

CAHIER N° 60-6

Rapport final du collège pour le 2ème degré
Etude test à 2 degrés







PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA Genève - Eaux-Vives - Annemasse

Etude test à deux degrés

Rapport final du Collège pour le 2^{ème} degré
Version définitive approuvée le 30 mars 2010

Auteurs :

Xavier Fischer, architecte EPFL, SIA, urbaniste FSU, reg A
Gabriela Marcov ecchio, architecte UDELAR, urbaniste
FISCHER + MONTAVON architectes-urbanistes SA, Yverdon-les-Bains

Avec l'appui de :

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





Table des matières

1. Préface	6
2. Objet et attendu de l'étude test	7
2.1. Rappel du contexte.....	7
2.2. Rappel des objectifs et du programme de l'étude test.....	7
2.3. Les acteurs du PACA.....	11
3. Propositions des équipes	15
3.1. Points clés du développement envisagé.....	15
3.2. Trois stratégies complémentaires.....	17
4. Présentation des trois projets	18
4.1. Une constellation de projets urbains structurés par des axes de mobilité et d'espaces publics / équipe KCAP.....	18
4.2. Haute densité dans un périmètre restreint en dialogue avec le paysage / équipe ROLINET.....	27
4.3. Vers une structure transversale / équipe TALAGRAND.....	35
5. Recommandations du Collège	42
5.1. Synthèse des travaux du Collège et des tables rondes.....	42
5.2. Recommandations générales du Collège.....	46
Sigles et abréviations	55



1. Préface

Annemasse, le 18 février 2010

Nous construisons une métropole transfrontalière. Genève en est l'élément central. Nous ne sommes pas son territoire d'expansion, mais son partenaire français, ce qui nous oblige à une solidarité pour présenter à Genève des propositions cohérentes en termes de développement. Par souci d'efficacité, nos techniciens ont choisi la méthode des Périmètres d'Aménagement Coordonnés d'Agglomération (PACA) qui sont pour la plupart transfrontaliers et qui vont du centre de Genève jusqu'aux différents environnements français. Il nous reste à établir la cohérence entre ces sous-ensembles, à travers les Plans de Synthèse, puis le Schéma d'agglomération. La cohérence de la France s'effectuera à l'intérieur de l'ARC SM, notre structure fédératrice.

Les PACA nous invitent à prévoir les équipements et les structures urbaines pour l'avenir. Le territoire connaît une croissance démographique continue. Nous devons préserver nos espaces naturels et pourtant accueillir logements et entreprises. Nous devons aussi assurer la cohésion sociale. C'est tout l'objet des politiques de service, qui complètent les grandes politiques d'urbanisme et de mobilité que le cahier des charges initial réclamait. De chaque côté de la frontière, la cohérence d'ensemble sera respectée et se traduira dans les plans directeurs côté suisse, dans les SCOTS et PLU côté français. Notre population doit comprendre que ce travail commun est d'un intérêt primordial pour nos enfants s'ils doivent bénéficier d'un cadre de vie agréable en même temps que prospère, et si nous voulons vraiment réduire les inégalités de notre métropole franco-genevoise et garder la paix sociale.

Car il serait faux de croire que nos exercices de réflexion se limitent à une géographie des espaces. Nous n'oublions pas que des gens vivent dans ce territoire, globalement riche, mais très inégalitaire lorsque l'on compare les plus hauts et les plus bas revenus. Nous prévoyons l'économie, mais aussi la politique du logement et, d'une façon générale, les politiques qui s'adressent aux familles, la culture, l'éducation, etc. Les nouveaux arrivants ne sont pas tous dotés de tous les outils de la réussite. Refusons l'image d'une généralisation des couples jeunes, ayant fait de brillantes études et sans problèmes familiaux. Il est nécessaire d'accompagner le développement envisagé dans le cadre du PACA par une politique d'équipements et de service public, pensés de manière transfrontalière. Nous devons affronter courageusement nos pesanteurs, nos différences héritées de l'histoire, et proposer un modèle de région européenne où la solidarité va de pair avec le progrès économique.

Le Président,
Robert BORREL





2. Objet et attendu de l'étude test

2.1. Rappel du contexte

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise et les PACA

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la mise en oeuvre du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise à travers des études à l'échelle locale : les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA). Elle doit vérifier, via différents scénarii, si l'aménagement et le réaménagement de cette importante portion de territoire permettent d'accueillir les 30'000 nouveaux habitants et 10'000 emplois qualifiés envisagés dans le cadre du PAFVG à l'horizon 2030, en recherchant la mise en place de conditions cadres favorables à un développement économique équilibré et favorisant la qualité environnementale.

2.2. Rappel des objectifs et du programme de l'étude test

Après ce deuxième degré des études test, un concept territorial et des projets d'image directrice pour le périmètre situé sur les 14 communes de ce PACA seront élaborés. Ces projets viseront à définir, sur l'ensemble du couloir, un concept de projet urbain intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, équipements publics, activités économiques), la mobilité (TI, TP, MD), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels, etc.), les espaces collectifs le long des axes des transports publics (TP). Ils devront permettre de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.

Comme plusieurs thématiques sont à cheval entre les périmètres du PACA Genève – Eaux-Vives – Annemasse et PACA Piémont du Salève – Arve, notamment les enjeux relatifs à la pénétrante agro-naturelle de l'Arve et ceux de mobilité liés au nœud autoroutier d'Etrembières, un seul plan de synthèse sera élaboré une fois le 2ème degré des deux études test achevés. Le travail de coordination et de cohérence a été initié en ce qui concerne les contenus du cahier de charges des études test du PACA Piémont du Salève – Arve qui viennent d'être lancées.

Cette étude doit aboutir à la mise en place d'un concept d'aménagement territorial évolutif, dont il faudra ultérieurement préciser la mise en oeuvre, via des instruments d'aménagement appropriés (ex. Plans directeurs de quartier ou PLU, démarches d'urbanisme opérationnel).

