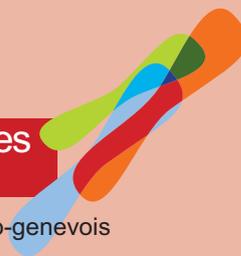


PACA
Genève-Eaux Vives
Annemasse

Projet d'agglo franco-valdo-genevois



CAHIER N° 60-1-1

**Annexes au programme - cahier des charges
dans le cadre des études tests**







PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse

**Annexes au
Programme - cahier des charges**

Avril 2009

Auteurs

Canton de Genève et Annemasse Agglo

En collaboration avec

**Communes de Genève, Chêne Bougerie, Chêne Bourg, Thônex, Puplinge, Ambilly, Gaillard,
Annemasse, Ville-la-Grand, Etrembières, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Juvigny et Bonne**





Table des matières

Annexe 1 : Contexte de l'étude test : Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise	7
1.1 Introduction	7
1.1 Le Schéma d'agglomération franco-valdo-genevoise	8
1.2 Les Principes découlant du Projet d'agglomération	11
Annexe 2 : Contributions, attentes et propositions des communes	14
2.1. Ville de Genève	14
2.2. Ville d'Annemasse	20
2.3. Commune de Chêne-Bougeries	24
2.4. Commune de Chêne-Bourg.....	25
2.5. Commune de Puplinge	27
2.6. Commune de Thônex.....	29
2.7. Commune de Gaillard.....	31
2.8. Commune d'Ambilly.....	32
2.9. Commune de Bonne.....	33
Annexe 3 : Autre contributions et données	35
3.1. La contribution d'Annemasse Agglo	35
3.2. La contribution du Conseil Général de Haute Savoie	37
3.3. La contribution de la Région Rhône-Alpes	37
3.4. Informations sur les planifications directrices existantes ou en projet (aménagement du territoire / urbanisme).....	42
3.5. Les indicateurs d'impact sur l'agriculture	43
Annexe 4 : Liste des documents et études remises aux équipes	45





Annexe 1 : Contexte de l'étude test : Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

1.1 Introduction

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 ; l'ensemble des documents est accessible sur le site www.projet-agglo.org.

La mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) et la réalisation des mesures d'infrastructures (particulièrement les listes A et B pour le Fonds d'infrastructure de la Confédération suisse) se déroulent à travers plusieurs types d'études visant à approfondir le Schéma d'agglomération arrêté le 5 décembre dernier avec la Charte du PAFVG. Le Schéma d'agglomération et le Schéma illustratif du Cahier annexe n°3 constituent **le premier niveau de précision**.

Il s'agit donc d'engager au cours de la période 2008-2010, des études d'aménagement territorial sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par axe de développement, comprenant des zooms sur des Projets stratégiques de développement (PSD).

Ces études permettront de préciser, au travers des mêmes stratégies que celles du Schéma d'agglomération (urbanisation, mobilité, environnement, etc.), les facteurs de développement économique, les éléments de formes urbaines (gabarit, dimension des pleins et des vides, etc.), de programme, de mixité, de centralité, de qualification des espaces publics, de connexions physiques et visuelles (entre quartiers, entre espaces urbains, entre espaces ruraux et urbains), de préservation et de valorisation du patrimoine, de trame paysagère et environnementale, de tracés ou d'alternatives de tracés de transports publics (y compris positionnement des haltes, et localisation des dessertes), de mesures de modification du réseau routier, des mesures détaillées de mobilité douce (emplacement, connexions), et des éléments de politiques de services. Des études plus ciblées sur des périmètres pouvant accueillir des projets stratégiques de développement (PSD) permettront de préciser les programmes sur les dits périmètres.

Comme le Schéma d'agglomération, les études de PACA serviront de référence commune pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française, vaudoise et genevoise. Afin de permettre une adaptation permanente de la démarche aux spécificités de chaque territoire, elles sont conduites en partenariat avec les acteurs et élus locaux et/ou les opérateurs responsables. En l'occurrence, le pilotage du PACA Genève-Eaux-Vives-Annemasse est assuré par le canton de Genève et l'Annemasse Agglomération, établissement de coopération intercommunale français. Un principe de maîtrise d'ouvrage conjointe sera proposé ultérieurement pour la poursuite des projets avec la ou les collectivités les plus impliquées par chaque enjeu traité.



La Charte du Projet d'agglomération précise que ces études privilégieront le recours à des « études-test » (dans l'esprit de ses mandats d'études parallèles sans poursuite d'étude au sens suisse ou de ses marchés de définition simultanés au sens français), ou toute forme de concours favorisant la qualité. Ces types d'approche doivent permettre à plusieurs équipes pluridisciplinaires de développer des scénarios alternatifs en dialogue avec le maître d'ouvrage, jusqu'à la définition d'un scénario préférentiel. Le résultat de ces études doit aboutir à des projets opérationnels.

Tel est le sujet de la présente étude test sur l'axe de développement du PACA Genève Eaux Vives-Annemasse.

En phase préparatoire du lancement des études sur les PACA, quelques investigations préliminaires ont été conduites dans le cadre d'une étude sur les 8 PACAs, nommée Lignes directrices, et con signée dans le Cahier annexe n°9 du Projet d'agglomération. Dans le cadre de cette étude, les principaux enjeux sont décrits dans le "Programme-Cahier des Charges", et constituent ainsi le **second niveau de précision**.

1.1 Le Schéma d'agglomération franco-valdo-genevois

Les enjeux à l'échelle de l'agglomération

Le Schéma d'agglomération, arrêté le 5 décembre 2007, détermine une série de principes et d'enjeux pour la mise en œuvre du Projet d'agglomération et l'approfondissement du Schéma d'agglomération, nécessaires notamment à la réalisation des infrastructures de mobilité (listes A et B du Fonds d'infrastructure de la Confédération suisse). Ces principes, répétés et déclinés ci-dessous, doivent être repris et intégrés au sein de l'étude des PACAs, notamment dans la présente étude-test. Ils servent de base et de cadre de référence pour toutes les études par PACA qui seront initiées en 2008 et 2009.

Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi

Le Schéma d'agglomération a été établi pour permettre l'accueil d'environ 200'000 habitants et 100'000 emplois nouveaux d'ici 2030. L'agglomération franco-valdo-genevoise comptera alors près de 1 million d'habitants et 500'000 emplois, ce qui correspond à terme à une hypothèse-cible résultant de la poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3% par an. Cette hypothèse dépasse légèrement les prévisions de l'Office fédéral de la statistique (OFS), limitées au canton de Genève qui semblent sous-estimer les soldes migratoires internationaux.

- Les élus signataires de la Charte souhaitent que la croissance ne se répartisse pas de manière homogène, mais en rééquilibrant habitants et emplois. Conformément au Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) et au Projet d'agglomération, la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et 30% de ses nouveaux emplois - notamment des emplois qualifiés - se localiseront dans la partie française de l'agglomération, ce qui signifie pour l'axe de développement Genève Eaux Vives-Annemasse-Bonne un gain d'environ 30'000 habitants et 10'000 emplois durant la même



période. L'aspect qualitatif se verra accorder une grande importance, que ce soit pour la politique du logement ou pour celle de l'emploi.

- Les études tests de PACAs visent à préciser le schéma d'agglomération, en respectant l'ordre de grandeur des objectifs chiffrés mentionnés ci-dessus. Leur rôle consiste en particulier à vérifier et évaluer ces objectifs politiques, et à traduire dans l'espace la répartition des emplois et habitants à horizon 2030, en fonction de la spécificité de chaque territoire.

Les enjeux d'urbanisation du Projet d'agglomération

- Créer une agglomération compacte, multipolaire et verte.
- Favoriser le développement des activités économiques et du logement dans une approche de la ville compacte et multipolaire.
- Atteindre une densité moyenne à forte dans les nouveaux quartiers et dans les zones à réaménager.
- Diminuer significativement l'étalement urbain.
- Augmenter notablement le poids économique des pôles régionaux pour permettre la multipolarisation de l'agglomération.
- Créer une urbanisation (habitat et emplois) qui favorise l'usage des transports publics (TP).
- Améliorer la qualité des espaces publics par un fort rééquilibrage de l'espace en faveur des transports publics et des mobilités douces.
- Coordonner l'implantation et la localisation des installations à forte fréquentation (économiques et de loisirs) au niveau de l'agglomération (coordination entre l'agglomération et les différents PACA).

Les enjeux économiques du Projet d'agglomération

- Assurer la mise en place d'un développement économique plus équilibré entre les partenaires franco-valdo-genevois et créer les conditions-cadre pour accueillir à l'échelle de l'agglomération d'ici 2030 environ 100'000 emplois supplémentaires, ce qui implique en particulier de rendre le territoire français attractif pour y favoriser la venue d'emplois qualifiés.
- Promouvoir un développement économique multipolaire, concret, solide et fortement synergique, en favorisant les conditions d'implantation de ces activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire, selon les spécificités des territoires, en s'appuyant sur les conclusions du rapport de METRON pour la PPDE (Politique des pôles de développement économiques) concernant le présent périmètre (scénarios « planification actuelle » et « mobilité-densité »).
- Promouvoir un développement économique et social durable.



- Contribuer à renforcer l'offre et les retombées économiques du secteur international dans l'agglomération

Les enjeux de mobilité du Projet d'agglomération (horizon 2030 / année de référence 2007)

- Atteindre un report modal fort en faveur d'une mobilité plus durable.
- Améliorer fortement la desserte en TP, diminuer les temps de déplacement et augmenter les fréquences, créer des nouvelles gares et haltes TP.
- Augmenter fortement la part de la population et des emplois, bien, voire très bien desservis par les transports publics (73% des habitants et 87% des emplois).
- Augmenter fortement l'usage des TP (+46% des déplacements au lieu de +11% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Améliorer fortement les conditions pour la mobilité douce, éliminer les lacunes dans les réseaux piétonniers et cyclistes, créer des itinéraires continus.
- Augmenter fortement l'utilisation de la mobilité douce (+12% au lieu de +8% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Ralentir la croissance des kilomètres parcourus par les transports individuels motorisés (+16% au lieu de +33% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Réduire de 12% les accidents liés au trafic par rapport à la tendance sans Projet d'agglomération.

Les enjeux environnementaux du Projet d'agglomération

- Préserver et développer le caractère de « métropole verte » de l'agglomération.
- Minimiser la consommation de l'espace.
- Maintenir et développer des continuités paysagères et des connexions biologiques majeures.
- Préserver les grandes entités paysagères significatives en matière de valeurs naturelles et agricoles.
- Minimiser l'emprise sur les grandes entités agricoles à l'échelle de l'agglomération.
- Réduire les émissions de CO₂ et de NO_x liées au trafic par le biais d'une diminution des besoins de recours aux TIM.
- Réduire les émissions de CO₂ et de NO_x grâce à une urbanisation compacte à haute performance énergétique et alimentée par des énergies renouvelables.
- Maintenir un cycle hydrologique naturel en veillant notamment à une préservation rigoureuse des surfaces d'expansion des crues et des cours d'eau et grâce à une application stricte des critères de gestion des eaux pluviales dans les zones à aménager.



Les enjeux des politiques de service de l'agglomération

Sous l'égide du CRFG, les objectifs liés aux 10 thématiques du Projet d'agglomération sont mis en œuvre par diverses stratégies et actions, résumées dans les tableaux du point 2.5 de la charte d'agglomération.

(http://www.projet-agglo.org/upload/wysiwyg/File/doc_media/Charte_engagement_5dec07.pdf)

L'annexe 7 présente ces actions dans des fiches détaillées, qui décrivent l'état actuel d'avancement du Projet.

