PACA
Genève-Eaux Vives
Annemasse

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

CAHIER N°60-4-1

Contributions reçues à l'issu de présentations et séances de travail du 1er degré

Octobre 2009

CRFG
comité régional franco-genevois

Table des matières

1. Annemasse Agglo, Service Déplacements, Jean-François DONQUE, Note de service *« Remarques et observations techniques détaillées concernant la thématique de la mobilité »* 5

2. Annemasse Agglo, Service Aménagement, Frédéric FROMAIN, Note technique *« Plaine et Bois de Rosses »* 12

3. Société INDIGGO, Anne-Lise CANTINIAUX, *« Etude d'impacts sur l'agriculture »* 19

4. Extrait du projet de document cadre du PACA Carouge - Veyrier - Etrembières sur les maraîchages de Gaillard. 22

5. Ville d'Annemasse, Vincent FONTAINE, technicien à la Ville d'Annemasse 24

6. Ville de Genève, Rémy PAGANI, Maire 25

7. Commune de Puplinge, Michel PITTELOUD, Maire 26

8. Commune de Chêne-Bourg, André NASEL, Sécretaire général 28

9. Région Rhône-Alpes, L. ZAGHOUANE et C. CREISSELS 29

10. Commune de Gaillard, Nathalie MAGNIN, Maire Adjoint 32

11. Commune de Gaillard, Pierre FIGUIERE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme 37

12. Annemasse Agglo, Robert BORREL, Président « *Remarque concernat le taux de partage des potentiels entre la France et la Suisse* 39

13. Communauté de Communes du Genevois, Bernard GAUD, président 40

14. Chambre de commerce d'industrie et des services de Genève, Fédération des entreprises romandes - Genève, Chambre genevoise immobilière et Fédération genevoise des métiers du bâtiment 41

15. Direction Départementale de l'Equipement et l'Agriculture Haute Savoie, Service prospective et connaisance des territoires, Atelier territoires *« PACA Genève - Eaux Vives - Annemasse, contribution de l'Etat au débat, 23 avril 2009 »* 43

NOTE DE SERVICE

SERVICE Déplacements
suivi par Jean-François DONQUE

Annemasse, le 7 août 2009

DESTINATAIRES

•

POUR INFORMATION
•

OBJET : restitution de la 1ère phase du PACA eaux vives-Annemasse - remarques et observations techniques détaillées concernant la thèmatique de la mobilité

Observations d'ordre générale :

Les 3 candidats ont développé un concept de mobilité s'appuyant en priorité sur les transports collectifs et en particulier les transports en commun en site propre (TCSP), conformément au cahier des charges.
Aucun ne remet en cause les projets TC invariants mais tous proposent de compléter et développer réseau de TCSP, en particulier sur de nouvelles liaisons transfrontalières nord et sud. Les 3 candidats envisagent cependant des structures de réseaux différentes, plus ou moins conformes à ceux existants et prévus.
On peut remarquer par ailleurs que l'essentiel des modifications proposées concernent la partie française et/ou les secteurs frontaliers.

Remarques d'ordre générale :

Seule la proposition de Rolinet répond complétement à la demande en proposant un schéma multimodal cohérent. C'est le travail proposé le plus complet.
Les 2 autres propositions ne contiennent pas de schéma concernant la mobilité individuelle motorisée (TIM). Par ailleurs, le cabinet KCAP n'évoque pas la mobilité douce.

> *⇨ donner un avis a ce stade est impossible compte tenu du manque d'éléments sur les schémas Transports Collectifs (TC) et modes doux (MD).*
> *⇨ proposition : Les cabinets KCAP et Talagrand doivent proposer un schéma multimodal sur les 3 aspects TIM, TC et MD.*

De nombreux éléments sont difficiles à apréhender par manque d'explications ou imprécisions. De même, ils exposent de manière contrastée (concept et/ou schéma) leurs propositions. Comprendre les objectifs recherchés et la logique qui a conduit à définir les propositions est très difficile compte tenu du manque d'explications.
Le cabinet KCAP par exemple propose des itinéraires TC (exemple : liaison Brouaz-Perrier) qui n'utilisent pas le réseau viaire existant. Faut il comprendre qu'il justifie la création d'une nouvelle voirie et d'un ouvrage de franchissement ?

Le cabinet Talagrand propose un concept mode doux, certes intéressant, mais sans déclinaison en schéma.
Le cabinet KCAP est le seul à caractériser le type d'offre sur les lignes de TC.

⇨ le travail des cabinets ne vise pas à définir un schéma transport extrêment précis mais doit permettre notamment d'identifier les axes structurants/secondaires, les liaisons manquantes, les effets de coupures à supprimer/à créer et par conséquent les infrastructures ou voies à créer. Ce schéma doit par ailleurs correspondre à l'urbanisation actuelle et future.
⇨ le rendu du travail doit ainsi est clair et lisible à l'échelle de l'ensemble du PACA au format A3. Il doit être par exemple facile de comprendre quels projets proposés sont retenus ou pas et pourquoi.Le schéma proposé par Rollinet est suffisant pour analyser la proposition, il n'est ainsi pas nécessaire de demander un rendu plus précis (à l'exception bien sûr des zooms).
⇨ proposition : Demander aux 3 cabinets qu'ils explicitent leur concept et leur schéma général, qu'ils précisent quels projets (nouvelle halte, pont sur l'Arve…) ils proposent de retenir ou pas et pourquoi. Demander, s'il ne l'ont pas déjà fait, qu'ils définissent et précisent les tracé des axes structurants dans le schéma.

Proposition de Rolinet :

Le schéma propose de s'appuyer essentiellement sur les grands axes de transport (tram, BHNS, CEVA), de mobilité douce (voie verte CEVA) et les grands projets routiers (nouveau pont sur l'Arve, boulevard urbain d'Annemasse). Plusieurs axes relient l'est et l'ouest, 1 seul axe structurant transversal sur Suisse et sur Annemasse (BHNS).
A la différence d'autres, il existe plusieurs tronçons communs, notamment tram + TCSP route de Genève.
Les axes structurants TC et MD sont superposés (route de Genève, CEVA).

> *⇨ Le schéma global est conforme aux projets et orientations de la charte du PA et du PDU. Il correspond relativement bien aux planifications actés à horizon 2020. L'approche multimodale est par ailleurs cohérente entre les différents mode*
> *⇨ le cabinet a effectué un travail important et complet en prenant soint d'intégrer les projets actés et les propositions. C'est à ce stade le cabinet qui a le mieux répondu au cahier des charges et compris la complexité des problématiques et les contraintes locales*

Concept et schéma TC :
Hormis le prolongement du tram sur Annemasse, du trolley sur MICA et le BHNS, Rolinet propose de compléter le réseau structurant par 2 nouveaux itinéraires, l'un reliant MICA et les quartiers de la gare, l'autre reliant Gaillard Fossard avec Annemasse via le Brouaz et la gare de Chêne via sous Moulin. Curieusement pourtant, ces lignes ayant des fonctions de rabattement sur le CEVA et le tram sont interconnectées à MICA et à sous Moulin, ce qui ne permet pas d'offrir une liaison directe pour la plupart des parcours (exemple : une rupture de charge pour faire Gaillard-gare de Chêne).
Le cabinet propose de créer une halte ferroviaire au Brouaz.
Dans le détail, le tracé des lignes non structurantes interroge. Il n'y a par exemple aucune ligne qui relie directement Gaillard et Ambilly.
Concernant les P+R, il n'y a pas de sites identifiés autour du tram et du BHNS sur Annemasse. Par contre, un P+R est proposé à Bonne au droit de l'échangeur. Dans la pratique, cet aménagement semble difficile à imaginer et peut être concurrent au P+R des chasseurs.

Concept et schéma Mobilités Douces :
Les axes structurants E-O sont combinés avec les axes TC (voie verte CEVA + Tram route de Genève) conformément au schéma PDU. Des axes secondaires transversaux complètent l'armature du réseau. On observe une abscence de liaison primaire ou secondaire à travers les bois de Rosses et de traversées de la RD 1206. La question du lien entre la gare d'Annemasse et MICA n'est pas règlé.
De même, n'est pas précisé la fonctionalité du franchissement de la gare (modes doux + TC + VP ?) ?

Concept et schéma Transports Individuels Motorisés :
Le concept entérine plusieurs projets routiers : nouveau pont sur l'Arve + boulevard urbain d'Annemasse. En conséquence, le réseau structurant actuel et projeté (Maréchel Leclerc + quais d'Arve) se trouve déclassé.
Néanmoins, pour éviter d'augmenter la capacité en entrée VP sur l'agglo d'Annemasse depuis l'A 40, le nouveau pont se substitue au diffuseur actuel (sortie Annemasse-Reignier), les voies routières (notamment RD 1205 pont d'Etrembières) n'ont plus d'échange avec l'autoroute et ont donc des fonctions plus locales. De même le cabinet propose de compléter le schéma par un système de boucles de circulations urbaines et d'élargir, mais modestement cependant, le système de protection du centre d'Annemasse (péricentrique ⇨ système de ring étroit).
L'échange agglo d'Annemasse-canton de Genève pose question. En effet, le cabinet propose de déclasser l'autoroute (axe VP structurant majeur actuel et projeté) pour le transformer en axe urbain TC. Le schéma fixe un seul axe VP structurant qui est la route de Genève alors même que cet axe ne permettra plus qu'une seule voie routière avec le tram. Aucun axe structurant n'est identifié au sud et au nord dans cet espace frontalier. A contrario, plusieurs axes VP Primaire convergent dans l'hypercentre de Genève.

> *⇨ le schéma multimodal proposé s'inscrit de manière cohérente avec les différentes planifications envisagées. Cette proposition enterrine de gros projets d'infrastructure VP Et TC, à la différence des 2 autres pour les VP. Il essaye de proposer un compromis entre l'amélioration de l'accessibilité VP et le renforcement des réseaux structurants TC et MD, en ciblant essentiellement les principales centralités. L'urbanisation étant concentrée sur des nœuds intermodaux (gare d'Annemasse, Chêne Bourg), le potentiel de report modal est particulièrement élevé (déplacements internes et échange surtout), sans doute supérieur à celui des autres propositions.*
> *Le schéma VP est assez souple sur Annemasse et Genève mais l'échange entre le Canton de Genève et l'agglo d'Annemasse est rendu très difficile ⇨ en clair on accède facilement en VP à Annemasse mais l'échange ou le transit vers Genève est très difficile ⇨ les déplacements entre*

Annemasse et Genève sont assurés principalement par les TC (P+R ; nouvelles lignes fortes TC ; gare du Brouaz et CEVA)

⇨ Le concept et le schéma général ne nécessitent pas de complément, en raison d'un travail déjà complet, mais demande des éclaircissements : pourquoi n'avoir identifié qu'un axe structurant VP entre Annemasse et Genève ne disposant que d'une voie de circulation ? Est il jutifié de déclasser le quai d'Arve et le boulevard Maréchal Leclerc sans prévoir de développement urbain ou/et la création d'un nouvel axe de TCSP ? Pourquoi n'avoir prévu aucun P+R le long des axes tram et BHNS ? Pour quelle raison la gare d'Annemasse (à la différence des eaux vives et de Chêne Bourg, n'est elle reliée par aucune ligne forte en dehors du BHNS, en particulier côté ouest ? Quelle est la fonction et quels sont les usages du franchissement du pôle gare ? Pour les transversales TC, quel est l'objectif recherché par la connexion de lignes à sous moulin et à MICA plutôt que sur les pôles multimodaux des gares, imposant notamment des ruptures de charges supplémentaires pour de nombreux trajets ?

Proposition de Talagrand :

Cette proposition ne traite que des aspects TC et modes doux. Aucun élément ne concerne les VP, ce qui ne permet pas de savoir notamment le jugement porté sur les nouvelles infrastructures (boulevard urbain d'Annemasse, nouveau pont sur l'Arve).
La logique pour les TC s'apparente à celle de Rolinet (réseau en étoile), et s'appuye sur quelques infrastructures lourdes avec de nombreuses sections communes. Les axes structurants modes doux viennent compléter le système TC, la plupart du temps sur des axes différents des TC à la différence de Rolinet.

Concept et schéma TC :
La proposition vise à étendre le réseau projeté BHNS (vers MICA, Chatelaine) et à créer une nouvelle branche du tram en direction du Livron avec 4 interfaces principales (gares, 3 places, Châtelaine). La principale différence avec le réseau planifié est la création d'un tram sur l'axe route de Malagnou-A 411 impliquant un déclassement de l'autoroute. On remarque l'abscence de ligne forte tranversale sur Genève et sur le côté est de l'agglomération d'Annemasse. La gare d'Annemasse est assez mal desservie. Le cabinet ne propose pas de halte au Brouaz par contre il semble apparaître sur une des cartes (pas sur toutes) une gare à St Cergues.
La gare d'Annemasse n'est pas desservie par le réseau structurant hors BHNS (notamment depuis Ambilly et Ville-la-Grand).
Des P+R sont proposés en cohérence avec le réseau, notamment à la Châtelaine, au Livron et en accès à Cranves Sales.