Précisons que le projet de la traversée du lac ne fait délibérément pas partie du programme des études test. Ainsi les résultats de cette phase de travail constituent un état de référence du projet territorial sans cette infrastructure. La thématique de la traversée du lac sera par contre intégrée dans le plan de synthèse qui sera établi ultérieurement.

Le présent rapport récapitule les résultats des études test et transmet tant aux autorités qu'au COPIL du projet d'AGGLO les recommandations du Collège. Le concept d'aménagement territorial élaboré sera par ailleurs utilisé, avec les autres concepts résultant des 9 PACA, comme donnée de base et comme support de vérification pour les autres études sectorielles conduites dans le cadre de la mise en oeuvre du PAFVG.



Rappel des objectifs quantitatifs de développement

L'objectif au sein de ce territoire est d'accueillir à l'horizon 2030, 30'000 habitants dans le cadre d'un développement cohérent et équilibré du territoire transfrontalier et 10'000 emplois, notamment qualifiés (chiffres selon les hypothèses de projection démographique retenues dans le Schéma d'agglomération). Les besoins induits en équipements publics et services devaient être estimés par les équipes.

Rappel des objectifs qualitatifs de développement

Un développement économique équilibré et durable

- Dresser les potentiels de développement et de renforcement des pôles d'emplois et quartiers mixtes, particulièrement dans le secteur des gares CEVA et les centralités existantes, au regard des choix d'urbanisation retenus. Identifier les potentiels de développement d'emplois qualifiés, notamment dans les pôles d'Etoile Annemasse-Genève, autour des gares CEVA et le projet Altéa, mais aussi dans le centre ville d'Annemasse et le projet MICA.
- Mettre en valeur les potentiels offerts, à court, moyen et long terme, par les différentes options d'urbanisation particulièrement au regard des nouvelles qualités de sites développées par le renforcement de l'offre de TP. Cela comprend également l'enjeu de la densification par la recherche d'une gestion économe de l'espace par l'activité économique.
- Permettre la mise en perspective, dans les options d'urbanisation retenues, des potentiels des sites en matière de développement économique et de types d'activités pouvant être accueillies au regard des qualités des sites (desserte TP, accessibilité autoroutière, qualité architecturale et paysagère, proximité de services aux entreprises et aux salariés, etc.).

Les objectifs d'urbanisation, de paysage et d'espace publics

- Etudier et tester l'identité, le devenir et le rôle des centralités historiques ainsi que la structuration de nouvelles centralités en relation avec les nouveaux pôles de développement.
- Dégager les secteurs à densifier, les secteurs à urbaniser et les secteurs à préserver à long terme ainsi que la trame des espaces publics de l'axe dans son ensemble.

Les objectifs de mobilité

- Tester et étudier un maillage à long terme d'un réseau de transports collectifs à l'échelle du PACA, faisant apparaître les diverses fonctionnalités du réseau et sa hiérarchisation.
- Faire apparaître également le réseau d'accessibilité voirie et sa hiérarchisation à long terme, à l'échelle du PACA, en mettant en perspective sa relation avec le maillage TP.
- Intégrer dans la réflexion la question de la desserte en TP et en voirie des centralités, et celle de l'interconnexion entre les réseaux et l'accès aux pôles d'échanges multimodaux.



Les objectifs agricoles et environnementaux

- Proposer des scénarios permettant de limiter au maximum la consommation de surface agricole utile et l'enclavement de parcelles cultivées. Ils devront garder en tout temps à l'esprit que la zone agricole ne constitue pas un réservoir de surfaces vides, mais un outil de production essentiel à la région franco-valdo-genevoise, compte tenu notamment de l'évolution de l'économie alimentaire mondiale.
- Réfléchir aux mesures de protection, de gestion et de valorisation de ces espaces et penser la gestion et la nature des limites entre la zone à bâtir et la zone de production agricole.

Les objectifs en matière de nature et de paysage

- Définir de manière transfrontalière les zones naturelles, agricoles et les espaces verts urbains à préserver à long terme.
- Identifier les grands corridors verts qui structurent cet axe.

Les étapes des études test du PACA Genève – Eaux-Vives – Annemasse

Suite à un appel à candidatures international, le Collège a retenu trois équipes pluridisciplinaires dans sa réunion du 30 mars 2009. Il s'agit des équipes pilotées par KCAP, Marc Rolinet et Marion Talagrand (voir 1.3 pour détail des bureaux et collaborateurs par équipe).

Dans le cadre du **1er degré « Concept général d'aménagement »** chaque équipe a présenté au Collège le 1^{er} juillet 2009 et à la société civile, Tables rondes du 2 juillet 2009, sa vision d'avenir pour le couloir entre Eaux-Vives et Annemasse. Une synthèse des trois présentations ainsi que les recommandations du Collège pour le 2^{ème} degré sont regroupées dans le cahier n°60 - 4.

Les projets du 1^{er} degré ont partagé l'interprétation d'une ville diffuse continue entre Genève et Annemasse et un grand respect pour le paysage limitant ce territoire. Les réserves d'urbanisation ont été principalement identifiées à l'intérieur du tissu existant et l'axe route de Malagnou - route Blanche jusqu'au nœud autoroutier d'Etrembières a été repéré comme étant un secteur d'intervention stratégique.

Les demandes du Collège pour le 2^{ème} degré se sont centrées sur la clarification du concept global, la définition précise des limites d'urbanisation, l'intégration des contraintes liées aux exploitations agricoles, le développement d'un concept global de mobilité coordonné avec l'urbanisation et le détail des calculs des capacités potentielles de ce territoire.

Le **2ème degré « Projet et stratégie de développement »** a été lancé le 22 septembre 2009 avec la présentation aux mandataires du rapport de réorientation ainsi que des échanges avec les chefs de projets et le président du Collège et une reprise des travaux sur la question des potentiels (logements et emplois) et les concepts mobilité et paysage.



