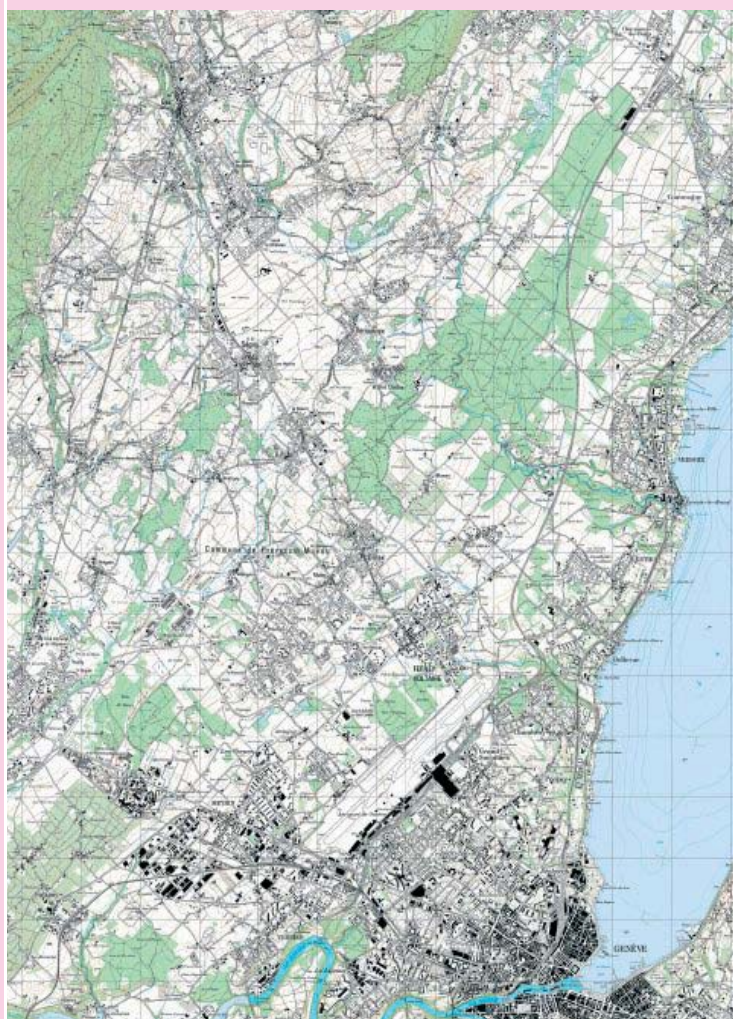


CAHIER N° 80-4

Rapport intermédiaire du collège pour le 1er degré

Etude test à 2 degrés



Octobre 2009





PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA Genève - Ferney - Gex

Rapport intermédiaire du collège

Étude test en 2 phases





Table des matières

1.	Objet de l'étude test.....	7
1.1.	Rappel du contexte.....	7
1.2.	Rappel des exigences concernant le rendu de la 2 ^{ème} phase.....	8
1.3.	Éléments d'appréciation des projets.....	10
1.4.	Rappel du calendrier.....	11
2.	Présentation des trois projets.....	13
2.1.	Projet de l'équipe Ar-ter.....	13
2.2.	Projet de l'équipe Farra & Fazan.....	20
2.3.	Projet de l'équipe Güller Güller.....	24
3.	Synthèse et recommandations d'ensemble pour les 3 équipes.....	27
3.1.	Introduction.....	27
3.2.	Urbanisation.....	28
3.3.	Mobilité.....	33
3.4.	Paysage.....	35
3.5.	Conclusions sous forme de recommandations générales.....	37
4.	Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Ar-ter.....	41
4.1.	Introduction.....	41
4.2.	Urbanisation.....	41
4.3.	Mobilité.....	44
4.4.	Paysage.....	44
4.5.	Conclusion / scénarios à tester.....	45
5.	Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Farra & Fazan.....	46
5.1.	Introduction.....	46
5.2.	Urbanisation.....	46
5.3.	Mobilité.....	48
5.4.	Paysage.....	49
5.5.	Conclusion / scénarios à tester.....	50
6.	Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Güller Güller.....	51
6.1.	Introduction.....	51



6.2.	Urbanisation	51
6.3.	Mobilité	53
6.4.	Paysage	53
6.5.	Conclusion / scénarios à tester	54
7.	Annexes.....	55
	Annexe 1 : Tableau des quantités.....	55
	à remplir par les mandataires.....	55
	Annexe 2 : Communauté de communes du Pays de Gex.....	55
	note du 07.10.09	55
	Annexe 3 : Etude impacts sur l'agriculture n°13-1 / note n°31	55
	Annexe 4 : Versoix	55
	avis et extrait du plan directeur communal	55
	Annexe 5 : Traversée du lac	55
	tracé au 29.09.09	55
	Annexe 6 : Région Rhône-Alpes	55
	avis et recommandations du 21.10.09.....	55
	Annexe 7 : Direction départementale de l'équipement de l'Ain.....	55
	avis du 09.11.09.....	55
	Annexe 8 : Pro natura	55
	note du 03.11.09	55
	Annexe 9 : Principe des tables rondes.....	55
	Annexe 10 : Compte rendu des tables rondes 1 / 29.09.2009	55



1. Objet de l'étude test

1.1. Rappel du contexte

Cette étude test s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) dont la Charte a été signée le 5 décembre 2007. Elle permettra à terme, au moyen des tests de différents scénarios de mise en œuvre conceptuelle, de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage, qui puisse générer un cadre de vie de haute qualité dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG. Selon les mêmes thèmes que le Schéma d'agglomération, elle précisera :

- les aspects de centralités, de mixité, de formes urbaines, de programme, de qualification des espaces publics, de croisement des logiques sectorielles, de préservation et de valorisation du patrimoine ;
- les facteurs de développement économique ;
- la charpente paysagère et environnementale ;
- les tracés ou alternatives de tracés des transports publics, les mesures de mobilité douce, les mesures d'actions sur le réseau routier,
- des éléments de politiques de services.

Les résultats des études test s'inscriront en tant que référence commune pour l'élaboration et/ou la révision des instruments de planification en matière d'urbanisme des institutions française et genevoise.

Les hypothèses démographiques du Projet d'agglomération sur l'axe du PACA Genève-Ferney-Gex donne un potentiel d'accueil à l'horizon 2030 évalué à environ 10'000 habitants et 14'000 emplois supplémentaires qu'il s'agit de vérifier et de consolider.

En date du 4 juin 2009, le Collège a retenu les trois équipes pluridisciplinaires suivantes :

- **l'équipe Ar-ter** : Atelier d'architecture-territoire à Genève, avec pour pilote M. Marcellin Barthassat, architecte urbaniste / I.Badoux architecte / Atelier Chatillon & associés architectes / RGR, ingénieurs en mobilité / EDMS, ingénieurs infrastructure et environnement / GRET/UNINE, groupe de recherche en économie territoriale/ Andràs November, développement durable / Hervé Loichemol, culture ;
- **l'équipe Farra & Fazan** : architectes urbanistes à Lausanne, avec pour pilote M. Olivier Fazan, architecte / Team+, ingénieurs en mobilité / Frank Neau, paysagiste ;
- **l'équipe GGau** : Güller Güller architecture urbanisme à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote M. Michael Güller architecte urbaniste / MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris / Transitec ingénieurs en mobilité.

Au terme de la 1^{ère} phase de réflexion en date du 28 septembre 2009, les 3 bureaux retenus ont présenté le résultat de leurs études donnant lieu chacun à l'établissement d'un « **Concept général** »



d'aménagement ». Les travaux des trois équipes ont également été présentés et débattus avec la société civile lors des tables rondes de concertation organisées à la suite le 29 septembre 2009 (v. en annexe compte-rendu des tables rondes qui ont nourri également la rédaction du présent rapport).

La 2^{ème} phase d'étude qui se déroulera du 6 novembre au 12 février 2010 et qui a pour titre « **Projet et stratégie d'aménagement** » devra approfondir les propositions présentées en 1^{ère} phase et tenir compte précisément des remarques, commentaires critiques, demandes de compléments et réorientations du collège et du groupe d'appui des administrations, consignés dans le présent rapport.

A l'issue de ces études test, les résultats de l'ensemble de la démarche seront transmis sous la forme d'un rapport final de recommandations aux autorités compétentes (communes, cantons, communautés de communes, etc.), ainsi qu'aux membres du Comité de Pilotage AGGLO (COPIL AGGLO) pour :

- dans un premier temps, servir de base à un plan de synthèse couplant les PACA de Genève-Meyrin-St Genis et de Genève - Ferney - Gex,
- dans un second temps, orienter la révision de leurs outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire, et permettre ainsi leur mise en œuvre.

1.2. Rappel des exigences concernant le rendu de la 2^{ème} phase

2ème phase: projet et stratégie d'aménagement

Echelles principales de rendu : **de 1:10'000 et** si nécessaire jusqu'au **1:2'000** sur certains des secteurs, complétées des demandes émises par le collège dans les chapitres « recommandations » du présent document. Généralement, il s'agira d'approfondir les aspects suivants :

- Le ou les concepts d'aménagement, qu'ils soient paysagers ou urbains, en précisant entre autres les propositions de hiérarchie des différentes centralités et secteurs d'urbanisation. Ce travail devra notamment faire apparaître les relations à établir entre ces secteurs et s'établir en cohérence avec les réseaux de mobilité ;
- Sur certains secteurs pourront être précisés les principes d'implantation, par exemple, les niveaux de densité (IUS, COS), les fronts bâtis, les orientations, etc. ;
- La confirmation des hypothèses d'urbanisations retenues, précisant les affectations, le bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et les types de déplacement induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Les aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, le prolongement des surfaces bâties, les mesures paysagères et la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;
- De possibles formalisations spatiales au moyen de perspectives, de coupes ou tout autre document ;



- L'organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (RER, tramway, bus, axe fort mode doux, voiries structurantes...), niveau de l'offre TC et qualité de service ;
- Sur certains « espaces urbains stratégiques » retenus par le collège, agrandir l'échelle de travail, permettant de préciser un concept et des mesures qualitatives (mobilité, attractivité et convivialité des interfaces, valeur d'usage ...) ;
- L'identification et la proposition d'implantations des principaux équipements publics, qu'il serait souhaitable de programmer (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers etc.) et leur niveau de rayonnement ;
- Les préconisations sur les aménagements projetés favorisant la qualité environnementale, comprenant des orientations relatives aux questions énergétiques et de lutte contre les nuisances sonores.
- Ces plans pourront également faire apparaître les échéances de réalisation en distinguant ce qui est à réaliser à court et moyen terme (2015/2020) de ce qui est proposé à long terme (horizon 2030), en identifiant les éléments structurants et les leviers du développement ;
- Le phasage des diverses interventions et leur mise en séquence opérationnelle ; il s'agira notamment de distinguer les mesures prioritaires (par leurs caractéristiques stratégiques ou « d'effets déclencheurs ») des mesures d'accompagnement ;

Les plans, au format A0, seront orientés avec le Nord en haut, selon les coordonnées géographiques. Ils comprendront la mention « Étude test PACA Genève - Ferney - Gex » ainsi que les auteurs du projet. Hormis ces prescriptions, les modalités de rendu ne sont pas imposées, les équipes de projet pouvant rendre des documents sous une forme adaptée à leurs propos.

Chaque équipe mandataire remettra à sa présentation au collège (11 février 2010) :

- Un exemplaire de tous les documents présentés, sous forme de fichiers numériques transmissibles (PPT, PDF ou image, et des fichiers au format vectoriel DWG ou DXF) sur CD-ROM ;
- Les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, sur un maximum de quatre planches format A0 (soit 118.8 x 168cm / au 1:10'000 le périmètre du PACA tient sur deux planches horizontales superposées) ;
- Un texte concis résumant les concepts et stratégies d'aménagement du projet tenant sur un recto de page A4 ;
- Pour une des trois équipes, les données informatiques permettant de réaliser des pièces en carton (avec épaisseur et couleur unifiées pour les différents projets) à installer sur la maquette réalisée au 1:5'000 par l'organisateur.

Ces données devront être remises aux chefs de projets huit jours ouvrables avant la date de chaque rendu, de manière à ce que le maquettiste, avec l'aide si besoin d'un membre de



l'équipe, puisse les installer sur la maquette et les photographier préalablement aux deux ateliers.

Précisons que la maquette a été établie sur un territoire plus restreint que le périmètre d'étude et que les équipes pourront prendre rendez-vous avec l'équipe projet pour travailler avec la maquette.

La légende de la maquette est la suivante :

- Orange : développement urbain mixte à vocation prédominance d'habitat ;
- Violet : développement urbain mixte à vocation prédominance d'activités ;
- Brun : village/localité ;
- Rouge : bâti existant ;
- Jaune : grands espaces publics structurants ;
- Lignes blanches : RER ;
- Points blancs : stations RER ;
- Lignes rouges : ligne de tramway ;
- Points rouges : stations tramway ;
- Épingles : lignes à haute-tension.

1.3. Éléments d'appréciation des projets

Les éléments principaux retenus par le collège pour l'appréciation des projets sont, sans ordre hiérarchique :

- Respect du cahier des charges, des contraintes de planification et des objectifs du PAFVG ;
- Qualités urbanistiques, paysagères et d'espaces publics ;
- Pertinence des incidences du projet sur le développement économique du site ;
- Efficacité du concept de mobilité ;
- Cohérence des réseaux, des affectations et des structures urbaines ;
- Faisabilité technique, économique et politique ;
- Pertinence de la stratégie opérationnelle et de l'articulation des étapes ;
- Exploitation judicieuse du potentiel du territoire dans le sens du développement durable.



1.4. Rappel du calendrier

- | | |
|--|-----------------------------------|
| - Rapport 1 du collège et lancement du 2ème degré | 6 juillet 2009
de 10h à 12h |
| - Présentation des rendus du 2ème degré et discussion, atelier 2 | 11 février 2010
de 10h à 16h30 |
| - Tables rondes 2 | 12 février 2010
de 15h à 21h |
| - Rapport 2 du collège | 18 mars 2010
de 14h à 17h |
| - présentation publique des projets | 30 mars 2010
de 18h30 à 21h |
| - Exposition des projets | à partir du 30 mars |
| - Présentation au Comité de pilotage du
Projet d'agglomération avec rapport | 2010 - à préciser |





2. Présentation des trois projets

2.1. Projet de l'équipe Ar-ter

Composition de l'équipe Ar-ter : Atelier d'architecture-territoire à Genève, avec pour pilote M. Marcellin Barthassat, architecte urbaniste / I.Badoux architecte / Atelier Chatillon & associés architectes / RGR, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Yvan Bohanes / EDMS, ingénieurs infrastructure et environnement, avec pour référent M. Yves Bach / GRET/UNINE, groupe de recherche en économie territoriale / Andràs November, développement durable / Hervé Loichemol, culture.

(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe Ar-ter)

« Le cercle des lumières »

L'axe Gex - Genève donne aujourd'hui l'impression d'un « collage » qui hésite entre l'aléatoire et les tentatives de maîtrise. Notre proposition d'aménagement territorial s'inspire des principes suivants :

- ne plus déclasser la zone agricole pour économiser du sol,
- implanter un habitat dense et de qualité dans les emprises existantes,
- offrir des transports publics efficaces entre les centralités régionales,
- équilibrer la hiérarchie économique Suisse - France,
- adapter ou modifier la fiscalité des entreprises afin de faciliter la « bi-localisation »,
- renouveler une proximité entre l'agriculture et l'univers du quotidien urbain,
- mettre en réseau des pôles culturels à l'échelle de la région.

Le projet rural/urbain conjugue des relations qui se déclinent de la manière suivante :

Enceinte « verte », espace de transition. Fabrication d'un « seuil » entre l'urbanisation et la campagne. Ces espaces fonctionnels et bien définis (verger, voie verte, rétention des eaux météoriques, zone extensive, jardins, etc.) contiennent le développement des zones pavillonnaires, ouvrent sur la campagne tout en protégeant et économisant le territoire rural.

Il s'agit d'espaces publics qui nécessiteront la mise en place d'un mécanisme d'acquisition foncière (type conservatoire du littoral) et un outil de protection intercommunal (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager intercommunale ZPPAUP) pour en garantir la pérennité.



Noyau ou centre historique. Le cœur des localités est réhabilité ou remis en valeur. Vecteurs d'identité, ces centres sont des lieux de vie, accueillent des services et commerces et constituent des points d'accès aux réseaux des transports publics.

Réhabilitation de l'espace-rue. Dans la continuité de ces noyaux, la requalification de ces espaces publics valorise le bâti, organise la coexistence des différents usages et relie les voiries aux places et parcs. La transformation des axes en « espace-rue » intègre les arrêts de bus ou tram et des largeurs généreuses pour les piétons et les vélos.

Densification dans le tissu existant. A l'exception des centres historiques et du cœur de l'agglomération, la moyenne générale de la densité (IUS) se situe entre 0.1 et 0.3. Le projet propose, à partir du noyau historique, une densification moyenne de 0.8, principalement autour des rues.

Densification des poches vides. A l'intérieur des périmètres constructibles, la réalisation de nouveaux quartiers est basée sur une densité moyenne de 0.4. Ce taux d'utilisation du sol ménage un rapport d'échelle (2 à 3 sur rez-de-chaussée) et de mitoyenneté acceptable pour l'habitat individuel.

Zone pavillonnaire existante. De faible densité, ces quartiers pourraient se densifier tout en conservant une partie des villas existantes. Un travail sur la régénération de la zone pavillonnaire fait actuellement l'objet de travaux de recherche.

Activité, densification site existant. La restructuration des zones d'activités existantes implique des propositions de densification par site pour identifier les potentiels en rapport avec la demande. La résolution des problèmes de mobilité et la rationalisation de parkings communs libèrent des surfaces de parking à l'air libre.

Activité économique dans les espaces libres. Création d'un parc d'activité à haute valeur ajoutée, combiné ou proche du réseau RER. Son implantation est basée sur le principe d'un maillage vert intégrant un haut niveau de qualité environnementale. Ces secteurs doivent être équipés de services et de crèches.

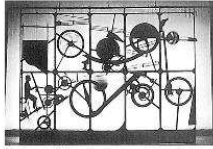
Transport public, réseau RER. Disposé stratégiquement depuis l'aéroport (nouvelle entrée nord), la ligne du Réseau Express Régional relie la partie-est du CERN, le bas de Saint Genis-Pouilly et Gex-Cessy. Celle-ci devient une centralité régionale (18'500 habitants/9'000 emplois) à vocation administrative de services (sous-préfecture de la région).

Rabattement sur le P+R et création d'interfaces. Création de parkings P+R aux points stratégiques du réseau TP en intégrant des équipements, services et commerces permettant un transfert modal performant et attractif.



le cercle des lumières

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise - PAVCA Genève/Fernex/Gex - première partie



Alain Turgère, 1980

Parce que cette région a été le centre intellectuel de l'Europe des Lumières, parce que c'est à Genève, Coppet et Ferney que Rousseau, Voltaire et Mably ont écrit les traités de la grande méditation, parce que le CERN est le plus grand centre mondial de recherche fondamentale, parce que l'anneau du CLERM ont entre en collision toutes les forces de la physique, nous proposons à une vitesse proche de celle de la lumière.

L'agglomération franco-valdo-genevoise dispose d'un site exceptionnellement riche : le Collège de Voltaire, le centre de l'anneau, le centre de Genève, l'Institut de Recherches Vitales, l'Esplanade Rousseau, la Bibliothèque Rousseau, le Château de Coppet, le CERN.

Notre projet veut mettre en valeur ces monuments et les structurer en réseau, afin d'être des programmes qui fassent connaître au public les multiples facettes de la région des Lumières, des lieux de la recherche et de la culture, ajoutant à une certaine de maîtrise sous terre.



vue sur Genève depuis le Mont Mouton



schéma de concept



réseaux



réseau, ligne (RER) et réseau tram

ar.ter 2

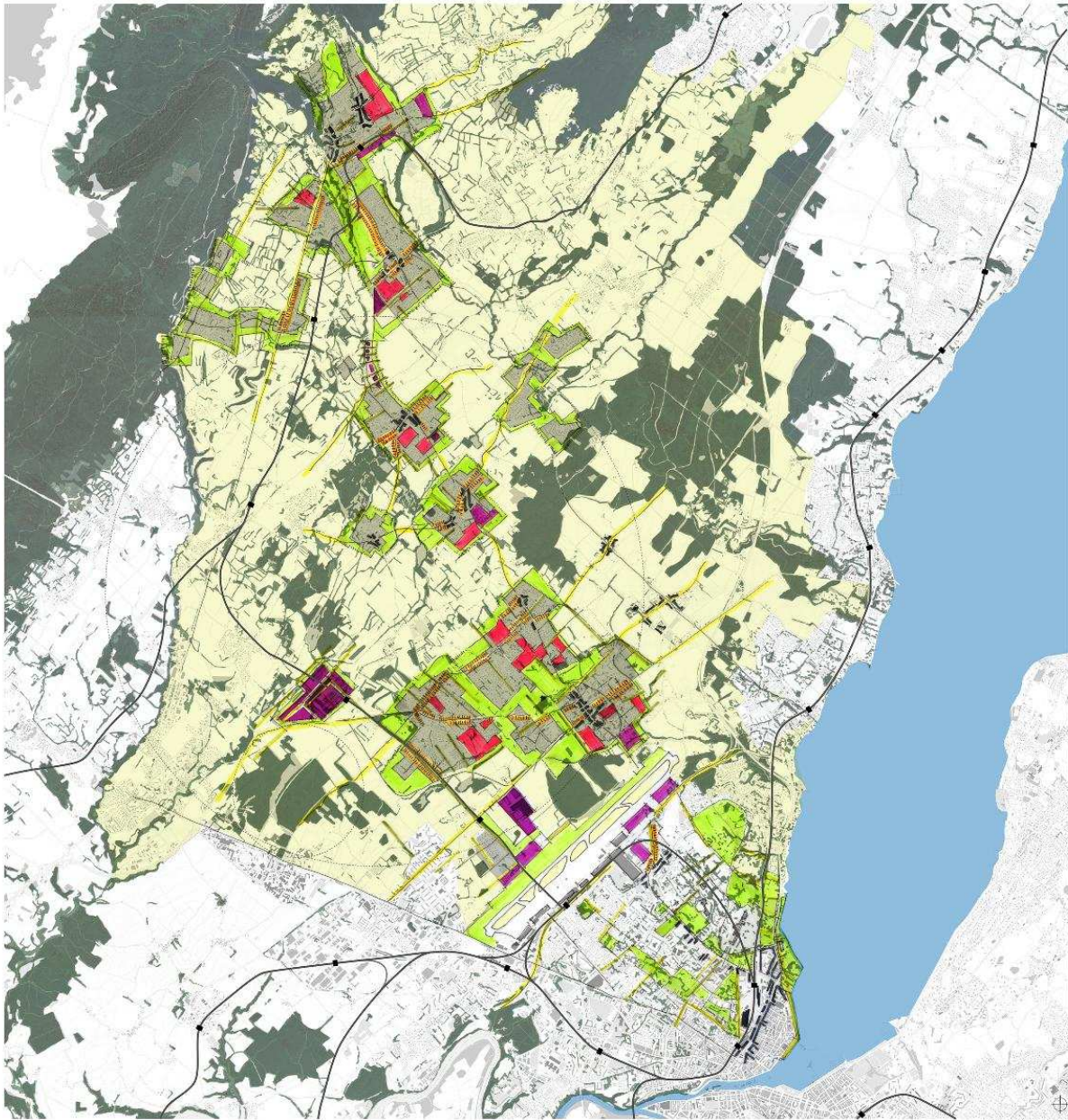


image de synthèse - 400' - 1:20000





Mesures particulières :

- nouvelle entrée nord de l'aéroport et parc d'activité
- pôles culturels et symboliques autour des figures marquantes
- mise en valeur des vocations respectives de Ferney (résidentiel) et Gex (tertiaire)
- développement d'activités découlant du rayonnement du CERN
- promotion de projets agro-environnementaux et agro-touristiques

Enjeux économiques

a) Sur la signification de « l'économie territoriale »

La problématique des activités économiques sera envisagée dans ce projet sous l'angle de « l'économie territoriale » développée par l'Institut de sociologie de l'Université de Neuchâtel par le Prof. Olivier Crevoisier et Thierry Theurillat.

Cette démarche novatrice, relativement récente,

- puise ses racines théoriques et méthodologiques dans l'économie institutionnaliste et dans la géographie économique,
- prend en considération la dimension spatiale de l'économie où le territoire (c'est-à-dire le milieu, la ville, la région, la frontière, la proximité,) est envisagé comme « actif et contexte » (Claude Courlet),
- cherche à comprendre et expliquer la manière dont s'organisent les activités, non pas de manière abstraite et générale, mais en situation,
- insère toute activité économique dans des réseaux à la fois locaux, nationaux et internationaux,
- intègre dans l'étude des activités économiques la circulation des personnes, des informations, des financements (capitaux),
- aborde les questions de l'innovation, la circulation et l'ancrage de la monnaie et du capital, de même que la circulation et l'ancrage du travail et des compétences, et
- renforce l'application des principes du développement durable.

b) Réflexions économiques sur le périmètre du PACA Genève - Ferney - Gex

Contexte de départ : le territoire concerné est fortement marqué par la centralité et l'attractivité de la métropole genevoise. Les activités économiques de la métropole genevoise sont très marquées par l'« ailleurs » et les marchés lointains étant donné leur profil international (finance et négoce international ; organisations internationales). Cette structure économique se reflète dans l'organisation et la répartition spatiales avec des activités à haute valeur ajoutée situées du côté suisse, bénéficiant des



effets de l'agglomération et effets de frontières (neutralité de la Suisse pour les organisations internationales ; fiscalité suisse pour les sièges d'entreprises étrangères) alors que côté France on a plutôt des activités résidentielles, commerciales et des services publics.

D'un point de vue foncier, la rente foncière est par conséquent décroissante en fonction de la distance au centre. Sur le plan du trafic, on assiste à des flux, également décroissants avec la distance, essentiellement de la France vers la Suisse.

L'une des principales préoccupations repose sur les moyens pour tenter *d'inverser la hiérarchie Suisse – France*, en donnant la priorité aux intérêts des habitants du territoire français.

La réflexion sur les activités économiques du PACA Genève - Ferney - Gex est également conditionnée par les trois éléments suivants :

- le non dézonage (ou déclassement) de zones agricoles,
- la densification dans les emprises ou dans les tissus existants,
- l'adaptation du cadre institutionnel (par exemple, innovation et négociation de la fiscalité, répartition des impôts entre les quatre communes) pour faciliter la « bi-localisation »

L'organisation et la répartition des activités économiques sur le périmètre – Gex/Ferney/Genève – pourrait s'articuler autour de deux *pôles* structurants reprenant les trois spécificités économiques existantes :

- Gex : l'idée est de créer un *pôle régional* important, reposant sur des activités tertiaires, notamment services publics (Gex est déjà une sous-préfecture), complétées par des activités privées locales en lien avec les flux de personnes, telles que commerces, cinémas, installations sportives.
- Ferney-Voltaire – Prévessin : développement économique axé autour du résidentiel – qui devrait se baser sur la propriété et non sur le locatif – et le commercial. Ces activités existent déjà et marquent la localité. Le commercial devrait être pensé de manière à valoriser les avantages économiques du côté français (surfaces, salaires, prix) et un aménagement flexible évitant l'alignement de « boîtes à chaussure » le long des routes.
- Les réflexions en termes de développement d'activités économiques doivent également tenir compte des trois grands marqueurs territoriaux du périmètre : le CERN, l'aéroport et la culture avec Ferney-Voltaire qui pourrait se prolonger autour du concept « des Lumières » qui concernerait les deux autres localités de Genève (Rousseau) et Coppet (de Staël).

Il faut donc réfléchir aux *effets* de ces trois marqueurs :

a) CERN : faire de ce centre un *pôle de développement économique* basé sur des effets d'agglomération :

- Par le développement d'activités complémentaires : cela pose la question de la diffusion des technologies du CERN



- Par l'agglomération d'activités fonctionnant sur le principe de l'écologie industrielle : cela pose la question de la nature des rejets du CERN et de leur utilisation potentielle, ou encore, de l'utilisation des rejets des activités qui seraient amenées à se développer.
- Par la création d'un centre scientifique ouvert aux visites et le développement d'un concept touristique de la science physique (*experience economy : ici basé sur le principe que le public soit placé dans la peau d'un chercheur, ce qui va au-delà de la simple visite touristique*).
- La *localisation* de ce pôle de développement est fondamentale. En effet, la réalisation d'un accès nord à l'Aéroport permettrait de développer une zone bilatérale qui renforce la pertinence économique de ce pôle. En outre, le développement d'une liaison de RER sur cette zone créera une *centralité forte*.

b) Aéroport de Genève et activités commerciales et culturelles (ex. Palexpo) : profiter de cette proximité pour développer des *activités hôtelières/restaurants* à Ferney-Voltaire/Prévessin-Moëns, voire en complémentarité du CERN avec l'organisation de congrès scientifiques. Activités hôtelières devant se différencier de l'offre existante dans la métropole genevoise (hôtellerie de luxe notamment) et viser un public qui se déplace pour des événements (Salon de l'auto ; congrès) ou qui sont en transit (aéroport), et basées sur l'élément clé de la *bonne accessibilité/proximité*.

c) La culture autour des grands philosophes des Lumières qui ont résidé dans la région : concevoir un concept touristique global et développer des activités économiques (restaurants, routes didactiques des Lumières – révolution scientifique et philosophique de la manière de concevoir la société (notion de progrès scientifique). Slogan à développer autour des Lumières – par ex. des Lumières philosophiques à la lumière de la physique – qui pourrait devenir l'image territoriale de la région).

Dès lors, deux axes forts ressortent pour le développement d'activités économiques dans la région :

- Le développement d'un pôle économique en lien avec la recherche scientifique (« parc scientifique et technologique ») et les nouvelles technologies.
- Le développement de l'entrepreneuriat local.

Activités économiques potentielles du périmètre Genève - Ferney – Gex

Activités industrielles et technologiques liées au CERN	
Recherche et Développement Services (techniques, commerciales et/ou juridiques) aux entreprises	Entrepreneurs, scientifiques, juristes, gestionnaires
Formation Congrès	Chercheurs, scientifiques
Ouverture du CERN au public et développer un « concept » basé sur les émotions et les expériences	Grand public : démonstration, expérimentation (« partager » le travail des scientifiques)
Développement d'une polarité touristique en lien avec Ferney - Prévessin-Moëns	Hôtellerie, restauration
Développer l'artisanat local	Favoriser les entreprises et les entrepreneurs de



	proximité
Activités économiques et commerciales liées à l'Aéroport	
Valoriser la proximité de l'Aéroport	Siège des firmes multinationales
Commerciales	Mettre l'accent sur la qualité des activités commerciales
Évaluation du potentiel de développement des sites « technologiques » existants	
Étude de nouvelles orientations des activités des sites existants et développer un nouveau pôle fort, binational	• « Technoparc » de Gex • Pôle aéroport Nord (Ferney, Prévessin)

Ne pas oublier les emplois et les activités qui peuvent se développer à partir de l'utilisation de ressources « naturelles » de la région (chauffage au bois, etc.), puisque l'on doit réfléchir aux moyens de diversifier l'utilisation des énergies, afin de faire face « à la sortie des énergies fossiles ».

Pourquoi « le cercle des lumières » ?

Parce que cette région a été le centre intellectuel de l'Europe des Lumières, parce que c'est à Genève, Coppet et Ferney que Rousseau, Voltaire et Madame de Staël ont marqué l'histoire de la pensée moderne, parce que le CERN est le plus grand centre mondial de recherche fondamentale, parce que l'anneau du CERN fait entrer en collision frontale deux faisceaux de particules subatomiques à une vitesse proche de celle de la lumière, l'agglomération franco-valdo-genevoise dispose d'atouts exceptionnels : le Château de Voltaire, le centre de Ferney, le centre de Genève, L'institut et Musée Voltaire, L'Espace Rousseau, La Bibliothèque Rousseau, Château de Coppet et Le CERN.

Notre projet veut mettre en valeur ces monuments et les structurer en réseau, afin d'offrir des programmes qui fassent connaître au public les mutations fondamentales du siècle des Lumières dont nous héritons, et celles qui se jouent aujourd'hui à une centaine de mètres sous terre.



2.2. Projet de l'équipe Farra & Fazan

Composition de l'équipe Farra & Fazan : architectes urbanistes à Lausanne, avec pour pilote M. Olivier Fazan, architecte / Team+, ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Christian Jaeger / Frank Neau, paysagiste

(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe Farra & Fazan)

Un parc du Léman au Jura

Comment organiser l'accueil de 25'000 nouveaux habitants et emplois sur ce territoire, où réside déjà une population de 25'000 personnes ?

Comment créer une véritable identité régionale ?

Comment, en révélant les valeurs historiques et paysagères de ce territoire, inscrire un nouveau développement et définir les bases de cette nouvelle identité ?