⇨ la proposition est sommaire, beaucoup moins détaillée que les 2 autres
⇨ hormis la proposition de tram route de Malagnou et A 411, le réseau structurant TC proposé est relativement cohérent avec les planifications projetés à moyen terme. Cependant c'est un réseau beaucoup moins étendu que celui des 2 autres propositions, et qui semble partiellement cohérent avec les propositions de développement urbain
⇨ peu d'éléments aparaissent sur le réseau hors TCSP ce qui ne permet pas de comprendre le concept général (fonctions des lignes, liaisons directes, rabattements…)
⇨ préciser le point concernant la gare de Saint Cergues

Concept et schéma Modes Doux :
Le concept modes doux est intéressant : maillage fin basé sur un grand nombre de points nodaux qu'on cherche à relier dans différentes direction. La proposition vise à concentrer le travail à une échelle fine, d'un quartier ou d'une centralité (exemple : desserte piétonne dans un rayon d'1 km devant faire l'objet d'un plan) soit dans le cadre des zooms phase 2.
Cependant la déclinaison en shéma montre que le cabinet s'est souvent concentré sur les espaces extra urbains, par exemple l'Arve (proposition de passerelle à Monnetier et entre Gaillard et les Iles. De même le principe du maillage fin, n'étant pas retranscrit en tracés précis, est difficile à apréhender (comment sont franchis les coupures ? quels quartiers et équipement reliés …). On constate par ailleurs un manque d'axes transversaux sur Suisse.
Concernant la liaison MICA-gare d'Annemasse, le cabinet propose d'utiliser les douanes existantes.

⇨ le concept général est intéressant mais sa déclinaison reste complexe à apréhender, en particulier pour les liaisons structurantes en urbain, telle que la voie verte d'agglomération (quelles fonctions ? quel intérêt ? quels tracés). Les propositions concernant les espaces périurbains à vocation environnementale et/ou de loisirs sont intéressantes, de même que les plans piétons.
⇨ quel est le type d'aménagement proposé (voie de tram ou de bus autorisée aux cyclistes, voie verte…), en particulier en milieu urbain pour les grands axes identifiés dans le concept général. A quoi correspond le concept de voie partagée VP/TC/MD (zone 20 ou de rencontre, zone 30…)
⇨ cette proposition ne répond que partiellement à la demande et nécessite d'être complétée pour les liaisons urbaines en particulier les voies structurantes. Le cabinet doit proposer un schéma modes doux plus précis.

Eléments de conclusion générale

⇨ même si les concepts TC et modes doux sont assez clairs, l'abscence de concept et de schéma VP, de schéma complet modes doux nuisent à la cohérence d'ensemble et à la bonne compréhension. Le schéma TC est par ailleurs trop sommaire.
⇨ le cabinet doit mieux expliquer ses choix en rapport avec l'urbanisation, et présenter un schéma multimodal tel que prévu en phase 1, en particulier en rendant le volet VP et en complétant les éléments sur les TC et MD. Ce travail doit notamment permettre de comprendre le fonctionnement général du système et préciser les projets d'infrastructures à envisager ou à abandonner.

Proposition de KCAP :

Cette proposition est intéressante car elle est la seule à avoir représenté le réseau TC existant (travail de modélisation), certes avec des erreurs (confusion Arthaz-Nangy et Bonne, mélange lignes principales et secondaires), et avoir travaillé sur un niveau d'offre de services, en plus des infrastructures.
La proposition émane d'un travail fouillé qui tient compte du réseau existant.
Néanmoins, les concepts et schémas modes doux sont absenst, ce qui rend toute analyse et comparaison impossible.

Concept et schéma Modes Doux :
Le concept s'appuye sur un système maillé avec des lignes radiales et orbitales, les TCSP tram, BHNS et trolley prolongés dans 3 directions (sous moulin-Gaillard-Perrier par exemple, prolongation trolley à Ville la Grand) ⇨ axes est ouest complété par des lignes de rabattement formant un 8. C'est un concept différent de celui programmé sauf sur la partie suisse (quasiment aucun changement) : interfaces nouvelles importantes au Perrier et à Ville la Grand ; réseau structurant très dense et maillé y compris sur des lignes tangencielles ne reliant pas directement les principaux pôles d'emplois, d'activités ou les gares. L'axe centre ville d'Annemasse-Perrier bénéficie de nombreuses liaisons structurantes (via route de Bonneville, Verdun, château rouge).
Parmi les remarques ont peu signaler que le cabinet propose de changer le tracé du BHNS (route de Bonneville et boulevard urbain, rue Fernand David-Bastin), de relier MICA à Ambilly par la gare et n'envisage pas de halte au Brouaz.

⇨ la proposition TC est intéressante et semble réaliste. Cependant la création d'une ligne structurante Perrier-Gaillrd, le poid considérable du point d'échange de Gaillard et la non desserte de la gare d'Annemasse par l'ouest posent question.

Eléments de conclusion générale

⇨ l'absence de concept et de schémas VP et modes doux ne permet pas de conclure sur la proposition. Ces éléments doivent apparaître avant tout travail de détail, en faisant ressortir le lien urbanisation-mobilité

⇨ concernant les TC, des précisions sont nécessaires quant aux infrastructures VP utilisées, notamment le boulevard urbain d'Annemasse (préciser fonctions, notamment vis-à-vis des circulations VP)

⇨ des précisions doivent être apportées sur l'absence de certaines infrastructures tel que le nouveau pont, la partie terminale du boulevard urbain (oubli ? choix volontaire et dans ce cas quelle alternative ?)

Eléments de synthèse :

⇨ aucune analyse comparative complète n'est actuellement possible car une seule proposition comporte un concept et un schéma multimodal complet, ce qui répond en ce sens au cahier des charges. Dans tous les cas, ce schéma devra être vu en rapport avec l'urbanisation, déterminante sur les pratiques de mobilité (développement compact autour des nœuds de transport dans les centres urbains plus favorables aux TC et modes doux)

⇨ les 3 concepts, même incomplets sont très restrictifs pour les TIM (pour tout ou partie des déplacements), et semblent peu compatibles en l'état avec les plans de circulation actuels et programmés. Des explications et précisions seraient souhaitables, notamment sur les attentes en termes de parts modales (sont elle conforme à la charte du PA ?), et les mesures d'accompagnement en terme de circulation (accès possible ou favorisé, transit contrarié ou dissuadé sur tout ou partie d'un secteur…)

⇨ les cabinets KCAP et Talagrand doivent compléter leur travail à une échelle de travail équivalente au schéma multimodal proposé par Rolinet ; seul les zooms sectioriels nécessiteront une échelle plus précise

⇨ les 3 cabinets doivent mieux expliquer et si nécessaire justifier leurs choix. C'est particulièrement le cas pour les projets qui avaient été proposés dans le cahier des charges, surtout en cas d'abscence (nécessité de justification : pourquoi, quelle réponse alternative a été prévue pour répondre au problème)

⇨ il serait intéressant de donner des éléments d'information sur la localisation des emplois, des activités, et des principaux générateurs de déplacement actuels et programmés, notamment les équipements publics : à la lecture des propositions, l'absence de ces éléments déterminants est palpable en particulier pour l'organisation du réseau de TC

⇨ en matière de TC les 3 cabinets : estiment que le réseau structurant planifié est insuffisant et ils soulignent la nécessité de le compléter par 2 nouveaux axes rabattant sur le CEVA et le tram au nord et au sud (enjeu fort de la liaison Gaillard hors tram route de Genève ; liaison MICA-agglo d'Annemasse) via trolley ou BHNS ; relient le pôle multimodal de la gare d'Annemasse uniquement par le BHNS au sud, mais par aucune autre ligneTC y compris partie nord, ce qui n'est pas le cas de Chêne et des Eaux Vives : quelle signification ?

Annemasse Agglo
ANNEMASSE-LES VOIRONS AGGLOMÉRATION

NOTE TECHNIQUE

SERVICE Aménagement
suivi par Frédéric FROMAIN

Annemasse, le 25 août 2009

OBJET **PACA Genève-Annemasse**

Eléments techniques d'information sur l'ensemble agro-naturel « Plaine et Bois de Rosses »

Note à l'attention des équipes mandataires du PACA Genève-Annemasse

Un ensemble agro-naturel protégé par le SCOT d'Annemasse Agglo, et un projet global de valorisation douce à définir

L'ensemble plaine et Bois de Rosses fait actuellement l'objet d'un périmètre de protection stricte par le SCOT de la région d'Annemasse (Cf. le document graphique n°1.4, page 330 et 331 du SCOT). Ce périmètre de protection du SCOT s'impose juridiquement aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes qui doivent le respecter strictement. Le SCOT actuel n'autorise donc pas d'urbanisation nouvelle à l'intérieur de ce périmètre de protection, sauf certains aménagements sous des conditions très précises (voir l'extrait du SCOT ci-dessous).
Cette volonté de protection forte s'explique par les forts enjeux de ce site, tant sur le plan environnemental qu'agricole et paysager (voir explication détaillée de ces enjeux dans les paragraphes suivants). Mais cette protection ne signifie pas pour autant « sanctuarisation », car l'objectif affiché dans le SCOT est bien de valoriser de manière douce cet espace en l'ouvrant à une fréquentation maîtrisée du public (il s'agit aujourd'hui d'un espace encore trop méconnu…), notamment par des aménagements permettant la pratique d'activités de loisirs « doux », restant compatibles avec les « contraintes » environnementales et agricoles du site.
A noter également que cet espace est un secteur stratégique pour le développement des modes de déplacements doux, notamment pour les connections avec le secteur des Voirons. Il est directement concerné par le projet de véloroute/voie verte Annemasse-Bonne (encore au stade de la réflexion).

Rappel des orientations juridiques du SCOT applicables sur l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses » :

« Il s'agira de définir un projet global de valorisation de tout l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses », ayant nécessairement une dimension intercommunale, et devant répondre aux objectifs et conditions suivants :
• cet ensemble devra conserver son caractère agro-naturel et l'ambiance paysagère qui y est associée. C'est pourquoi le projet global de valorisation retenu devra rester compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.
• le projet global de valorisation de cet ensemble devra contribuer à l'affirmation des fonctions du territoire en terme de loisirs, voire éventuellement de tourisme de proximité.
Pour répondre à ces objectifs généraux, un périmètre est établi par les documents graphiques du SCOT permettant d'identifier l'espace directement concerné par ce projet global de valorisation. Ce périmètre comporte un sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales ».

Dans ce périmètre et en dehors du sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.
Cependant, pour tenir compte de l'existant, ainsi que pour permettre la mise en oeuvre de ce projet globale valorisation et d'autres objectifs du SCOT, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :
• une gestion de l'habitat préexistant (constructions ou groupes de constructions), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration et l'extension du bâti préexistant,
• une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
• une gestion des équipements publics préexistants (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration, et notamment une gestion de l'aérodrome dans son périmètre actuel,

• la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en oeuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
• les aménagements s'inscrivant dans le projet global de valorisation ayant nécessairement une dimension intercommunale (voir ci-dessus), et liés à la découverte et la mise en valeur des milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux (à titre d'exemple : aménagements destinés à favoriser la pratique du vélo, les activités culturelles et pédagogiques de découverte des milieux naturels et de l'agriculture, l'entretien, la gestion, voire la renaturation des milieux naturels, ou encore à permettre l'organisation d'évènementiels de plein air).
Enfin, il est à noter que sur les communes d'Annemasse et de Vétraz-Monthoux, un projet d'aménagement d'une liaison transport collectif et/ou mode doux en site propre et de parkings-relais, actuellement à l'étude, pourra éventuellement être admis dans ce périmètre, sous réserve d'une confirmation par le PDU.
Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait. »

En orange, le périmètre de protection de l'ensemble plaine et Bois de Rosses
En jaune, le périmètre du sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »

Concernant le sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », il présente des enjeux multiples qui ont justifié des orientations particulières du SCOT pour son aménagement. Ce sous-secteur est une des composantes essentielles du projet plus global de valorisation des Bois de Rosses, il constitue en effet la principale opportunité pour aménager une « porte d'entrée » attractive sur ce grand espace agro-naturel. En même temps, ce sous-secteur est situé en frange du bourg actuel de Cranves-Sales dont il est aussi la « porte d'entrée » principale. Ce sous-secteur présente de très forts enjeux en matière de paysages. Il est situé dans une entrée d'agglomération majeure, dont il doit contribuer à la requalification (grâce à son « effet vitrine »).
Une orientation d'aménagement est en cours d'approbation sur ce sous-secteur spécifique dans le cadre d'une procédure de révision simplifiée du PLU de Cranves-sales (se reporter à ce sujet au plans fournis aux équipes mandataires lors du lancement du 1ier degré du PACA).