Ces autres thématiques viennent compléter les enjeux décrits plus haut, et correspondent à des politiques de service importantes pour la qualité de vie dans le bassin de vie transfrontalier :

- formation, enseignement supérieur, recherche ;
- social ;
- santé, soins hospitaliers de proximité ;
- culture ;
- agriculture ;
- logement.

1.2 Les Principes découlant du Projet d'agglomération

Les principes d'urbanisme et de mobilité du Projet d'agglomération

Ils devront être appliqués à la présente étude test. Ils sont illustrés dans le Schéma d'agglomération (Cahier annexe n° 3) et dans les Lignes directrices (Cahier annexe n°9). Ces principes sont les suivants :

- L'urbanisation est coordonnée avec le développement du réseau structurant des TP afin d'éviter un report de la demande sur des secteurs périphériques mal ou pas desservis par les TP.
- Les têtes de lignes des TP structurants s'orientent toujours vers une centralité ou vers un pôle urbain ou d'activités significatif.
- Les axes des TP sont des axes majeurs de l'espace public. Ils sont à requalifier et des places publiques sont à créer autour des arrêts. Les nouveaux équipements publics sont intégrés dans le réseau des espaces publics et sont facilement accessibles par les TP.
- L'urbanisation doit tenir compte et/ou créer des liaisons directes et bien structurées favorisant la mobilité douce. Les réseaux de mobilité douce doivent aussi orienter les usagers vers les arrêts TP.



- Pour les nouvelles extensions urbaines, une densité plus élevée ainsi qu'une mixité des activités s'appliquent près des arrêts TP. Les emplois et services se concentrent autour des arrêts, notamment les arrêts avec croisement de lignes TP.
- L'urbanisation doit être compacte, avec des limites bien établies vis-à-vis des espaces naturels protégés et à préserver.
- La densification du tissu bâti existant est recherchée à proximité des arrêts TP. Les secteurs sous utilisés (densification différenciée de la zone suburbaine, densification de la 5ème zone du canton de Genève,) et bien desservis (friche, zone industrielle) sont à requalifier.
- La continuité des espaces verts dans le tissu bâti, à différents niveaux, est à assurer (réseaux, pénétrantes vertes, axe paysager, etc.).
- Le fonctionnement des zones d'expansion des crues ainsi que les débits de restitution aux cours d'eau doivent être garantis.
- Les éléments naturels et culturels significatifs sont à préserver et à mettre en valeur.
- Le réseau TP et la structure d'urbanisation sont développés conjointement.
- Les fonctionnalités à assurer par les axes du réseau TP (tram, bus) sont les suivantes (voir illustration sur le schéma extrait des Lignes directrices et liste des mesures sur la fiche 35 du Cahier annexe n°3) :
 1. Axe TP fort d'agglomération : liaison directe d'un centre régional vers le cœur d'agglomération (en rouge sur les schémas).
 2. Axe TP principal ou secondaire urbain : liaison des localités et des quartiers importants vers le centre régional (en orange).
 3. Axe TP complémentaire : rabattement direct des localités et des quartiers importants vers les interfaces (prioritairement gare, arrêt de tram ; le terme de rabattement comprend la fonction liaison et la fonction correspondance horaire) (en bleu).
 4. Axe TP complémentaire : liaison depuis un centre ou une interface vers les pôles périphériques (en violet).
 5. Axe TP express : liaison rapide de localités vers le cœur de l'agglomération, un centre régional ou une interface (en orange, ligne hachurée).
- Le choix du tracé des lignes TP doit concilier au maximum les nouveaux pôles d'urbanisation ainsi que les générateurs du trafic existants, sans détour inutile.
- Le réseau de voirie doit être hiérarchisé, des liaisons VP structurantes doivent être maintenues, tout en donnant la priorité aux TC et aux modes doux.
- Les parkings relais (P+R) ne doivent pas se situer au cœur d'un centre régional afin d'éviter d'y générer inutilement du trafic: Dans le cadre d'un nouveau projet de développement urbain, les P+R seront à intégrer à proximité d'un arrêt TP desservi par une ligne à forte fréquence, à situer en périphérie du centre régional.



Le principe du développement durable

Le concept d'aménagement que les équipes proposeront devra intégrer pleinement la notion de développement durable et favoriser des actions clairement orientées dans la perspective de ses trois piliers constitutifs : économique, social et environnemental sans perdre de vue leur dimension culturelle.

Sur le plan économique, le concept d'aménagement devra permettre la mise en place de conditions-cadre favorables pour un développement économique intégré en termes d'accessibilité, de services, de cadre paysage, d'image de marque. Il devra servir de moteur au développement des activités économiques locales et régionales au sens de centralité régionale.

Sur le plan social, il doit stimuler la cohésion et la qualité de vie pour les différentes catégories sociales et générationnelles de population. Il doit favoriser un accès non discriminé aux équipements et aux sites d'intérêt public.

Sur le plan environnemental, il doit garantir une préservation et une valorisation des milieux naturels, un renforcement de la diversité et la qualité biologique locale, une exploitation rationnelle des ressources naturelles et énergétiques, une gestion rationnelle des déchets et des eaux polluées, le maintien d'un cycle hydrologique naturel, une minimisation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants irritants et inflammatoires, un paysage sonore permettant d'assurer une qualité de vie (ressourcement, sommeil,...), une protection optimale de la population et de l'environnement contre les risques industriels.

Sur le plan culturel, il devra assurer la valorisation des paysages et veiller à la sauvegarde du patrimoine. Plus généralement, un projet urbain étant par essence un acte culturel, les équipes de projet veilleront à ce que leurs propositions apportent du sens et contribuent à la constitution d'une identité territoriale.

Les principes et les pratiques sous-jacents à la notion d'éco-quartier devraient être approfondis comme des pistes pour atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus.



Annexe 2 : Contributions, attentes et propositions des communes

2.1. Ville de Genève

Résumé des options de niveau d'agglomération du Plan directeur communal Genève 2020



Introduction

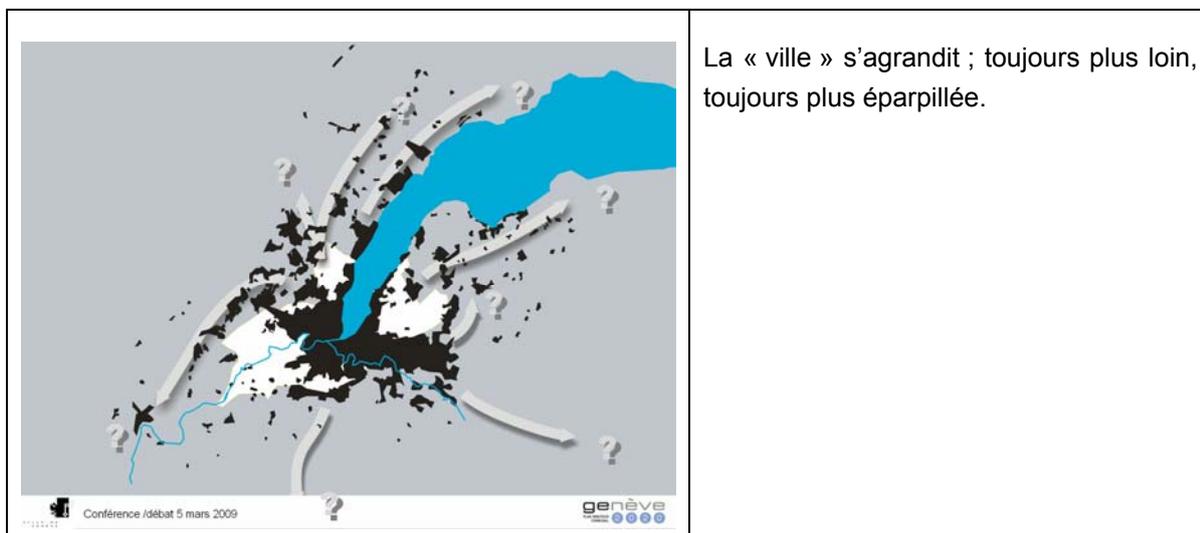
Comme la plupart des communes genevoises, la Ville de Genève élabore son nouveau plan directeur, important outil de planification qui servira de référence dans les années à venir pour tous les projets d'aménagement.

Genève est le cœur d'une agglomération de presque 800'000 habitants, ce qui lui confère des responsabilités, et notamment de redéfinir le rôle qu'elle entend jouer en tant que centre d'une région en fort développement.



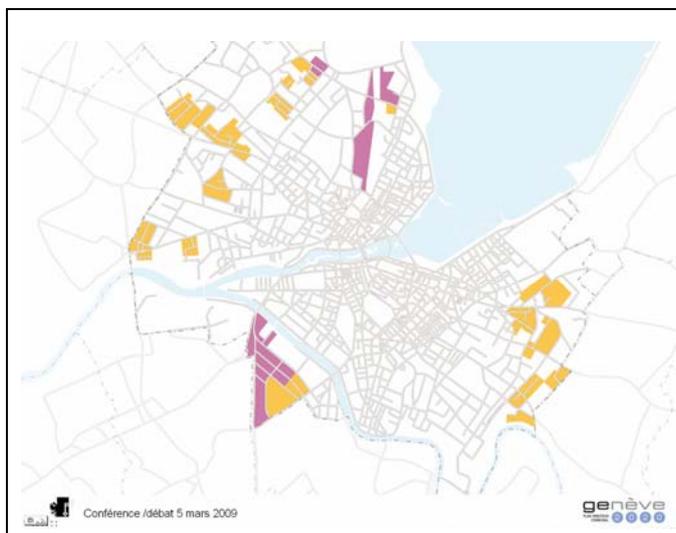
Aujourd'hui, on ne peut plus imaginer le développement d'une ville sans prendre en compte la dimension de la durabilité, dans ses trois aspects, économiques, sociaux et environnementaux. Pour la municipalité, cela se traduit par les objectifs suivants, adoptés par le Conseil administratif, qui visent à faire de Genève :

- une ville équilibrée qui promeut la mixité entre emplois et logements ;
- une ville habitée qui construit des logements et lutte contre la tension extrême du marché qui chasse les ménages hors de la ville ;
- une ville solidaire qui produit des logements à bas loyers pour perpétuer sa tradition d'ouverture et d'accessibilité aux revenus les plus modestes ;
- une ville mixte qui maintient une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements ;
- une ville responsable qui préconise une mobilité adaptée à sa centralité, à ses densités exceptionnelles et au contexte de l'agglomération ;
- une ville durable qui initie des programmes d'action fondés sur les principes de durabilité ;
- une ville attractive qui mette en valeur ses atouts de ville centre internationale ;
- une ville agissante qui se dote des moyens d'être actrice de son développement, en complémentarité avec le Canton et l'agglomération franco-valdo-genevoise.