Ce plat pays de Genève est tenu non par des vergers ou par des vignes, mais par le bocage, les bois et les champs. Dans ce **paysage** mêlé, placé sous l'autorité du Jura, et descendant vers le lac, la ville progresse depuis cinquante ans : elle s'installe dans un territoire qui n'est pas le sien. Partout, en arrière-plan des champs grands ou petits, des arbres, disposés en cordons étroits ou rassemblés en bois ; ils ferment l'horizon, sauf sur quelques échappées vers le Jura, très proche, ou vers les Alpes, plus lointaines.

La ville en expansion a jeté vers les campagnes des ensembles pavillonnaires, dont la surface égale presque celle des bois entre les berges du lac et le relief du Jura. Ces ensembles sont plantés en grande partie d'une végétation étrangère à la flore locale, ce qui accentue encore leur impact dans le paysage rural, en quantité comme en qualité.

Le territoire d'étude est divisé en quelques grandes unités, caractérisées par la configuration du bâti et de la végétation, venue d'elle-même ou cultivée. Le centre-ville de Genève et ses faubourgs proches, entrecoupés de nombreux parcs et jardins, constituent une première unité, qui englobe Meyrin aux allures de "ville nouvelle", et se prolonge par des villages et des bourgs le long du lac. L'aéroport, coupure urbaine aussi vaste que le centre historique de Genève, est plus grand que les plus grands bois environnants, et forme à lui seul une troisième unité. L'ensemble Ferney-Prévessin, faubourg densément bâti, compose avec les champs et les bois qu'il jouxte, une quatrième unité. Placée sous l'influence lointaine de Genève et celle plus directe de Gex, une cinquième unité est occupée par d'anciens villages ceinturés de pavillons récents et par des champs, des bois, des haies et des bocages, qui composent un paysage rural, auquel le Jura et le Mont Mourex offrent un arrière plan naturel omniprésent.





Le maintien de la végétation en place, l'emploi d'essences végétales relevant de la flore locale pour la constituer la strate arborescente des nouveaux aménagements, pour rétablir une unité entre toutes les unités urbaines, et entre celles-ci et les paysages alentours, sont les principes de base des agrandissements futurs de Genève et des communes situées dans son orbe.

Schéma d'évolution proposé : la ville et les villages progressent dans les vides laissés par les constructions existantes et par la végétation en place ; celle-ci est conservée et des arbres similaires en espèces et disposition sont plantés en complément. Les plantations servent à unifier le territoire urbain et rural. Elles accompagnent les axes de circulation pour leur requalification. Dans la plaine comme sur le relief, les grands secteurs boisés - qui intègrent également des champs et des pâturages - doivent conserver leur intégrité, et des liens doivent être ménagés entre eux. Ainsi constitués et reliés, ces ensembles naturels encadrent un territoire central, articulé autour de la RD1005, sur lequel s'égrènent les principaux bourgs entre Genève et Gex : Cessy, Ségny, Ornex, Ferney-Voltaire.

Le développement urbain devra prendre place autour de la RD1005, restructurée. Une liaison douce sera aménagée en parallèle le long de la RD15. Ces deux voies, reliant les principaux bourgs à développer, laisseront au large les secteurs boisés et de culture, et constitueront les « limites » du Parc régional.

Pour mieux comprendre l'intervention, une brève description commune par commune s'impose.

La Gare de montagne. La commune de Gex se niche dans un pli du Jura ; elle appartient à celui-ci dans son expression morphologique et architectural. Le projet propose de développer un nouveau quartier de la gare qui s'appuie sur la ligne de chemin de fer réhabilitée, mettant ainsi en valeur la forme concave de cette ville.

Le Belvédère. La commune de Cessy se situe dans les contreforts du Jura. Sa position dominante en fait la limite Nord du Parc régional, limite qui constitue le développement urbain de Cessy, comportant des activités secondaires et tertiaires, ainsi que des quartiers d'habitation en belvédère surplombant la plaine et les bocages.

La ville dans les bocages. Le développement urbain des communes de Ségny, Versonnex, Maconnex et Ornex, se fait en dialogue avec la composante végétale de la plaine et ses bocages. Les coulisses d'arbres définissent et signalent ces développements ; les bosquets d'arbre et les arbres isolés offrent une transition harmonieuse avec la nature agricole environnante.

Le balcon sur le lac. La commune de Bossy, qui se trouve sur un chemin de crête, bénéficie d'une extension en balcon, qui est cohérente avec sa morphologie, sa position dans une grande clairière et le dégagement qu'elle offre sur le lac.

Le paysage valorisé. Le projet propose de compléter les équipements et l'offre résidentielle de la commune de Collex en relation avec sa taille et sa position privilégiée dans la nature. Les qualités paysagères de cette commune sont valorisées tel un hameau dans la plaine agricole.



Le centre multimodal. Mise à part les opérations de densification et de requalification urbaines nécessaires dans la ville de Ferney - Voltaire, l'intervention se concentre sur la limite du parc par un programme résidentiel et un quartier d'activités à proximité de la douane et de l'aéroport.

Le concept propose une première étape "réaliste" de mise en place des **infrastructures de transports**. Il s'agit de prolonger le tram Cornavin-Nations jusqu'à Ferney ; de mettre en place une ligne de bus direct sur la RD1005 entre Gex et Ferney avec un rabattement sur le tram en direction de Genève (l'opportunité de la prolongation de cette ligne en direction de l'aéroport et/ou de Meyrin doit encore être étudiée) ; de créer une desserte de bus locale permettant de relier les autres communes aux deux pôles Gex et Ferney et d'assurer un rabattement sur les transports publics plus performants.

À long terme, le système est complété par la prolongation du tram Cornavin-Ferney jusqu'à Meyrin et celle du tram Cornavin-Meyrin jusqu'à Ferney; ces liaisons offrent au périmètre du PACA Ferney-Gex deux couloirs de pénétration dans Genève, ainsi qu'une relation efficace entre les deux PACA; par ailleurs, une bonne desserte de la partie Nord de l'aéroport est assurée par ces deux trams, dans les deux directions. La création d'un RER entre Gex et Cornavin via les zones industrielles du Nord-Ouest genevois permet de relier Gex à Genève en 40 minutes (contre 65 pour un tram prolongé depuis Ferney), et renforce le rôle de pôle régional de Gex; elle augmente la desserte du pied du Jura et propose une liaison supplémentaire entre les deux PACA.

Par ailleurs, la ligne de bus directe et la desserte locale sont maintenues pour assurer les liaisons entre les communes et vers les deux pôles.

Le réseau des **transports individuels motorisés** (TIM) ne fait l'objet d'aucun complément de réseau. En particulier, pour des questions de faisabilité (tracé à travers un environnement naturel important et création peu probable d'une nouvelle jonction sur une autoroute saturée), aucune liaison entre le périmètre du PACA et l'A1 n'est proposée. Cette décision de maintien de la capacité du réseau TIM actuel au profit d'un renforcement majeur du réseau TP s'est fait sur la base d'un calcul théorique global de capacité des réseaux tous modes en tenant compte des objectifs fixés dans le projet d'agglomération (TIM : 42% - TP : 46% - MD : 12%).

Le point fort du concept est constitué par la requalification complète de la RD1005 (gestion du trafic, renforcement de la capacité des nœuds, priorités TP, réaménagement du passage sous l'aéroport).

Le réseau de **mobilité douce** est connecté au réseau existant dans le PACA (itinéraires balisés et recommandés ATE). Un nouvel axe est proposé et renforcé (liaison rurale structurante) pour assurer une liaison Jura-Lac agréable et performante. La liaison Ferney-Genève est renforcée par un réaménagement du passage sous l'aéroport. Les liaisons transversales à travers le Parc régional sont complétées et renforcées.

Le concept du projet de Parc régional intègre ces enjeux et établit durablement cette relation Lac-Jura comme permanence du lieu. Ce parc prend appui sur les entités paysagères, les voies de communication, ainsi que sur les urbanités existantes, tout en fédérant les atouts de cette région.



2.3. Projet de l'équipe Güller Güller

Composition de l'équipe GGau : Güller Güller architecture urbanisme à Zürich et Rotterdam, avec pour pilote M. Michael Güller architecte urbaniste / MDP Michel Desvigne Paysagiste à Paris, avec pour référent M. Michel Desvigne / Transitec ingénieurs en mobilité, avec pour référent M. Sylvain Guillaume-Gentil.

(texte explicatif ci-dessous issu des documents et des présentations de l'équipe GGau)

Genève – Pays de Gex: secteur multipolaire, compact et vert

Principes fondamentaux du programme d'agglomération franco-valdo-genevois

- Un schéma d'axes de développement urbain pour relier les parties suisses et françaises de l'agglomération.
- La devise d'une agglomération multipolaire, compacte et verte, et un développement basé sur les transports collectifs.
- Une accommodation balancée de nouveaux emplois et habitants.

Qu'est-ce que cela veut dire pour le PACA Genève-Ferney-Gex ?

Quatre principes de développement pour le PACA Genève-Ferney-Gex

Note préliminaire: l'équipe GGau – MDP – Transitec travaille sur les deux PACAs de Genève-Meyrin-St. Genis et Genève-Ferney-Gex. D'où la forte relation établie entre les opportunités de développement des deux périmètres, afin d'établir un secteur Nord de l'agglomération cohérent.

(1) S'appuyer sur l'axe Meyrin – St. Genis pour faciliter l'installation d'un TC puissant au-delà de Ferney.

- Relier les lignes de tram radiales entre Ferney et St. Genis, ce qui permet aussi un développement plus dense et fort à Preussin-Moëns et Ornex.
- Prolonger le barreau RER Meyrin – St. Genis jusqu'à Gex, en utilisant le tracé existant de la ligne de chemin de fer du pied du Jura, pour inclure Gex dans le système de TC puissant de l'agglomération.
- Etablir des interfaces de TC à Gex, Ferney et St. Genis, pour mieux inclure l'ensemble du Pays de Gex dans le système des TC de l'agglomération franco-valdo-genevoise.





(2) Renforcer le développement urbain, et créer des adresses d'envergure suprarégionale, dans les zones bien desservies par les TC.

Dans un triangle défini par le cœur de l'agglomération, Ferney-Voltaire et St. Genis – tout au long des lignes de tram projetées – se développe le « cercle des adresses » d'envergure suprarégionale et internationale. Toutes les adresses ont un lien fort et direct avec un ou plusieurs des grands atouts du secteur, c.à.d. le CERN, les organisations internationales et l'aéroport. De plus, la ville de Gex s'affirme comme centre régional de l'agglomération, grâce au prolongement du RER depuis St. Genis.

(3) Établir un système de mécanismes de développement qui s'appliquent de manière différenciée aux communes, villages et hameaux, qui se trouvent en dehors de l'aire d'influence directe des TC puissants.

(4) Valoriser le paysage comme atout de développement principal sous la forme d'un système de parcs à différentes échelles et de vocations différenciées.

Un système de parcs – entre autres pour les loisirs, la nature, la régénération de zones polluées, l'agriculture de proximité / la micro-agriculture – structurera le secteur entier (grandes lignes des co-teaux boisés et des surfaces agricoles) ainsi que les villes et villages du secteur (corridors des ruisseaux, parcs urbains habités) et les compartiments paysagers du secteur (haies d'arbres le long le réseau dense de ruisseaux).

Potentiel d'emplois et habitants additionnels

Comptant une moyenne de 50m² par habitant et par emploi, les développements proposés (1) dans le « cercle des adresses » et (2) résultant des mécanismes de développement pour les villages et hameaux représentent une capacité d'accueil de près de 11'000 habitants et 6'500 emplois. En ligne directe avec les principes de développement pour l'ensemble du secteur, incluant les deux PACAs, il semble judicieux de prévoir un transfert partiel ou total d'environ 7'000 emplois sur l'axe Genève-Meyrin-St. Genis (7000 emplois qui n'ont pas trouvé place sur l'axe Ferney-Gex pour atteindre l'objectif des 14'000 emplois exigés par le programme du PAFVG). Cet axe est mieux desservi par les TC puissants et contient des réserves de développement plus importantes, surtout en ce qui concerne la densification des zones urbanisées existantes.



3. Synthèse et recommandations d'ensemble pour les 3 équipes

3.1. Introduction

Ce chapitre tente de synthétiser les éléments clés des trois projets, sous les aspects de l'urbanisation, de la mobilité et du paysage, et d'en dégager les lignes de force et les faiblesses, afin de formuler des recommandations et des pistes de réflexion fertiles pour la suite des travaux.

Chacune des trois équipes a abordé ce territoire de manière différente.

- Ar-ter suggère de forcer le rééquilibrage des activités économiques, de part et d'autre de la frontière, à l'avantage de la France, allant même jusqu'à parler d'inversion, de changement radical d'attitude par rapport à la France. La proposition est intéressante, mais s'exprime de manière timide dans le projet (notamment pour le site aéroport nord). Par ailleurs, la problématique de rééquilibrage des habitants sur le territoire reste à développer:
- Farra & Fazan propose une figure territoriale fédératrice à travers la création d'un parc régional qui rassemble des communes françaises et suisses, entre lac et Jura. Cette pièce pourrait constituer le premier élément d'un assemblage plus complexe de figures sur l'ensemble du PACA.
- Güller Güller recommande de faire basculer une partie de la croissance souhaitée par le projet d'agglomération du PACA Genève – Ferney - Gex vers le PACA Genève – Meyrin – St-Genis. Cette accommodation des objectifs de développement entre les deux axes voisins constitue une hypothèse intéressante, qui interroge sur l'éventualité d'un statu quo sur une partie du territoire.

La synthèse permet de mettre en évidence un certain nombre d'options communes:

- **la nécessité de mettre en place une infrastructure de TC performante, pour orienter le développement,**
- **la reconnaissance de la grande valeur paysagère du territoire, qui implique...**
- **... une urbanisation concentrée principalement sur les zones constructibles existantes et une limitation des extensions bâties sur le territoire agricole.**



3.2. Urbanisation

Les trois propositions présentent des différences très fortes en termes de développement. Ces options intéressantes soulèvent des questions auxquelles la suite des travaux doit permettre de répondre.

"Inversion, changement de hiérarchie"

Ar-ter propose un développement basé sur une utilisation optimale des zones à bâtir existantes (avec un habitat dense et de qualité) et en renonçant à déclasser la zone agricole. Il souhaite un rééquilibrage des rapports activités et logements entre la Suisse et la France, notamment par une adaptation du cadre institutionnel pour faciliter la bi-localisation.

"Accommodation balancée"

Güller Güller distingue deux types de territoire: celui qui est desservi par des TC performants, et celui qui ne l'est pas. Le projet met l'accent sur les opportunités offertes par le territoire, en les rendant accessibles par un développement TC fort couplé au renforcement et à la création de pôles.

"Priorité au paysage"

Farra & Fazan met le paysage au centre de la réflexion. Les lieux de projet sont définis en fonction de la dimension paysagère des sites.

Objectifs chiffrés du PAFVG¹

GULLER GULLER	Total	Répartition		Pays
Habitants	10'850	1'649 9'201	16% 84%	CH F
Emplois	6'273	1'241 5'032	20% 80%	CH F

AR-TER	Total	Répartition		Pays
Habitants	17'954	521 17'433	3% 97%	CH F
Emplois	22'890	5'067 17'823	22% 78%	CH F

FARRA & FAZAN	Total	Répartition		Pays
Habitants	25'000	?	?	CH
		?	?	F
Emplois	25'000	?	?	CH
		?	?	F

¹ La colonne de droite propose la répartition des objectifs chiffrés du PAFVG à l'échelle de l'agglomération.



Farra & Fazan respecte les objectifs en annonçant 25'000 habitants/emplois (env. + 1000 emplois/habitants), l'essentiel du potentiel étant situé sur France. Rien n'est prévu au cœur de l'agglomération (aéroport, Grand-Saconnex) et sur le pôle local de Versoix. Les estimations doivent être précisées dans la seconde phase.

Güller Güller n'atteint pas les objectifs en terme d'emplois. Le projet propose de reporter environ 7000 emplois sur le PACA Genève – Meyrin – St-Genis, où les transports publics seront plus performants.

Concernant les logements, environ 11'000 habitants supplémentaires sont prévus. 20% seulement sont projetés sur Suisse, dont plus de la moitié sur le coteau riverain entre Pregny et Versoix

Arter propose une estimation précise, qui donne des potentiels d'emplois et d'habitants supérieurs aux objectifs du PAFVG, tout au long de l'axe du Grand-Saconnex (village, aéroport) jusqu'à Gex ; le pôle de Versoix est oublié. Environ 18'000 habitants et 23'000 emplois supplémentaires sont annoncés. 97% des logements sont construits sur France; 78% des emplois sont prévus sur France.

Les chiffres traduisent les intentions de l'équipe de proposer plus d'emplois sur France.

Les projets des trois équipes montrent que l'essentiel du potentiel de logements dans le périmètre du PACA Genève – Ferney – Gex se situe en France, et que l'objectif d'une répartition 50%-50% paraît difficilement atteignable. Pour ce qui concerne les emplois, l'objectif de rééquilibrage emplois habitants est dépendant de la réalisation de TC structurants.

Polarités

Toutes les équipes élèvent Gex au rang de **pôle régional**, à côté de Ferney et de St-Genis. Ceci implique une meilleure accessibilité et la mise en place de certains programmes, afin d'entrer dans le schéma d'agglomération, qui considère cette localité comme un centre local.

La seule équipe à formuler une stratégie dans ce sens est Ar-ter, avec le projet « Gex : centre-ville » autour de la gare réhabilitée. Cette centralité est renforcée par l'installation d'activités tertiaires, notamment des services publics liés au rôle de Gex comme sous-préfecture, et des activités en lien avec l'interface de transports (commerces, cinémas, installations sportives,...). Des quartiers de logement et un parc d'activités à haute valeur ajoutée (« Technoparc ») sont également prévus. Au sud, les futurs développements de Cessy doivent aussi contribuer à donner du poids à cette partie du territoire.

Activités, équipements

Toutes les équipes reconnaissent la présence sur le territoire de **grands marqueurs**, comme autant d'atouts qu'il faut mettre en valeur: CERN, organisations internationales, aéroport, sans oublier la dimension culturelle et de formation, en particulier à Ferney-Voltaire.

Ce constat amène Ar-ter à proposer une nouvelle polarité du côté nord de l'aéroport, avec le projet « Ferney - Prévessin : entrée nord de l'aéroport », un parc d'activités en lien avec la future gare RER,



le tram de Meyrin prolongé, des lignes de bus et un P+R, avec par exemple des sièges d'entreprises multinationales.

Cette équipe considère aussi qu'il faut profiter de la proximité de l'aéroport et des infrastructures commerciales et culturelles qui y sont liées (ex. Palexpo) pour développer des activités hôtelières / restaurants à Ferney-Voltaire / Prévessin, voire en complémentarité du CERN avec l'organisation de congrès scientifiques. A noter que le site du CERN2 est également supposé se développer par la présence d'une halte RER.

Enfin, Ar-ter développe un concept touristique et culturel global autour des philosophes des Lumières qui ont résidé dans la région.

Travaillant sur les deux PACA, Güller Güller propose de développer le « cercle des adresses » sur un territoire plus vaste. Dans un triangle défini par le cœur de l'agglomération, Ferney-Voltaire et St-Genis, il organise le long des lignes de tram projetées une succession de sites d'envergure suprarégionale et internationale, créant des synergies entre ces lieux et des interactions avec certaines parties de ville. On y trouve

- le Jardin des Nations, site central des organisations internationales
- la ville de Ferney-Voltaire, avec une vocation dans le domaine de la formation et de l'accueil (hôtellerie, congrès)
- le parc des ONG entre Ferney et Prévessin
- le tissu pavillonnaire de Prévessin-Moens transformé en tissu urbain
- les deux sites du CERN reliés par une extension (?)
- le pôle régional de St-Genis - Pouilly avec ses équipements
- les deux secteurs de la ZIMEYSA en partie accessibles par le réseau ferré (high tech/résidentiel et industrie/logistique/grandes surfaces)
- le pôle aéroportuaire avec sa « tête » sur la route de Meyrin et sa grande interface de transports côté sud
- enfin le cœur de l'agglomération, où la densification se poursuit.

Développement urbain

De manière générale, toutes les équipes proposent un développement en relation avec les localités existantes. Il s'agit d'accroître les terrains constructibles pour des quartiers d'habitation ou de petits secteurs d'activités (extensions), de rénover ou densifier des tissus existants (ancien bourg, pavillonnaire), d'y créer des centralités et des interfaces de transports (renouvellement urbain, insertion de TC), de prévoir des équipements.



Pour Farra & Fazan, la plupart des extensions sont prévues sur le pourtour du parc régional et en direction de celui-ci, selon des situations particulières et privilégiées: la gare de montagne, le belvédère, le balcon sur le lac, la ville dans le bocage, etc.. Des stratégies de développement par poches et coulisses végétales sont imaginées, pour cadrer les nouvelles interventions et pour articuler le rapport aux anciens bourgs et au parc.

Des densités sont calculées en terme d'habitants/emplois par hectare :

- 200 hab. / ha pour un quartier proche d'une gare RER
- 60 hab. / ha pour les quartiers aux abords du parc
- 120 hab. / ha pour les autres secteurs d'extension

Des esquisses plus précises sur Ornex et Maconnex montrent que les thèmes du renouvellement urbain sur la RD1005 et du traitement des limites du parc doivent être organisés de pair à travers le réseau des espaces publics des localités (espace-rue, position des arrêts de bus, places, arborisation...).

Avec la figure du grand parc, ce projet est le seul à envisager le développement des villages situés plus à l'est : Versonnex, Collex et Bossy.

Güller Güller distingue deux territoires, ceux rattachés à un TC fort et ceux qui ne le sont pas.

Pour les localités (« villages ruraux et hameaux ») qui ne sont pas rattachées à un TC fort (train, tram) et les « villages principaux » le long de la RD1005 (Ségny, Maconnex), l'équipe propose des « mécanismes de développement des villages », soit des principes d'extension et de densification dont les modalités restent à préciser. Quant aux villages intégrées dans un pôle régional, leur développement dépendra des options prises à l'échelle de cette entité (Ornex avec Ferney - Prévessin, Cessy avec Gex), le « vert urbain unifiant » contribuant à réaliser la liaison.

Rattachés à des TC forts, les pôles régionaux et les sites du « cercle des adresses » ne relèvent pas de ce développement différencié, mais les modalités de leur aménagement ne sont pour l'heure pas précisées. Pour certaines parties, elles renvoient au projet paysager du « système des parcs » (parc urbain habité).

Güller Güller ne propose pas une réflexion particulière pour les localités établies sur le piémont du Jura, le long de la ligne de RER réhabilitée (gare RER intermédiaire ?). L'équipe s'interroge en revanche sur le pôle logistique de Colovrex, sans plus de précisions pour l'instant.

Arter est la seule équipe à envisager un nouveau site de développement, le pôle Nord aéroport, qui offre au Pays de Gex un nouvel accès à l'infrastructure.

Pour le reste, cette équipe propose une double approche du développement des localités : contenir les extensions urbaines, notamment le pavillonnaire (enceinte verte) et densifier dans le tissu existant, en se fixant pour objectif une densité moyenne de 0.8, selon une stratégie de développement à l'intérieur des localités en cinq points :



- 1 réhabilitation du centre historique
- 2 définition de l'enceinte ou seuil paysager
- 3 identification des voiries historiques ou structurantes
- 4 densification du front de rue
- 5 constructions denses dans les poches vides et interconnectées.

A l'intérieur des périmètres constructibles, la réalisation de nouveaux quartiers ("densification des poches vides") est basée sur une densité moyenne de 0.4, ce taux supposant des gabarits d'immeubles de trois à quatre niveaux. Le long des rues principales, la densité moyenne devrait atteindre 0.8.

Les secteurs d'activités existants doivent être restructurés afin d'en accroître le potentiel, par la résolution des problèmes de mobilité et la rationalisation des parkings, afin de libérer des surfaces de terrain.

Arter suggère quelques principes de développement de deux lieux stratégiques de leur projet (maquettes d'étude) : « Gex : centre ville » qui focalise sur la future gare et « Ferney / Prévessin : entrée Nord de l'aéroport » avec son interface de transports. L'interface de transports de Ferney-Voltaire pourrait compléter la liste (tram/bus)/P+R).



3.3. Mobilité

Le projet Farra & Fazan se concentre sur l'axe Ferney-Gex (RD1005).

Le projet Ar-ter élargit un peu l'angle d'approche en proposant une infrastructure (train) dans l'entre-deux PACA.

L'équipe Güller Güller, qui travaille sur les deux PACA, donne plus d'ampleur à sa proposition en intégrant St-Genis et Coppet à la réflexion.

TP

Concernant les TP, les projets développent des options similaires:

- un tramway jusqu'à Ferney-Voltaire depuis la place des Nations
- un bus rapide sur la D1005 jusqu'à Gex
- des boucles ou lignes de bus de rabattement ancrées sur Ferney, Gex (et même Ségny pour Ar-ter), dont les tracés peuvent varier
- une liaison bus entre Ferney et l'aéroport (encore à étudier pour Farra & Fazan).

Les trois projets affirment Gex comme pôle régional en y faisant parvenir le **RER** (gare). Ils proposent de réactiver la ligne de chemin de fer du Pays de Gex et de relier les réseaux ferrés suisse et français, selon deux variantes de tracés :

- à l'ouest de l'axe Genève-Meyrin-St Genis, aux environs de Satigny (Güller Güller et Farra & Fazan)
- par le centre du territoire, entre l'axe Meyrin – St-Genis et l'axe Ferney - Gex, depuis la gare de Cointrin jusqu'à Chevry, en passant sous la piste de l'aéroport. La pertinence de cette option n'est toutefois pas démontrée, en particulier pour ce qui concerne l'urbanisation autour des nouvelles gares.

Güller Güller propose un concept TC qui, à moyen terme, place Gex au centre d'un réseau de **bus** rayonnant en direction de Ferney-Voltaire, de St-Genis et de Coppet ; à long terme, le RER reliera aussi Gex à St-Genis. Un maillage bus plus fin offrira des liaisons vers Versoix à partir de Ferney et de Gex (en passant par Versonnex et Sauverny).

Pour les trois équipes, le développement ferré est prévu en plusieurs étapes, la première consistant à rejoindre St-Genis (Güller Güller et Farra & Fazan). Aucune équipe n'articule un terme pour l'arrivée du RER à Gex : au-delà du projet d'agglomération (2030) ?



Le **bouclage ferroviaire** prévu entre Cornavin et Cointrin, avec une éventuelle halte, n'est pas traité de la même façon par les équipes ;

- Güller Güller propose une extension en direction du Grand-Saconnex (peut-être même de Colovrex ?) et une halte ferroviaire.
- Ar-ter et Farra & Fazan laissent ses questions ouvertes.

En complément de ce réseau TP fort, des lignes de **tramway** sont proposées :

- Güller Güller envisage de relier à long terme St-Genis à Ferney, en passant par Prévessin et le CERN2. Le projet prolonge en diagonale sur le territoire les lignes de tram ouvertes jusqu'à ces deux pôles ; il crée ainsi l'assise TC à sa proposition de « cercle des adresses ».
- Ar-ter poursuit la ligne de tram de Meyrin jusqu'à Mategnin, créant à cet endroit une interface transports (train, tram, bus, P+R) qui offre une grande accessibilité à son projet de pôle d'activités au nord de l'aéroport.
- Farra & Fazan va plus loin avec la prolongation à long terme de la ligne de tram de Meyrin en direction de Ferney-Voltaire, sans que cette hypothèse soit soutenue par un développement au nord de l'aéroport.

Au chapitre de la **voirie**, il est important de relever que:

- aucun projet ne prolonge la RD 35 en direction de la RD1005
- l'équipe Güller Güller est seule à proposer une connexion entre la RD1005 et l'autoroute A1 avec une jonction à Versoix, selon un tracé à étudier
- l'équipe Ar-ter propose de localiser des P+R au Grand-Saconnex, à Mategnin, à St-Genis, à Gex et à Versoix.

Pour ce qui concerne l'**aéroport**, Arter propose deux interfaces d'accès, avec une nouvelle plateforme au nord de l'aéroport.



3.4. Paysage

Les trois projets reconnaissent les grandes qualités du site, l'importance de la charpente territoriale et du paysage. Ils s'appuient sur l'histoire de cette partie du bassin genevois, son évolution dans le temps à travers la description des tracés des grandes voies, la position des villages, domaines, châteaux, et s'attachent à pérenniser les grandes entités paysagères et les sites patrimoniaux. Chaque équipe travaillant à des échelles différentes et sur des thèmes différents, ces propositions pourraient trouver des points de convergence.

Le parc régional

Chez Farra & Fazan, le « vide », sous la forme d'un parc régional entre lac et Jura, occupe le centre du dispositif, le « plein » étant reporté sur les marges.

Deux routes parallèles, la RD1005 et la RD15, limitent le parc à l'est et à l'ouest. Les localités sises le long de ces deux voies se trouvent sur la bordure du parc. Leurs extensions futures sont réglées.

De grandes bandes de paysage traversent le parc d'est en ouest, conférant à l'espace du parc un caractère composite: bois, rivières, bocages, coteaux viticoles, champs...

Les architectes parlent d'interactions urbaines (chevauchement des localités) et paysagères (traversées de paysages).

Cette figure territoriale constitue un lieu de référence. Elle confère une nouvelle dimension urbaine à l'ensemble des communes qui l'entourent ; elle organise les futurs développements des localités, avec leur identité propre, en déclinant les situations les plus favorables : la gare de montagne, le belvédère, la ville dans le bocage, le balcon sur le lac, etc.

L'agriculture est considérée essentiellement dans sa dimension paysagère, en tant que vide, et non dans sa dimension économique et productive.

Charpente vert-bleu

Le projet d'Ar-ter articule deux points de vue et deux échelles territoriales.

D'une part, le projet d'une enceinte verte autour des localités vise à contenir leur expansion sur l'espace agricole, à favoriser leur densification et à offrir un seuil entre l'urbanisation et la campagne. Cet espace public regroupe divers aménagements paysagers et fonctionnels parmi lesquels des vergers, des jardins, une voie verte, des dispositifs de rétention d'eau, des zones extensives.

D'autre part, le projet d'un grand réseau d'espaces ouverts reconnaît les composantes naturelles du territoire tel que rivières et cordons boisés, bois et bocages, plissements du terrain et collines, etc... Ce maillage contient et charpente les pièces urbaines et les secteurs agricoles, entre le Jura et le lac, depuis les hauteurs de Gex jusqu'au Jardin des Nations.



Les enjeux relatifs à l'agriculture sont reconnus, notamment sous l'aspect de la souveraineté alimentaire.

Coteaux projetés et système de parcs

Pour l'équipe Güller Güller, le paysage constitue un atout de développement.

Toutefois, aucune piste précise n'est proposée.

Le projet intègre la dimension du bassin genevois en proposant des bandes de boisement sur les plis du relief - les coteaux projetés - complétées par des compartiments de paysage - les parcs - qui peuvent recouvrir des secteurs déjà urbanisés. Les aménagements imaginés font référence à des parcs habités, à des campus universitaires, des centres sportifs... On parlera dès lors de parc ONG, parc du CERN, parc habité, etc.

Le concept paysager ne tient pas compte des besoins de l'agriculture en tant qu'acteur du développement du périmètre.

Pour la synthèse relative à l'agriculture, se référer à la note no 31, Étude d'impact sur l'agriculture no13-1 (annexe 4)



3.5. Conclusions sous forme de recommandations générales

Il est demandé aux équipes de poursuivre les hypothèses développées, en intégrant les remarques générales et les recommandations spécifiques à chaque équipe.

Les discussions d'atelier ont fait émerger les recommandations générales suivantes :

- bien accrocher l'urbanisation aux TP structurants / déterminer les poids respectifs des développements proposés ;
- mieux articuler les diverses échelles de réflexion / tisser des relations avec les territoires voisins et les territoires faisant l'objet de planification ;
- intégrer dans la réflexion les planifications existantes, notamment le plan directeur du Jardin des Nations et son articulation avec le reste du territoire (franges...) ;
- approfondir l'aspect économique en liant le discours sur l'économie à celui de l'aménagement et au paysage et en ayant une vision sur les deux PACA / réfléchir aux acteurs et préciser la localisation et la vocation des sites d'activités ;
- mettre en évidence la capacité structurante des infrastructures (schéma TC/polarités/TIM) / pour avoir un système performant, situer les interfaces et définir les centralités (station tram, futures haltes du bouclage ferroviaire, route des Nations) et les pôles multimodaux ;
- intégrer la temporalité dans la mise en œuvre des projets / présenter les étapes de réalisation (infrastructures/urbanisation) aux échéances 2020 / 2030 / au-delà ;
- chiffrer les résultats du développement proposé par emplois/habitants, la répartition entre CH/F et par communes (renseigner le tableau de quantification : annexe 1) et intégrer l'idée d'une évolution par étapes.
- D'une manière générale, développer au maximum une approche stratégique : Par quoi commencer ? Qu'est ce qui enclencherait quoi ? Quoi susciter ? Quoi interdire ?