NOTE TECHNIQUE

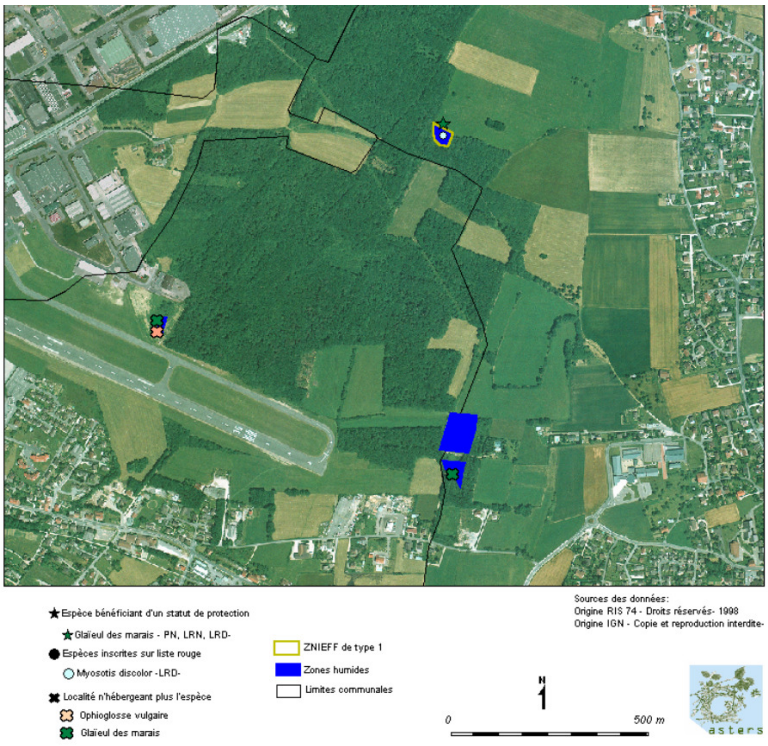
Les enjeux du site sur le plan de la biodiversité

Extrait de l'évaluation environnementale du SCOT :

« Ce secteur était autrefois riche en espèces floristiques caractéristiques des zones humides, aujourd'hui disparues pour partie. Il subsiste quelque rares stations d'espèces protégées. Le bois des Rosses abrite d'après les études complémentaires réalisées par Asters la seule station à glaïeul des marais restante sur le territoire du SCOT. » (…)
« Des menaces très fortes pèsent sur la richesse du milieu naturel. Le risque d'appauvrissement du secteur sur le plan floristique est fort en l'absence d'une protection stricte des espaces restants. Le site peut cependant encore être potentiellement (re)colonisé par des espèces intéressantes, sous réserve d'une valorisation écologique et du maintien des coupures d'urbanisation avec, au Nord le bois des Allongets et à l'Est, malgré la RD 903, la tourbière de Lossy. »

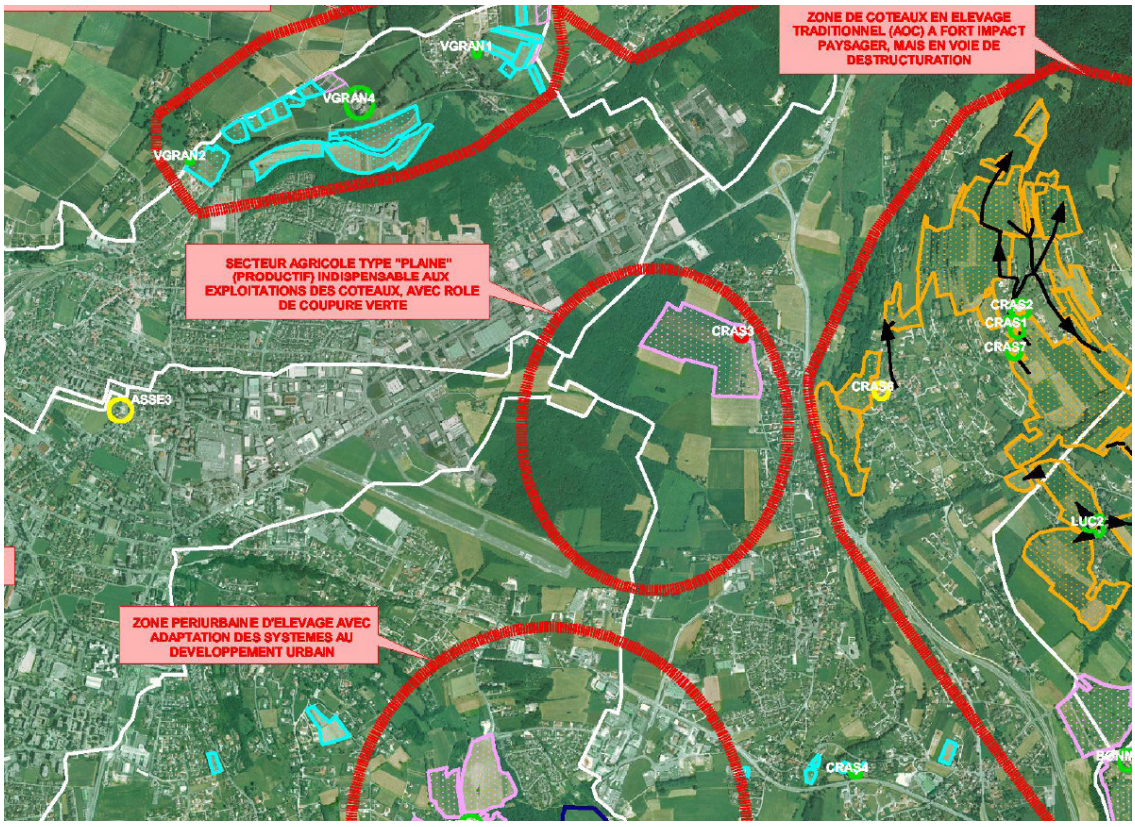
Plusieurs zones et prairies humides ont été identifiées sur le site. L'une d'entre elle constitue même une ZNIEFF de type 1 dans le nouvel inventaire des ZNIEFF actualisé au 1er janvier 2007 *(ZNIEFF de type I « Prairie humide du bois des Rosses », n°74000058, surface de 0,2 ha).* 5 espèces et habitats déterminants ont été recensés dans cette ZNIEFF, constituant une petite prairie humide à Molinie bleue en lisière est du Bois des Rosses. Elle a été délimitée pour marquer notamment la présence relictuelle de la dernière station de Glaïeul des Marais restante sur le territoire du SCOT.

En 1999 une étude de faisabilité Glaïeul des marais a été réalisée en Rhône-Alpes (par ASTERS en Haute-Savoie) dans l'objectif de sauvegarder l'espèce; en effet, l'espèce protégée au niveau national, inscrite parmi les plantes prioritaires de la flore menacée de France n'est présente en France que dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin, du Jura, de l'Ain, de la Haute-Savoie et de la Drôme. Le Glaïeul pousse dans les prairies humides; il supporte bien les inondations temporaires. On le trouve parfois en clairière ou lisière de bois qui bordent ces biotopes mais il se développe préférentiellement en milieu ouvert.
En 1999, l'espèce était notée sur trois stations au niveau du Bois de Rosses. Connue sur le secteur depuis 1830, elle ne persiste aujourd'hui que sur la parcelle située au lieu dit "les Cornaches", parcelle communale entretenue par une fauche orientée sur la production de fourrage.
La station qui était située à l'extrémité sud est du Bois des Rosses n'abrite plus le Glaïeul des marais depuis 1996; cette prairie ne bénéficiant pas de gestion pourrait cependant faire l'objet d'un projet de restauration et d'entretien afin de permettre le retour de l'espèce.
La station qui était connue à proximité de l'aérodrome a été remblayée, entraînant la disparition de l'espèce et de son milieu de manière irréversible.



Les enjeux du site sur le plan agricole

Dans une étude réalisée en février 2003 visant à nourrir l'élaboration du SCOT, la Chambre d'agriculture de Haute-Savoie identifiait déjà la plaine agricole des Bois de Rosses comme un « espace à fort enjeux agricole » (Cf extrait de carte ci-dessous). En effet, ce secteur de type « plaine » à productivité importante (secteur plat et labourable) est considéré dans cette étude comme indispensable au fonctionnement des exploitations agricoles des coteaux pour la production des fourrages et céréales des exploitations (sachant que les exploitations agricoles des coteaux des Voirons ont pour activité principale la production de lait destiné à la fabrication de reblochon, et que le règlement intérieur de l'AOC Reblochon restreint l'achat de fourrages extérieurs à la zone AOC. Dans ce contexte, les zones de prairies sont particulièrement stratégiques puisqu'elles permettent la production du fourrage « local » stocké pour l'alimentation hivernale).



Extrait de l'étude agricole réalisée par la Chambre d'agriculture 74 pour l'élaboration du SCOT – février 2003

Dans le diagnostic agricole de la commune de Cranves-sales réalisé en 2004, la Chambre d'agriculture de Haute-Savoie a confirmé cette analyse, notamment en préconisant une « limite d'urbanisation » stricte pour protéger la plaine agricole.

Actuellement, il n'y a pas de siège d'exploitation agricole en activité implanté sur le site même.

NOTE TECHNIQUE

Les enjeux du site sur le plan paysager

Le diagnostic paysager effectué dans le cadre du SCOT a identifié la plaine et les bois de Rosses comme *« une survivance de campagne, un espace résiduel encerclé par l'urbanisation, relativement confidentiel (on le perçoit peu des axes principaux) et dont on sent bien la fragilité »*
Les enjeux paysagers sont donc forts sur ce site et ses franges.
Il constitue une des grandes « pénétrantes vertes » dans la ville agglomérée. Il est situé au croisement de deux entrées d'agglomération majeures (entrée par la route de Thonon et entrée par la route de Taninges), entrées dont le SCOT souhaite favoriser la requalification, en s'appuyant notamment sur la valorisation des cônes de vue identitaires et des ouvertures paysagères (on note l'existence de cônes de vue identitaires remarquables sur le Mont-Blanc, le Môle, le Salève, le Jura et le Massif des Voirons, en particulier depuis le site de l'aérodrome).

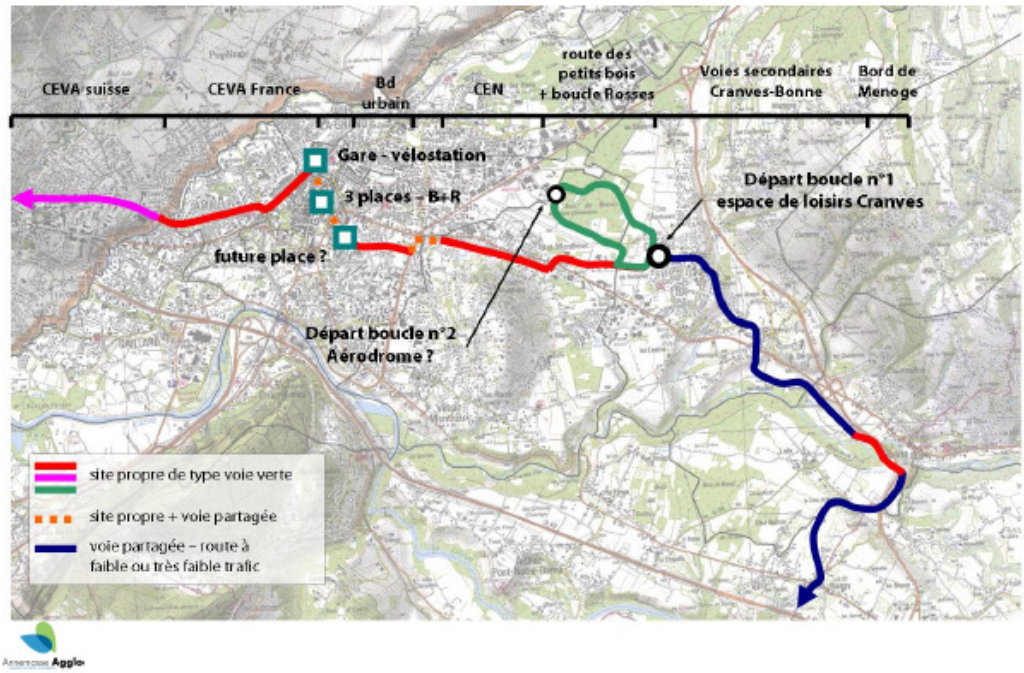
Large emprise de la RD 1206 et pauvreté des abords au niveau de l'aérodrome. Malgré cela, le cône de vue identitaire sur le Salève marque fortement cette entrée

Les enjeux du site sur le plan des mobilités douces

Pour mémoire, les trois schémas ci-dessous, fournis aux équipes mandataires lors du lancement du 1ier degré du PACA :

NOTE TECHNIQUE

Tracé général de la véloroute voie verte et lieux de départ privilégiés



NOTE TECHNIQUE

Enjeux liés à l'aérodrome

Extraits du rapport de présentation du SCOT :

« L'aérodrome d'Annemasse constitue un atout à ne pas négliger. Il présente une activité réelle : 35 441 mouvements ont été enregistrés en 2002 par l'aérodrome (source : M. Gonnet, directeur de l'aérodrome), école de parachutisme, évacuations sanitaires, transits touristique et dans une moindre mesure économique, alors que les temps de parcours limités sont attractifs (Annemasse/Stuttgart : 50 minutes). 3ème aéroclub de France, l'aérodrome pourrait contribuer à favoriser les échanges au niveau français et européen. »

« En raison de son étendue et de son rôle essentiel sur le plan paysager (cônes de vue identitaires remarquables depuis le site sur le Mont-Blanc, le Môle, le Salève, le Jura et le Massif des Voirons…), l'aérodrome et ses abords ont été inscrits dans le périmètre [de protection de l'ensemble Plaine et Bois de Rosses]. Ce choix a été effectué dans un soucis de cohérence, afin d'intégrer l'aérodrome en tant que composante à part entière de ce projet global de valorisation, et d'exploiter au mieux les plus-values que cet équipement (et les espaces ouverts situés dans sa continuité immédiate) pourraient apporter dans la mise en valeur du site. Cette intégration dans le périmètre du projet n'empêche absolument pas une gestion et un bon fonctionnement de cet équipement. »

Des informations plus précises et actualisées pourront être fournies aux équipes ultérieurement, notamment sur les contraintes liées à cet équipement (notamment informations sur le nouveau Plan d'Exposition aux Bruits actuellement à l'étude…)

Autres enjeux

- présence d'une conduite de gaz

- enjeux liés à l'eau

- enjeux liés aux risques naturels

Des informations complémentaires pourront être fournies aux équipes ultérieurement sur ces points.

Frédéric FROMAIN
Co-chef de projet du PACA Genève-Annemasse
Annemasse Agglo

COMPTE-RENDU
Etude impacts sur l'agriculture n°13-1
Table ronde PACA Eaux-Vives Annemasse n°1

Note n° 24

Date : 02 juillet 2009
Lieu : Thonex, Salle communale

Compte-rendu : Cantiniaux Anne-Lise

---

1. Remarques générales

Dans l'ensemble, les modalités d'extension de l'urbanisation plutôt orientées le long de l'axe Eaux Vives – Annemasse de façon longitudinale mériteraient une justification plus approfondie. La densification à proximité immédiate du cœur de l'agglomération n'est très peu voire pas du tout évoquée.

