard GAUD, Président de l'ARC syndicat mixte

Marc FAVRE, Vice président Grands Projets, Maire de Valleiry

Frédéric BUDAN, Vice -président Economie, Maire de Vulbens

Michel MERMIN, Vice président Habitat, Maire de Jonzier



République et Canton de Genève (GE) :

François Longchamp, conseiller d'Etat du Département de l'Urbanisme et Bernard Leutenegger (suppléant), Directeur planification directrice cantonale et régionale

René RIEM, Maire d'Avully

René GUNTER, Maire de Chancy

Pierre DUCHÊNE, Adjoint de Dardagny

Conseils Généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie

Guy LARMANJAT, Conseil Général de l'Ain

Antoine VIEILLARD, Conseil Général de Haute-Savoie

Région Rhône-Alpes:

Christian DUPESSEY, Conseiller Régional en charge du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

République française - Etat :

Marc DEMULSANT, Sous préfet de Nantua

Olivier LAURENS BERNARD, Sous préfet de Gex

Composition de l'équipe de conduite technique :

Frédéric BESSAT, équipe projet d'agglomération, ARC Syndicat Mixte

Laetitia ZAGHOUANE, équipe projet d'agglomération, Canton de Genève

Véronique HERBERT, CCPB

Julie LUCAS, CCG

Pierre DALLERY, CCPG



Composition du GRAD

Pour l'Ain :

Pierre Dallery, CCPG

Bruno GIRANDIER, CCPG

Catherine BRUN, Ville de Bellegarde

Daniel Baudry, Directeur, ADE Pays de Gex et Pays Bellegardien

Dominique COLIN, Conseil Général de l'Ain

Jean-François LAVIT, antenne Haut-Bugey Pays de Gex

Sébastien MALAN, antenne Haut-Bugey Pays de Gex

Nicole GUIDOLLET, Région Rhône-Alpes

Pour la Haute Savoie:

George CHAMOIX DDT74

Loïc GODBERT, GLCT Transport Public

Karelle MEZARD, Conseil Général de la Haute-Savoie

Noel MERCIER (MED)

Yannick MONCHATRE (services techniques Viry)

Anne PONCHON (CCG)

Floriane VERGARA (services techniques Valleiry)

Valérie MAYOR (services de Vulbens)

Nicole GUIDOLLET, Région Rhône-Alpes



Pour le Canton de Genève:

Emmanuel ANSALDI, DGA, DIM

Bernard LEUTENEGGER, directeur PDCR, DCTI

Sandra MOLLIER, DGNP, DIM

Gérard WIDMER, DGM, DIM





2 Le territoire du PACA Bellegarde : enjeux

Le second chapitre est un état des lieux prospectif du territoire. C'est sur cette base que les orientations de projet ont été fondées.

2.1 Un territoire à 80 % rural et naturel à 1/2h de Genève

Les constats

Le territoire du PACA Bellegarde situé au sud ouest de Genève possède une identité paysagère étendue sur un espace de 511 km².

Il est composé de 3 sous territoires :

- 1- une partie au nord ouest tournée vers le Jura,
- 2- une partie sud est tournée vers le Vuache et le Salève ; les deux sous entités étant séparées par le Rhône
- 3- la troisième sous entité est formée à part entière par Bellegarde sur Valserine située derrière les chaînes du Vuache et du Jura qui se rejoignent à Fort l'Ecluse. Bellegarde est davantage dans une situation d'antichambre (nettement plus valorisante) que de porte d'entrée du territoire du PACA.

A 1/2h de Genève, le territoire du PACA Bellegarde possède 3 entités géographiques très intéressantes (Vuache, Jura, Bellegarde), le Rhône et ses affluents (Allondon, Laire...), le site naturel de l'Étournal, de nombreux réservoirs de biodiversité... Au delà des caractéristiques esthétiques d'un territoire de toute beauté, des enjeux touristiques, écologiques et économiques sont à relever.

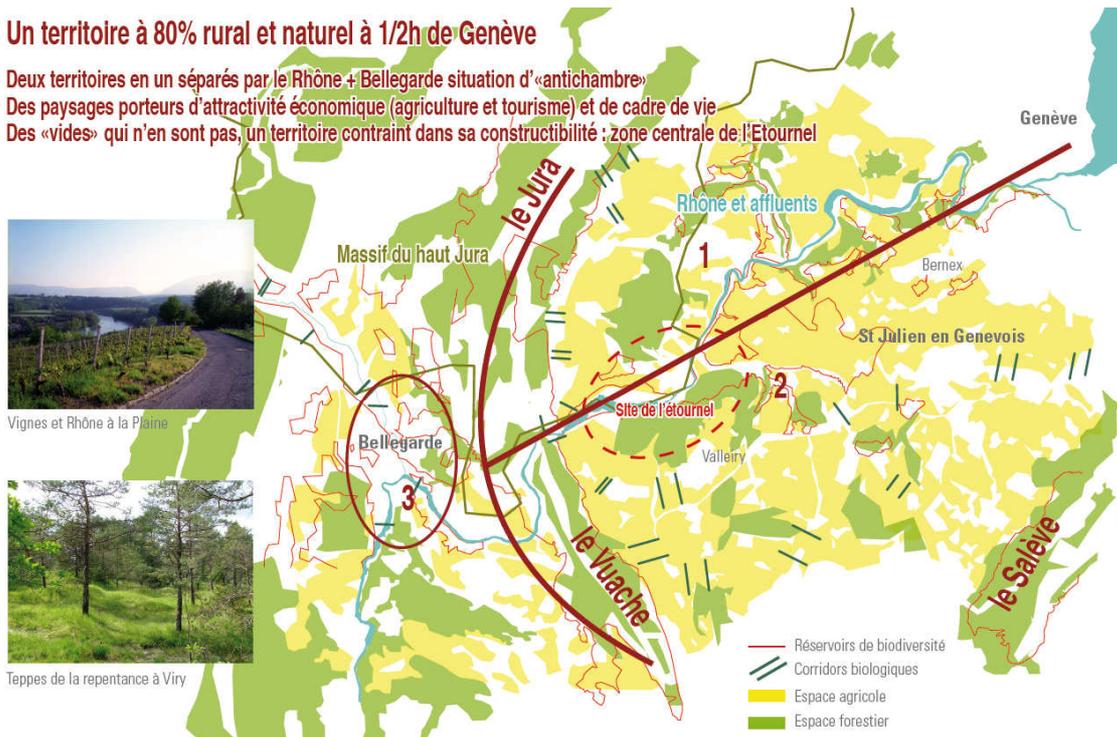
Les outils tels que le PNR, la réserve du Haut Jura, le syndicat du Salève, le Syndicat d'aménagement du Vuache témoignent de la volonté de préserver, de mettre en valeur et d'exploiter la qualité des paysages.



Il est à noter que le site de l'Étournal est un site stratégique (proche des transports, qui fait la liaison entre le nord est et le sud ouest du territoire...) mais totalement inconstructible. Aussi sur cette portion du territoire du PACA il n'est pas prévu de nouvelles constructions, en dépit de la présence de la ligne ferroviaire Bellegarde/Genève. Cela montre l'importance de la dimension « nature-paysage » dans les choix de localisation du développement urbain. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'entrée « paysage-nature » a été choisie pour présenter le PACA.

Un territoire à 80% rural et naturel à 1/2h de Genève

Deux territoires en un séparés par le Rhône + Bellegarde situation d'« antichambre »
Des paysages porteurs d'attractivité économique (agriculture et tourisme) et de cadre de vie
Des « vides » qui n'en sont pas, un territoire contraint dans sa constructibilité : zone centrale de l'Étournal



Vignes et Rhône à la Pârairie



Teppes de la repentance à Viry

Comment renforcer les atouts naturels du territoire tout en répondant à la pression démographique ?

3

Les enjeux

En effet le paysage représente un élément identitaire fort qui pose la question de la manière d'en renforcer les atouts tout en gérant la pression démographique issue de la proximité et des relations avec Genève ?

Cette proximité géographique induisant de nombreux échanges avec Genève et sa région, il est indispensable de replacer les réflexions liées à l'aménagement du territoire du PACA Bellegarde dans le contexte climatique qui s'impose et de prendre en compte la question du réchauffement climatique liée à l'augmentation des gaz à effet de serre.

En 2050, la température en région Rhône Alpes aura augmenté de +1,7°C en été selon le scénario modéré du simulateur climatique météo France (c'est à dire avec une augmentation moins rapide des gaz à effet de serre qu'aujourd'hui) et avec elle une diminution sensible des réserves en eau dans le sol.

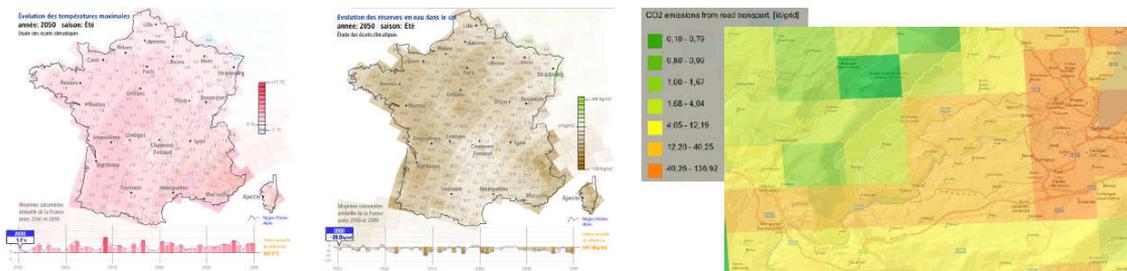


Les émissions de CO2 en sont pour une grande partie responsables. Elles interrogent plus largement les modes d'urbaniser le territoire et la répartition des activités humaines les unes par rapport aux autres qui en l'état actuel des choses (tendance à la sectorisation et au zoning) sont consommatrices de déplacements individuels.

D'autant que la raréfaction des énergies fossiles est actée. Au rythme actuel de consommation des énergies, les réserves pour le pétrole sont de 40 ans.

Cet épuisement des ressources aura nécessairement une répercussion sur leur coût : en quantité moindre, elles se vendront plus chères. Alors les populations les plus éloignées des activités deviendront les plus vulnérables énergétiquement et économiquement parlant.

Le constat qui s'impose à tous les territoires : transformation des territoires et des modes de vie



Simulateur climatique météo France à 2050 : scénario modéré (augmentation moins rapide qu'aujourd'hui des GES)

Cartographie extraite du registre européen des rejets et des transferts de polluants (E-PRTR)

--> DES TEMPÉRATURES EN HAUSSE

- > Augmentation de + 1,7°C de la température en région Rhône Alpes en 2050 l'été
- > Baisse de -29,8 kg/m² des réserves en eau dans le sol en région Rhône Alpes en 2050 l'été

- > Des émissions de CO2 liées au transport routier entre 12,20 et 136,92 kt/grid sur la majorité du PACA Bellegarde

--> L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES

- > au rythme actuel de consommation, les réserves sont de : 40 ans pour le pétrole. Si l'on remplace l'essence par l'électricité, il faut doubler le nombre de centrales nucléaires en France

--> LE DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS SOCIALES

- > la raréfaction des ressources naturelles touche d'abord les plus pauvres

SUR LE PACA

Les objectifs :

- Développer, favoriser, encourager les alternatives aux déplacements individuels motorisés
- Privilégier un développement du territoire équitable où les qualités de vie sont les mêmes pour tous et où les aménités sont accessibles à tous de quelque endroit que ce soit
- Préserver le cadre de vie, les paysages, la faune, la flore

LES ENJEUX :

- Modifier nos pratiques : penser global, agir local.
- Changer nos modes de gouvernance : les 30 prochaines années ne seront pas les mêmes que les 30 dernières, se rappeler que toute initiative est plus efficace et porteuse si elle intervient en amont, travailler en équipe dans une logique de pollinisation

Aussi il faut pouvoir développer, favoriser et encourager les alternatives aux déplacements individuels motorisés en intervenant sur la localisation des activités humaines pour que les qualités de vie soient les mêmes pour tous les habitants du territoire et les aménités accessibles à tous de quelque endroit que ce soit. Ces localisations doivent être réfléchies de manière à préserver le cadre de vie, les paysages, la faune et la flore.

Ces modes d'urbaniser le territoire supposent de modifier les pratiques d'aménagement connues jusqu'alors en ré-interrogeant systématiquement le global pour chaque action menée localement.



2.2 Des dynamiques urbaines inégales

Les constats

Le territoire du PACA est animé par des dynamiques de croissance urbaine inégales.

1- ce sont les plus petites communes qui ont un taux de croissance le plus élevé (période 1999-2011, chiffres issus des bases de données « projet d'agglomération »), les mêmes qui sont les plus éloignées des transports...

2- les secteurs situés au delà de la barrière de la chaîne du Jura, du Vuache et du Rhône se développent plus lentement alors qu'ils sont bien connectés par le fer. Bellegarde et ses environs ne semblent pas « profiter » de la proximité de Genève de ce point de vue.

Au delà de l'évolution du nombre d'habitants, le choix des formes urbaines et le rythme du développement urbain (phasage de l'urbanisation) sont à coordonner au sein du PACA.

Des dynamiques urbaines inégales

Une logique de croissance des plus petites communes pour conserver équipements (écoles), commerces et services de proximité. Les communes les plus petites et les plus éloignées des TC ont une dynamique démographique importante

Un effet barrière de la chaîne du Jura et du Vuache et du Rhône

Des enjeux qui s'imposent à tous de préservation des formes urbaines, des territoires naturels, de compacité et de maintien des coupures d'urbanisation



Comment gérer la pression démographique ? développer sans condamner ? répondre aux demandes ?

Comment assurer un dynamisme des villages au service de la population ? (offre commerciale, culturelle, de services, de formation...)

4



L'enjeu d'une dynamique démographique importante mais inégale est de savoir :

- **Comment développer certaines parties du territoire sans en condamner d'autres ?**
- **Comment orienter les demandes de nouveaux habitants voulant habiter le territoire ?**
- **Comment assurer une capacité d'animation aux villages qui soit au service de la population ? (commerces et services de proximité, offre culturelle, de loisirs, de formation...)**

La présence de Genève à 1/2h fait que la logique d'accès aux services et équipements n'est pas la même qu'en milieu rural. En effet, la population est composée essentiellement de «néo-ruraux» avec des attentes d'urbains en terme de qualité et de quantité de services, commerces et équipements. Les villages bourgs du piémont du Jura par exemple sont très complémentaires du reste du territoire en terme d'offre résidentielle et sociale ou encore d'accès aux commerces et services notamment des villes comme Bellegarde ou Bernex... Peron possède un collège, Collonge une crèche... Les villages ruraux, eux sont dans une dynamique de croissance pour ne pas perdre leurs services et commerces de proximité mais sans logique de complémentarité et de mutualisation entre eux.

Les demi-cercles jaunes ne représentent pas un schéma de développement radio concentrique mais un principe de radiation de l'influence de Genève sur les territoires périphériques qu'il est difficile de nier mais qui peut être nuancé. Les années indiquées sont des hypothèses d'influence de Genève sur le territoire du PACA. Aujourd'hui, Bellegarde ne bénéficie pas suffisamment de cette influence. Ce dynamisme touchera sans doute Bellegarde plus fortement dans les années à venir.

Ce que l'on peut noter par ailleurs, c'est que la première couronne a atteint un poids de population qui permettait théoriquement de tirer des lignes de tramway si la population était regroupé au sein d'un pôle urbain. En effet, le seuil de rentabilité d'un tramway étant de minimum 10 000 habitants au km linéaire, la première couronne pourrait prétendre à la construction d'un tramway. Mais la dispersion urbaine, le morcellement administratif, et les coûts induits ne permettent pas d'envisager de telles infrastructures.

L'enjeu en terme de TC se trouve donc sur ce territoire de l'entre deux (2) qui est un territoire démographiquement dynamique sans réseau TC dimensionné, avec une répartition de son poids de population qui ne justifie pas d'envisager la construction d'infrastructures lourdes. Pour autant, les déplacements motorisés sont nombreux et sources de problèmes majeurs (congestion aux douanes, percolation dans les villages...)



La ville à la campagne

Des néo-ruraux avec des attentes d'urbains : des villages bourgs complémentaires aux villes en terme d'offre résidentielle, de commerces, de services et d'équipements (collège de Péron, crèche de Collonges...)

La première couronne (1) a atteint un poids de population aujourd'hui permettant de tirer les infrastructures de transports publics en conséquence (un tram = 10 000 habitants au km linéaire)

L'entre-deux (2) = territoire démographiquement dynamique à enjeux sans réseau TC dimensionné.



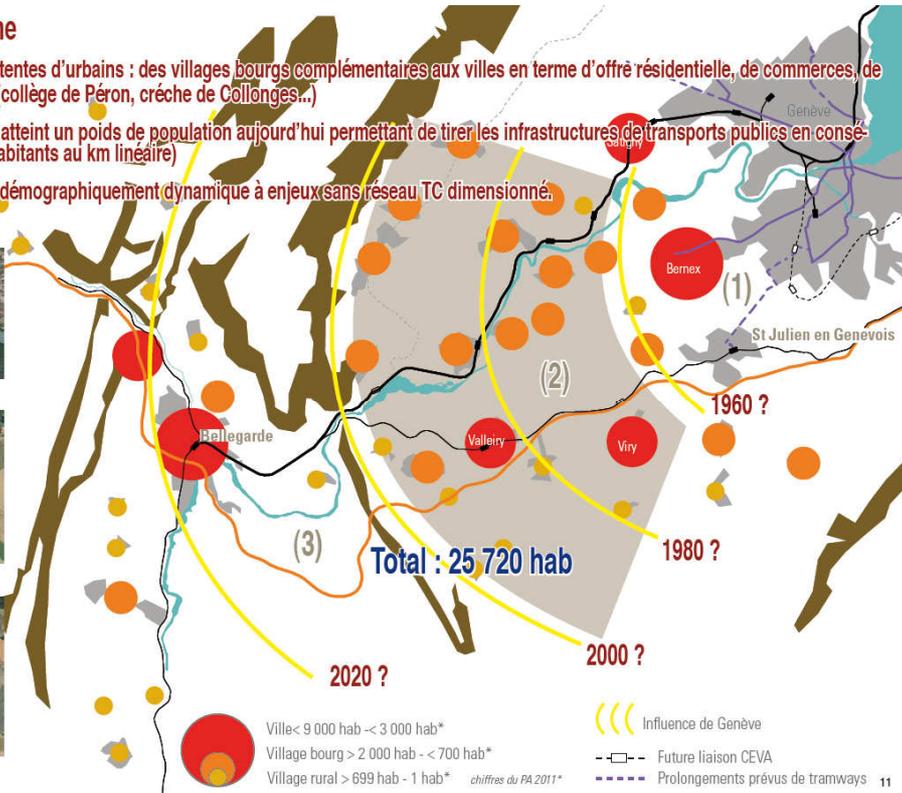
Bellegarde / ville



Cartigny / village bourg



Chevrier / village rural



Les enjeux

Plus largement en lien avec les constats évoqués dans le chapitre précédent (hausse des gaz à effets de serre, raréfaction des énergies et renchérissement de leur coût, vulnérabilité économique et énergétique des populations éloignées des activités) ces enjeux interrogent les notions de compacité, de densité et de mixité des développements.

Quand « l'augmentation attendue de la population mondiale nécessite d'augmenter la production de 70% pour pouvoir nourrir tout le monde » (P. Brochen in Libération 21/10/09) et que dans le même temps, 60 000 hectares de terres agricoles sont artificialisées chaque année en France (colloque 'Agir pour protéger le foncier agricole' FNSEA) et qu'1m² sont consommés chaque seconde en Suisse (rapport sur le développement territorial 2005 édité par l'office fédéral du développement territorial, Berne 2005) la compacité des développements est une urgence.

La compacité est une notion, la densité et la mixité en sont deux autres qui lui sont indissociables.

La densité construite permet d'offrir des services publics et des équipements de qualité comme par exemple des transports en commun qui sont liés à une notion de seuil de rentabilité qui dépend d'un poids de population. Ainsi plus les développements sont denses, plus les services



publics profitent à un maximum de personnes et moins ils sont déficitaires... Sans cette densité, ils ne peuvent ni être mis en place, ni perdurer.

La mixité quant à elle concourt par un rapprochement des fonctions à une réduction des coûts d'investissement et de fonctionnement (services de transports, réseaux techniques) et favorise le développement de solutions alternatives à la mobilité individuelle dans la mesure où les distances sont raccourcies. Elle assure également une capacité d'animation sociale aux villes et villages.

Quels enjeux pour le territoire ?

AFFIRMER LA COMPACTITÉ DE LA VILLE



«L'augmentation attendue de la population mondiale nécessite d'augmenter la production de 70% pour pouvoir nourrir tout le monde»

source : P. Brochen in Libération 21/10/09

« 60 000 ha de terres agricoles sont artificialisées chaque année en France»

source : colloque 'Agir pour protéger le foncier agricole' FNSEA

« 1 m² consommé chaque seconde en Suisse»

source : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

> dans une ville dense et compacte, le nombre d'habitant permet d'offrir des services publics et des équipements de qualité sans voir le niveau d'imposition augmenter.

> L'attractivité génère des ressources pour la commune : ressources fiscales, taxe foncière, taxe d'habitation, dotations,...

> La compacité offre un modèle de développement respectueux des terres agricoles,

> La proximité des fonctions urbaines réduit les coûts d'investissement et de fonctionnement : services de transport, réseaux techniques,...

SUR LE PACA

Les objectifs :

- Préserver les espaces de production agricole et les paysages
- Davantage de services et commerces dans les villes et les villages
- Davantage de mobilités alternatives à la voiture dans le territoire
- Davantage de lien social
- ...

LES MOYENS

- aller 'au bout' de la mixité en mêlant étroitement habitat, commerces, activités, services et équipements pour affirmer le fait urbain, l'intensité urbaine et l'animation sociale.

- préférer des localisations de développement urbain qui bénéficient d'une offre de mobilité alternative au transport individuel

12

Ces trois notions : compacité, densité et mixité sont indissociables les unes des autres. Car sans compacité, densité et mixité riment avec étalement ; sans mixité, compacité et densité riment avec zoning ; sans densité, mixité et compacité riment avec mobilités individuelles.



2.3 Mobilités : tirer partie ou optimiser des infrastructures existantes

Les constats

Le PACA de Bellegarde couvre un territoire s'étalant de Satigny à Viry et de Bellegarde au sud ouest du canton de Genève et s'organise autour des axes d'infrastructure routiers et ferroviaires suivants :

- Axe ferroviaire (Genève) - La Plaine – Bellegarde,
- Route de Chancy sur le canton de Genève et route de Bellegarde,
- RD1206 et axe ferroviaire Bellegarde – Valleiry – Saint Julien en Genevois.

2.3.1 Les flux de déplacement

Les flux de déplacement peuvent être classés en deux catégories :

- Les déplacements vers Genève,
- Les déplacements internes au PACA.

Pour les échanges, les flux de déplacement générés par le territoire sont en grande partie en lien direct avec le canton de Genève en raison de sa forte attractivité en emplois. Le territoire du PACA génère 15 170 déplacements en échange avec le canton de Genève (Chancy exclue) dont 1 524 effectués en transport en commun. Le secteur de Bellegarde est particulièrement attiré par le service ferroviaire, avec 2 550 déplacements en échange avec Genève, 430 sont effectués en train, soit 17% de part modale. D'ailleurs, en englobant la partie du Pays de Gex du territoire PACA, la part modale TC s'élève à 11%. Le secteur de Chancy s'échange essentiellement avec le canton de Genève avec une part modale TC de l'ordre de 10%

En revanche, les échanges entre le secteur de Valleiry et le canton de Genève se font presque exclusivement en véhicule individuel, la part modale TC est de 1,6% seulement.

Les déplacements internes au PACA sont nettement plus élevés. Au sein du périmètre Bellegarde / Collonges / Challeix-Péron, on totalise 58 000 déplacements par jour dont 1 760 en TC, soit une part modale TC de l'ordre de 3%. Leurs échanges avec le secteur de Valleiry sont de l'ordre de 1 900 déplacements par jour, effectués essentiellement en voiture.

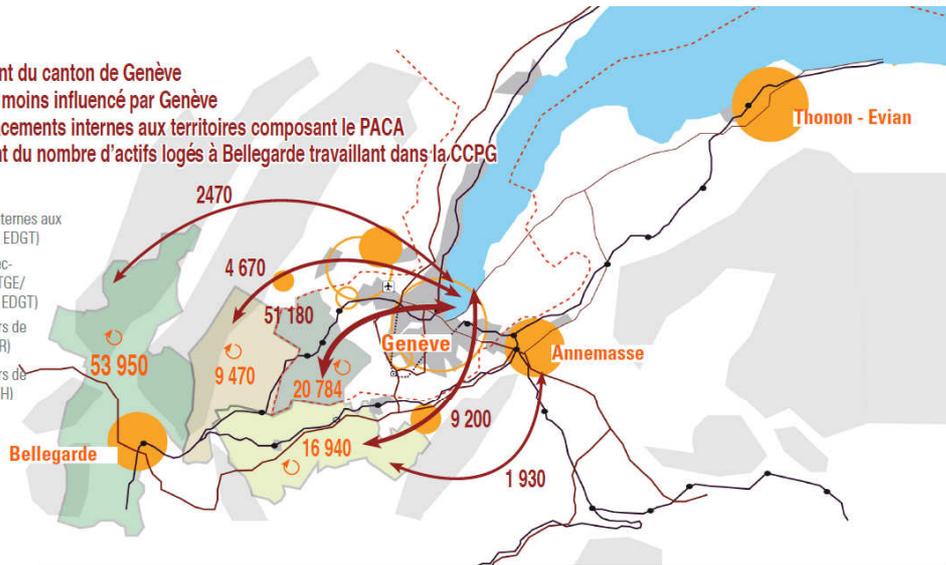
Les échanges entre le territoire du PACA et le reste du Pays de Gex sont presque 2 fois plus élevés que ceux avec le canton de Genève. Le Pays bellegardien représente environ la moitié de ces échanges, soit près de 7 000 déplacements par jour avec une part modale TC de 7,8%.