Urbanisation

On peut y adjoindre les points ci-après :

a) A des degrés divers, les projets présentés ont négligé **le cœur de l'agglomération** et **le pôle de Versoix**. Pour la suite des travaux, les équipes devront investir ces parties du territoire, ainsi que **le pôle régional de Ferney-Voltaire**, afin de mieux traiter la question des infrastructures de transports de la liste des mesures du fonds d'infrastructure TC et TIM (cf. cahier no 80 / programme pp. 36 à 43) et du développement s'y référant et, dans une moindre mesure, la question du rééquilibrage habitat / emploi entre la France et la Suisse.



b) L'aéroport est un levier important du développement. Les équipes n'ont pas suffisamment tenu compte des potentialités existantes des deux côtés de l'infrastructure. On peut aussi imaginer des programmes diversifiés selon le rapport que les sites proposés entretiennent avec cet équipement (contiguïté, proximité immédiate ou proximité élargie).

c) De manière générale, les **affectations habitat / activités / équipements** doivent être traitées sous l'angle de la mixité, et ceci à toutes les échelles de réflexion. L'armature des équipements publics doit être esquissée pour répondre aux besoins des nouveaux développements en termes d'éducation, de santé, de culture,... Par ailleurs, si de grands marqueurs existent sur le périmètre d'étude (organisations internationales, CERN, aéroport...), l'économie domestique ne doit pas être oubliée (secteurs commerciaux, industriels et artisanaux) ; enfin, les notions de plateforme logistique et de zone industrielle et artisanale ne doivent pas être confondues.

d) Les **pôles de Ferney et Gex**, qui s'affirment de plus en plus comme des centres régionaux, doivent disposer d'une meilleure accessibilité en transports collectifs. Selon le SCOT du Pays de Gex, les prévisions de population pour l'ensemble Ferney-Prévessin sont de 23'000 habitants en 2030 (aujourd'hui 13'000), les prévisions pour Gex sont de 17'000 habitants (aujourd'hui 10'000).

e) La capacité du territoire à **accueillir des activités artisanales et industrielles** doit être testée en lien avec les réflexions sur le réseau ferroviaire (Colovrex ?) - ou même celles sur la traversée du lac - et en proposant des formes urbaines novatrices et peu consommatrices d'espace (à illustrer par des exemples concrets).

Mobilité

Une réponse doit être apportée aux options et mesures relatives :

- à l' « extension du tramway intégrant une requalification de l'espace-rue », notamment sur les points relatifs au tronçon Grand-Saconnex / aéroport (mesure 32-1-2) et au tronçon Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire et réaménagements des voiries au centre de Ferney-Voltaire (mesures 32-1-7), où il s'agira de tester des tracés et vérifier la position des arrêts/interfaces/terminus proposés ;
- à la « nouvelle ligne ferroviaire Genève (Cornavin) - Nations - Genève aéroport », c'est-à-dire s'interroger sur son tracé (mesure 11-1), mais aussi et surtout sur la position d'une (ou plusieurs) halte(s) RER le long du futur bouclage ferroviaire (mesure 11-3 Nations et/ou mesure 11-4 Grand-Saconnex) ;
- à la connexion TC/TIM/MD le long de ces nouvelles infrastructures de transports en commun,
- au concept de circulation imaginé pour les véhicules privés (TIM), notamment par rapport à ce qui a été identifié comme le « goulet de Ferney » et à une éventuelle jonction sur l'A1 (mesure 32-1-10) ;



- à la réactivation de la ligne du Pays de Gex à plus long terme (tracé / interfaces / pôles multimodaux).

L'extension du tramway en direction de Ferney-Voltaire et le bouclage ferroviaire doivent être clarifiés conjointement au problème de la route douanière (accès au secteur français de l'aéroport), à celui d'une éventuelle liaison bus rapide entre le Pays de Gex et l'aéroport, et à la position des P+R dans le secteur.

D'autre part, le concept TI / TC doit être mis en place en intégrant la localité de Versoix, car ce pôle offre d'autres possibilités de développement et de circulation, inscrites dans son plan directeur communal (cf. annexe 4): nouvelle jonction / échangeur sur l'A1 et création d'une zone d'activités (éco-parc), bus sur la route de Sauvigny et rabattement de la ligne sur la gare CFF, desserte RER au quart d'heure et création d'un P+R, développement du secteur de la gare (Versoix centre-ville)... Cette hypothèse de « jonction à Versoix » doit être confrontée à celle de la « nouvelle jonction à Collex » (mesure 32-1-10) et alimenter le discours du désengorgement du « goulet de Ferney ».

Par ailleurs, chaque équipe devra donner sa position sur la liaison RD35/RD1005 en 2x1 voie inscrite au SCOT du Pays De Gex.

Et puis, il est indispensable d'intégrer dans la réflexion le plan directeur de quartier du Jardin des Nations et notamment, la route des Nations (doc18 du DVD annexé au Cahier n°80).

La mobilité ne doit pas être interrogée uniquement sous ses aspects déplacements et circulations, mais aussi en termes d'espaces publics. Il est demandé aux équipes de zoomer sur la RD1005 (mesures 32-1-8 et 32-1-11), la route de Ferney (mesure 32-1-2) et la route Suisse (mesure 52-1), afin de déterminer quels principes d'aménagement en fonction des territoires traversés en vue de renforcer l'attractivité et l'identité des localités.

Enfin, une étude de faisabilité sur la traversée du lac est menée par le canton de Genève, en lien avec les réflexions sur le goulet d'étranglement de l'autoroute. Les travaux en cours laissent entrevoir les impacts possibles sur le développement de la rive droite, notamment sur le site du Vengeron, au point d'ancrage du tracé, et peut-être sur le secteur situé à l'est de l'aéroport (Tuileries, Valavran,...). Il est donc possible de faire figurer cette infrastructure sur une planche à horizon plus lointain, comme le tracé ferroviaire du pied du Jura et la gare de Gex.

Paysage

Le paysage et la nature doivent être mieux intégrés aux propositions, spécifiquement entre les deux PACA. Les grandes ouvertures vers le Jura au nord et les continuités biologiques entre l'est et l'ouest constituent des atouts ; il faut en tirer parti pour éviter une « périphérisation » du site.

Il en est de même le long de la RD1005 et de la route Suisse où, à une autre échelle, le maintien des coupures vertes / connexions paysagères confortera l'identité des localités.



Enfin, les équipes doivent estimer l'emprise des projets sur le territoire agricole (déclassement de la zone agricole / secteurs non prévus au POS) en remplissant le tableau des quantités prévu à cet effet (annexe 1) et comparer aux secteurs d'extension prévus par les communes (Cahier n°80 / planche n°3 du cadre des missions).

Divers

Deux visites ont été organisées, afin de répondre à certaines questions soulevées par les équipes de mandataires :

- CERN : 28 septembre 2009
- Aéroport : 19 octobre 2009

Les objectifs et les attentes de ces entreprises ont été précisés par leur représentant. Il est donc possible pour chaque équipe de proposer une stratégie d'aménagement futur qui tienne compte de la logique de ces acteurs.

Lors du prochain Atelier, il sera important d'argumenter les propositions en faisant un parallèle avec les discours des représentants du CERN et surtout de l'aéroport.



4. Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Ar-ter

Note : les remarques faites à un projet peuvent être utilisées pour nourrir la réflexion des autres propositions. Se référer aussi aux annexes, notamment n°3 (agriculture), 6 (Rhône-Alpes), 7 (DDE-Ain) et 8 (Pro Natura).

4.1. Introduction

« Cercle des Lumières »

L'équipe a mis en évidence trois marqueurs territoriaux qui caractérisent le périmètre d'étude, le CERN, l'aéroport et la culture à Ferney-Voltaire avec son château. Une ligne RER est proposée au centre du périmètre englobant les deux PACA :

- afin d'atteindre la ligne ferroviaire du pied du Jura et Gex, nouveau pôle régional,
- afin d'organiser côté français de l'aéroport, une gare et un nouveau pôle d'activités et de services.

4.2. Urbanisation

Pour la suite des travaux, les axes de réflexion suivants peuvent être proposés à l'équipe de mandataires :

- A. préciser la nature des pôles de Ferney, de Gex et de l'aéroport nord relativement au développement des infrastructures de transports ;
- B. préciser le développement urbain le long de la RD1005 à travers une réflexion sur les espaces ouverts et le développement des localités ;
- C. donner à comprendre l'ancrage territorial du concept du « Cercle des Lumières » ;
- D. préciser l'articulation entre le Jardin des Nations, l'aéroport, le pôle régional de Ferney-Voltaire, Grand-Saconnex, Chambésy, Bellevue et Collex-Bossy.

Pôle régional de Ferney

L'entité urbaine Ferney + Prévessin apparaît comme une pièce importante du territoire, comme le pivot entre la ville dense et le territoire rural. L'équipe propose de miser sur le logement et les commerces, et d'y conforter les équipements à vocation régionale. L'interface de transports n'est pas encore définie.

- Décrire les composantes essentielles du pôle et affirmer ses spécificités en tant que pôle régional.



- Préciser les dispositifs relatifs à l'interface de transports tram/bus/P+R (train ?).
- Préciser les lieux de développement envisagés, leurs affectations.

L'aéroport comme levier de développement

Travailler sur la problématique de l'aéroport » nécessite d'articuler plusieurs thèmes de réflexion et de tester plusieurs variantes :

Cela suppose aussi de préciser les secteurs concernés (contiguïté, proximité immédiate, proximité éloignée) par la dynamique de l'aéroport et les programmes pouvant y être associés.

Variante 1 : « Pôle nord de l'aéroport »

Une réflexion plus approfondie doit être menée concernant la pertinence de la localisation d'un site d'activités et de services au Nord de l'aéroport en relation avec les TC et le traitement qui peut être donné à l'accès de l'aéroport depuis la France, tous modes de déplacements confondus.

- Faire évoluer la proposition, définir des stratégies, proposer des étapes.
- Préciser les relations de ce secteur avec Meyrin et Ferney-Voltaire.
- Zoomer, préciser la maquette d'étude.

Variante 2 : Autour de Ferney-Voltaire

- Préciser la vocation future de la « tête est » de l'aéroport ; tester des variantes.
- Imaginer des dispositifs pouvant répondre à l'idée de la porte du Pays de Gex sur l'aéroport / de l'accès français à cet équipement (route douanière).

Variante 3 : Façade Sud de l'aéroport

- Définir une stratégie de développement de la façade sud de l'aéroport et ses connexions au cœur de l'agglomération.
- Préciser les relations de ce secteur avec le Pays de Gex.

Variante 4 : ra exemple variante 1 + variante 3

Il s'agit de tester plusieurs variantes et d'en étudier leur complémentarité et de proposer des étapes.

« Pôle centre-ville de Gex »

Gex est appelé à devenir un pôle régional (avec Cessy ?), où l'on trouvera notamment des services publics et du tertiaire, mais aussi un technoparc.



- Décrire les composantes essentielles du pôle, préciser les autres services publics.
- Préciser les lieux de développement envisagés, leurs affectations et leurs temporalités en fonction de l'offre TC.

Le RER ne pourra rallier Gex qu'à très long terme, mais la ville continue de se développer. Le projet du « centre-ville » débutera son évolution avec une interface de bus, sur laquelle viendra se greffer une gare ferroviaire.

- Faire évoluer la proposition du « centre-ville » en conséquence, imaginer des stratégies, proposer des étapes.
- Préciser les relations avec les autres localités concernées par l'interface de transports.
- Zoomer, préciser la maquette d'étude.

« Renouveau urbain de l'axe RD1005 »

Le travail effectué par l'équipe à diverses échelles sur le réseau des espaces ouverts et les localités peut être corrélé au thème de dimension régionale de l'insertion d'un bus rapide (BHNS) sur la RD1005 et des développements qui s'y rattacheront (cf. cahier n°80 / programme pp36 et 37 et document n°21).

Des potentiels ont été identifiés par les communes le long de la RD1005, notamment des zones d'activités à Ferney-Poterie, à Maconnex et à Cessy, ainsi qu'un pôle commercial à Segny. Le projet en proposant de densifier les localités et de limiter les extensions doit y répondre d'une manière ou d'une autre. Par exemple,

- Où se situent les interfaces de TC ? comment y accéder ?
- Quelle est la nature des centralités ? quels espaces publics de référence ?
- Quels secteurs développés préférentiellement, avec quelles affectations, quelles densités, quelles formes bâties ?
- Quelle stratégie de densification ? comment engager le processus de mutation des quartiers villas ? comment habiter autrement ? quelles formes bâties proposées ?
- Expliciter la proposition de "mettre des remparts autour des villages" et faire des tests sur la densification de la partie française de 0.20 à 1 comme proposé lors du premier rendu ,

Voir aussi ci-dessous le point 4.4. Paysage.

« Cercle des Lumières »

Le concept du cercle des Lumières est à documenter, développer :



- Son ancrage territorial ? programmes ? acteurs ? retombées possibles (culturelles, sociales, économiques...) ?
- Versoix-la-Ville (projet inspiré par Voltaire) peut-elle en faire partie ? et Meyrin (Forum) ?

4.3. Mobilité

Polarités et TC

Le travail réalisé jusqu'ici peut être fructifié en articulant le thème des polarités à celui des transports collectifs, et en intégrant à la réflexion les points suivants :

- Le réseau TC va se structurer progressivement selon de grandes étapes de réalisation « 2020 / 2030 / au-delà » ; des stratégies de liaisons de transports « intermédiaires » / « dans l'attente de » sont envisageables et nécessaires ; des terminus sont à prévoir.
- Au cœur de l'agglomération, le PAFVG prévoit un bouclage ferroviaire, une (ou plusieurs) gare(s) RER et des interfaces avec le réseau de tram.
- D'autres hypothèses de tracé de ligne ferroviaire vers Gex peuvent être testées, notamment à l'est de la RD1005.

Concept TI

Qu'en est-il du concept TIM sur l'ensemble du PACA ? Est-il pertinent de proposer une réponse uniquement basée sur les TC pour la mobilité sur la RD1005 (voirie nouvelle) ?

Expliciter la proposition "d'interdire la voiture dans les nouveaux développements", n'est-ce pas trop radical ? Quelles mesures à prendre ? Quel lien avec la demande sociale et le marché ?

4.4. Paysage

Le réseau des espaces ouverts proposé à l'échelle du territoire et des localités doit être précisé (armature vert-bleu / enceinte verte / espace public).

- Comparer la quantité d'espaces verts proposés avec le développement du cadre bâti à terme, sa densité ? comparer à d'autres situations urbaines (analogues) ? toutes les parcelles doivent-elles être publiques ? la nature se maintient-elle en ville ?
- Quelle évolutivité du système des enceintes vertes ? une fois réalisées, quels développements seront autorisés ?
- Qu'en est-il des secteurs d'agriculture ? Comment rendre l'agriculture plus viable et attractive ? Comment favoriser un approvisionnement local des denrées alimentaires ? Quelles complémentarités entre enseignes commerciales et production locale ?



- Quid de l'espace rue autour du tramway ? Place Carantec au Grand Saconney, traversée de Ferney ?
- Quid des grandes ouvertures vers le Jura au nord et les continuités biologiques entre l'est et l'ouest ?

Il serait aussi intéressant de savoir si une complémentarité avec les autres projets est possible sur le thème de la charpente vert-bleu.

4.5. Conclusion / scénarios à tester

Structuration du PACA

Il s'avère nécessaire de proposer une structuration du territoire du PACA du cœur d'agglomération à Gex et de Meyrin à Versoix, et d'argumenter les principes d'étapes. Quelle stratégie propre au PACA ? Comment intégrer l'aéroport dans le jeu économique ?

Scénarios pour l'équipe

Pour alimenter le débat, tester plusieurs scénarios de tramway entre Ferney, St-Genis et Meyrin, afin d'en évaluer les conséquences : à travers le centre de Prévessin-Moëns, sur la RD35 (parc diagonal ?) et le tracé Gravière (Meyrin) - Ferney.



5. Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Farra & Fazan

Note : les remarques faites à un projet peuvent être utilisées pour nourrir la réflexion des autres propositions. Se référer aussi aux annexes, notamment n°3 (agriculture), 4 (Versoix), 6 (Rhône-Alpes), 7 (DDE-Ain) et 8 (Pro Natura).

5.1. Introduction

Ville-parc entre lac et Jura

Le concept de parc proposé doit permettre de tisser des liens entre ville et nature, contribuer à la création d'une identité régionale et affirmer sa valeur paysagère à l'échelle de l'agglomération. Il doit aussi intégrer une dimension urbaine.

Afin de poursuivre les réflexions sur ce concept et de l'élargir à l'échelle du PACA, il conviendrait d'approfondir le travail sur les axes suivants :

- le parc en tant que nouvelle référence urbaine, son fonctionnement ;
- l'intégration de la structure paysagère spécifique du territoire ;
- l'intégration de l'aéroport comme un levier de développement ;
- les stratégies d'aménagement sur les localités du PACA, principes et quantification ;
- les concepts de mobilité, routes et voies vertes.

5.2. Urbanisation

« Localités »

Les localités accueillent de nouvelles extensions, dont les modalités d'aménagement sont explorées à Ornex et Maconnex. Il conviendrait d'affiner les hypothèses sur les autres localités (CH+F), de travailler sur les thèmes de la mixité et des centralités, afin de produire une image globale :

- de la répartition et de la localisation de l'habitat, des activités (y compris agricoles) et des équipements,
- de la structure des espaces publics et aménagements paysagers proposés (principes) en complément du parc et dans le cadre du renouvellement urbain de la RD1005 et de l'arrivée du tramway au Grand Saconnex et à Ferney,



- du renouvellement urbain des localités (identités) le long de la RD1005 (BHNS), mais aussi le long de la route de Ferney (arrivée du tramway au Grand-Saconnex, à l'aéroport), voire en lien avec la route des Nations.

Il faudrait aussi approfondir le **thème des identités** à travers la déclinaison des situations / lieux de projet fort intéressante : "la gare de montagne" et "la ville dans le bocage", "le belvédère" et "le balcon sur le lac", le paysage valorisé et le centre multimodal (pourquoi ce changement de registre à Ferney-Voltaire?). Où et comment ce thème pourrait-il se poursuivre jusqu'au lac et s'ancrer au cœur de l'agglomération (Grand-Saconnex ? Meyrin ? Genève ?), et qu'en est-il des "villages et bourgs le long du lac" ?

Par ailleurs, la prise en compte de **la réalité démographique et économique** du PACA est essentielle. Le secteur français accueille à lui seul 30'000 habitants le long de la RD1005.

- Quantifier les nombres d'habitants et d'emplois supplémentaires afin de comparer ces résultats avec ceux des autres équipes (dans un premier temps, utiliser les mêmes critères).
- Faire une estimation fine de la superficie de terrain « soustraite » à l'agriculture pour y construire ou pour des espaces ouverts collectifs.²
- Préciser de quels emplois parle-t-on dans la mixité (économie résidentielle, emplois quantifiés, artisanat...) et quelles formes urbaines sont préconisées pour garantir à la fois les qualités paysagères des sites et répondre aux attentes des futurs habitants ?
- Préciser comment mieux ancrer l'aéroport dans le territoire ? côté français ? côté suisse ?

Enfin, il est essentiel de :

- préciser le processus d'extension des localités, y compris sur Suisse, et les interventions paysagères qui l'accompagnent (fronts bâtis, coulisses, poches vertes, activités économiques, dont agricoles...), afin d'esquisser la figure générale du développement le long de l'axe et/ou sur le pourtour du parc ?
- préciser la nature des limites du parc sur la RD1005 et la RD15 ? le rôle de ces deux axes ? quelles séquences pour ces voies (voie principale et voie verte interlocalité) ?
- préciser les développements proposés du pôle régional de Ferney (secteurs de la Douane, de la Poterie, des Tâtes...), mais aussi Prévessin - Ferney et le site de Colovrex sur la partie suisse ?
- proposer une stratégie de développement et de densification du "centre-ville de Genève et ses faubourgs proches" en lien avec les nouvelles infrastructures de transports, les nouvelles haltes et stations (tramway Nations - Grand-Saconnex - Ferney et tramway jusqu'à l'aéroport,

² Une attention particulière est à porter à la valeur agricole des terres proposées à l'urbanisation, par exemple le vignoble de la commune de Collex Bossy pour le "balcon sur le lac".



bouclage ferroviaire) et les planifications existantes (plan directeur du Jardin des Nations, quartier du Pommier en cours de construction, ...).

5.3. Mobilité

La RD1005 et la RD15 cadrent l'espace du parc et relient les localités. Le développement y est prévu de manière différenciée ; les opérations de renouvellement urbain toucheront plus particulièrement la RD1005 avec l'insertion d'un TC.

L'équipe propose un certain nombre de mesures, qui vont avoir des incidences sur ces routes : l'insertion d'un bus rapide sur la RD1005, le report du trafic sur la RD15 où la modération de trafic est souhaitée par les communes, un développement plus important des localités sur la RD1005 (habitat et activités), une « liaison verte interlocalité / liaison rurale structurante » sur la RD15, etc.

Sur le thème de la circulation, il est nécessaire de mener une réflexion simultanée RD1005/RD15, de s'interroger sur l'insertion de ces axes à une échelle plus large et sur leur vocation respective, mais aussi, dans un registre complémentaire, sur les parcours de mobilité douce qui irriguent le parc et ses environs.

Au final, l'équipe peut élargir son point de vue en poussant l'exploration plus à l'est et à l'ouest, et en s'interrogeant aussi sur :

- concept TC : une liaison sur Versoix serait-elle intéressante (gare) ? les liaisons tram Meyrin/Ferney sont-elles pertinentes si aucun développement n'est prévu au nord de l'aéroport ? comment rejoindre l'aéroport ? quelle contribution des TC au fonctionnement du parc ? quel tracé de la boucle ferroviaire du cœur de l'agglomération (position d'une (ou plusieurs) éventuelle(s) halte(s) ferroviaire(s)) ? quel tracé du tramway dans le centre du pôle régional de Ferney et quelle complémentarité avec la ligne de bus Ferney - Gex ? où se situe le terminus ? quelle opportunité de la prolongation de la ligne Ferney - Gex vers l'aéroport, vers Meyrin (Gravière) ? quid du réaménagement du passage sous l'aéroport ?
- concept TIM : une réponse uniquement TC est-elle suffisante ? peut-on vraiment rabattre le trafic sur la RD15 ? quels impacts sur les villages traversés ? quelles réponses au goulet de Ferney-Voltaire ?
- concept mobilité douce : pourquoi disposer une voie verte structurante en bordure du parc ? comment rejoindre le lac, le Jura, le Jardin des Nations, les autres pôles... pour les loisirs ou le travail ?



5.4. Paysage

« Parc régional »

L'idée du « parc régional » doit être testée plus avant, sa définition précisée selon deux aspects:

Son « fonctionnement »

- de quoi est composé le parc ? quels programmes ? quel rôle pour l'agriculture ? y trouve-t-on des espaces publics ? qui l'entretient ? quels instruments imaginés ? quelle plus-value pour les nouveaux quartiers ? comment le parcourt-on ?
- une complémentarité avec les autres projets est-elle possible sur la figure du parc régional ?

Le paysage / la nature et l'environnement

- les bandes paysagères transversales font-elles partie du parc ? leurs qualités biologiques sont-elles reconnues ?
- quelles accroches au Jura et au lac ? fonctionne-t-il comme corridor biologique ?
- quelles vues préserver ?
- quels rapports aux infrastructures (autoroute, aéroport, voirie) ? au réseau hydrographique (Marquet, Gobet, Versoix, Lion...) ?
- qu'en est-il du Jardin des Nations et des espaces verts du cœur d'agglomération (parcs Beaulieu, Tremblay...) ?

Après s'être interrogé sur la forme du parc, sa définition et le développement du territoire qui s'y réfère :

- Préciser ce qui est agricole ? ce qui est parc ? ce qui est travaillé ? ce qui est naturel ?
- mettre en relation l'approche paysagère avec la dimension économique et urbaine. Quelle valorisation cela apporterait-il à la dynamique espérée en terme économique et habitat ?
- monter comment construire le projet sur la longue durée ? Quels principes tenir à quelles échéances ?

Se référer aussi à l'annexe 4 (étude d'impact sur l'agriculture).



5.5. Conclusion / scénarios à tester

Structuration du PACA

Un schéma qui réinterprète et précise à l'échelle du PACA l'organisation multipolaire du projet d'agglomération offrirait une lecture synthétique de la proposition. On pourrait y voir figurer : la position et la nature des centralités régionales et locales, l'organisation des TC structurants et les liaisons fonctionnelles entre les polarités, la vocation du « parc régional », l'évolution du "centre ville de Genève et de ses faubourgs", les relations avec les entités paysagères et agricoles, etc.

Scénarios pour l'équipe

Pour alimenter le débat, tester différentes variantes de raccordement et jonctions autoroutières sur l'A1, en lien avec les potentiels de développement et de paysage s'y rapportant, côté Pays de Gex et côté Versoix-Bellevue-Genthod.



6. Recommandations et orientations pour la deuxième phase de l'équipe Güller Güller

Note : les remarques faites à un projet peuvent être utilisées pour nourrir la réflexion des autres propositions. Se référer aussi aux annexes, notamment n°3 (agriculture), 4 (Versoix), 6 (Rhône-Alpes) et 8 (Pro Natura).

6.1. Introduction

La ville des grandes infrastructures

L'équipe doit poursuivre ses travaux afin d'illustrer le développement imaginé pour les deux types de territoires prévus : celui qui est rattaché au TC forts et celui qui est au-delà. Mais aussi, afin de donner à voir les « infrastructures vertes » imaginées à l'échelle du bassin genevois. L'urbanisation, les déplacements et les espaces ouverts doivent être définis en changeant d'échelle.

Premièrement, il convient de préciser, estimer la transformation et l'urbanisation de l'ensemble Ferney-Voltaire + Prévessin-Moëns avec l'arrivée du tram depuis Genève et l'extension à terme du réseau de tram (diagonale). Deux thèmes peuvent être traités de manière préférentielle et conjointement:

- le « cercle des adresses », à l'échelle de l'agglomération ou des deux PACA,
- l'entité Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns, à l'échelle du PACA.

Deuxièmement, considérant la réflexion entamée sur le développement du territoire qui n'est pas rattaché au TC fort, il conviendrait de définir l'urbanisation attendue sur la base des « mécanismes de développement des villages » et les dispositifs prévus pour les coteaux plantés du système des parcs.

Troisièmement, une stratégie est à proposer pour le cœur de l'agglomération et les accroches avec les infrastructures de transport en commun (haltes du bouclage ferroviaire, stations de tramway vers Grand-Saconnex, vers Ferney-Voltaire et vers l'aéroport) et les nouvelles infrastructures routières (route des Nations).

6.2. Urbanisation

« Cercle des adresses »

Cette figure territoriale accueille une grande partie du développement des deux PACA ; elle met en synergie les grands « atouts » du site, leur offre un potentiel de croissance et une meilleure visibilité.

- Montrer le fonctionnement du cercle des adresses ? les relations proposées entre les sites ?
- Clarifier la position de l'aéroport dans cette figure ?



- Imaginer les phases de réalisation (scénarios ?) faisant varier les modes de transports (bus, tram) ?
- Cette structure fonctionne-t-elle uniquement avec un réseau de tram ? les liaisons RER sont-elles nécessaires ?

Densification et développement du cœur de l'agglomération

- Explorer les potentiels de densification sur les franges urbaines de la route de Ferney.
- Intégrer les planifications existantes et les projets en cours (Pommier, Jardins des Nations, ZDIA Valavran).
- Poursuivre les réflexions intéressantes menées sur le PACA Genève-Meyrin-St-Genis sur les accroches urbaines de la façade sud de l'aéroport sur la ville et préciser le montage opérationnel à envisager ?
- Proposer des développements et/ou densifications autour des futures haltes du bouclage ferroviaire du cœur d'agglomération.

Pôle régional de Ferney

Dans le cadre du « système des parcs », il est prévu de « transformer le pavillonnaire », d'« habiter un parc », de « projeter des coteaux ». Un zoom sur l'entité urbaine Ferney + Prévessin permettrait de mieux comprendre les composantes essentielles de ces opérations, d'estimer le traitement paysager proposé et de vérifier le potentiel de croissance de cette partie du territoire. Il convient de prouver et démontrer qu'une urbanisation dense et de qualité est possible.

- Préciser le tracé du tram ? les interfaces ?
- Expliquer les transformations du pavillonnaire ? le rapport au grand paysage (Jura notamment) ?
- Illustrer le parc urbain habité des ONG ? réfléchir aux complémentarités avec le Jardin des Nations ? une autre vocation est-elle possible (sièges d'entreprises, équipements culturels ou d'enseignement,...) ?

Site de Colovrex

Poursuivre la réflexion sur Colovrex, pôle logistique. Le développement de ce site doit être évalué du point de vue de son accessibilité - tous modes de transports confondus - mais aussi de l'environnement, de la nature, des nuisances, de l'agriculture, etc. Ce type d'activités entraîne une forte consommation d'espace : quelles autres formes urbaines imaginer ? Il paraît problématique de pouvoir connecter ce site au réseau ferré : quelle vocation dès lors pour ce site ? Vocation uniquement logistique ? En l'état des études, la traversée du lac aboutit au Vengeron : quel impact pour le site à long terme ?



Pôle aéroport

Expliquer les options pour l'aéroport. Aucun développement n'a été prévu par l'équipe sur la face nord de l'aéroport, mais toutes les attentions se sont portées sur la face sud : argumenter (concurrence des deux pôles, bruit, paysage, accessibilité...) ? Le projet paysage à préciser sur cette portion de territoire (coteau projeté ?) ?

RD 1005 et route Suisse

Préciser et décliner les concepts avancés pour les localités traversées par les axes ?

6.3. Mobilité

Concept TP

Intégrer dans les réflexions du concept mobilité les haltes ferroviaires suivantes :

- haltes existantes : Genève Sécheron, Chambésy, Les Tuileries, Genthod-Bellevue, Creux de Genthod, Versoix
- haltes projetées sur bouclage ferroviaire

Quelle insertion urbaine du tramway le long de la route de Ferney (Place Carantec au Grand-Saconnex) ? au sud de l'aéroport ? sur l'autoroute ? quel élément déclencheur ? quelle interface ? quel phasage ?

Quel rôle joue le terminus du tramway à Gravière (court terme : 2009) ?

Affiner l'étude des rabattements.

Concept TIM

Dans le concept de circulation des véhicules privés, une jonction et liaison à l'autoroute A1 est prévue et le prolongement de la RD35 est abandonné : à argumenter ? quel rôle joue la route des Nations ?

6.4. Paysage

- Comment sauvegarder les grandes ouvertures vers le Jura au nord et les continuités biologiques entre l'est et l'ouest ?
- Mieux prendre en compte les enjeux environnementaux : exploiter les potentiels d'économie d'énergie (climatisation, déchets aéroport...).
- Concrétiser le concept paysager proposé : expliciter la proposition de transformer le paysage le long des voies à la manière des parkways ainsi que le propos sur la "transformation de la



nature des choses" et approfondir l'approche de complexité et de diversité des différents parcs à créer.

- Préserver les zones de captage des eaux Pré-Bataillard.

6.5. Conclusion / scénarios à tester

Complémentarité avec les autres projets

Ne pas oublier le reste du territoire.

Le mécanisme de développement sur les villages est-il compatible avec les propositions d'urbanisation des localités des autres équipes ?

Complémentarité avec le PACA Genève - Meyrin - StGenis

Compte tenu du fait que l'architecte urbaniste et le paysagiste de l'équipe sont aussi missionnés sur le PACA Genève - Meyrin - StGenis, il est demandé à l'équipe de faire une proposition intégrant les 2 PACA.

Scénarios pour l'équipe

Pour alimenter le débat, élaborer plusieurs scénarios de tracé de tramway entre Grand-Saconnex et Ferney et l'aéroport ?



7. Annexes

Annexe 1 : Tableau des quantités

à remplir par les mandataires

Annexe 2 : Communauté de communes du Pays de Gex

note du 07.10.09

Annexe 3 : Etude impacts sur l'agriculture n°13-1 / note n°31

Annexe 4 : Versoix

avis et extrait du plan directeur communal

Annexe 5 : Traversée du lac

tracé au 29.09.09

Annexe 6 : Région Rhône-Alpes

avis et recommandations du 21.10.09

Annexe 7 : Direction départementale de l'équipement de l'Ain

avis du 09.11.09

Annexe 8 : Pro natura

note du 03.11.09

Annexe 9 : Principe des tables rondes

Annexe 10 : Compte rendu des tables rondes 1 / 29.09.2009

Annexe 1 : Tableau de quantification (à remplir par les mandataires)

projet

Sur Suisse									
	Communes	Bellevue	Collex-Bossy	Genthod	Grand-Saconnex	Meyrin	Pregny-Chambésy	Versoix	Total
A	LOGEMENTS / MIXITE								
a.1	EXTENSION sur la zone agricole avec modification de zone Nombre d'ha :								
a.2	EXTENSION en zone à bâtir sans modification de zone Nombre d'ha :								
a.3	RENOUVELLEMENT URBAIN par mutation de quartier dense Nombre d'ha :								
a.4	DENSIFICATION d'un tissu déjà dense (« dent creuse ») * Nombre d'ha :								
a.5	DENSIFICATION d'un tissu villa avec modification de zone* Nombre d'ha :								
a.6	DENSIFICATION d'un tissu villa sans modification de zone* Nombre d'ha :								

NOTE

De Gilles BOUVARD		AUX EQUIPES DU PACA GENEVE FERNEY VOLTAIRE GEX
-------------------	--	---

Gex, le mercredi 7 octobre 2009

OBJET : PACA Genève Ferney Voltaire Gex

La Communauté de Communes du Pays de Gex s'est engagé dans deux démarches prospectives :

- le SCoT approuvé le 12 juillet 2007
- le projet d'agglomération dont la charte a été signé le 5 décembre 2007

Depuis son approbation, le SCoT du pays de Gex a initié des réflexions sectorielles en matière de :

- logement et d'habitat au travers de l'élaboration du **second Programme Local de l'Habitat**, (bureau d'études Ehos)
- déplacement au travers de l'élaboration d'un **Plan de Mobilité Durable**, (bureau d'études CITEC)
- développement commercial au travers de l'élaboration d'un **Schéma d'Urbanisme Commercial** (bureau d'études AID).