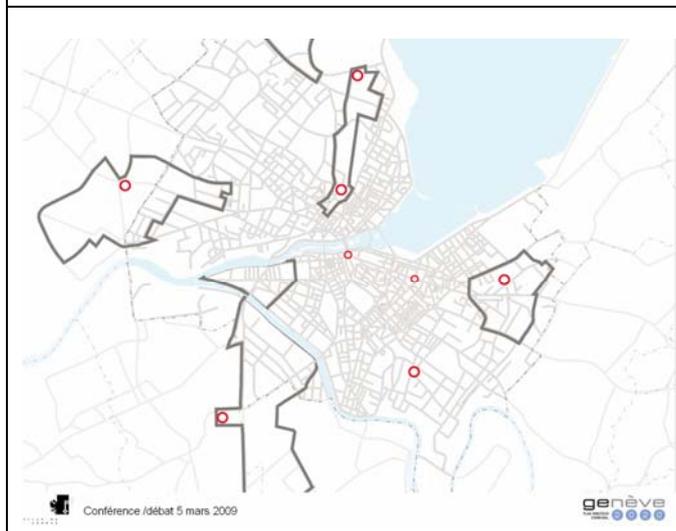




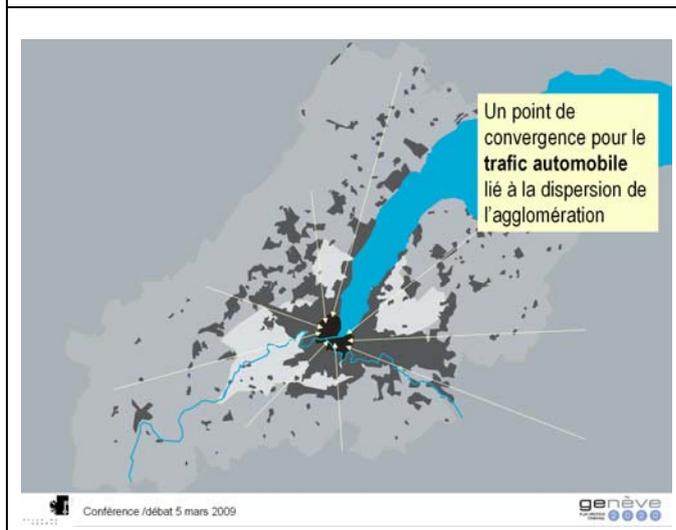
<p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>Le projet d'agglomération permet de cadrer le développement et de corriger les tendances d'une croissance jusqu'ici peu maîtrisée.</p>
<p>35% des emplois 24% de la population sur 0.8% du territoire de l'agglomération</p> <p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>Dans ce contexte, la Ville de Genève occupe une position très particulière.</p> <p>Malgré la densité de construction exceptionnelle sur son territoire, la Ville de Genève souhaite préserver sa spécificité de lieu d'habitat.</p> <p>Elle entend par ailleurs contribuer à répondre, à son échelle, aux besoins de logements.</p>
<p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>Les quartiers centraux offrent encore quelques possibilités de construction, mais la priorité d'aménagement de ces secteurs est avant tout qualitative.</p>



Les zones de développement et certaines friches industrielles offrent des réserves constructibles plus importantes, mais exigent un fort engagement de la collectivité pour se concrétiser.



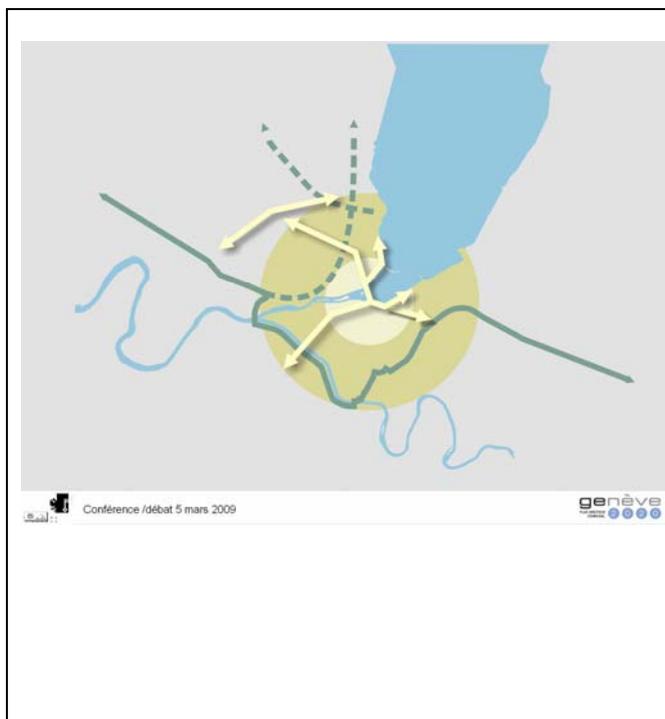
Le plan directeur communal propose par ailleurs de mettre en place les conditions qui permettront de dégager de nouveaux potentiels sur les « périmètres de renouvellement urbain », articulés sur les haltes du futur réseau RER.



Les questions de transport concernant la Ville sont dépendantes de la structure du territoire régional.



<p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>Le réseau de transports publics est encore structuré sur un principe radial, avec des problèmes de saturation des interfaces du centre-ville.</p>
<p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>Pour la Ville, il manque des éléments tangentiels pour compléter et structurer le réseau.</p>
<p>Conférence /débat 5 mars 2009</p> <p>genève</p>	<p>La Ville propose par ailleurs un rabattement systématique des lignes régionales vers les pôles du réseau RER.</p>



Les habitants de la ville centre recourent de plus en plus aux mobilités douces.

L'hyper centre, territoire le plus partagé de l'agglomération, a vocation à devenir à terme un secteur piéton et commerçant.

Le plan directeur consolide les options ci-dessus.

Il identifie l'enjeu de la Voie Verte, projet emblématique et fédérateur du processus d'agglomération.

Il relève par ailleurs des éléments de structure à compléter, notamment les parcours entre rives.



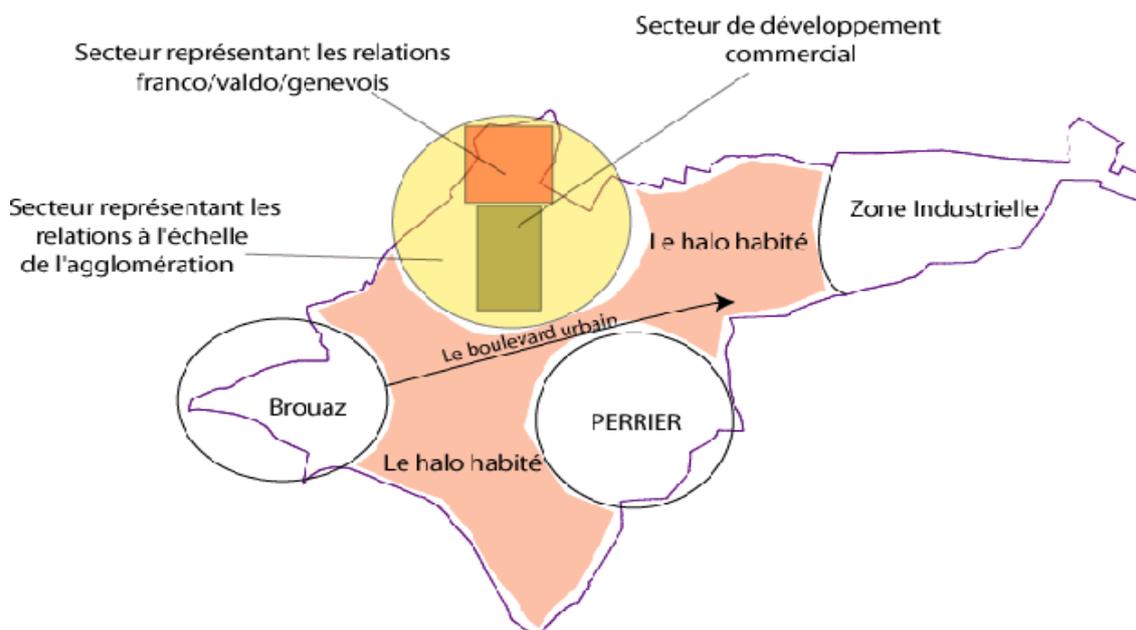
2.2. Ville d'Annemasse

C'est en 2004 que la ville d'Annemasse a révisé son Plan d'Occupation des Sols pour le transformer en Plan Local d'Urbanisme. Ce dernier a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 24 janvier 2008.

Rappel des données du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Avec 498 hectares, la ville d'Annemasse représente un territoire exigu, presque entièrement urbanisé.

La structure urbaine de la ville est caractérisée par **cinq entités distinctes**, chacune ayant un tissu urbain particulier :



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable fixe les deux orientations suivantes :

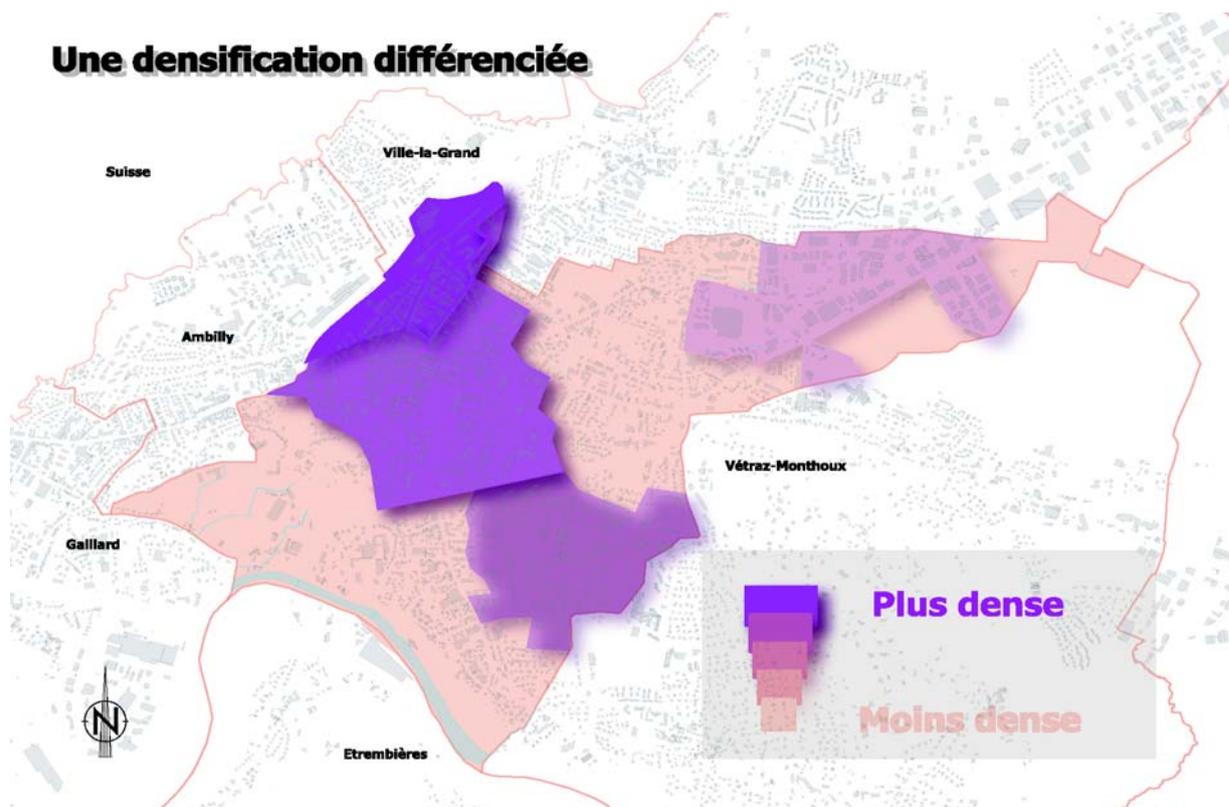
- Continuer à accueillir de manière préférentielle des habitants, des activités, des commerces et des équipements.
- Profiter de ce développement pour améliorer l'image de la ville, l'environnement et le cadre de vie de ses habitants.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable traduit ces deux orientations en les décomposant en 4 objectifs :

- 1) Accepter une densification différenciée.



- 2) Développer et hiérarchiser le réseau viaire.
- 3) Développer et améliorer la qualité des espaces publics et des espaces verts.
- 4) Aménager un nouveau secteur au cœur du territoire du Genevois Haut Savoie : le BROUAZ.



Le Plan Local d'Urbanisme d'Annemasse introduit d'importants changements par rapport à l'ancien Plan d'Occupation des Sols. En effet, celui-ci s'inscrit dans une vision plus large du territoire, avec notamment la fin des plans massés et la mise en œuvre d'orientations d'aménagement qui élargissent l'échelle de référence territoriale.

De plus, une forte baisse des densités a été introduite avec la suppression des zones intermédiaires « UB » en périphérie du centre-ville et de la zone industrielle.