Mobilités

Un territoire dépendant du canton de Genève
 Le Pays Bellegardien moins influencé par Genève
 Importance des déplacements internes aux territoires composant le PACA
 Développement récent du nombre d'actifs logés à Bellegarde travaillant dans la CCPG

- XXXXX déplacements internes aux secteurs (source EDGT)
- ↔ XXXX déplacements secteurs/Suisse - CTGE/secteurs (source EDGT)
- pôles générateurs de déplacements (FR)
- pôles générateurs de déplacements (CH)



	Lieu de travail							
	Bellegarde	CCPB hors Bellegarde	Zone CCPG du PACA	Zone CCG du PACA	Suisse	reste de l'ain	reste de la haute Savoie	
actifs Bellegarde	2480	520	60	30	660	580	290	
actifs CCPB (hors Bellegarde)	940	1590	40	30	660	550	200	
actifs zone CCPG du PACA	110	20	610	30	1960	750	30	
actifs Zone CCG du PACA	50	30	10	1350	3360	130	1370	

données mobilité professionnelle INSEE 2006



Comment se déplacer entre les territoires sans avoir recours à la voiture même si on ne va pas à Genève ?

Trois enseignements sont donc mis en évidence :

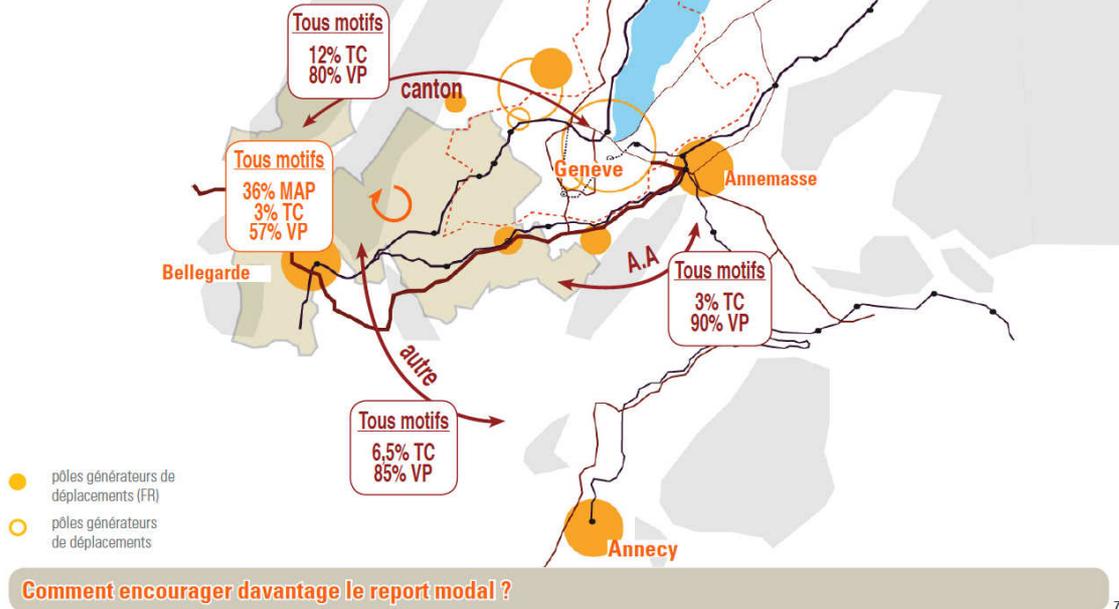
- Une part modale TC élevée parmi les déplacements en direction de Genève et du Pays de Gex,
- Un nombre de déplacements internes au territoire important avec une part modale TC faible,
- Peu d'échange entre le secteur de Chancy et le reste du territoire du PACA d'une part et les déplacements entre le secteur de Valleiry et le reste du territoire sont réalisés presque exclusivement en voiture.

Nota : les résultats ci-dessus sont issus de l'enquête de déplacements réalisée sur le bassin franco-valdo-genevois en 2007



Partis modales

Axe ferroviaire Bellegarde/Genève important : une desserte RER jusqu'à la Plaine
 Faible desserte sur l'axe ferroviaire Bellegarde/Annemasse
 Côte France, une faible desserte TCU
 Un trafic important sur les petites douanes / le dimensionnement des routes transversales induit des problèmes de percolation dans les villages



2.3.2 Le réseau ferroviaire

Deux corridors ferroviaires passagers structurent le territoire :

- Bellegarde – Genève,
- Bellegarde – Annemasse.

A cet égard, la gare de Bellegarde constitue un nœud ferroviaire majeur de l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois, assurant à la fois les correspondances entre les grandes lignes et les TER.

Le corridor Bellegarde – Genève dispose d'une offre attractive et présente une particularité d'un service de type RER entre la Plaine et Genève Cornavin :

- fréquence importante entre Bellegarde et Genève,
- Temps de parcours particulièrement attractif par rapport à la route,
- Service cadencé entre la Plaine et Genève sur le territoire suisse,
- Faible desserte toutefois de la gare de Pougny et absence de parking relai.

Le parking relai à la Plaine est saturé et seule la ligne T entre la Plaine et Challex assure le rabattement depuis Challex. Or cette gare a un bassin d'influence dépassant largement Challex.



Par ailleurs, l'offre de stationnement à Bellegarde est insuffisante face au succès ferroviaire rencontré.

Sur le corridor Bellegarde – Valleiry – Annemasse, le service de transport ferroviaire est très réduit avec seulement 1 train le matin de 6h à 9h et 2 trains l'après-midi de 16h à 19h. En temps de parcours, le train est comparable à la route, mais la grande faiblesse se trouve dans la faible fréquence de cette ligne.

On peut pointer ainsi les faiblesses ferroviaires suivantes :

- Cadencement ferroviaire s'arrêtant à la Plaine,
- Faible desserte de la gare de Pougny,
- Saturation de P+R et peu de service de rabattement en TC vers des gares,
- Offre très faible sur le corridor Bellegarde – Valleiry – Annemasse.

En termes de fréquentation, le service ferroviaire est fortement utilisé à Bellegarde et à La Plaine avec plus de 1 000 montées et descentes par jour.

La gare de Pougny est très faiblement fréquentée à cause sans doute de deux facteurs :

- nombre de services limité,
- absence de parking relai et de rabattement en TC (son éloignement du centre ne permet pas un accès à pied à la gare).

Quant à la gare de Valleiry, malgré un service transport ferroviaire très limité, le nombre de montées et descentes est toutefois significatif. La localisation géographique par rapport au centre bourg et la présence d'un parking contribuent certainement à cette fréquentation.

En matière d'organisation de rabattement, les usagers se rendent à la gare principalement en deux modes :

- marche à pied, important surtout à Bellegarde,
- voiture, Bellegarde, Valleiry et la Plaine

Le rabattement en TC est organisé presque exclusivement sur le territoire suisse vers la gare de la Plaine, la ligne X assure le rabattement vers cette gare depuis Chancy et Dardagny. La ligne K permet une liaison depuis Chancy vers la gare de Pougny.

Or la ligne T récemment en service assurant le rabattement vers la Plaine depuis Challex rencontre de vrai succès, en effet plus de 30 personnes pratiquent l'intermodalité en période de pointe du matin malgré une offre limitée (2 services par heure).

Compte tenu de la saturation des parkings, les rabattements en TC et en vélo constitueraient un facteur important de report modal vers le ferroviaire. L'important est de proposer des services adaptés : services calés aux horaires de train en période de pointe, desserte des villages.



Offre ferroviaire

Atouts : mode attractif vers Genève

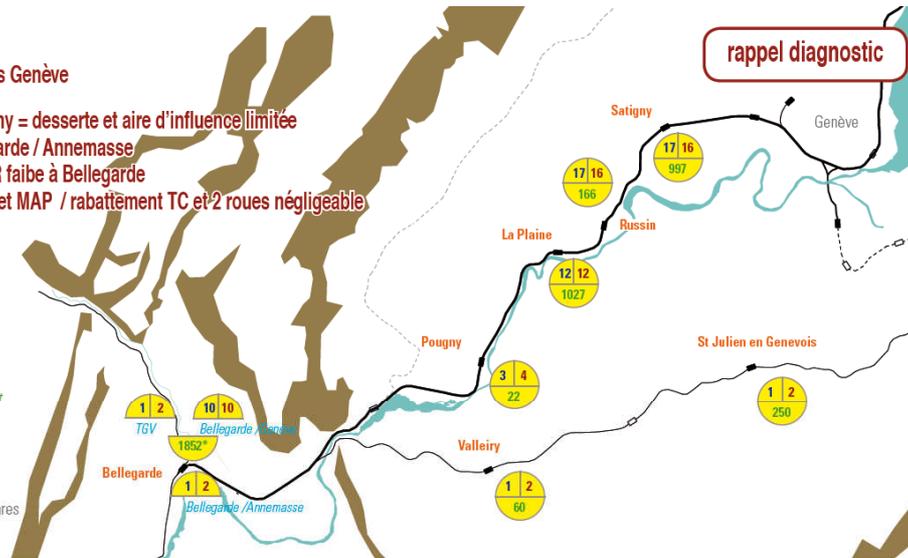
Faiblesses : gare de Pougny = desserte et aire d'influence limitée
faible desserte Axe Bellegarde / Annemasse
nombre de trains TER/RER faible à Bellegarde
2 modes d'accès : voiture et MAP / rabattement TC et 2 roues négligeable



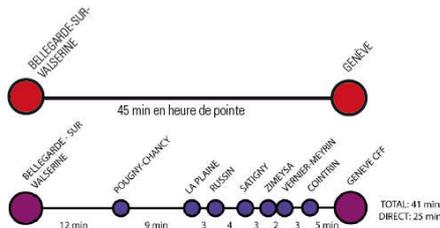
Nbr de train 6h-9h / 2 sens
Nbr de train 16h-19h / 2 sens
Montées-descentes / jour

* pour Bellegarde montées/descentes truit confondu (TGV, TER)

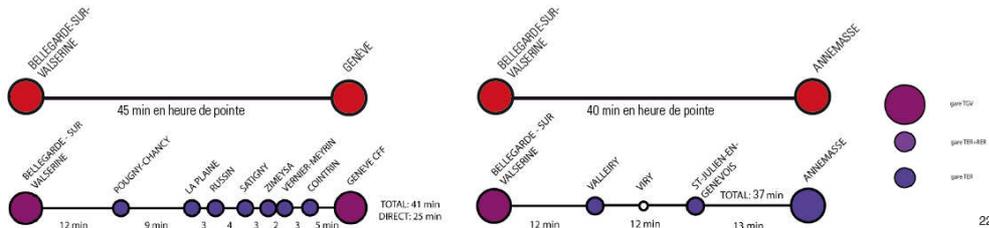
Voies ferrées
Ligne du piémont
Future liaison CEVA + gares
Gare fermée
Gare active



Routier



Ferroviaire



Les améliorations à mener devront permettre :

- > D'étoffer l'offre cadencée jusqu'à Bellegarde depuis Genève,
- > D'organiser les services de rabattement vers les gares intermédiaires, y compris en modes doux,
- > D'améliorer la pratique d'intermodalité en mettant en place de parkings relais nécessaires,
- > Et de développer une vision cohérente et pragmatique à long terme en matière de ferroviaire.

2.3.3 Les autres transports en commun

Seul le pays bellegardien propose un service urbain sur la ville de Bellegarde réalisant environ 3% de part modale de déplacements internes au pays bellegardien (ce résultat pourrait être amélioré si le service urbain couvrait l'ensemble du pays bellegardien).

Les autres secteurs ne sont desservis que par les transports interurbains assurés par les conseils généraux des deux départements et par des bus des Transports Publics Genevois pour les communes genevoises et certaines communes frontalières.

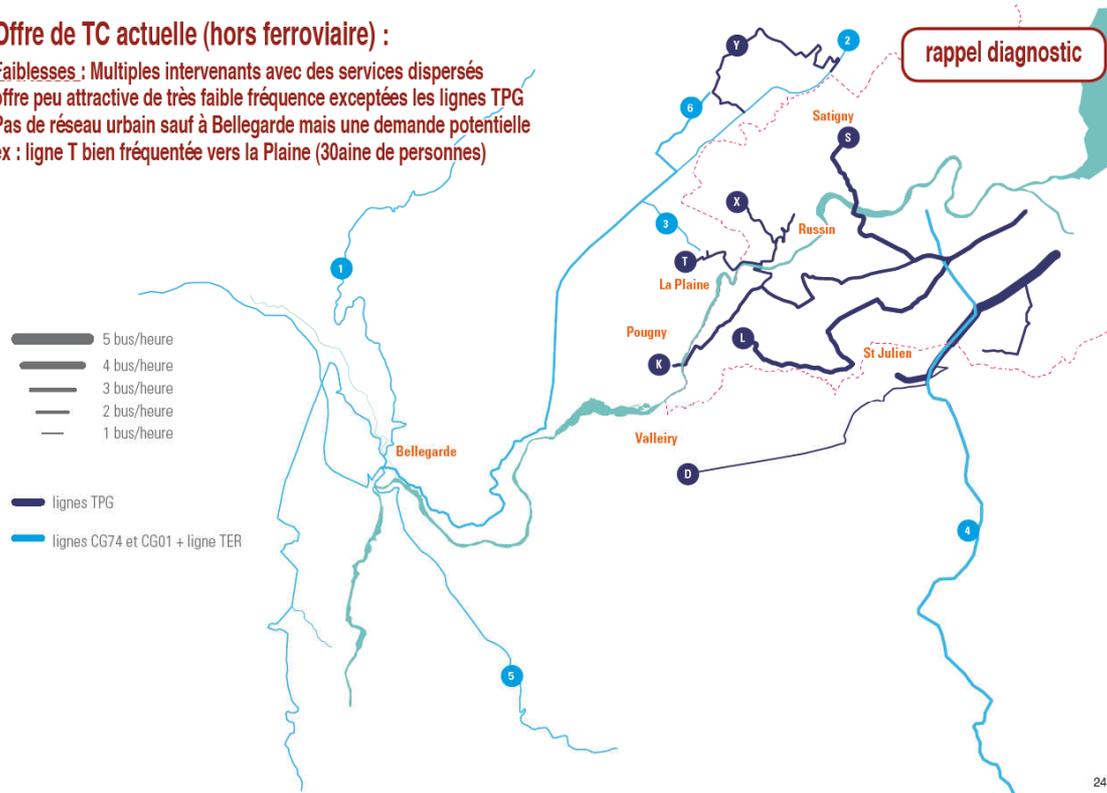
Ces services interurbains sont bien utilisés, la part modale TC représente près de 8% pour les échanges entre le territoire du PACA et le reste du pays de Gex.



La relation entre la partie haute Savoie et celle de l'Ain n'est aujourd'hui pas assurée à la fois en raison de demande très faible, et de l'imperméabilité des réseaux (lié notamment aux limites administratives).

Offre de TC actuelle (hors ferroviaire) :

Faiblesses : Multiples intervenants avec des services dispersés
 offre peu attractive de très faible fréquence exceptées les lignes TPG
 Pas de réseau urbain sauf à Bellegarde mais une demande potentielle
 ex : ligne T bien fréquentée vers la Plaine (30aine de personnes)



24

Les améliorations doivent porter sur :

- > la desserte de l'ensemble du territoire par des services de type urbain,
- > les liaisons entre les différentes entités urbaines,
- > l'organisation de rabattement vers les pôles d'échange du territoire.

2.3.4 Le réseau de voirie

Le réseau de voirie du territoire est structuré autour de deux axes majeurs :

- l'A40 entre Bellegarde et Saint Julien / Annemasse
- Voie express D884 entre Collonges et Saint Genis Pouilly

Par ailleurs, la RD1206 côté Valleiry et la RD35 côté Pays de Gex complètent ces deux axes.

En direction du canton de Genève, les principales douanes telles que Bardonnex et Meyrin sont proches de la saturation. L'augmentation de capacité de la douane de Bardonnex est contrainte



par les contrôles douaniers, et la douane de Meyrin n'offre plus de capacité routière supplémentaire en raison du prolongement de tram en direction de Saint Genis Pouilly.

Ainsi les petites douanes du territoire sont sollicitées en période de pointe. Des mesures contraignantes sont mises en place, comme la fermeture nocturne, pour éviter les passages dans les villages à partir d'une certaine heure, mais apportent peu voire pas d'améliorations notables. l'effort devrait être porté sur des des aménagements de sécurité (type zone 30, chicanes, ralentisseurs...) plutôt que sur la réduction des volumes de trafic induit par la fermeture des douanes.

Les centres bourgs de Viry, Valleiry et Vulbens sont traversés par la RD1206, mais il s'agit là plutôt de flux en provenance des communes aux alentours, et le transit est faible. Il se reporte sur l'A40, parallèle à la RD1206.

Dans le pays bellegardien, deux dysfonctionnements sont à noter : la saturation de l'entrée de Bellegarde depuis le pays de Gex et l'absence de déviation ou de contournement générant d'importants flux automobiles dans le centre ville. Cette asphyxie routière pénalise le bon développement du bassin bellegardien, car même s'il est possible de transporter les usagers par des trains en direction de Genève, les échanges avec le Pays de Gex et les déplacements internes au bassin bellegardien sont très fortement impactés par cette absence de liaison contournant le centre ville.

Nota : le CG01 a conduit des études d'opportunité et de faisabilité technique d'une liaison routière entre la voie express et l'A40, toutefois les conclusions ne sont pas favorables à une telle liaison à cause des contraintes topographiques qui nécessiteraient des investissements lourds.

Les données de trafic routier disponibles mettent en évidence la saturation des douanes de Bardonnex, Meyrin ainsi que l'entrée est de Bellegarde en périodes de pointe. Ailleurs, l'offre routière répond bien à la demande observée.

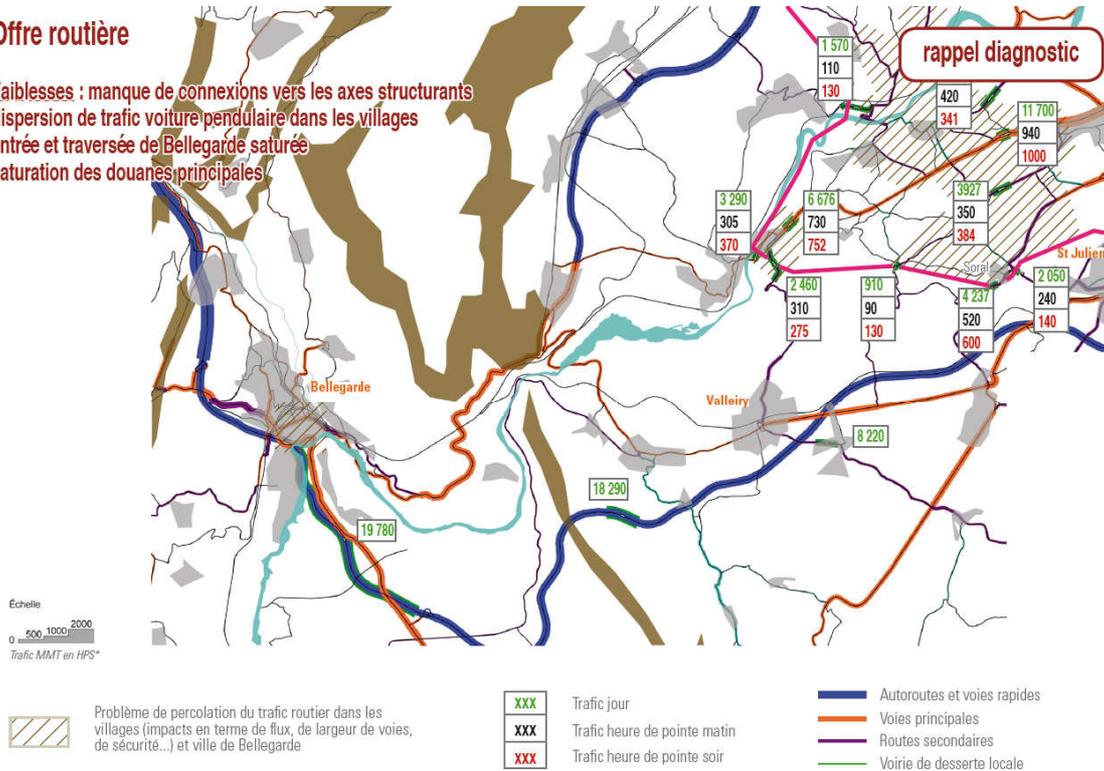
Dans les villages, les volumes de trafic sont dans l'ensemble modestes mais créent surtout des sentiments d'insécurité à cause d'insuffisance d'aménagement (type zone 30, chicanes, ralentisseurs...). Compte tenu de la configuration des voies, du nombre de passages et de l'allure des automobilistes, même si le nombre d'accidents n'a pas connu d'accroissement majeur, des zones d'insécurité subsistent, notamment aux heures de pointe où le trafic est important. La fermeture nocturne de certaines petites douanes ne résout pas ce problème et crée au contraire des coupures au sein du territoire.





Offre routière

Faiblesses : manque de connexions vers les axes structurants
dispersion de trafic voiture pendulaire dans les villages
entrée et traversée de Bellegarde saturée
saturation des douanes principales



23

Les actions à entreprendre visent à :

- > hiérarchiser et optimiser les infrastructures existantes, améliorer l'accessibilité vers les voiries structurantes et les parcs relais pour organiser et orienter les flux automobiles, limiter la dispersion dans les villages,
- > renforcer la sécurité et la protection des villages,
- > réaliser les projets indispensables d'amélioration de capacité

2.3.5 Les modes doux

Les modes doux sont surtout pratiqués pour les déplacements de courte distance, donc internes à chaque entité urbaine (ou au village). Leur proportion dépend en grande partie de la densité urbaine.

Ainsi la marche à pied représente près de 24% de déplacements pour le pays bellegardien et elle n'est que de 11% pour le secteur Valleiry. Ce mode est quasiment inexistant dans les déplacements d'échange vers Genève.

Le vélo est très peu (voire pas) utilisé dans le pays bellegardien à cause des contraintes topographiques, il est utilisé à environ 1% vers le secteur de Valleiry. Comparé à plus de 5% de



part modale sur le canton de Genève, on mesure le potentiel de report et l'effort nécessaire. Hormis les contraintes topographiques, le manque d'aménagement adéquat et de maillage continue explique également cette faible part modale.

Il est préconisé de mettre en place des mesures ciblées, telles que le rabattement en vélo vers les pôles d'échange, les connexions vers les itinéraires structurants du territoire, tels que la Via Rhôna ou la rontalière.

Synthèse

Le territoire souffre aujourd'hui d'un manque de desserte efficace en transports en commun, notamment pour les villages situés en dehors des pôles urbains, et de services de rabattement vers les pôles d'échange (têtes de réseau).

L'organisation du réseau de voirie, marquée par une absence de hiérarchie et par une saturation des principales douanes, génère des dispersions de trafic dans des centres bourgs. La fermeture nocturne de certaines douanes ne résout pas la problématique de percolation dans des villages.

Le ferroviaire est attractif mais son efficacité peut être améliorée par un renforcement de l'offre et surtout une meilleure organisation du rabattement : mise en place de parkings relais, de services de rabattement en bus, et aménagement d'itinéraires cyclables vers les gares, etc.

La marche à pied est bien pratiquée dans le pôle urbain de Bellegarde. En revanche, dans les villages, la marche à pied reste très faible. Le développement des fonctions d'animation des centralités et la mutualisation des services publics dans les villages permettront d'accroître la pratique des modes doux.



Les enjeux

Ces différents constats posent deux questions : comment se déplacer entre les territoires sans avoir recours à la voiture individuelle même si on ne va pas à Genève ? Comment encourager le report modal ?

A ces questions posées, le chapitre précédent évoquant tour à tour les notions de compacité, densité et mixité répond en matière de forme urbaine, mais la réponse en terme de mobilités reste nécessaire.

Le secteur des transports est consommateur d'énergies et producteur de polluants (cf. §2.1) pourtant dans les territoires ruraux c'est le mode de déplacements privilégié faute d'alternatives. Se déplacer au sein du territoire reste une nécessité de tous les jours. Vu l'augmentation des embouteillages aux frontières et la nécessité de préserver l'environnement, il est nécessaire d'assurer ces besoins en mobilités quotidiennes de manière alternative à la voiture.

Dans ce territoire peu dense qu'est le PACA Bellegarde, il s'agit de raisonner en offre de services de mobilité davantage qu'en infrastructures de transport (cf. §2.2) et de diversifier les modes de déplacement afin de mailler un réseau de mobilités alternatives et complémentaires.

Quels enjeux pour le territoire ?

ADAPTER NOS MODES DE DEPLACEMENTS et considérer que infrastructures et mobilité sont deux concepts différents



> Le secteur des transports est gros consommateur d'énergie et gros producteur de polluants et de GES (26 % des émissions de CO2).

> La raréfaction (et l'augmentation du prix des énergies fossiles) vont nous contraindre dans nos déplacements.
La dépendance à la voiture dans nos modes de vie est liée à un manque d'alternatives.

> Une voiture représente un budget moyen de 450 euros /mois, pour une utilisation de moins de 8% sur sa durée de vie.

SUR LE PACA

Les objectifs :

- augmenter le report modal
- irriguer l'ensemble du territoire
- raisonner en offre de services de mobilités
- travailler toutes les complémentarités
- investir dans la mise en place de services aux usagers

LES MOYENS

- diversifier les modes de mobilité : un vélo électrique + 1 monospace + 1 chemin de campagne fabriquent autant de mobilité qu'un bus...



Cette question de maillage des mobilités nécessite de travailler les complémentarités d'offre entre les collectivités du PACA mais interroge plus largement le concept du « vivre ensemble » dans un bassin de vie et non dans des frontières administratives.

Ce qui vaut pour les mobilités, vaut pour la répartition des équipements, services et commerces sur le territoire de vie du PACA. Chaque commune individuellement ne peut développer sa propre offre, des mutualisations doivent donc s'opérer (structures, moyens humains et financiers...). L'objectif étant de vivre sur le territoire et pas uniquement d'y travailler et d'y dormir.

Quels enjeux pour le territoire ?

VIVRE ENSEMBLE



«Les villes ne font plus sociétés»

J. Donzelot

Plus la ville s'étale, plus l'entre-soi se développe, plus il se développe, plus la ségrégation sociale augmente.

Plus la ville s'étale, plus les quartiers se ghettoïsent.

SUR LE PACA

Les objectifs :

- Trouver commerces et services dans chaque ville et les villages
- Mutualisation des équipements
- Mutualisation des moyens, des structures
- Renouvellement des «modes de faire»

...

LES MOYENS

- regroupement de structures gestionnaires et/ou exploitantes
- mise en place de péréquations financières

14

Plus largement, ces problématiques interrogent la gouvernance du projet. Les 30 prochaines années ne seront pas les mêmes que les 30 dernières. Il est indispensable de travailler collectivement.



2.4 Un territoire morcelé à coordonner

Les constats

Le ré-équilibrage emploi/habitat prévu par le projet d'agglomération entre les territoires français et suisses ne se traduit pas encore dans la réalité des chiffres. Genève continue d'attirer les entreprises, le territoire du PACA (communes suisses comprises) continue de drainer une économie essentiellement résidentielle. D'une façon plus nuancée, on peut observer un creusement des inégalités au sein même du territoire, Bellegarde attirant les gessiens n'arrivant plus à se loger sur le Pays de Gex.