La lecture comparée du SCoT et du projet d'agglomération, qui bien qu'approuvé à une date rapprochée l'un de l'autre, révèlent néanmoins quelques différences significatives quant au devenir du secteur de la RD 1005.

Ainsi, l'objet de cette note est de présenter aux équipes impliquées dans les études tests du PACA Genève Ferney Gex :

- d'une part, les attendus du SCoT sur ce secteur et mettre en exergue les différences relevées avec le projet d'agglomération,
- d'autre part, les analyses en matière d'habitat, de déplacement et de développement commercial.

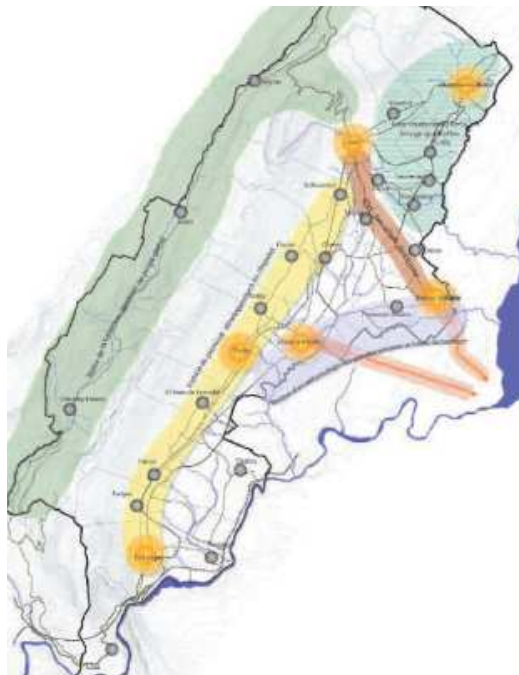
Il s'agit de permettre aux équipes de mieux appréhender la complexité de ce territoire, ses dynamiques, afin d'apporter des solutions les plus opérantes possible et ce, un souci de convergence des outils de planification stratégiques français et suisses.

Le SCoT du pays de Gex et le Projet d'agglomération

Le SCoT du Pays de Gex

Le territoire du SCoT du Pays de Gex (environ 70 000 habitants) accueille près de 10% de la population de l'aire urbaine (770 000 habitants). Le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Gex regroupe 27 communes dont 26 composent la communauté de communes du pays de Gex (CCPG).

Le SCoT se fixe comme objectifs :

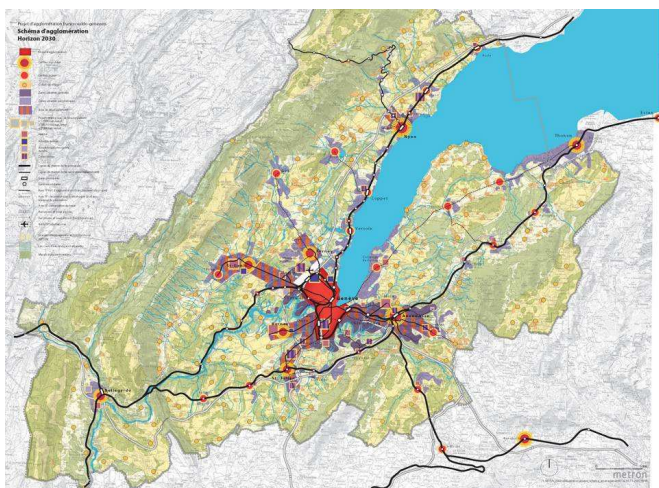


- **Confirmer le Pays de Gex comme territoire de qualité** (en préservant et en valorisant les espaces naturels, l'activité agricole, le patrimoine bâti, en travaillant sur la prévention des risques naturels, la gestion de la ressource en eau) ;

- **Rééquilibrer le développement du Pays de Gex** (en s'appuyant sur le réseau urbain, en développant une politique d'équipements et de services, en maîtrisant la pression foncière, en diversifiant, densifiant et en qualifiant l'habitat, de mettre en œuvre une stratégie communautaire des implantations des activités économiques, en améliorant les déplacements des personnes) ;

- **Affirmer le Pays de Gex au sein du Bassin Genevois** (en participant à la définition de la stratégie de développement du bassin de vie genevois, en renforçant les dessertes pour faciliter les échanges transfrontaliers, en poursuivant et en renforçant nos partenariats avec les territoires français, en organisant et en structurant une offre touristique franco genevoise).

Le projet d'agglomération franco-valdo- genevois



Au travers de la Charte du Projet d'Agglomération Franco- Valdo- genevois, les cosignataires de la charte se sont engagés vers l'émergence d'une agglomération compacte, multipolaire et verte.

Compacte, capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales,

Multipolaire, en rééquilibrant la répartition de l'habitat et des emplois et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux,

Verte, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant

une forte présence de la nature en ville.

La mise en œuvre de ce concept passe un ambitieux développement du réseau de transport en commun, qui est resté à ce jour notablement insuffisant au regard du périmètre vécu de l'aire urbaine en raison du caractère limitant et contenant des frontières nationales. Dans un souci de grande cohérence des politiques d'urbanisme et de déplacement, le projet conditionne les extensions des réseaux de transports publics par une densification de l'urbanisation aux abords immédiats.

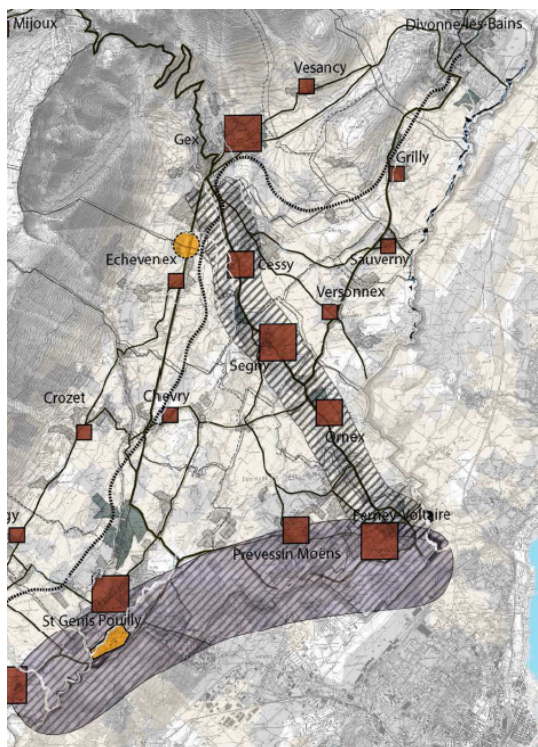
Objectifs quantitatifs du SCoT et du projet d'agglomération

Le programme du PACA Genève Femey Gex prévoit à l'horizon 2030 une population additionnelle de 10 000 habitants. A titre de comparaison, les projections des hypothèses du SCoT (2,5 % de croissance maximum) pour l'axe conduisent à une population supplémentaire sur les communes française de l'axe RD 1005 :

- de près de 10 000 habitants à l'échéance 2017 (SCoT)
- de près de 25 000 habitants à l'échéance 2030 (projet d'agglomération)

		RGP	Projection hypothèse SCoT : 2,5 % max par an	
		2 006	2017	2030
Pôles urbains	Gex	9 544	12 523	17 262
	Ferney Voltaire	7 891	10 354	14 273
			-	-
Petites villes	Prevessin Moens	4 995	6 554	9 035
	Ornex	3 168	4 157	5 730
	Segny	1 561	2 048	2 823
	Cessy	3 336	4 377	6 034
		30 495	40 012	55 157
			Gain par rapport à 2006 9 517	Gain par rapport à 2006 24 662
Total CCPG		69 697		
Part au sein de la CCPG		44%		

Objectifs poursuivis dans le SCoT pour la RD 1005



Le SCoT comme le projet d'agglomération définissent l'axe reliant Femey à Gex comme un territoire sous pression urbaine forte qui appelle une profonde réflexion.

Le PADD du SCoT a inscrit ce secteur parmi les 5 espaces de développement

« L'axe urbain autour la RD 1005 : Cette liaison historique qui structure le Pays de Gex d'Est en Ouest, de Genève à la Valserine devient l'espace de représentation gessien, mixant les fonctions : activités économiques, logements, « espaces naturels ». cette voie est à requalifier, pour permettre, notamment, une desserte des transports en commun efficace et un parcours multi-modes (cycles, piétons, rollers, ..)

Traduisant cet objectif, le Document d'Orientations Générales propose la mise en place d'un schéma de secteur visant à la requalification de la RD 1005 de Ferney- Voltaire jusqu'à Gex en axe de type boulevard urbain.

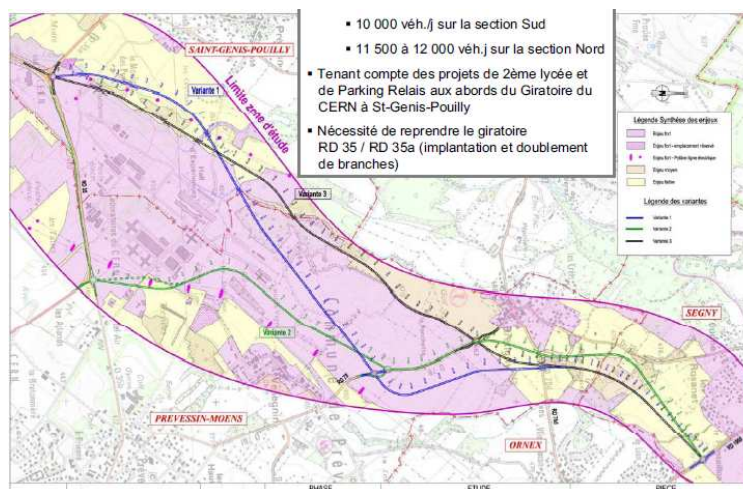
Cette requalification nécessite une concentration de la croissance démographique et une densification des zones urbanisées dans un fuseau de plus ou moins 400 mètres autour de la voie. Ce développement sera mis en relation avec les transports collectifs et les modes doux qui trouveront un contexte favorable à leur développement (voies réservées, priorité de trafic, ...). Une démarche globale tenant compte de toutes les thématiques (urbanisme, environnement, agriculture, déplacements, économie...) devra être mise en œuvre. Elle pourra prendre la forme d'un schéma de secteur. Une telle requalification ne pourra se faire qu'en parallèle d'un doublement de la RD1005. »

Projets routiers inscrits au SCoT

Prénant en compte sa saturation annoncée, l'axe de la RD 1005 fait l'objet de plusieurs projets routiers :

- Liaison RD 35/ RD 1005

Le conseil général de l'Ain a missionné le bureau d'études EGIS que pour conduire l'étude de faisabilité de la 7^{ème} tranche du désenclavement du Pays de GEX (jonction RD 35 – RD 1005). Cette voie future permettrait de soulager l'ensemble du réseau viaire, saturé et non adapté aux charges de trafic constatées dans le secteur de la RD1005. Il s'agit ainsi de faciliter les déplacements en direction du Nord par une organisation en peigne et non plus maillée, en favorisant notamment le report d'une partie des trafics de la douane de Ferney vers celle de Prévessin et le futur pôle multimodal de Saint-Genis. Les trois tracés étudiés par le conseil général conformément aux orientations du SCoT proposent un débouché au sud du carrefour de Segny.



Cependant, à l'issue des premières réunions de concertation locale, il apparaît qu'aucun des trois scénarii exposés ne soit à même de répondre simultanément aux contraintes du site traversé et souhaits des communes.

- Doublement de la RD 1005

Ce doublement est inscrit dans le SDAU approuvé le 28 avril 1998. Pour ce dernier, « la déviation de la RN 5 (actuelle RD 1005), au sud de Cessy, jouera un rôle structurant majeur : elle soulagera l'actuelle RN 5 d'une part du trafic d'échange avec les cantons de Genève et de Vaud, d'autre part du trafic de liaison entre les pôles de Gex et Ferney (Cessy, Cegnny, ...).

Les accès directs seront interdits : cette voie sera accessible uniquement par des carrefours aménagés en nombre limité. Un recul des constructions par rapport à cette voie devra être prévu dans les POS des communes concernées

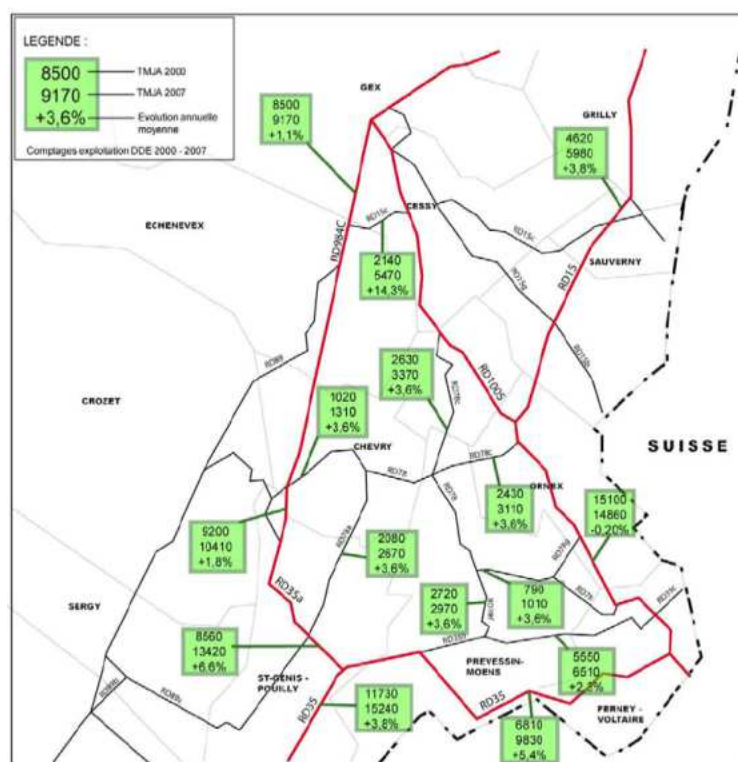
L'ancienne RN 5 continuera d'assurer les relations courtes entre les bourgs situés le long de cet axe, ainsi que l'accès aux zones d'activités, et deviendra ainsi une voie de distribution ». Ce projet trouve un écho particulier dans les demandes de contournement des communes de Segny et d'Ornex.

Le SCoT approuvé le 12 juillet 2007, ainsi que cela est présenté en préambule réaffirme la nécessité de conduire ce doublement concomitamment à la requalification de la RD 1005. Cependant, les travaux conduits dans le cadre du Plan de mobilité durable ne mentionnent pas ce projet dans les hypothèses en cours d'étude, privilégiant une solution en transports en commun.



2. Déplacements

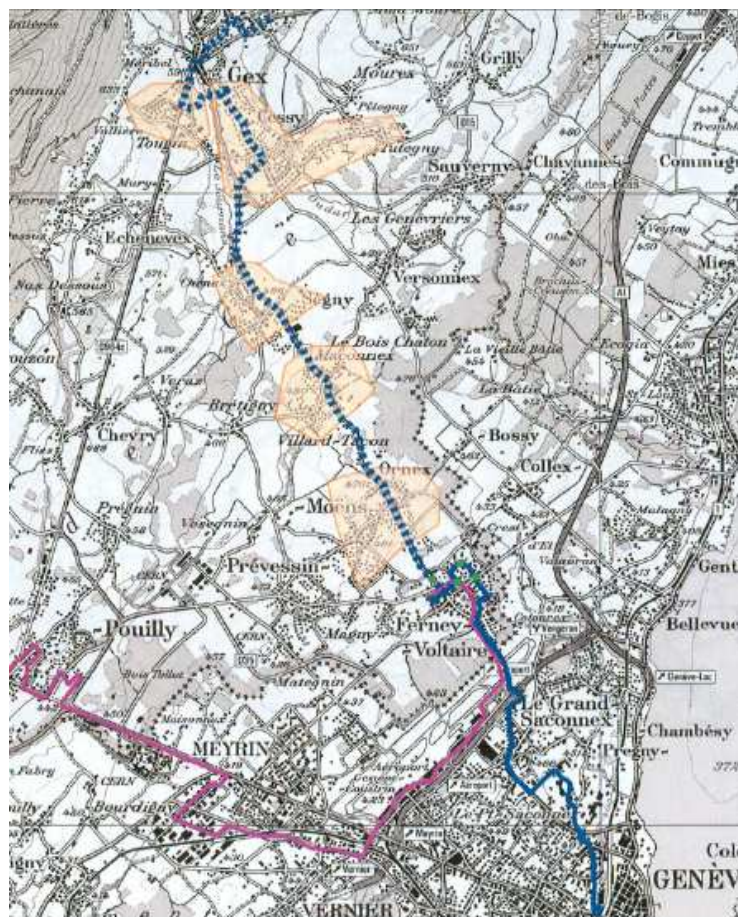
Eléments relatif à la RD 1005



La RD 1005 connaît un trafic moyen journalier de l'ordre de 17 500 véhicules sur la section Ferney/Omex et de 9 000 véhicules sur celle comprise entre Segny et Gex. Sur la période 2000- 2007, le trafic de la RD 1005 connaît une stabilisation voire une légère baisse (- 2%) alors que l'ensemble des axes attenants connaissent une augmentation de l'ordre de 3,5 % par an. Ceci traduit une saturation de cet axe. Dans ce cadre, il conviendra de mesurer l'impact de la liaison RD 35 / RD 1005 sur le trafic.

La RD 1005 est également desservie par la ligne F à raison de 21 bus par jour et par sens. L'offre sur cette ligne apparaît insuffisante en raison d'une capacité des bus inadaptée au nombre de montées. Par ailleurs, les cadencements sont insatisfaisants, et les retards une doléance récurrente des usagers, d'autant plus préjudiciable que l'arrivée sur Ferney Voltaire implique une correspondance.

Amélioration de l'offre de transport 2010- 2011



Dans le cadre de la renégociation de la délégation de service public sur les lignes transfrontalières, les lignes suivantes seront améliorées 1^{er} janvier 2010 :

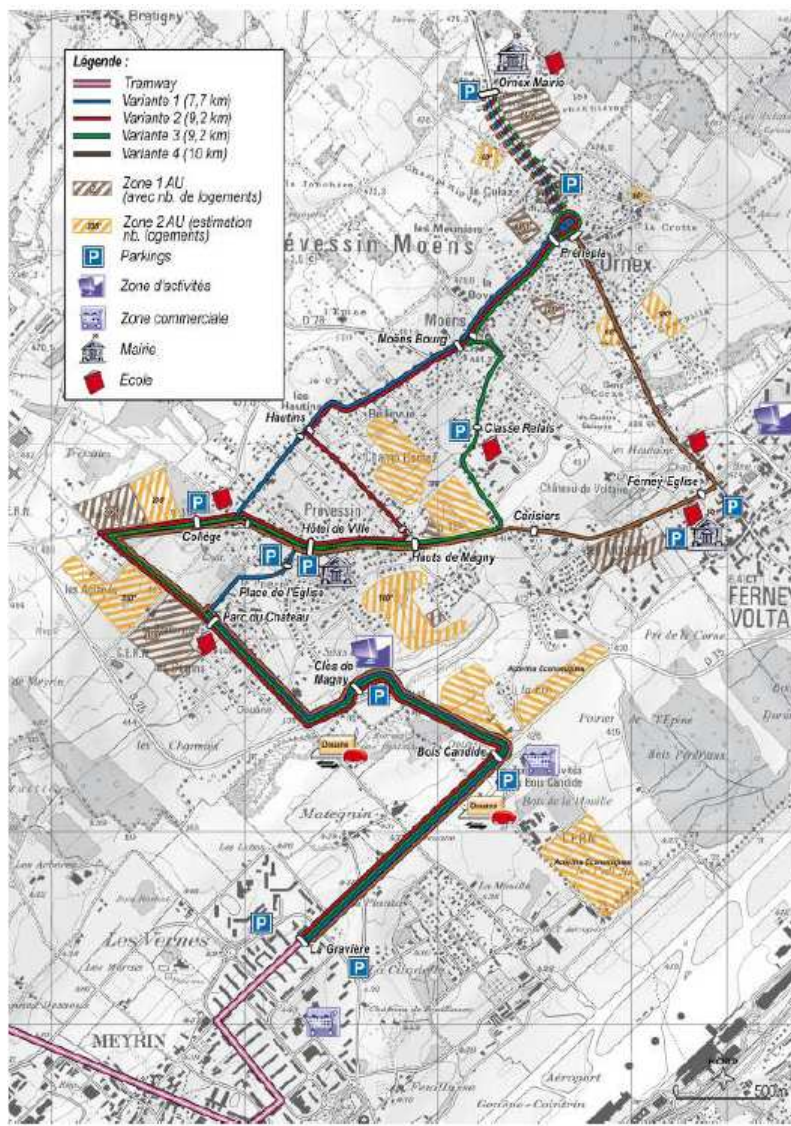
Ligne F :

- augmentation du cadencement (de 12 minutes passe à 10 minutes entre Cornavin et Ferney),
- suppression du transbordement à Ferney, et un bus sur trois en direction de Gex (cadence toutes les 30 minutes),
- amélioration de la capacité du matériel roulant par la mise en place d'un bus articulé (actuellement navette entre Ferney et Gex).

Ligne Y :

- modification du tracé (cf. plan joint) avec une liaison Ferney Voltaire / aéroport/ CERN / Saint Genis / Thoiry,
- fréquence à 30 minutes en heures pointes et 60 minutes en heures creuses.

Ligne Prévessin La Gravière :



Ce projet a été étudié par le bureau CITEC en réponse à une demande de la commune de PREVESSIN-MOËNS et validé par le conseil communautaire de la communauté de communes en décembre 2008. Il doit être cohérent avec les objectifs du Plan Directeur Cantonal des Transports Publics de Genève 2011-2014.

L'enjeu est de tirer parti de l'arrivée programmée du tramway genevois en décembre 2009 à proximité immédiate de la douane de Mategnin (16 000 véhicules / jour), afin de mettre en service dans les meilleurs délais une ligne de rabattement depuis Prévessin-Moëns, voire Femey-Voltaire et Ornex. Il s'agit aussi de connecter les zones aujourd'hui urbanisées et non desservies de la commune de Prévessin-Moëns (>5000 habitants) aux zones d'urbanisation future (1500 habitants supplémentaires attendus dans les deux prochaines années), en réalisant si possible des liaisons entre équipements publics et pôles de services à la personne (mairie, collège, crèche, centres médicaux, centres sociaux...).

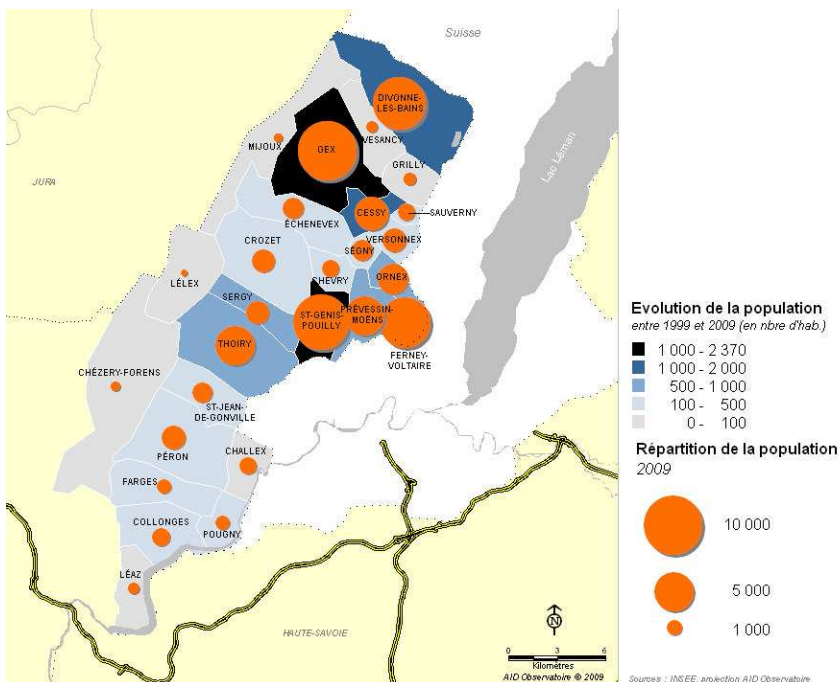
La volonté des élus est de réduire autant que faire se peut les trafics individuels internes en reliant les zones d'habitat aux pôles régionaux du projet d'agglomération.

3. Commerces

Les caractéristiques sociales de la population gessienne impactant sur les comportements d'achat

La croissance démographique (+ 26 % de population entre 1999 et 2008) a constitué le principal moteur du développement commercial du pays de Gex. A ce titre le Pays de Gex est caractérisé par :

- une population plus jeune que la moyenne mais qui tend à vieillir,
- une baisse de la taille des ménages,
- un environnement social plutôt favorable notamment induit par :
 - des apports de clientèle plutôt aisée sur les communes résidentielles,
 - une part plus importante de cadres et de professions supérieures
 - des difficultés sociales moins fortes que dans le reste du département de l'Ain

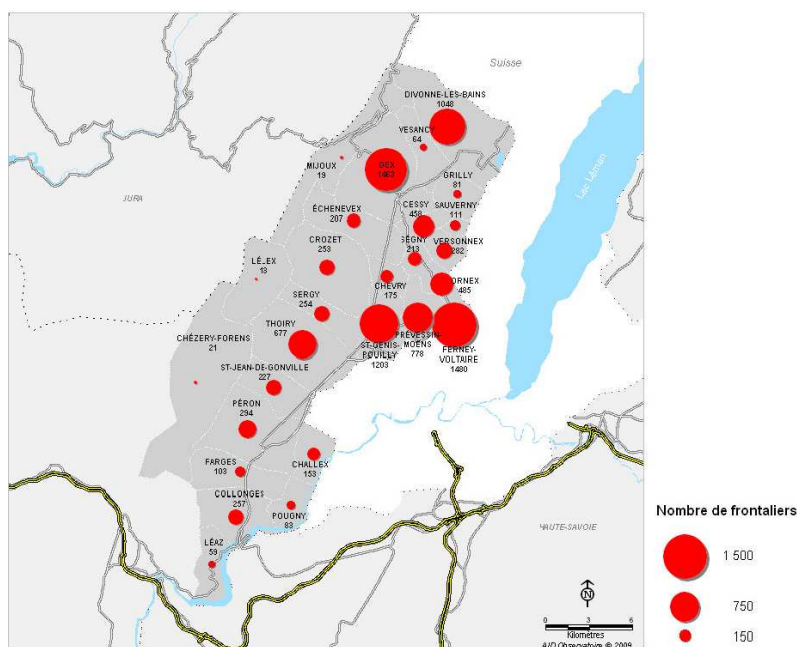


Cela se traduit par :

- des besoins qui changent en volume et en typologie
- des besoins qui augmentent sur certains produits, notamment pour les équipements de la maison,
- un pouvoir d'achat plus élevé que sur les autres territoires.

Ainsi, on estime aujourd'hui que le Pays de Gex accueille près de 10 500 travailleurs frontaliers et 12 à 16 000 employés des organisations internationales qui se rendent chaque jour soit dans l'agglomération genevoise soit dans le canton de Vaud.

Cette part de la population à un impact potentiel sur les produits de consommation courante (petite alimentation, restauration, tabac presse, service à la personne, ...)



Les caractéristiques de l'offre commerciale

Le volume de m² autorisé sur le Pays de Gex a progressé en moyenne **de 4 500 m² par an** entre 2002 et 2008. Le projet des rives d'Allondon à Saint Genis Pouilly vient modifier de façon radicale cet environnement avec l'autorisation de **46 000 m² de surface de vente supplémentaires**.

Les **pôles majeurs** définis à partir des chiffres d'affaires sont :

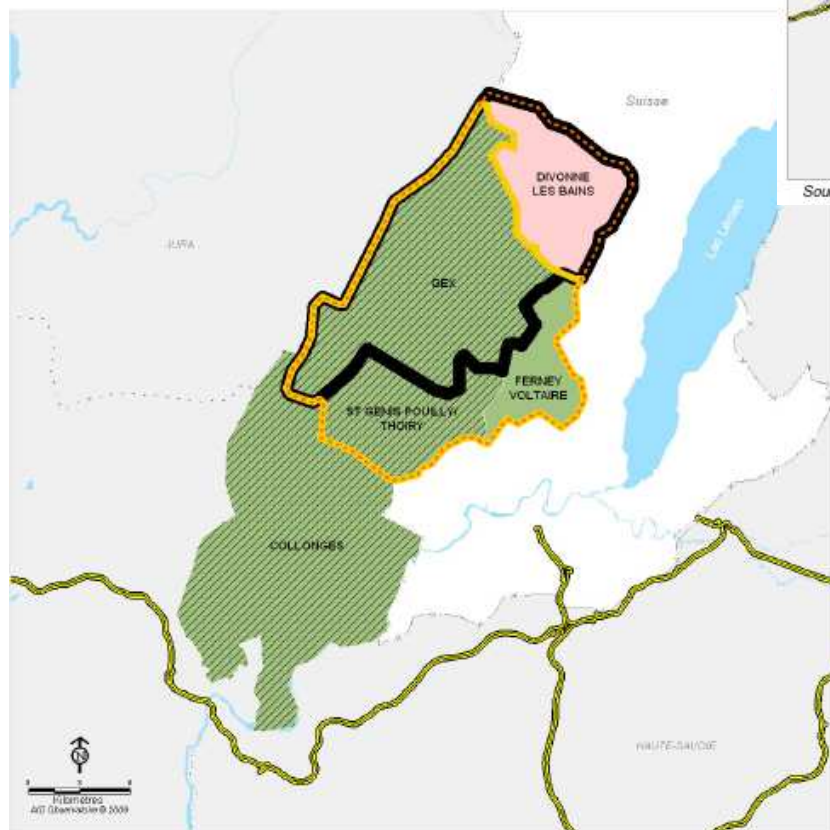
- Femey Voltaire avec une prédominance sur l'alimentation,
- Val Thoiry
- l'ensemble Cessy Omex Segny.

Les **pôles secondaires** sont :

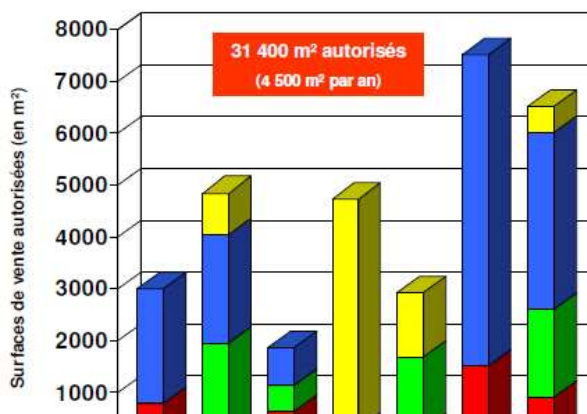
- Divonne
- Gex
- Saint Genis (hors projet des rives d'Allondon).

Les autres communes sont porteuses de **centralités de relais ou de proximité**.

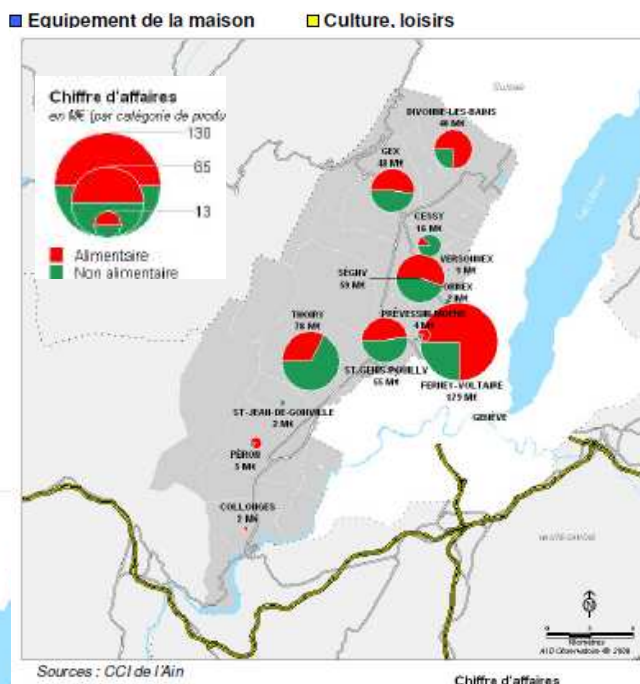
L'offre commerciale est actuellement marquée par une concentration sur le Nord du territoire et l'affirmation de l'axe de la RD 1005. Cette concentration a pour conséquence de superposer les aires d'influences (zone de chalandise) des pôles structurants, et de multiplier des fonctions commerciales qui sont aujourd'hui redondantes.