Enfin, le règlement a été entièrement réécrit avec pour principaux objectifs :

- de libérer les cœurs d'îlot, en interdisant toute construction non commerciale au delà de la bande des 24 m ;
- de tout mettre en œuvre pour favoriser les constructions respectant des critères de développement durable.



Conformément à l'esprit de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, les dispositions réglementaires favorisant la densité et le renouvellement urbain ont été concentrées sur le centre-ville, qui présente d'importants projets urbains, mais aussi de transports en commun.

Les principaux projets de la ville d'Annemasse

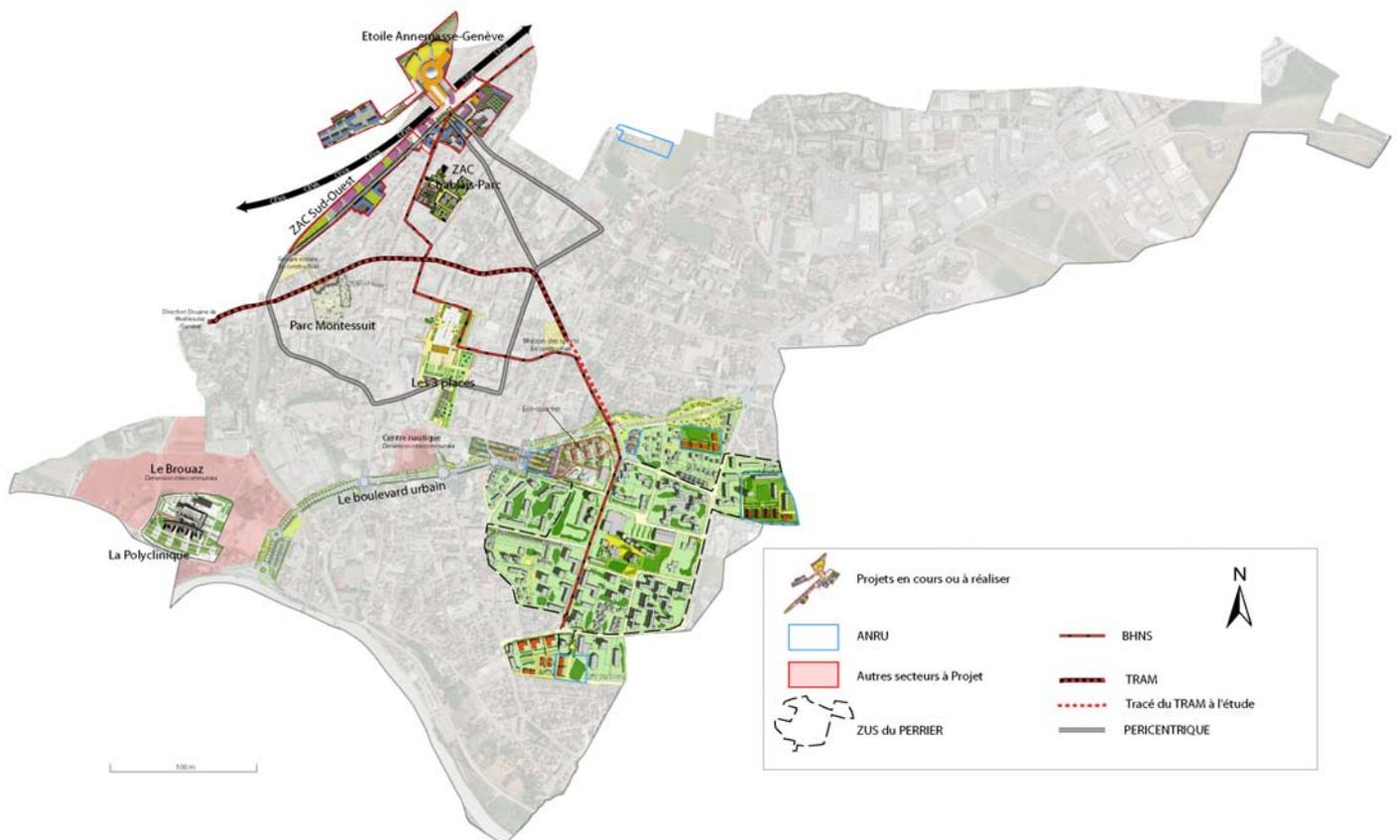
La politique d'aménagement engagée par la ville a mis en œuvre les objectifs suivants :

- développer et hiérarchiser son réseau viaire grâce à un plan de circulation performant qui permet notamment de protéger le centre-ville des flux de transit et de définir un secteur central dédié aux piétons et aux déplacements doux ;
- préserver et renforcer le dynamisme commercial du centre-ville en limitant son développement centrifuge et en développant des pôles commerciaux moteurs, tels que la ZAC Chablais-Parc ou le projet Etoile ;
- préparer l'arrivée du CEVA en créant un Pôle d'Échanges Multimodal dans le cadre du projet intercommunal « Etoile- Annemasse -Genève » ;
- engager une politique de transports en commun forte avec l'agglomération Annemasse-Les Voirons en structurant le réseau de transport par la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (liaison nord-sud) et la prolongation de la ligne de tramway (liaison ouest-est) en provenance de la douane de Moëllsullaz. Ce réseau devra irriguer le cœur du centre-ville et le quartier du Perrier et générer des aménagements urbains à la hauteur des ambitions du cœur de ville ;
- développer des liaisons entre les différents projets urbains de la ville (création de liaisons et de voies piétonnes entre l'Hôtel de ville et la ZAC Chablais Parc et entre les différents parcs et squares) en cohérence avec le développement du tissu commercial dont l'axe principal sera concentré entre les trois places et la gare d'Annemasse ;
- créer des coutures urbaines entre le centre-ville et le quartier du Perrier, via la réalisation du Boulevard Urbain ;
- maintenir la concentration de moyens sur le quartier du Perrier, afin de préserver son équilibre, en engageant notamment une politique forte de renouvellement urbain sur les secteurs du Château-Rouge et du Livron, grâce à un conventionnement avec l'Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain;
- créer un équilibre entre densité et qualité de vie des habitants en développant des espaces verts qualitatifs sur le centre-ville, mais aussi en intégrant d'importants projets de parcs sur les bords de l'Arve et le secteur du Brouaz ;
- préserver les équilibres des quartiers en favorisant le maintien des commerces de proximité dans les cœurs de quartiers qui animent la ville ;
- minimiser la coupure urbaine créée par la voie ferrée en renforçant les passages existants ou en créant des couvertures complémentaires de voie ;



- définir les réponses à apporter aux problématiques de circulation du nœud d'Etrembières et des impacts des aménagements projetés en analysant leur pertinence et leur complémentarité avec le futur PDU (pénétrante sud d'Annemasse, boulevard urbain dans sa partie sud, futur échangeur autoroutier supplémentaire sur l'A40).

ANNEMASSE, une ville en pleine mutation





2.3. Commune de Chêne-Bougeries

Chêne-Bougeries défend son appartenance à une couronne verte sub-urbaine de Genève, indispensable à la transition entre ville et campagne, mais encore lieux de mise en réseaux des espaces verts et de promenades autour de la ville centre du genevois.

Avec plus de 80 % de notre territoire colloqué en zone de villas, nous sommes un quartier résidentiel de l'hypercentre de l'agglomération. Cela n'est moins un choix, mais le fruit de l'histoire avec une urbanisation basée sur les reliquats des grands domaines "campagnes" des patriciens genevois. Avant-hier les nobles, hier les commerçants, aujourd'hui les classes aisées, notre territoire qui est à un jet de pierre du centre d'Annemasse et de Genève trouve aussi sa qualité dans les grandes parcelles privées presque entièrement végétalisées. Cette formidable charpente arborée compte par exemple plus de 1000 chênes centenaires et nos chemins sont pour la plupart inscrits sous la voûte des arbres. Nous entamons d'ailleurs un processus pour recapitaliser le patrimoine et encourager les habitants à un entretien différencié (Charte des jardins).

À la fois pour des raisons environnementales, mais aussi de cadre de vie dont bénéficie très largement le canton de Genève, nous souhaitons garder notre charpente paysagère unique. Cela explique pourquoi l'idée d'une urbanisation continue sur les axes qui constituent la route de Florissant, de Malagnou et de Chêne est ici combattue.

Les grands projets planifiés avec le département sur notre territoire que sont Pré Babel, Rigaud, Pré-du-Couvent, Cougnard, Montagne et Chalendin etc... représentent plus de 850 logements en voie de réalisation (MZ, PLQ, DD) soit potentiellement un accroissement de près de 20 pourcent de notre population. Ces planifications doivent non seulement être prises en compte, mais encore être confrontées au problème d'équipement, de circulation et de cohésion sociale qui pourrait en découler.

La commune de Chêne-Bougeries a avancé fort dans l'élaboration de notre Plan Directeur Communal qui préfère aux grands zonages de nouveaux ensembles, une politique d'agrégation autour de pôles de quartiers identifiés et surtout mis en réseau. Le Plan Directeur des chemins piétonniers est un support solide. Mobilité douce et travail autour de petits lieux de vie sont notre choix en acceptant toutefois et particulièrement le long de la frange urbaine contiguë à Genève des zones de développement plus consistantes.

Cela est d'ailleurs inéluctable puisque la ville de Genève densifie également en limite territoriale.

Ce travail en périphérie permet en outre de préserver la coulée verte de l'Arve à Vandoeuvres, constitutive de la couronne suburbaine citée plus avant. Cela évite enfin d'aggraver la césure dans les tissus provoquée par les axes transfrontaliers où s'écoulent par axe, plus de 20'000 véhicules par jour.



La commune de Chêne-Bougeries s'efforce de trouver les liens manquants entre les quartiers nord au delà de la route de Chêne, les quartiers centre entre CEVA et la route de Malagnou, le sud jusqu'à l'Arve traversé par la route de Florissant. Il est jugé très important de saisir la double opportunité de la voie verte, ses perpendiculaires et les résultats du concours 2001 Espace-rue transfrontalier. C'est vraisemblablement de la qualité des lieux publics que pourra naître une liaison efficiente sans forcément recourir à un bâtiment faisant que confirmer une impression de muraille ou de décor Haussmannien.

Ajoutons encore que la presque totalité de la zone 5 (villas) est au bénéfice d'une modération de trafic importante (zones 30km/h) et qu'un plan directeur pour le stationnement est en cours d'élaboration.

Ultime information qui doit être communiquée aux concurrents : l'état de la planification pour la revitalisation du village de Chêne-Bougeries. La commune de Chêne-Bougeries oscille entre démolition partielle du goulet pour faire place au site propre du Tram et préservation intégrale du front bâti péjorant la circulation, mais permettant de faire vivre le cœur de son village sur les bases de son histoire. En termes de planning, un concours à deux degrés sera organisé au premier trimestre 2009, pour trouver une nouvelle base de discussions. Cela veut dire que le PACA devra au titre de la mobilité tenir compte de la traversée du village de Chêne-Bougeries dernier étranglement entre les Eaux-vives et la frontière.

En résumé très succinct Chêne-Bougeries souhaite confirmer son rôle de couronne verte suburbaine entre l'agglomération genevoise et la France voisine en privilégiant les mobilités douces. Elle préconise une urbanisation qualitative autour de pôles de quartiers qui seraient mis en réseau. La densification peut être inscrite dans des zones à bâtir déterminées avec l'exception de zones de développement en périphérie de la ville de Genève. L'une des problématiques essentielles est le transit sur des axes routiers majeurs qui de la frontière à l'hypercentre scindent la commune en 4 parties.