Les projets présentés pour ce PACA semblent globalement peu consommateurs d'espace agricole, comparativement à d'autres PACA (données chiffrées en attente, non présentées à ce jour par les équipes).

Les trois équipes considèrent l'actuelle frange naturelle ou agricole des espaces urbanisés du PACA comme un atout à valoriser. Le principal enjeu pour l'agriculture reposera sur les modalités d'aménagement des espaces agricoles périurbains, tous destinés pour chaque équipe, à devenir un lieu de détente avant tout pour les riverains.

La place accordée à l'agriculture est très variable d'une équipe à une autre ; ses fonctions socio-économiques ne sont pas abordées.

Aucun projet ne mentionne l'emprise sur les espaces agricoles, ni globalement ni précisément en nombre d'hectares. A fortiori, aucun projet n'évoque la mutation des espaces agricoles induite.

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

1.1 Projet KCAP

Points forts :
Globalement, l'approche pédagogique est efficace pour la présentation du projet sous l'angle des transports.

Les limites entre zones d'urbanisation et zones « naturelles » sont définies clairement, sur le principe.

~~Points faibles~~
L'agriculture n'est pas évoquée par le groupement ; ni même pour son rôle paysager. D'après les échanges avec ce groupement, l'agriculture périurbaine aurait sa place uniquement sous la forme « extensive » (dixit) en zone périurbaine.

Recommandation
La fonction de production agricole imaginée (élevage extensif) ne correspond pas aux cultures actuelles dans ce secteur, le maraîchage notamment.
Il serait opportun de renforcer la prise en compte de l'agriculture sous ses multiples aspects par ce groupe, qui ne tient absolument pas compte de l'agriculture en place (Cf. ci-dessous).

La trame bleue naturelle est mise en valeur par un réaménagement des abords de cours d'eau, destiné à organiser les espaces de respiration autour de la ville.
Sur le principe, ce concept est séduisant en termes de « cadre de vie » mais il relègue complètement la fonction de production agricole.
Ainsi, les espaces agricoles situés au sein de ces franges urbaines seraient clairement voués à être en premier lieu des espaces de détente, à aménager en tant que tel.

Recommandation
Cette vision affichée du devenir des espaces agricoles n'est pas satisfaisante du point de vue d'un Projet d'Agglomération co-construit avec les acteurs agricoles. Il est donc souhaitable que le groupement se réfère à la grille des indicateurs proposée dans le cahier des charges.

Le développement d'un campus tertiaire dans les bois de Rosses, la « forêt des quatre communes » est peu compatible avec le maintien d'un espace de détente et de production agricole à proximité. La création d'emplois dans le Bois de Rosses augmentera probablement la fréquentation de proximité sur les espaces agricoles de ce secteur.

Recommandation
Le projet sur le secteur aérodrome / Bois de Rosse mérite d'être revu car la qualité des milieux naturels et agricoles présents n'as pas été suffisamment prise en compte.

1.2 Projet ROLINET et associés

Points forts :
Les limites d'urbanisation sont nettement définies, offrant une « garantie » contre le mitage des espaces agricoles périurbains au sein du périmètre du PACA.

Une ceinture verte entourant la ville marquera clairement les limites entre espaces agricoles et urbains.

Points faibles
La plaine agricole est évoquée en tant qu'écrin paysager seulement.

Recommandation

La vigilance devra être forte pour que les autres fonctions de l'agriculture soient prises en compte, en adéquation avec le projet présenté.

1.3 Atelier Marion TALAGRAND

Points forts :
Les espaces agricoles sont évoqués en tant qu'élément constitutif de la trame végétale.
Le secteur des Voirons est traité en tant que tel, ce qui semble cohérent pour la préservation des espaces agricoles sur ce secteur. En effet, le renforcement de l'attractivité de ce PACA risque d'entraîner un accroissement de la pression foncière sur ce secteur.

Le maintien du Brouaz en pôle vert permet de canaliser une partie de la fréquentation sur ce secteur, voué à moyen terme à accueillir les urbains dans un espace de détente. Les espaces agricoles étant sur ce secteur voués dans le SCOT à une suppression à moyen terme, la création d'un pôle vert de respiration permettrait de réduire la pression sur les espaces agricoles en zone périurbaine.

~~Points faibles~~
La dé-densification de part et d'autre du Foron est un concept séduisant mais il semble peu réaliste.
Le risque d'une renaturation non réalisable et donc non réalisée des espaces naturels en frange immédiate du cœur urbain serait d'accroitre la fréquentation par les riverains actuels et futurs dans les zones agricoles alentour.

~~Recommandation :~~
La sensibilité du groupement aux problématiques agricoles semble réelle, après discussion, il serait souhaitable d'approfondir la présentation du projet selon l'angle agricole.

3. Recommandations

Pour la prochaine table ronde, du point de vue agricole, nous pouvons formuler les recommandations suivantes (*en partie reprises de recommandations précédentes*) :

1. Reconsidérer la place de l'agriculture en tant qu'activité multifonctionnelle sur le territoire, à l'aide de la grille d'indicateurs fournie en annexe du cahier des charges.
2. Développer les mesures destinées à limiter les tensions entre urbains et activités agricoles.
3. Développer les modalités d'aménagement des espaces de détente imaginés en périphérie de la zone urbanisée, aujourd'hui en zone agricole.
4. Identifier les mesures compensatoires pour l'agriculture en général.
5. Préciser (chiffrer) les emprises de l'urbanisation sur les zones agricoles (nb. d'ha perdus pour l'agriculture).
6. 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)

PACA Carouge - Veyrier - Etrembières

Extrait du document cadre sur les maraîchages de Gaillard.

2.3.2. La zone maraichère de Gaillard

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

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

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

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

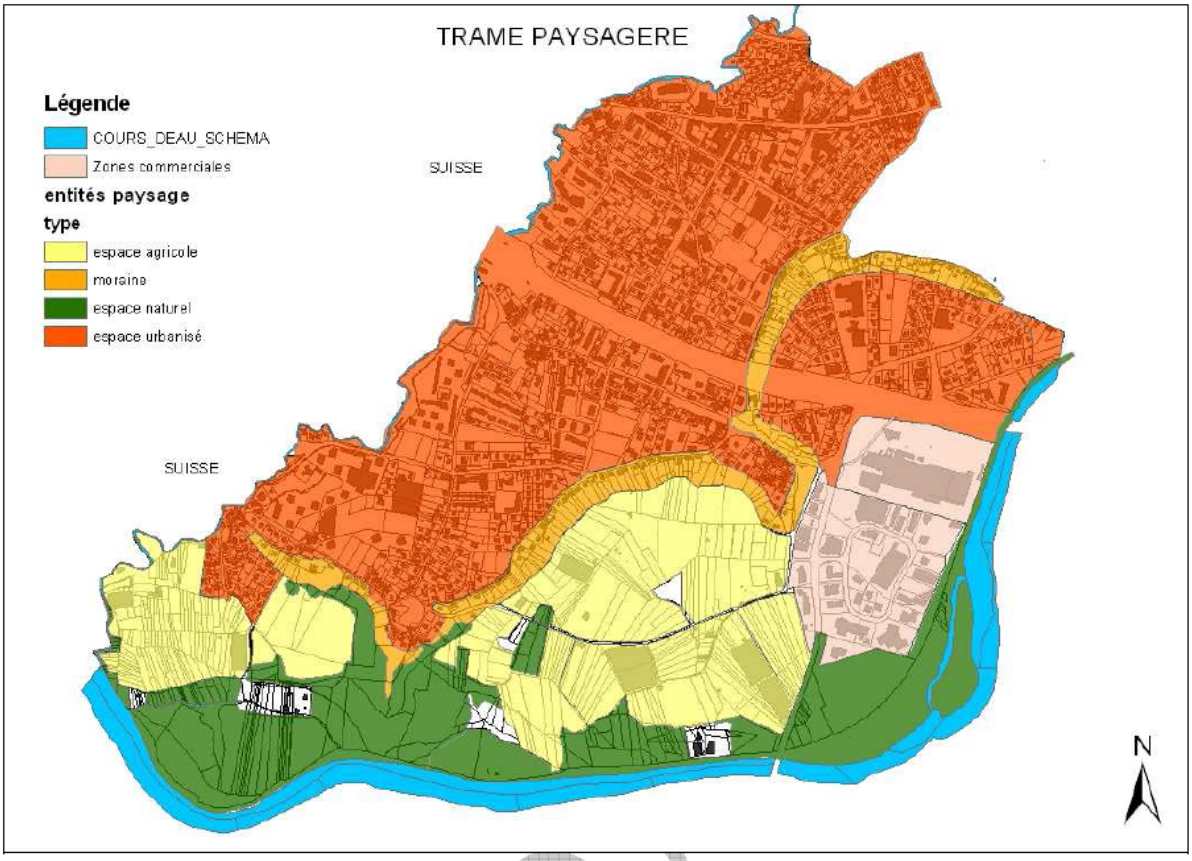
Les terrains, asséchés dès la fin du XVIIIème siècle sur d'anciens marais mais régulièrement enrichis au cours des siècles par les crues régulières de l'Arve, sont destinés pour la plupart à une production maraîchère et horticole.

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

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

Sept exploitations sont recensées sur la zone.

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



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

Ville d'Annemasse

Annemasse, le 24 août 2009

à transmettre de ma part au Rapporteur PACA.

PAE1-2 - /GB/254623	
Diffusion souhaitée	
	Pour information :
M. le Maire	M. BECQUET
MM. BOUCHER, PACTHOD	M. MINCHELLA
M. DE SMEDT	DG/DGA
M. NGUYEN	M. COLOMB (Cabinet du Maire)
	Mme VALET (Cabinet du Maire)
	Mme MALLER (Cabinet du Maire)
	Mme GARNIER (Cabinet du Maire)
Date de diffusion : 25/08/09	
Visa du responsable :	

Note à l'attention de M. le Maire

OBJET : PACA Genève – Eaux Vives – Annemasse

. C'est avec attention que j'ai lu le rapport intermédiaire du collège pour le 1er degré suite à la présentation du 1er juillet 2009.

Le document établit des recommandations pour le 2ème degré et une carte a été élaborée distinguant les études test à développer par les trois équipes et les secteurs prioritaires à développer en projet.

Pour le secteur des Bois de Rosses et des limites communales entre Annemasse, Ville-La-Grand, Cranves Sales et Vétraz-Monthoux, l'aérodrome d'Annemasse tient une place fondamentale dans la structuration de l'espace. L'aérodrome est un invariant du cahier des charges du PACA aussi il apparaît important que la réflexion sur ce secteur tienne compte de toutes les articulations nécessaires entre cet espace et les scénarios envisagés.

Aujourd'hui, tant les dispositions des PLU que celles du SCOT préservant les bois et les activités agricoles sont de nature à garantir la place de l'aérodrome Marcel Bruchon.

Vincent FONTAINE

V. Fontaine

Vu et transmis avec mon accord

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS
ET DE L'AMÉNAGEMENT

LE MAIRE

VILLE DE GENÈVE

Madame Gabriela Marcovecchio
Fischer & Montavon
Case postale 81
1422 Grandson

Genève, le 3 septembre 2009

Objet **PACA Genève-Eaux – Annemasse –**
Rapport du collège pour le 1er degré - août 2009

Madame,

Vous m'avez adressé en date du 11 août 2009 votre rapport relatif au PACA Genève-Annemasse, ce dont je vous remercie.

Je ne souhaite pas y apporter de modifications dans la mesure où vous avez tenu compte et intégré les observations que vous a adressé le 7 juillet Madame Wiedmer-Dozio, représentante de la Ville de Genève au collège d'experts.

Je souligne que la pression du développement s'exerce aujourd'hui très fortement sur la Ville de Genève dont le territoire est le plus densément bâti de l'agglomération. Cette concentration est notamment due aux multiples résistances aux constructions nouvelles qui s'expriment dans les communes résidentielles qui lui sont proches. J'attends que la suite des études qui seront menées dans le cadre de ce PACA puis du plan directeur cantonal débouche sur des perspectives nouvelles et fiables afin que les ressources du territoire soient plus équitablement réparties.

Je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Rémy Pagani

RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE 4
CASE POSTALE 3983, CH-1211 GENÈVE 3
T +41(0)22 418 20 20
F +41(0)22 418 20 21

www.ville-ge.ch
www.geneva-city.ch
TPG BUS 36 (ARRÊT HÔTEL-DE-VILLE)

PAPIER ECOLOGIQUE, 100% RECYCLE

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
COMMUNE DE PUPLINGE

Département du Territoire
Monsieur Philippe VIALA
Chef de Projet
Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois
Case postale 224

1211 GENEVE 8

N. Réf: MP/pa

Puplinge, le 11 septembre 2009

Concerne : rapport intermédiaire pour le 1er degré

Monsieur,

Le rapport intermédiaire du collège pour le 1er degré du mois d'août 2009 nous est bien parvenu et a retenu notre meilleure attention.

Pour y faire suite, nous vous remercions pour la qualité du travail présenté par les 3 mandataires et de l'opportunité que nous avons de pouvoir contribuer à une réflexion importante sur le futur de l'agglomération et l'aménagement du territoire allant dans le sens des principes du développement durable.
La commune apprécie la position unanime des mandataires à une volonté de centralité et de densification en termes de développement urbain s'arrêtant à la limite territoriale de la commune, reconnaissant de facto le caractère rural et villageois de la commune de Puplinge. Nous partageons en effet le principe qui est inscrit dans notre plan directeur de conserver notre identité de commune appartenant au grand plateau agricole de la rive gauche, qui ne s'oppose pas à l'agglomération, mais lui sert de poumon, d'espace de loisirs et de terroir agricole et horticole.