Une séance de travail avec chaque équipe a eu lieu en novembre 2009 avant le 2ème atelier pour épurer le calcul des potentiels, les répertorier dans l'une des 4 catégories définies par le PAFVG (extension, renouvellement, densification et activités) et les appliquer la notion de point mort ainsi que le taux de réalisation estimé.

Le 26 novembre 2009 les trois équipes ont présenté ses propositions au Collège à la Mairie d'Annemasse et le 28 novembre 2009 à la société civile lors des tables rondes organisées dans la salle Martin Luther King à Annemasse.

Le rappel du calendrier

- | | | |
|---|-----|------------------|
| - Information aux communes | 09. | 11.2008 |
| - 1er Collège : validation règlement pré qualification | | 06.02.2009 |
| - Publication de l'appel à candidature | | Février 09 |
| - Rentrée des offres de candidatures | | Début mars 09 |
| - 2ème Collège , choix des 3 équipes et validation du cahier des charges | | 30.03.2009 |
| - Lancement du 1 ^{er} degré remise des docs et visites | | 06 et 07.04.2009 |
| - 3ème Collège Présentation des rendus du 1er degré et discussion | | 01.07.2009 |
| - Tables rondes 1 | 02. | 07.2009 |
| - Réunion d'orientation du 2ème degré | | 22.09.2009 |
| - Séances de travail : vérification et classification des potentiels | | 09 et 10.09.2009 |
| - 4ème Collège , Présentation des rendus du 2ème degré et discussion | | 26.11.2009 |
| - Tables rondes 2 | 28. | 11.2009 |
| - 5ème Collège , Rapport final du Collège | | 15.02.2010 |
| - Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération | | mars 2010 |
| - Exposition et présentation publique des projets | | avril 2010 |



2.3. Les acteurs du PACA

Les trois équipes

EQUIPE KCAP

- Pilote : KCAP Architects & Planners, Zurich et Rotterdam
SCHNEIDER, Ute
ROSSANO, Frédéric
MEDHORN, Annick
HO, YooNa
BUSON, Oscar
- Ove Arup and Partners Ireland, Dublin
OLIVEIRA, Tiago
SYNNOTT, Comac
EPHRAIM, Gwyn
BASCOMBE, Andy

EQUIPE TALAGRAND

- Pilote : Atelier Marion Talagrand - paysage et urbanisme, Paris
TALAGRAND, Marion
FONTAL, Elena
PERONE, Olivier
SOMMER-HOUDEVILLE, Antoine
- rethink - office for the built environment, Paris
HORN, Christian
TRYBULSKI, Alina
SOMBATWICHATORN, Santi
BEN YAHMED, Mehdi
- ITEM Etudes & Conseil, Besançon
GIRERD, Guillaume
BRISCHOUX, Geoffroy

EQUIPE ROLINET

- Pilote : Rolinet & associés, Genève et Paris
ROLINET, Marc
FONSECA, Tiago
FONSECA, Luisa
GRASSET, Céline
HENNI, Rafika
CHOI, Tai Hong
- Brühlmann Loetscher Architectes, Zurich
BRUHLMANN, Mathias
LOETSCHER, Christophe
- Müller Romann & Schuppisser, Zurich
OPPLI GER, David
S CHUPPISSER, Michel
- Paysagegestion SA, Lausanne
SALIN, Laurent
ANDRE, Sibylle
LASSERRE, Olivier
GARDIOL, Manon
- Objectif ville Consultants, Paris
- Christian Devillers Architecte-Urbaniste, Paris



Le Collège

Président (1), membre professionnel

- Monsieur Bruno Marchand, architecte-urbaniste

Élus (19)

- Robert Cramer, Canton de Genève, Président du projet d'agglomération
- Robert Borrel, Président d'Annemasse Agglo, Membre du projet d'agglomération
- Claude Birraux, Conseiller général Haute Savoie
- M. Roger Vioud, Conseiller régional, Région Rhône-Alpes
- M. Rémy Pagani, Ville de Genève
- M. Emile Biedermann, Maire de Chêne-Bougeries
- M. Pierre Antoine Debarge, Maire de Chêne-Bourg
- Mme Isabelle Rochat, Ville de Thônex
- M. Michel Pitteloud, Maire de Puplinge
- M. Christian Dupessey, Maire d'Annemasse
- M. Guillaume Mathelier, Maire d'Ambilly
- Mme Renée Magnin, Maire de Gaillard
- M. Raymond Bardet, Maire de Ville-la-Grand
- M. Bernard Bocard, Maire de Cranves-Sales
- Mme Michelle Amoudruz, Maire de Vétraz Monthoux
- M. Guilhem Bedoïan, Maire de Juvigny
- M. Yves Cheminal, Maire de Bonne
- M. Maurice Giacomini, Maire d'Étrembières
- M. Bernard Gaud, Président de la CC du Genevois

Professionnels (19)

Professionnels de l'administration

- M. Philippe Viala, urbaniste-aménagiste, Département du Territoire, Canton de Genève
- M. Frédéric Fromain, Chef de Projets Annemasse Agglo
- Mme Marie José Wiedmer-Dozio, Directrice Service Urbanisme de la Ville de Genève
- M. Michel De Smedt, Représentant technique de la Ville d'Annemasse
- Mme Bojana Vasiljevic, architecte-urbaniste, DT - Directrice DGAT - Canton de Genève
- M. Léonard Verest, architecte-urbaniste, DT Canton de Genève
- M. Jean Louis Carret, Conseil général de Haute-Savoie
- M. Gérard Pehaut, Sous-préfet et représentant de l'Etat français