2.4. Commune de Chêne-Bourg

La commune de Chêne-Bourg est le cœur historique et économique des communes des Trois-Chênes. Née comme un village-rue le long de la route de Chêne, elle est depuis toujours réputée progressiste en regard de ses voies plus rurales. Chêne-Bourg a toujours été le siège des principales activités économiques de la région, ce à quoi ont contribué, outre la route de Chêne, la présence de la gare de marchandises sur la ligne Vollandes-Annemasse et sa desserte par le premier tramway genevois, la ligne 12. Commune urbaine qui articule le centre de Genève à la campagne franco-genevoise, elle préserve aujourd'hui encore son rôle de centre-relais entre les villes de Genève et d'Annemasse.

La plus petite commune genevoise a toutefois une forte densité humaine, équivalente à celle de la ville d'Annemasse et représente un territoire avec d'importants enjeux, à savoir :



- la réalisation de la tranchée couverte CEVA, de la Voie verte et le développement du quartier de la nouvelle halte CEVA de Chêne-Bourg avec une amélioration de la desserte en transports publics, offrant l'opportunité de créer une nouvelle centralité autour de la Place de la gare. Cette nouvelle centralité sera par ailleurs renforcée par la reconversion de nombreux îlots urbains entre la rue de Genève et la gare, opérations mises en attente durant plusieurs années en raison du projet CEVA ;
- le projet du nouveau quartier des Communaux d'Ambilly (MICA) vient se rajouter à celui du site de la nouvelle gare. Ensemble, ils représentent une perspective d'amélioration notable pour le nord du territoire communal – Plateau de Bel-Air – jusque-là enclavé, soumis au trafic de transit et au parcage sauvage et dépourvu de services de proximité. Ce secteur qui, entouré par de grandes architectures de grand format, avec des fortes densités, confirme sa vocation de poumon vert et de relais biologique et paysager, mais également de typologie bâtie ;
- aux projets précités viennent se joindre d'autres opérations d'importance dans la région, telles l'agrandissement des constructions hospitalières du site de Belle-Idée, le transfert des équipements sportifs du Plateau de Frontenex, la création de nouveaux logements à l'avenue J.-J. Rigaud ou encore divers grands projets sur le territoire français, comme par exemple l'Etoile-Annemasse. Le territoire chênôis se verra ainsi soumis à une très forte pression dans les années à venir, notamment en termes de trafic motorisé, pression qu'il s'agit de maîtriser malgré les caractéristiques d'une voirie convergeant vers le centre de la commune et la vocation de nœud d'articulation urbaine.

Chêne-Bourg assume entièrement son appartenance à la région urbaine telle que définie par le projet d'agglomération. Avec un potentiel théorique de quelques 2'000 nouveaux habitants et 1'000 nouveaux emplois à l'horizon 2025 si les densifications prévues devaient être entièrement réalisées, Chêne-Bourg deviendra une ville confirmée. La renaissance de son centre, voire du centre des Trois-Chênes à l'échelle intercommunale et l'affirmation de sa présence comme important relais dans la région, devient un enjeu de taille ; relais et « pôle d'échange et d'activité » selon le Plan directeur cantonal, non seulement en termes de transports publics et d'activités économiques, mais également de mixité – sociale, générationnelle, d'affectations, etc. – de bâti et de paysage urbains distincts par rapport aux plus faibles densités, relais identitaire important pour les Chênôis face aux perspectives d'absorption de territoires des communes par le « magma métropolitain ».

La commune de Chêne-Bourg traite actuellement son nouveau Plan directeur communal, lequel fixe les priorités d'aménagement en fonction du souhait des Chênôis de préserver une qualité de vie des différents quartiers en contrôlant, entre autres, les nuisances de la circulation et en reprenant possession de leur centre. Les priorités cantonales de créer de nouveaux logements et emplois sont assurées par la planification directrice qui tient compte toutefois d'une stratégie fixant clairement des priorités et des étapes aussi bien de réalisation que d'adaptation du régime des zones. Le Plan directeur des chemins piétonniers approuvé en 2008, élaboré conjointement avec la commune de Thônex, est le complément du Plan directeur communal.



La commune estime très important d'intégrer le principe du *nouveau centre* du Plan directeur communal à l'étude-test du PACA Genève-Annemasse et de saisir l'opportunité de coordonner ce dernier avec l'étude préconisée pour la requalification des espaces publics centraux et des axes structurants, dont font parties les mesures non réalisées du projet « Espace-rue ».

En effet, la volonté de densification qualifiée du centre communal va obligatoirement de pair avec celle d'amélioration dimensionnelle et qualitative des espaces publics afférents. La rue de Genève doit ainsi assurer à la fois sa fonction d'axe de transit et d'axe de vie, perméable à tout point de vue, incarnant une ville ouverte à tous. Il en va de même pour les autres voiries du centre urbain : seule une telle perspective peut rendre la densification du bâti tolérable et la rue à nouveau appropriable par l'usager.

En termes de stratégie, l'étude pour les espaces publics chênôis sera coordonnée au réaménagement de la plate-forme de la nouvelle gare et aux projets d'îlots. Un concours de projets pour le nouveau quartier de la gare est également prévu. Le périmètre à considérer aussi bien pour la reconversion et densification du bâti que pour la requalification des espaces publics se situe entre la gare et le Vieux Bourg. Il s'agit de la priorité du Plan directeur communal. La densification des secteurs non prioritaires pour l'aménagement communal et cantonal est différée dans le temps par rapport au projet pour le centre communal. Le corollaire de la reconversion du nouveau centre de Chêne-Bourg sera une augmentation de la pression urbaine, mais l'effet sera aussi une amélioration notable de la qualité de vie des quartiers centraux, aujourd'hui passablement péjorée par les nuisances, l'état de friche de certains sites et par l'inadéquation des affectations. La récupération du centre permettra enfin de stimuler l'économie par l'arrivée de nouveaux commerces, logements et activités « propres » prenant la place d'un artisanat qui sera, à terme, inévitablement délogé du centre.

Enfin, la mutation de Chêne-Bourg s'accompagnera d'une augmentation sensible des espaces verts – squares, « poumons verts » en cœur d'îlot, Voie verte, etc. –, de la renaturation de la Seymaz et du renforcement des mesures déjà engagées par l'Agenda 21 communal en termes de développement durable.

2.5. Commune de Puplinge

Le territoire de la commune de Puplinge possède d'indéniables qualités paysagères et écologiques. Malgré le fort développement du village et l'évolution de l'agriculture qu'a connu le siècle dernier, son environnement, son paysage et son patrimoine rural ont globalement été préservés. Ce territoire constitue un environnement de qualité, qui participe à l'échelle cantonale en termes de loisirs, de détente et de production agricole.

La Seymaz, le Foron, les surfaces de compensation et les structures bocagères présentes sur la commune tissent aujourd'hui l'amorce d'un réseau écologique. Sa densité est fragile (discontinuité, manque de substance, qualité variable, vieillissement) et ses connexions au maillage écologique régional sont inégales. Les entités paysagères particulières (ensembles d'intérêt écologique définis par le Projet du Paradis) constituent la structure et les nœuds de ce réseau.



La Commune de Puplinge a un caractère rural fortement marqué (village au centre de la commune encerclé de zone agricole cultivée). Ce caractère a été maintenu, même si la population résidente a été multipliée par plus de 6 depuis 1960 (de 342 habitants le 31.12.1960 à 2209 habitants le 31.12.1990). Les autorités locales soutenues par leurs administrés ont toujours voulu et continueront de préserver ce caractère.

De 1990 à nos jours, l'évolution démographique de Puplinge s'est stabilisée. Cependant, son taux de croissance devrait à nouveau s'accroître dans le futur, influencé par la prochaine densification du tissu villageois (construction du quartier des Hutins, correspondant à environ 400 nouveaux habitants, soit 20 à 25% de la population actuelle). Une deuxième extension est définie par le plan directeur, qui devrait proposer ~ 100 logements supplémentaires dans le quartier des Brolliets.

Ces développements sont souhaités et souhaitables pour la vie de la commune. Ils ont surtout l'avantage de s'intégrer dans le contexte villageois et de ne pas mettre en péril l'équilibre financier de la commune de Puplinge en l'obligeant à investir dans des équipements publics dont elle ne pourrait faire face.

La commune de Puplinge est très sensible et très attachée à son caractère rural et à son appartenance au grand plateau agricole. Il semble indispensable, pour les autorités communales, de maintenir une limite claire et logique que constitue la route de Mon-Idée entre la zone urbaine et la zone rurale, afin de préserver de vastes terres agricoles homogènes pour leur intérêt fonctionnel et paysager. C'est pourquoi, une résolution a été prise en 1997 pour définir l'image souhaitée de Puplinge lors d'éventuels futurs projets d'urbanisation. Ces éléments repris dans le plan directeur communal font ressortir la volonté de développer la commune depuis le cœur de son village tout en préservant la zone agricole qui compose la ceinture de la commune. A ce sujet, la commune de Puplinge élabore en partenariat avec les communes de Choulex, Presinge et Vandoeuvres un réseau agro-environnemental, qui permettra de mieux mettre en valeur les qualités de la zone agricole de notre région.

Le plan directeur montre clairement que la commune est favorable à la réalisation de petits ensembles résidentiels en continuité du village, et qu'elle est fermement opposée à la création de grands ensembles urbains sans attaches à la vie communale.

La commune de Puplinge est confrontée, comme l'ensemble des communes suburbaines, à un trafic de transit important. Dans ce cadre, elle est favorable au développement d'un réseau de transports collectifs urbains, régionaux et transfrontaliers performants, seul capable de limiter les mouvements pendulaires. La réalisation du CEVA n'est qu'une partie de ce réseau qui doit être complété par des lignes de bus transfrontalières. Le plan directeur des chemins piétonniers en cours d'élaboration, comme le plan directeur communal, fait ressortir l'importance de la mobilité douce et du transport collectif pour que vive notre région. Tout nouvel équipement doit donc être au préalable pourvu de dessertes en transports collectifs et s'inscrire dans un réseau de mobilité douce.



Le Projet MICA

La commune de Puplinge est opposée à l'urbanisation des secteurs de Grands-Prés et Mon Idée. Cette éventuelle densification induirait un déclassement de la zone agricole. Or, la commune tient à rappeler que le canton envisage des déclassements limités de la zone agricole seulement si les mesures fixées en priorité par la stratégie cantonale en matière d'utilisation et de délimitation des zones à bâtir (urbanisation de la couronne suburbaine et densification de la zone villas) s'avèrent insuffisantes (DETEC, Office fédéral du développement territorial, Plan directeur cantonal du canton de Genève, remaniement 2001, rapport d'examen de février 2003). La commune de Puplinge rappelle que l'Etat ne devrait pas envisager l'urbanisation des secteurs Grands-Prés et Mon Idée avant d'avoir achevé celle des secteurs sis sur la commune de Thônex (Communaux d'Ambilly) afin d'appréhender l'impact d'un projet d'une telle envergure notamment sur la problématique de la mobilité.

Un tel déclassement augmenterait la population de plus de 160% demandant un effort d'intégration gigantesque, décuplé par l'éloignement de ce dernier avec le tissu villageois.

Une petite commune à faible capacité financière ne peut assumer la charge financière d'infrastructure générée par un tel projet. C'est mettre en faillite la municipalité sans que cela semble interpeller l'autorité cantonale.

La commune de Puplinge attend du PACA :

- qu'il identifie les valeurs et qualités de chaque commune afin de ne pas dénaturer notre région par des projets trop ambitieux et non adaptés;
- que l'étude du territoire et de sa vocation soit le point de départ pour déterminer le potentiel d'habitants et d'emplois acceptable dans notre région;
- qu'il crée une synergie régionale pour élaborer des solutions aux difficultés actuelles de transports qui ne se ront que plus grandes avec les projets d'urbanisation en cours ou pendants dans la région;
- que chaque partenaire sorte gagnant de ce projet.