La volonté exprimée tant dans le plan directeur communal que dans notre projet de plan piéton recherche et facilite la continuité des liaisons et les accès en mobilité douce. L'insertion de notre commune entre la Seymaz et le Foron valide l'option du couloir écologique "Pont-Bochet vers Foron" à vocations multiples.

L'analyse intéressante du bureau KCAP, qui propose une zone de développement d'habitation en direction de l'Etoile Annemasse, bien que ne figurant pas dans notre

plan directeur, mérite une analyse plus approfondie. Dans le respect de ce que nous signifions dans le paragraphe 2, si il nous paraît légitime et approprié d'orienter notre réflexion de la mobilité en direction du CEVA et du développement urbain de l'Etoile Annemasse, il nous semble important de respecter l'espace agricole et naturel représenté par les rives du Foron. Le plan directeur communal ouvert à la nécessité du développement de l'agglomération en matière de logements a déjà planifié une augmentation de 30% de sa population à court-moyen terme sur les périmètres des Hutins et de la Gouille.

L'option intéressante présentée par KCAP pose les questions du trafic interne au village, qui est déjà saturé.
Si un effort plus important est nécessaire en matière d'augmentation de logement, notre réflexion s'oriente vers un développement au Nord-est du village.

La réflexion d'un caractère urbain fort, tant du côté du développement MICA 1 que du côté de l'Etoile, ainsi que le développement en boulevard urbain de la zone de Vallard sur lequel les mandataires se rejoignent, nous paraissent être des choix justes. Le caractère rural des communes de notre plateau agricole n'est pas en opposition avec la ville, mais un espace nécessaire au bien-être de l'agglomération en matière de loisirs, d'environnement et d'agriculture de proximité.

Conscients de la complexité des enjeux et des solutions liés à cette planification, nous sommes heureux de pouvoir y contribuer avec bon sens et humilité. Dans cet état d'esprit, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Maire

Michel PITTELOUD

****
*** RAPPORT TX ***
****

N° TX/RX	1524
N° DE SERVICE	
HEURE DEB.	31/08 18:33
PGS.	1
NOM DOC. ENVOYE	RX fax
TX INCOMPLETE	-----
TRANSACTION OK	-----
ERREUR	info@fischer-montavon.ch info@fischer-montavon.ch

CHÊNE BOURG
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

CONSEIL ADMINISTRATIF

14h à 16h30

FISCHER & MONTAVON
Architectes-urbanistes SA
Case postale 81
1422 Grandson

Chêne-Bourg, le 31 août 2009
PDE/AN

Objet : PACA Genève – Eaux-Vives – Annemasse – Rapport 1er degré

Madame, Monsieur,

Monsieur Pierre Debarge, Conseiller administratif délégué, a pris connaissance avec intérêt du rapport intermédiaire cité en titre.

La commune de Chêne-Bourg étant très concernée par les projets développés, il demande que le chapitre des recommandations pour le 2ème degré mentionne précisément que les concurrents doivent s'inspirer des éléments du Plan directeur communal qui exprime les options fondamentales que les autorités entendent mettre en œuvre dans le cadre du développement du territoire communal. Pour rappel, ce document est en cours d'adoption auprès des services cantonaux.

En restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Pour le Conseil administratif
Le Secrétaire général

André NASEL

17 juillet 2009

Proposition d'avis de la Région Rhône-Alpes relatif au Rapport intermédiaire du Collège pour le 1er degré dans le cadre du « PACA » Genève – Eaux-vives – Annemasse

Suite à la présentation du 1er juillet 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 / Eaux-vives/ Annemasse, j'ai l'honneur de vous adresser différentes observations afin 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, 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.

Le diagnostic préalable au Projet d'Agglomération a révélé cette tendance de « spécialisation nationale » néfaste au bon fonctionnement métropolitain, comme un effet induit de la frontière. Elle constitue une des grandes faiblesses du territoire de l'agglomération genevoise en multipliant les déplacements quotidiens de part et d'autres des douanes. Ce principe de répartition équilibrée s'est traduit dans les différentes démarches PACA en objectifs quantitatifs et règles de répartition entre secteurs d'activités adaptés à ces différents périmètres d'aménagement. Pour l'axe d'Annemasse, il s'agit d'atteindre une croissance de 10 000 emplois et de 30 000 habitants supplémentaires.
Si ce grand principe de rééquilibrage suit la logique axiale du PACA, en revanche, la logique d'équilibre entre Suisse et France disparait dans la décomposition du Projet d'Agglomération en PACA. La Région souhaite affirmer son attention à ce principe fondateur de rééquilibrage à l'échelle métropolitaine pour interroger et réorienter les équipes d'urbanistes dans cette seconde phase de réflexions et de propositions.

L'atteinte des objectifs quantitatifs de ce PACA pourrait être justifiée plus précisément, d'une part par le repérage de zones de développement prioritaires (Chêne Bourg, Etoile Annemasse, Eaux-Vives), d'autre part par l'analyse des gabarits de logements : hauteur (R+2…), type de logements (T2…), surface des appartements (m²)

De manière générale, il serait pertinent que chacune des équipes propose une répartition et un phasage selon le modèle suivant :

	Nbre d'hab supplémentaires en 2020		Nbre d'emplois supplémentaires	
	2020	2030	2020	2030
Suisse				
France				

Il s'agit également de préciser les capacités de renouvellement urbain et de cibler les secteurs mutables à moyen et long terme. Par ailleurs, il serait souhaitable que les équipes apportent des compléments sur les procédures adaptées à de telles transformations en droit suisse et en droit français (DUP, droit de préemption urbain…)

Contribution régionale
L.Zaghouane
C. Creissels

2. Le principe de coordination étroite entre mobilité, urbanisation et environnement.

Le modèle de développement qui sous-tend le Projet d'Agglomération est une évolution urbaine associant une politique de déplacement favorisant le transport collectif à un développement urbain permettant le transfert modal individuel de la voiture vers les TP. C'est d'ailleurs, de ce modèle de développement que résultent les périmètres d'aménagement des différents PACA se définissant autour des futurs axes de transports d'agglomération.
Si ce principe est fortement présent dans les différentes démarches de PACA, il peut être mis en cause ou affaibli dans des choix de priorités et de phasages ou encore par des logiques de développement de secteurs « adjacents » ne justifiant pas « un branchement direct » sur le maillage des transports publics.
La Région souhaite affirmer son attention à ce principe fondateur de coordination mobilité/urbanisme pour interroger et réorienter les équipes d'urbanistes dans cette seconde phase de réflexions et de propositions. A cet égard, il serait intéressant que les équipes puissent justifier leurs choix de localisation des espaces publics structurants, en lien étroit avec les arrêts de TP.
De manière générale, il est demandé aux équipes de proposer un système de TP hiérarchisé qui articule les différents modes (CEVA , tram, trolley, BHNS et bus) en vue de :

- renforcer un système vraiment transfrontalier
- maximiser les logiques transversales
- identifier les pôles d'échanges ou les lieux de rupture de charge comme des sites stratégiques d'espaces publics et de densité urbaine (Etoile Annemasse, Place Deffaugt, place de l'étoile…)

3. Le principe d'une armature urbaine structurant le territoire métropolitain par l'identification de pôles urbains à renforcer dans leur fonction de relais.

Une des dimensions fortes du projet d'Agglomération est une structuration urbaine fondée sur une hiérarchie des pôles urbains environnants la Ville de Genève, comme autant de relais de son fonctionnement métropolitain. Privilégier des implantations d'habitat, d'emplois et d'équipements sur ces centres urbains fait participer à la limitation des échanges routiers et participer à l'organisation des territoires périphériques. Si ce principe est présent dans les démarches, il peut être affaibli voir concurrencé par les logiques d'axes ou la promotion de sites de projets déjà engagés. La Région souhaite affirmer son attention à ce principe fondateur d'armature urbaine pour interroger et réorienter les équipes d'urbanistes dans cette seconde phase de réflexions et de propositions.
De manière générale, la Région insiste sur l'objectif de renforcement du pôle régional. Pour les équipes, il s'agit de montrer comment les logiques de développement axial n'affaiblissent pas le renforcement de la ville d'Annemasse.

Dans le cadre du PACA Genève/Eaux-vives/Annemasse et dans cette étape de réorientation des équipes pour la deuxième phase, la Région interroge les 3 équipes et attend des propositions argumentées sur:

- **les 3 principes développés ci-dessus : 1/ rééquilibrage habitat et emploi entre Suisse et France, 2/ coordination mobilité/urbanisation/environnement et 3/ renforcement du pôle d'Annemasse dans l'armature urbaine proposée**
- **le lien avec des secteurs extérieurs liés au PACA :**
    - L'implantation du nouvel Hôpital de Contamines sur Arves a justifié l'extension du PACA en direction de Bonne. Or, aucune des équipes ne propose une connexion TC forte avec cet équipement structurant à l'échelle de l'agglomération : quel schéma de déplacement peut-on envisager autour de cet équipement public majeur susceptible générer des échanges importants avec les communes concernées par le périmètre d'Annemasse/ Eaux-Vives/ Genève?

Contribution régionale
L.Zaghouane
C. Creissels

- La connexion avec le pôle régional de Saint-Julien-en Genevois. Identifié comme pôle urbain majeur dans la DTA des Alpes du Nord, le Genevois de Haute-Savoie comprend de nombreuses communes situées dans l'aire d'influence des deux villes d'Annemasse et Saint-Julien-en Genevois. Le projet d'agglomération « 2 » devrait connecter les 2 PACA d'Annemasse/ Eaux-Vives/ Genève et d'Etrembières, mais une réflexion pourrait d'ores et déjà émerger dans le cadre du second degré.
- La connexion avec la continuité urbaine de Thonon-Evian. Considérées comme pôles complémentaires dans la DTA des Alpes du Nord, ces deux villes sont à intégrer dans une réflexion plus globale sur la mobilité. Même si de tels enjeux de déplacement sont à traiter dans le cadre de la ligne directrice du Chablais, il pourrait dès à présent être intéressant d'élargir l'échelle d'appréhension vers le NE du territoire.

- **La faisabilité des projets proposés au premier degré :**

a- KCAP- OVE ARUP

Pour cette équipe, il s'agit d'approfondir deux zooms : la Fôret des quatre communes (Bois de Rosses) et la Porte de Genève et de préciser le projet urbain autour de la zone de rencontre entre le quartier du Perier et le centre ville d'Annemasse.
En particulier sur les bois de Rosses, il serait pertinent de proposer plusieurs scénarios de développement afin de déterminer la vocation du secteur et d'accompagner les élus dans leurs choix d'aménagement : doit-il s'agir d'une forêt entièrement préservée, lieu de promenade pour le voisinage ou d'un campus paysagé associé à de l'habitat comme proposé par l'équipe ?

b- ROLINNET & associés

Compte tenu des deux concepts majeurs développés par l'équipe (densification sur deux secteurs clés et définition d'une couronne verte d'agglomération) la Région porte un intérêt particulier à ce que le second degré puisse être l'occasion de :
- proposer un projet de densification autour de la gare des Eaux-vives sur le modèle développé sur 3 Chêne et Etoile Annemasse
- préciser les usages de la ceinture verte en terme de déplacements doux, approfondir la notion de « pénétrantes vertes » et envisager les éventuels équipements touristiques nécessaires.

c- TALAGRAND

Pour cette équipe, il serait judicieux de faire apparaître les invariants issus du cahier des charges, qui a cette étape de la réflexion, ne semblent pas avoir été suffisamment développés. Par ailleurs, il serait judicieux d'aller plus avant dans la définition des entités transversales figurant dans le schéma montrant une densification de la trame verte, une densification du tissu bâti et des lignes de partage des entités paysagères.

FF

Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

PRESIDENCE
suivi par Robert BORREL

NOS RÉF. RB/PMT

Frédéric FROMAIN
Chef de projet côté français du PACA
Carouge-Veyrier-Etrembières
Philippe VIALA
Chef de projet côté suisse du PACA
Carouge-Veyrier-Etrembières

Annemasse, le 16 juillet 2009

Chers Collègues,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, à propos du PACA Eaux Vives-Annemasse-Bonne, les premières réflexions de Mademoiselle Nathalie MAGNIN, déléguée de la commune de Gaillard où elle est Maire Adjoint.

Bien cordialement à vous.

Le Président,
Robert BORREL

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ANNEMASSE LES VOIRONS R.F.

Copie : Georges DELEAVAL

U:\@Présidence\Robert BORREL\COURRIER\FROMAIN-VIALA-Observations Nathalie MAGNIN PACA.doc

Annemasse - Les Voirons Agglomération
10, rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse cedex
Tél. : 04 50 87 83 00 - Fax : 04 50 87 83 22 - www.annemasse-agglo.fr

MAIRIE
de
GAILLARD
74240 (Haute-Savoie)

Gaillard, le 08 juillet 2009

CAB.NM/DC/09.109.177

I N F O	Président		Bureau
	Vice-Pdt		
	Délégués		

Annemasse Agglo Arrivée le 13 JUIL. 2009

	ATTR	COPIE		ATTR	COPIE
Aff. Géné.			Prosp. T.	BD	
Cde Publ.			Techn.		
Sol.Ed.Cult.			Autres		

Monsieur Robert BORREL
Président d'Annemasse-Agglo
10, rue du Petit Malbrande
B.P. N° 225
74105 – ANNEMASSE Cedex

Monsieur Le Président,

J'ai pu assister à la première table ronde du projet PACA , et j'aimerai pouvoir partager avec vous ces quelques et modestes réflexions.