Progressions annuelles 2002 - 2008



+ Autorisation CNAC Rives de l'Allondon
46 000 m²



Chiffre d'affaires

Zone de chalandise des pôles principaux

- Gex
- Ferney-Voltaire
- St Genis Pouilly
- Thoiry
- Divonne-les-Bains

Analyse des pôles commerciaux situés dans le PACA Genève Ferney Gex

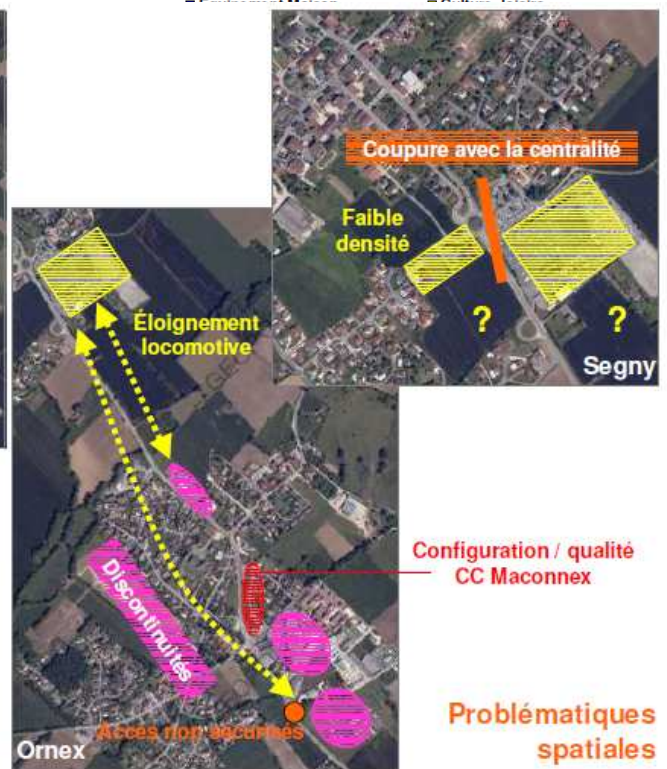
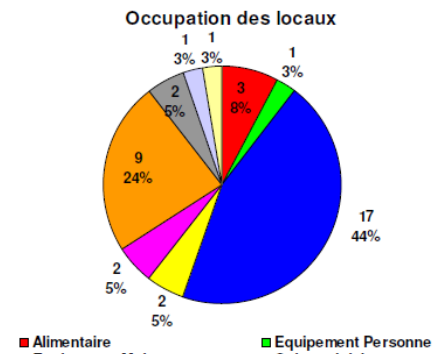
Cessy/ Ornex/ Segny

L'ensemble Cessy Omex Segny souffre de problème qualitatif lié :

- à la faible densité commerciale sur chaque sous pôle, notamment autour de la locomotive alimentaire de Segny,
- une grande hétérogénéité des enseignes,
- une locomotive alimentaire vieillissante

Cessy – Segny - Ornex

3 séquences commerciales : 39 locaux
38 locaux en activité (2,5% de vacance)



Centre Ville et Poterie

Ferney Voltaire

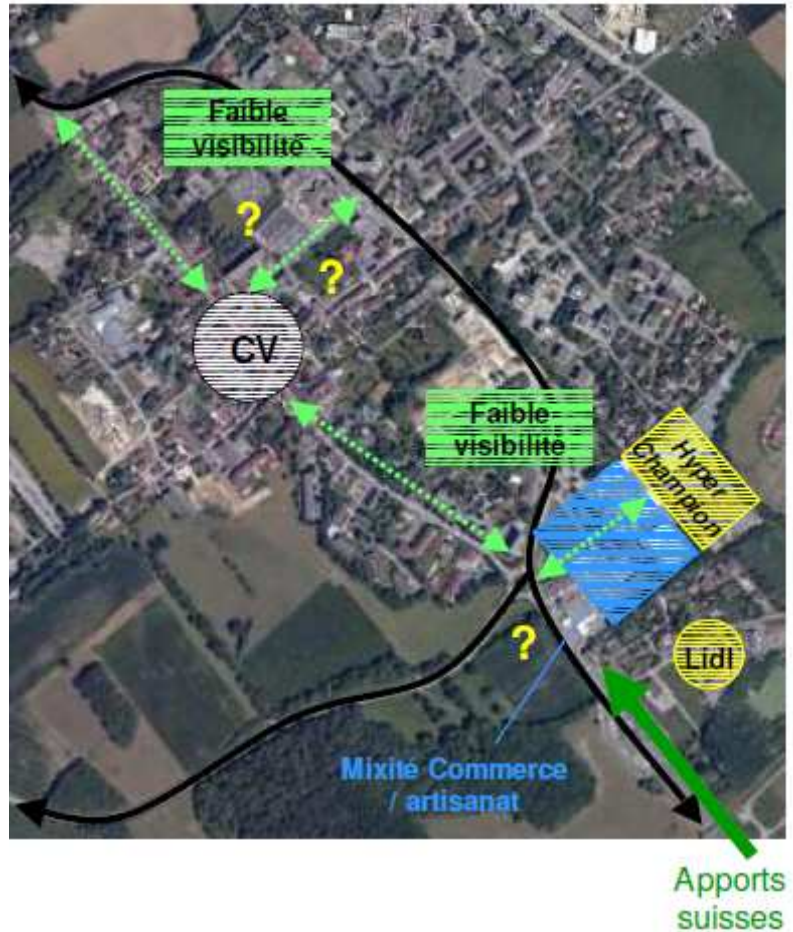
Le commerce sur la commune de Ferney Voltaire se structure autour de trois pôles :

- Le centre ville,
- La Poterie,
- La zone de Bois Candide.

Le centre ville a une vacance relativement forte (15 %), et souffre d'un vieillissement du centre commercial et des espaces publics, ainsi que d'une signalisation commerciale.

Le secteur de la Poterie se situe en proximité immédiate du centre ville mais ne participe pas à son fonctionnement. Sa locomotive alimentaire a une visibilité et une accessibilité faible depuis la RD 1005. Les espaces publics sont dédiés à l'usage de la voiture et ce faisant très peu qualitatif. Enfin, la zone est très hétérogène mêlant commerces de proximité, activités culturels (cinéma), services et des moyennes surfaces principalement orientées vers l'automobile.

Comme la zone de la Poterie, le secteur de Bois Candide bénéficie des apports de clientèle suisse pour les achats alimentaires. La locomotive alimentaire est isolée des activités présentes sur la ZAC des anneaux sur Préveissin Moens et également de celles de la galerie commerciale. Cette dernière est vieillissante et ne bénéficie pas d'une enseigne leader susceptible de dynamiser ce pôle.



Bois Candide

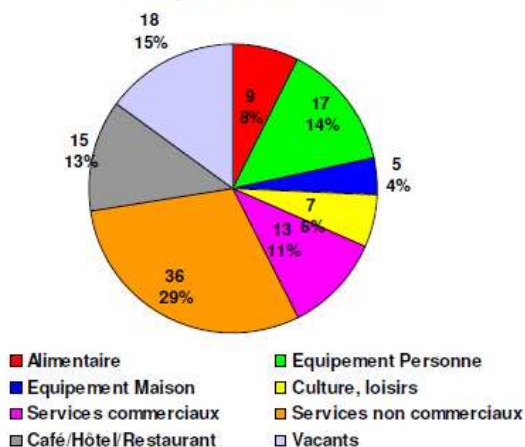
Apports suisses

Problématiques spatiales

Centre – ville

120 locaux dont 102 en activité (15% de vacance)

Occupation des locaux



Gex

Le commerce sur la commune de Gex s'organise autour de trois pôles :

- le centre ville,
- l'Aiglette à l'Est du centre ville, de part et d'autre de la RD 984 c,
- les Vertes Campagnes à l'Ouest situées le long de la RD 984.

Le centre ville est marqué par l'un des plus forts taux de vacance (25%) du Pays de Gex ce qui lui donne un aspect peu dynamique. L'activité commerciale est inférieure à ce que l'on a l'habitude d'observer sur les communes de taille comparable.

L'attractivité alimentaire de la **zone de l'Aiglette** est assurée par l'enseigne Intermarché. Cette zone a une activité commerciale limitée. Sa vocation est mal définie puisque l'on y retrouve non seulement des activités commerciales mais aussi des services et de l'artisanat.

La RD 984 c constitue une coupure.

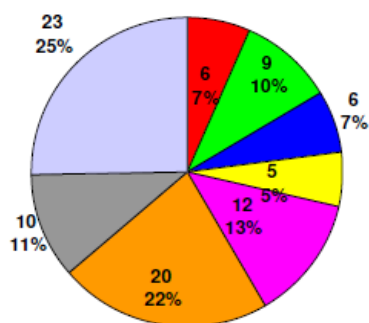
Le centre commercial des vertes campagnes est composé d'un hyper marché, d'une galerie marchande et d'activités orientées principalement vers l'automobile.

Ce pôle enregistre une activité limitée en raison notamment du vieillissement du bâti. L'articulation entre la surface de vente alimentaire et la galerie marchande organisée en U est peu propice au bon développement commercial.

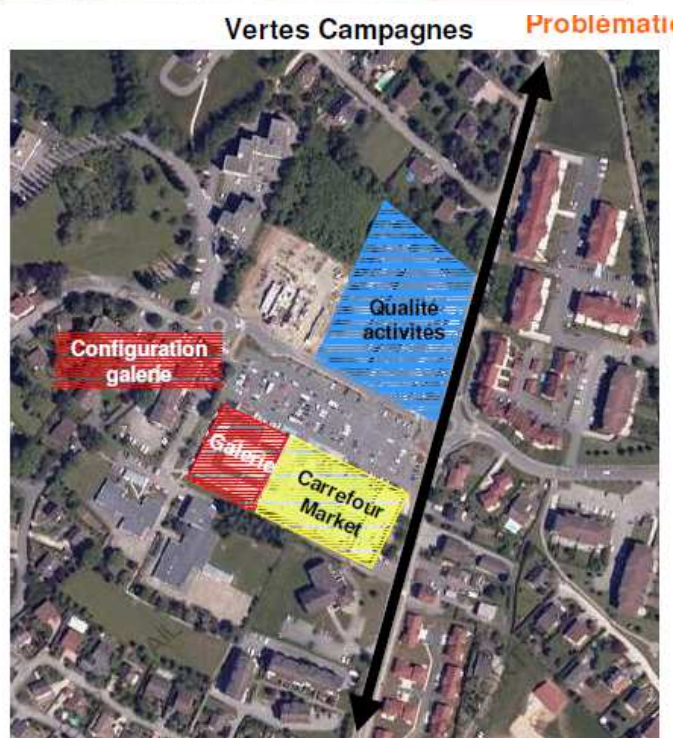
Centre – ville

91 locaux dont 68 en activité (25% de vacance)

Occupation des locaux



- Alimentaire
- Equipeement Maison
- Services non commerciaux
- Café/Hôtel/Restaurant
- Equipeement Personne
- Culture, loisirs
- Services commerciaux
- Vacants



4. HABITAT LOGEMENT

Les caractéristiques des logements

Une forte croissance du nombre de résidences principales

On comptait 28638 résidences principales sur l'ensemble du territoire en 2007, soit une croissance annuelle de l'ordre de 2% par rapport à 2005, celle-ci ayant été de 2,7% entre 1999 et 2005.

La part de logements individuels est de 46% (13 222 logements), part logiquement plus importante dans les bourgs (73% en moyenne). Les logements collectifs sont surtout présents dans les pôles urbains (74%, 89% pour Ferme-Voltaire).

Un faible nombre de logements vacants

Avec 2600 logements vacants, soit 7% de l'ensemble du parc, la Communauté de Communes affiche un taux légèrement inférieur à celui observé à l'échelle départementale. Ce taux est stable par rapport à 2005, mais augmente légèrement en volume, avec 220 logements vacants supplémentaires.

Un taux élevé de résidences secondaires

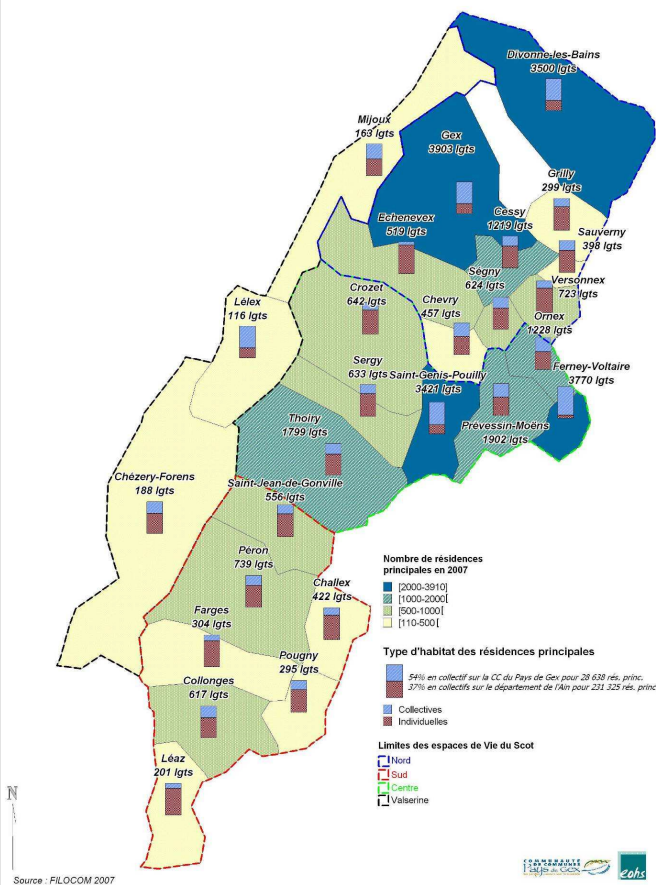
Avec plus de 4000 logements en résidence secondaire (soit 12%), la Communauté de Communes du Pays de Gex connaît un taux nettement supérieur à celui observé à l'échelle du département de l'Ain. Ce taux s'avère plus élevé qu'en 2005 (11,2% et 3 700 logements).

Une large majorité de propriétaires occupants

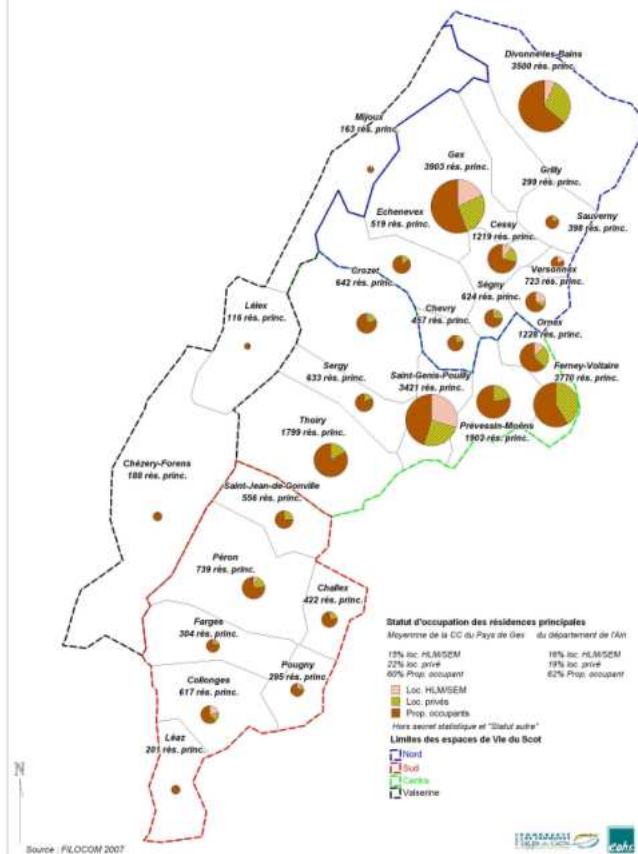
La Communauté de Communes compte 62% de propriétaires occupants, soit un peu moins que la moyenne observée à l'échelle du département (60%). En revanche, la part de locataires du parc privé apparaît un peu plus élevée (22% contre 19%), que l'on retrouve surtout sur les pôles urbains (26%). Le parc locatif public accueille une part comparable à celle observée en moyenne sur l'Ain (15% contre 16%).

Les pôles urbains ont une part de propriétaires occupants moins importante 50%, mais des locataires plus représentés : 26% de locataires du parc privé et 20% de locataires du parc public.

Communauté de Communes du Pays de Gex
Répartition des résidences principales en 2007



Communauté de Communes du Pays de Gex
Statut d'occupation des résidences principales en 2007

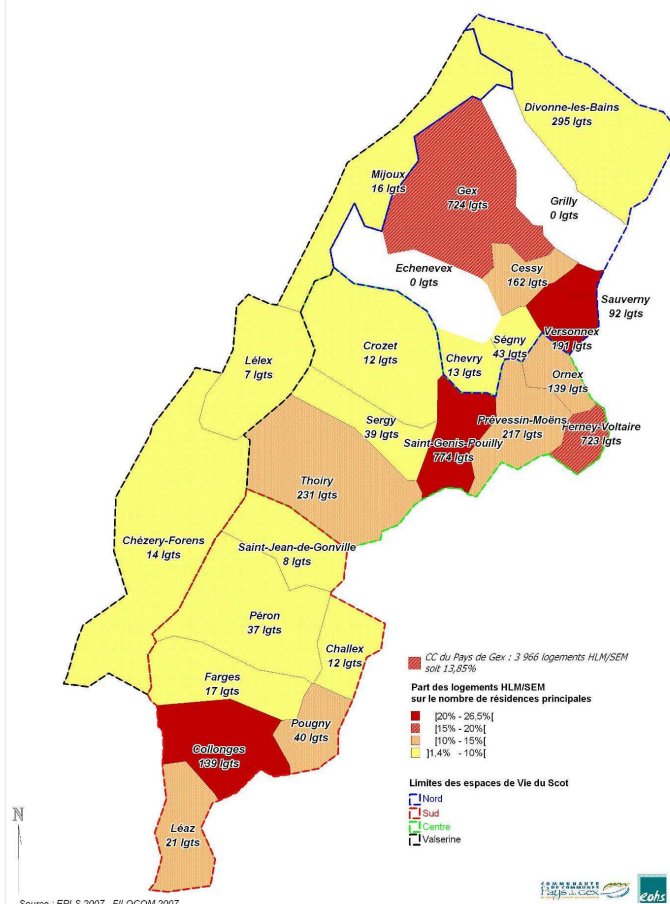


A l'inverse, sur les bourg, on compte 74% de propriétaires occupants, 15% de locataires du parc privé et seulement 8% de locataires du parc public.

Les petites villes se situent à un niveau intermédiaire avec 68% de propriétaires occupants, 18% de locataires du parc privé et 11% de locataires du parc public.

Un effort pour équilibrer l'offre locative (publique et privée) sur les bourgs et les petites villes est donc nécessaire afin de favoriser la fluidité des parcours résidentiels au sein des communes, notamment des communes rurales.

Communauté de Communes du Pays de Gex
Localisation des logements HLM/SEM en 2007



Les caractéristiques des ménages

Une forte croissance démographique entre les deux recensements

Le territoire comptait moins de 59000 habitants au recensement général de la population de 1999. Les dernières données publiées par l'INSEE, indiquent une population totale de 69697 habitants au 1/1/2006, soit une croissance annuelle de 2,5%, contre 1,4% dans le même temps pour le département de l'Ain. **Cette croissance est très nettement supérieure aux objectifs du PLH 2004-2008 qui prévoyait une augmentation annuelle de l'ordre de 1,8%**

L'évolution démographique a été particulièrement importante sur les secteurs nord (+3% annuels en moyenne, +5,3% sur Cessy) et centre (+2,9%), alors qu'elle a été moindre sur le sud (1,9%) et sur la Valserine (+1,7%, 0,4% sur Lélux).

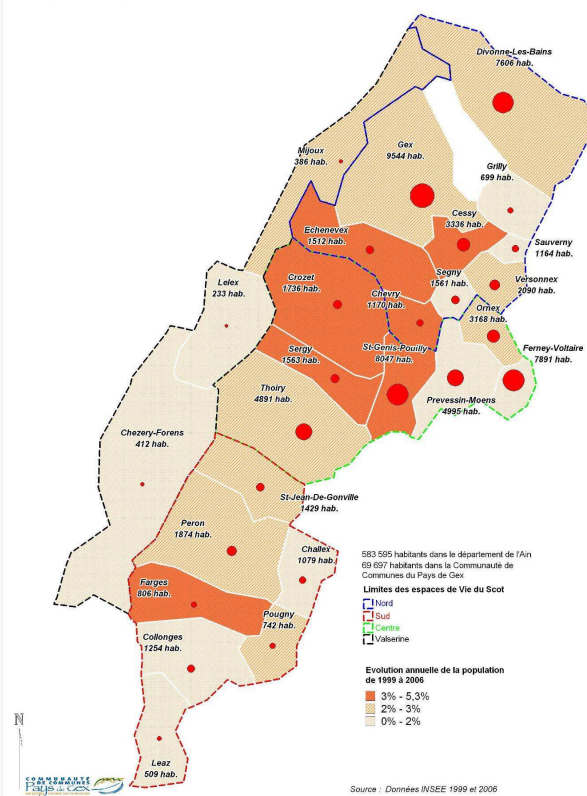
La croissance annuelle a été plutôt homogène selon la trame urbaine des communes (2,5% sur les Pôles Urbains, 2,6% sur les petites villes et 2,5% sur les bourgs en moyenne).

En revanche, la croissance observée est comparable aux évolutions attendues dans le Scot approuvé en juillet 2007 : 2% annuels

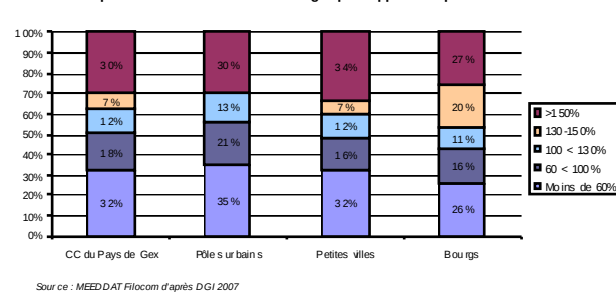
au maximum pour les bourgs (hors Valserine : 3%) et 2,5% pour les petites villes et les pôles urbains.

Les valeurs inscrites dans le Scot en terme de développement démographique étant des valeurs maximal, les communes doivent impérativement veiller à ce que ce développement soit encadré, en maîtrisant le type d'habitat et l'ouverture des zones à urbaniser dans le temps.

Communauté de Communes du Pays de Gex
La population par commune au 1/1/2006



Répartition des revenus des ménages par rapport aux plafonds H.L.M.



Une taille des ménages dans la moyenne départementale

Les ménages sur la CC du Pays de Gex ont une taille assez comparable aux moyennes départementale et nationale, avec toutefois un peu plus de personnes seules (31%) que sur l'Ain (27%), à l'inverse des ménages de deux personnes (29% contre 31%).

Une moitié de ménages ayant des revenus inférieurs aux plafonds PLUS

13400 ménages, tout parc confondu, ont des revenus inférieurs aux plafonds PLUS¹, soit 50% des ménages de la Communauté de Communes. Cette part est en nette augmentation par rapport à 2005, où elle était de l'ordre de 42%.

8516 ménages ont des revenus inférieurs à 60% du PLUS (soit le plafond très social PLAI), soit 32% des ménages. Ces ménages sont répartis de manière assez homogène sur l'EPCI : 33% sur les pôles urbains, 32% sur les petites villes et 30% sur les petites communes. **Cette répartition témoigne du fait que les populations aux ressources les plus faibles ne se cantonnent pas aux seuls pôles urbains.**

¹ En 2009, le plafond PLUS, correspondant au loyer ordinaire du parc locatif social, équivaut par exemple à 1959€ de revenu mensuel pour une personne seule et 3793 € pour un ménage avec deux enfants. Le plafond PLAI correspond à 1174 € mensuels pour une personne seule et 2276€ pour un ménage et deux enfants.

Le développement de l'offre

Une production nettement supérieure aux objectifs de production du précédent PLH

Un stock de logements potentiels particulièrement important

Entre 2003 et 2008, il s'est construit plus de 1200 logements par an en moyenne, alors que l'objectif du PLH était de l'ordre de 700 logements annuels.

Si le volume de logements autorisés est en très forte baisse en 2008, le volume de PC autorisés en 2007 laisse un stock de logements potentiels conséquent, dont il faudra tenir compte dans la prochaine programmation, même si compte-tenu de la crise immobilière, un certain nombre d'entre-eux ne devraient pas être produits.

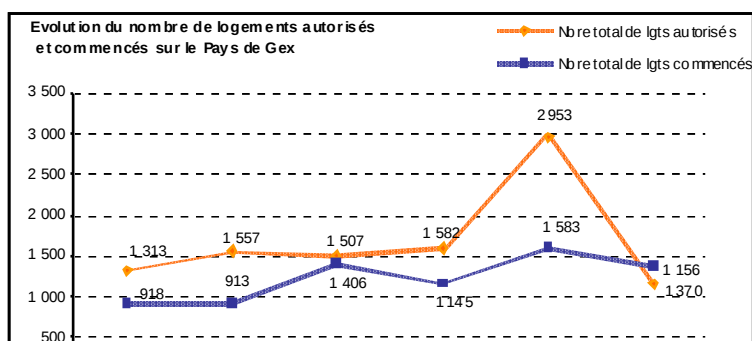
Source : fichier SITADEL 2003-2008

Un volume de production de logements locatifs sociaux conforme aux objectifs du PLH

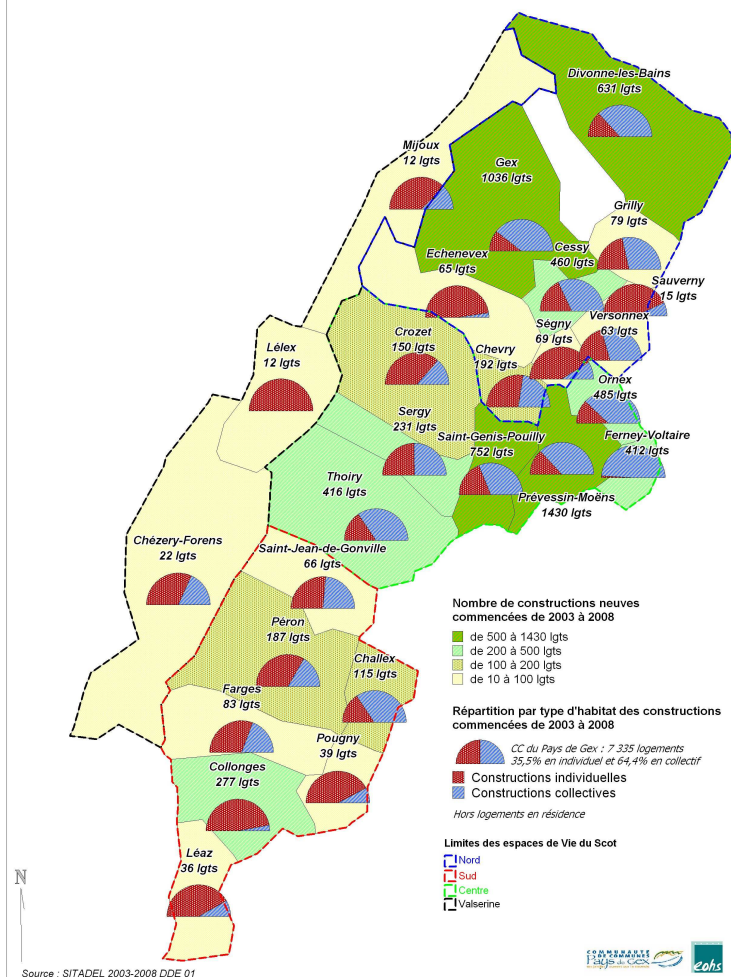
La part de production de logements locatifs sociaux a été de 18% sur l'ensemble des logements commencés entre 2004 et 2008, soit un total de 1129 logements sur 5 ans. **Cette production est conséquente**, dans la mesure où la production envisagée (et budgétée en matière de subventions par la CCPG) était moitié moindre (650 logements pour la durée du PLH, soit 19% de l'ensemble de la production neuve).

La répartition de la production a atteint 21% de la production totale sur les pôles urbains, 18% sur les petites villes, mais seulement 8% sur les bourgs.

Cette répartition de la production implique un renforcement de l'offre locative aidée sur les centralités sans rééquilibrage de l'offre sur les plus petites communes. (La répartition de l'offre existante en 2007 était en effet de 20% de logements locatifs sociaux sur les pôles urbains, 13% sur les petites villes et 9% sur les bourgs).



Communauté de Communes du Pays de Gex
Logements commencés de 2003 à 2008



Des prix de marché élevés et en hausse

Les niveaux de prix de marché sur la CCPG **sont particulièrement élevés en locatif libre** (les plus élevés du département y compris les communes de l'unité urbaine lyonnaise), et s'inscrivent dans une tendance à la hausse.

Les prix en matière de locatif libre ont augmenté de 4,6% en moyenne en 2008 après avoir connu une stabilisation en 2007. En moyenne, le prix au m² hors charges est de 13,7€ contre 13€ en 2007². Les niveaux de prix avoisinent les 16€/m² sur les petites typologies, et impactant en premier les ménages à revenus modestes.

Sur Bellegarde, les loyers accusent en revanche une baisse de 2% par rapport à 2007 pour s'établir en moyenne à 9,1€/m², ce qui peut expliquer le ressenti de certains élus d'un glissement de la population vers le bassin bellegardien.

	Studios et 1 pièce		2 pièces		3 pièces		4 pièces		5 pièces et plus		Ensemble	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
GEX	15,5 (8,0)	15,0 (-0,9)	14,0 (4,2)	14,5 (3,7)	12,1 (-3,7)	12,7 (4,9)	9,3 (-12,7)	13,0 (13,9)	11,3 (-1,0)	11,6 (3,4)	12,9 (0)	13,7 (4,6)
CC PAYS DE GEX	16,0 (5,7)	15,7 (-1,6)	12,5 (-2,0)	13,6 (7,8)	11,0 (-3,2)	11,9 (5,3)	9,4 (-8,0)	11,6 (6,0)	9,5 (-9,3)	11,6 (3,3)	12,0 (-2,2)	13,0 (4,7)

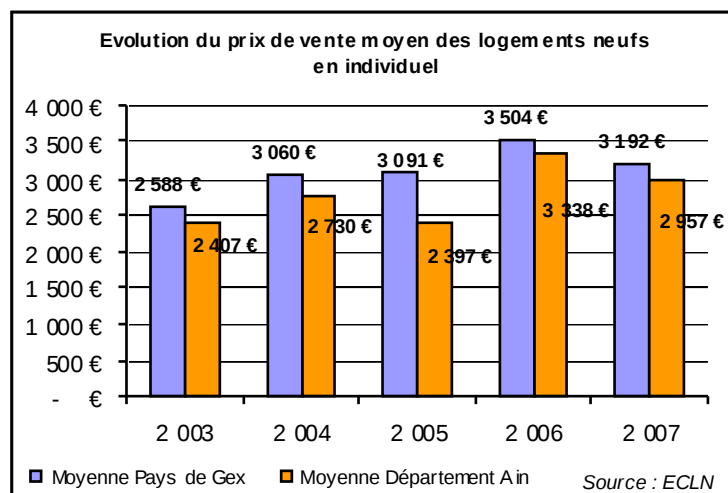
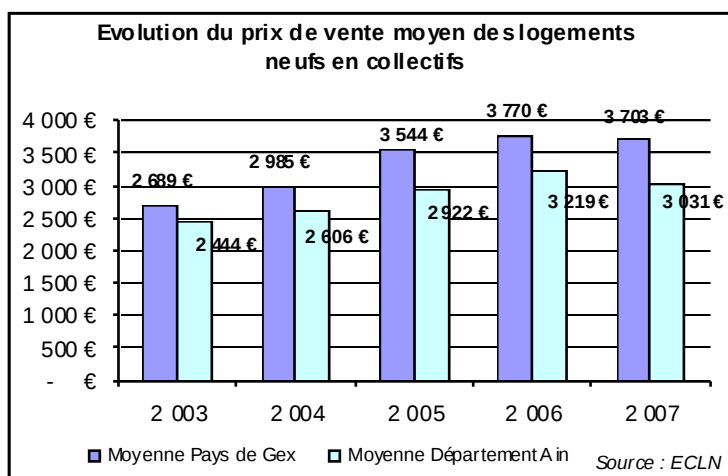
source : Clameur (les chiffres entre parenthèses indiquent l'évolution en % par rapport à l'année n-1)

Les maisons dans l'ancien se vendent, selon la qualité des produits, autour de 400 000€ à 450 000€, bien que des produits réapparaissent depuis peu sous la barre des 400 000€ (source entretiens).