2.6. Commune de Thônex

En 1950 la Commune de Thônex oscillait entre une image campagnarde et banlieu sarde (réf. Histoire de Thônex, 1989); l'essentiel de son territoire étant constitué de terrains dévolus à l'agriculture.

Dès 1958 suite à la modification des limites de zones de construction dans les Communes des Trois-Chênes, Thônex prendra un essor qui perdure en core à ce jour en passant de 1750 habitants en 1950 à 13'500 aujourd'hui.



Les enjeux

La commune de Thônex va contribuer dans ces prochaines années à une importante mise à disposition de nouveaux logements; les projets emblématiques et clairement identifiés font état d'environ 1600 logements d'ici 2025. Ceci sans considérer les petits projets en constante évolution liés à la densification de la zone villa et de petites parcelles résiduelles comportant encore un potentiel à bâtir.

Le corollaire de cette densification va avoir pour effet d'accroître les dysfonctionnements déjà manifestes au sein de la Commune. En effet, Thônex est une Commune traversée par des voies très importantes d'est en ouest (route Blanche et rue de Genève) ainsi que du nord au sud par la route de Jussy / Avenue Tronchet / Avenue de Thônex.

Cette problématique vivement ressentie par la population (préoccupation majeure de ses citoyens selon une étude approfondie lors de l'établissement de l'agenda 21 communal) ne pouvant se résoudre sur le plan local, le PACA est l'occasion de se pencher sur les réelles options de circulation à prendre au niveau de l'agglomération et c'est dans ce sens que la Commune de Thônex souhaiterait approcher et aborder ce projet.

Parallèlement à ce problème lié principalement au trafic pendulaire, la Commune souhaite encourager l'implantation de surfaces liées aux commerces et activités tertiaires afin de proposer cette mixité aux futurs arrivants; de telles dispositions ont été prévues à MICA ou au Petit Thônex mais de loin pas suffisantes pour créer l'équilibre souhaité.

Deux "plan de site" sont en vigueur sur le territoire: Villette et le Hameau de Fossard. Au delà de ces invariants sur le territoire il est nécessaire d'assurer une transition douce avec les futurs projets, cela passe notamment par la préservation des espaces agricoles au sud de la Commune et une densification modérée de la zone de villas existante.

Les espaces verts tels que les cordons boisés de la Seymaz et du Forond doivent être impérativement préservés; la zone se situant entre la Seymaz et les HUG devrait être classée en zone de verdure afin de pérenniser son aspect végétal.

Si l'urbanisation des terrains précités se réalisera dans les prochaines décennies les conditions pour accueillir et véhiculer les nouveaux habitants doivent être anticipées; de nouvelles réalisations verront le jour prochainement tel l'agrandissement du Parc & Ride de Sous-Moulin qui aura une capacité supplémentaire de 450 places et augmentera l'offre en terme de report modal. De tels dispositifs sont essentiels également sur le reste de l'agglomération afin d'offrir une réelle possibilité de maîtriser le transport individuel motorisé sur le reste du territoire.

Eléments invariants

- Le plan de site de Villette (cf. plan et règlement sur CD) ;
- Le plan de site du Hameau de Fossard (fr. plan et règlement sur CD) ;



- Le classement en zone de verdure de l'espace situé entre la Seymaz et les HUG.

Les projets sur la commune de Thônex

- MICA:

Construction de 1250 logements d'ici 2025 ainsi que 24'000m² de surfaces d'activités (phase 1).

- PLQ François-Jacquier:

Projet de modification de zones (zone de développement 3) accepté par les communes de Chêne-Bourg et Thônex en septembre 2008. Nombre de logements estimés (sur le territoire de Thônex): 7000m² de terrain soit env. 8'400m² de surface de logements (env. 84 logements).

- PLQ 29'684-537, avenue de Thônex:

Construction de 180 logements; PLQ en cours de validation pour la réalisation de 90 logements.

- PLQ 29'105, Etienne Chennaz:

Construction de 160 logements dont 69 à l'horizon 2010-2011.

- Projet COOP (Petit thônex):

Projet de faisabilité en cours, demande de renseignement et déclassement (zone agricole) à réaliser.

Surface de la zone concernée: 5,7 hectares.

Surfaces de ventes: 28'000m²

Surface de logements: 4'000m² (env. 40 logements)

Surfaces de sports: 8 courts de tennis

2.7. Commune de Gaillard

La municipalité a étudié avec la plus grande attention le contenu de la version intermédiaire du document cadre pour les études tests du PACA Eaux Vives-Annemasse.

Dans un contexte de métropolisation, ces études ont bien entendu vocation à traduire et anticiper les mutations urbaines accompagnant la programmation d'équipements lourds de transports publics.

L'objectif affiché des études sera de dégager les conditions permettant l'émergence d'un grand secteur urbain transfrontalier voulu comme un pôle de modernité et de richesses.

Son impact sur l'urbanisme, l'économie, l'environnement ou encore la mobilité sera étudié.

Mais l'étude de l'impact social de ce projet sur l'ensemble de notre territoire mérite d'être abordée plus directement.



Les attentes de la commune quant à ce PACA sont placées sur ce point.

L'urbanisation autour de la rue de Genève est déjà structurée sur notre territoire. Le potentiel de renouvellement urbain a été finement étudié à l'occasion de la révision du POS et le projet de PLU le traduit.

Un grand secteur urbain transfrontalier a pour vocation d'agrèger à lui des richesses. Doivent dès lors être étudiés les risques d'aggravation des inégalités avec un autre secteur, formé à Gaillard de sites urbains éloignés, concentrant des difficultés sociales et représentant environ 3 000 habitants répartis entre plusieurs ensembles immobiliers.

Plus spécifiquement, le quartier « Terreaux - Helvetia Park », accolé à la frontière avec le canton de Genève et dont le développement peut ainsi logiquement s'ancrer à Thônex, ne doit pas rester à l'écart des réflexions sur le développement urbain équitable et solidaire de notre agglomération.

C'est la raison pour laquelle, la municipalité désire voir être abordée dans les optimisations les questions liées à la politique de la ville, à l'instar de ce qui est prévu pour le quartier du Perrier.

2.8. Commune d'Ambilly

Avec un territoire de 125 hectares et plus de 5 800 habitants, Ambilly est à la fois la plus petite commune de Haute-Savoie en taille et l'une des plus densément peuplées.

Autrefois commune à forte vocation agricole (maraîchage et vergers), Ambilly a connu un très fort développement démographique après 1945, portant la population de moins de 2 000 habitants avant 1940 à plus de 5 900 en 1990. Aujourd'hui, après une période de faible décroissance durant les années 90, la population s'est stabilisée autour de 5 800 habitants grâce à la livraison de plusieurs opérations immobilières ces dernières années.

Ambilly a également la particularité d'avoir un territoire quasiment entièrement urbanisé. Cette urbanisation s'est développée à partir des grandes voies de communication (route de Genève, rue du Jura), principalement sous forme de grandes zones pavillonnaires entre les années 40 et 50, puis sous forme d'opérations de logement collectif à partir des années 60. Aujourd'hui, les seules parcelles encore libres de construction sont situées en zone inondable du plan de prévention des risques (mise en révision prévue pour 2009-2010).

Les enjeux

Potentiel d'urbanisation : malgré un territoire contraint, Ambilly dispose encore d'un certain potentiel en matière d'urbanisation compte tenu, d'une part, du déclassement probable de parcelles inondables, et d'autre part, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, le périmètre de l'hôpital, le quartier au nord de la gare d'Annemasse (projet Etoile d'Annemasse) ainsi que celui des Négociants/Renan pourront offrir de nouvelles opportunités foncières.



Mobilité : avec le passage sur son territoire de deux projets de TC structurants (CEVA et tramway, la desserte d'Ambilly sera améliorée, même si, concernant le CEVA, la suppression de la halte ferroviaire pénalise une partie des Ambilliens. Par ailleurs, la possibilité d'une liaison TC structurante et mobilité douce entre MICA et l'Etoile Annemasse passant sur Ambilly doit être étudiée. Cependant, deux points chers à la commune doivent être traités. D'une part, l'accès aux différents arrêts des TC devra être facilité pour les Ambilliens ; d'autre part, la réorganisation du trafic VP (réseau d'agglomération et circulations interquartiers) qui en découlera devra être étudiée afin d'apporter la moindre gêne aux habitants et de préserver les espaces verts. Un accent devra être mis également sur le développement des mobilités douces, notamment à partir de la voie verte sur CEVA.

Economie : en dehors de commerces et services de proximité, Ambilly ne dispose pas d'activité économique significative. Aussi, dans le cadre du PAC A, la commune souhaiterait qu'elle soit envisagée la possibilité de créer une nouvelle centralité sur son territoire, en lien avec l'Etoile d'Annemasse. Par ailleurs, la commune est également disposée à accueillir un équipement culturel d'échelle d'agglomération sur son territoire.

Environnement : compte tenu de son caractère fortement urbanisé, qui devrait encore s'accroître à l'horizon 2030, la préservation des espaces verts existants ainsi que leur développement est un impératif pour la commune. Ainsi, le cordon vert constitué par le Foron devra impérativement être protégé et conforté. Le parc municipal, véritable poumon vert pour Ambilly, devra être inscrit dans un véritable réseau d'espaces verts à l'échelle de l'agglomération.

Les projets sur la commune d'Ambilly

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune est en cours d'élaboration. L'approbation du nouveau PLU est prévue pour la fin 2011. L'accent sera mis sur la promotion des constructions à haute performance énergétique ainsi que sur la mixité sociale. L'encouragement des mobilités sera également mis en avant.

2.9. Commune de Bonne

Commune rurale dans les années 60, BONNE avec un territoire de 858 ha, est devenue un gros bourg périurbain. La population a doublé en 25 ans, pour atteindre aujourd'hui 2 800 habitants (environ).

Cette forte croissance démographique (32% entre 1999 et 2005), a pu entraîner ces dernières années une banalisation des formes urbaines par une production de logements essentiellement basée sur l'habitat individuel. Ceci tend à transformer le territoire communal en zone d'accueil périurbaine sans grande particularité.

En tant que commune montagnaise, BONNE dispose de 3 espaces géographiques distincts :

- Une partie aval proche de la RD 907 et de la Menoge tournée vers l'activité économique et l'habitat dense ayant vocation à encore se développer ;



- Le coteau assez pentu, avec d'une part un habitat individuel épars qui s'est fortement accru ces dernières années, pouvant encore accueillir quelques zones constructibles non denses et d'autre part le massif des Voirons à préserver ;
- Un grand plateau à vocation agricole (plateau de Loëx) : site à grande valeur agronomique et environnementale à préserver.

BONNE est également marquée par la présence d'un **trafic routier très important** générant de nombreuses nuisances (la RD 907 qui traverse le centre du village compte 14 000 véhicules jour avec des pointes à 20 000 véhicules jour).

De part sa situation de « carrefour local », BONNE a un centre bourg prospère et une zone artisanale et commerciale importante.

Concernant le logement, la politique est axée sur le développement de logements collectifs (densification du centre) avec la création de logements aidés imposés par le biais d'emplacements réservés inscrits au Plan Local d'Urbanisme approuvé en 2007.

A ce jour, l'ensemble des programmes immobiliers projeté représente 200 logements dont 20% sont réservés au social. La conjoncture actuelle risque de ralentir le rythme. Certains projets peuvent de ne pas sortir de terre.

Les **enjeux fondamentaux** pour la commune :

- favoriser le **développement de logements** (logements collectifs aidés mais également permettre l'accession à la propriété des ménages à revenus modeste) par une densification du centre et l'ouverture à l'urbanisation de certaine zone clairement déterminée située dans la frange immédiatement périurbaine (secteur mairie-écoles). Volonté clairement identifiée de stopper le mitage et de développer davantage de logements collectifs et intermédiaires plutôt que des logements individuels afin d'éviter les gaspillages de terrains ;
- développer le centre urbain afin de favoriser **l'implantation de nouveaux commerces et services de proximité** dans le cœur du bourg ;
- favoriser l'implantation de petites structures artisanales.