Pourtant, il y a une vie économique à côté de Genève et l'axe Bellegarde / Annemasse / Thonon possède un poids d'attraction et de structuration réel, directement connecté au ferroviaire. Pouvoir offrir une gare TGV (Bellegarde), la proximité à Genève (Annemasse), une autoroute et une voie ferrée (Viry-Valleiry), un accès à l'EPFL (Thonon), c'est tirer parti du meilleur de l'offre du territoire. Pour l'utiliser au mieux, il s'agit d'orchestrer les synergies entre les sites.

Aujourd'hui, les questions économiques sont réfléchies à des échelles géographiques, réglementaires, thématiques qui sont différentes et multiples (PA, CCDRA/GPRA, SCOT, PACA, ADE, MED...) et qui conduisent à une superposition d'analyses et de projets qui fait qu'à l'échelle du PACA, il est difficile d'entrevoir un projet économique fédérateur.

De nombreux projets de développement co-existent permettant à chacun des territoires de se développer :

- professionnalisation du bassin artisanal du pays Bellegardien
- création du pôle logistique Viry-Valleiry
- développement et extension du technoparc de Collonges
- création du « village des marques »
- création du site « dinoplagne »

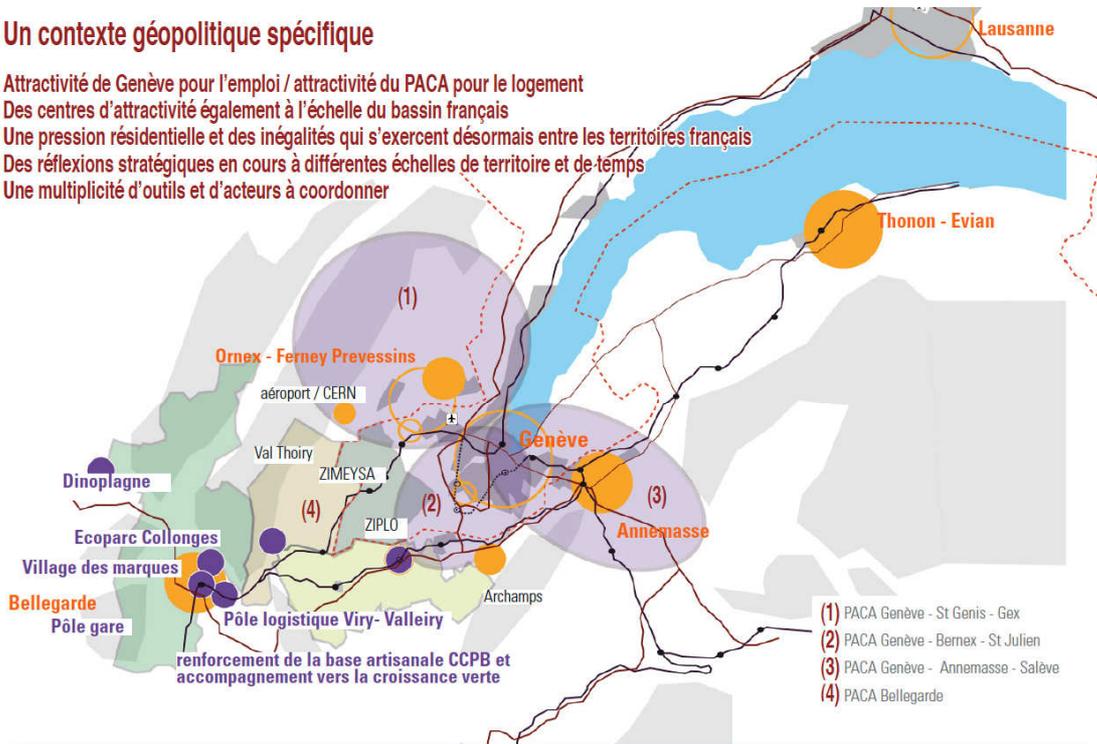
Pour autant, cette juxtaposition de projets ne fait pas un projet de développement économique pour le PACA, elle dessine toutefois des axes potentiels de développement à approfondir :

- le positionnement de l'activité et de l'emploi sur l'éco-construction
- le changement d'image via le commerce et le tourisme
- la capitalisation potentielle du territoire sur la position d'entrée d'agglomération (via des activités tertiaires et logistiques).



Un contexte géopolitique spécifique

Attractivité de Genève pour l'emploi / attractivité du PACA pour le logement
 Des centres d'attractivité également à l'échelle du bassin français
 Une pression résidentielle et des inégalités qui s'exercent désormais entre les territoires français
 Des réflexions stratégiques en cours à différentes échelles de territoire et de temps
 Une multiplicité d'outils et d'acteurs à coordonner



Comment tirer parti de la proximité de Genève en élaborant un projet de développement économique structuré ?

5

Les enjeux

Comment tirer parti de la proximité de Genève en élaborant un projet de développement économique structuré ?

Cette question posée sous l'angle économique renvoie aux questions du §2.3 sur la mutualisation des moyens humains, financiers et globalement de l'intelligence du territoire. Demain encore plus qu'aujourd'hui nous allons devoir réduire nos consommations quelles qu'elles soient : énergétiques, foncières, de déplacement, mais également financières.

C'est en bonne intelligence et dans une logique d'économie d'échelle que ces réflexions économiques doivent être coordonnées. C'est d'ailleurs l'ambition de l'étude d'« accompagnement à l'élaboration d'une stratégie de développement économique du genevois français et à la définition d'une nouvelle gouvernance économique » pilotée par l'ARC depuis janvier 2012.



2.5 Synthèse

Au terme du diagnostic, il apparaît que le territoire est attractif du point de vue économique (accessibilité, main d'œuvre...) et résidentiel (cadre de vie, services, équipements, têtes de réseau...) mais qu'il faut veiller à organiser cette attractivité pour ne pas :

- accentuer les déséquilibres existants
- hypothéquer ce qui fait la force de cette attractivité (le cadre de vie notamment)

Des nuances sont à apporter toutefois, tout le territoire du PACA ne dispose pas de ce dynamisme, notamment Bellegarde qui bénéficie néanmoins d'atouts à exploiter (desserte ferroviaire, position d'antichambre...)

Aussi 3 pistes de réflexions sont formulées pour le territoire :

1- Des besoins importants de développement qualitatif à Bellegarde ...

Etant donné ses caractéristiques urbanistiques (accessibilité, localisation) Bellegarde dispose d'un potentiel important de développement soit économique, touristique, culturel, de loisirs... Ce développement se justifie d'autant que ses atouts peuvent être valorisés : présence d'une offre de transport (TER et TGV), d'infrastructures de transport (embranchement A40, ligne ferrée Bellegarde/Annemasse...) ou encore la proximité de sites de qualité (pertes de la Valserine, Jura, l'Etournel à Pougny...).

Bellegarde peut constituer une réelle porte d'entrée pour le territoire du PACA à condition de se donner les moyens de mettre en œuvre un renouveau qualitatif. Ainsi toutes les opérations de construction, de rénovation, de réhabilitation devront être réalisées de la manière la plus exemplaire qu'il soit. Un défi d'autant plus relevable que Bellegarde peut s'appuyer sur la présence d'une base artisanale forte.

En contre partie, dans une logique de solidarité territoriale d'une part et pour des questions sociétales, environnementales, de mobilités d'autre part ; les autres communes du territoire devront temporiser ou maîtriser impérativement leur développement urbain dans les limites construites d'aujourd'hui.

Chaque ville et village doit conditionner son développement à sa desserte par à minima un service de mobilité et doit assurer la présence de commerces, services et équipements de proximité à ses habitants ou à défaut leur en faciliter l'accès.



2- Un besoin de mise en place de services de mobilité performants assurant une mise en réseau optimale des différentes parties du territoire.

NB : sur l'image qui suit les flèches ne représentent pas des propositions d'infrastructures à construire mais des moyens d'échange à développer. Ceci pouvant se traduire par des aménagements légers (Transport A la Demande, minibus, covoiturage...)

Ainsi, en second lieu il est important de mailler et de mettre en réseau le territoire (et non chacun des territoires composant le PACA) par le biais de services de mobilité performants (type TAD, covoiturage, mobilités douces...) permettant d'aller d'un point A à un point B de n'importe quel endroit du territoire.

Aussi les mobilités inter-territoires paraissent importantes comme l'aménagement des nœuds de TC (gare, croisement de lignes TC...).

3- Une nécessité de mutualiser les talents du territoire

Enfin, dernièrement, cette mise en réseau des déplacements au sein du territoire doit être étendue à des champs plus vastes que sont les acteurs de l'économie et des déplacements, les projets économiques, les équipements et les services.





3 Les concepts, les principes, les objectifs

Ce troisième chapitre est la traduction en concepts des orientations sur lesquelles concluait le précédent chapitre. Pour chacun des concepts, un rappel de l'analyse ayant conduit à la proposition permet d'en comprendre la logique.

3.1 Une irrigation fine du territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (pour aller vers l'extérieur du territoire) : rabattement TC et services de mobilité internes au PACA

L'analyse

Partant du constat que :

1- le lien urbanisation/mobilité est un concept qui s'applique mal au PACA Bellegarde dans la mesure où les périmètres de 500 mètres urbanisables autour des gares sont assez contraints

2- que les déplacements ne se font pas uniquement du territoire du PACA vers Genève

3- que la densité de population - approximativement 135 habitants/km² en moyenne sur le périmètre - ne permet pas d'envisager de construire des infrastructures de transport lourd ...

... Il est essentiel de penser les mobilités autrement qu'en terme d'infrastructures et uniquement dans le sens territoire du PACA vers Genève.



Lien « urbanisation / mobilités », un concept qui s'applique mal au PACA Bellegarde en raison :

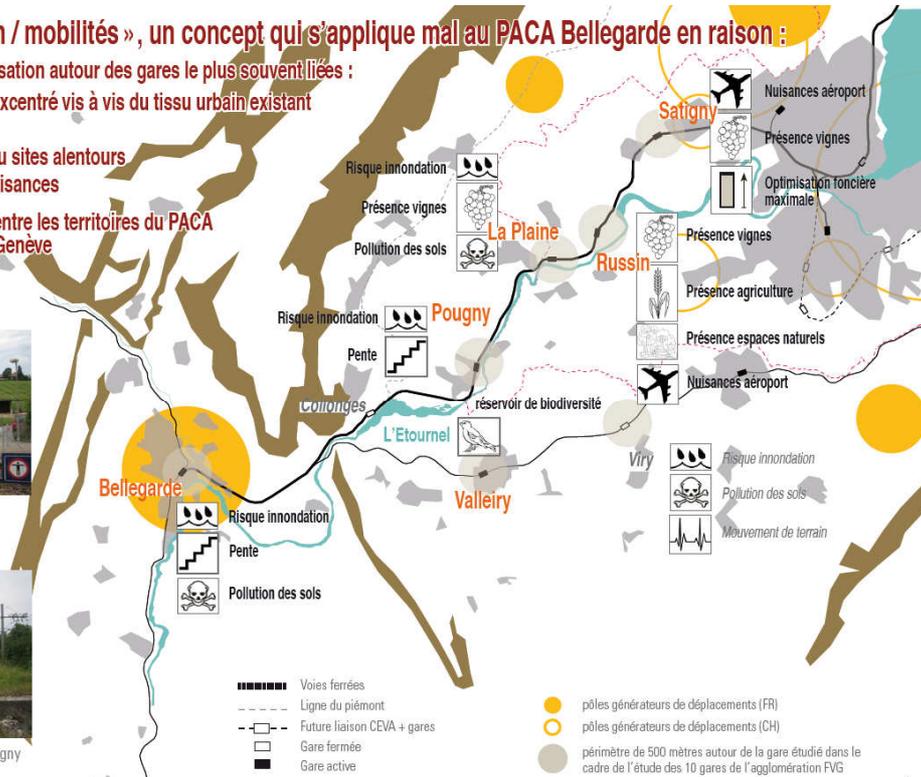
- de contraintes d'urbanisation autour des gares le plus souvent liées :
 - à leur caractère excentré vis à vis du tissu urbain existant
 - à la topographie
 - aux activités et/ou sites alentours
 - aux risques et nuisances
- d'une richesse de flux entre les territoires du PACA et pas uniquement vers Genève



Les voies / les Vignes : Russin



Les voies / terrain en friche : Pougny



La métaphore des arbres employée ci-dessous montre qu'il ne sera pas possible de développer plus loin des infrastructures lourdes telles que le tramway mais qu'il est possible de déplacer les têtes de réseaux lourds (par exemple en prolongeant l'offre ferroviaire de la Plaine jusqu'à Pougny ?). En contre partie, il faut offrir du service léger aux usagers pour que ceux-ci puissent se rabattre vers les têtes existantes (logique d'arbre en têtard).

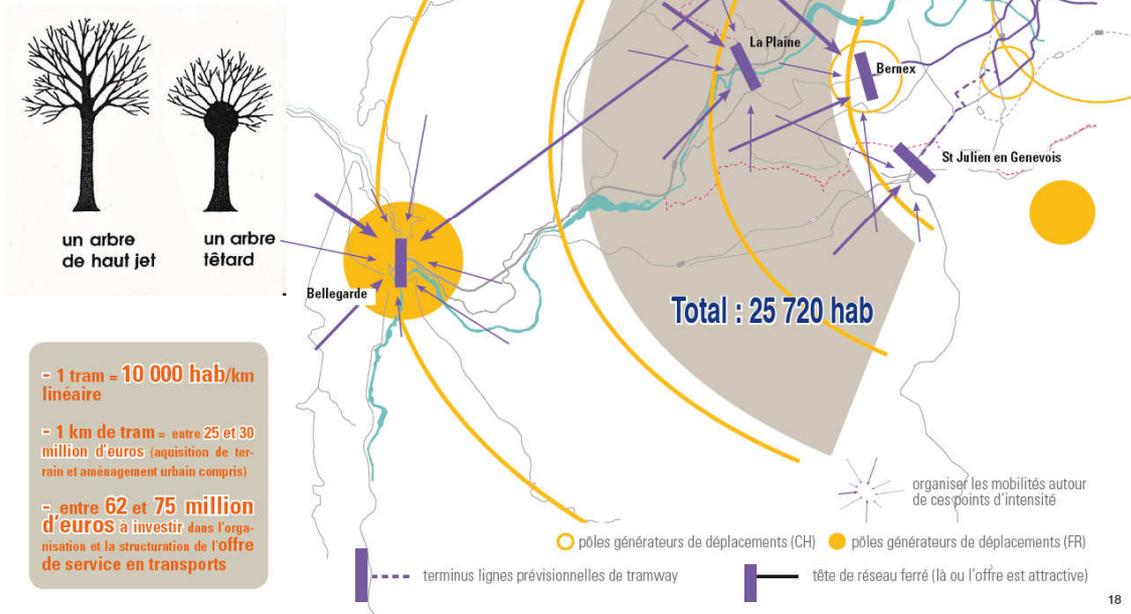
Cependant, les liaisons ne doivent pas s'envisager uniquement à destination de Genève mais entre la CCPB et Annemasse, le reste du Genevois français, entre Ferney, Meyrin, St Genis... car à titre d'exemple, sur le technoparc de St Genis, 40% des employés viennent de Hte Savoie et 40 % du Pays Bellegardien.

Il a été évalué approximativement qu'1 km de tramway coûte entre 30 et 35 million CHF TTC inclus acquisition de terrain et aménagement urbain. Comme des infrastructures lourdes ne seront pas développées à court terme, il serait judicieux de développer les services à la mobilité. En effet, il est conseillé de transposer les investissements de la façon suivante : faire en sorte que ce qui n'est pas engagé dans la construction d'infrastructures lourdes le soit dans les services (TAD, plateformes co-voiturage, aménagement de P+R, services...)



Une logique de tête de réseau

Enjeu de rabattement (diversification des services) et d'augmentation des capacités TC
 Enjeu de mobilités fines
 Enjeu d'interpénétration des territoires



RP1 : Une irrigation fine du territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (pour aller vers l'extérieur du territoire) : rabattements TC et services de mobilité internes au PACA

Les concepts de mobilité peuvent être déclinés en distinguant trois catégories de déplacements :

- Les échanges avec Genève,
- Les déplacements internes à chaque inter-communauté,
- Les échanges entre les inter-communautés.

Les échanges avec Genève

Pour les déplacements d'échange avec Genève, deux modes de transport sont utilisés : voiture ou transports en commun.

Pour les transports en commun, le concept de base consiste à rabattre les déplacements vers les gares, pôles d'échanges et terminus ; il s'agit de rejoindre les têtes de réseaux. Le rabattement s'effectue en fonction de la particularité de chaque secteur :

- En voiture avec parking relai,
- En bus urbain ou navette dédiée,
- En vélo avec stationnement associé,
- En marche à pied pour ceux à proximité.



Pour la voiture, le réseau de voirie doit être organisé de sorte à canaliser les flux automobiles vers les douanes principales. Ainsi les mesures d'aménagement sont à mettre en place pour faciliter ce fonctionnement, ce qui nécessite également des mesures d'amélioration de capacité de principales douanes, notamment celle de Bardonnex.

Les déplacements internes à chaque inter-communauté

Les déplacements internes sont élevés. Les modes doux et les transports en commun doivent être privilégiés au sein de chaque entité urbaine.

Pour les transports en commun, il s'agit de mettre en place un service urbain pour desservir :

- Tous les centres bourgs,
- Tous les établissements scolaires,
- Tous les grands équipements publics,
- Tous les pôles d'échange.

Pour les modes doux, trois principes de base doivent être respectés : continuité, sécurité et confort.

Pour les aménagements cyclables, le maillage s'organisera autour de deux itinéraires majeurs sur le territoire : Via Rhôna et la Frontalière, le but étant de se raccorder aux pôles d'échange et aux entités urbaines.

Les échanges entre les inter-communautés

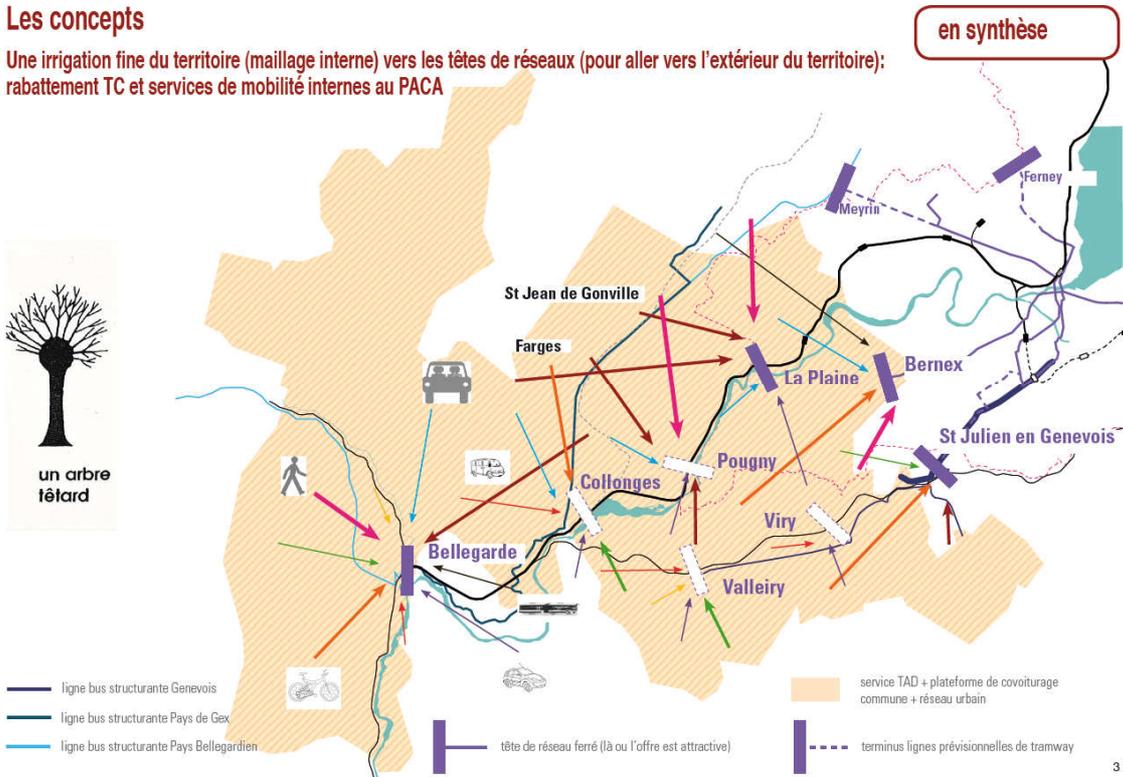
Comme pour les échanges avec Genève, les échanges entre les intercommunautés se font essentiellement en modes motorisés. Le concept consiste à :

- Mettre en place des services TC ciblés en fonction de la demande (les échanges entre Pays bellegardien et Pays de Gex sont beaucoup plus forts que ceux entre CCG et Bellegarde, les services doivent être ajustés),
- Coordonner les offres proposées par les différents partenaires.



Les concepts

Une irrigation fine du territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (pour aller vers l'extérieur du territoire);
rabattement TC et services de mobilité internes au PACA



Les objectifs

Les objectifs en matière de mobilité se déclinent en part modale de marché et en niveau de service et ils devront être définis en tenant compte du contexte et du programme urbain.

Les orientations urbaines prônent un développement important sur le pays bellegardien et une augmentation des activités sur l'ensemble du territoire du PACA afin de renforcer l'autonomie du territoire et de rééquilibrer la dépendance actuelle envers Genève. Elles ne contestent pas la centralité de Genève, mais renforcent et améliorent l'attractivité du pôle urbain bellegardien et mettent en réseau les villages du territoire pour gagner davantage d'autonomie et limiter les déplacements de longue distance.

Le PACA gagnera en 2030 près de 25 000 habitants dont la moitié sur le pays bellegardien, il comptera ainsi plus de 90 000 habitants avec un tiers sur le pôle urbain de Bellegarde. Les opérations de développement se font pour la quasi-totalité par la densification des secteurs déjà urbanisés afin de créer la densité nécessaire et suffisante au bon fonctionnement des transports en commun.

Le territoire du Paca aura une taille en nombre d'habitants supérieure à celui d'Annemasse Agglo. Il présente une forte hétérogénéité qui laisse en même temps la place à une grande ambition en matière de mobilité.



Le PACA propose donc de fixer les objectifs majeurs suivants en répartition modale :

- Pour les déplacements en échange avec Genève, les transports collectifs auront une part modale de 16%, qui peut être déclinée plus finement selon les secteurs considérés :
 - o Une part modale plus élevée pour le pays bellegardien, car il arrive aujourd'hui à 17%,
 - o Une part modale équivalente pour la partie du pays de Gex (Péron – Collonges – Pougny), les transports en commun représentent 11% de part modale sur le secteur
 - o une part modale plus faible pour le secteur Valleiry dont la densité urbaine demeure encore faible.
- Pour les déplacements internes au territoire :
 - o une part modale de l'ordre de 5 à 6% sur le pays bellegardien
 - o une part modale d'environ 3% sur le reste du territoire du Paca, tenant compte de la plus faible densité urbaine en dehors du pôle urbain de Bellegarde.

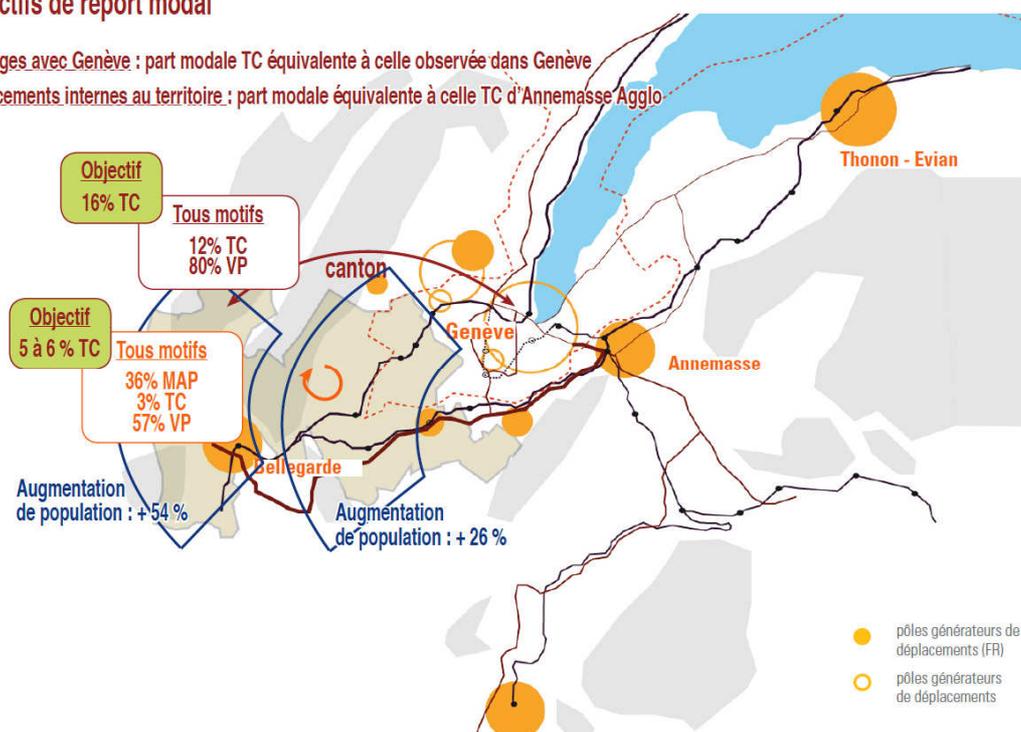
Ces objectifs impliquent des efforts importants à la fois en matière d'offre de services TC, de développement urbain, et d'aménagement de l'espace public pour assurer :

- la densité urbaine,
- l'attractivité et la compétitivité des transports en commun,
- la sécurité et le confort de l'aménagement,
- l'accessibilité des services.

Objectifs de report modal

Échanges avec Genève : part modale TC équivalente à celle observée dans Genève

Déplacements internes au territoire : part modale équivalente à celle TC d'Annemasse Agglo





La vision multimodale d'organisation des déplacements du PACA se décline de la façon suivante :

- En transport interurbain :
 - réseau ferroviaire Bellegarde – Genève d'un côté et Bellegarde – Annemasse de l'autre,
 - navette de rabattement depuis les villages vers des gares,
 - parkings relais à côté des gares,
 - liaisons interurbaines en autocar entre Bellegarde et Pays de Gex.