J'entends bien la nécessité de scinder les territoires afin d'affiner la projection urbanistique. Cependant il est difficile de visualiser la cohérence de l'ensemble. C'est là, ma première question.

J'ai remarqué que chaque projet mettait fortement l'accent sur le mouvement pendulaire frontalier mais quid des personnes vivant et travaillant en France ?
Je me questionne en particulier sur le choix fait de ne pas desservir le « pôle étoile gare » par le tram ? alors que l'expérience Genevoise montre tout l'intérêt de la ligne 16. (passage par la gare de Cornavin évitant les changements pour les populations à mobilité réduite, valises, poussettes etc...)

J'ai écouté attentivement toutes les attentions portées aux futurs arrivants pour lesquels non seulement nous proposerons des logements mais aussi des emplois à haute valeur ajoutée. Il me semble avoir déjà perçu les mêmes intentions dans les discours de Monsieur le Président de la République à l'égard de l'immigration «accueillons des personnes qui apportent un plus à notre pays... »

Certes, il parait indispensable d'anticiper l'arrivée d'une nouvelle population mais nous partons du postulat que les nouveaux arrivants, attirés par un emploi de qualité pouvant disposer d'un logement aux loyers accessibles à leur niveau de revenus, seront donc tous des couples dans la force de l'âge, ayant un haut niveau d'études (qualifiantes) sans enfant, sans problèmes...

En effet aucun équipement de service public n'est envisagé ou énoncé : pas d'écoles, pas d'EHPAD, pas de renforcement des moyens sociaux.
Que ferons nous pour les autres, ceux qui viendront emportant avec eux leurs illusions, leurs souffrances et leurs précarités subjugués par des lumières idéalisées d'un nouvel eldorado?
L'écart entre nos populations pauvres et riches est déjà source de grandes difficultés et nous savons tous les deux que l'avenir de la politique de la Ville et de ses subsides n'est pas acquis.

Gaillard a déjà connu ce genre de scénario prospectif avec Helvétia ParK, dont je vous rappelle en quelques mots que cet ensemble refusé par le Maire de l'époque , accepté par l'état, avait pour vocation d'accueillir des universitaires et étudiants (grâce à une évidente équivalence de diplôme) dans un ensemble paysager agrémenté d'une piscine et d'un centre commercial... rêve brisé définitivement par deux chocs pétroliers.....

Certes, tenter de maîtriser l'avenir d'une agglomération et impulser les changements plus que les subir sont les fondements d'une implication politique. Cependant il me semble que l'humain doit être au centre des projets. La dimension humaine, la proximité des services, la connaissance de sa population sont les fondements d'une paix sociale ou chacun peut trouver sa place.

Or, j'ai la très vive impression que le mouvement est contraire et que la mutualisation et la reconcentration des services vont à l'opposé de ce principe.

Cette perspective vient juste souligner mes inquiétudes quant à la prise en compte des besoins, des nécessités de nos concitoyens dans le projet PACA . Pas seulement des rêves de ceux qui vont peut être venir, mais aussi de tous ceux qui sont déjà là.

J'ai enfin, et cela va dans le même sens, été très surprise par le peu de connaissance du territoire et de sa population et le peu de recherche en ce sens des trois bureaux d'études. L'un deux souhaitait même voir fleurir des entreprises sur la zone maraîchère de Gaillard « *puisque l'agriculture n'a pas d'avenir dans ce secteur par manque de débouchés* ».Je ne manque pas de vous rappeler que les maraîchers connaissent une réussite commerciale en s'orientant vers le raisonné, voire le bio, et que l'ensemble de leur production a des débouchés ciblés.
De plus, les orientations régionales d'aménagement et du développement durable des territoires insistent sur le fait que, je cite : « les espaces agricoles ne doivent pas être considérés comme des réserves d'urbanisation ».

Je vous remercie de l'attention que vous portez à chacune de mes interventions de nouvelle élue, et je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes respectueuses salutations.

Vous souhaitant un bel été
A bientôt.

Nathalie MAGNIN
Adjoint au Maire en charge Développement Durable
et de la Politique de la Ville

Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

PRESIDENCE
suivi par Robert BORREL

NOS RÉF. RB/PMT

Mme Nathalie MAGNIN
Adjointe au Maire de Gaillard
Mairie
Cours de la République
74240 GAILLARD

Annemasse, le 16 juillet 2009

Madame l'Adjointe au Maire, Ma chère Nathalie,

Je vous remercie de m'avoir fait part de vos observations après la 1e table ronde du PACA. Je soumets vos remarques aux deux chefs de projet, afin qu'elles soient prises en compte. A titre personnel, je crois tout à fait opportun, comme vous le recommandez, de prévoir des équipements publics à proportion des populations qu'on veut loger sur les sites. Parmi les services à créer, les services de soutien social seront essentiels car – vous l'avez bien noté – les populations qui viendront ne seront pas toutes composées de gens jeunes et valides. Mais ce sera l'affaire des communes, car, au moins pour le moment, cela n'entre pas dans d'autres compétences que les compétences communales soutenues par le Département.

J'ai été surpris comme vous par le manque de connaissance du territoire des bureaux d'études, à l'exception peut-être de celui de Monsieur ROLINET qui, ayant travaillé à Genève et à Annemasse, connait un peu mieux le terrain, ainsi qu'en témoignent ses propositions autour d'Etoile-Gare.

Cette ignorance relative est la contrepartie de notre volonté de bénéficier d'un regard neuf. Le premier cabinet, par exemple, était hollandais, et ce sera à nos propres techniciens de faire la part de ce qui est trop « importé » et de ce qui peut s'appliquer aux conditions de notre région.

Tant que les maraichers de Gaillard auront des exploitations actives et rentables, il est évidemment nécessaire de les leur laisser. C'est par erreur qu'une des équipes considère que cette agriculture manque de débouchés. On pourrait presque en dire autant de l'agriculture en général. Les Suisses ont bien avant nous fait la démonstration qu'une campagne bien travaillée et relativement rentable assurait la meilleure protection de l'environnement qui soit. Vous savez que dans le SCOT, nous avons insisté pour que soit définies en premier les zones « où l'on ne construira jamais ». La formulation est peut-être un peu trop absolue, mais elle a le mérite de renverser la méthode habituelle, qui consistait à construire là où il y avait de la place, puis à organiser pour le public ce qui restait entre les immeubles. Nos POS et PLU ont été longtemps trop laxistes, et ont trop accordé de constructibilité à la parcelle. Nos plans masses vont heureusement dans le sens inverse.

Annemasse - Les Voirons Agglomération
10, rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse cedex
Tél. : 04 50 87 83 00 - Fax : 04 50 87 83 22 - www.annemasse-agglo.fr

Je vous remercie d'avoir fait l'effort de me transmettre vos observations par écrit. J'y suis d'autant plus sensible qu'elles sont, si je puis me le permettre, d'excellente qualité, et contribueront au document final. Je laisse le soin de les intégrer au mieux à Messieurs FROMAIN et VIALA.

Bon été à vous. Très cordialement.

Le Président,
Robert BORREL

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
R.F.
ANNEMASSE LES VOIRONS

Copie : Georges DELEAVAL
Frédéric FROMAIN
Philippe VIALA

U:\@Présidence\Robert BORREL\COURRIER\MAGNIN Nathalie-Observations table ronde PACA.doc

AF

MAIRIE
de
GAILLARD
74240 (Haute-Savoie)

Gaillard, le 17 août 2009

L'adjoint au maire délégué à l'urbanisme

à

INFO					
	Président	X	Bureau		
	Vice-Pdt				
	Délégués	Mme Nathalie MAGNIN			

Annemasse Agglo Arrivée le 21 AOUT 2009

	ATTR	COPIE		ATTR	COPIE
Aff. Gené.			Prosp. T.	BD	
Cde Publ.			Techn.		
Sol.Ed.Cult.			Autres		FB

Monsieur Robert BORREL
Président de la Communauté d'Agglomération Annemasse Les Voirons
10, rue du Petit Malbrande
74105 ANNEMASSE CEDEX

Monsieur Philippe VIALA
Chef de Projet PACA Eaux Vives Annemasse
Département du Territoire
Direction Générale Aménagement du Territoire
5, rue David-Dufour - CP 224
1211 GENEVE 8

Service Urbanisme
URB.09.230. 1019

Messieurs,

En complément des remarques en matière de politique de la ville qui vous ont été adressées par Nathalie MAGNIN, adjoint chargé de ce domaine, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après l'avis officiel de la commune de Gaillard sur l'urbanisme.

Dans le cadre de son PLU et en compatibilité avec les dispositions du SCOT, Gaillard a fait un effort important pour accueillir sa part de population supplémentaire telle que définie par les objectifs du SCOT.

Ainsi que cela a été indiqué à de nombreuses reprises, la situation de Gaillard aujourd'hui sur le plan de l'urbanisme et sur le plan social est particulièrement difficile.

Gaillard ne doit la paix sociale qu'à un travail considérable des élus, bénévoles et des services sociaux.

Néanmoins, les chiffres sont éloquents puisque le taux de logements vacants s'élève à **16,8%** (chiffre issu l'étude préparatoire au prochain PLH commandée par Annemasse agglo), record de l'agglomération au moins. Il en est de même des taux très élevés de rotation de l'occupation des logements de **48%** sur 4 ans et **70%** sur 9 ans, records de l'agglomération là aussi. Autre chiffre éloquent, le taux de RMIstes de **3,5**, record départemental.

Ces difficultés ne concernent pas que la copropriété Helvetia Park mais nombre d'autres ensembles immobiliers comme les Feux Follets.

Pour toutes ces raisons très brièvement résumées, il est fondamental pour Gaillard de stabiliser sa population.

Il s'agit là d'un impératif d'intérêt général, cette question étant déterminante pour l'avenir de la commune.

C'est pourquoi nous vous informons que la commune s'en tiendra aux objectifs actuels du SCOT en vigueur et ne pourra pas envisager des habitants supplémentaires dans le cadre du PACA.

Par ailleurs, lors des tables rondes nous avons noté avec intérêt que plusieurs tables ont remis en cause les invariants en proposant une analyse dépassant les limites du PACA et contestant pour certaines le principe même de densification. Cela nous amène à nous interroger sur les choix opérés au sujet de ces invariants qui n'ont pas fait l'objet de concertation avec la société civile, ce qui a fortement encadré les réflexions sur 3 projets, au final semblables dans leurs fondements.

En conclusion, sur le plan général, la commune de Gaillard pense qu'il aurait fallu réorienter plus largement les réflexions, avec une véritable perspective d'aménagement du territoire qui ne peut se réduire à une simple logique de densification sur un espace atypique, très réduit et déjà très dense.

Sur le plan strictement communal, vous aurez compris que les spécificités de Gaillard et de sa situation doivent être prises en compte et qu'au vu notamment des éléments statistiques objectifs et indiscutables, aucune nouvelle vague de densification ne peut être actuellement supportée.

Dans l'hypothèse d'une demande de complément d'information, nous restons à votre disposition pour toutes précisions supplémentaires.

Veuillez recevoir, Messieurs, l'assurance de mes meilleures salutations.

L'adjoint au Maire délégué à l'urbanisme,

Pierre FIGUIERE

ATTR FF
BD

Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

PRESIDENCE
suivi par Robert BORREL

NOS RÉF. RB/PMT

Frédéric FROMAIN
Philippe VIALA
Chefs de projet du PACA
Eaux Vives – Annemasse - Bonne

Annemasse, le 27 août 2009

Messieurs les Chefs de Projet,

J'ai lu avec attention le document que vous m'avez transmis préalablement au travail des trois groupes d'architectes-urbanistes dans la seconde phase.

Je n'ai pas d'observation majeure à formuler. Il sera bon de procéder à des études approfondies dès les prochaines conclusions de ces groupes, et avant la synthèse finale.

Je note une disparité entre les propositions exprimées par les trois groupes, en particulier en matière de peuplement : pour l'un d'entre eux, le taux de partage entre les logements neufs (50% pour la Suisse, 50% pour la France) n'est pas respecté. Dans sa perspective, la France continue à fournir l'essentiel des logements, et la Suisse à recevoir l'essentiel des emplois. Il s'agit évidemment d'une perspective qu'il convient de corriger, si l'on veut s'en tenir aux termes de la charte de décembre 2007.

Toutefois, on peut admettre que les différents PACA ne respectent pas tous strictement les proportions de 50/50 pour le logement et de 70/30 pour les emplois, à condition que « un PACA rattrape l'autre ». C'est la répartition finale qu'il conviendra de prendre en compte, sans exiger que chaque PACA soit identique. On peut tenir compte des diversités locales. Mais par contre, l'application stricte des principes sera exigée lorsque nous ferons la synthèse pour l'ensemble du territoire franco-valdo-genevois.

Je vous remercie de prendre en compte cette remarque et vous prier d'agréer, Messieurs les Chefs de Projet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,
Robert BORREL

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ANNEMASSE LES VOIRONS R.F.

Copie : Georges DELEAVAL
Benoît DUPERTHUY

U:\@Présidence\Robert BORREL\COURRIER\FROMAIN-VIALA-Travail 3 groupes sur PACA.doc

Annemasse - Les Voirons Agglomération
10, rue du Petit Malbrande - BP 225 - 74105 Annemasse cedex
Tél. : 04 50 87 83 00 - Fax : 04 50 87 83 22 - www.annemasse-agglo.fr

623040-2009

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

BÂT. ATHÉNA - SITE D'ARCHAMPS
74160 ARCHAMPS
TÉL. 04.50.95.92.60 - FAX 04.50.95.92.69
www.cc-genevois.fr

Archamps, le 1er septembre 2009.