La commune ne souhaite pas être uniquement une ville dortoir mais avoir un tissu économique suffisamment développé ;

- **préserver et valoriser les sites naturels sensibles** (Massif des Voirons : poumon vert de l'agglomération annemassienne et le Plateau de Loëx, menacée par l'un des tracés du désenclavement du Chablais) ;



Annexe 3 : Autre contributions et données

Ce chapitre contient les contributions des collectivités autres que les communes. Il comprend également des informations diverses, non exhaustives, sur l'état actuel de ses différentes planifications dans les différentes entités, ainsi que des données importantes pour l'élaboration du projet de territoire. Elles sont à considérer comme complémentaires aux études et données figurant sur le CD remis aux participants.

3.1. La contribution d'Annemasse Agglo

La Communauté d'agglomération « Annemasse-les Voirons-Agglomération », dite Annemasse Agglo, s'est constituée au 1^{er} janvier 2008. De par ses compétences, elle s'implique fortement dans la démarche du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, et dans le PACA « Genève-Eaux-Vives-Annemasse » en particulier.

Le territoire d'Annemasse Agglo s'est doté d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé le 27 novembre 2007. Ce SCOT exprime un projet global d'aménagement et de développement durable, fondé sur 3 grandes ambitions :

- 1) préserver et valoriser le cadre de vie, notamment par la protection ferme d'une « trame verte » cohérente et le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;
- 2) organiser et qualifier le développement urbain et économique, avec une volonté d'équilibre et de solidarité ;
- 3) s'affirmer comme une agglomération attractive, au sein de la grande agglomération franco-valdo-genevoise et de la Haute-Savoie du nord.

A partir de ces ambitions, le SCOT fixe des objectifs et des orientations à valeur réglementaire. Par exemple, il a défini de façon précise des périmètres de protection stricte d'ensembles agro-naturels cohérents et de corridors biologiques ; il a établi des orientations visant à favoriser une densification et un renouvellement urbain qualitatifs dans les centralités et autour des axes de TC, dans une exigence de qualité paysagère et environnementale. Le SCOT a également formalisé les grands objectifs en matière de mixité sociale dans l'habitat, précisé les vocations de projets de développement économique, et il comporte des prescriptions pour préserver ou améliorer la qualité du paysage et de l'espace public, notamment dans les entrées d'agglomération et entrées de ville.

Le SCOT constitue donc un véritable document de cadrage et de référence pour les politiques publiques menées sur le territoire d'Annemasse Agglo, un invariant.

Notamment, les orientations du SCOT s'imposent juridiquement aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), qui doivent respecter et préciser ces orientations à l'échelle communale. C'est pourquoi Annemasse Agglo mène actuellement une analyse de la compatibilité des PLU avec le SCOT,



couplée à une étude fine des potentiels d'urbanisation, dans une volonté de dialogue constructif avec les communes.

En parallèle, Annemasse Agglo déclinent les objectifs et orientations du SCOT à travers de nombreuses démarches de planification et de programmation : élaboration du nouveau Programme Local de l'Habitat (PLH) ; finalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) ; mise en oeuvre d'une stratégie de développement économique et commerciale...

Enfin, un certain nombre de projets structurants majeurs inscrits dans le SCOT sont portés ou pilotés par Annemasse Agglo : projet de prolongement du Tramway et projet de BHNS ; projet « Etoile Annemasse-Genève » ; projets ALTEA et Borly2... Annemasse Agglo est également autorité organisatrice des transports collectifs urbains.

Le programme cahier des charges des études-test exprime bien les enjeux du PACA « Genève-Annemasse » tels qu'ils sont perçus au niveau d'Annemasse Agglo.

Les études-test devront naturellement prendre en considération le fait que de nombreuses dynamiques sont déjà engagées sur cet axe transfrontalier, et notamment respecter les éléments définis comme « invariants », par exemple en ce qui concerne le tracé de prolongement du tramway réseau par Annemasse Agglo ou certains projets intercommunaux de développement urbain et économique. Elles permettront d'enrichir ces dynamiques in fine, en proposant des optimisations à long terme et en testant un certain nombre d'hypothèses et d'idées nouvelles.

Chaque équipe mandataire proposera un concept territorial, paysager et urbain sur l'ensemble de l'axe. Des problématiques essentielles se sont ainsi abordées, avec des approches différentes, comme par exemple : la définition de la « trame verte » à préserver et à valoriser à long terme ; la structuration d'un « grand secteur urbain transfrontalier » (avec une réflexion sur les centralités, l'identité et l'espace public), auquel les autres quartiers et « secteurs de développement » de l'agglomération annemassienne doivent être pleinement reliés ; le maillage à long terme du réseau de transports collectifs à l'échelle du PACA ; etc. Au delà, un travail plus précis pourra être mené sur des sites particulièrement stratégiques.

Il est également attendu des études-test qu'elles participent à l'optimisation des « grands » projets de développement ou d'infrastructures dans leur environnement urbain et au développement/renforcement des liens et complémentarités entre ces projets.

Ainsi, la démarche PACA contribuera à remettre en perspectives la politique d'aménagement de l'espace et de développement territorial menée par Annemasse Agglo dans un projet global à l'horizon 2030, dans le cadre d'une approche transfrontalière plus intégrée.



3.2. La contribution du Conseil Général de Haute Savoie

Urbanisation

Accueillir 30 000 habitants supplémentaires, créer 14 000 logements neufs et 10 000 emplois d'ici 2030 suppose sur ce secteur déjà fortement urbanisé, de densifier ou restructurer les tissus urbains existants puis de rechercher de nouveaux potentiels de développement. S'il est essentiel qu'une articulation entre urbanisation, réseau de transport collectif, espaces paysagers et publics soit recherchée, la mixité fonctionnelle et sociale à toutes les échelles doit également être visée, notamment en ce qui concerne les nouvelles zones d'urbanisation.

Une structuration fonctionnelle des différents pôles urbains du PACA pourra être imaginée.

Concernant les besoins induits en équipements publics et de services, il apparaît notamment important d'évaluer et de prévoir les dispositifs d'assainissement collectif et de traitement des déchets en adéquation avec les objectifs de développement précités.

Mobilité

Une complémentarité multimodale entre les réseaux de transport collectif urbain, interurbain et régional existants, les liaisons douces et les grands projets d'infrastructure doit être recherchée.

Par ailleurs, il est impératif d'imaginer le réseau de transport collectif dans une perspective transversale en prévoyant des connections inter-PACA afin de répondre aux enjeux de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération Franco-valdo-genevoise.

Environnement

Le plateau de Loëx représente un espace auquel il convient d'apporter une attention particulière. L'identification d'un certain nombre de caractéristiques naturelles de cet espace a conduit les communes de Bonne et d'Arthaz-Pont-Notre-Dame à considérer la possibilité d'un classement ENS de cet espace. Le Département analysera les enjeux en matière d'environnement et les conséquences éventuelles d'un tel classement sur la faisabilité des projets d'infrastructures routières prévues dans ce secteur avant de se prononcer sur cette demande.

Le principe de maintien de liaisons et corridors écologiques entre les grands ensembles naturels est à conforter.

3.3. La contribution de la Région Rhône-Alpes

La Région est un partenaire du Projet d'Agglomération par le protocole « Grand Projet ». Sur nombre de sujets, les enjeux de ses études PACA rejoignent les préoccupations régionales en matière d'aménagement et de développement durables du territoire. Concernant le PACA de Genève/ Eaux-Vive/Annemasse, la Région sera attentive aux points développés ci-dessous :



Remarque préliminaire sur le périmètre d'étude

Le périmètre du territoire d'étude de ce PACA est spécialement important (en comparaison des autres études PACA en cours) mais surtout il associe dans la réflexion axiale, des territoires aux morphologies urbaines très différentes. Le cahier des charges pour les études test mentionne bien l'existence de deux séquences urbaines :

- 1) un « grand secteur urbain transfrontalier », de la gare de Genève/Eaux-Vives jusqu'au centre d'Annemasse/Ville-La-Grand, fortement urbanisé de type de ville constituée;
- 2) des secteurs de développement de l'agglomération, de la périphérie annemassienne jusqu'à Bonne, principalement constitués d'une urbanisation diffuse présentant des polarités et des bourgs à renforcer.

Considérant ces typologies de tissus distinctes, les équipes auront à articuler deux types de problématiques:

- Sur les territoires de « ville constituée » du « grand secteur urbain transfrontalier » :

Enjeux de : requalification de l'axe sous forme d'un réseau structurant d'espaces publics, recherche de potentialités de densification du potentiel urbain, ... en lien avec l'axe TP et la stratégie des arrêts. De plus sur le territoire genevois, la construction en souterrain du CEVA induit une logique de valorisation de fonciers libérés. La problématique est ici plutôt de type « renouvellement urbain ».

- Sur les territoires de « ville diffuse » d'Annemasse à Bonne :

Enjeux de : accompagnement et anticipation de la mutation urbaine liée à la mise en place des infrastructures TP, choix de pôles et d'interfaces modales... Même si l'enjeu de « renouvellement urbain »/ remplissage des « dents creuses » est à poursuivre dans ce secteur, la problématique est ici plutôt de type « structuration urbaine » autour des politiques TC.

1. La Région sera attentive à ce que l'objectif initial du Projet d'Agglomération en termes de rééquilibrage habitat/emploi de part et d'autre de la frontière soit respecté. La répartition de cet objectif au sein des différents PACA devra tenir compte des potentiels d'urbanisation globaux.

En termes de logement résidentiel et social : optimiser, en Suisse, les réserves foncières disponibles et vérifier une programmation assurant une diversité de logements

En termes de foncier à vocation économique : renforcer en France les projets d'activités en déterminant une vocation spécifique et limiter les projets concurrentiels

2. La Région sera attentive à la prise en compte, dans les scénarios, d'une hiérarchie entre ce qui est de nature structurelle et doit s'inscrire dans des logiques emboîtées d'échelle de ce qui concerne les projets d'aménagement « ponctuels » en cours ou en projet.



Dans le tableau de synthèse des invariants et des pistes à étudier du cahier de charges du PACA, il est suggéré:

- de définir de manière transfrontalière les zones naturelles, agricoles et les espaces verts urbains à préserver à long terme et d'identifier les grands « corridors verts » qui structurent cet axe ;
- de tester un maillage à long terme d'un réseau TC à l'échelle du PACA faisant apparaître les fonctionnalités diverses du réseau ;
- d'étudier un maillage des espaces publics en lien avec le maillage TC à partir de la hiérarchisation actuelle et des projets actés.

La Région encourage les équipes à poursuivre plus avant les réflexions dans ce sens. A l'issue des études PACA, il est souhaité que soit présentée « une image 2030 », sous forme de schéma-concept des trois réseaux « structurels » suivants :

- 1) réseau maillé des infrastructures de transport en commun faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Fer, tramway, BHNS, bus...) en y associant le maillage des espaces publics ;
- 2) réseau maillé des infrastructures routières et des voies urbaines faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Autoroutes, RN, rues...) ;
- 3) réseau maillé des infrastructures « vertes » (corridors écologiques, espaces d'intérêts environnementaux et paysagers,...) faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre et la cohérence avec le projet « vert » du PA FVG.

3. La Région sera attentive à ce que l'armature TC soit mise en avant à tous les stades de déclinaisons du PA FVG. Dans les scénarios d'aménagements des PACA, l'armature TC doit être claire et lisible et elle doit refléter la hiérarchie du système mis en place (du CEVA constituant le système primaire d'agglomération jusqu'au système TC des pôles secondaires).