Dans le neuf, selon l'Enquête sur la Commercialisation des Logements Neufs (ECLN) de 2007, il fallait compter 3703€ en moyenne par m² pour un appartement sur la CCPG, contre un peu plus de 3000€ sur le département.

Ces prix moyens sont en baisse par rapport à 2006, à rapprocher de l'augmentation du volume conséquent des 3 000 logements autorisés cette année là (l'offre commerciale ayant été beaucoup plus importante que les années précédentes). Il fallait toutefois déboursier plus de 280 000€ pour un T3 de 80 m² en 2007 en moyenne sur la CCPG. La baisse des prix s'observe également à l'échelle du département.

La baisse des prix de 2007 s'observe aussi sur les produits en individuel, avec un prix moyen au m² de 3 192€ sur la CCPG contre plus de 3 500€ en 2006. Ce chiffre est à prendre avec précaution, car il n'indique pas les aspects annexes, tels que la taille du terrain, dont on observe plutôt une baisse ces dernières années en moyenne, notamment en raison de l'augmentation des prix du foncier viabilisé (de l'ordre de 300 à 500 € du m² dans les pôles urbains, 200 à 350€/m² dans les petites villes et les bourgs, sauf sur la Valserine où il avoisine les 50€/m²).



² Le loyer PLS plafonné à 7,64 €/m² dans le locatif social a donc sa place sur le secteur. Il ne doit cependant pas occulter les besoins des ménages à ressources modestes, d'où la volonté de la CCPG de ne plus subventionner sa production.



COMPTE-RENDU

Etude impacts sur l'agriculture n°13-1

Table ronde PACA Ferney - Gex n°1 - 29 septembre 20 09

Note n°31

Date : 29 septembre 2009

Lieu : Genève

Compte-rendu : Guy Dériaz, Carole Herbaux

1. Rappel

Les objectifs de cette phase test du PACA de Ferney-Gex étaient entre autres de vérifier les hypothèses chiffrées des possibilités d'accueil de la zone estimées à environ 10'000 habitants et 14'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.

Le cahier des charges des mandataires reprenait les éléments standards d'analyse des PACA (concept territorial, paysager et urbain; estimation des potentiels d'urbanisation; réseaux de déplacement/mobilité; trame verte et mesures environnementales) dans un territoire comprenant et limité par Gex-Versoix-zone des organisations internationales-aéroport-Prévessin).

Ce périmètre est caractérisé par

- des centres urbains (Gex, Ferney, Versoix, sud de l'aéroport),
- l'aéroport international de Cointrin,
- la présence du CERN,
- une série de villages,
- des bois importants,
- le tout inscrit dans une zone agricole "sous forte pression urbaine"...

2. Remarques générales

Il convient d'emblée de souligner que les trois équipes ont donné comme priorité ...

- la **densification** du tissu urbain existant,
- l'utilisation des "**dents creuses**" ou des "poches vides",
- la mise en avant et l'utilisation du **paysage** comme élément structurant fort.

Cette entrée en matière est plutôt réjouissante en terme de respect des espaces ruraux et de la zone agricole en particulier. Cependant, aucune équipe n'a mentionné des chiffres précis et en particulier les surfaces nouvellement utilisées pour l'urbanisation sur la zone agricole (perte de SAU).

Toutefois, il faut relever que l'agriculture est plutôt considérée comme un "réservoir" de surfaces ... même s'il faut consommer ces surfaces avec modération, eu égard au rôle paysager joué par l'agriculture. Point n'est fait mention de la valeur économique apportée par l'agriculture, ni bien sûr des contraintes de production auxquelles elle est soumise. Les 3 projets insistent sur le cadre de vie de ce secteur qui fait son attractivité et les bureaux d'études reconnaissent volontiers que l'agriculture est garante, en grande partie de ce cadre de vie. Il faut donc, pour eux, préserver une



agriculture intersticielle, qui jouera bien ce rôle de coupure verte entre les zones urbanisées. Ce n'est malheureusement pas avec une telle vision de l'agriculture que l'on permettra le maintien d'agriculteurs sur le secteur !!

3. Forces et faiblesses de chaque projet, d'un point de vue agricole :

1.1 Projet Guller-Guller

Ce groupe participe également au PACA voisin de Meyrin-St.Genis, ce qui permet une vision plus large du territoire de cette région.

Points forts :

- Concentration de l'urbanisation autour des axes de transport en commun. o mettre en place un transport collectif puissant appuyé sur l'axe Meyrin-St.Genis.
- Se concentrer sur le "Cercle des adresses" (organisations internationales, aéroport, ZI Zimeysa, CERN, Prévessin-Ferney). Développement d'un concept de "parcs" dans cette zone (parc urbain, parc des ONG, parc industriel,...).
- Prévoir un développement différencié des villages.... (concept encore à définir).

Avec ces orientations, l'équipe arrive aux objectifs suivants: environ 6'200 nouveaux habitants, et 10'800 nouveaux emplois.

Elle préconise un déplacement des objectifs d'accueil sur le PACA de Meyrin-St.Genis où le potentiel est nettement plus important. Cette vision plus large est clairement intéressante et permettrait un développement plus pertinent de l'ensemble de cette région.

Points faibles

Le concept de "parcs urbains" confine l'agriculture dans "l'anecdotique" et la "micro-agriculture". Dans une grande partie du territoire concerné, l'agriculture est uniquement perçue comme du *paysagisme*. Les aspects de la production agricole et de biodiversité ne absolument sont pas pris en compte.

Si les aspects paysagers sont bien mis en avant (le paysage étant considéré comme "la colle" qui structure le tout...), il s'agit d'un paysage jardiné au service d'une qualité de vie essentiellement urbaine sans prise en compte des contraintes de l'agriculture...

Le projet prévoit par exemple:

- de reboiser les coteaux,
- des aménagements paysagers dans la zone agricole (vergers, micro-parcelles,...),
- d'installer de la micro-agriculture dans les franges.

Même en l'absence de chiffre, l'urbanisation ne paraît pas vraiment limitée. Les villages du pied du Jura, notamment, seront amenés, par ces projets, à connaître une urbanisation importante et consommatrice d'espace agricole. Le développement d'un axe de transport conséquent entre St Genis et Gex en sera le probable point de départ.

Il n'est pas fait mention des corridors biologiques à maintenir ou renforcer dans ce périmètre.

L'agriculture doit être mieux prise en compte comme un acteur dynamique du développement de cette zone. Les exigences et contraintes des modes de production agricole moderne doivent être intégrées dans les principes d'orientation du développement de cette région.

Note: Cette équipe est la seule à avoir mentionné (mais très vite) le développement de la zone de Colovrex. Quelles sont les perspectives de ce projet?



1.2 Projet FARRA et FAZAN

L'équipe a présenté une intéressante "lecture du paysage" intégrant un regard historique permettant d'appréhender cette zone avec respect et connaissances.

On constate une certaine permanence des qualités paysagères, malgré un sérieux "grignotage" du territoire par l'urbanisation.

Cette urbanisation s'est faite dans cette zone essentiellement sur la zone agricole ces 60 dernières années.

Le projet est construit "à partir du vide".... et est fortement limité dans une bande étroite du territoire entre le Jura et le lac.

L'équipe propose un projet avec une capacité d'accueil (non différenciée) de 25'000 habitants-emplois.

Points forts :

La réflexion historique sur l'évolution du paysage amène des éléments qui renforcent les qualités paysagères du site.

Le constat de la "forte identité paysagère" permet de mettre un cadre au développement urbain qui doit préserver le caractère vert et structurant des bois et des bocages.

L'importance donnée au maintien et à la préservation de cet espace paysager et de ce couloir vert entre Jura et lac oriente le projet vers un confinement de l'urbanisation et une requalification des bords de zones urbaines (franges).

On parle de "coulisses végétales structurantes" qui délimitent assez clairement les zones urbanisées.

Le densification proposée sur les nouveaux espaces à urbaniser est modulée en fonction du lieu (60 hab/ha dans les villages, à 200 hab/ha en zone urbaine).

Points faibles

Après l'analyse du périmètre (lecture du paysage) qui donne les outils pour construire le projet, on part "du vide".... comme si la zone agricole était vide et à disposition!

L'agriculture comme acteur du paysage n'est que peu prise en compte. On entre à nouveau dans un concept de "parc régional" qui donne à l'agriculture un rôle prioritaire de jardinage et d'entretien du territoire.

La fonction de production – avec ses contraintes – n'est pas intégrée dans le projet.

Le périmètre d'étude ("terrain de jeu") est trop restrictif et doit s'élargir de manière significative. Il

n'est pas fait mention des corridors biologiques à maintenir ou renforcer dans ce périmètre.

1.3 Projet AR-TER ("Cercle des Lumières")

Le projet part de quelques principes dont

- "économiser le sol et ne plus déclasser la zone agricole" (...), urbain" (...).
- "renouveler une proximité entre l'agriculture et l'univers du quotidien dans les zones déjà

Partant de là, les propositions d'urbanisation sont clairement situées construites (densification) ou déjà déclassées.

L'équipe arrive avec son projet à des potentialités de développement de 18'000 habitants et de 22'000 emplois.



Points forts :

Valorisation des espaces urbains actuels à travers un bâti de qualité et dense.

Un traitement des limites entre zones construites et espaces ouverts avec des "seuils" qui contiennent l'urbanisation (franges de qualité).

Mise en place d'instruments d'aménagement visant à garantir la pérennité des "enceintes paysagères".

Les seuils (franges) autour des espaces urbanisés forment un réseau interconnecté (une charpente verte) qui structure le territoire.

Les aspects paysagers sont pris dans leurs grandes dimensions et intègrent la mobilité douce, les jardins, les vergers ... et l'agriculture. *"Le paysage ordonne l'urbanisation"*.

Le concept est basé sur "l'économie territoriale" qui renforce l'application du développement durable et prend en compte l'économie sociale et solidaire avec comme enjeux:

- assurer la sécurité alimentaire et énergétique,
- promouvoir une agriculture de proximité et contractuelle, rentable et pérenne,
- créer des réseaux agro-environnementaux transfrontaliers,
- valoriser la zone agricole et la biodiversité.

Les références culturelles du projet apportent une dimension supplémentaire intéressante.

Points faibles

L'agriculture étant considérée dans ce projet comme un enjeu majeur, et pris en compte de plusieurs manières, du point de vue agricole ce projet ne présente à ce stade des études pas de point faible important. Il s'agira de voir par la suite comment les concepts et intentions seront traduits dans le concret.

Ce projet prévoit de "consommer 0 ha" ; cela peut être vrai pour Genève, mais cela me semble difficile à respecter dans le Pays de Gex, même si le développement urbain des villages est encadré par des franges dont l'emprise n'a d'ailleurs pas été estimée.

Il n'est pas fait mention des corridors biologiques à maintenir ou renforcer dans ce périmètre.

4. Recommandations

Suite aux présentations des trois équipes mandatées pour ces études test, on constate les points suivants:

- Les hypothèses d'accueil de la région sont à revoir soit dans un sens (diminuer et repositionner sur le PACA voisin), soit dans l'autre sens (augmenter au vue des capacités des zones construites et/ou déjà déclassées). Après ce premier tour d'horizon, ce point mérite d'être précisé pour permettre d'orienter la suite des réflexions sur cette zone.
- La force du paysage de cette région ressort systématiquement des études. Mais le rôle de l'agriculture dans le développement et le maintien de cette qualité paysagère est souvent anecdotique.
- Les contraintes et exigences de l'agriculture pour produire de manière rentable et durable ne sont pas prises en compte dans les schémas d'aménagement (voir grille d'indicateurs agricoles).



- Les limites entre les zones construites et les espaces ouverts (franges, seuils, coulisses,...) ne sont pas bien décrites (quels contenus?).
- Les chiffres des emprises des projets sur la zone agricole et les conséquences en pertes de SAU ne sont pas présentés.

Sur la base de ce rapide constat, en vue d'alimenter les réflexions pour la deuxième phase d'étude, on peut formuler les recommandations suivantes:

1. Favoriser la lisibilité des espaces agricoles conservés : privilégier des coupures paysagères marquées entre les espaces agricoles, les espaces verts, les espaces naturels.
2. Mieux définir l'idée des zones de transition (franges) en précisant les usages et en limitant les emprises sur la zone agricole.
3. Intégrer les caractéristiques de l'espace agricole qui en font un espace à préserver dans l'intérêt des espèces et des milieux naturels (prendre en compte la présence d'espaces ouverts et de haies favorables aux déplacements des espèces, habitats favorables à des espèces typiques des milieux agricoles ou protégées ...).
4. Présenter le projet dans sa temporalité: pour apporter une visibilité aux espaces agricoles et une meilleure compréhension du projet, indiquer le phasage imaginé pour l'aménagement de chaque sous-secteur.
5. Identifier les mesures d'accompagnement ou compensatoires pour l'agriculture en général.
6. Préciser (chiffrer) les emprises de l'urbanisation sur les zones agricoles (nb. d'ha perdus pour l'agriculture).
7. Préciser la densité proposée des zones nouvellement urbanisées prises sur l'espace agricole (ratio de "densité d'activité humaine": nb. d'habitants + d'emplois accueillis / nb. d'ha consommés)
8. S'inspirer de la grille des indicateurs agricoles (voir cahier n°13-1) pour mieux prendre en compte les aspects agricoles et en particulier sa fonction de production.



Annexe 4 : Versoix

Avis de la commune de Versoix concernant le rapport intermédiaire et extrait du plan directeur communal

La Commune de Versoix tient à faire part de sa volonté de voir une jonction autoroutière sur son territoire, conformément au plan directeur communal adopté par le Conseil municipal dans sa séance du 11 décembre 2006 et approuvé par le Conseil d'Etat le 28 février 2007 (cf. plans ci-après). L'étude d'une jonction autoroutière a par ailleurs fait l'objet d'une motion le 10 mars 2008.

Il semble dès lors important que les équipes intègrent ces informations dans leurs réflexions. La Commune ne peut qu'encourager le développement d'un scénario allant dans ce sens ne serait-ce que dans une optique exploratoire.

En lien direct avec une jonction autoroutière, la création d'un parc technologique figure également dans le plan directeur communal. Une réflexion au niveau régional sur ce type d'équipement ou sur les activités pouvant bénéficier d'une nouvelle jonction autoroutière semble intéressante.



existant / projeté



Centralité urbaine
Pôle d'emplois à renforcer



Activités artisanales et industrielles



Activités de rayonnement régional ou cantonal



Parc technologique
Développement à envisager avec la jonction autoroutière

existant / projeté



Mixité avec priorité aux logements



Mixité avec priorité aux activités



Maintien des activités en zone agricole



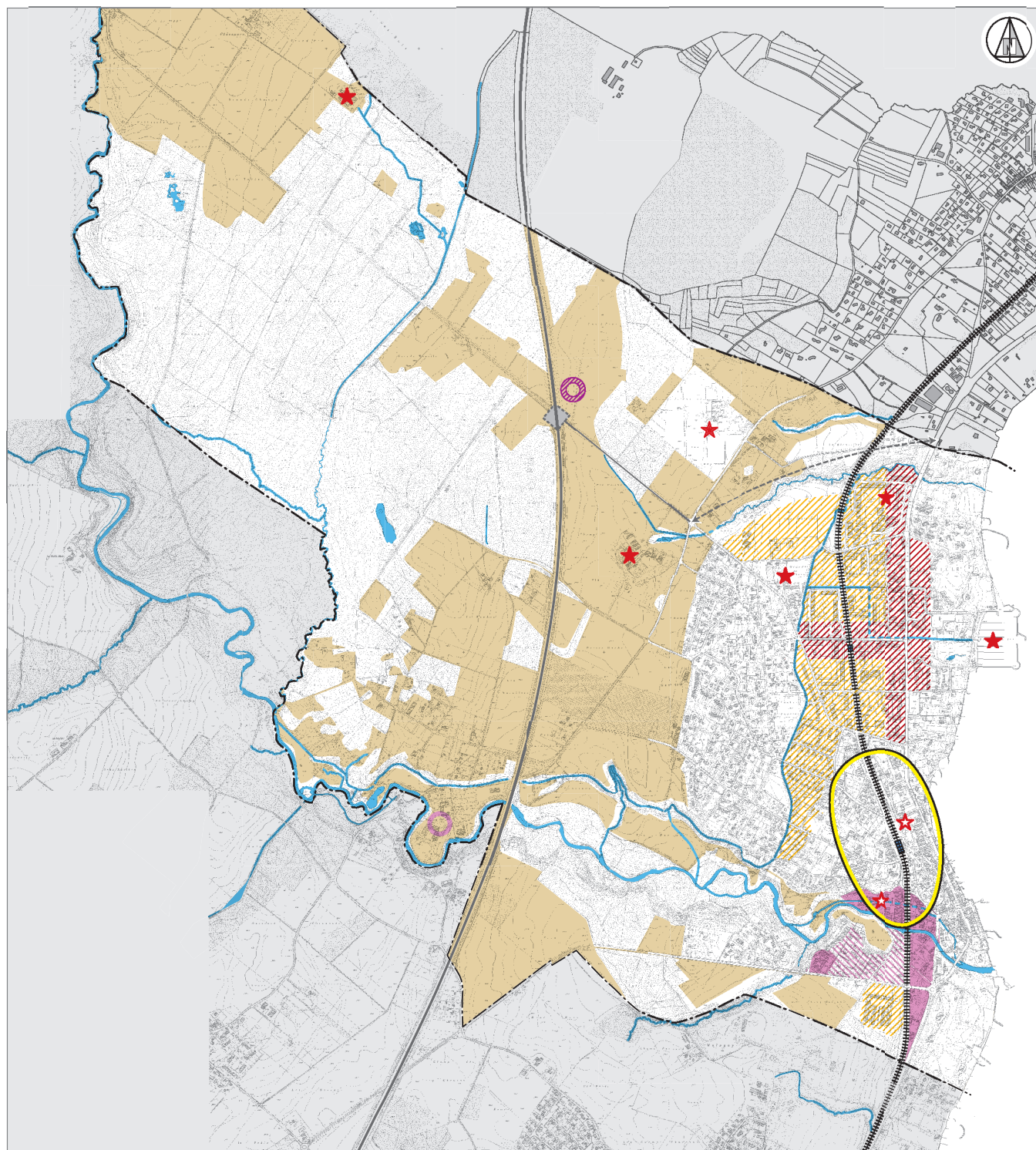
RER et station



Autoroute et jonction



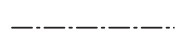
Limite communale





existant / à créer

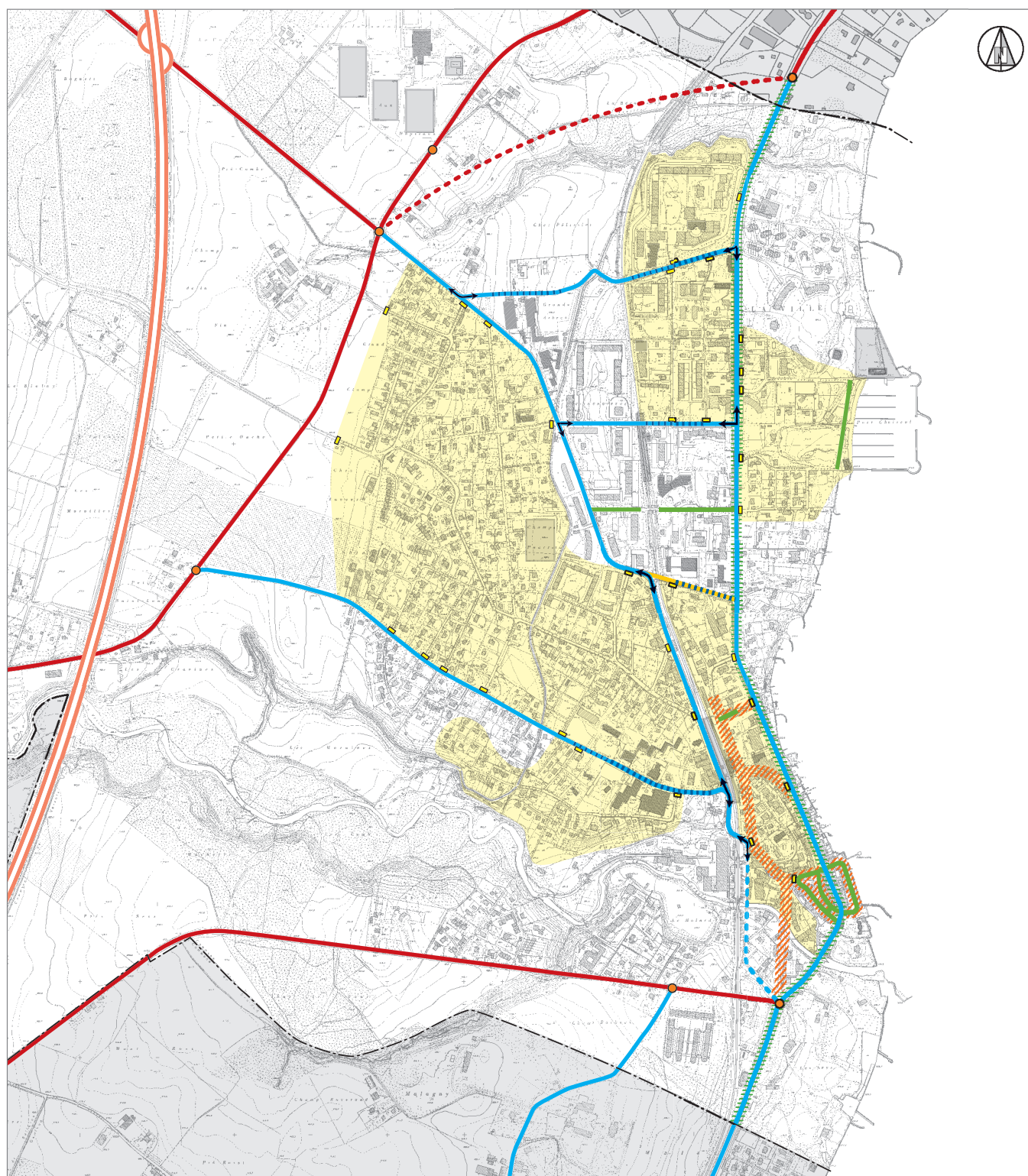
STRUCTURE:

-  Autoroute / jonction
-  Réseau régional principal et points d'accès
-  Réseau interne de base
-  Réseau de desserte hors zones
-  Principaux équipements
-  Limite communale

existant / à créer

PRINCIPES D'AMENAGEMENT:

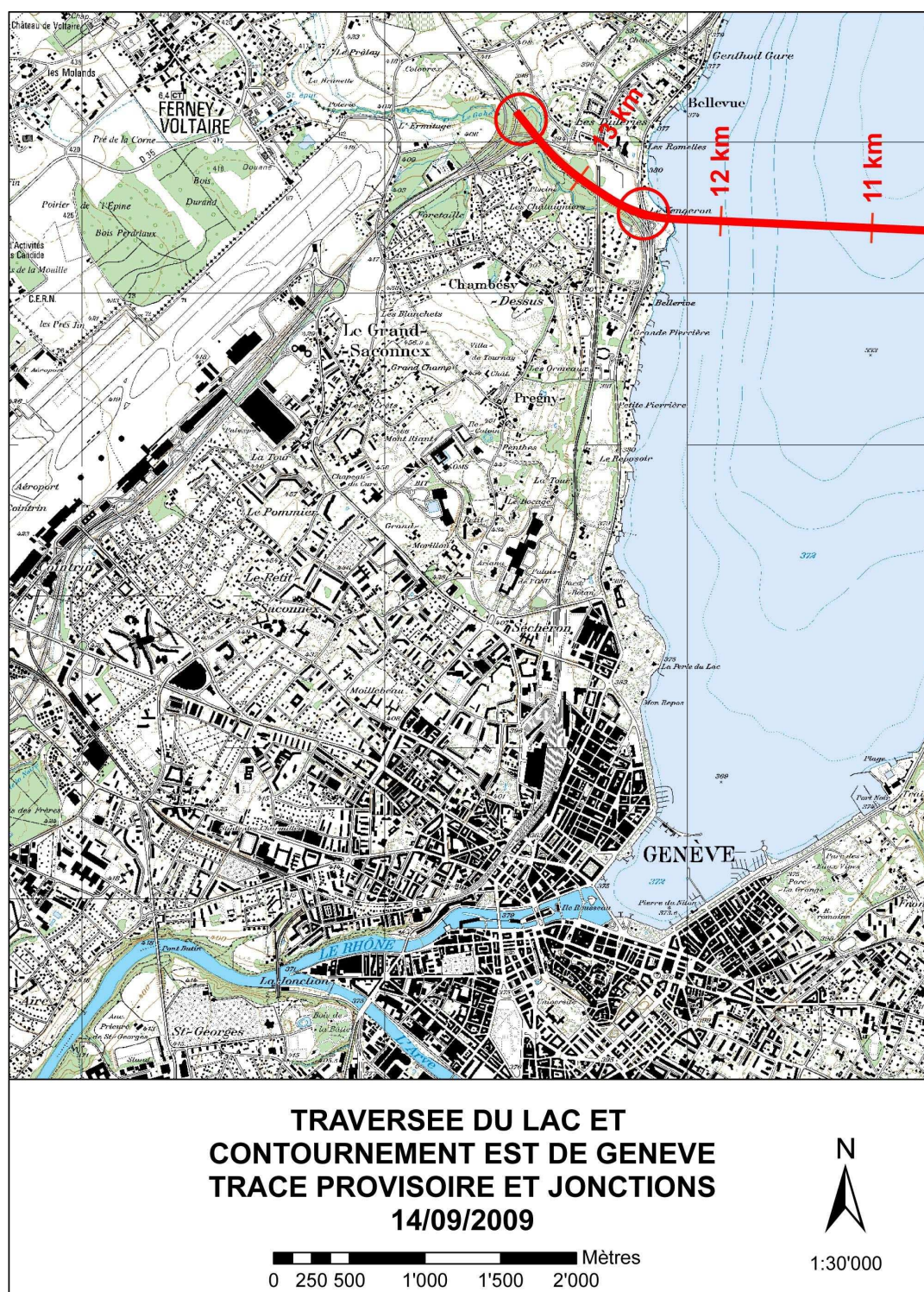
-  Aménagement de la route de Suisse
-  Valorisation de l'espace public central
-  Mouvement prioritaire dans le carrefour
-  Zone 30 et portes
-  Zone de rencontre (20 km/h; priorité aux piétons)
-  Modération près des écoles





Annexe 5 : Traversée du lac

Extrait du plan du tracé / 14.09.2009



Avis de la Région Rhône-Alpes relatif au PACA Genève-Ferney-Gex, recommandations pour le 2^{ème} degré

Suite à la présentation du 28 septembre et après examen des documents qui font état des résultats de la première étape du travail des équipes d'urbanistes travaillant dans le cadre du PACA Genève / Ferney / Gex, j'ai l'honneur de vous adresser différentes observations susceptibles de réorienter le travail des équipes pour le second degré.

Sur nombre de points, les trois propositions développées rejoignent les préoccupations régionales en matière d'aménagement et de développement durables du territoire. A cette étape importante de réorientation entre les deux phases de réflexions urbaines, deux aspects de forme et de fond méritent d'être néanmoins développés :

1ère remarque préalable sur la forme : dans l'esprit de l'études-test, il est souhaitable que les équipes proposent pour le second degré de tester différents scénarios de mise en œuvre plutôt que de présenter des projets de « parti- pris »

2ème remarque sur le fond : lors du 1er collège du 28/09, les équipes ont concentré leur analyse et propositions en grande partie sur le territoire français, ce qui induit que les objectifs quantitatifs logements/emplois n'ont pas intégrés l'enjeu de rééquilibrage France/Suisse. En particulier, les scénarios de croissance des logements n'ont pas fait l'objet d'analyse fine des secteurs mutables ou disponibles en Suisse.

Par ailleurs, la Région suggère de revenir sur trois principes fondamentaux du Projet d'Agglomération. Ils constituent des objectifs primordiaux à ne pas perdre de vue dans cet exercice de déclinaison du Schéma d'Agglomération en périmètres d'aménagement. Le respect de ces grands objectifs justifie l'implication de la Région Rhône-Alpes dans cette démarche :

1. Le principe de rééquilibrage de l'habitat et des emplois en vue d'infléchir une tendance de concentration des emplois en Suisse et un développement de l'habitat (résidentiel et social) en France.

Les objectifs quantitatifs du PACA sont les suivants : environ 14 100 emplois et 10 700 habitants supplémentaires.

En matière de développement économique, l'implantation d'activités nouvelles ne se décrète pas aisément. Il est très difficile d'évaluer finement l'accueil de nouveaux emplois ; la logique économique dépasse la planification réglementaire. En revanche, les décideurs politiques disposent d'outils réglementaires et techniques pour planifier le développement de nouveaux logements en particulier de nouveaux logements sociaux.

Etant donné l'enjeu de rééquilibrage de l'habitat de part et d'autre de la frontière, il s'agit d'optimiser, en Suisse, les réserves foncières disponibles et de vérifier une programmation assurant une diversité de logements. Or, à ce stade de 1er degré, la localisation des logements en Suisse reste partielle et nécessiterait encore d'être approfondie.

Recommandations : La Région recommande pour le second degré d'apporter des précisions sur la croissance du nombre de logements. L'atteinte des objectifs quantitatifs de logement pourrait être justifiée plus précisément, d'abord par le repérage de zones de développement prioritaires en Suisse et en France (Ferney, Gex, Grand Saconnex, Jardin des Nations), ensuite par l'analyse des gabarits de logements (au-delà du COS, pourquoi ne pas préciser la hauteur des bâtiments), et enfin par les adaptations à de telles transformations en droit suisse et en droit français (DUP, droit de préemption urbain...) Il s'agit également de préciser les capacités de renouvellement urbain et de cibler les secteurs mutables à moyen et long terme.

2. Le principe d'une armature urbaine structurant le territoire métropolitain par l'identification de pôles urbains à renforcer dans leur fonction de relais, et par la préservation d'espaces naturels à protéger.

Sur la proposition de l'équipe Güller&Güller, la Région adhère au renforcement du pôle de Gex. Il s'agit d'élever le pôle local de Gex au rang de pôle régional, ce qui implique une meilleure desserte de la commune et le confortement d'équipements et de services.

Parallèlement au confortement de Gex, la Région souligne la nécessité de protection et de valorisation des espaces naturels entre Ferney et Gex. Consciente de la spécificité paysagère du Pays Gessien et conformément à la proposition de l'équipe Fara Fazan, la Région adhère au renforcement de la vocation paysagère de l'axe Ferney-Gex par des séquences « vertes » et agricoles mettant en valeur le bassin du Jura au Léman

Recommandations : Pour le second degré, la Région recommande aux équipes de proposer des mesures de développement des pôles principaux de l'armature urbaine en Suisse et en France (pôles prioritaires de Ferney, Gex, pôles secondaires de Collex, Bossy, Versonnex....) et d'imaginer des mesures de protection, de mise en valeur, voire une amélioration des éléments manquants dans les domaines du paysage, de la nature, de l'agriculture et de l'environnement..

3. Le principe d'un terminus stratégique en cohérence avec le système de TC local et le développement urbain programmé à long terme

La Région accorde une attention particulière au site « terminus » de l'axe TC d'agglomération à Ferney-Voltaire.

L'arrivée d'un équipement de transport type tramway doit s'articuler avec une organisation TC des pôles périphériques ainsi qu'à une politique de dissuasion à la mobilité VP. Dans une logique d'organisation territoriale du bassin Gessien, l'emplacement du terminus est stratégique.

Le choix de localisation du terminus TC, est une décision majeure à valider à l'issue de la démarche de PACA. Cet arbitrage est important pour la commune de Ferney car le prolongement du tramway tel qu'il est prévu aujourd'hui est particulièrement court en France. (À ce jour, le terminus est situé en entrée de ville de Ferney)

Les terminus de Gex et de Ferney dessinent les bases de l'organisation en TC du Pays de Gex. Il est souhaité que ces deux décisions soient intégrées dans une réflexion d'ensemble.

Recommandation : il ne s'agit pas pour la Région de donner une solution unique mais d'encourager les équipes à évaluer les différentes solutions possibles de terminus en les incitant à préciser leur stratégie d'implantation sur le moyen terme et le long terme.

En matière de déplacements, le SCOT du Pays de Gex a initiée une démarche similaire à celle d'un Plan de Déplacements Urbains. Il s'agit d'un plan de mobilité durable inscrit dans politique globale des déplacements. Dans le cadre du CDRA Pays de Gex, la Région soutient cette réflexion qui vise à définir les conditions d'une cohérence entre urbanisation et mobilité.