- En transport en commun urbain :
 - Réseau TCSP : tram à Bernex, à Saint Julien en Genevois et à Saint Genis Pouilly constituant la tête du réseau et les pôles d'échange,
 - Parkings relais (dont la capacité doit être dimensionnée en fonction de demande potentielle) à côté des pôles d'échange et bus de rabattement vers ces pôles d'échange,
 - Réseau urbain au sein de chaque territoire inter-communautaire et coordination entre les services.

- En réseau de voirie :
 - Armature primaire : A40 et voie express D884,
 - Voirie principale : RD1206, route de Chancy et de Bellegarde, RD 984b côté français
 - Voirie secondaire pour la desserte du territoire.

- En réseau cyclable :
 - Armature primaire : Via Rhôna et la Frontalière
 - Itinéraire en peigne se rabattant sur l'armature primaire et vers les pôles d'échange assurant.

- En aménagement d'espace public :
 - Itinéraires continus au sein de chaque entité urbaine et village vers tous les lieux publics, les commerces et les arrêts bus et pôles d'échange.



3.2 Un réseau de villes et de villages compacts et solidaires

L'analyse

Dans les planifications actuelles la croissance est « lissée » sur toutes les communes :

- le SCOT de la CCPG prévoit un taux de croissance égal sur toutes les communes de 2% sauf à Collonges et Péron (2,5%)

- le SCOT de la CCG prévoit un taux de croissance de 2% pour toutes les communes et identifie des pôles d'équilibre à Viry, Valleiry, Vulbens, Beaumont et St Julien sans toutefois de différenciation dans les taux de croissance de ces communes vis à vis du reste des communes de la CCG

- le SCOT de la CCPB prévoit un taux de croissance de 1,70 % sur toutes les communes et identifie des pôles d'équilibre à St Germain de Joux, Chatillon en Michaille, Champfromier, Génissait et Lancrans sans toutefois de distinction de clef de répartition de la croissance sur ces communes.

Le comité de pilotage du Projet d'agglomération, dans le cadre des travaux préparatoires du schéma d'agglomération a choisi de retenir les hypothèses suivantes : se préparer à l'accueil de + 200 000 habitants à l'horizon 2010-2030 et de + 100 000 emplois à l'horizon 2010-2030.

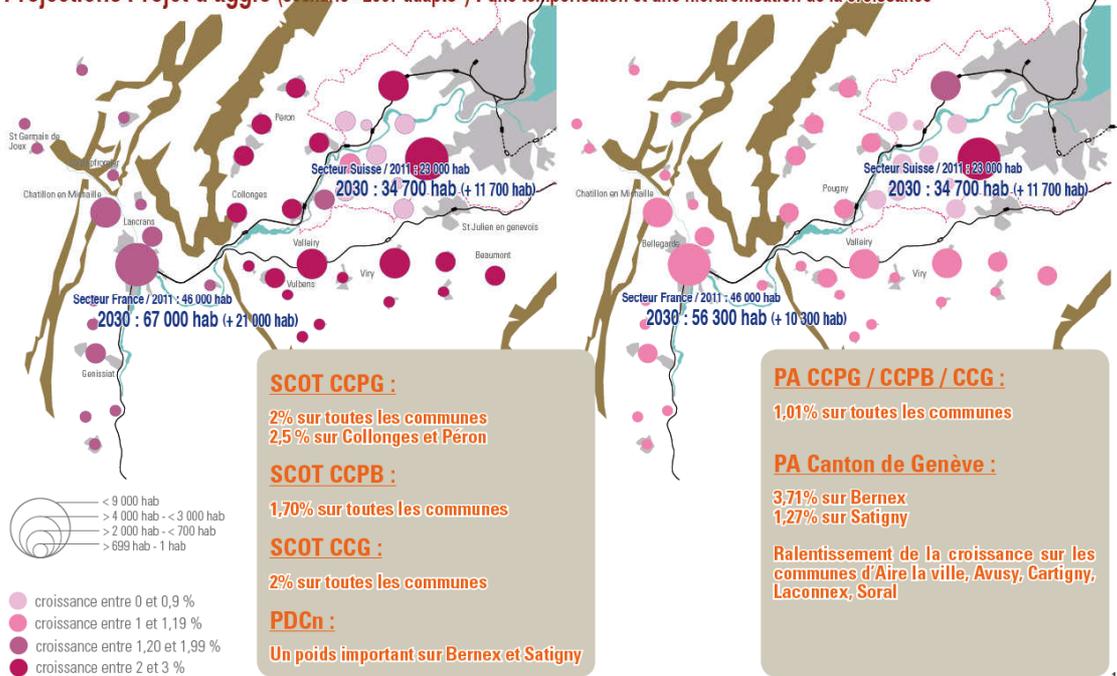
Selon ce scénario de développement retenu, toutes les communes françaises du PACA accueilleront 1,01 % de croissance.

Aujourd'hui, le secteur français du PACA compte 46 000 habitants. A horizon 2030, les planifications en vigueur permettent l'accueil de 21 000 habitants supplémentaires (soit 67 000 habitants au total sur le secteur français) tandis que les projections du scénario retenu permettent l'accueil de 10 300 habitants ; soit un écart entre les planifications françaises et les projections du PA pour le secteur français de 10 700 habitants.



Planifications actuelles : un lissage de la croissance sur toutes les communes sans réelles conditions ni prise en compte des spécificités

Projections Projet d'agglomération (scénario «2007 adapté») : une temporisation et une hiérarchisation de la croissance



RP2 : Un réseau connecté de villes et villages compacts et solidaires

Aujourd'hui, 69 000 habitants vivent au sein du périmètre PACA (secteurs français et suisse réunis).

Par exemple, pour 32 700 habitants à une densité de 10 logements à l'hectare, ce sont 1 500 hectares consommés à horizon 2030... d'où une certaine nécessité d'une part de hiérarchiser la croissance et d'autre part de faire évoluer les formes urbaines.



A titre d'exemple (hypothèse du scénario « 2007 adapté ») :

Les enjeux du développement urbain

Population actuelle PACA = 69 000 hab

Si poursuite des planifications actuelles :

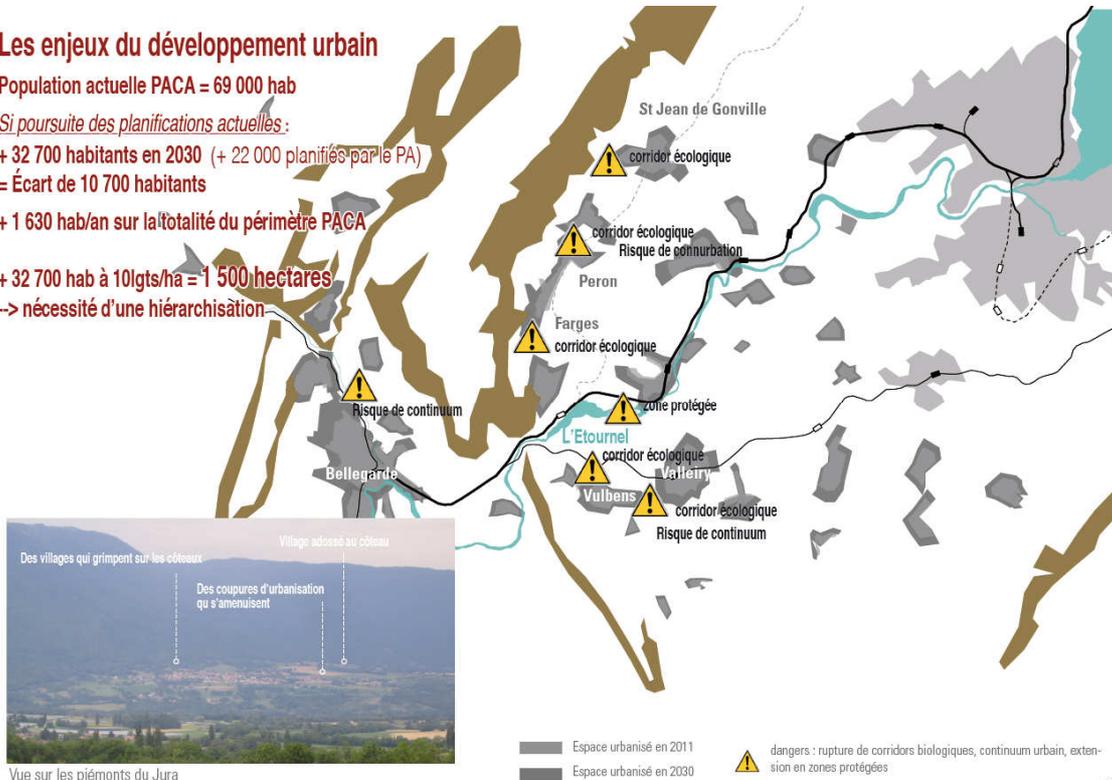
+ 32 700 habitants en 2030 (+ 22 000 planifiés par le PA)

= Écart de 10 700 habitants

+ 1 630 hab/an sur la totalité du périmètre PACA

+ 32 700 hab à 10lgts/ha = 1 500 hectares

--> nécessité d'une hiérarchisation



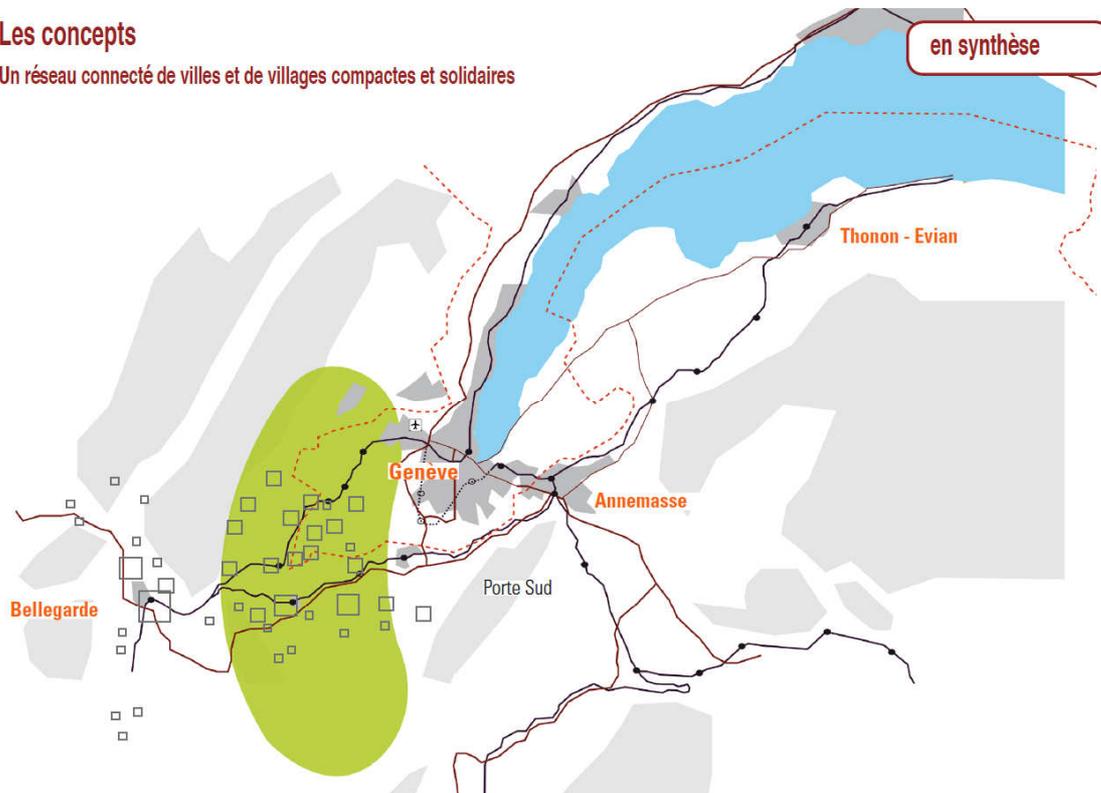
Ainsi, des prescriptions doivent s'imposer à toutes les communes dans la façon de gérer cette croissance :

- Bernex et Bellegarde devront accueillir les habitants supplémentaires prioritairement. Cet accueil doit se faire dans les limites construites puis en continuité de l'urbanisation une fois les «dents creuses» bouchées.
- les villes et les villages bourg devront maîtriser leur croissance impérativement dans les limites construites
- les villages ruraux devront temporer leur croissance impérativement dans les limites construites



Les concepts

Un réseau connecté de villes et de villages compacts et solidaires





3.3 Jouer collectivement en favorisant l'effet de masse critique : une mise en commun de l'intelligence du territoire au service du développement durable

L'analyse

Il a été constaté à l'échelle du bassin franco valdo genevois une multiplicité de marques associées au territoire et connues mondialement au rang desquelles : Evian, Mont Blanc, Genève... mais aussi une multiplicité de sites existants ou potentiels à vocation d'activités et d'emplois tels que :

- Bellegarde et sa gare TGV
- Viry embranché sur le fer et l'autoroute A40
- Aux alentours du PACA:
 - Archamps et sa technopôle
 - Annemasse bientôt connecté par le CEVA à Genève
 - Thonon face à Lausanne et à l'EPFL

RP3 : Jouer collectivement en favorisant l'effet de masse critique : une mise en commun de l'intelligence du territoire au service du développement durable

Dès lors, il apparaît stratégique du point de vue économique de se regrouper pour marketter une offre globale mais diversifiée et visible en capitalisant sur l'effet de masse critique.

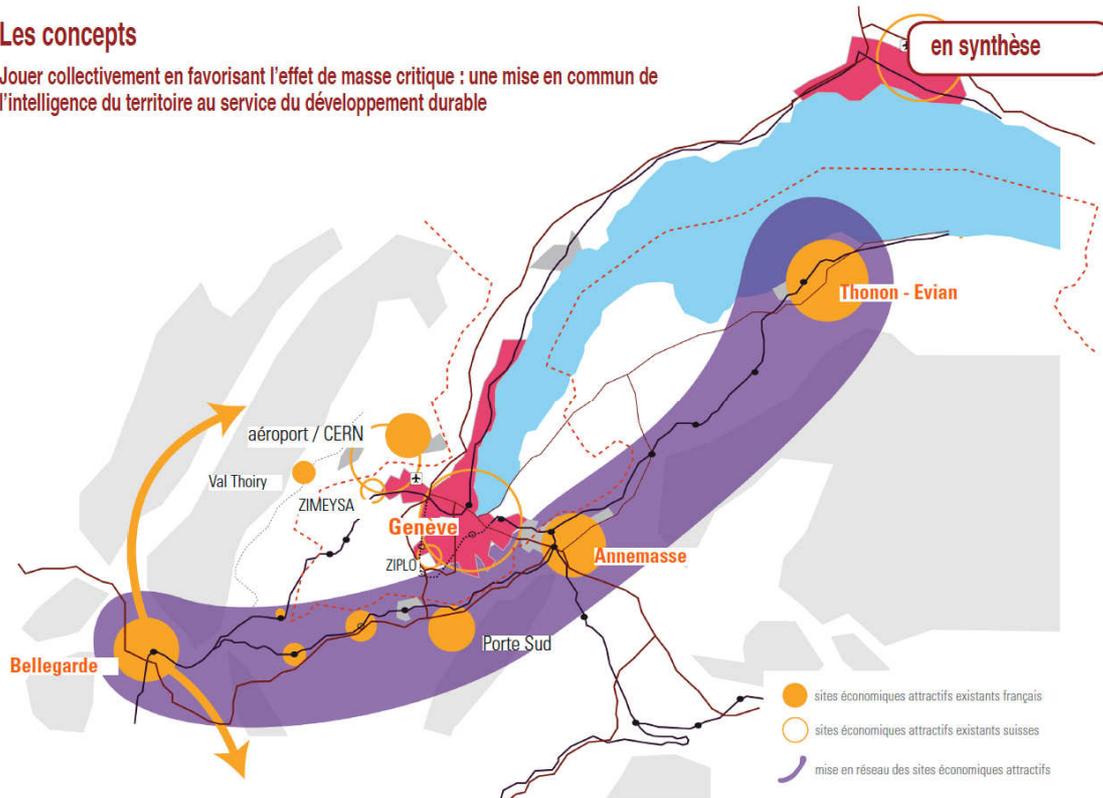
A cet égard, des opportunités satisfaisantes révélées dans la PPDE nécessitent d'évaluer plus finement à quelles conditions il serait possible de développer un pôle de logistique urbaine à Viry et un pôle tertiaire autour de la gare de Bellegarde.

Cette stratégie n'empêche pas par ailleurs de poursuivre des projets locaux à plus court terme tels que la structuration de l'offre touristique de proximité ou l'accompagnement de la base artisanale de Bellegarde vers l'éco-construction à condition qu'il y ait consensus politique pour ne pas multiplier les projets similaires à l'échelle du territoire condamnant par la dilution la lisibilité de l'offre.



Les concepts

Jouer collectivement en favorisant l'effet de masse critique : une mise en commun de l'intelligence du territoire au service du développement durable





3.4 Synthèse

En synthèse des concepts évoqués précédemment, le COPIL recommande :

1/ d'irriguer le territoire depuis et vers les têtes de réseau afin de le quadriller finement pour qu'aucun espace du périmètre ne soit exclu des services de mobilités (type TAD)

2/ de temporiser et maîtriser absolument la croissance dans les emprises construites aujourd'hui¹ et de gérer l'animation des villes et des villages (commerces, équipements, services, culture et leur accès) de manière solidaire et mutualisée à l'échelle du périmètre PACA

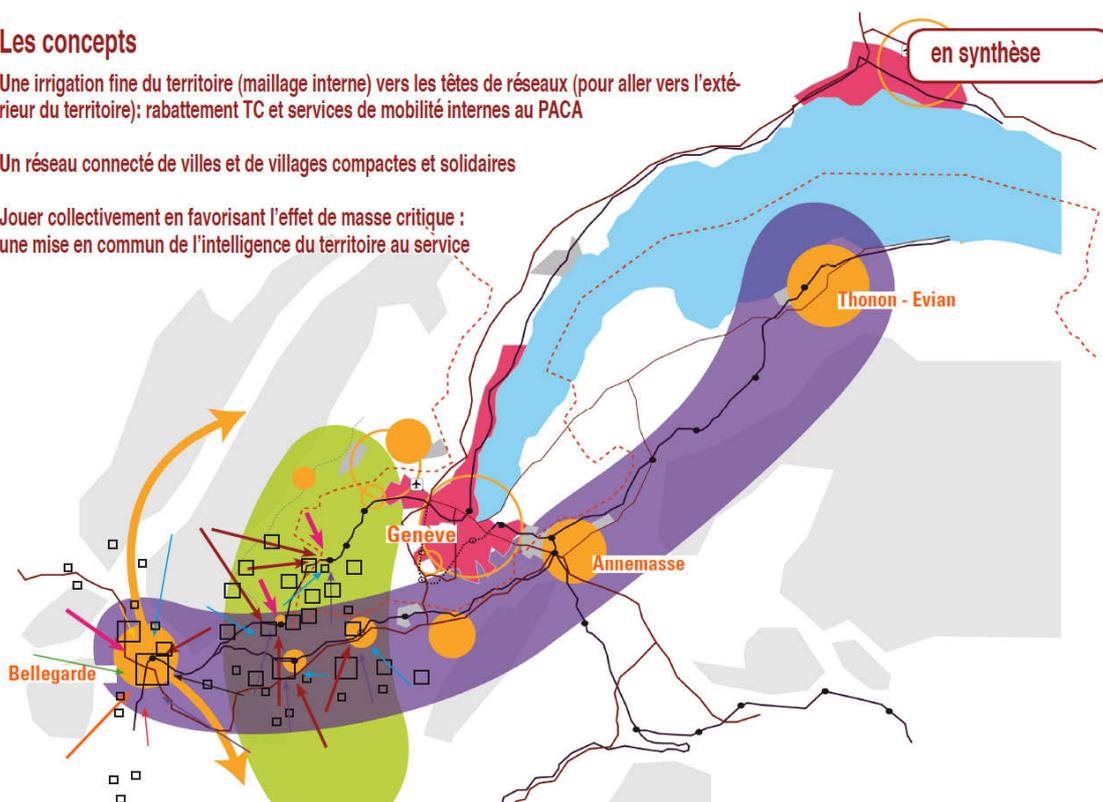
3/ de se regrouper autour d'une offre économique globale mais diversifiée et visible en capitalisant sur l'effet de masse critique

Les concepts

Une irrigation fine du territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (pour aller vers l'extérieur du territoire); rabattement TC et services de mobilité internes au PACA

Un réseau connecté de villes et de villages compacts et solidaires

Jouer collectivement en favorisant l'effet de masse critique : une mise en commun de l'intelligence du territoire au service



¹ avec la poursuite du rythme de 3 000 permis de construire déposés entre janvier et août 2011 uniquement sur la portion de territoire CCPG du PACA, le territoire se condamne à ne pouvoir gérer dans un temps court les bouleversements d'ordre écologique, sociologique, de mobilité induit par une croissance soudaine et non encadrée



4 Les recommandations et les mesures

Ce dernier chapitre intitulé « les recommandations et les mesures » fait le lien entre les concepts développés dans le précédent chapitre et leur traduction opérationnelle destinée à leur mise en œuvre.

Les mesures présentées sont précédées d'une pastille de couleur différente en fonction de la maîtrise d'ouvrage identifiée pour la mise en place et le suivi de la mesure :

Où sont les conseils généraux ?

● Etat, Région Rhône-Alpes, Canton de Genève, Conseil général Ain et Conseil général de Haute-Savoie

● ARC, projet d'agglomération, CRFG

● EPCI, communes

4.1 Pour irriguer finement le territoire (maillage interne) vers les têtes de réseaux (vers l'extérieur), le COPIL recommande de ...

RM1 Mettre en cohérence urbanisation et service de mobilité

Intégrer les incidences de la raréfaction des énergies sur les conditions de vie de la population, c'est aussi prévoir que les nouveaux habitants ne soient pas dépendants que d'un seul mode de déplacement (la voiture) comme c'est beaucoup le cas aujourd'hui.

Cette anticipation doit avoir lieu le plus en amont possible au moment de la planification spatiale du développement (SCOT /PDCn, PLU/PDCom) en conditionnant selon les communes l'urbanisation nouvelle à une offre de mobilité alternative (transport en commun ou service de mobilité). En effet, les communes du territoire desservies par une offre ferroviaire ne sont pas appelées à se "sur-développer" (cf. chapitre 3) pendant que les autres communes stagnent.



Aussi l'objectif validé par le COPIL est que la cohérence entre urbanisation et services de mobilité soit assurée dans les documents de planification de sorte à ne plus laisser de population sans alternative à la voiture individuelle.

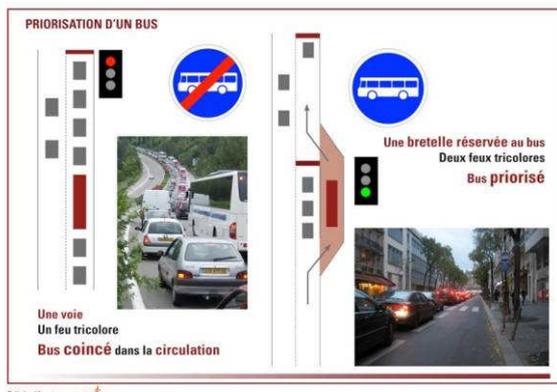
Pour mettre en œuvre cette RM1 le COPIL recommande :

- L'inscription dans les SCoT / PDCn et les PLU/ PDCoM d'un paragraphe visant à conditionner le développement urbain à la mise en place d'une offre de mobilité (transport à la demande, co-voiturage, navettes, plateforme de covoiturage...) / [2011-2014](#)
- Une programmation de la croissance urbaine en fonction des niveaux de service de transports collectifs (phasage dans les PLU et PDCn) / [2011-2014](#)
- L'application de cette recommandation à travers un «contrôle» régulier des SCoT, du PDCn et PLU (élaboration, suivi, mise en œuvre) / [2011-2014](#)

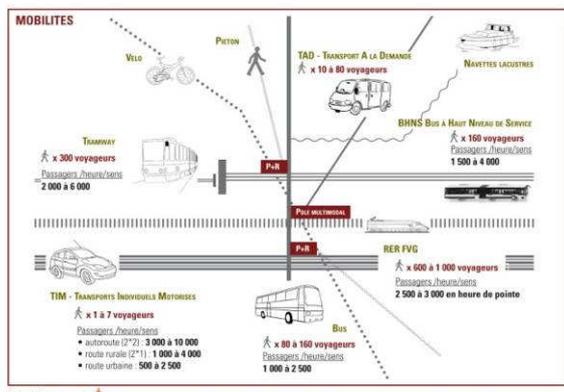
RM2 Mailler le territoire pour les liaisons internes

Dans la mesure où les déplacements ne se font pas uniquement du territoire vers Genève, pour irriguer finement le territoire et proposer des modes de déplacements alternatifs à la voiture, en complément de l'offre TC existante, il est nécessaire de diversifier les modes et les offres de déplacement internes pour s'assurer un maillage le plus serré possible.

Cette diversification peut prendre la forme d'aménagements physiques types itinéraires de liaisons douces par exemple ou de voiries adaptées aux TC (sites propres) ou bien d'outils qui relèvent davantage de politiques de services à la mobilité tel qu'une plateforme internet de covoiturage commune à tout le territoire permettant de faciliter la lisibilité par l'utilisateur de l'offre proposée. La mise en place d'une plateforme de ce type coûte de 10 à 15 k€, il faut compter 6k€ de plus pour mettre en place une application mobile.



De la même manière, le covoiturage destiné au rabattement vers les TC doit être encouragé par la mise en place de mesures incitatives comme la réduction des coûts d'abonnement TC ou la réduction du temps



d'attente pour l'obtention d'une place en P+R...

L'objectif validé par le COPIL est de diversifier à la fois les services de mobilité et les aménagements physiques incitant à la mobilité alternative à la voiture afin qu'aucune commune ne se retrouve à l'écart du maillage. Ce maillage doit être idéalement le plus fin possible et se croiser autour de points de mobilités qui

au delà des têtes de réseaux restent encore à définir.

Pour mettre en œuvre cette RM2, le COPIL recommande :

- La mise en place des aménagements pour les piétons et cycles dans les centres (villes, bourgs, villages): zones piétonnes, zones 30, espaces de rencontres
- La mise en place d'un panel de solutions favorisant les mobilités fines à l'intérieur du territoire: plateforme de covoiturage, navettes interurbaines, ... / [2015-2018](#)
- L'amélioration et la sécurisation des voiries routières sur tout le territoire, notamment pour favoriser la circulation des bus
- Le lancement d'une étude «mobilité» relative aux maillages transfrontaliers (liaisons TC, TIM et modes doux) avec une cartographie des liaisons à réaliser
- La poursuite du déploiement d'une plateforme de covoiturage et d'une centrale de mobilité d'échelle d'agglomération (démarche du CRFG/ Interreg en cours) / [2015-2018](#)

RM3 Améliorer l'offre ferroviaire Bellegarde- Genève (service RER)

Dans une logique de diversification des alternatives à la mobilité individuelle, il faut s'appuyer sur l'offre de service déjà fournie par le réseau ferré existant (cf. chapitre 3) et la renforcer pour qu'elle devienne davantage structurante pour le territoire.