Il s'agit bien de réorienter l'urbanisation vers le rail en conditionnant son développement à une desserte, et en tenant compte des enjeux de rabattement. A cet égard, le développement autour de la gare d'Annemasse paraît judicieux. Dans une logique d'intermodalité, **le potentiel de valorisation de cette gare « pôle d'échange de ville moyenne»**, identifiée comme telle dans le **schéma régional des services de transport (SRST)** est à promouvoir.

Dans cette optique, la mise en place de parcs relais est encouragée, conformément aux recommandations de « l'étude pré-opérationnelle d'implantation de parcs relais dans le bassin franco-valdo-genevois ». Le comité stratégique DTPR a identifié des sites où la mise en place de P+R est justifiée. Un classement a été réalisé du court (2 ans) au long terme (2015) : Brouaz, Veyrier, Annemasse, Mon Idée, Secteur Pas de l'Echelle.

Par ailleurs, la Région assure la maîtrise d'ouvrage **d'une étude prospective sur les déplacements en Savoie et Haute-Savoie**, afin de consolider les investissements qui seront proposés pour le contrat de projet Etat/ Région 2013-2020. En effet, la mise en place d u



cadencement le 9 décembre 2007 a mis en exergue les limites des infrastructures ferroviaires en Haute-Savoie ; l'étoile ferroviaire d'Annemasse n'a pas bénéficié d'investissements conséquents depuis 1953. Or, la nouvelle liaison CEVA ainsi que les améliorations du sillon alpin Sud sont des opportunités à étudier dans le cadre d'une étude spécifique.

Lancée début 2009, cette étude prospective sur les déplacements entre actuellement en phase de diagnostic. La seconde phase d'élaboration d'un schéma multimodal de déplacements n'interviendra qu'au second semestre 2009. Compte tenu des décalages des rendus entre le 1er degré des PACA d'une part et la phase 2 de cette étude prospective d'autre part, il serait plus judicieux de tenir compte des premiers résultats à partir du second degré.

4. La Région sera attentive à ce que les propositions d'aménagement urbain comprenant les lieux de densification du tissu résidentiel et/ou mixte et les choix de localisation de sites stratégiques ou d'éléments du programme, soient tous justifiés par leur forte relation à l'armature TC (proximité d'arrêts TC, association à un parc-relai, incitation mode doux...).

Comme mentionné dans le cahier des charges du PACA, il s'agit bien d'anticiper et d'accompagner la mutation urbaine liée à la mise en place des grandes infrastructures TP afin d'optimiser leur efficacité (report modal en faveur des TP notamment). Cela concerne l'intégration des grands équipements, des grands projets, ainsi que des projets à vocation d'habitat résidentiel et/ou mixte, d'activité économique, commerciale et/ou de loisirs tels que : le CEVA et la Voie Verte, le prolongement du tramway sur Annemasse et le projet de BHNS, le projet MICA, le projet « Etoile Annemasse Genève » et Chablais Gare », ainsi que le projet ANRU de requalification du quartier du Perier.

5. La Région sera attentive à ce que l'armature du maillage « vert » des espaces naturels, agricoles et sensibles soit valorisée dans les démarches PACA.

Pour ces quatre types d'objectifs qui rejoignent les orientations régionales d'aménagement durable des territoires, le Projet d'Agglomération a défini des politiques volontaristes qu'il s'agira de traduire dans le PACA :

- préservation du réseau hiérarchisé d'espaces à valeur environnementale et écologique ;
- confortement de l'agriculture par la protection des espaces et permettant la viabilité de l'activité ;
- mise en valeur d'espaces naturels pour une qualité de vie des habitants ;
- mise en valeur des paysages, ouverture et équilibre entre nature et ville.

Par ailleurs le SCOT de la région d'Annemasse a identifié les secteurs stratégiques où se déclinent ces enjeux. L'attention portera donc sur la bonne intégration de ces projets « supérieurs » ou « s'appliquant à » dans les propositions de scénarios. Dans ce périmètre d'étude, les territoires liés



au maillage des cours d'eau constituent des pénétrantes naturelles à absolument conforter dans une logique de réseau (*cf. maillage vert*).

6. La Région sera attentive à l'intégration de logiques transversales entre centres régionaux dans les démarches PACA.

Compte-tenu de la proximité et des interférences de projets entre les PACA de Genève/Eaux-Vives /Annemasse et le PACA Veyrier/Vessy-les-Iles, il sera pertinent d'articuler clairement les deux démarches. Elle pourrait se faire notamment par une participation croisée des pilotes au sein des GRAD et des collègues.

Par ailleurs, l'intégration des logiques transversales devra faire l'objet de démarches spécifiques dans une organisation de « recollement » des PACA à l'échelle du Projet d'Agglomération.

Il pourrait être intéressant d'y associer une démarche d'articulation entre les CDRA, voire à l'échelle du bassin lémanique de coordonner un « super-CDRA ».

7. La Région sera attentive au processus d'articulation entre projets PACA dans les démarches, procédures et documents français.

A quel moment et sous quelles formes se feront les articulations, adaptations, modifications entre : PACA / SCOT ; PACA / PDU ; PACA / PLH ; PACA / PLU ; PACA / CDRA, PACA / politique sectorielles régionales... ?

Deux phases seront à prendre en compte :

- à « l'aller » : le temps de la prise en compte de ces documents dans les PACA ;
- au « retour » : le temps de l'adaptation des documents aux décisions prises dans le cadre des PACA.

Le SCOT de la Région Annemassienne approuvé le 28 novembre 2007 est en phase de mise en œuvre. L'intégration du chef de projet SCOT et la collaboration étroite des techniciens de la Communauté d'Agglomération à la démarche PACA constituent une garantie de cohérence. Les démarches de PDU et de PLH dans le secteur annemassien devront s'articuler avec les propositions des PACA dans une approche transfrontalière.

Les PLU en cours d'élaboration sont soumis à l'obligation de compatibilité avec le SCOT, c'est donc par ce document que pourront se coordonner les propositions PACA et la planification communale.

La charte du Contrat de développement durable de la Région Rhône-Alpes du genevois haut-savoie pourra également intégrer les orientations d'aménagement résultant de la démarche PACA.



3.4. Informations sur les planifications directrices existantes ou en projet (aménagement du territoire / urbanisme)

L'étude test du PACA Genève Eaux Vives / Annemasse s'inscrit dans un contexte urbain et des planifications d'ores et déjà actées qu'il s'agit de prendre en considération dans la présente étude. Il s'agit en particulier des documents suivants:

Le Plan directeur cantonal

L'étude test du PACA Genève Eaux Vives / Annemasse, au même titre que les études des autres PACA, servira et alimentera les études de base pour la révision du Plan directeur cantonal, pour la partie située sur le territoire suisse.

Le SCOT d'Annemasse Agglo

Inclut dans le CD remis aux participants. Se reporter également à la contribution d'Annemasse agglo figurant dans le présent chapitre.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Les Plans Locaux d'Urbanisme actuellement en vigueur sur les communes françaises du PACA pourront être consultés par les mandataires s'ils le souhaitent, à leur demande. A noter que certaines communes sont actuellement engagées dans des procédures de modification ou de révision de leur PLU, qui devraient permettre - entre autres - de les mettre en compatibilité avec le SCOT d'Annemasse Agglo si nécessaire.

Se reporter également sur ce point aux contributions des communes et à la contribution d'Annemasse Agglo figurant dans les présentes annexes.



3.5. Les indicateurs d'impact sur l'agriculture

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

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



5b	Incidences sur la gestion de l'eau : eaux de surface (cours d'eau); eaux souterraines (alimentation de la nappe)
FONCTION DE PRESERVATION DU PAYSAGE - PATRIMOINE	
6	Concerne un périmètre paysager classé ou une coupure d'urbanisation inscrite dans un plan d'aménagement (SCoT, plan directeur, ...)
FONCTION DE LOISIR ET DELASSEMENT	
7a	Incidences sur des chemins pédestres, des parcours cavaliers, les voies vertes existants ou en projet (etc.)
7b	Modalités de gestion du public dans les espaces agricoles (pression urbaine, chiens...)
FONCTION SOCIALE	
8a	Nombre d'emplois agricoles directs concernés
8b	Dynamisme local (projets, initiatives, partenariats,...) dans les exploitations agricoles
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	
9	Pertinence et qualité des mesures proposées en faveur de l'agriculture



Annexe 4 : Liste des documents et études remises aux équipes

INVARIANTS et planifications supérieures

- 01 Synthèse des études de projet **Etoile Annemasse**
- 02 Synthèse de projets sur **Annemasse** : Chablais Gare, polyclinique du Brouaz, 3 places, projet ANRU, et Boulevard urbain
- 03 Eléments des projets **Altéa** et **Borly 2**
- 04 Plan directeur de quartier de la **Gare des Eaux-Vives**
- 05 Masterplan de la **gare de Chêne Bourg**
- 06 Eléments du projet **MICA**
- 07 Synthèse d'études sur l'**axe Frontenex**
- 08 Carte de synthèse des planifications existantes ou en cours sur le territoire genevois (**Synthurba**).
- 09 **Plans de site** de Vilette et du Hameau de Fossard
- 10 Synthèse de projets pour le Plan de Déplacements Urbains (**PDU**) d'Annemasse Agglo (concept global réseau TC, modes doux et TI ; synthèse sur les projets structurants : Tramway, BHNS, Voie Verte/Véloroute « Annemasse-Bonne »...)
- 11 Synthèse sur les projets **CEVA** et de **Voie verte**
- 12 Projet de **desserte TC MICA**
- 13 **SCOT** d'Annemasse Agglo

Liens Internet :

Le **Plan directeur cantonal** de l'Etat de Genève : http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/plan_directeur_cantonal-686.html

Renaturation du **Foron** et de la **Seymaz** : http://etat.geneve.ch/dt/eau/contrat_riviere_foron-80-3781-8664.html



AUTRES DOCUMENTS ET ETUDES

- 21 S synthèse d'étude **Arve Lac**
- 22 Ex traits des **Plans directeurs communaux** des communes Chêne Bougeries et Puplinge, pour la commune de Genève voir annexes ou http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_plan_directeur_communal/index.htm
- 23 **Planification directrice de mobilité douce** de Thônex / Chêne Bourg
- 24 Synthèse sur les « **quartiers sud** » de Gaillard et « **Négociants/Renan/Zone** » à Ambilly
- 25 Synthèse de projets en cours pour l'entrée ouest de Cranves-Sales, **route de Taninges**
- 26 **Espace Rue Transfrontalier** - Cinq communes pour un projet (2001)
- 27 **Etude de développement commercial** d'Annemasse agglo
- 28 **Planification scolaire** pour les communes de Genève, Chêne Bougeries, Chêne Bourg et Thônex.
- 29 Fiche 3.05 du Plan directeur cantonal : **Coordination des Espaces Verts**
- 30 Carte de **synthèse de projets en cours (2005)**

Liens Internet :

Documents du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : www.projet-agglo.org

Plans de charges sur Genève 2003 (ancien, à utiliser avec circonspection !) :

http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-plan_charge_mesure_densite_reseau_routier-7682.html

NOTE :

- L'étude de faisabilité du T ramway et du B HNS - Ann emasse Agg lo et l' appel à pr ojet pour l e BH NS d'Annemasse agglo sont à consulter sur demande auprès d'Annemasse Agglo
- D'autres ét udes sont actu ellement e n co urs et pourront être transm ises au x éq uipes en c ours de procédure (cf. Les politiques spatiales).

PLANS DE BASE

A Carte aire d'étude PACA GE-AA

B Cartes 1:10'000

C Cartes 1:25'000

D Orthophotos