Compte tenu des fortes interrelations entre les PACA de Ferney et de St-Genis renforcés par la présence de l'aéroport, la Région est attentive aux connexions transversales en TC de part et d'autre de cet équipement d'envergure internationale

Recommandation : Pour le second degré, les équipes mandatées sont invitées à tenir compte des premiers résultats de l'étude du Plan Global de Déplacement. La Région recommande également de réfléchir au système de déplacement à l'échelle des deux PACA réunit dans le cadre du projet d'agglomération 2.

Le SCOT du Pays de Gex prévoit une ligne TC interpôles entre Saint-Genis et Ferney-Voltaire, cette liaison est importante et doit être associée à la localisation des 2 terminus dans une logique transversale. Par ailleurs l'organisation TC du secteur doit tenir compte d'une remise en service voyageur de la ligne ferrée du pied du Jura. Une étude de prolongement du TCMC vers une jonction TER doit faire partie de la réflexion PACA, pour aller vers une organisation globale même si c'est à long terme. Par ailleurs, le RER de « La Plaine » Genève-Bellegarde doit appartenir plus clairement à l'organisation TC du secteur de Saint-Genis. Des liens doivent être étudiés entre la ligne TCMC et les arrêts du RER de La Plaine entre Meyrin et Satigny.

Recommandation : la Région recommande donc, l'intégration d'une logique transversale dans le plan de déplacement TC du Pays de Gex (PACA Genève/Meyrin/Saint-Genis et PACA Genève/Ferney/Gex) reliant Versoix à la ligne RER Genève-Bellegarde et distribuant Prévessin et le secteur Nord de l'aéroport.

Avis Etat français - Direction Départementale de l'Équipement de l'Ain
Antenne Haut Bugey – pays de Gex
Affaire suivie par D. PLISSONNIER – J. JOSSERAND

Côté Pays de Gex, le territoire du PACA Genève – Ferney – Gex a connu une transformation radicale depuis 1950.

Cette transformation historique, la transition urbaine, c'est-à-dire le passage d'un peuplement rural, homogène et dispersé, à un peuplement urbain, concentré et hiérarchisé est inachevée. Les objectifs à tenir en matière économique, agricole, de déplacement, d'environnement, de commerce, de qualité urbaine se fondent sur l'ensemble des principes de développement durable communément admis.

En fonction des objectifs fixés par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, les trois équipes doivent donc proposer des scénarios qui enclenchent une nouvelle dynamique urbaine pour ce territoire insuffisamment structuré.

Déplacements

La réflexion en matière de déplacement ne peut être, a minima, qu'à l'échelle des deux PACA comme l'a fait Güller-Güller. Les deux goulets d'étranglement au nord et au sud de l'aéroport doivent être prioritairement traités. Les liaisons routières entre Gex - Sauverny – Versoix et Gex – Ornex - Collex doivent être examinées dans les deux sens de trafic. En particulier, il faut évaluer les effets du désengorgement éventuel de l'entrée nord de l'aéroport sur les communes supportant le trafic généré par ces deux axes de circulation. Risque d'un accroissement du trafic avec saturation à moyen terme.

Motiver le scénario retenu.

Équipements d'intérêt collectif ou publics

Les propositions sont assez faibles de la part des 3 équipes par rapport aux enjeux démographiques appréciés du point de vue qualitatif et leurs incidences en matière d'équipements de superstructure de type éducatif, culturel, d'établissement médico-sociaux etc... Or, le vieillissement de la population, les professions et catégories sociales particulières présentes sur ce territoire vont faire émerger de nouveaux besoins en matière de services publics et d'équipements.

Cette question est posée dans le cahier des charges de l'étude. L'équipe Ar Ter a néanmoins commencé une réflexion sur l'offre culturelle. L'armature des équipements publics paraît tout aussi importante que l'armature paysagère pour un accès équitable aux services non marchands et aux différentes fonctions urbaines.

Activités commerciales

L'opportunité de développer ou de limiter l'offre commerciale, de part et d'autre de la frontière, doit être intégrée dans les scénarios d'aménagement. Les études existantes ou en cours (zone de chalandise, déséquilibres supposés de l'offre entre Etat de Genève et Pays de Gex, effets de frontière) permettront d'éclairer les scénarios sur ce point.

Évaluation des effets sociaux :

Il est nécessaire d'analyser les effets sociaux des scénarios proposés par rapport aux principes de mixité sociale, générationnelle.

La question inter-culturelle doit être intégrée dans les scénarios proposés. Une population d'origine très diverse va continuer à s'installer dans ce territoire. Comment l'urbain peut participer à la constitution d'un sentiment d'appartenance ?

La gouvernance

Les scénarios proposés vont concentrer l'urbanisation sur certaines communes. L'achèvement du processus de différenciation entre communes urbaines et plus rurales va faire évoluer les populations respectives et par conséquent le poids de chaque collectivité. Quelle gouvernance, c'est-à-dire quelle forme d'organisation territoriale devra émerger pour résoudre les conflits d'intérêts entre acteurs ?

1) AR TER

- Le travail sur les limites est intéressant mais pose question.

Le traitement d'une zone tampon entre secteur urbanisé et naturel renvoie en périphérie la plupart des espaces verts. En reste-t-il dans les secteurs urbanisés (à l'intérieur de l'enveloppe) ? La nature dans la

ville peut remplir différentes fonctions (mobilité douce, espace de loisir, paysager, traitement des limites, intimité, ...).

Il faut que le maintien de l'urbain dans une "seconde peau" afin de préserver le milieu naturel ne se fasse pas au détriment de la qualité urbaine et de vie du secteur bâti. Quels concepts développés dans le pays de Gex ?

La rupture avec un développement urbain peu dense doit être balancé par des propositions de formes urbaines attractives pour convaincre la population côté France.

De plus, d'autres questions se posent : qui achète, aménage et entretient cette bande tampon ?

- Il y a un besoin d'approfondir le volet agricole.

Est ce que son évolution vers un modèle péri-urbain est possible, viable et avec quelles conséquences ? Quel devenir pour les activités agricoles actuelles basées sur 3 niveaux, plaine céréalière, bocage, alpage, qui constituent le fondement de l'économie rurale du pays de Gex ?

- En terme de mobilité, il apparaît nécessaire d'approfondir l'argumentaire sur le RER reliant Gex et sur un développement alternatif en attendant son installation ou en cas de non réalisation. Se poser également la question de l'impact par rapport au poumon vert qu'il traverse.

- En matière culturel, approfondir les pistes déjà évoqués, d'autant plus que c'est la seule équipe à l'avoir proposé et qu'il y a plusieurs projets dans les cartons.

Point forts à développer :

- Agriculture
- Traitement des limites urbain/milieus naturels
- Projets culturels

2) FARRA-FAZAN

La création d'une identité régionale à partir du concept de parc paraît ambitieux. La notion « d'appartenance » à un territoire pourrait mieux correspondre. Tout en renforçant les corridors écologiques, le parc naturel de type « couloir » paraît négliger les relations tangentielles en matière de déplacement, d'activité agricole etc. Quelle activité productive dans ce parc ? Quel mode de gestion ?

Dans tous les cas, le périmètre d'intervention doit être justifié par rapport aux territoires limitrophes. L'entité retenue semblerait plus fonctionnelle (axe d'urbanisation RD 1005 RD 15) que correspondre aux entités naturelles existantes.

Pourquoi se limiter à ce couloir ? Quels critères ? Pas ou peu d'éléments sur le paysage. On aurait attendu d'avoir un inventaire des cônes de vue emblématiques à préserver et des perspectives à ouvrir avec une justification de leur intérêt (par rapport à l'image du pays de Gex, à l'histoire ou autre) qui s'articulerait à la typologie architecturale et paysage.

Le concept a été ébauché, il reste à le confronter plus radicalement aux réalités du territoire. L'interdépendance de ces territoires nécessite une évaluation des effets des programmes envisagés à l'intérieur du PACA et entre les deux PACA.

En particulier, il faut démontrer dans quelle mesure le scénario enclenchera le rééquilibrage de l'emploi côté pays de Gex.

Le secteur Cessy-Segnny-Maconnex, le long de la RD 1005 se caractérise par un développement anarchique. La question des centralités sur cette section de la RD 1005 doit faire l'objet d'un zoom particulier en lien avec la création d'un TC à haut niveau de service le long de cet axe.



Association Genevoise pour la Protection de la Nature
16, rue Chausse-Coq
1204 Genève
Tél. : 022 311 10 10 - Fax : 022 311 10 39

Mme Delphine Pressevot
M. Gilles Bouvard
Chefs de projet PACA
Direction générale de l'aménagement
du territoire (DT)
Case postale 224
1211 Genève 8

Genève, le 3 novembre 2009

Concerne : PACA Genève – Ferney - Gex – 1^{ères} tables rondes

Madame, Monsieur,

Notre association souhaite que les demandes et remarques suivantes soient intégrées dans les réflexions que mènent les bureaux d'étude :

I. Remarques relatives au PACA

I. A - Préservation des habitats naturels d'intérêt et des connexions biologiques existantes et potentielles.

- Le Nord-est de l'aéroport doit être préservé de toutes infrastructures de transport et extensions urbaines nouvelles. En effet, ce secteur a un rôle à la fois de **réservoir de biodiversité** (avec notamment les réserves de Mategnin, Meyrin) et d'axe de **connexion biologique** majeur entre le Jura et le Lac.
- Les **surfaces agricoles** doivent être considérées comme une entité à préserver et non comme une surface vide à remplir. Ceci afin de remplir ses missions d'approvisionnement alimentaire de proximité, de liaison paysagère et de relais nature entre des milieux naturels à protéger et enfin de garantie d'un espace vital indispensable à la population du PAFVG.
- Le **projet de zone industrielle de COLOVREX doit être abandonné** : il boucherait toutes les possibilités de liaisons et relais nature entre l'ouest et l'est du canton en rive droite (l'autre ouverture très fragile de cette liaison étant située entre CERN I et la route du Mandement).
- Tenir compte des informations concernant les coupures vertes et les **corridors à faune** contenues dans le **SCOT du pays de Gex**.

I. B – Idées et points généraux que nous jugeons positifs

- En termes de politique des **transports**, en vue de décharger le centre ville de Genève et de réduire certains temps de parcours, l'idée d'un **barreau CFF direct entre la ligne Coppet-Genève et l'aéroport** doit être développée.
- La ville de **Gex** doit être développée en **pôle régional fort** avec un **axe de transport ferroviaire efficace** reliant Bellegarde à Divonne-les-Bains, puis Nyon ou Coppet.
- Report de l'axe d'urbanisation majeur du PACA Ferney – Gex au PACA Meyrin - St Genis.
- L'idée d'une connexion de Gex à Ferney en bus pouvant être mise en œuvre rapidement est séduisante. Cependant si cette connexion nécessite l'élargissement de la route, une telle

intervention risque d'avoir des implications en termes de circulation de la faune. Le cas échéant, des passages à faune performants devraient être envisagés.

I. C – Idées et points généraux que nous jugeons préjudiciables

- Aucune nouvelle infrastructure de transport public (Tram ou RER) ou individuel passant du Sud au Nord de l'aéroport ou reliant Ferney à Gex : il faut privilégier les liaisons passant au Sud de l'aéroport.
- Plusieurs équipes proposent des projets d'urbanisation sur les couloirs biologiques reliant le CERN au Jura. **Nous demandons que des réservations soient faites en accord avec les schémas des couloirs à faune du plan directeur cantonal genevois et du SCOT du pays de Gex.**
- Lors de ce premier atelier, les voies vertes et de mobilité douce avec les aménagements en faveur de la nature qui peuvent y être associées n'ont été que peu explorées.

II. Remarques par équipe

II. A – Equipe 1 : Guller - Guller

Points positifs :

- proposition d'un RER fort - Aéroport - St Genis – Gex, mais à moyen et non à long terme.
- rabattement en bus de Gex à Coppet, Ferney et St Genis, mais à court et moyen terme.

Points négatifs

- relier axe Ferney et Gex en tram
- parc au nord de l'aéroport : le concept propose une vision en patches en négligeant les connexions entre Jura – CERN et ruisseau Gobé. Pour être envisageable, il devrait proposer des structures continues de liaison de largeur substantielle, englobant les milieux et relais nature, et servant également de zone tampon.

II. B – Equipe 2 : Farra-Fazan

Points positifs :

- concentration de la densification sur certaines communes / villages. Il reste cependant à voir si l'ensemble des villages choisis sont pertinents et justifiés, notamment au niveau des liaisons possibles par les transports en commun.
- densification de Gex et de ses secteurs d'activité

Points négatifs

- liaison en tram entre Ferney et Meyrin via Prévessin : cette nouvelle infrastructure linéaire infligerait une coupure supplémentaire aux connexions biologiques, déjà fragiles, dans le secteur Nord-est de l'aéroport.

II. C – Equipe 3 : Ar-ter

Points positifs :

- Gex comme pôle régional
- transports en commun ambitieux et RER à l'échelle régionale
- approche économie territoriale
- reconnaissance des continuités entre les espaces bâtis, continuités composées des espaces agricoles et naturels
- proposition de cohabitation et intégration de l'agriculture (avec ses multiples fonctions).

Points négatifs

- entrée Nord de l'aéroport avec parc d'activités et RER. Une nouvelle infrastructure linéaire n'est pas envisageable. Elle infligerait une coupure supplémentaire aux connexions biologiques, déjà fragiles, dans le secteur Nord-est de l'aéroport. **Elle sépare les deux marais**

des réserves naturelles de Mategnin (Meyrin). En ce qui concerne le parc d'activités, son impact potentiel est incompatible avec les milieux naturels et relais alentours.

III. Remarques générales pour l'ensemble des PACAs

III. A - Revitalisation des rives des cours d'eau et prise en compte d'une zone tampon.

Toutes les occasions doivent être saisies pour libérer les cours d'eau des atteintes existantes et prévenir les atteintes futures. Nous proposons également d'étendre les surfaces inconstructibles aux bords des cours d'eau (qui ont une base légale sur Genève) côté France.

III. B - Tenir compte du sous-sol, de l'hydrologie (gestion des eaux) et des données biologiques du périmètre.

1) Les rivières et nants, qu'ils soient canalisés, sous tuyau ou non, ainsi que les milieux humides, doivent être pris en compte dans l'aménagement du périmètre.

2) Les bureaux doivent intégrer les lieux de passage utilisés ou utilisables par la grande, moyenne et petite faune.

III. C – Pour toute nouvelle urbanisation créée est incluse une zone de déassement dans le périmètre d'aménagement.

Les espaces nécessaires aux fonctions sociales et de loisir doivent être compris dans le cadre de tout nouveau développement ou densification urbains afin de limiter la pression sur les espaces agricoles et naturels proches.

III. D – Les espaces agricoles ne sont pas des « espaces vides »

La nature ne connaît pas le vide. Malheureusement, de nombreuses équipes représentent les espaces agricoles par des vides. Or, ces espaces sont sources de production agricole, d'espaces nécessaires à la qualité de vie et font partie des connexions et relais indispensables au maintien de la biodiversité.

III. E – Proposer des scénarios d'urbanisation modulables dans le temps (phasage) en termes d'habitants, mais réalisables et progressistes en termes d'infrastructures des transports en commun.

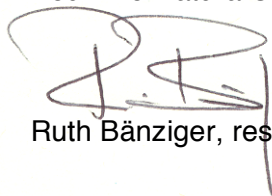
Tout développement de notre région a un impact sur l'espace rural (production agricole, milieux naturels sources de biodiversité, etc.), mais aussi sur la qualité de vie globale du bassin d'agglomération. Par conséquent, même si dans les scénarii actuels de l'agglomération un objectif en termes d'emplois et habitants est fixé, il faut réaliser l'extension de l'urbanisation par étapes fonctionnant pour elles-mêmes, limitant les dommages ainsi causés dans l'espace et dans le temps.

III. F - Demander aux bureaux d'étude de consulter les associations environnementales.

Afin de tenir mieux compte et de comprendre les fonctions des composantes « vertes » de l'AGGLO et de comprendre les enjeux en termes de biodiversité, nous proposons aux équipes de consulter les associations environnementales.

Nous nous tenons bien sûr à votre disposition pour de plus amples informations et vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour Pro Natura Genève :



Ruth Bänziger, responsable de l'aménagement du territoire



Annexe 10 : Principe des tables rondes

Les trois bureaux d'études présentent leurs propositions aux membres du Collège, lors de la journée d'atelier.

A l'issue de l'atelier, les points faisant consensus, ceux qui doivent être écartés ou retravaillés, et ceux faisant débat sont identifiés ; ils seront soumis à discussion lors des tables rondes, qui se déroulent le jour suivant ou dans un délai rapproché. Le résultat des travaux des équipes de mandataires est également présenté.

Les membres du Collège, en fonction de leurs disponibilités, assistent à la restitution des travaux des tables rondes en qualité d'auditeurs.

Après un rappel du contexte (Projet d'agglomération et PACA), les trois équipes exposent leurs projets. Un travail par petits groupes (maximum 10 personnes par tables) est mis en place, à partir de la production des bureaux d'études. Des membres des équipes se déplacent d'une table à l'autre, afin de répondre aux questions et animer les débats.

Enfin, une restitution en séance plénière est organisée pour croiser les différentes approches et tirer les conclusions des tables rondes.

A l'issue de ces deux journées, l'assistant à maîtrise d'ouvrage formule une proposition de rapport intermédiaire : les propositions des bureaux sont examinées par le Groupe d'appui des administrations (GRAD) qui amende le rapport. Les débats des ateliers et les questions traitées lors des tables rondes alimentent la rédaction du rapport qui est soumis à validation au collège. Ce rapport intermédiaire réoriente les travaux des équipes pour la phase 2.

Durant la deuxième phase, les équipes approfondiront leur projet jusqu'au rendu de l'atelier suivant fixé le 11 février 2009. Les secondes tables rondes se tiendront le jour suivant en vue de présenter les travaux finalisés et de discuter des principales orientations sur l'aménagement du périmètre d'étude. A l'instar du déroulement de la 1ère phase, un rapport final sera produit.

Table ronde du 29 septembre 2009 au Centre international de conférences à Genève

Les invités des tables rondes :

- L'ensemble de l'exécutif des communes du PACA ;
- Les membres de la Conseil de la Communauté de communes du Pays de Gex ;
- Les membres de la Commission d'aménagement cantonale (CAC) ;



- Les membres de la Commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire (CAT);
- Les représentants de la société civile et des milieux professionnels : français, genevois et transfrontaliers ;
- Les représentants des associations locales.

Les rôles des participants, à l'occasion de cette rencontre, sont multiples. Il s'agit notamment :

- de traduire le Projet d'agglomération localement, mais également de faire « remonter » les préoccupations locales vers le Projet d'agglomération ;
- de proposer des solutions concrètes d'aménagement, notamment dans une logique de chambres d'idées pour la révision du Plan directeur cantonal, l'éventuelle révision du SCOT du Pays de Gex (Schéma de cohérence territorial) ou pour d'autres procédures qui auront leur propre processus décisionnel.

PACA
Genève
Ferney-Gex



Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Compte-rendu

PACA Genève-Ferney-Gex : étude test à 2 degrés 1^{ères} tables rondes

→ mardi 29 septembre 2009

- P.3 Introduction : accueillir +10'000 habitants et +14'000 emplois**
- P.4 Équipe Güller : « cercle » international et développement de Gex**
- P.7 Équipe Farra-Fazan : un « couloir vert » pour structurer le développement**
- P.9 Équipe Ar-Ter : contention de l'urbanisation et rééquilibrage des activités**
- P.12 Les avis des tables rondes**
- P.16 Conclusions et suites**
- P.16 Calendrier, sigles utilisés**

Le PACA Genève-Ferney-Gex abrite trois atouts majeurs de l'agglomération franco-valdo-genevoise : le quartier des Organisations internationales, le secteur de l'aéroport (AIG) et l'un des deux principaux sites du CERN (« CERN2 » dans la suite de ce document). Le pôle régional de Ferney fait l'articulation entre ces activités, situées pour l'essentiel côté Genève, et un Pays de Gex offrant une urbanisation peu dense. La première étape de l'étude test a proposé trois stratégies de développement : par un renforcement des activités internationales et du pôle de Gex (Güller) ; par la préservation d'un couloir vert structurant (Farra-Fazan) ; par une densification des localités et un rééquilibrage des activités (Ar-Ter). Ces propositions ont alimenté les débats des premières tables rondes organisées le 29 septembre 2009 à Genève, en présence de 100 personnalités françaises et suisses.

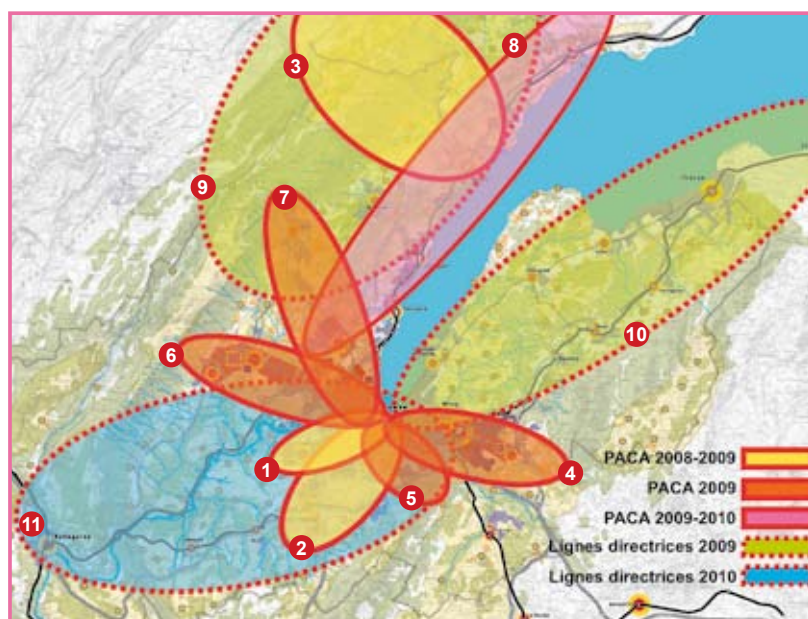
Introduction : accueillir +10'000 habitants et +14'000 emplois

L'étude test du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Genève-Ferney-Gex a été lancée après celle du PACA voisin de Genève-Meyrin-St Genis. Le territoire concerné va de Genève à Gex, avec sur la frontière Grand-Saconnex côté Suisse, Ferney-Voltaire côté France.

Nicole Surchat-Vial, cheffe du Projet d'agglomération, a rappelé le cadre général de la démarche. En 2007, le Projet d'agglomération a découlé d'une approche globale de l'agglomération transfrontalière. Aujourd'hui, il est testé par une série d'approches localisées, intégrant l'échelon communal (voir carte des PACA et des LD). Des démarches participatives permettent aux acteurs de réagir et d'émettre des avis, qui orientent les réflexions des mandataires, puis l'élaboration des synthèses. Par la suite, des synthèses seront élaborées, d'abord à l'échelon de PACA regroupés deux par deux, puis sur l'ensemble du Projet d'agglomération. Elles intégreront les résultats des études thématiques et des politiques de services, qui se poursuivent en parallèle.

Delphine Pressevot et Gilles Bouvard, chefs de projet du PACA Genève-Ferney-Gex, ont présenté les données de base de l'étude test (cahier des charges préparé notamment par Marie-Paule Mayor). Le périmètre rassemble 15 communes, 8 françaises et 7 suisses. Il abrite trois pôles moteurs de dimension internationale, aujourd'hui cernés dans des enclaves territoriales : l'AIG, le CERN2 et le quartier des Organisations internationales. Il comprend également le pôle régional de Ferney-Voltaire et les pôles locaux de Gex et Versoix. Son urbanisation est très contrastée, allant du centre-ville très dense de Genève aux très faibles densités du Pays de Gex, en passant par les densités moyennes du Jardin des Nations.

Il était demandé aux trois équipes de mandataires de tester l'hypothèse d'une capacité d'accueil de **+10'000 habitants et +14'000 emplois d'ici 2030**.



Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Carouge-Veyrier-Etrembières
- 6 Genève-Meyrin-St Genis
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Axe Genève-Rolle

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Équipe Güller : «cercle» international et développement de Gex

L'équipe Güller (voir encadré) participe également à l'étude test du PACA Genève-Meyrin-St Genis. Sa proposition intègre les deux PACA en visant à : densifier les secteurs bâtis côté Genève ; doter le Pays de Gex d'un transport public puissant avec une branche RER desservant St-Genis et Gex (revitalisation de la ligne du pied du Jura) ; valoriser les atouts ruraux, naturels et paysagers du territoire.

L'équipe Güller

- Michael Güller, Güller Güller architecture urbanisme (Rotterdam Zurich) : pilote
- Sylvain Guillaume-Gentil, Transitec ingénieurs conseil (Lausanne) : mobilité
- Michel Desvigne, Desvigne & Danolky (Paris) : paysage

→ Système de mobilité : mutation en deux étapes

Aujourd'hui, la part modale des transports publics est de 2% dans le Pays de Gex : en effet, les axes structurants sont exclusivement routiers et la région est mal rattachée au rail. Les investissements récents sont allés aux infrastructures parallèles au lac, alors que la demande de déplacements va massivement vers le centre de Genève, aboutissant à deux goulets de part et d'autre de l'aéroport.

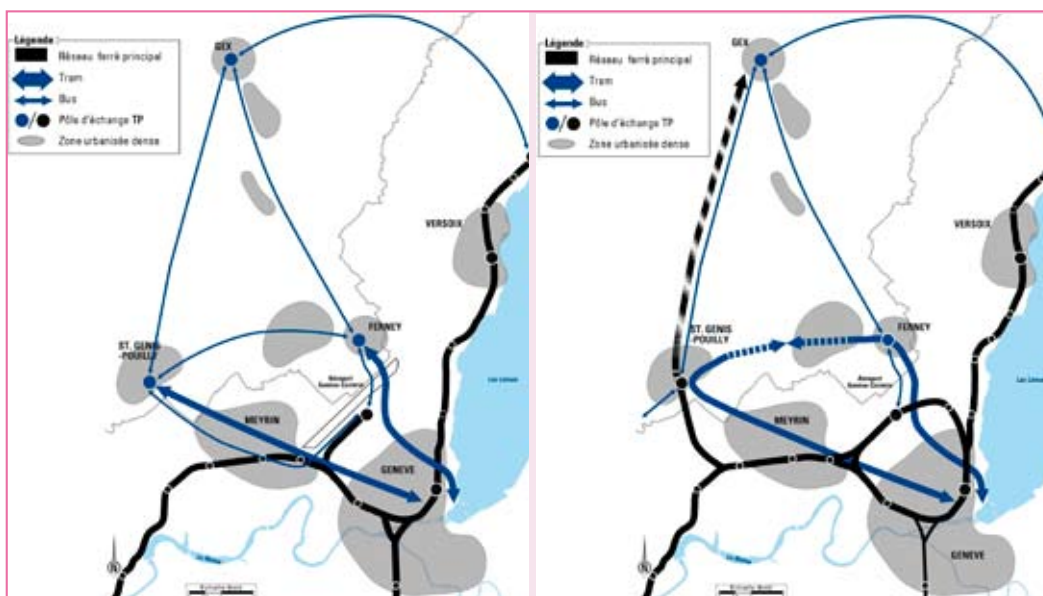
Aucun développement territorial n'est possible sans un déverrouillage du territoire par des **transports publics** puissants. La proposition porte sur deux étapes :

- à **moyen terme**, les extensions prévues du réseau de tramway jusqu'à St-Genis d'une part, Ferney d'autre part,

seront à compléter par des bus à haut niveau de service reliant St-Genis, Ferney et Gex entre eux et à l'aéroport ; un bus direct Gex-lac pourra offrir un raccordement attractif de Gex vers Versoix et le RER

- à **long terme**, un raccordement RER renforcera les dynamiques de développement de St-Genis et de Gex, en les reliant efficacement au centre de Genève et à la Haute-Savoie ; un bouclage tram pourra relier St-Genis et Ferney, si les territoires desservis se développent suffisamment (CERN2, Prévessin).

Des bus de rabattement compléteront ce réseau, dont Ferney sera une interface majeure, à préserver du trafic automobile de transit.



Équipe Güller, présentation 29 septembre 2009 dias 10 et 11 : concept des transports publics à moyen et long terme

Dans ce contexte, l'équipe ne prévoit pas de créer des capacités nouvelles pour le **réseau routier**, mais de le hiérarchiser en rabattant du trafic sur l'autoroute. Pour

les **mobilités douces**, deux itinéraires structurants sont proposés : des voies utilitaires pour trajets pendulaires et des axes bucoliques pour la promenade.

→ Urbanisation : deux secteurs de développement prioritaires

Deux grands secteurs de développement valorisent les investissements dans les transports publics lourds (tram et RER).

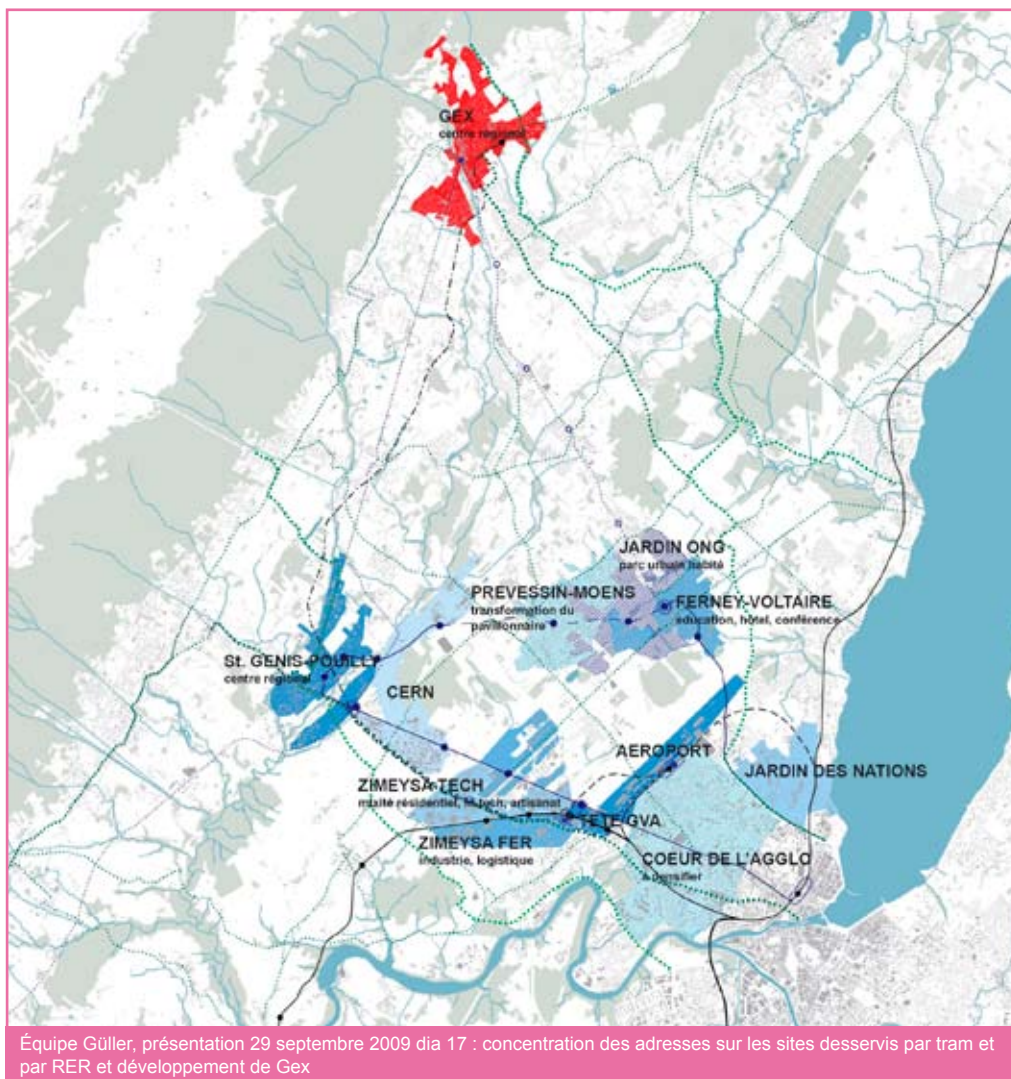
Gex profite de l'impulsion apportée par sa connexion au RER : la ville est à traiter comme un pôle régional, au même niveau que St-Genis et Ferney (non prévu par le Projet d'agglomération 2007).

Un « **cercle des adresses** » prolonge, côté France, les activités internationales avec :

- côté Suisse, le cœur d'agglomération, le secteur de l'aéroport et le quartier des Organisations internationales, régi par le projet du « Jardin des Nations »

- côté France, des territoires proches du quartier international et de l'aéroport, mais sans le bruit : **Ferney** dont la vocation internationale est à renforcer (héritage historique, éducation, hôtellerie, conférences) ; et un **parc habité** reliant le Château Voltaire, Ornex et Prévessin, conçu comme un « Jardin des ONG » sur le modèle du Jardin des Nations voisin et affecté à des Organisations non gouvernementales (selon l'étude du Rectangle d'or 2007, malgré des premiers sondages peu favorables).