Mais cette amélioration de l'offre de services ne concerne pas que le champ des mobilités, elle conditionne en un sens l'attractivité de certaines parties du territoire. Marqué par l'absence de liaisons TC après 21h, l'offre de service du pôle de Bellegarde-Chatillon-Lancrans ne répond pas



aux attentes de certaines catégories de la population . Comment dans ces conditions permettre à Bellegarde-Chatillon-Lancrans de jouer pleinement son rôle de pôle régional?

Aussi l'objectif validé par le COPIL est de prendre appui sur les l'axe ferré structurant de mobilité Bellegarde-Genève pour favoriser le report modal en développant de meilleurs services en améliorant l'état technique de certains tronçons.

Pour mettre en œuvre cette RM3, le COPIL recommande :

- **La modification de l'électrification de la ligne ferroviaire permettant d'augmenter la capacité entre la Plaine et Bellegarde (RFF, RRA) / avant 2015 – 65 millions CHF**
- **En première phase: le lancement d'une étude sur la mise en place d'un service RER avec une desserte cadencée à Pougny et des services de rabattement depuis Chancy, Collonges, Valleiry (si faisabilité avérée) / avant 2015**
- **En deuxième phase: la réouverture de la gare de Collonges (+ aménagement d'un P+R et mise en place d'un service de rabattement depuis Valleiry et Vulbens) si la faisabilité est avérée / avant 2022 (horizon C)**

RM4 Améliorer l'offre ferroviaire Bellegarde- Annemasse

De la même façon que pour Bellegarde- Genève, améliorer les services sur l'axe ferré Bellegarde-Annemasse n'est pas qu'« affaire de déplacement » entre les deux polarités de Bellegarde et Annemasse. Améliorer les connections pour mettre en réseau les territoires c'est un moyen par exemple de se regrouper plus facilement sous une offre économique commune.

Avec l'ouverture de la liaison CEVA (Cornavin –Eaux-Vives- Annemasse) à horizon 2018, et l'amélioration des cadencements vers Evian, la ligne Bellegarde-Annemasse permettra d'améliorer les échanges entre Thonon les bains et Bellegarde en passant par Viry et Annemasse. Elle permettra également de pouvoir faire une boucle TC depuis Bellegarde (en passant par Pougny, La Plaine, Russin, Satigny, Cornavin, Lancy, Carouge, Champel, Eaux-vives, Chêne bourg, Annemasse, Viry, Valleiry) sans rupture de charge.

Aussi l'objectif validé par le COPIL est de prendre appui sur l'axe ferré structurant de mobilité Bellegarde-Annemasse pour favoriser le report modal en développant de meilleurs services et en améliorant l'état technique de certains tronçons.

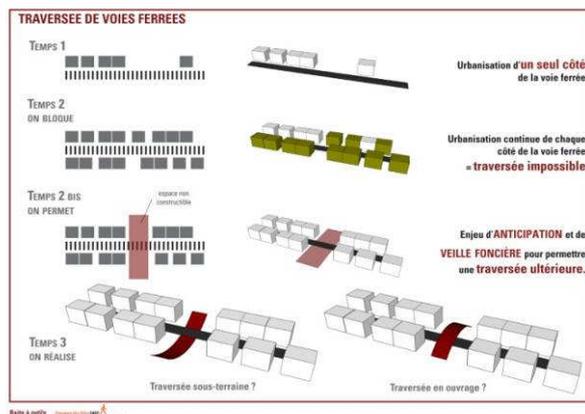


Pour mettre en œuvre cette RM4, le COPIL recommande :

- La construction de tronçons doubles voies en commençant par les tronçons les plus urgents et autres aménagements ferroviaires sur la ligne / augmentation du nombre de services TER / 2030 +
- La réactivation de la fonction voyageur de Viry / 2030 +
- Le développement du pôle logistique multimodal de Viry-Valleiry / 2022
- La création du PEM (pôle d'échange multimodal) de Valleiry / 2013
- La construction d'un P+R et d'un parking co-voiturage à Viry / 2015-2018

RM5 Préserver les capacités fonctionnelles et les perspectives de réouverture de la ligne du Pied du Jura

Poursuivant la logique d'axes ferrés (Bellegarde-Genève et Bellegarde-Annemasse qui sont les deux lignes structurantes pour le territoire), la ligne du piémont gessien est une ligne ferrée qui relie Bellegarde à Divonne et qui si elle ne fonctionne plus aujourd'hui dans sa fonction voyageurs continue d'être entretenue pour le transport de déchets.



A terme, cette ligne permettrait de boucler le réseau ferré de l'agglomération en se connectant à la ligne Lausanne-Genève. Dès lors, il est vital que son entretien soit maintenu pour ne pas condamner son éventuelle réouverture au trafic passager. Cela nécessite que le foncier soit réservé dans les documents d'urbanisme de part et d'autre de la ligne afin de ménager d'éventuelles traversées de voies (en ouvrage ou à niveau) ou doublement ponctuels de voies.

Toutefois, si la question de sa réouverture au trafic voyageur doit attendre les conclusions de l'étude détaillée d'opportunité sous maîtrise d'ouvrage de la CCPG conduite à ce jour, un avis positif ne doit pas légitimer l'ouverture de nouveaux terrains à l'urbanisation à outrance tant que



l'offre de service n'est pas effective. De plus, des précautions sur les modalités d'urbanisation devront être appliquées.

Aussi l'objectif validé par le COPIL est que toutes les précautions soient prises concernant l'éventuelle réouverture de la ligne du pied du Jura (entretien de la voie, réserve foncière et conditionnement de l'urbanisation à une offre de services préalable).

Pour mettre en œuvre cette RM5, le COPIL recommande :

Sur la base d'une étude de faisabilité en cours (maitrise d'ouvrage: CCPG, RRA, PA), de poursuivre des négociations avec les autorités compétentes à long terme / [2030 +](#)

La réalisation des travaux d'entretien de la voie (maitrise d'ouvrage RFF) à court terme

1- remise en l'état de la ligne du pied du Jura de Bellegarde à Gex pour pérenniser le transport de marchandises / 2015-2018 (13 M CHF)

2- travaux de sécurisation du paysage à niveau de Fort l'écluse / 2015-2018 (13 M CHF)

L'inscription du projet de réouverture comme mesure en tranche C du projet d'agglomération / [2030 +](#)

RM6 : Aménager des liaisons de mobilité douce

D'une manière générale, on peut noter qu'il existe différents types de mobilités douces :

- la mobilité douce dite « urbaine », c'est à dire à l'intérieur des enveloppes urbanisées permettant de se déplacer à cette échelle pour accéder aux services, commerces, équipements ou aux transports collectifs.

- la mobilité douce dite « rapide » pour lier les centres des villes et villages aux têtes de réseau.

- la mobilité douce « touristique » qui offre des itinéraires de balade sécurisés (voie dédiées). Ces itinéraires de mobilité douce peuvent desservir également les têtes de réseaux ou se connecter aux voies de mobilité douce dite « rapide ».



L'objectif validé par le COPIL concernant les mobilités douces est de diversifier les aménagements physiques dédiés à la mobilité alternative à la voiture de façon à mailler le territoire en interne pour irriguer finement celui-ci.

Pour mettre en œuvre cette RM6, le COPIL recommande :

- La construction et le réaménagement de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TP à Pougny / Chancy et Challex / [avant 2015](#)
- Le prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny / Russin / [2015-2018](#)
- L'aménagement de l'itinéraire cyclable Via Rhôna vers Valleiry / [2015-2018](#)
- L'aménagement d'une liaison MD Annemasse – Valleiry (vélo route, voie verte « la frontalière ») / [2015-2018](#)
- L'aménagement pour la mise en sécurité de la traversée de Bellegarde pour les piétons / [avant 2015](#)
- Le rabattement MD vers la gare de Bellegarde : optimisation des espaces publics entre le centre ville et la gare / [avant 2015](#)
- La requalification des espaces publics dans le centre de Bellegarde / [2015-2018](#)
- La connexion de la gare TGV de Bellegarde aux véloroutes Via Rhôna et autres véloroutes par une voie cyclable sur le territoire du pays bellegardien / [2015-2018](#)

RM7 : Maintenir le réseau autoroutier comme armature principale du réseau routier d'agglomération et canaliser les flux automobiles

Le réseau autoroutier existant garantit tout à la fois des liaisons rapides entre les principaux pôles et évite la percolation dans les villages. Pour optimiser ce réseau et assurer son efficacité, la véritable stratégie serait de mettre en place avant les principales douanes des P+R de très grande capacité afin de répondre aux besoins potentiels. Pour les traversées de village, les



aménagements de sécurité des modes doux permettront de limiter voire de contraindre le trafic automobile.

L'objectif validé par le COPIL est donc d'utiliser le réseau autoroutier comme armature principale pour éviter la percolation dans les villages.



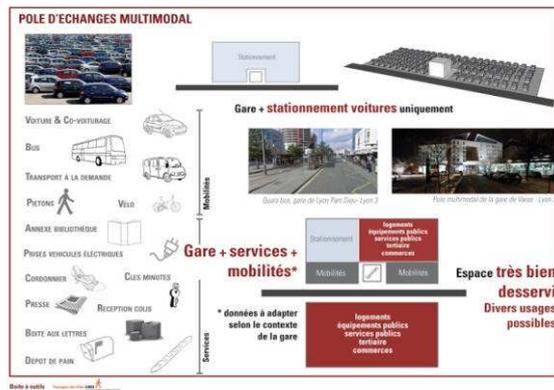


Pour mettre en œuvre cette RM7 le COPIL recommande :

- L'étude des impacts territoriaux d'une liaison autoroutière entre la 2*2 voies du Pays de Gex et l'A40 à long terme / [2015-2018](#)
- La coordination des réflexions menées entre l'OFROU et les autorités compétentes (Conseils Généraux, TMB, collectivités,...) concernant les projets routiers de contournement de l'agglomération / [2015-2018](#)
- L'amélioration de l'accessibilité au réseau autoroutier par la mise en place d'un échangeur complet à Viry
- L'amélioration des capacités de la douane de Bardonnex : ouverture de voies supplémentaires aux contrôles douaniers (mise en place d'un groupe de pilotage franco-suisse d'étude de la question) / [2015-2018](#)
- L'amélioration de la traversée de Bellegarde / [2013](#)
- L'amélioration de la connexion entre la 2*2 voies du Pays de Gex et Bellegarde à court terme
- La sécurisation des traversées de villages par des aménagements appropriés : Chancy, Pougny, Soral,... et le lancement d'une analyse relative aux impacts d'une ouverture nocturne des petites douanes (gardes frontières) / [2015 - 2018](#)

RM8 Améliorer les rabattements vers les pôles gares et terminus TC

Irriguer finement le territoire vers les têtes de réseaux recouvre deux aspects : le premier celui du rabattement vers les têtes de réseaux et donc de la création de nouveaux services ou le prolongement d'existants (bus, navettes, TAD...), le second l'organisation multimodale de ces têtes de réseaux, c'est à dire l'aménagement physique de ces points de mobilité.



La mise en place de pôles d'échanges multimodaux au niveau des têtes de réseau permettra un gain d'efficacité du réseau TC. Ces pôles devront être organisés pour permettre l'accès en modes doux mais également en voiture, tout en favorisant le covoiturage. Leur aménagement devra être coordonné à l'échelle de l'agglomération dans leur capacité, leur localisation, leur signalétique, et leur niveau de services.

L'objectif d'un maillage par les services est de quadriller le territoire le plus finement possible et qu'on ne distingue plus de manière schématique comme c'est le cas aujourd'hui mobilités du territoire vers Genève en TC et mobilités inter-territoire en VP. Ces deux types de mobilités doivent se croiser au niveau des têtes de réseau de sorte qu'on puisse avoir dans le territoire à la fois des mobilités du territoire vers Genève (et inversement) et des mobilités dites « de rocade » ou tangentielles (qui évitent Genève) effectuées en transports collectifs.

En attendant, l'utilisation de lignes TPG garantie des services nettement plus performants que les services à la demande. Néanmoins ces prolongements ne pourront pas répondre à terme correctement à la demande interne au PACA. Les services à la demande en place répondent en partie à ces besoins aujourd'hui. Plus tard il faut impérativement aller vers la mise en place des réseaux urbains.

Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est d'améliorer la desserte des pôles gare et terminus TC existants pour fluidifier le réseau TC.

Pour mettre en œuvre cette RM8 le COPIL recommande :

● Le lancement d'une étude d'opportunité d'une liaison TC Viry- Bernex avec prolongement éventuel de la ligne de bus Meyrin - Satigny- Bernex jusqu'à Viry

Mise en œuvre PGD du Pays de Gex 2013-2015 / avant 2015

- L'étude d'un prolongement de la ligne K de Pougny jusqu'à Collonges (gare de Chancy-Pougny)
- L'étude d'un prolongement de la ligne T depuis Challex vers Farges, Péron et Saint Jean de Gonville

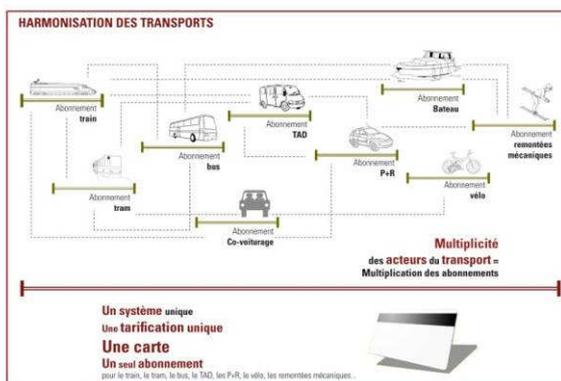


Mise en œuvre PGD du Genevois 2013-2015 / avant 2015

- L'étude de l'opportunité du prolongement de la ligne D jusqu'à Vulbens (gare de Saint Julien et Valleiry)
- Le lancement d'une étude sur la mise en place un système de mobilité fine (navette, covoiturage) de Valleiry à Pougny
- La mise en place d'un P+R à Pougny (40 places minimum) / **avant 2015**
- La mise en place d'un P+R à Collonges (phasage coordonné avec la réouverture de la gare et le service de rabattement en TC depuis Valleiry, Vulbens)
- Le lancement d'une étude d'opportunité d'une ligne de bus Viry-Bernex et d'un P+R à Viry
- L'organisation du pôle multimodal de Valleiry (stationnement, aménagements...)
- Le développement des stationnements vélos aux entrées des gares de Pougny-Chancy, Valleiry, Bellegarde (court terme), puis Viry et Collonges (long terme)
- La coordination de l'implantation des P+R (signalétique, sécurité, services...) placés au niveau des têtes de réseau sur la base de l'étude de hiérarchisation des P+R menée à l'échelle de l'agglomération

RM9 Améliorer l'offre TC interne au territoire

Pour faire suite aux recommandations précédentes d'amélioration des rabattements TC, et toujours dans l'optique d'irriguer le plus finement possible le territoire en solutions de mobilité alternatives à la voiture, la véritable solution d'amélioration de l'offre consisterait à développer des réseaux urbains sur l'ensemble des territoires institutionnels composant le PACA. L'arrivée des tram à Saint Julien en Genevois, à Saint Genis Pouilly et à Ferney constitue à ce titre une opportunité pour développer des réseaux urbains sur la CCG et la CCPG, Bellegarde possédant déjà pour sa part son propre réseau urbain.



Cependant, bien que les réseaux urbains soient de compétence intercommunale, cette offre devra être lisible et attractive pour l'utilisateur sans qu'il ait à subir le poids des périmètres institutionnels lié à ces nouvelles prises de compétences. Des tarifications communes devront être mise en place.

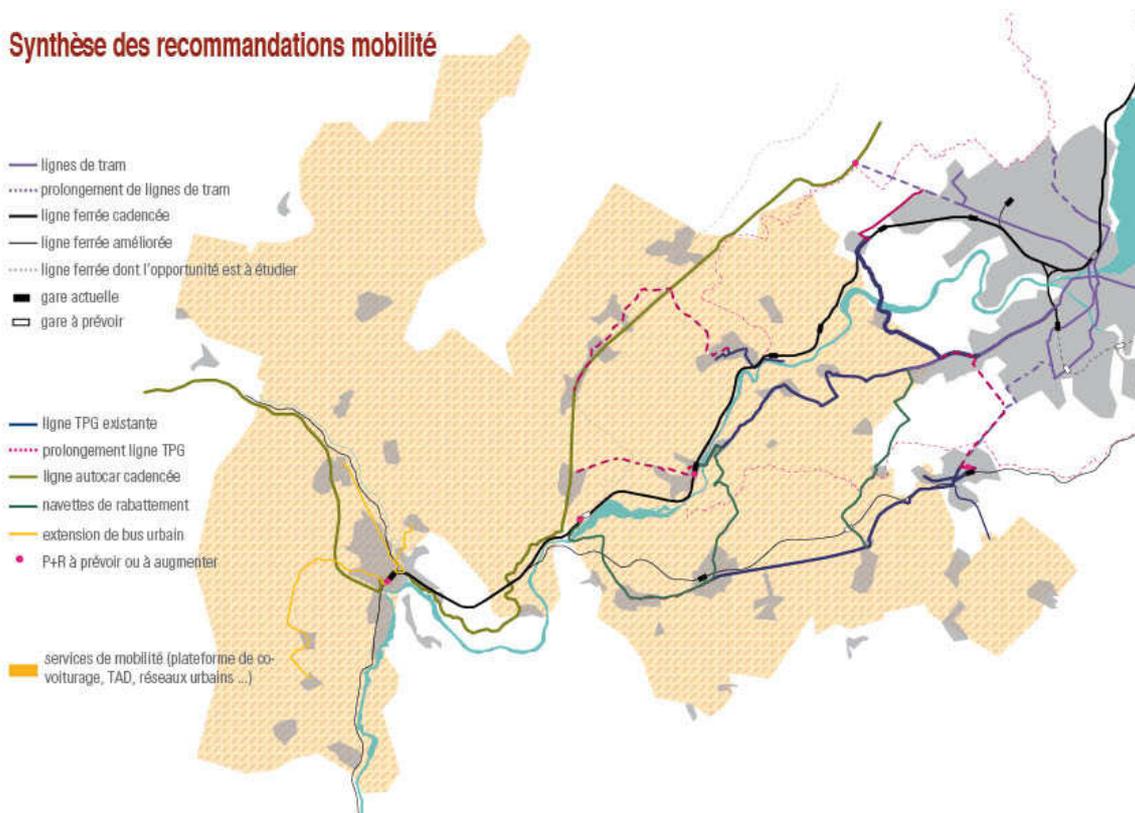


Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est de s'organiser institutionnellement pour améliorer l'offre TC interne au territoire.

Pour mettre en œuvre cette RM9 le COPIL recommande :

- L'étude de la faisabilité financière et technique d'une prise de compétence transport pour les 3 collectivités françaises (concerne la CCPG, CCPB et la CCG) / [avant 2015](#)
- La création de services urbains pour relier les 4 territoires d'AOT, sur la base de l'étude mobilité relative aux maillages transfrontaliers / [2015-2018](#)
- L'ouverture des services de bus scolaires au grand public / [étude de faisabilité 2015-2018](#)
- Le renforcement des services TC entre Bellegarde et Pays de Gex (liaisons bus régionales, ligne du Pied du Jura) / [2015-2018 et au delà](#)

Synthèse des recommandations mobilité





4.2 Pour développer un réseau de villes et villages compacts et solidaires, le COPIL recommande de ...

RU1 Mettre en cohérence urbanisation et maintien de la qualité des paysages pour renforcer les atouts naturels du PACA



Sur ce territoire du PACA, le paysage est à la fois :

- porteur d'identité : c'est le poumon vert de Genève,
- porteur d'une richesse écologique
- vecteur d'économie pour ses qualités productives, touristiques et de loisirs.

Aussi est-il fondamental de planifier le développement urbain du territoire en tenant compte de la qualité des paysages pour ne pas la détruire. Les actions de renforcement des atouts naturels devront porter sur :

- le développement de l'urbanisation impérativement dans les limites urbaines existantes tout en maintenant des espaces d'aération dans les tissus urbanisés
- le maintien des coupures d'urbanisation entre les espaces urbanisés afin d'éviter le phénomène de continuum urbain. A ce titre, le traitement des lisières bâties et non bâties est un enjeu fondamental. Ces lisières marquent la limite entre un espace urbanisé et un autre espace (boisé, agricole, humide, naturel...) mais ce sont surtout des espaces de contact qui peuvent assurer diverses fonctions (récréative, nourricière...) et demandent de ce fait une attention particulière. Or, si elles ne sont pas traitées clairement, elles peuvent tenter de faire progresser toujours un peu plus le front urbain au détriment de l'espace ouvert. Ainsi, le traitement de ces lisières construites joue un rôle de transition mais surtout de valorisation réciproque entre l'espace construit ou à construire et l'espace ouvert. Il permet aussi et surtout de poser une limite franche à l'urbanisation par la matérialisation d'usages diversifiés (sport, jeux, jardins...)
- la préservation des corridors écologiques qui font communiquer les réservoirs de biodiversité et qui subissent des pressions humaines fortes.

L'objectif validé par le COPIL est que les actions de renforcement des atouts naturels du territoire trouvent une traduction réglementaire dans les documents de planification.



Pour mettre en œuvre cette RU1 le COPIL recommande de :

- Concevoir la forme urbaine des villages dans les emprises existantes en ménageant des espaces ouverts de qualité à travers par exemple des orientations d'aménagement spatialisées annexées au PLU, ou des esquisses de projets urbains sous forme de concours (expl des PSD) / [avant 2015](#)
- S'assurer de la traduction réglementaire des corridors écologiques reconnus au PA FVG dans les révisions de SCOT et PLU / [avant 2015](#)
- S'assurer de la traduction opérationnelle des projets prioritaires du Plan Paysage (actions contractuelles à préciser dans le cadre des dispositifs ad hoc : CDDRA, contrat de corridors,...) / [avant 2015](#)

RU2 Affirmer le rôle de Bellegarde comme porte d'entrée sud ouest de l'agglomération franco Valdo genevoise

Se développer de manière solidaire à l'échelle du PACA, c'est aussi ménager les conditions pour que Bellegarde joue pleinement son rôle de porte d'entrée sud-ouest de l'agglomération par un développement significatif mais de qualité dans tous les domaines.

A Bellegarde, les enjeux sont multiples :

- un enjeu certain d'image ou la nécessité de rompre avec celle de ville industrielle et sinistrée en réhabilitant son patrimoine et ses friches
- un enjeu autour de la gare qui dépasse la question de l'infrastructure, du service TGV et des problèmes liés (stationnement notamment) pour questionner le programme économique en lien avec le service TGV, les besoins de la ville et du périmètre PACA
- un enjeu de tourisme lié à la fois à la question de l'image et à la question de l'accessibilité aux sites de la Valserine et du Jura depuis la gare
- un enjeu de dynamisme et d'attractivité lié à la valorisation de la ville ou comment donner envie de venir à Bellegarde voir un concert, partir de la gare en randonnée vers les pertes de la Valserine, sortir dîner dans le centre...

Ces enjeux sont totalement dépendants les uns des autres et ne peuvent être traités isolément. Aussi, la priorité majeure pour Bellegarde est de se fabriquer un rêve collectif, de faire émerger le potentiel de Bellegarde : concrètement la question est de savoir quelle image pour Bellegarde en 2030 ?



Cette question pourrait être posée dans le cadre d'un concours d'idées qui étudierait les formes urbaines, la recomposition de la ville sur la ville, les questions de programme, de mobilité, de dynamisme et de rayonnement... qui permettrait de lancer ensuite des études de programme puis des opérations ciblées.

Cette réflexion à long terme ne gèle pas celle à court terme relative au développement économique (cf. opportunité 1 : développer le pôle artisanal de Bellegarde) et au développement de l'attractivité de Bellegarde (plan de rénovation des façades, des espaces publics, redynamisation commerciale).

Ainsi l'objectif validé par le COPIL est que Bellegarde mesure les potentiels dont elle dispose pour jouer son rôle d'entrée sud-ouest de l'agglomération.

Pour mettre en œuvre cette RU2 le COPIL recommande de :

- **Définir une ambition «Bellegarde 2030») / [avant 2015](#)**
- **Mettre en place une étude de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale avec concours sur Bellegarde, identifiant des études de définition et l'élaboration d'un plan guide permettant de préciser les priorités d'investissement nécessaires pour réussir la reconversion industrielle de ce pôle régional (maîtrise d'ouvrage CCPB)**
- **Mener des actions de redynamisation commerciale sur l'ensemble du tissu commercial du Pays Bellegardien (FISAC intercommunal)) / [2015-2018](#)**
- **Accompagner Bellegarde dans le lancement, le suivi et la mise en œuvre d'une étude PSD (aide au montage du cahier des charges, suivi de l'élaboration, suivi de l'application de préconisations de l'étude : mission d'AMO)) / [2012-2013](#)**

RU3 Développer un réseau de services et commerces de proximité

Aujourd'hui, le PACA ne compte que 12 villages de plus de 1 500 habitants sur les 45 communes que compte le périmètre, or le seuil de rentabilité d'une boulangerie est de l'ordre de 1 800 habitants par point de vente. La question «anecdotique» mais néanmoins pratique et concrète qui se pose alors est celle de savoir où les autres habitants du PACA vont chercher leur pain et si possible sans prendre leur voiture ?

Les exemples présentés ci dessous montrent qu'il existe des outils pour les collectivités (FISAC...) et des moyens de motiver l'implantation de commerces de proximité dans les villages comme l'obligation d'intégrer un commerce multiservices à un projet d'ouverture de restaurant



par exemple, l'achat par la collectivité d'un RCD commercial et sa mise à disposition d'un via un crédit bail...

Un réseau de villages viables, vivables et vivants

12 villages de + de 1 500 hab sur 45 communes que compte le PACA: et les autres, où vont-ils chercher leur pain ?