- Mme Laëtitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes

Assistant à maîtrise d'ouvrage

- M. Xavier Fischer, architecte-urbaniste

Externes

- M. Alain Carlier, architecte-urbaniste (Commission d'urbanisme Canton de Genève)
- M. Laurent Daune, paysagiste (Ecole de Lullier)
- Mme Myriam Constantin, Mission Opérationnelle Transfrontalière
- M. Christian Exquis, responsable du Groupe opérationnel des Pôles (PPDE Vaud)
- M. Edmond Déturche, architecte-urbaniste
- M. David Sarrazin, urbaniste commercial AID Observatoire
- M. Pierre Feddersen, architecte-urbaniste
- M. Willy Frei, architecte-urbaniste

Suppléants (2)

- M. Benoît Duperthuy - Annemasse Agglo
- Elu d'une commune du Canton de Genève

Groupe appui de l'administration : 25 personnes

- Gilles Mulhauser, Département du Territoire, Direction générale Nature et paysage	- Karelle Hezard, Conseil Général de Haute-Savoie
- Fabien Héritier, Département du Territoire, Direction générale de la mobilité	- Françoise Gerey, Région Rhône Alpes
- M. Ansal di, DT - Direction Générale de l'Agriculture - Etat de Genève	- Georges Chamoux, DDE
- Anna Karina Kolb, Département Economie et Santé, Promotion économique	- Camille Couvreur, Chef de Projet Etoile Annemasse Genève, Annemasse Agglo
- Stéphane Thiébaud, Chef de projet MICA, DT Canton de Genève	- Michel De Smedt, Ville d'Annemasse
- Micheál Browne, DGAT - DT Canton de Genève	- Noël Mercier, MED
- Frédéric Wuest, DT Canton de Genève	- Sébastien Hélias, Ville de Gaillard
- Daniel Schmitt, Représentant Ville de Genève	- Adrien Chiriatti, Ville d'Ambilly
- François Fortuna, Représentant Ville de Thonex	- Jean François Donque, Chef de projet PDU Annemasse Agglo
- Pierre Robyr, Représentant de Chêne-Bougeries	- Françoise Rieu-Weber, commune de Cranves-Sales
- Sylvain Ferretti, DGEau et DGEvironnement - Etat de Genève	- Didier Esposito, commune de Vétraz-Monthoux
	- Dona Cordonnier, commune de Ville-la-Grand
	- Cindy Dumoulin, commune de Bonne
	- Olivier Besson, commune d'Etrembières



Pilotage

Département du territoire

Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération

Philippe Viala

5 rue David-Dufour - CP 224

CH-1211 Genève 8

Tél. : + 41 22 546 73 45

Fax : + 41 22 327 40 40

Courriel : philippe.viala@etat.ge.ch

Annemasse aggro

Frédéric Fromain

Route des bois enclos

74100 Juvigny, France

Tél. : + 33 4 50 87 83 00

Fax : + 33 4 50 87 83 22

Courriel : frederic.fromain@annemasse-agglo.fr

Assistance à la maîtrise d'ouvrage

FISCHER+MONTAVON architectes urbanistes SA

Xavier Fischer

Ruelle Vautier 10

CP 567 CH-1401 Yverdon-les-Bains

Tél. : + 41 24 445 40 47

Fax : + 41 24 445 55 59

Courriel : xfischer@fischer-montavon.ch

Animation des tables rondes

Sémaphores

13 rue Martin Bernard

F-75013 Paris

Tél. : + 33 1 53 62 72 00

Fax : + 33 1 53 62 24 45

Synthèse des tables rondes

Permis de construire

Richard Quincerot

Rue Pré-Naville 1

1207 Genève

Tél. : + 41 22 736 62 65

Fax : + 41 22 735 81 64

Courriel : r.quincerot@bluewin.ch

Les participants aux tables rondes

Les Maires, Conseillers administratifs et Conseils municipaux des communes de Genève, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Puplinge, Ambilly, Gaillard, Annemasse, Ville-la-Grand, Etrembières, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Juvigny et Bonne, et les élus des autres collectivités (F et GE), ainsi que la société civile et les milieux professionnels concernés par le sujet du devenir du territoire du PAC A Genève - Eaux-Vives - Annemasse (associations, syndicats, conseils ou commissions, ...).



3. Propositions des équipes

3.1. Points clefs du développement envisagé

Les trois propositions présentées par les équipes dans le cadre du 2^{ème} degré confirment la complémentarité des trois approches différentes présentées lors du 1^{er} degré. Cependant, les propositions présentées par les trois équipes contiennent les points clefs suivants:

1. Nécessité d'une **limite affirmée de l'urbanisation**, ancrée dans le **grand paysage**. Ce paysage en périphérie du périmètre est composé par l'Arve, le Salève, les Voirons, le Bois de Rosses et la frange verte du Nord, le plateau agricole. Renforcement de sa fonction de réseau biologique et des spécificités paysagères, préservation des fonctions agricoles.
2. Privilégier la consolidation des **identités différenciées et multiples** présentes dans ce territoire complexe à travers le traitement des spécificités des espaces ouverts et le renforcement des dynamiques des grands quartiers
3. La conviction que cette portion de ville hétérogène entre Genève et Annemasse peut se développer en grande partie par **densification et renouvellement** de tissus, limitant le grignotage de la zone agricole, et que ce développement doit être porteur de qualité.
4. A l'intérieur du grand paysage, le territoire s'organise sur une trame composée de **couloirs verts-bleus transversaux** et de **grands axes structurants longitudinaux**. D'après les trois approches, la requalification de cette ossature, avec un accent sur la présence du vert en milieu urbain, permettrait d'améliorer les connexions entre espaces publics, espaces verts, polarités et lieux d'habitat. Cela réaffirmerait l'identité du territoire, augmentant son attractivité et la qualité de vie des habitants.
5. Le renforcement nécessaire des polarités urbaines existantes et la nécessité de la mise en réseau des deux principales : **centre des Trois-Chêne** et **centre d'Annemasse**, comme nouvelle centralité transfrontalière alternative à la ville linéaire et diffuse sur ce couloir et en cohérence avec le développement historique et les fonctions actuelles du territoire.
6. Prioriser le **transfert modal** et la **complémentarité des accessibilités** : attribuant aux axes TP et routiers un rôle de structuration, intensifiant le développement sur ces axes (par exemple les axes route Blanche – route de Malagnou ou rue de Genève – route de Chêne), affirmant le transfert modal sur les transports publics et/ou la mobilité douce et en modérant la circulation des TIM (augmentant sa fluidité et réduisant sa vitesse).
7. La **capacité d'accueil** du territoire confirmée par rapport aux cibles du Schéma d'agglomération, malgré la disparité des résultats des trois équipes (voir tableau de la page suivante).