Monsieur Bruno MARCHAND
Président du Collège
PACA Genève-Annemasse

DT - SG Reçu le
- 3 SEP. 2009

	SG	DA	DI	
SA	SA	SA	SA	SA

CC HFL CJG, RCR, SAE
Resp. DGAT

Objet : Avis sur le Rapport du Collège Etudes-test 1er degré
PACA Genève-Annemasse

Monsieur Le Président,

En premier lieu, je vous fais part de ma satisfaction générale quant aux résultats des Etudes-test 1er degré du PACA Genève-Annemasse.

Après lecture du Rapport du Collège 1er degré, je tiens à rappeler l'intérêt que je porte spécifiquement aux déplacements tangentiels, tout mode confondu. Je regrette que les équipes n'aient pas traité ces liens dans cette première phase. Les relations Genève - Annemasse sont certes considérables, ceci dit les relations avec les territoires périphériques méritent fortement d'être intégrer à la réflexion. Ainsi, par cette présente, je vous demande de bien vouloir insister dans les recommandations pour le 2nd degré sur la prise en compte des liens Nord-Sud en termes de mobilité et de complémentarité des fonctions avec les pôles alentour.

En ce sens, il serait intéressant de positionner le territoire d'étude de ce PACA dans un territoire de réflexion beaucoup plus vaste de façon à ce que les propositions et leurs impacts territoriaux soient mieux appréhendés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

Le Président,
Bernard GAUD

Copie à : Monsieur Robert CRAMER, Conseiller d'Etat en charge du Département du Territoire
Monsieur Robert BORREL, Président d'Annemasse Agglo

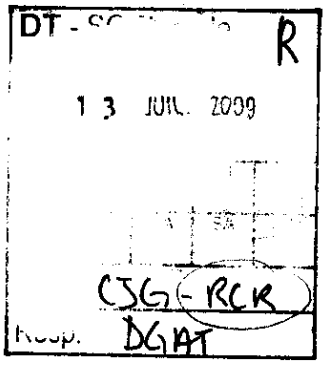
618401 - 2009

CCIG Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

CGI Chambre genevoise immobilière Association des propriétaires

FMB Fédération genevoise de l'entreprise du bâtiment

Fédération des Entreprises Romandes Genève



Monsieur Robert CRAMER
Conseiller d'Etat chargé du Département du territoire
Case postale 3918
1211 Genève 3

CL/MFP

Genève, le 10 juillet 2009

PACA Genève-Eaux-Vives-Annemasse – Tables rondes

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Invitées en qualité d'association représentant la société civile dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, la CCIG, la FER-Genève, la CGI et la FMB souhaitent vous faire part de quelques commentaires et remarques suite à la présentation, le 2 juillet, des projets développés par trois mandataires sur le périmètre Genève – Eaux-Vives – Annemasse.

Conscients qu'il ne s'agissait hier que de présenter une première esquisse des travaux de réflexion engagés, nous ne tirerons pas de conclusions hâtives. Toutefois, comme cela avait déjà été relevé lors des précédents PACA, il nous apparaît une nouvelle fois que la dimension économique est peu prise en compte dans les projets de développement présentés. Peu de réflexions s'agissant des emplacements ont été proposées et les besoins des entreprises sont carrément absents du débat dès qu'il s'agit de mobilité. Nous espérons que la dynamique économique, qui est une composante essentielle de la croissance qui sous-tend les projections démographiques du Projet d'agglomération, sera abordée de manière concrète à l'avenir et que le cahier des charges, qui relègue le thème de l'économie en « seconde zone », sera complété dans ce sens.

Dans le domaine de l'urbanisation et de l'environnement, la volonté de préserver les « grands paysages », l'étanchéité du domaine bâti avec la campagne et la protection des zones proches des cours d'eau nous semble positive, pour autant qu'elle reste dans une logique pragmatique. Les poumons de verdure que constituent ces lieux permettront d'être la contrepartie nécessaire à la densification de certaines zones. A ce propos, celle proposée pour Chêne-Bourg, assortie d'un contournement routier, nous semble fort utopique et couperait de manière étrange un axe de liaison naturel.

Une certaine surprise est venue de la présentation des visions de mobilité, principale attention des mandataires, qui s'est révélée particulièrement peu ouverte à la complémentarité des modes de transports. Si la réponse détaillée sur les mobilités douces correspondait au cahier des charges imposé, nous ne pouvons nous empêcher de regretter que la problématique des transports individuels (y compris pour les entreprises) ne soit pas envisagée au moment où le territoire est repensé.

Cette remarque est d'autant plus évidente compte tenu de la présence de deux des pénétrantes principales sur Genève au sein de ce PACA avec les routes de Chêne et Blanche/Malagnou. Pour la bonne forme, nous précisons ne pouvoir souscrire à la proposition de l'un des mandataire de créer sur le périmètre d'étude une zone 30 généralisée dans le but de favoriser les déplacements piétons et cyclistes. Présentée comme une mesure de politique coercitive vis-à-vis du trafic automobile, cette option est inadmissible au vu de l'article 160B de la Constitution genevoise.

S'agissant d'un des grands projets de transports de notre canton, nous avons relevé avec plaisir la place prise par le CEVA. Celui-ci s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans la complémentarité des moyens de transports rappelée ci-dessus puisque sa construction permettra l'établissement d'une voie verte de mobilité douce jusqu'au centre de Genève. Le réaménagement de la route de Chêne, s'agissant de la présence de deux bandes cyclables, pourrait de ce fait être envisagée dans la seconde étape des travaux.

En revanche, nous avons été particulièrement déçus et étonnés de ne pas découvrir de réflexions sur les effets induits par une traversée du lac. L'influence d'une telle voie de communication aura bien entendu des répercussions directes sur les concepts de mobilité appliqués dans le périmètre et il nous apparaît indispensable de prendre en compte dès à présent cet aspect. Ce point ne faisait toutefois pas partie du cahier des charges des mandataires, selon la réponse donnée par l'un d'entre eux lors de la réunion.

Nous sollicitons par conséquent formellement qu'un scénario prenant en compte la traversée du lac et ses impacts sur ce périmètre soit établi et présenté lors de la seconde table ronde de ce PACA. De même, le PACA Genève – Ferney – Gex doit impérativement intégrer cette option dès les premières esquisses de développement de ce secteur.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de notre parfaite considération.

Chambre de commerce,
d'industrie et des services de
Genève

Jacques Jeannerat
Directeur

Fédération des entreprises
romandes - Genève

Pierre Weiss
Un directeur

Chambre genevoise
immobilière

Christophe Aumeunier
Secrétaire général

Fédération genevoise des
métiers du bâtiment

Gabriel Barrillier
Secrétaire général

ATTR
cc

FF
3P

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA HAUTE-SAVOIE

direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
Haute-Savoie

service prospective et connaissance des territoires
atelier territoires

LE PRÉFET

Annecy, le 11 MAI 2009

INFO				
Président		Bureau		
Vice-Pdt	D. Dupessy			
Délégués				
Annemasse Agglo Arrivée le	14 MAI 2009			

	ATTR	COPIE		ATTR	COPIE
Aff. Géné.			Prosp. T.	BD	
Cde Publ.			Techn.		
Sol.Ed.Cult.			Autres		

Monsieur le Président

J'ai l'honneur de vous transmettre une contribution de la DDEA pour nourrir le débat engagé pour le Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) du secteur Genève Eaux-Vives Annemasse.

Les enjeux essentiels, qui seront ceux de la directive territoriale des Alpes du Nord sont déjà consacrés par la charte de l'agglomération. Ils concernent le nécessaire rééquilibrage de l'agglomération pour l'accueil des logements et des activités économiques. Comme vous le constaterez sur la carte figurant dans le document, les secteurs disponibles pour l'urbanisation sont rares. Afin d'atteindre les objectifs ambitieux définis dans la charte, une réflexion sur la densité et sur les liens urbanisation-transport collectif est indispensable pour dégager la vision 2030 de ce territoire.

Si vous n'y voyez pas d'objection, mes services feront également parvenir une copie de cette note aux bureaux d'études retenus pour cette étude.

Enfin, je vous informe que la DDEA associera à la démarche ses deux conseils : M Lacoudre, architecte-conseil et M Girardin, paysagiste-conseil.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet,

Michel BILAUD

horaires d'ouverture :
8h30-12h00 / 13h30-17h00
(16h00 le vendredi)

adresse :
15 rue Henry-Bordeaux
74998 Annecy cedex 9

téléphone :
04 50 33 78 00

télécopie :
04 50 27 96 09

courriel :
ddea-haute-savoie
@equipement-agriculture.gouv.fr

internet :
www.haute-savoie.equipement-agriculture.gouv.fr

Monsieur Robert BORREL
Président de l'Association régionale de coopération
Annemasse-Les Voirons Agglomération
10 rue du Petit Malbrande
BP 225
74105 ANNEMASSE Cedex

Copie :
- M Robert Cramer, Canton de Genève, Co-président du projet d'agglomération
- M. le Sous-Préfet de St Julien
- Mme. le Maire de Gaillard
- Mme le Maire de Vetraz-Monthoux
- M. le Maire d'Annemasse
- M le Maire de Ville la Grand
- M le Maire de Cranves-Sales
- M le Maire de Bonne sur Menoge
- M le Maire de Juvigny
- M le Maire d'Ambilly
- M le Maire d'Etrembières
- M le président de la communauté de communes Faucigny-Glières
- SGAR, Pascale PREVEIRAULT
- DRE
- DDE de l'Ain
- DDEA
- M Lacoudre, architecte-conseil
- M Girardin, paysagiste-conseil
- S. Allaire
- G. Chamoux
- J. Richardeau
- UT Genevois
- UT Chablais
- UT Faucigny
- Chefs de services
- Cellule Communication
- Prométhée

direction
départementale
de l'Equipement
et de l'Agriculture
de Haute-Savoie

PACA[1] Genève Eaux-Vives Annemasse

Contribution de l'Etat au débat

23 avril 2009

1 Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Sommaire

1 LE PACA : PÔLE MAJEUR DE LA DTA....3

2. LES TRANSPORTS COLLECTIFS FAÇONNENT L'AGGLOMÉRATION....4

3 UN RENOUVELLEMENT URBAIN QUI S'IMPOSE....5

4 VERS UNE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE TRANSFRONTALIÈRE ?....7

5 LA QUESTION DU PAYSAGE URBAIN ?....7

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
1	Georges Chamoux	
2	Georges Chamoux	Suite à réunion du pôle aménagement 22/04/09

Affaire suivie par

Georges CHAMOUX – Service prospective et connaissance des territoires
Tél. 04 50 33 79 92, fax 04 50 33 77 58
Courriel : georges.chamoux@equipement-agriculture.gouv.fr

Dans le cadre de notre participation à l'élaboration du PACA Genève Eaux-Vives Annemasse, la présente note fait un état des différents enjeux dont l'État souhaite la prise en considération dans cette étude.

L'État fait le constat d'un territoire français structuré sur le plan de l'aménagement avec un Scot récent, charpenté, qui propose déjà un ambitieux projet d'aménagement. Les enjeux nous semblent reposer plus sur un partage avec le territoire suisse des enjeux posés par le Scot.

En préambule à tous les enjeux que l'on pourra déterminer, il conviendrait de définir les valeurs à mettre à l'honneur pour aborder sereinement le débat. Les deux territoires qui composent le PACA partagent une histoire commune au cours de laquelle se sont forgées deux cultures différentes qui, ici plus qu'ailleurs sur l'agglomération se juxtaposent sans qu'il n'y ait eu débat sur les valeurs identitaires communes sur lesquelles pourra se fonder un projet commun. D'un côté l'agglomération annemassienne qui lutte pour éviter sa transformation en « banlieue dortoir et commerciale[2] » et de l'autre des communes qui souhaitent conserver le charme des anciennes « campagnes genevoises ». Du point de vue de l'État, **ce débat préalable est nécessaire** pour qu'un objectif commun, partagé, préside à la définition des enjeux de ce territoire.

Un deuxième préalable est celui du périmètre. Bien que la Communauté de communes Faucigny Glières ait adhéré récemment au projet d'agglomération et qu'il soit envisagé ultérieurement une étude spécifique sur ce secteur, il convient de prendre en considération dès ce PACA le secteur de Findrol. **En limite du PACA, un important projet hospitalier s'y développe. Il convient de l'intégrer dans les réflexions**. L'État souhaite que ce secteur fasse l'objet d'un examen attentif dans le cadre des schémas d'aménagement qui seront étudiés. La desserte TC du site devra être envisagée.

1 Le PACA : Pôle majeur de la DTA

La Directive territoriale des Alpes du Nord (DTA) est un outil de planification à long terme, de l'ordre d'une vingtaine d'années, qui définit les grandes orientations de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

2 Voir page 36 du Scot d'e la Région d'Annemasse.

Sur un territoire qui s'étend de Grenoble à Annemasse, sur plus de trois départements, la DTA est à l'étude. Le document d'orientation est en cours de finalisation pour une approbation envisagée à l'automne 2010.

Les orientations fondamentales de l'État exigent **un nécessaire effort de polarisation** qui permettra d'inverser les actuelles tendances à la péri-urbanisation de l'ensemble du territoire de la directive. **La partie haut-savoyarde de l'agglomération FVG a été classée en pôle majeur** ce qui conduit à des exigences notamment en terme d'accueil de nouvelles populations. Au sein des secteurs actuellement urbanisés du pôle, il s'agira de faire des efforts significatifs pour augmenter la croissance actuelle. Sur l'ensemble des pôles majeurs de la DTA, l'augmentation annuelle de population constatée à 0,6 % devrait doubler pour atteindre une croissance de 1,2 %. Les études du PACA devront confronter cette croissance avec celle prévue par le SCOT sur le territoire français et celle envisagée sur les territoires suisses du PACA. Le PACA devra ainsi se doter d'un outil pour évaluer finement les prévisions de logement de part et d'autre de l'agglomération afin de vérifier la répartition équilibrée fixée par la règle des 50/50.