Une mutualisation des services, équipements et commerces du moment qu'ils soient accessibles par tous facilement

Quelques « chiffres repères »

- Seuil de rentabilité d'une boulangerie : 1800 hab/point de vente

- En moyenne, la France dispose de 2,66 gymnases pour 10 000 habitants

- L'inspection académique autorise l'ouverture d'une classe de maternelle à partir de 30 élèves et de cycle élémentaire entre 26 et 28 élèves

- Seuil d'ouverture d'une bibliothèque municipale : + de 1 500 hab

- 3 médecins pour 1 000 habitants (moyenne nationale)



FONTANÈS (LOIRE), 600 HABITANTS (COURONNE STEPHANOISE)

2001, fermeture de l'épicerie-dépot de pain

les actions

- construction d'un nouveau commerce
- recherche de porteurs de projets
- recours aux aide de la région, de l'état (FISAC) et de l'Europe (FEDER)



MEYS (RHÔNE), 680 HABITANTS

1995, décision par la nouvelle équipe municipale de réouverture d'un commerce multiservices

les actions

- obligation d'intégrer un commerce multiservices à un projet d'ouverture de restaurant



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RIBEYRE CHALIERGUE ET MARGERIDE (HAUTE LOIRE)

Entre 1994 et 2006, création de 5 ateliers relais

les actions

- achat par la CC du RDC d'un immeuble pour l'activité
- mise à disposition des acquéreurs du RDC via un crédit bail

11

Mais toutes les communes ne peuvent prétendre à une boulangerie. Aujourd'hui, nombreuses sont les communes qui s'inscrivent dans une dynamique de croissance urbaine pour augmenter leurs recettes fiscales et pouvoir développer chacune leurs propres services. Mais quand le nombre d'administrés augmente, les besoins de ces populations aussi (école, équipements, déplacements...) Cette situation interroge l'identité des villages ? Tous les villages n'étant pas appelés à devenir des bourgs (cf. *RU1 mettre en cohérence urbanisation et maintien de la qualité des paysages pour renforcer les atouts naturels du PACA*). Dans ces conditions, comment un village peut-il rester village sans se développer et sans en être pénalisé ? comment est-il possible que l'agriculture de proximité se développe ? ...

Il semble que la question ne peut pas se traiter qu'à l'échelle de la commune seule sans tenir compte des interactions entre ces dernières. Il s'agit d'une problématique de bassin de vie ou les questions de mutualisation et de solidarités sont prégnantes. Développer un réseau de villages solidaires, c'est réfléchir aux péréquations financières qu'il est possible de mettre en place pour que les communes qui ne se développent pas ne soient pas « sanctionnées » par rapport à celles qui se développent.

Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est de concourir au développement d'un réseau de services et commerces de proximité.



Pour mettre en œuvre cette RU3 le COPIL recommande de :

- **Mettre en place une stratégie intercommunale pour le maintien et la création de commerces de proximité / [2015-2018](#)**
- **Mutualiser à l'échelle des bassins de vie cohérents les équipements et services structurants : lancer une étude ad hoc ([avant 2015](#)) + mettre en place des schémas de service au niveau des intercommunalités / [2015-2018](#)**
- **Valoriser l'activité agricole de proximité et les circuits courts notamment à travers des coopératives de vente de produits locaux dans les villages (action CDDRA par expl) / [2015-2018](#)**
- **Garantir l'accessibilité en mobilité fine aux équipements publics et commerces mutualisés / [2015-2018 et suivantes](#)**

RU4 Miser sur une croissance différenciée des bourgs, villages et villes en fonction de la desserte et de la présence d'équipements, services et commerces

Développer un réseau de villes et villages solidaires, c'est accepter que toutes les communes ne se développent pas dans les mêmes proportions dans tout le territoire mais que celles qui ne se développent pas soient en capacité d'accéder aux services de mobilité alternative aux mêmes services quotidiens, commerces et équipements que celles qui se développent.

A ce titre, Jonzier Epagny, village de 730 habitants dans le Vuache représente un « cas d'école » dont les préoccupations sont les mêmes que beaucoup d'autres villages de taille similaire dans l'agglomération franco Valdo genevoise. Parmi ces préoccupations, on retrouve :

- le maintien de commerces et services de proximité
- le maintien d'équipements (écoles...)
- l'absence d'alternatives à la mobilité individuelle dans un contexte de raréfaction et de hausse du coût des énergies



- le mitage des espaces agricoles par de l'habitat individuel

L'étude de son fonctionnement à l'échelle communale puis supra-communale pourrait être éclairante pour pouvoir proposer des mutualisations de services, de commerces et d'équipements qui soient réalistes et efficaces pour les habitants.

Ainsi, selon 3 scénarios : absence de développement, développement modéré, développement important, l'étude serait chargée d'identifier les besoins induits en terme d'équipements, de commerces, de services et de desserte ; ces besoins définissant des préprogrammes (logements, équipements, infrastructures, commerces, activités) pour chacun des 3 scénarios. Des tests de capacités seront ensuite effectués sur Jonzier pour mesurer les incidences des 3 scénarios sur le tissu urbain existant ou à recomposer.

Dans un second temps, un fiscaliste serait chargé d'étudier les impacts financiers et fiscaux des 3 hypothèses sur les communes proches et/ou sur le réseau et de proposer des pistes de mutualisation possibles.

Enfin, pour chaque scénario, des plans-programme schématiques faisant état de l'organisation des mobilités, des espaces publics, des formes urbaines et de la localisation des équipements et des infrastructures seront dessinés.

Pougny-Chancy représente un « cas d'école » d'une gare (à Pougny) et d'un village (Chancy) qui pourraient être fortement impactés dans leur développement par l'amélioration du service ferroviaire vers un cadencement de type RER (aujourd'hui 3 trains en heure de pointe le matin et 4 trains en heure de pointe le soir).

Plusieurs enjeux s'imposeraient alors à Pougny-Chancy :

- en premier lieu, celui d'accueillir modérément de nouveaux habitants (dans la mesure où l'urbanisation autour de la gare est contrainte) sans détruire la structure sociologique établie des villages, en garantissant une vitalité commerciale, d'équipements, de services aux habitants.

C'est le schéma de secteur sud du SCOT du pays de Gex qui sera chargé d'y répondre.

- en second lieu, celui de la gestion de la mobilité autour de la gare et dans les villages (Pougny : 820 habitants et Chancy : 1 200 habitants) ou comment concilier une offre de mobilité attractive sans voitures et sans P+R de grande capacité par le développement de mobilités alternatives et d'une offre de services à la mobilité performante.

Il s'agirait ainsi d'étudier les impacts du cadencement sur le territoire en matière de mobilité (poids de population rabattu, nombre de places de stationnement, services à développer...) et de proposer des schémas d'organisation des mobilités à 3 échelles :

- 20 km autour de la gare de Pougny/Chancy



- communes de Pougny/Chancy
- gares de Pougny/Chancy

Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est de constituer à travers l'étude de ces deux « cas d'école » des exemples qui puissent s'adresser à l'ensemble des villes et villages de l'agglomération franco-genevoise.

Pour mettre en œuvre cette RU4 le COPIL recommande de :

● Lancer une étude de composition urbaine des villages intégrant les dimensions fonctionnelles (commerces, équipements, services) et urbaines (formes urbaine, morphologie): avec élaboration de deux zooms

1/ sur Jonzier- Epagny : [2012 et suivantes](#)

2/ sur Pougny-Chancy : [2012 et suivantes](#)

● Mettre en place un schéma de services au niveau des intercommunalités / [2015-2018](#)

● Mettre en place un système de solidarité fiscale au sein des EPCI (répartition des ressources et dépenses) / [2015-2018](#)

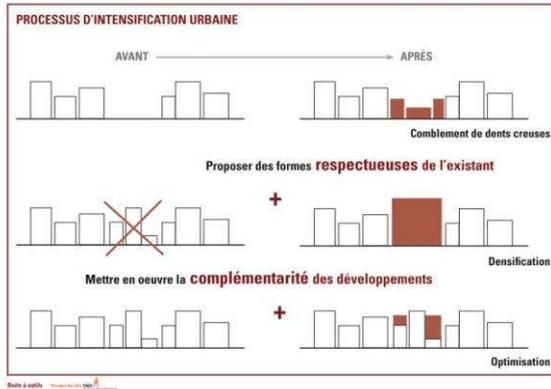
RU5 Maîtriser le développement urbain dans les enveloppes urbaines

Développer un réseau de villes et villages compacts dans leurs limites urbaines existantes, c'est modifier les modes d'urbanisation du territoire connus jusqu'alors. L'étalement urbain a un coût écologique, économique et social. Aussi, la promotion d'une ville plus compacte, plus dense et plus mixte dans ses formes a-t-elle des effets positifs en termes de coût public d'investissement et de fonctionnement et de coûts pour les usagers de la ville.

Pour des raisons d'ordre écologiques, sociales et économiques, il n'est plus souhaitable de se développer sous forme d'habitat pavillonnaire, mais hélas c'est encore possible... d'une part parce que les outils de planification trop permissifs le permettent encore et d'autre part parce que la promotion immobilière ne propose rien qui soit à la fois plus dense et plus qualitatif. Aujourd'hui, la densité et la compacité font peur parce qu'elles ne font pas envie... pourtant les formes urbaines des tissus de bourg, qui sont des formes héritées du passé sont denses,



compactes, riches de qualités urbaines notamment parce qu'on y trouve une diversité d'habitat et donc de population, de générations, mais aussi parce qu'on y trouve des espaces publics et une masse critique pour l'implantation de commerces, de services et d'équipements de proximité (ce que ne permet pas l'habitat pavillonnaire).



L'intensification urbaine est une solution pour garantir la maîtrise du développement dans les enveloppes urbaines. Elle peut avoir lieu par comblement de dents creuses, réutilisation d'espaces urbanisés délaissés, ou optimisation d'espaces très faiblement urbanisés offrant ainsi une alternative aux développements extensifs qui repoussent chaque fois un peu plus loin les limites de l'espace urbanisé tout en respectant le caractère villageois existant.

Mais la véritable solution pour maîtriser le développement urbain dans les enveloppes urbaines réside dans la mixité des nouvelles formes proposées. Les formes bâties sont multiples, certaines présentant par leur densité bien plus élevée une réelle urbanité tout en offrant des qualités d'usage très appréciées. Le mélange de typologies permet de varier les densités et crée la richesse de la ville, à l'image des villages traditionnels où les constructions sont regroupées et accolées les unes aux autres et où les services et les commerces sont à proximité immédiate des habitants à pied ou à vélo.

Enfin, il faut démystifier la vision négative de la densité et ne pas aborder cette notion sans la relier à l'échelle des vides et des pleins, à la réalité des tissus construits. Il est tout à fait possible de concilier qualité de l'habitat et de son environnement et réduction de la consommation foncière.

Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est de maîtriser le développement urbain de la région et ses impacts sur l'environnement.



Optimisation foncière du développement urbain des communes

- adaptation des PLU et PDC pour une urbanisation exclusivement dans les limites de l'enveloppe urbaine existante
- priorisation des opérations dans les dents creuses et/ou en renouvellement sous forme collectives ou semi-collectives
- conditionnement du développement urbain au développement de l'offre de services de mobilités associée

Les outils :

- PLU intercommunal

- Acquisition foncière (Etablissement public foncier, DPU, ZAD...)

- Urbaniste conseil à l'échelle des intercommunalités

habitat pavillonnaire

Avantages

- maison individuelle avec
- faiblesse du coût à l'achat
- INDEPENDANCE

Inconvénients

- consommation foncière
- mauvaise qualité des constructions
- IMPERMEABILISATION des sols
- attente aux paysages, à la nature, à l'agriculture
- SÉGRÉGATION sociale
- migrations pendulaires
- absence d'espaces
- coût entretien des réseaux
- ÉLOIGNEMENT services et
- ENTRE-COÛT
- dépendance automobile

habitat collectif

Avantages

- DIVERSITÉ sociale, générationnelle
- diversité d'habitat
- MASSE CRITIQUE (services, commerces, transports)
- ÉCONOMIE DU FONCIER
- espaces publics (terrasses, ...)
- préservation des paysages, de l'activité agricole ...

Inconvénients

- proximité



Recherche PUCA
Densification douce de l'habitat individuel

DENSIFICATION DE TISSU EXISTANT
par DIVISION DE DEUX PARCELLES
pour en faire une troisième
(type 1 + 1 = 3)

7

Pour mettre en œuvre cette RU5 le COPIL recommande de :

- Renforcer le caractère villageois des bourgs et villages par un urbanisme de qualité (traitement des espaces publics, des espaces verts, densité des centralités sur tout le territoire grâce à une AMO urbaniste conseil mutualisé) et par une dynamisation du tissu associatif, culturel et touristique (actions de développement local du CDDRA ayant vocation à soutenir des actions structurantes à caractère intercommunal) / avant 2015 et 2015-2018
- Remplir prioritairement les vides à l'intérieur des parties urbanisées (PLU) tout en ménageant des espaces ouverts de qualité / avant 2015 et 2015-2018
- Fixer des limites intangibles à la tâche urbaine (planification positive des vides comme limite physique et quantitative, à préciser au sein des SCOT et PLU) / avant 2015



RU6 maintenir l'exploitation des terres agricoles

Le défilé de Fort l'Ecluse, la région de la Champagne et du Mandement, le plateau agricole de Michaille, etc... (cf.projet agricole d'agglomération et étude corridors) sont autant d'entités...

... qui portent une richesse écologique et paysagère...

En effet, les espaces naturels et agricoles sont très présents dans le paysage du PACA, mais sont soumis à une forte pression résidentielle qui en menace chaque jour un peu plus l'importance et la fonctionnalité. Pourtant, ils constituent des espaces de richesse écologiques et de continuité environnementale importants qui participent à l'équilibre général du territoire.

... qui portent une richesse nourricière...

Ces espaces constituent une richesse alimentaire pour le territoire. Au plus proche des bassins de consommation, cette agriculture de proximité peut alimenter les polarités structurantes du territoire en produits frais et locaux dont le prix dépendra davantage du travail de la terre que des coûts d'acheminement.

...qui portent une richesse récréative...

Ces espaces agricoles peuvent porter d'autres usages que le seul travail de la terre. Le long des parcelles, il peut être agréable de se promener ou de faire du sport, les fermes peuvent accueillir le public et lui faire découvrir les métiers de la terre.

...qui portent une richesse économique

En effet les espaces agricoles ne sont pas des « réserves à bâtir », ils sont les outils de travail des agriculteurs, et de toutes les filières qui en dépendent. Leur préservation est donc essentielle. D'un point de vue économique, ils participent également de l'attractivité touristique du territoire par le paysage qu'ils constituent, aussi ils nécessitent une volonté politique forte pour les préserver et les mettre en valeur.

Ainsi, l'objectif validé par le COPIL est de concilier développement du territoire et activité agricole.

Pour mettre en œuvre cette RU6 le COPIL recommande de :

- **Garantir les conditions d'exploitation agricoles (définition des parcelles agricoles stratégiques dans le cadre des SCOT, non morcellement des terres agricoles) / [avant 2015 et 2015-2018](#)**
- **Mettre en place une stratégie d'anticipation foncière en s'appuyant sur les outils existants (maîtrise d'ouvrage communautés de communes) / [avant 2015 et 2015-2018](#)**



- **limiter au maximum la consommation des terres agricoles pour les nouvelles constructions (dans le cadre des PLU et PDCn) / [avant 2015 et 2015-2018](#)**
- **Mettre en place une stratégie agricole dans le cadre du PSADER / [avant 2015](#)**

RU7 Mettre en place une stratégie touristique franco Valdo genevoise

En dernier lieu, développer un réseau de villes et villages compacts et solidaires doit être relié à la question du tourisme de proximité à la fois culturel et de pleine nature qui semble incontournable à l'échelle de ce bassin de vie au vu du potentiel existant, de l'accessibilité des sites stratégiques en transport et de la demande potentielle. En effet, la qualité du cadre de vie est essentielle dans les choix d'implantation et de localisation des entreprises au même titre que l'accès à des sites de pleine nature.

D'où une double attention à porter :

- d'une part aux choix et aux modes de développement du territoire pour ne pas porter atteinte aux paysages et donc à la qualité de vie (cf. RU1, RU5 et RU6)
- d'autre part à la conception d'une offre touristique globale (gamme de sites et d'activités, offre d'hébergement, solutions de desserte, promotion...) connectée aux points de desserte et de services du territoire.

L'objectif validé par le COPIL est donc de faire la promotion des qualités touristiques du territoire.

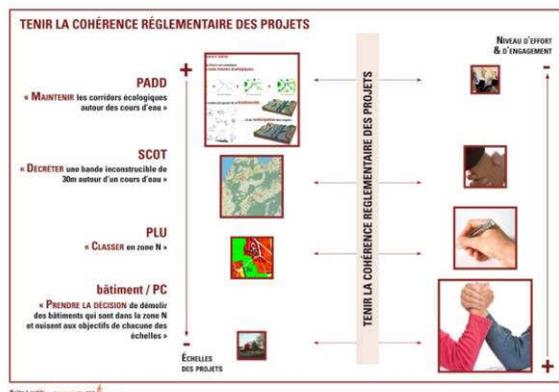
Pour mettre en œuvre cette RU7 le COPIL recommande de :

- **Construire une offre touristique coordonnée (actions communes, promotion des circuits, des sites phares et des portes d'entrée du territoire) / [2015-2018](#)**
- **Coordonner les acteurs compétents en matière de tourisme (OT, CG01 et 74, EPCI, communes, Rhône-Alpes tourisme...) / [2015-2018](#)**



4.3 Pour mettre en commun l'intelligence du territoire, le COPIL recommande de :

RT1 Maintenir une cohérence de projet et de s'assurer de la mise en œuvre des recommandations énoncées



Seul le maintien d'une énergie de projet dans le temps et dans les échelles va permettre d'atteindre les objectifs fixés précédemment.

Toutefois, ces mesures, pour trouver une réalité opérationnelle, devront, pour certaines, faire l'objet de tests, pour d'autres, être affinées pour mesurer leur implication financière, technique et temporelle, pour d'autres, enfin, devenir rapidement opérationnelles.

C'est à ces conditions que le maintien de la cohérence de projet pourra se faire à toutes les échelles (du local au global). En effet, il faut pouvoir limiter au maximum la sélection de projets « à la carte » et considérer que le projet de territoire pour le PACA Bellegarde est constitué par la mise en œuvre collective à court, moyen et long terme de l'intégralité des mesures recommandées. Aussi, il va s'agir d'aider, d'accompagner, de guider l'ensemble des décideurs dans un temps qui ne peut être que long.

L'objectif validé par le COPIL est donc de maintenir une énergie de projet globale et cohérente dans le territoire pour mettre en œuvre chacune des recommandations énoncées.

Pour mettre en œuvre cette RT1 le COPIL recommande de :

- **Mettre en place un accompagnement aux collectivités sur les questions d'aménagement du territoire: transport, économie, environnement, urbanisme (travail sur les formes urbaines, la programmation, le phasage, à l'aide d'un AMO urbaniste conseil mutualisé sur l'ensemble du territoire) / [avant 2015 et 2015-2018](#)**



- **Organisation technique : suivi de l'avancement des mesures du PACA au travers du plan guide: outil contractuel des partenaires du PACA : maîtrise d'ouvrage technique assurée par un binôme PA/ ARC / [avant 2015](#)**
- **Organisation politique : pérenniser les COPIL PACA à fréquence semestrielle / [avant 2015](#)**

RT2 Affirmer le rôle de Bellegarde comme pôle régional sud ouest de l'agglomération franco Valdo genevoise

« Jouer collectif » au sein du territoire, c'est en dernier lieu accompagner de concert la base artisanale de Bellegarde dans le virage de l'éco construction aux conditions qui suivent :

- 1- que les territoires composant le PACA soient solidaires du projet
- 2- qu'une offre de territoire globale soit conçue, c'est à dire tant du point de vue de la formation, de l'accueil d'entreprises (foncier, immobilier, infrastructure) que de l'animation et de la promotion
- 3- que la chaîne de valeur s'étende aux métiers de l'ingénierie et de l'architecture par exemple
- 4- que des partenariats soient mis en place avec les autres volets de l'éco construction type plateforme de R&D en Nord Isère, pôle de démonstration sur Rumilly, mécatronique avec MIND, technologies vertes avec SOMFY...

L'objectif validé par le COPIL est de se porter solidaire du positionnement stratégique de Bellegarde lié à l'éco construction.

Pour mettre en œuvre cette RT2 le COPIL recommande de :

- **Mettre en place une AMO pour la mise en place d'un pôle d'éco-construction (assistance à la rédaction d'un document de référence sur le projet de pôle éco construction, élargissement du COPIL dédié : ADE, MED, CCI, CAM, CG...) / [avant 2015](#)**
- **Consolider le pôle de développement économique régional Bellegarde-Châtillon-Lancrans: pôle existant + extension / [avant 2015 et 2015-2018](#)**
- **Accueillir un pôle multifonctionnel (commerces, services, équipements) associé au pôle multimodal de Bellegarde / [2015-2018 et suivantes](#)**



Annexes

Prises de positions à l'issue du COPIL du 30 septembre 2011 :

- Canton de Genève
- CCG
- CCPG
- CCPB
- Région Rhône Alpes
- MED
- Commune de Valleiry
- Commune de St Germain de Joux
- Commune de Dardagny



Canton de Genève

Voici quelques remarques et suggestions :

En général

- Le rapport devra alimenter une synthèse qui sera une feuille de route pour la suite. A ce titre, il devrait mieux faire ressortir les enjeux, la vision et les objectifs qui en découlent, puis les propositions d'actions, en le mettant plus clairement en lien avec les objectifs, transversalement, plutôt que de les énoncer domaine par domaine. Il est indispensable de voir en quoi les propositions d'actions servent tel ou tel objectif, ce qui aidera à les prioriser.
- Les actions peuvent être de natures différentes: mesure à mettre en place à court terme, piste à approfondir avant de déboucher sur des mesures concrètes, etc. Dès lors, il s'agit que chaque action soit brièvement décrite : nature de la mesure, effets attendus, résultats attendus pour les études devant permettre de nouvelles prises de décision, contraintes, partenaires, échéances envisageables, etc... C'est important d'être concrets pour que l'étude soit utilisée pour la suite.
- L'apport des tables rondes à la démarche devrait être mis en évidence.
- Y a-t-il une traduction dans le plan guide aggro prévue?

Sur les propositions

- La densification dans l'enveloppe existante est une piste intéressante, mais qui comporte des risques si elle n'est pas maîtrisée. Ce processus s'est effectué de lui-même au cours de la dernière décennie dans plusieurs villages genevois, avec un bourrage de tous les interstices et souvent au détriment de la qualité spatiale. L'existence d'une image directrice préalable, fixant un certain nombre de principes notamment sur les espaces publics et les vides à maintenir, serait sans doute un préalable indispensable.
- Les villages genevois ont été un peu laissés de côté dans la réflexion sur le rééquilibrage, les taux de croissance et la mutualisation des équipements. Il serait souhaitable de leur donner une meilleure place, ne serait-ce que pour argumenter le maillage à mettre en place et pour identifier des actions transfrontalières qui donneront un sens concret à la collaboration à construire.
- La stratégie sur les villages et l'espace rural devrait clairement identifier, à partir de ces prémisses prometteuses, quels thèmes seraient à approfondir pour enrichir un volet encore trop peu développé dans le projet d'agglomération.
- Le volet mobilité devrait se saisir de la question des continuités TC et TI à développer de part et d'autre de la frontière (maillage). On ne peut imaginer un territoire qui fonctionne ensemble si, à partir d'une certaine heure, la douane ferme et qu'il faut passer par St-Julien. La question d'amélioration d'infrastructures existantes (ou de nouvelles) devrait être abordée en termes d'opportunités (prolongement de lignes TC, accès à des services complémentaires de part et d'autre de la frontière, etc...) et de risques (afflux de trafic pendulaire traversant les villages, TI plus attractifs que TC, etc...).
- Dans ce sens, il conviendrait de bien montrer en quoi les mesures de mobilité servent tel ou tel objectif stratégique du périmètre.
- En matière économique, il est surprenant d'entendre dire qu'il n'y a pas d'études sur la logistique au niveau de l'agglomération. L'étude transports marchandises existe pourtant.
- De même, la justification de la banane bleue est très faiblement argumentée: quelles sont les pistes à suivre au-delà de l'image lac - Mont-Blanc à valoriser? est-ce que des synergies avec le Pays de Gex et le nord de l'aéroport ne seraient pas tout autant porteuses d'avenir? (et ce n'est pas ce que figure la banane verte!)
- Enfin quid des rapports entre Bellegarde, que l'on veut renforcer économiquement, et le reste du territoire, en termes de concurrences/complémentarités?



CCG

Archamps, le 18/10/2011

<p>COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU Genevois <i>Porte Sud de Genève</i></p>	<p>Etude PACA Genève-Bellegarde Rendu du COPIL n°4, 30/09/2011 Remarques techniques de la CCG</p>
---	--

Sur la base de la présentation du Comité de pilotage de l'Etude PACA Genève-Bellegarde, la CCG fait part des remarques techniques ci-dessous.

CONCEPTS

Temporisation et hiérarchisation de la croissance (page 9)

Comme pour les secteurs français, il serait utile d'avoir le détail des taux de croissance pris en compte sur les schémas actuels et sur les schémas projections du projet d'agglomération sur le secteur Suisse, en particulier, pour les polarités de La Plaine, Satigny et de Chancy desservies par des gares de forte fréquence selon les projections. N'est-il pas envisageable de considérer les pôles de Pougny et de Chancy comme une seule polarité transfrontalière à organiser autour de la gare ? (revoir son niveau dans l'armature urbaine ?)

Concernant le nombre total d'habitants pour la partie suisse, il est indiqué 11000 habitants avec le pôle de Bernex. Dans le cadre du PACA Genève-Bernex-St Julien, le potentiel prévu sur Bernex était de 8100 habitants supplémentaires et dans le cadre du Schéma d'agglomération 2, le potentiel est de 10452 habitants (scénario fonctionnel). Dans le cadre de l'étude PACA Bellegarde, pour une meilleure appréciation des propositions, il serait utile de préciser le potentiel prévu sur le secteur suisse en dissociant la part prévue sur Bernex.

LES ZOOMS

Rappel Diagnostic – Offre routière

Faiblesses : Dispersion de trafic voiture pendulaire dans les villages. (page 23)

Ce diagnostic montre que le chiffre le plus important de percolation entre les secteurs français et Suisse se trouve entre Viry-Soral et Bernex.

Pourquoi ne propose-t-on pas une offre TC entre Viry et Bernex ? D'autant plus que la commune est favorable à cette liaison TC articulée avec le développement d'un P+R autour de la gare et de la zone économique, du diffuseur sur l'A40, du développement du covoiturage, et va accueillir 1500 nouveaux habitants d'ici 2020 dans son Eco-quartier.