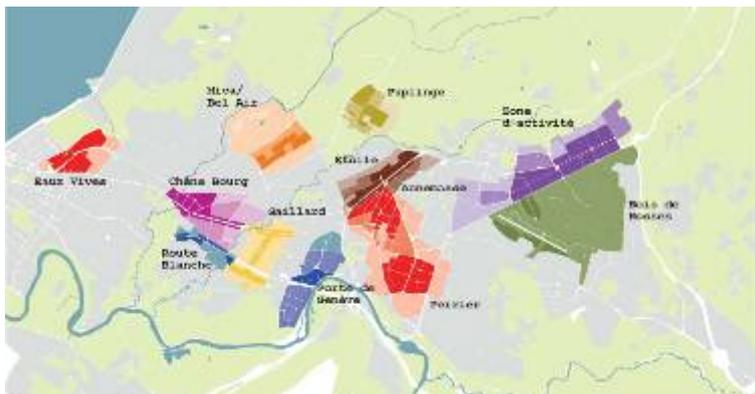
Potentiel d'accueil, tableau comparatif des cibles et des trois projets

Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants		Nouveaux emplois	
		2030		2030	
France	K - KCAP	18'900 17'420			
	R- ROLINET	17'679 16'587			
	T- TALAGR AND	10'457 15'631			
<i>Cible PAFVG</i>		<i>15'000</i>		<i>3'000</i>	
Suisse	K - KCAP	19'400 4'200			
	R- ROLINET	15'065 7'209			
	T- TALAGR AND	10'596 9'800			
<i>Cible PAFVG</i>		<i>15'000</i>		<i>7'000</i>	
TOTAL cible PAFVG		30'000		10'000	



3.2. Trois stratégies complémentaires

En ce qui concerne les stratégies d'aménagement, objet du 2^{ème} degré des études test, les trois équipes ont présenté des propositions différentes mais qui se complètent.



KCAP / Une constellation de projets urbains structurés par des axes de mobilité et d'espaces publics

Le projet de KCAP pour le 1^{er} degré partait du constat d'une constellation de polarités et d'identités au sein du périmètre d'étude. La stratégie globale de KCAP préconise d'accepter

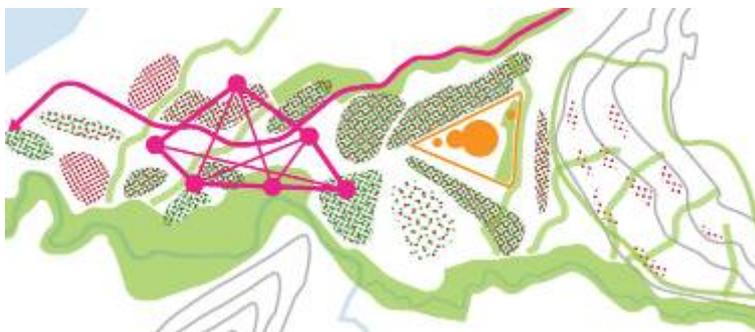
cette qualité multipolaire du territoire et de développer le territoire par l'addition de plusieurs projets clés (projets urbains multiples), appuyés sur un canevas d'espaces publics plus dense, de couloirs verts affirmés et de transports publics comme moteur du territoire.



Rolinet / Haute densité dans un périmètre restreint en dialogue avec le paysage.

La proposition de Rolinet met l'accent sur le renforcement de la lisière paysagère identifiée lors du premier atelier comme limite de l'urbanisation. A l'intérieur de cette limite l'équipe développe l'idée de structurer le territoire

par des densifications fortes du tissu bâti existant.



Talagrand / Les transversalités et interfaces du territoire

Suivant des principes pour l'effacement des coupures et discontinuités du territoire, la proposition de Talagrand propose un éventail d'outils et de pistes d'actions adaptés à différentes situations de projet

identifiées. Il s'agit particulièrement de projets qui visent un rééquilibrage entre les territoires suisse et français et une diversification de l'offre en matière d'habitat.



4. Présentation des trois projets

4.1. Une constellation de projets urbains structurés par des axes de mobilité et d'espaces publics / équipe KCAP

Rappel du 1^{er} degré - Concept général d'aménagement

Synthèse du 1^{er} degré

A travers la consolidation des limites urbanisées contre les franges paysagères existantes, KCAP veut « finir la ville ». Les franges permettent d'accueillir de nouvelles urbanisations et programmes qui tirent parti des richesses naturelles et paysagères.

L'axe pluriforme entre Genève et Annemasse est l'élément structurant qui permet de couvrir les grands projets de ce territoire.

Le réseau existant des TP est dédoublé générant une trame qui permet à des nouveaux projets d'émerger dans le territoire. L'équipe n'a pas de proposition pour les transports individuels.