Au total, avec le PACA Genève-Meyrin-St-Genis, ces développements formeront autour de l'aéroport un « cercle » d'activités internationales, avec un net rééquilibrage de l'emploi côté France.



→ Territoires non desservis par le RER ou le tram : développement différencié

Les territoires qui ne seront pas desservis par les transports publics lourds abritent un maillage fin de villages et de hameaux dans un paysage paisible, avec de multiples acteurs dispersés. L'équipe propose d'organiser un développement

différencié des villages, selon une typologie qui reste à appliquer (densification, poches vertes habitées, ensembles isolés, franges).

→ Paysage : un système de parcs

Au total, le périmètre prendra la forme d'un système de parcs de caractères variés, préservant les reliefs et les unités paysagères existantes.

→ Capacité d'accueil : report entre deux PACA

Ce type d'urbanisation de haute qualité, dans des parcs habités, permet d'accueillir les **10 à 11'000 habitants** demandés, mais seulement **6 à 7'000 emplois** au lieu des 14'000 prévus par le cahier des charges.

L'équipe propose de reporter les 7'000 emplois manquants sur le PACA Genève-Meyrin-St Genis, qui offre les capacités correspondantes et, est mieux desservi par les transports collectifs.

Équipe Farra-Fazan : un « couloir vert » pour structurer le développement

L'équipe Farra-Fazan (voir encadré) part d'une lecture fine du paysage pour proposer le maintien d'un couloir vert entre le Jura et le lac, qui structure le développement du périmètre.

L'équipe Farra-Fazan

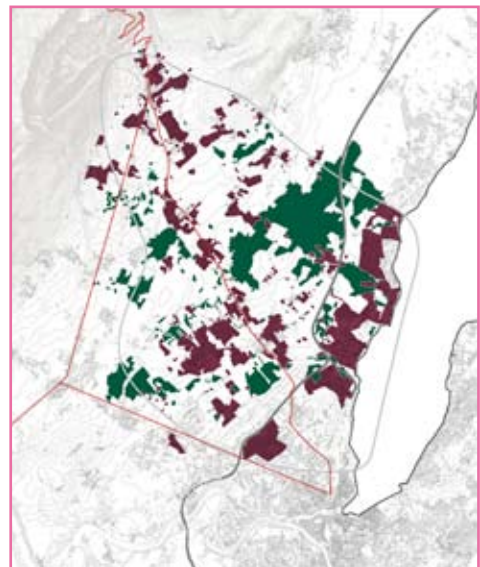
- Olivier Fazan, Farra & Fazan (Lausanne) : pilote
- Christian Jaeger, Team+ (Bulle) : mobilité
- Franck Neau (Paris) : paysage

→ Lecture du paysage

Historiquement, la dissémination de l'urbain dans le territoire est relativement récente. Plusieurs cartes mettent en relief le socle paysager du périmètre : châteaux et collines, toponymes antiques et toponymes ruraux. La couverture végétale, très stable au fil du temps, comprend d'une part des forêts de plaine et de montagne, d'autre part un bocage et quelques vignobles. Les quartiers de villas (pavillonnaires) couvrent une surface comparable à celle des forêts (carte ci-contre). Cette lecture du territoire débouche sur un découpage des entités paysagères et un repérage des coupures et des limites.

→ Un vide structurant

L'équipe estime que l'accueil de 24'000 habitants+emplois d'ici 2030 (cahier des charges de l'étude test) ne pose pas de grand problème – selon elle, c'est l'ordre de grandeur de 700 mètres d'une grande artère urbaine. En revanche, il y a urgence pour maintenir le dernier couloir vert reliant le Jura aux rives du lac : elle propose de transformer ce vide préservé entre deux routes (D1005 et D15g) en un « parc régional » qui dote le territoire d'une identité forte, à la mesure du grand paysage entre Jura et Salève, et joue un rôle fédérateur pour l'ensemble du développement (« des valeurs que toutes les communes peuvent partager »).



Équipe Farra-Fazan, présentation 29 septembre 2009
dia 14 : bois et pavillonnaire



Équipe Farra-Fazan, présentation 29 septembre 2009 dia 25 : concept, liaison entre lac et Jura, interaction urbaine et interaction paysagère

→ Un couloir vert fédérateur

Plusieurs moyens sont employés pour structurer le développement territorial à partir de ce vide :

- **maintenir les espaces ouverts** et la diversité de leurs affectations agricoles, forestières et naturelles
- **requalifier les limites du couloir vert** par des « coulisses paysagères » fixant les limites de l'urbanisation et améliorant l'image des abords
- **urbaniser de part et d'autre du couloir vert** : occuper les sites en balcon sur le lac et densifier les secteurs déjà bâtis, en soignant tout particulièrement les façades sur le couloir vert ; à une échelle plus fine, l'équipe présente des esquisses d'urbanisations mixtes sur Cessy-Gex, Segny-Versonnex-Maconnex et Ornex-Bossy, de vocation plus résidentielle.

→ Capacité d'accueil

Ces options permettent de réaliser trois types de densités humaines :

- 200 h+e/ha (soit une densité bâtie de l'ordre de 1) sur les sites desservis par les transports publics lourds (quartier de la gare de Gex, par exemple)
- 60 h+e/ha aux abords immédiats du couloir vert
- 120 h+e/ha sur les autres secteurs d'urbanisation.

Dans ces conditions, la proposition remplit l'objectif cible d'accueillir **+24 à 25'000 habitants+emplois** nouveaux dans le périmètre.

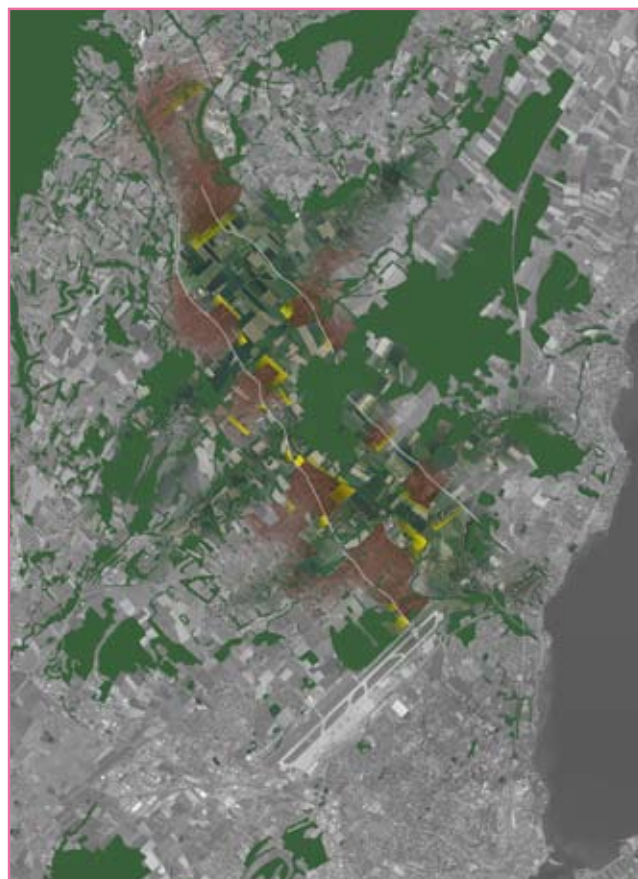
→ Mobilité : investissements lourds

Les transports publics nécessitent des investissements lourds, en deux étapes :

- étape 1 : tram à Ferney et bus à haut niveau de service Gex-Ferney
- étape 2 : RER St-Genis-Gex, élevant Gex au niveau d'un pôle régional.

→ Aménagement local : construire avec le paysage

À l'opposé d'un grignotage de la campagne par l'urbanisation, l'équipe préconise une intégration des constructions dans le paysage : des volumes bâtis entre les arbres, des gabarits aux hauteurs du bocage, des « coulisses paysagères » et



Équipe Farra-Fazan, présentation 29 septembre 2009 dia 29 :
vision générale de l'urbanisation

Aucune nouvelle route n'est prévue. Des réaménagements des axes existants sont nécessaires pour améliorer la coexistence entre voitures, transports publics et mobilités douces. Le maillage des mobilités douces est renforcé.

des espaces publics fortement identifiés, donnant du couloir vert une image unifiée et de haute qualité.

Équipe Ar-Ter : contention de l'urbanisation et rééquilibrage des activités

L'équipe Ar-Ter (voir encadré) estime que le mitage des dernières années est inquiétant, menaçant le territoire d'un étalement généralisé. Les réseaux de mobilité sont saturés. Le rééquilibrage des activités entre France et Suisse reste à faire. En revanche, le périmètre hérite d'atouts historiques majeurs à valoriser.

L'équipe Ar-ter

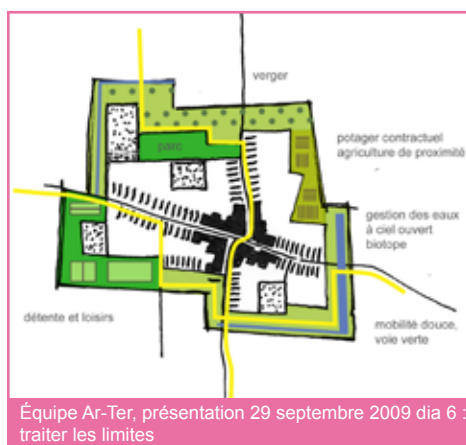
- Marcellin Barthassat, atelier d'architecture-territoire SIA FAS FSU (Carouge) : pilote
- Laurent Badoux, atelier Laurent Badoux architecte (Carouge) : paysage et urbanisation
- Atelier d'architecture et d'urbanisme Chatillon et associés (Ferney-Voltaire, Paris)
- RGR Ingénieurs Conseils (Lausanne, Genève) : mobilité
- EDMS SA, bureau d'ingénieur (Lausanne, Lancy) : infrastructure et environnement
- Olivier Crevoisier, directeur de recherche Université de Neuchâtel : économie territoriale
- Andràs November, Université de Genève : développement durable
- Hervé Loichemol, metteur en scène, Théâtre du Chatelard (Ferney-Voltaire) : culture

→ Limiter l'extension de l'urbanisation

L'option de base est de mettre fin à la consommation de terres agricoles par l'urbanisation. À cette fin, l'équipe propose de fixer des limites nettes aux localités en fixant une **enceinte verte** autour de chaque village : une frange de jardins, chemins, parcs et loisirs ayant un statut d'espace public, intermédiaire entre les quartiers habités et le paysage agricole - moyennant des acquisitions foncières et des mesures de protection (ZPPAUP par exemple).

Les connexions entre ces enceintes formeront une « charpente vert-bleu » continue du Jura au lac. Dans les enceintes, la densification des villages s'effectuera :

- en réhabilitant les centres historiques
- en prolongeant l'urbanisme villageois le long des voies historiques
- en construisant, dans les « poches » inoccupées, des « cités jardins » de différentes densités.



Équipe Ar-Ter, présentation 29 septembre 2009 dia 6 :
traiter les limites

D'autres sites de développement seront le quartier de la gare à Gex, une entrée nord de l'aéroport et un parc d'activités lié au CERN (au statut transfrontalier ?).



Équipe Ar-Ter, dia 11 : potentialités de développement



Équipe Ar-Ter, dia 7 : continuité, enceinte « verte » connectée à la charpente vert-bleu

→ Capacité d'accueil

Dans ces conditions et sur la base d'un inventaire fin des surfaces, l'équipe évalue la capacité d'accueil du PACA à

+18'000 habitants et +22'000 emplois, situés à 90 % côté France.

→ Économie territoriale

L'équipe estime qu'un rééquilibrage des activités n'est possible que si le côté France peut être mis à égalité avec le côté Genève, des trois points de vue de la fiscalité, de la rente foncière et des institutions. Genève a des emplois et pas d'espace ; le Pays de Gex a de l'espace et peu d'emplois (voir le faible remplissage des technoparcs existants). Pour saisir cette opportunité, il faut adapter les cadres institutionnels - la notion de « bilocalisation » d'une entreprise est déjà une avancée intéressante.

Les activités pourront alors se développer selon cinq axes :

- potentialités liées au CERN (recherche, services, congrès, tourisme)
- pôle tertiaire et commercial autour de l'aéroport
- relance des technopoles existants
- développement de Gex comme pôle régional
- activités culturelles comme ressource économique.

L'agriculture est également un enjeu majeur. Le périmètre n'est pas une friche agricole, un territoire en déprise : son avenir est à décider avec les agriculteurs, à partir des notions de sécurité et de souveraineté alimentaire, de réseau agro-environnemental et d'agriculture de proximité.

→ Mobilité

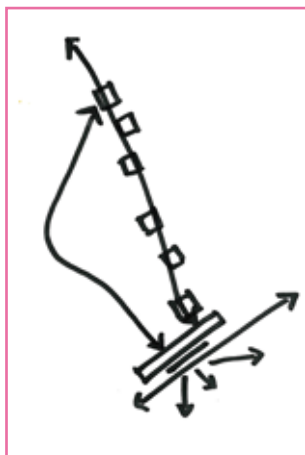
L'équipe propose d'inscrire le périmètre dans un réseau RER d'agglomération étendu, intégrant la branche St-Julien-Bernex-ZIMEYSA qu'elle a proposée dans l'étude test du PACA Bernex.

Une nouvelle infrastructure ferroviaire est à construire entre la gare de l'aéroport et la ligne du pied du Jura. Elle dessert une « entrée nord de l'aéroport » à créer et dessert le CERN2

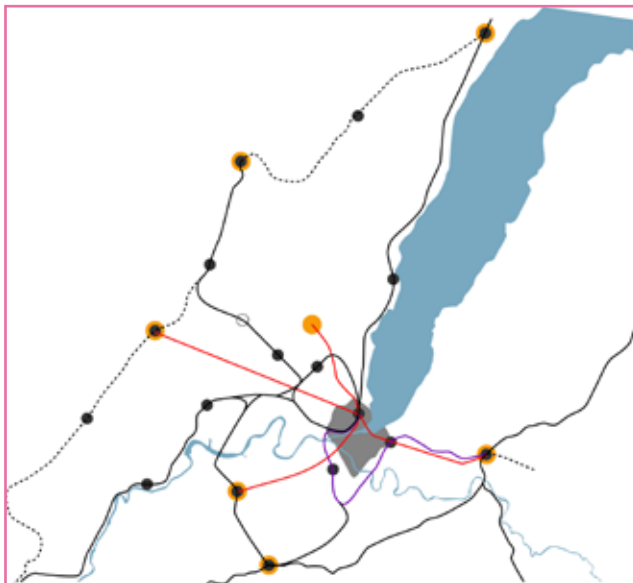
et Prévessin, également à développer, tout en déchargeant l'axe de la D1005.

Des rabattements sont organisés vers les interfaces du RER et du tramway, équipés de parkings P+R.

Le réseau des mobilités douces se greffe sur l'ossature historique du réseau viaire.



Équipe Ar-Ter, dia 20 : mobilité, complémentarité



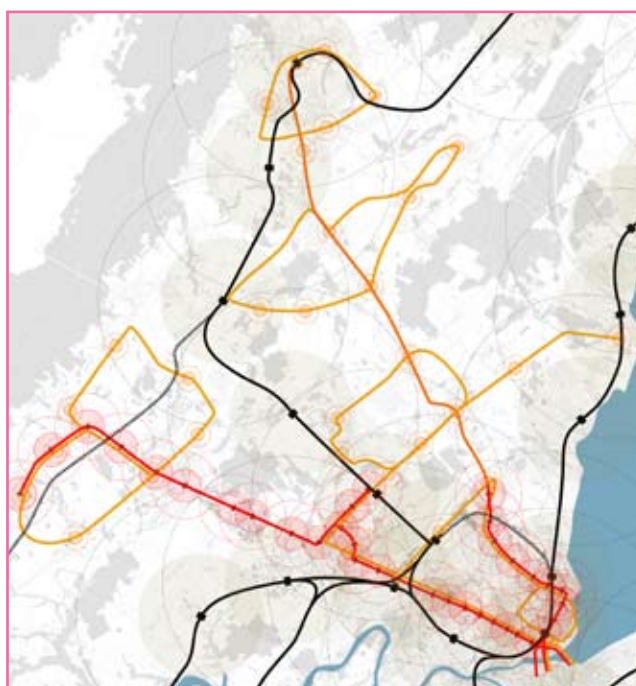
Équipe Ar-Ter, dia 20 : mobilité, complémentarité

→ Culture

Le metteur en scène Hervé Loichemol plaide pour la mise en valeur de deux atouts culturels majeurs largement ignorés :

- **une histoire majuscule** avec la présence de Voltaire, de Rousseau et de Mme de Staël, qui avaient inscrit ce territoire dans le réseau des capitales européennes
- **l'immense anneau du CERN**, dissimulé dans le sous-sol du périmètre.

Invisibles, ces deux faits restent à révéler : d'où le titre de la proposition, « le cercle des lumières ».



Équipe Ar-Ter, présentation 29 septembre 2009, dia 22 : transports publics, réseau RER, axes forts, rabattement sur les P+R et interfaces

Les avis des tables rondes

Les tables rondes ont apprécié la diversité stimulante des trois propositions. Certaines ont regretté que tous les aspects n'aient pas été traités avec la même consistance : ainsi, des doutes demeurent sur la faisabilité de grands investissements (notamment infrastructure RER), sur la mixité des urbanisations (notamment emplois côté France) et sur les impacts territoriaux (par exemple, manque de données sur la consommation d'espace par l'urbanisation).

Trois points de convergence des propositions ont été généralement appréciés. L'idée d'**élever Gex au rang de pôle régional**, dynamisé par des transports publics puissants, paraît faire consensus. De même, la **notion de « parc »** a retenu l'attention : en concentrant plusieurs thèmes mobilisateurs (ville-campagne, campus, intégration, écologie, agriculture de proximité, etc.), elle peut fédérer les acteurs du périmètre. Enfin, des **investissements lourds dans les transports publics**, corrélés à des urbanisations denses, paraissent inéluctables – même si un flou certain demeure sur leur faisabilité et sur l'horizon de leur réalisation.

Les tables rondes ont regretté que certaines questions aient été insuffisamment traitées : les capacités de **développement de l'habitat côté Genève** ; la prise en compte de **Versoix** (notamment liaisons directes entre Gex et l'axe ferroviaire du bord du lac) ; les **liaisons transversales** et l'hypothèse d'un « **tram-train** ». Elles continuent de s'interroger sur les moyens de surmonter les **différences de fiscalité** et de conditions-cadres pour les activités entre France et Suisse.

La proposition de l'équipe Güller a été appréciée pour sa vision large sur deux PACA, pour la cohérence établie entre transports et urbanisation (notamment « cercle des adresses internationales ») et pour le phasage des investissements. Les tables rondes ont souhaité que l'étude des rabattements soit affinée et que les enjeux environnementaux soient intégrés, notamment les couloirs biologiques.

La proposition de l'équipe Farra-Fazan a convaincu par la force et l'apparente faisabilité du « couloir vert régional », par la maîtrise des échelles fines d'urbanisation et des relations avec les terres agricoles. Mais les tables rondes s'interrogent sur l'évolution hors du couloir vert et sur les autres aspects du développement (notamment économie, agriculture).

La proposition de l'équipe Ar-Ter a été bien reçue pour la limitation des zones urbanisées, la réflexion sur l'économie, la culture, l'agriculture et l'impact environnemental. Mais beaucoup d'incertitudes demeurent sur les moyens de réaliser ces bonnes intentions. Enfin, le branchement ferroviaire au nord de l'aéroport et son parcours vers Gex à travers la campagne a paru peu crédible.

Les tableaux qui suivent reprennent les commentaires apportés par les tables rondes, sans chercher à homogénéiser les avis émis ni à les mettre en cohérence.

Remarques adressées aux trois équipes

- où localiser les équipements (écoles, hôpitaux, cliniques, loisirs, sport) ?
- créer un barreau ferroviaire direct Tuileries-Cointrin
- les projets doivent être réalisables dans l'échéancier du Projet d'agglomération
- adapter la fiscalité et le droit du travail entre France et Suisse (zone franche ?)
- respecter les couloirs biologiques structurants et les passages à faune, particulièrement au nord de l'aéroport
- exploiter les potentiels d'économies d'énergie
- traiter le transport des marchandises
- parler de santé, culture, loisirs, formation.

Équipe Güller

À confirmer

- Urbanisation : cohérence urbanisation-transports ; cercle des adresses, extension des activités internationales sur le Pays de Gex ; parcs urbains dans le secteur Nations-Ferney-Ornex, valorisation du potentiel économique au nord de l'aéroport ; parcs urbains denses (économie d'espace) ; axe d'urbanisation majeur Meyrin-St-Genis-ZIMEYSA ; Gex pôle régional (attention au couloir biologique ouest) ; Ferney pôle de formation-hôtellerie-conférences ; densification des zones déjà urbanisées, notamment de Prévessin-Moëns ; renforcement de l'axe St-Genis, report de la moitié des emplois sur St-Genis
- Mobilité : excellente étude ; RER et tram ; bouclage transports publics du cercle des adresses ; bouclage ferroviaire à l'aéroport ; bus Gex-Versoix ; liaison Gex-Divonne-Coppet ; bus efficace Gex-Ferney-aéroport ; deux voies de mobilité douce (utilitaires/loisirs) ; phasage du développement des transports publics ; pas de route nouvelle (notamment liaison D35-D1005 // sauf la liaison D35-ZIMEYSA) ; réalisation du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney
- Paysage-nature-environnement : trame verte ; espaces verts pour les loisirs et le sport ; importance des zones vertes et agricoles ; pas de route nouvelle polluante ; mise en valeur des coteaux
- Ensemble : approche pragmatique des transports ; cohérence entre deux PACA

À modifier

- Urbanisation : parc ONG à préciser, cercle d'adresses à préciser ; améliorer la représentation graphique de la densification, urbanisation au nord de l'aéroport illisible ; pas de limites à l'étalement urbain, mauvais contrôle des extensions ; rien sur les activités et les emplois ; déficit de 7'000 emplois ; chiffres emploi et population France/Suisse à préciser ; côté Suisse non pris en compte
- Mobilité : RER doublant le tram, à déplacer à l'est (Ferney-Gex) ; pourquoi pas un tram-train (plus qu'un tram et un train) ? ; ajouter une connexion RER au nord de l'aéroport ; bus Ferney-Gex à préciser ; liaison Gex-Versoix par la route de Sauvigny (plans directeurs) ; porosité des voies de rabattement à améliorer ; phasage et faisabilité des projets à préciser
- Paysage-nature-environnement : approche du paysage à développer ; agriculture à traiter ; attention aux couloirs biologiques et corridors à faune, notamment au nord de l'aéroport ; coteaux à définir ; chiffrer la consommation d'espace ; traitement des franges urbaines à préciser
- Ensemble : parler de santé, culture, loisirs, formation ; carte très peu lisible ; intégrer les études du Rectangle d'or ; parler d'économies d'énergie dans les constructions

À supprimer

- Urbanisation : le mot « adresses », l'expression « jardin ONG » (dire plutôt jardin international) ; urbanisation sur la zone de captage des eaux Pré-Bataillard
- Mobilité : tram entre St-Genis et Ferney (exigerait une urbanisation) ; liaison Gex-Ferney prioritaire avant St-Genis-Ferney ; rien pour le transport individuel
- Paysage-nature-environnement : agriculture à traiter comme un secteur économique, pas de microagriculture ; passages à faune et couloirs biologiques entre Jura et aéroport, à travers le jardin des ONG ; pas de cohérence entre urbanisation et paysage
- Ensemble : uniformiser les règles économiques et fiscales F-CH (zones franches) ; parler d'économie

Équipe Farra-Fazan

À confirmer

- Urbanisation : bonne approche paysagère ; parc régional ; renforcer les vides limitant l'urbanisation ; densification différenciée entre villes, bourgs et villages ; mixité habitat-activités ; limitation des extensions urbaines, priorité aux densifications ; imbrication entre bâti et végétation ; traitement des limites ; vocation de Gex comme pôle régional ; développement près de la gare de Gex (activités et urbanisation) ; urbanisation du belvédère à Cessy
- Mobilité : train RER Gex-St-Genis, valorisation de la ligne du pied du Jura ; système radial + bouclage tram autour de l'aéroport ; tram jusqu'à Ferney puis bus jusqu'à Gex ; transport public à forte cadence Gex-Ferney ; liaison Gex-Versonnex-Collex ; pas de rocade autour des villages ni de nouvelle route
- Paysage-nature-environnement : préservation de la pénétrante Jura-Léman, prolongement du vert sur les collines, couloir prolongeant sur France le Jardin des Nations ; identité spécifique ; valorisation de la qualité paysagère, lecture fine du paysage, lecture historique du parcellaire ; parc régional et traitement des fronts arrière des villages et localités ; maintien des coupures vertes radiales et transversales ; pas de nouvelles routes
- Ensemble : bonne analyse, approche historique par commune

À modifier

- Urbanisation : notion de « ville dans un parc » à préciser ; tester plusieurs scénarios de localisation de l'urbanisation ; approfondir la notion de densification ; la densification des pavillonnaires est-elle compatible avec le concept paysager ? ; projet imprécis, où sont les emplois ? , quelle mixité ? , comment éviter la dissémination des flux ? ; « Ballenberg » isolé ; côté Suisse à traiter ; chiffres emploi et population ? ; aéroport non traité ; limites du parc à préciser ; équité d'urbanisation de part et d'autre du parc
- Mobilité : à développer ; faire évoluer le réseau proposé à court terme et réfléchir au long terme ; mieux répartir les flux entre la D1005 et la route de Sauvigny ; renforcer les liaisons Gex-Collex, Gex-Ferney, Gex-Coppet, le lien à travers Prévessin entre les deux PACA ; dispersion de l'habitat génératrice de déplacements
- Paysage-nature-environnement : l'urbanisation diffuse casse les entités agricoles et diffuse les pressions ; traitement des bordures urbain-agricole à préciser ; attention à la terminologie « parc régional » (PNR) ; quelle consommation d'espace agricole ? ; différencier les espaces agricoles, naturels, les corridors biologiques ; traiter ce qui se passe hors du parc
- Ensemble : pas de lien transport-urbanisation

À supprimer

- Urbanisation : imprécisions ; notion de « ville dans un parc en longueur » ; absence de hiérarchie entre les communes
- Mobilité : report de trafic de la D1005 sur la D15
- Paysage-nature-environnement : ne pas utiliser le terme « parc régional »
- Ensemble : périmètre trop restreint ; démarche intéressante, mais imprécise et limitée, impasse sur les modes d'urbanisation et le développement économique ; le reste du périmètre est à traiter (Prévessin-Moëns ne s'y retrouve pas) ; vague, peu convaincant, où est notre commune ?

Équipe Ar-Ter

À confirmer

- Urbanisation : plus d'emprise sur l'espace agricole ; urbanisation contenue dans des enceintes vertes ; densification de l'existant, des poches vides, des centres régionaux ; réhabilitation des centres de village (vie sociale), réactivation des petits centres ; Gex pôle régional ; patrimoine historique, urbanisation sur les lieux culturels ; approche économique du rééquilibrage France-Suisse ; gare d'aéroport côté France, zone aéroport transfrontalière
- Mobilité : transports avant l'urbanisation ; RER régional, à l'échelle de l'agglomération ; RER aéroport-Gex comme axe économique, sortie aéroport nord, bouclage ferroviaire par le nord (gare TGV?) ; report modal de la D1005 sur le RER ; tram jusqu'à Ferney ; liaison Gex-Ferney-Genève (cadences) ; mobilités douces sur les axes principaux ; pas de nouvelles routes ; route historique Lyon-Versoix ; transversale Versoix-Meyrin
- Paysage-nature-environnement : paysage primordial, limites autour des villages, agriculture prise en compte ; espaces agricoles préservés, ne plus déclasser de territoire agricole ; agriculture de proximité (qualité, sécurité alimentaire) ; espaces de transition de qualité
- Ensemble : prise en compte de l'effet frontière ; qualité, mixité, proximité ; approche globale incluant économie, agriculture, culture ; préservation de l'identité culturelle, de l'histoire ; « cercle des lumières » ; développer les lieux culturels ; ouvrir le CERN au public ; projet proche de la réalité

À modifier

- Urbanisation : manque de vue spatiale ; côté Suisse à traiter, potentiel de rénovation, zones d'activités sur Versoix ; habitants et emplois F/CH? ; potentiel réel de l'aéroport nord ? ; incertitudes sur CERN2 ; densification de Gex (attention à la zone de captage des eaux) ; densification des bourgs à préciser, que mettre dans les poches ? ; phasage du remplissage des dents creuses, et après 2030 ? ; réhabilitation des zones commerciales hors des localités
- Mobilité : à développer et préciser ; pas assez de transports publics ; double emploi du RER et du tram St-Genis ; revoir le tracé du RER (mieux par St-Genis) ; aménagement de la D1005 ; faudra-t-il des contournements de villages ; convertir la route de Collex en voie verte de mobilité douce ; évitement du goulet de Ferney via Versoix ; jonction Collex-Versoix ; navette entre CERN1 et CERN2, pour aéroport nord ; maillage mobilité douce ;
- Paysage-nature-environnement : gestion des ceintures vertes, maintien à long terme ? ; comment trouver des agriculteurs ? ; potentiel économie agricole ?
- Ensemble : adaptation nécessaire des institutions, des législations, des conditions-cadres pour l'emploi ; intégrer les études du Rectangle d'or ; liaison avec PACA St-Genis

À supprimer

- Urbanisation : zone d'activités aéroport nord (potentiel, couloirs biologiques) ; partie Suisse du PACA non intégrée (emplois, habitants ?)
- Mobilité : RER par les champs, au milieu de nulle part (sauf CERN2 et aéroport) ; petits bus circulaires de drainage
- Paysage-nature-environnement : -
- Ensemble : le projet manque d'ambition

Conclusion et suites

En conclusion, Nicole Surchat-Vial a remercié les participants à ces premières tables rondes du PACA Genève-Ferney-Gex, dont elle a retenu quatre points saillants.

- Alors que le Canton de Genève s'est engagé à construire 50'000 logements sur son territoire, les trois propositions pour ce PACA n'ont pas évalué la capacité d'accueil de logements côté Suisse : cela reste à faire, Genève doit tenir ses engagements.
- Plusieurs enjeux dépassent l'échelle locale et même celle des deux PACA de St-Genis et de Gex (par exemple RER, paysage, densification) : ils devront être traités à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération.
- Tous les horizons comptent : le court, le moyen et le long terme.
- L'ancrage historique des trois propositions est un apport positif, à conserver.

Les présentations des trois équipes et le compte-rendu des tables rondes ont été rapidement rendus accessibles sur le site www.projet-agglo.org.

Les avis des tables rondes ont été intégrés dans les recommandations du collège et orienteront la deuxième étape des réflexions des trois équipes. Leurs propositions finales seront mises en débat au cours des deuxièmes tables rondes, qui auront lieu le 12 février 2010.

Les projets seront exposés et feront l'objet d'une présentation publique début mars 2010. Par la suite, de nouvelles tables rondes participatives seront organisées pour mettre en débat le plan de synthèse des PACA St-Genis et Gex, puis le Projet d'agglomération 2.

Calendrier du PACA Genève-Ferney-Gex

2009	octobre novembre	compte-rendu des premières tables rondes téléchargeable sur www.projet-agglo.org rapport de recommandations du collège et lancement de la deuxième étape de l'étude test
2010	vendredi 12 février, de 16 h à 22 h :	deuxièmes tables rondes
2010	mardi 30 mars	exposition et présentation publique des projets

► Toutes les informations sur les PACA sont disponibles sur : www.projet-agglo.org onglet PACA

Principaux sigles utilisés

AIG : aéroport international de Genève

CERN : centre européen de recherche nucléaire

CEVA : liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse

h+e/ha : habitants + emplois, par hectare

PACA : périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération

P+R : parking relais

RER : réseau express régional

SCOT : schéma de cohérence territoriale (F)

ZIMEYSA : zone industrielle de Meyrin-Satigny (GE)

ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (F)

Compte-rendu des 1^{ères} tables rondes du PACA Genève-Ferney-Gex - 29 septembre 2009

Animation des tables rondes : Sémaphores (Paris)

Rédaction : Rédaction : Richard Quincerot (Genève)

Mise en page : Porteur d'image (Annecy)

Coordonnées : Projet d'agglomération - 5 rue David-Dufour - CP 224 - CH-1211 Genève 8 - delphine.pressevot@etat.ge.ch - www.projet-agglo.org



7. Annexes

Annexe 1 : Tableau des quantités

à remplir par les mandataires

Annexe 2 : Communauté de communes du Pays de Gex

note du 07.10.09

Annexe 3 : Etude impacts sur l'agriculture n°13-1 / note n°31

Annexe 4 : Versoix

avis et extrait du plan directeur communal

Annexe 5 : Traversée du lac

tracé au 29.09.09

Annexe 6 : Région Rhône-Alpes

avis et recommandations du 21.10.09

Annexe 7 : Direction départementale de l'équipement de l'Ain

avis du 09.11.09

Annexe 8 : Pro natura

note du 03.11.09

Annexe 9 : Principe des tables rondes

Annexe 10 : Compte rendu des tables rondes 1 / 29.09.2009