A court terme, il est urgent d'organiser le rabattement TC de l'arrière pays (F-CH) vers le tramway de Bernex. Pour la CCG : Liaison TC Valleiry-Chancy-Bernex et Liaison TC Viry-Bernex.

A savoir, la CCG a commandé un test sur le Modèle multimodal concernant la liaison TC Viry-Bernex, voici ci-après les conclusions.





Archamps, le 18/10/2011

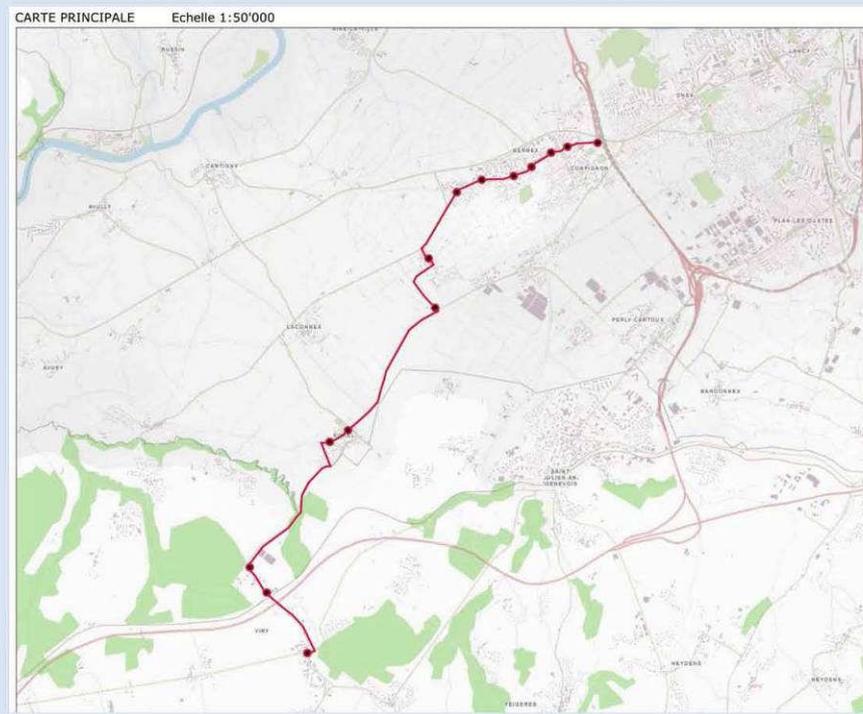
Résultats de tests – approfondissement CCG

La Communauté de Communes du Genevois a commandé un test complémentaire de façon à comparer une alternative aux recommandations du Projet de rapport de recommandation du PACA (cahier 41.1, version 2010). Ainsi, le test a porté sur l'implémentation d'une ligne de bus entre Viry et Bernex avec une fréquence de 20 minutes en heure de pointe et une vitesse moyenne de 30 km/h, selon les hypothèses suivantes :

- Fermeture des douanes de Soral, de Crache et de Sézegin sauf pour les bus,
- Modification de la tarification du péage du demi-échangeur Est de Viry
 - Scénario à péage (1,7€ pour les VP, 5.7€ pour les PL)
 - Scénario sans péage

A l'heure de pointe du soir, la ligne de transport en commun Viry-Soral-Bernex permettrait une amélioration de l'accessibilité en TC sur Bernex depuis le secteur de Viry. Avec la nouvelle ligne, 20 minutes suffiraient pour rejoindre le centre de Viry au P+R de Bernex-Est (contre environ 1h10 en TP via Saint Julien).

Tracé testé :





Archamps, le 18/10/2011

Proposition d'optimisation de l'offre routière et d'amélioration de la mobilité douce

Continuité cyclable en profitant de la via rhôna. (page 26)

Il manque la frontalière (Annemasse-St Julien-Viry-Valleiry), Valleiry est le point de jonction entre la via Rhôna et la Frontalière, deux itinéraires cyclables structurants.

Canalisation des flux vers les axes structurants

A noter que les autorités compétentes (CG74 et ATMB) se sont positionnées récemment pour la création d'un diffuseur complet sur l'A40 et déviation de Viry. Cet élément est à intégrer dans l'étude Paca Bellegarde.

Sur la demande du Maire de Valleiry, est-ce possible d'approfondir la question de l'amélioration routière entre la voie rapide du pied du Jura et l'A40 traversant la CCG ? Succinctement : Quelle opportunité ? Quelle faisabilité ? Quelle traduction en terme d'aménagement ?

Proposition pour l'amélioration de l'offre TC (page 27)

Il manque des liaisons transversales entre le secteur de la CCG et le secteur Suisse :

- Une liaison TC (navette) entre les gares de Valleiry et Pougny articulée sur les heures de trains (offre à renforcer) permettrait, pour tout l'ouest de la CCG, une offre efficace d'accès au cœur d'agglomération et à Bellegarde à la fois à partir de ligne ferroviaire Genève-Pougny-Bellegarde et à partir de la ligne Bellegarde-Valleiry-St Julien-Annemasse. De même, il serait intéressant de mettre en avant le besoin d'articulation entre les horaires de trains à la gare de Valleiry et la ligne D vers St Julien.

Il est nécessaire de préciser très concrètement les critères pris en compte pour tirer la conclusion d'une faible opportunité dans la création d'une liaison TC entre Valleiry et Pougny. L'augmentation de la fréquence des trains à Pougny a-t-elle été prise en compte pour vérifier l'attractivité de l'offre et le changement de comportement de la population ? quel type de véhicule pris en compte dans l'analyse : bus ou mini-bus (navette) ? des aménagements mineurs de la voie pour l'amélioration d'une ligne TC a-t-elle été prise en compte ?

Quels sont les points de blocages ?

- Liaison TC entre Viry et Bernex

Il manque l'organisation (en cours) de la pôle multimodal de la gare de Valleiry (amélioration de l'accès et desserte de la ligne D, stationnement, cheminements modes doux). Cet élément est à intégrer dans l'étude PACA.

Il serait aussi intéressant de montrer l'articulation des offres TC de la CCG à la CCPG en plus de la logique de rabattement sur les têtes de réseaux (gares) : à illustrer par un exemple concret de temps de parcours et de modes TC par ex entre Valleiry et Val Thoiry. Cette remarque fait écho à la question des liens fonctionnels entre la CCG et la CCPG, peu approfondie jusqu'ici dans le projet de territoire du Paca Bellegarde.

Il manque le maillage des P+R en lien avec les propositions de l'offre routière, ferroviaire et TC. Localisation préférentielle ? Capacité ? Fonctions ?

Pour une meilleure compréhension des propositions, le schéma pourrait être précisé sur les points suivants :

- légende : détail de la variation d'épaisseur des lignes de bus en fonction de la fréquence ?
- Schéma : différence entre les trams et les bus peu lisible, maillage des P+R et capacité.



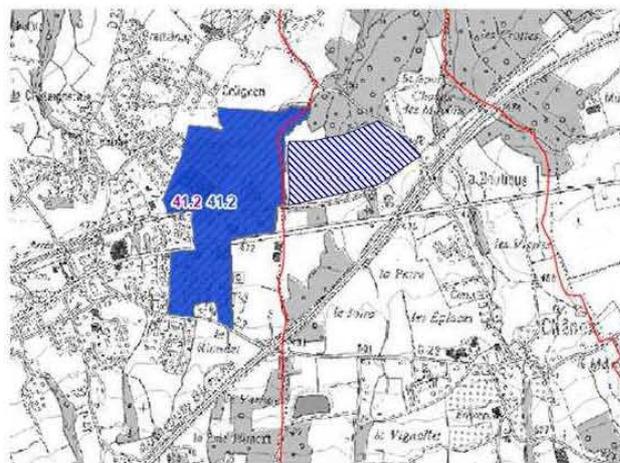
Archamps, le 18/10/2011

Economie

Opportunité 3 : capitaliser les infrastructures (page 31)

Pôle logistique de Viry-Valleiry

Intégrer dans l'étude Paca Bellegarde, la possibilité d'extension sur Chenex de la plateforme logistique du site de Valleiry, avec raccordement au chemin de fer (projet à l'étude). Sur le schéma ci-dessous : zone hachurée (source : mise à jour des sites PPDE, aout 2011)



Zoom 3 : Jonzier-Epagny (page 35)

Permettre la vie dans les villages sans voiture

Les pistes sont très intéressantes en particulier l'approfondissement des mécanismes de solidarités fiscales entre les communes et intercommunalités, voire avec l'agglomération.

Ceci dit, dans le cadre de cette étude PACA Bellegarde, la CCG attendait de ce zoom les éléments suivants :

- Rôle des villages (agricole, paysager, détente, tourisme, circuits courts, réseau sociaux) : sur le cas de Jonzier en fonction du contexte spécifique de ce village, comment dynamiser le cœur de village, quels sont les rôles à mettre en avant pour Jonzier dans son environnement ? par quelles actions concrètement ?
- Développement des villages : Combien de familles peut accueillir Jonzier par an pour rester village et pérenniser son école ? Concrètement sur Jonzier, comment peut s'illustrer « le traitement qualitatif des villages », la question de la viabilité des commerces ?

Serait-ce possible d'obtenir ces approfondissements pour le COPIL n°5 ?



Archamps, le 18/10/2011

CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE VIRY SUITE AU COPIL DU 30 SEPTEMBRE 2011

- Urbanisation :
 - concept éclairant pour les villages et susceptible d'aider la réflexion du SCOT. Est-il réaliste dans la période de crise actuelle où l'on constate la fermeture des services publics, les regroupements d'écoles, la viabilité difficile du petit commerce y compris dans les centres-villes, la limitation des pouvoirs des communes ? il mérite en tout cas d'être creusé compte tenu de son intérêt et de la réponse qu'il propose aux questionnements sur le sujet.
 - Jonzier-Epagny est effectivement un bon exemple pour tester ce concept et vérifier notamment comment associer développement et mobilité. Le volet économie pourrait également y trouver une illustration dans la mesure où les villages ont un véritable rôle à jouer en matière de tourisme. L'image de la France n'est-elle pas associée à ses villages, à ses monuments, à ses parcours touristiques, ses auberges et chambres d'hôtes, ses festivals divers... Les villages participent pour une large part à l'attractivité, au charme de notre pays et de notre secteur. Le tourisme doit être considéré comme une activité économique « de plein exercice » et non de second ordre comme c'est parfois le cas !
 - proposition pour « une nouvelle hiérarchie de la croissance urbaine à l'horizon 2030 » : le monde bouge... mais il serait bien que sur les grandes orientations du territoire soient stabilisées sur le long terme. Chaque groupement d'études y va de sa proposition de vision à long terme... qui évolue à chaque mission. Rappel : une hiérarchie arrêtée dans le SCOT du Genevois en 2002 (Viry est un bourg), nouveau positionnement dans le PA1 (Viry est une centralité secondaire), nouvelle proposition de modification en 2011 pour le PA2 (Viry redeviendrait un village). Que pourrait nous réserver la nouvelle hiérarchie envisagée ? soit 4 hiérarchies de l'urbanisation « long terme » en moins de 10 ans ! Recommandation : stabiliser le long terme !
- Mobilité : « un lien urbanisation-mobilité qui s'applique mal au PACA » d'où le nouveau concept d'irrigation fine du territoire à partir des têtes de réseau des grandes infrastructures de transport public. Constat pragmatique qui s'appuie sur la réalité du territoire mais qui remet en cause (qu'on le reconnaisse ou non) des principes difficilement acquis par le SCOT et le 1^{er} PA et dont il faut mesurer les risques.

Puisqu'il sert de base à la réflexion du PACA de Bellegarde, il doit être testé pour **traiter le « trou noir » de Viry-Bernex et autres lieux**. Il est plus qu'étonnant que le problème récurrent de ce secteur échappe depuis des années à toutes les réflexions du PA (PACA St-Julien-Plaine de l'Aire, PACA-Bernex, PACA Bellegarde). La commune sur laquelle se concentrent tant d'enjeux (déplacements, logistique, urbanisation, agriculture...) est soigneusement évitée par toutes les études ! Est-il raisonnable d'imaginer que tous les déplacements de l'ouest du Canton passent par St-Julien (inaccessible pour un certain temps) ou par la douane de Bardonnex (dont les améliorations apportées avec grosses difficultés il a quelques années, n'ont pas produit les effets escomptés). Comment expliquer les rabattements VP et TC sur toutes les têtes de réseau sauf sur celle de Bernex (ou de façon mineure) dont le tram sera rapidement opérationnel ? La commune de Viry demande qu'un **zoom soit fait sur le « trou noir » de Bernex-Viry** en application du concept de ramification fine sur tête de réseau ! Dire enfin ce qui peut et ce qui doit ou ne doit pas passer par Soral et combien ! Même si cette question n'est pas prioritaire dans le PACA de Bellegarde, il faut la traiter quelque part !



Archamps, le 18/10/2011

- Gare voyageurs de Viry : option de remise en service proposée à l'étude par les mandataires. L'exploitation de cette gare a été abandonnée par la SNCF il y a une quinzaine d'années par manque de fréquentation. Le contexte a changé et la question peut se poser. Points négatifs concernant la commune : elle est située à 800 mètres du chef-lieu. Points positifs : elle est située à proximité du futur diffuseur sur A40 dont la réalisation vient de recevoir l'accord de principe de tous les partenaires. L'emplacement concentrera donc la voie ferrée, l'autoroute, la Départementale Viry-Soral et de l'espace disponible. Celui-ci pourrait utilement accueillir un P+R
 - o pour les usagers moyennes et longues distances de la SNCF (pas d'intérêt pour les habitants de Viry qui veulent rejoindre St-Julien)
 - o pour le co-voiturage vers Genève,
 - o qui serait lié à la mise en service d'une ligne de transport public

Dans l'attente de l'accessibilité de St-Julien, et de nouvelles capacités de stationnements, cette gare pourrait très utilement jouer un rôle de **gare relais de St-Julien** (vers Bellegarde/Lyon-Paris) et (Annemasse/Chablais-Vallée de l'Arve). Il s'agirait donc d'une **gare de secteur** plus que de la gare de Viry (Gare St-Julien II)

- « Réseau urbain au sein de chaque territoire » : cette idée doit être précisée. Peut-on véritablement parler de « réseau urbain » lorsque l'on traverse la campagne sur plusieurs kilomètres ? N'est-ce pas entretenir une illusion alors que la collectivité ne pourra le financer ? N'est-ce pas continuer à contribuer à l'étalement urbain ? ne serait-il pas plus judicieux de mettre les moyens de la collectivité là où il est pertinent que les habitants s'installent ? Dans tous les cas, il importe **d'articuler la demande d'augmentation de l'offre de services sur la ligne Bellegarde-Annemasse et la prolongation d'une ligne de bus jusqu'à Vulbens**. Les deux lignes ne peuvent se faire concurrence.
- Economie : les recommandations sont tellement évidentes que l'on se demande pourquoi il est si difficile de les mettre en œuvre !

Il serait utile d'associer l'agriculture à l'économie plutôt qu'à l'environnement. Serait-il possible de préciser, s'il n'est pas trop tard, sa part dans l'économie et l'emploi locaux. N'existe-t-il pas un ratio qui mette en relation la perte d'emplois agricoles directs et indirects avec la consommation d'espace agricole ? Une recommandation possible pour l'avenir : éviter que la création de nouveaux emplois, à la viabilité incertaine, ne s'effectue au détriment d'emplois existants d'une certaine pérennité (agriculture/logistique).

Concernant le **pôle logistique Viry-Valleiry, tout développement ne devrait prioritairement s'envisager que dans les espaces rendus difficilement exploitables par l'agriculture du fait des nouvelles infrastructures (diffuseur/déviations)**. Viry réaffirme sa place dans l'économie agricole et artisanale.





CCPG



Objet : Remarques sur le rendu du PACA Bellegarde – Comité de pilotage du 30 Octobre 2011.

Personnes présentes : Messieurs LAURENS BERNARD, Sous Préfet de Gex, DUPARC, Maire de Collonges, ARMAND, Maire de Peron, MABILLARD, Maire de Pougny, BRULHART, Maire de Saint Jean Gonville, TRICOT, maire de Leaz, DALLERY, services CCPG.

Dans le cadre d'une réunion réunissant Monsieur le Sous préfet de Gex, l'ensemble des élus du pays de Gex concernés par le PACA Bellegarde ainsi que les services de la CCPG, les remarques formulées pour réagir aux recommandations faites par les mandataires sont les suivantes :

MOBILITE ET TRANSPORT :

Les recommandations et propositions des mandataires en matière de transport recueillent un avis favorable des élus du Pays de Gex sous réserve de la prise en compte des éléments suivants :

- **Ligne du piémont gessien du Jura :** cette infrastructure ferroviaire existante rejoint la ligne Bellegarde/Genève au niveau de la gare de Collonges et traverse l'ensemble des communes du piémont jusqu'à la commune de Divonne les Bains. L'importance de cette ligne est réelle et à différents niveaux :
 - à l'échelle de l'agglomération, elle représente une opportunité de boucler le réseau ferré de l'agglomération sur l'ensemble du bassin lémanique en prolongeant sur une courte distance cette ligne vers la ligne Lausanne/Genève. Elle représente une alternative cohérente au bouclage d'un réseau ferré de qualité à l'échelle d'une grande métropole,
 - à l'échelle de la communauté de communes, cette ligne représente une opportunité de desserte de l'ensemble des communes qui possède ou ont l'opportunité d'aménager un espace central au cœur de la commune et d'organiser le rabattement sur les lignes SNCF en direction de Bellegarde et de Genève avec la possibilité de connecter cette infrastructure au tramway de l'agglomération franco-Valdo-Genevoise.
 - A l'échelle communale, la présence d'une telle infrastructure de transport permet d'anticiper le développement du transport en commun et de son lien à l'urbanisation de la manière la plus cohérente.

Compte tenu que les mandataires n'ont pas retenus cette infrastructure dans leurs propositions du fait de l'horizon de temps qui semblait trop éloigné par rapport aux travaux du PACA Bellegarde, il appartient aux élus de la CCPG de demander que les éléments nouveaux ci-dessous permettent en effet de prendre en considération cette infrastructure dans le cadre du PACA Bellegarde :

- Une étude à l'échelle de la CCPG va être mise en œuvre dans les mois qui suivent le comité de pilotage du 4 Novembre pour étudier la faisabilité et l'opportunité de la réactivation de cette ligne. En outre, compte tenu du positionnement stratégique de la gare de Collonges par rapport à la ligne Bellegarde/Annemasse, Bellegarde/Genève et Bellegarde/Divonne, la réouverture de cette gare semble opportun et sera intégré dans l'étude qui sera mise en œuvre.
- Un contact avec la directrice régionale de la SNCF et le Président de la Communauté de Communes a permis de définir un cadre dans lequel avancer les réflexions sur la réactivation de la ligne,
- Une mise à niveau de cette infrastructure annoncée par les services de l'Etat va être mise en œuvre afin de répondre de manière urgente à la vétusté des équipements. En effet, lors des



tables rondes du PACA Bellegarde, le directeur du SIDEFAGE s'était manifesté pour alerter les personnes responsables de la vétusté de l'infrastructure. Il est donc important que des travaux vont être mis en œuvre pour rénover la ligne et améliorer son fonctionnement. Ainsi, la ligne sera entièrement refaite pour le FRET et RFF est d'accord pour s'engager en ce sens dans le cadre d'une collaboration avec les collectivités locales.

Remarque :

1. **Inscrire la ligne du piémont gessien du Jura au PACA Bellegarde et également à l'échelle du projet d'agglomération**
2. **Inscrire dans le temps le renforcement de l'offre ferroviaire sur la gare de Pougny dans un premier temps, le prolongement de la ligne K en direction de Collonges et la réactivation de la gare de Collonges dans un second temps**

Validation et remarques élus: *Si la gare de Collonges a bien une position stratégique sur les lignes Bellegarde/Genève et Bellegarde/Divonne, elle n'a pas un positionnement stratégique sur la ligne Bellegarde/Annemasse car cette gare est située en amont de cette ligne Bellegarde/Annemasse et n'est donc pas reliée à cette ligne. Par contre, on peut dire que cette gare a une position stratégique par rapport aux routes Bellegarde/Annemasse, Pays de Gex/Annemasse et Genève/Valleiry/Rumilly. Cette dernière route voyant passer beaucoup de frontaliers.*

- **Liaison routière entre le Pays de Gex et le bassin Bellegardien et vers l'A40:** dans le cadre des réflexions sur le PACA Bellegarde, il est apparu nécessaire au regard des interventions des différents partenaires que l'infrastructure de la 2X2 voies du Pays de Gex nécessitait une prise en compte plus importante dans la continuité de cette infrastructure en direction de Bellegarde notamment puisqu'on constate des flux de plus en plus importants au niveau de cette zone de transit. En outre, la mise en place d'un échangeur sur le secteur de Viry pourrait ouvrir à nouveau le dossier concernant la liaison 2X2 voies Pays de Gex avec l'A40.

Remarque :

1. **Inscrire l'aménagement de l'infrastructure routière Pays de Gex/Bellegarde en adaptant le gabarit de la route au trafic.**
2. **Le PACA Bellegarde souhaite renforcer les liens entre le Pays de Gex et la communauté de communes du Genevois mais rien n'est concrètement indiqué sur les mesures à mettre en œuvre. Il est donc nécessaire d'avoir une réponse précise sur le renforcement de ce lien (TC, Route, ferroviaire... ?)**

ECONOMIE :

Le développement économique est une thématique à enjeu fort or les propositions qui sont faites ne sont pas à la hauteur des enjeux du territoire. L'offre foncière est une partie du développement économique mais ne constitue pas en soi une stratégie de développement économique. Pour autant, la stratégie économique ne peut pas se positionner à l'échelle d'une collectivité ou d'un PACA et il appartient donc au projet d'agglomération de se saisir de cette thématique lors des prochaines réflexions sur le projet d'agglomération.

Remarque :

1. **Inscrire la zone d'activités de Collonges en tant qu'espace d'activités important à l'échelle du territoire et également définir son positionnement dans le cadre des propositions. Il est important de noter que la communauté de communes du Pays de Gex réfléchit actuellement au redéploiement de cette zone par l'acquisition de surfaces à proximité immédiate du site existant.**



2. Concernant le tourisme, un projet de développement de base de loisirs est à l'étude sur le secteur de Chancy et pourrait trouver son parallèle côté français sur la commune de Pougny.

DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE :

Les élus du Pays de Gex ne valident pas les taux de croissance affichés par les mandataires et ils précisent qu'aucun élément contextuel (présence d'équipement, de services, taille de la commune) n'est pris en compte pour orienter le développement démographique du PACA Bellegarde. Il y a une réelle divergence entre les propositions qui sont faites à l'échelle de l'agglomération et le quotidien des collectivités locales. Par exemple, la commune de Peron concentre un certains nombres d'équipements qui dépasse de loin l'aire d'influence de la commune et la taille démographique de cette collectivité peut difficilement s'inscrire dans un taux de développement aussi faible. Pour autant, les élus sont d'accord pour travailler sur le maintien de la tâche urbaine qui est un objectif du Grenelle de l'environnement et ces travaux se feront dans le cadre des schémas de secteurs. Enfin, la capacité des petites entités urbaines en matière d'intégration sociale est beaucoup plus importante dans les collectivités locales que dans les grands pôles urbains.

Remarque :

1. L'utilisation des taux de croissance démographique n'est pas cohérente avec le contexte local des communes. Le travail sur le maintien de la tâche urbaine semble plus cohérent car on aura beaucoup de mal à modifier le droit du sol existant (zone U) qui représente une part importante du développement de l'urbanisation actuel.

ENVIRONNEMENT :

L'identification des coupures vertes et des zones paysagères sont des éléments importants dans la formalisation des documents d'urbanisme réglementaire locaux (PLU). La mise en place d'une coupure verte à une échelle précise présente un élément pouvant être interprété à l'échelle locale.

Remarque :

1. Supprimer la coupure verte sur la commune de Peron.

Validation et remarques élus: concernant les coupures vertes, indiquer la réalisation future d'un pont végétalisé sur la commune de Farges vers les ponts existants.





CCPB

Voici nos commentaires sur le document COPIL PACA Bellegarde (vu avec Régis PETIT et Catherine Brun)

P 3 : 3) mise en réseau des partenaires économiques et des projets: l'axe Bellegarde- Annemasse -Thonon est peut être à privilégier mais l'axe Bellegarde-Gex- Divonne ne peut être exclu, par exemple pour les domaines d'activités Artisanat/BTP et Commerces: les projets peuvent aussi être développer sur l'axe Pays de Gex- Pays Bellegardien

P 6 : le document " Bellegarde exemple d'application du plan paysage " est un document issu d'un travail réalisé par les étudiants d'Hepia. Ce projet n'est en aucun cas validé ni validable.

P9 : SCOT CCPB: croissance différenciée (taux à déterminer) en fonction de la structure urbaine validée dans le PADD: 1) Bellegarde, Châtillon , Lancrans: croissance supérieure à 1.7% 2) Bourgs : Champfromier, Saint Germain, Injoux genissiat, Chanay égale ou inférieurs à 1.7%, Les villages : inférieurs à 1.7%.

Le taux de 3% par an de croissance démographique sur 20 ans pour Bellegarde semble " presque irréaliste aujourd'hui". Il convient au bureau d'étude de le traduire en terme de construction de logements, de foncier mobilisable, et surtout d'équipements à créer!

P10 : le terme de "limites construites" est à rapprocher du terme "enveloppe urbaine" ou "tache urbaine": Dans le cadre du SCOT de la CCPB, nous définissons très précisément les enveloppes urbaines par commune de façon à quantifier le potentiel de construction à l'intérieur de cette enveloppe et à prioriser ces constructions. Toutefois, on ne peut pas à priori exclure les constructions à l'extérieur de l'enveloppe et en continuité de l'urbanisation avant d'avoir analysé le rapport entre le potentiel de densification et les prévisions de croissance (à 20 ans)

P13 : la couleur "rose" TAD que l'on trouve en légende n'apparaît pas sur la carte

P14 : définir clairement l'objectif 16% TC: tous motifs ou uniquement trajet domicile travail?

P15 : des priorité il manque (S),+ le repère du village des marques doit être placé près de l'autoroute, le repère de la base artisanale n'est pas très bien placé : aussi à côté de l'autoroute?

P16 : même remarque que P3: pour la base artisanale, coopération possible avec le Pays de Gex (Technoparc Collonges, CNAM formation etc...)

P17 : manque légende

P19 : pourquoi le réseau des villes et villages solidaires se limite-t-il aux territoires entre Pays e Gex et Genevois? Pourquoi les villes et villages CCPB ne sont pas dans ce périmètre?