Recommandations du Collège pour le 2^{ème} degré

- Déterminer les limites d'urbanisation : frange sud - Arve, frange nord - Frontenex, MICA, Bel Air, Puplinge et frange est sur Cranves-Sales
- Préciser les propositions pour les polarités : axe pluriforme, Bois de Rosses, Portes de Genève et le Perrier.
- Expliciter le concept TIM en cohérence avec les propositions pour les autres modes de déplacement. Préciser notamment le statut de la rue de Genève et les effets du maintien du goulet de Chêne-Bougeries, ainsi que celui de la route Blanche, en cohérence avec la proposition d'aménagement des "Portes de Genève".
- P+R : Définir leur localisation judicieuse en rapport avec les axes forts TP et en tenant compte des remarques formulées pour toutes les équipes.
- MD : Proposer un concept de mobilité douce explicite à l'échelle du PACA et décliné de cas en cas à l'échelle locale en fonction des zooms de projet sur les secteurs stratégiques.
- TP : Clarifier le tracé du projet de BHNS d'Annemasse Agglo
- Secteurs prioritaires à développer en projet
 1. Frange Nord - MICA, Bel Air, Puplinge
 2. Plaine et Bois de Rosses, Zone d'activité de Ville-la-Grand et centralité de Cranves-Sales



2ème degré – Projet et stratégie d'aménagement

Limites d'urbanisation : franges

KCAP poursuit sa réflexion sur les franges urbaines définies par des limites paysagères fortes : la frange agricole au Nord et l'Arve au Sud. Entre ces deux franges, le réseau hydrologique existant offre des liaisons écologiques qui sont complétées par une nouvelle qui relie l'Arve au Bois de Rosses.

Structuration spatiale : canevas d'espaces publics et naturels

Lors du 2^{ème} degré, la structure du territoire est définie pour KCAP par un canevas d'espaces publics et naturels. Il s'agit d'une trame verte à l'intérieur des franges paysagères qui permet d'interconnecter les espaces publics réduits qui ne sont pas à l'échelle de l'agglomération mais à celle des communes. L'axe pluriforme décrit lors du 1^{er} degré comme seul élément structurant du paysage laisse la place à cette nouvelle armature verte.

Polarités et densifications : projets urbains multiples

L'analyse de cette équipe relève divers types de polarités, localisées dans les 4 secteurs qui composent ce périmètre du PCA : la frange urbaine Nord, la bande centrale, la bande sud et l'extrême est. Cette lecture accepte la qualité multipolaire du territoire, admettant que la ville ne se fera pas par un seul grand projet mais par des projets multiples de différentes échelles.

Mobilité : l'accessibilité TP comme clé du territoire

Pour KCAP, les trois gares sont les grandes plateformes d'échange train-tram-bus de l'axe Genève-Annemasse. Le réseau de transports publics est principalement orienté est-ouest. Un système de rabattement entre les lignes de BHNS, le tram et le CEVA est organisé à l'aide de 5 lignes différentes. Le projet KCAP étend le réseau TP existant et démontre, par des schémas et des tableaux, le gain de temps en termes de déplacements que cet étirement pourrait produire.

Quant au réseau de mobilité douce, structurant du territoire, la Voie verte constitue sa colonne vertébrale en direction est-ouest, toutefois le projet identifie une typologie de connections vertes urbaines à qualifier : routes vertes, promenades le long des rivières et promenades paysagères qui permettent d'atteindre le grand paysage en moins de 20 minutes et composent le canevas d'espaces verts et publics.

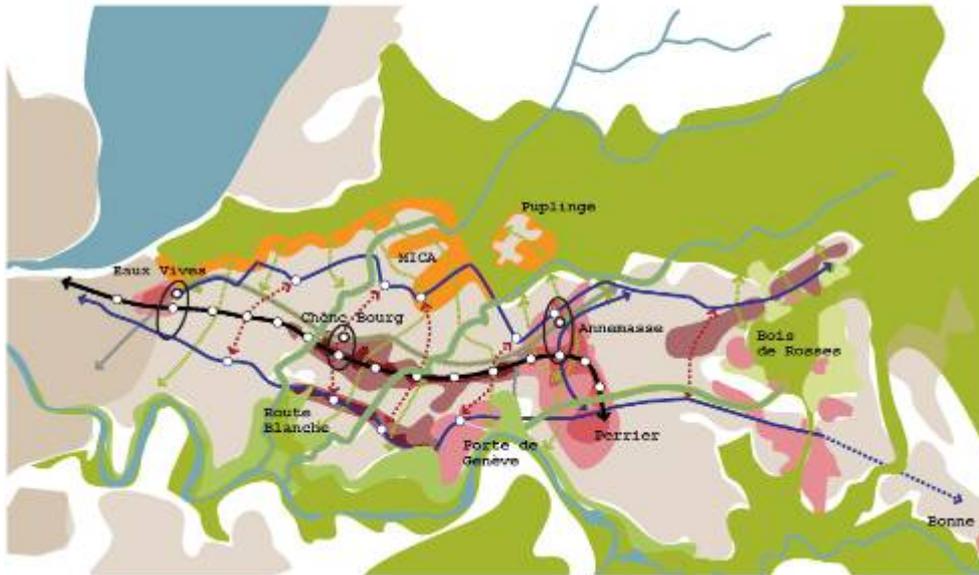
Les propositions concernant les TIM qui résultent de cette étude complètent le réseau viaire là où des projets clés sont envisagés : MICA, Bel Air, Puplinge sud, Broiaz-Châtelaine, Etoile Annemasse-Genève, Zone d'activités de Ville-la-Grand, accès/bords Bois de Rosses. Afin de prendre les pendulaires/passagers le plus en amont possible, KCAP situe les P+R, suivant une logique d'agglomération, à la sortie des grands axes : MICA, Moillesulaz, Châtelaine, Perrier (à côté du lycée et maison de retraite), à l'est de la zone d'activités de Ville-la-Grand (Altéa).

Cette proposition s'appuie sur deux détails du nouveau réseau viaire :

- Un schéma qui présente la modification de la hiérarchie de la route Blanche qui passe d'une autoroute à l'est du périmètre à une rue en direction de Genève.