En matière de logements sociaux, l'objectif de la DTA serait d'**atteindre un taux de 25 % de logements sociaux** dans les programmes de logements neufs. Cet objectif s'imposera aux documents d'urbanisme. Les objectifs du plan directeur de l'habitat transfrontalier, dans lequel, le Canton s'engageait à bénéficier d'un socle de 15 % de logement locatif aidé à l'horizon 2017 et pour les collectivités françaises à réaliser au moins 20 % de logement locatif aidé dans l'offre nouvelle de logement devront être mis en cohérence avec cet objectif.

2. Les transports collectifs façonnent l'agglomération.

Grâce aux différentes réflexions menées sur l'agglomération annemassienne depuis quelques années, la structure primaire du schéma de déplacement sur ce territoire est aujourd'hui bien en place. Les axes forts des transports en commun sont établis, certains sont déjà mis en œuvre (telle l'extension du réseau de bus vers Bonne) et d'autres sont en phase pré-opérationnelle (CEVA, BHNS ou tramway).

A côté de cette solide armature, il apparaît nécessaire de poursuivre la réflexion par **l'établissement d'un schéma fonctionnel de toutes les infrastructures principales de l'agglomération** et notamment de celles supportant les axes secondaires de transport en commun (assurant la desserte d'équipements existants ou à venir comme le futur hôpital intercommunal, ou assurant le rabattement sur les futurs axes forts de TC). La question des P+R méritera une réponse claire quant à leur positionnement, leur dimensionnement et leurs fonctionnalités.

En accompagnement, l'urbanisation doit s'implanter dans des secteurs desservis par des services de transports collectifs performants déjà en service ou programmés, ou dans des secteurs permettant leur utilisation de manière concurrentielle par rapport à l'usage de la voiture individuelle (en temps de parcours). **Ainsi, les documents d'urbanisme des communes traversées par le futur TCSP et par le tram devront être ambitieux pour favoriser l'usage des transports collectifs et pour permettre l'accueil de nouvelles populations.** Ainsi, les exigences en matière de stationnement dans les documents d'urbanisme devront être revues à la baisse tout en autorisant des fortes densités de construction.

De plus, le PACA doit intégrer les aménagements nécessaires **au développement crédible d'une mobilité douce (piétons et cycles) pour** contribuer efficacement et durablement à **un changement radical du regard sur la ville**. A ce titre, il doit intégrer une ambition de « re-naturation » des infrastructures, et contribuer ainsi aux aménités qu'offre la ville. **Le Foron doit être un des axes importants pour la partie mobilité douce** de ce réseau.

En matière de gouvernance, un GLCT transport a lancé les prémices d'une collaboration transfrontalière. **L'étude du PACA pourra être l'occasion d'avancer** dans l'intégration de l'agglomération annemassienne à ce GLCT.

3 Un renouvellement urbain qui s'impose.

En matière de logement, il convient d'intégrer les besoins spécifiques pour faire face à la rénovation du parc, au déserrement des ménages et à une certaine fluidité du parc, en sus des besoins pour les 15.000 nouveaux habitants envisagés sur la partie française du PACA. Ce « point mort » représente le nombre de logements qui a servi uniquement à maintenir le nombre d'habitants.

Sur l'agglomération annemassienne, pour la période 1999-2005, il a été évalué à 38 % du nombre de logements réalisés. On peut ainsi estimer le parc de logement : pour les 15.000 nouveaux habitants, avec un ratio de 2,2 habitants par logement, on arrive à un besoin de 6.820 logements. Le point mort représente 4.180 logements. Au total sur la partie française de l'agglomération, les besoins en logement peuvent être estimés à 11.000 logements.

Un inventaire du foncier est en cours sur l'agglomération annemassienne. Il sera déterminant pour apprécier les potentiels de logements inscrits dans les PLU. **Cet inventaire devra être réalisé de manière similaire sur la partie genevoise de ce PACA**. Il permettra ainsi un bilan transfrontalier de la répartition des futurs logements.

Au vu des rares espaces potentiellement disponibles sur la partie française de l'agglomération (cf carte en annexe), **les opérations de renouvellement urbain seront déterminantes pour répondre à la construction de la ville et notamment pour répondre aux besoins de nouveaux logements.** Sur la commune d'Annemasse, certains projets sont déjà bien avancés tel les projets Étoile gare et Chablais gare. Un bilan transfrontalier des sites où le renouvellement urbain serait souhaitable est à envisager. A ce titre, le devenir du site de l'hôpital à Ambilly méritera une attention particulière.

La Charte d'engagement du Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier prévoit sur territoire français 20% de logement sociaux dans les opérations. Parmi ceux-ci, il faudrait prévoir entre 15 et 20% de logements très sociaux de type PLAI.

Enfin, la planification envisagée dans le PACA n'est qu'une condition nécessaire mais non suffisante pour répondre aux besoins de logements. En effet, la poursuite du PACA conduira à s'inspirer des processus opérationnels déjà pratiqués sur le territoire français telles les acquisitions foncières publiques et les zones d'aménagement concertées (ZAC de l'étoile-gare, DUP pour la réalisation de la clinique du Brouaz par ex). **Il convient d'envisager à l'échelle de ce PACA la généralisation de l'intervention publique dans les processus d'aménagement.**

4 Vers une coopération économique transfrontalière ?

La structuration économique de l'agglomération annemassienne a été un des chapitres importants de l'étude du Scot. Aujourd'hui, la stratégie se déploie dans une approche intercommunale sur l'ensemble du territoire avec le pôle gare, le pôle d'excellence Altea, avec la zone de Borly 2 et avec un schéma d'équipement commercial traduit dans le Scot. Afin de renforcer l'attractivité du cœur de l'agglomération annemassienne, sur le pôle gare a été créée la cité de la solidarité internationale. L'ambition est importante et le projet ne pourra réussir qu'avec une totale synergie des acteurs de part et d'autre de la frontière.

Une étude commerciale transfrontalière serait indispensable pour envisager le rééquilibrage commerce-activité de production.

Dans le but de polariser le développement dans les zones existantes afin de favoriser leur desserte par les transports collectifs et le transport ferroviaire de marchandises, la localisation des activités interviendra tout d'abord au sein des zones existantes. Une importante densification - requalification de la zone du Mont-Blanc est à envisager.

En matière agricole, au-delà de la préservation des terres déjà bien intégrée par le Scot, une réflexion sur l'agriculture de proximité, avec la diversification des filières et le développement de circuits courts serait opportune.

Enfin, ce PACA pourrait être l'occasion de jeter les bases d'une coopération de type agence économique transfrontalière indispensable à l'agglomération.

5 La question du paysage urbain ?

Les enjeux environnementaux et agricoles ont déjà été bien pris en considération par le Scot avec la protection des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole. Il reste à intégrer ces périmètres dans les PLU. A l'horizon 2030, ce récent choix de l'agglomération aura certainement trouvé toute sa pertinence. Il faut donc aujourd'hui envisager l'étude de ce PACA en considérant ces périmètres comme des invariants.

Le PACA est l'occasion de **réaffirmer des thèmes environnementaux qui émergent dans le Grenelle de l'Environnement** (le changement climatique et la réduction des émissions des GES, le développement des énergies renouvelables, les matériaux inertes, la prise en compte du bruit, la trame verte et bleue et plus largement le maintien ou la préservation de la biodiversité).

A l'intérieur du périmètre du PACA, d'importants travaux d'infrastructures vont avoir lieu prochainement. La question des déchets inertes que vont générer ces infrastructures n'a pas encore reçu de réponses précises; la région franco-valdo-genevoise connaît globalement un déficit de sites pour l'accueil de ces matériaux inertes. Le PACA doit participer à la réflexion pour déterminer des sites de stockage de proximité pour les matériaux inertes non valorisables issus des chantiers de son territoire.

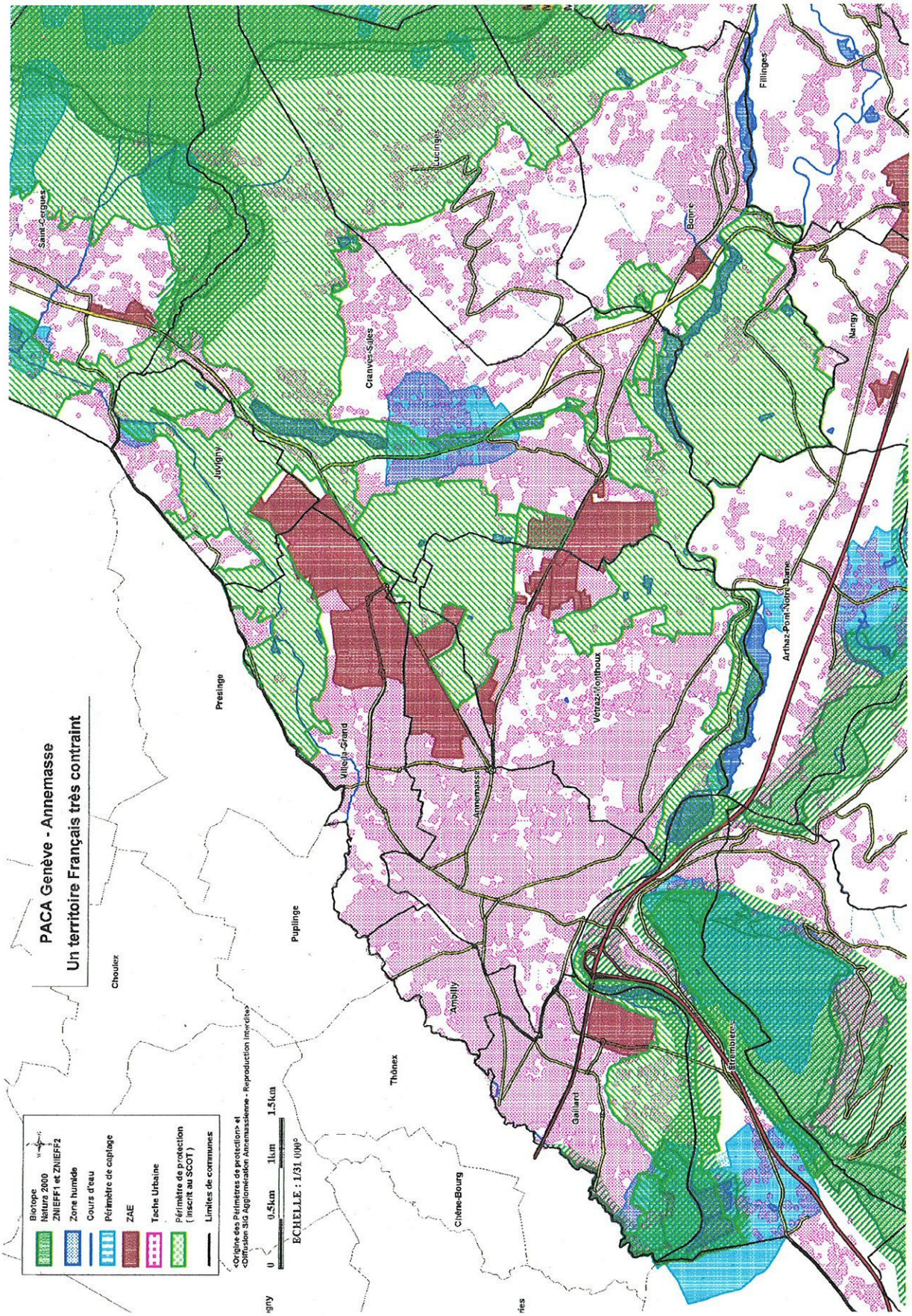
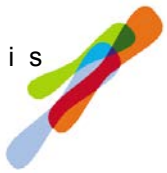
En matière de bruit, nuisance citée en premier par nos concitoyens, la directive européenne du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, (transposée en droit interne art L 572-1 à L 572-11, R 572-1 et suivants du CE) impose d'adopter des plans d'actions, fondés sur la cartographie du bruit, afin de prévenir et de réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement. Ces plans d'actions doivent envisager la préservation des zones de calme (espaces extérieurs remarquables pour leur faible exposition au bruit)

Pour la thématique des corridors biologiques, les travaux qui s'engagent dans le cadre du contrat corridor transfrontalier de la Région devront être intégrés dans l'étude du PACA.

Il reste la question du paysage urbain qui est fondamentale sur cette partie de l'agglomération. Insuffisamment traitée sur l'agglomération, elle pourrait devenir une des pistes de travail du PACA. Au travers des projets d'infrastructure, avec des entrées de ville reconsidérées, avec une prise en compte des espaces de loisirs en ville, etc... cette thématique mérite d'être développée.

Par ailleurs, la partie urbanisée des coteaux des Voirons n'est pas inscrite dans les périmètres de protection du Scot. Le PACA devra valoriser leur contribution au grand paysage en évitant la poursuite du mitage de ces espaces.

Enfin, une démarche spécifique sur le Foron (cf plus haut) devrait être l'occasion de découvrir différemment la frontière qui reste encore assez oubliée dans les projets d'aménagements de l'agglomération.

Au-delà des propositions des bureaux d'études, **des actions devraient être développées dans le cadre de ce PACA en matière de suivi**. Les indicateurs définis dans le SCoT pour suivre les thèmes environnementaux pourraient servir de base et être précisés à l'échelle du PACA. Le travail réalisé dans le PACA pourrait permettre de disposer ainsi, deux ans après l'arrêt du SCoT, des premiers résultats de son suivi.

Un renouvellement urbain qui s'impose.