P22 : que signifie la phrase: nombre de trains TER/RER faible à Bellegarde?

P24 : offre Tc actuel: ce serait plus parlant si les noms des destinations étaient indiqués sur la carte: vers SEYSSEL, vers DIVONNE/FerNEY, vers Mijoux, Vers Nantua, Bourg , vers ANNECYetc....

P25 : ouverture de la ligne du pied du jura: étude d'opportunité à engager Ok, échéance du projet : à déterminer en fonction de l'étude (pas hors Horizons PACA)

P26 : aménagement de l'entrée de Bellegarde + amélioration de l'axe Bellegarde - Collonges Liaison Via Rhona : faire la flèche parallèle au Rhône mais côté rive droite (côté Ain) liaison vers Seyssel, la liaison vers Eloise n'est pas du tout évidente (à étudier)

P27 : réseau urbain de Bellegarde : 1 er temps: extension vers Châtillon et Lancrans, 2ème temps: extension vers les bourgs définis dans la structuration urbaine , proposition de renforcement de lignes: indiquer les destinations finales: vers Divonne, Ferney et vers Nantua, Bourg ? (ligne rouge)

P29 : premières pistes: la phase " remonter la chaîne de valeur "est un peu énigmatique: donner des explications plus claires!

P30 : tourisme: ne pas oublier Fort l'ECLUSE en tourisme culturel, l'offre touristique globale doit être réfléchi à l'échelle d'un territoire plus vaste (le territoire PACA ne doit pas être le territoire de référence pour le tourisme. Voir avec le PNRHaut Jura, Nantua, etc... Tourisme: ajouter VIA RHONA

P31 : premières pistes: à développer pour le pôle gare

P33 : "concours d'idée Bellegarde 2030 " accord de Régis PETIT sur cette proposition à condition d'être accompagné (ingénierie)

P40 : écrire CCPB

P41 : RM5 ajouter liaison Bellegarde Collonges en plus de traversée de Bellegarde, P+R à aménager: lesquels?



Région Rhône Alpes

▪ P.7 : les propositions sur « l'optimisation foncière du développement urbain des communes » vont bien dans le sens des préconisations régionales (conditionnalité, urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine), de même que les outils proposés.

▪ P.13 « Un lien urbanisation mobilité qui s'applique mal au PACA ». Quel est le sens de cette affirmation ? Est-ce un constat de l'inadéquation actuelle entre urbanisation et modes de transports collectifs ? Est-ce l'affirmation que cette articulation sera difficile à mettre en place dans ce territoire ?

Dans tous les cas la formulation n'est pas heureuse, car un lien est forcément possible entre urbanisation et mobilité, si les mobilités sont adaptées au type d'urbanisation, dans une recherche d'un moindre poids des TIM. C'est bien ce dont il a été question lors des tables rondes, à savoir trouver des solutions de mobilité adaptées au territoire. D'autant que l'articulation urbanisation-services de mobilité est une recommandation p.39

Pourquoi la gare de Pougny apparaît comme tête de réseau en pointillé ? Pour signifier qu'en raison des fréquences plus faibles, c'est une tête de réseau moins importante ? Pour signifier le potentiel de développement de cette tête de réseau ? Dans tous les cas, un complément de légende serait souhaitable (même si la réponse apparaît plus loin, p.34).

▪ P.25 : l'étude « Prospective déplacements en Savoie et Haute Savoie », dont le rapport sera prochainement publié, constitue une première étape d'étude d'opportunité pour la réouverture de lignes ou de gares. Les conclusions indiquent que ces ouvertures ne se justifient pas véritablement au regard des fréquentations potentielles, de l'efficacité du service, et de l'efficacité des temps de parcours avant 2030. Toutefois la préservation des emprises reste fondamentale pour rendre possible les projets au-delà de cet horizon. Cette question du positionnement de la Région sur les réouvertures de gare ou haltes sera précisé à l'occasion des avis sur les déclinaisons du SA2 par PACA.

La MED

Voici quelques commentaires sur ce document.

Je constate, une fois de plus dans les PACA, que la thématique économique est très largement survolée. S'il est vrai qu'une analyse cohérente devra pouvoir s'appuyer sur une stratégie définie à une échelle d'Agglomération (tentative au travers de la PPDE) et que celle-ci n'est pas encore définie, je pense que les PACA pourraient être le lieu de réflexions plus poussées, et plus imaginatives de la part des équipes. J'ai un peu l'impression que celles-ci se contentent de compiler les projets déjà dans les tuyaux, sans même apporter beaucoup d'éléments quant à leur pertinence / faisabilité.

Quant aux quelques informations qui figurent sur ce sujet, je rappelle que la MED n'intervient que sur le territoire de la CCG, sur ce PACA. Néanmoins je propose les commentaires suivants :

- Diapo 15, une analyse d'impact du Village des Marques sur le tissu commercial existant et notamment de centralité, me semblerait intéressante.

Il serait également intéressant d'avoir une idée du nombre d'emplois prévus dans ce PACA, de leur répartition France / Suisse et de leur typologie (y a-t-il des emplois qualifiés sur France ?). Le fait de valider le concept de pôle logistique sur Viry – Valleiry est une bonne chose. Sachant que Logidis, qui utilise 2 bâtiments importants sur Viry et Valleiry va quitter le territoire en avril 2012, il aurait été intéressant que les équipes fassent des propositions sur l'avenir de ses bâtiments (bien que ces derniers soient privés).

Au-delà de ce pôle logistique, le cabinet voit-il d'autres opportunités sur l'Ouest de la CCG ? La zone de Vulbens par exemple peut-elle conforter le pôle artisanal de Bellegarde ?

Par ailleurs, bien que n'intervenant pas sur Bellegarde, je suis surpris de ne pas voir plus de chose sur les friches industrielles et un bassin de main d'œuvre peut-être plus qualifié dans le domaine industriel que sur d'autres territoires de l'Agglomération franco-valdo-genevoise.

- Diapo 16, je confirme que la formation constitue un enjeu majeur pour le développement du secteur éco-construction et même logistique

- Diapo 31, des négociations sont en cours avec les douanes, nous avons bon espoir d'obtenir un système d'entrepôt sous douane du côté de Valleiry. Sur ce pôle logistique je pense que la formation des personnels constitue également un enjeu important

Par ailleurs je regrette de voir peu de choses sur le commerce, qui, à mon sens, pourrait être un secteur important, en matière d'emplois, mais surtout de vie dans les bourgs.



Commune de Valleiry

Mes remarques sont les suivantes :

- Une liaison est indispensable entre la 4 voies du Pays de Gex et la réalisation de l'A40 à hauteur de Vulbens;
- Vous notez la réalisation d'un demi échangeur sur Viry or nous avons fait la remarque qu'un demi échangeur était une erreur et qu'il fallait un échangeur complet ; le Conseil Général 74 et l'ATMB avait d'ailleurs soutenu cette position;
- Les liaisons Valleiry/Chancy et Viry/Bernex par bus doivent faire partie intégrante du projet;
- Vous ne parlez pas de la place multimodale de Valleiry devant la gare qui doit être intégrée dans le projet d'agglomération;
- Sur la commune de VALLEIRY, avec une possibilité d'extension sur Chenex, un projet de plateforme logistique est à l'étude avec possibilité de raccordement sur réseau ferré existant.

Sincères salutations,

Le Maire,
Marc FAVRE



Commune de St Germain de Joux

A propos des remarques :

- Je constate que lorsque que l'on parle d'amélioration de l'offre ferroviaire, tout s'arrête à Bellegarde, alors que nombre de fois j'ai évoqué l'importance du TER entre Bellagarde et Nantua. La voie ferrée ne s'arrête pas à Bellegarde et beaucoup de frontaliers dépassent cette commune. La réhabilitation de la ligne du Haut Bugey doit aussi servir aux riverains qui pour l'instant regarde passé le TGV après en avoir subi les travaux (financièrement et physiquement).

- Page 6, merci de rajouter la vallée de la Semine, site classé sur la commune de Saint Germain de Joux depuis septembre 2009.

- Site de Dinoplagne: l'importance de mettre en liaison l'ensemble des attraits culturels et touristiques de la CCPB.

Dans l'attente de vos commentaires, bien cordialement.

Gilles THOMASSET

Commune de Dardagny

Bonjour,
En ce qui me concerne, pas de remarques particulières.
Avec mes cordiales salutations.
Pierre Duchene
Maire de Dardagny



Prises de positions à l'issue du COPIL du 02 décembre 2011 :

- Préfecture de l'Ain
- Région Rhône-Alpes



Rappels sur les orientations de la Région Rhône-Alpes

Les Orientations régionales de développement durables des territoires (ORADDT) forment le socle de la philosophie régionale :

- S'assurer de la cohérence entre urbanisme et déplacements
- Maîtriser l'étalement urbain
- Accompagner le développement économique du territoire
- Valoriser le territoire, préserver l'environnement
- Initier une cohérence des projets à toutes les échelles territoriales

Dans le cadre de sa stratégie foncière et des Objectifs fonciers régionaux (OFR) qui en découlent, adoptés en Assemblée plénière le 14 octobre 2011, la Région renforce son action en matière de planification spatiale, dans le but de contribuer à la mise en cohérence de la chaîne Planification – Foncier – Aménagement. Elle réaffirme le rôle structurant de la planification spatiale en continuant de porter la préoccupation en matière d'équilibre de l'utilisation des sols dans les documents d'urbanisme réglementaires, mais également dans les démarches partenariales de projet telles que les PACA et les PSD.

Les objectifs fonciers régionaux :

- Préserver les espaces naturels et agricoles, et contribuer à l'augmentation du nombre d'exploitations, dans le cadre de projets ambitieux
- Arrêter l'étalement urbain et renforcer les centralités urbaines
- Combattre le déficit de logements et répondre aux besoins de tous les habitants, notamment en lançant une réflexion sur la pertinence de la construction d'immeubles et de tours de grande hauteur
- Rééquilibrer les usages du sol en secteur de montagne en mettant en œuvre de nouveaux modèles économiques de développement

La Région veillera à ce que les Orientations régionales d'aménagement et de développement durables des territoires et les Objectifs fonciers régionaux soient pris en compte.

Remarques générales

Il est important de noter en préambule que ce PACA a bénéficié d'une démarche moins approfondie que d'autres PACA. La forme du mandat d'étude parallèle et donc la



contribution de trois équipes dans le cadre d'une démarche itérative sur un temps long a montré sa richesse dans les démarches PACA précédentes. Le PACA Bellegarde n'en ayant pas bénéficié, le rapport ne peut donc se lire avec la même grille, ni avec le même niveau d'exigence que dans d'autres territoires. Les remarques ci-dessous prennent en compte cet élément.

Le rapport pose de manière pertinente les enjeux pour ce PACA à la configuration territoriale bien spécifique. Les principes et objectifs qui découlent de l'analyse des enjeux sont le plus souvent ambitieux et cohérents entre eux. Ils déclinent bien le principe d'articulation de l'urbanisation avec l'existence d'une desserte TC, et ce en mettant en avant la nécessité d'imaginer des solutions alternatives et inventives de transports collectifs. Enfin, le rapport relie les problématiques du territoire à des enjeux globaux, replaçant ainsi le PACA Bellegarde dans un contexte plus vaste. La partie « recommandations » contient de nombreuses propositions sur les modes de gouvernance et le soutien à l'ingénierie locale. La mutualisation et la systématisation des dispositifs d'ingénierie constituent en effet les outils indispensables de la mise en œuvre du PACA. Enfin, la nécessaire traduction des conclusions du rapport dans les Documents d'urbanisme locaux est anticipée.

Toutefois certains aspects ne sont pas suffisamment approfondis : l'environnement, les services et équipements et l'économie sont peu fouillés. En effet, la question de la reconversion économique est centrale sur ce territoire et n'est pas suffisamment traitée. Et les questions environnementales (corridors, rivières, biodiversité, émission de GES...) ne sont que peu abordées. Ces aspects pourraient faire l'objet d'investigations complémentaires qui permettraient de préciser le travail réalisé dans le SA2, la PPDE et le Projet Paysage. Sur la question de la biodiversité et des continuités biologiques, La Région a conduit une étude permettant de définir (graphiquement, au 1/100 000ème) les corridors biologiques et dont les résultats sont disponibles en ligne <http://www.cartorera.rhonealpes.fr/>

Globalement, le rapport présente peu de données chiffrées, qu'il s'agisse d'éléments de connaissance ou d'objectifs à atteindre. On peut regretter par exemple l'absence d'objectifs chiffrés sur le rééquilibrage emplois/logements ou sur la réduction de consommation de terres agricoles. Même si cela ne facilite pas la lecture, le diagnostic devrait faire état de davantage de données chiffrées, sur lesquelles appuyer les objectifs : consommation de terrains agricoles, flux de mobilité par mode pour les principaux pôles, revenus des ménages,.... Les recommandations sont, de ce fait, moins fouillées et illustrées. Il serait donc intéressant que les données utilisées pour construire le rapport fassent partie des livrables, du moins en annexe, de même que des planches cartographiques détaillées. D'autre part, la méthodologie utilisée dans le cahier 13-25 du Projet d'agglomération sur « la préservation des espaces agricoles » pourrait être appliquée au PACA Bellegarde, si ce n'est à cette étape, du moins dans les démarches futures.



Ce PACA est au croisement de deux autres périmètres de ce type (GeBeJu et GE3). Les liens et les éléments de synthèse relatifs aux démarches menées sur ces territoires n'apparaissent pas suffisamment. Dans le même ordre d'idées, y a-t-il eu des échanges avec les PACA Annemasse et Chablais sur la figure territoriale « Bellegarde-Annemasse-Thonon » ? Cette figure fait l'objet de peu de développements et ne se traduit pas par des mesures opérationnelles. Quelle est alors sa place dans la stratégie du PACA ?

Transports

- La question des transports tient une place importante dans le rapport. C'est là que les éléments chiffrés sont les plus nombreux, que les mesures sont les plus détaillées.
- **Diagnostic** : P.23 : le texte n'est pas très clair, l'insertion d'un tableau faciliterait peut-être l'analyse. P.26 : serait-il possible de préciser les sources et la méthodologie concernant la fréquence des TER sur la ligne Bellegarde-Valleiry-Annemasse ? En effet la consultation des horaires à ce jour montre un nombre de trains légèrement supérieur.

P24 : il serait plus juste de faire référence à « l'Enquête Déplacements Grands Territoire du Genevois Français, réalisée en 2007 »

- **Objectifs** : l'accent mis sur le maillage des solutions de transports innovantes et alternatives dans ce territoire où les masses critiques pour la construction d'infrastructures TC lourdes ne sont pas atteintes, est pertinente et s'inscrit dans les Orientations Régionales d'Aménagement et de Développement Durables des Territoires (ORADDT), qui promeuvent les modes alternatifs dans les secteurs moins peuplés.
- **Mesures** : l'inscription dans les SCoTs et PLU de la conditionnalité de l'urbanisation à l'offre de mobilité est une recommandation fondamentale du PACA. La Région soutient cette approche.

En matière de développement des modes doux, le rapport cible un certain nombre de mesures. La mise en œuvre de ces mesures pourrait passer dans un premier temps par l'établissement d'une cartographie des liaisons existantes (de rabattement et de déassement) permettant de prioriser plus précisément les liaisons et jonctions à réaliser pour réaliser un réseau cohérent. Cette question est à relier avec les corridors écologiques, qui peuvent être l'armature structurante de ces modes.

P55 : Il faudrait donner davantage d'informations sur « l'étude sur la mise en place d'un service RER avec desserte cadencée à Pougny ». Qui est le maître d'ouvrage ? Dans quel cadre ? Avec quels partenaires ? En effet cette desserte n'apparaît pas dans les mesures du Projet d'agglomération.

P55 : la réouverture de la gare de Collonges est inscrite dans les mesures du Projet d'Agglomération comme postérieure à 2022



P62 : Concernant le « renforcement des services TC entre Bellegarde et Pays de Gex » : De qui et de quoi relève cette recommandation ?

Urbanisation

- **Diagnostic** : Comme évoqué plus haut, les enjeux sont posés de manière pertinente, mais il manque des éléments de connaissance fine (statistiques, cartographies) pour étayer ces constats. La Région a réalisé en 2011 un diagnostic foncier de Rhône-Alpes, disponible sur le [portail des territoires](#). Dans la perspective d'un approfondissement de ce travail dans le cadre du PACA, le CERF (Centre d'étude et de ressources sur le foncier) peut également mettre à votre disposition son expertise.
- **Objectifs** : ils sont posés de manière claire, tant dans leur contenu, que dans leur formulation et sont en cohérence avec les ORADDT, notamment dans l'énoncé de la priorité impérative au développement dans les limites construites. Toutefois, comme indiqué plus haut, la définition d'objectifs chiffrés (a minima en ordre de grandeur) serait souhaitable et rendrait le document plus opérationnel, en particulier sur la réduction de la consommation foncière.
- **Mesures** : Les recommandations vont bien dans le sens d'un maillage hiérarchisé du territoire, tant en terme de logements, de transports que de services et équipements. En ce sens la proposition d'études de cas prospective est à encourager, tant pour un village que pour un bourg potentiellement amené à développer certaines de ses fonctions.

D'autre part, les recommandations relatives à la qualité urbaine et aux exigences d'arrêt de l'étalement urbain, en lien avec le maintien de l'activité agricole et la stratégie d'anticipation foncière sont pertinentes. Toutefois le rapport pourrait préconiser la mise en place des outils opérationnels de protection de l'activité agricole (ZAP, zonage spécifique...)

La RU4 contient la mesure suivante « mettre en place un système de solidarité fiscale au sein des EPCI ». Cette préconisation, sans juger de sa pertinence, apparaît relativement soudainement dans le rapport, sans que sa nécessité ait été évoquée dans le diagnostic ou les objectifs.

P66 : une contradiction apparaît, liée certainement à une coquille « Il semble que la question ne peut [PAS] se traiter qu'à l'échelle de la commune »

P71 : le CDDRA est évoqué comme dispositif support de la « dynamisation du tissu associatif, culturel et touristique ». Il est important de rappeler que le CDDRA a vocation à soutenir des actions structurantes à caractère intercommunal.



PRÉFECTURE DE L'AIN

Le 30 décembre 2011

OBJET : PACA de Bellegarde. Avis des services de l'État dans l'Ain

REFER : Comité de pilotage du 2 décembre 2011

développement du territoire, urbanisation

En l'état actuel du projet de PACA de Bellegarde, on ne voit pas en quoi il participe au principe du rééquilibrage emplois/logements du schéma d'agglomération. Seules quelques intentions sont affichées en ce qui concerne le développement économique de Bellegarde (développement d'un pôle éco-construction, accueil d'un pôle multifonctionnel) alors que nombre des mesures proposées visent à faciliter les déplacements de Bellegarde et du sud du Pays de Gex vers Genève ce qui va nécessairement accroître le déséquilibre emplois/logements précité.

Nonobstant l'annonce d'une étude de maîtrise d'œuvre urbaine à l'horizon 2030, le PACA n'affiche en effet pas clairement quel type de projet se dessine pour les territoires concernés, surtout en ce qui concerne le dessin d'un dessin, c'est à dire une qualité de projet équivalente à la qualité superbe du paysage originel. Transparaît néanmoins une réévaluation du secteur de Bellegarde dans l'ensemble des polarités du bassin (justifiée au plan économique et géographique). Il ne faudrait pas que ce soit seulement l'attractivité du prix du foncier et la qualité de la liaison avec Genève qui motivent cette orientation. **D'autres objectifs et d'autres mesures sont souhaitables** en terme de planification et d'intentions fortes et durables pour répondre notamment à l'enjeu validé par le COPIL "d'équilibre entre le développement démographique et le développement des emplois locaux".

Le COPIL avait validé l'enjeu de "renforcer le centre régional de Bellegarde (et son espace principal de confortation et de densification)". L'espace principal de confortation et de densification est le quartier du pôle multimodal de transport de Bellegarde. L'étude du PACA n'indique aucune ambition forte ni aucune piste de destination pour ce quartier stratégique.

Pour ailleurs, on remarque que les villages de la communauté de communes du Pays Bellegardien (CCPB) semblent peu concernés et notamment échappent au concept de "réseau connecté de villes et de villages compacts et solidaires" tandis que le lien affiché entre Bellegarde – Annemasse – Thionon (concept matérialisé par une banane violette) n'est traduit par aucune action concrète. De plus, Évian et Thionon ne sont-elles pas plus en lien avec Lausanne et le Valais qu'avec Bellegarde ?

transports

La question des réseaux de transport est abordée, sans qu'il soit possible de se faire une idée précise de la trame générale ordonnée, ou souhaitée. Or cela est primordial lorsqu'on voit les interactions entre transports et mode de croissance urbains. Il en est ainsi de la réactivation de la voie ferrée du prémont gessien qui a des incidences en termes d'acitivité et d'urbanisation sur les territoires concernés par cette desserte. On a du mal à se figurer sa cohérence et sa place dans le schéma global par exemple, même si les études projetées auront pour objet de mesurer les effets d'une telle programmation. Il serait d'ailleurs utile d'examiner si, avec l'élargissement de l'agglomération au secteur de Bellegarde et les contraintes budgétaires grandissantes, il n'est pas plus raisonnable d'envisager à terme une liaison ferroviaire entre le Pays du Gex et Genève par la gare de Cullonges plutôt que la création d'une nouvelle ligne TER Genève – Gex.





La création d'un pôle éco-construction sur la CCPB, dont l'activité sera orientée vers le marché immobilier du Pays de Gex, augmentera significativement le trafic routier sur la RD 1206 et ne peut être imaginée sans raccordement routier plus performant du sud du pays de Gex à la CCPB ce qui souligne le besoin de cohérence d'ensemble des mesures.

Deux liaisons routières aux intérêts divergents sont évoquées pour répondre à la problématique d'une part, du désenclavement de Bellegarde par rapport au pays de Gex et d'autre part, du raccordement du sud Pays de Gex à l'autoroute A 40 en direction de l'Ouest.

1/ Le raccordement direct du sud du Pays de Gex à l'autoroute A40 éloignerait le transit routier de la CCPB avec probablement des conséquences locales néfastes en terme économique. Ce raccordement aurait également pour conséquence de remettre à l'ordre du jour le projet suisse de liaison entre l'A1 Lausanne – Genève et la RD 35 favorisant le transit international par le Pays de Gex, option refusée d'emblée par les élus locaux français.

2/ L'amélioration de la connexion entre Bellegarde et la RD 884 à 2x2 voies, si il s'agit d'une liaison nouvelle et non d'un aménagement sur place de la RD 1286, aurait un impact environnemental très marqué et un coût élevé quel que soit le scénario envisagé.

Dans tous les cas, la création de liaisons performantes de Bellegarde vers le Pays de Gex et Genève ne sera pas sans augmenter la pression foncière sur la CCPB (et non seulement sur Bellegarde) et d'entraîner à terme des difficultés de maîtrise de l'urbanisation qu'il conviendra d'anticiper.

Le développement de l'attractivité de l'ensemble du secteur Ouest vis-à-vis de Genève pose a priori clairement la question d'une réévaluation du potentiel de la gare de Collonges en termes d'espace, de rupture de charge et de priorité. La gare de Collonges est effectivement mieux placée que Pougny eu égard aux nuisances de traversée de villages et au fait qu'elle est le point de raccordement de la voie ferrée dite du Pied du Jura. Il conviendra néanmoins d'étudier clairement la faisabilité de sa réouverture en examinant notamment si elle ne risque pas de conduire à l'augmentation de la congestion sur la RD 1206 faute de places de stationnement au pôle multimodal de Bellegarde et si le tramway St Genis – Genève dont la mise en service est prévue en 2015, ne sera pas plus attractif pour les frontaliers du sud du Pays de Gex.

environnement, agriculture, paysage

Le COPIL avait validé des enjeux forts dans ces domaines à savoir "préservation, amélioration et valorisation des grandes entités naturelles, paysagères et agricoles en tenant compte de leurs fonctions (production, symbole identitaire et culturel, espace de loisirs et de détente)", "garantir la pérennité des exploitations agricoles et de leur condition d'exploitation", "protection ou rétablissement de la fonctionnalité des corridors biologiques".

L'agriculture et le paysage étant affichée comme des enjeux importants, les moyens de leur préservation devraient apparaître plus clairement étant par ailleurs remarqué que le lien avec les grands objectifs du Plan Paysage du projet d'Agglo 2 n'est pas fait : objectifs chiffrés de consommation des terres agricoles ou de compacité des taches urbaines, utilisation de l'outil "zone agricole protégée", création de limites claires avec l'urbanisation, préservation spécifique des zones agricoles de piedmont, renforcement du lien avec les rivières, prise en compte du bocage, ...

La question du paysage et de la géographie de ce territoire est mal servie par la cartographie schématique mise en place. Elle mériterait une meilleure attention à certaines réalités physiques (plis et plateaux jurassiens, pré-alpes et avant-pays, bassins du Rhône et de l'Arve). Entre ces entités, des villes et villages constituent des pôles ou des aires d'influence plus que des « portes » qui n'interagissent pas forcément selon les axes proposés (cf. remarque supra relative au lien avec Thonon).

Le plan guide du PACA symbolise un corridor biologique entre le village de Collonges et le hameau d'Ecorans. Ce corridor est déplacé dans le PACA par rapport à sa position réelle qui a été définie lors de l'élaboration du contrat corridor réalisée pour le PA2. Il conviendra d'indiquer dans le PACA la position exacte de ce corridor.



Sigles et abréviations

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
ADE	Agence de développement économique du Pays de Gex – Bassin bellegardien
AGEDRI	Association franco-valdo-genevoise pour le développement des relations interrégionales (transfrontalière)
APP	Accord préalable en matière de prix de transfert
APU	Accord préalable en matière de prix unitaire
ARC	Association régionale de coopération du Genevois (France)
AUPON	Aménagement urbain ponctuel
B+R	Station vélos à une gare RER (Bike + Ride)
C4i	Centre de compétences en conception de circuits intégrés (Archamps, France)
CE	Critère d'efficacité
CEA	Commissariat à l'énergie atomique (Grenoble, France)
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (à l'origine Conseil européen pour la recherche nucléaire)
CEST	Coordination économique et sociale transfrontalière
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CFA	Centre de formation pour apprentis
CH	Confédération helvétique
CGPME	Confédération générale du patronat des petites et moyennes entreprises (France)
CICG	Centre international de conférences de Genève
CIO	Centre d'information et d'orientation
CLE	Conseil lémanique pour l'environnement (transfrontalier)
CNAM	Conservatoire national des arts et métiers (France)
COFIL	Comité de pilotage