Stratégie globale



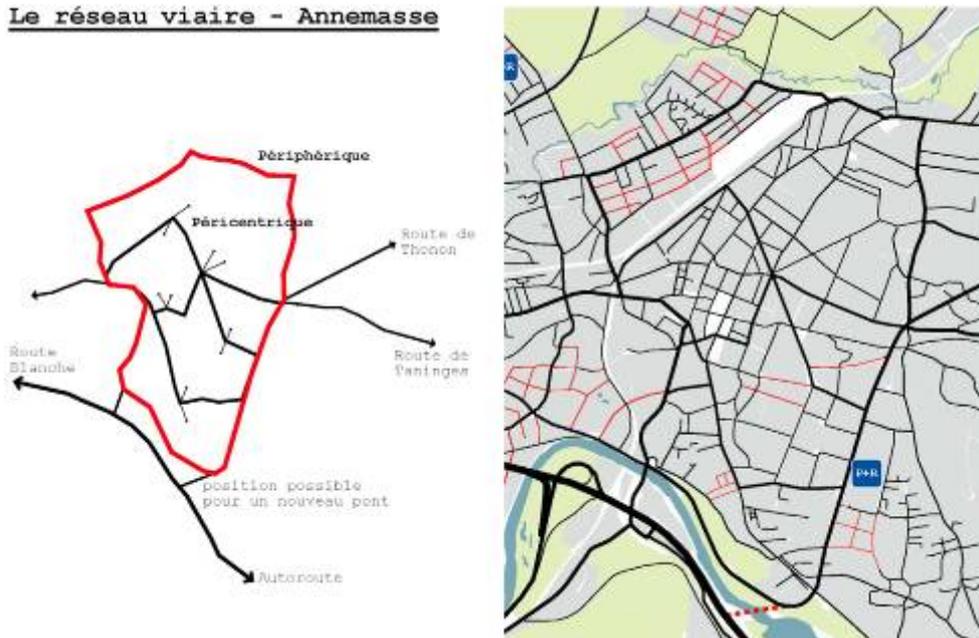
Concept transports publics



Concept espaces publics et espaces naturels



Le réseau viaire - Annemasse





- Du péri-centrique au périphérique d'Annemasse : la proposition de périphérique englobe le projet urbain Etoile Annemasse-Genève, le centre ville d'Annemasse, Le Ferrier et à l'est l'avenue de l'Europe. Ce nouveau ring est relié à l'autoroute Blanche par la création d'un nouveau pont sur l'Arve.

Propositions de détail

Sur la **frange urbaine Nord**, KCAP identifie les secteurs à projet suivants :

- le quartier de la Gare des Eaux-Vives et les renouvellements des tissus adjacents;
- le secteur MICA/Bel Air ;
- l'extension sud du village de Puplinge.

Sur cette frange, l'équipe illustre à travers des références sa stratégie pour offrir de l'habitat tant individuel que groupé en limite du grand paysage substituant les maisons individuelles par des villas urbaines, des maisons de ville, des blocs ouverts ou des *objets*. Deux plans de détail sont exposés, un pour le secteur MICA/Bel Air - *une poche difficile* - et un autre pour le village de Puplinge dont le développement est orienté en direction d'Etoile Annemasse-Genève, préservant l'esprit villageois, avec une déserte TIM par le réseau routier existant.

Dans la **bande centrale** les projets clés sont les suivants :

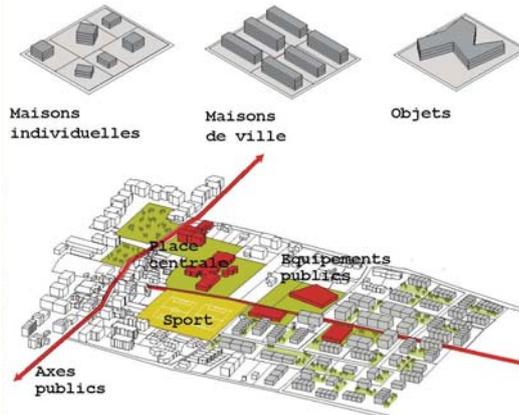
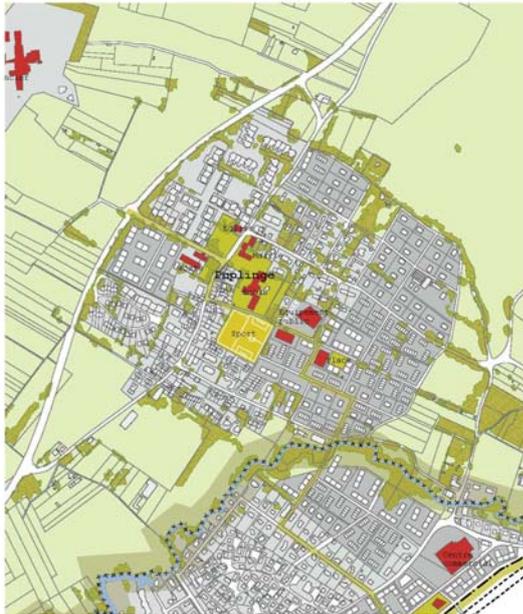
- la densification du centre de Trois-Chêne, basée sur des potentiels repérés dans la zone de développement ;
- une proposition de quartier plus dense et cohérent avec l'offre TP à la gare d'Annemasse, où une « double gare » permet de tirer profit de la longueur du quai reliant le train au tramway, évitant les ruptures de charge.
- le développement d'un grand espace public au Ferrier.

Par rapport aux propositions pour la **bande Sud**, dans le cadre du 2^{ème} degré, KCAP laisse de côté l'idée d'un grand boulevard urbain avec un programme tertiaire, à cause des importantes différences de niveau et des effets négatifs prévisibles sur la circulation et notamment sur l'échangeur. L'adaptation du projet se traduit par une intervention plus ponctuelle : le remaniement de la zone d'activités de la Châtelaine au sud de la route Blanche et la densification du Brouaz au Nord. La Porte de Genève permet de faire le lien avec les paysages du Sud et la rue du Jura devient l'axe TP majeur. En direction de Genève, après le Foron, le gabarit plus étroit permet d'imaginer cette voie comme un parkway urbain à l'image de l'avenue Unter den Linden à Berlin ou de la Theodor-Heuss-Str. à Stuttgart.

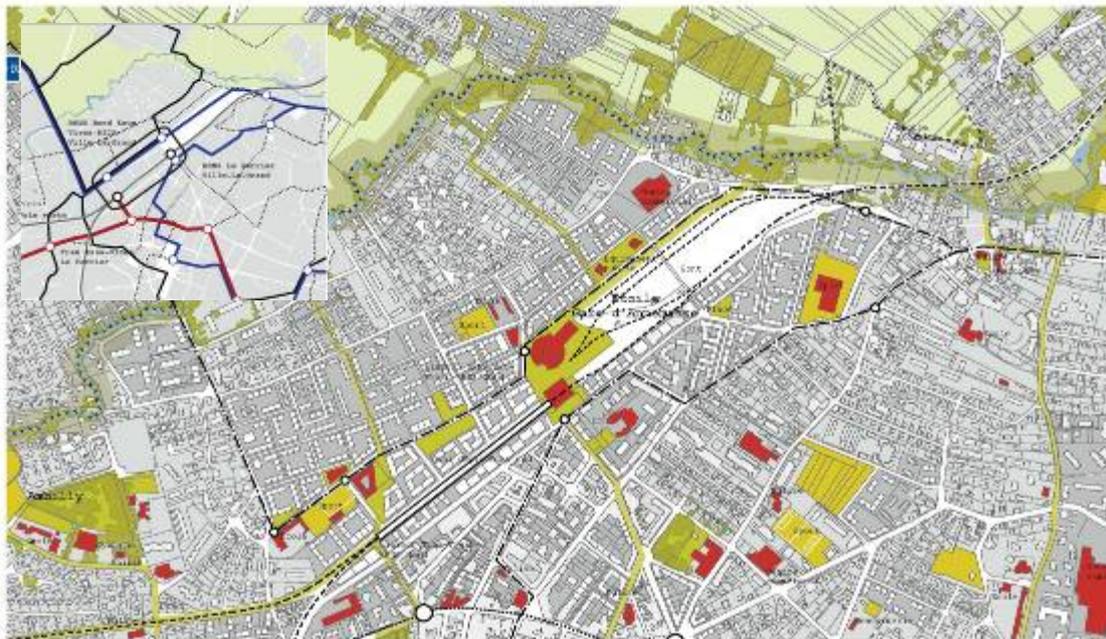
Pour l'**extrême Est** du périmètre, les propositions de KCAP sont aussi adaptées par rapport à l'atelier précédent. Constatant le peu d'échanges qu'existent actuellement entre le Bois de Rosse et les secteurs adjacents, la proposition « Portes du Bois de Rosse » de KCAP cherche à améliorer ces liaisons qualifiant ses accès et installant des microprogrammes d'activités en



Bande nord - zoom Puplinge



Bande centre - zoom Annemasse Etoile



Bande centre - zoom Chêne Bourg



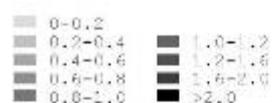


rive du bois. A l'intérieur du bois, une multiplicité de promenades lui donne un nouveau caractère, il devient le Parc des Rosses, *un espace centripète*.

Capacités potentielles

Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants		Nouveaux emplois		Surface ha
		2020	2030	2020	2030	
France	par extension de la zone à bâtir	2'850		450	3'500	23
	par densification	5'700	7'800	5'600	4'400	280
	par modification d'affectation	1'650	900	3'300	170	26
Suisse	par extension de la zone à bâtir	5'750 3'050		900		77
	par densification	7'500	2'900	2'300	600	101
	par modification d'affectation	200		400		1
TOTAUX		20'600	17'700	12'550	9'070	508
(toutes les phases)		38'300		21'620		508
<i>Objectif PAFVG</i>		<i>30'000</i>		<i>10'000</i>		

Densité





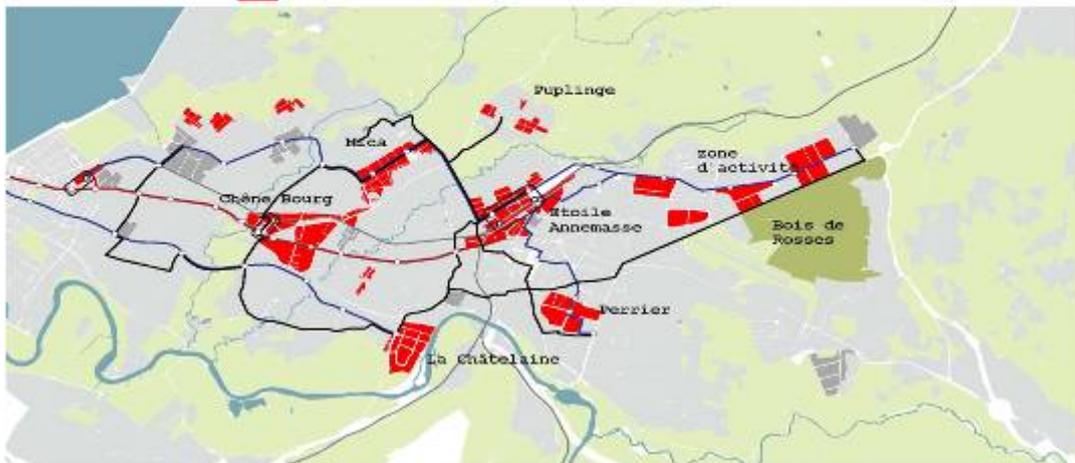
Potentialités initiales

- | | |
|-----------|-------------------|
| CEVA | Projets existants |
| Train | Projets proposés |
| BENS | |
| Bus local | |



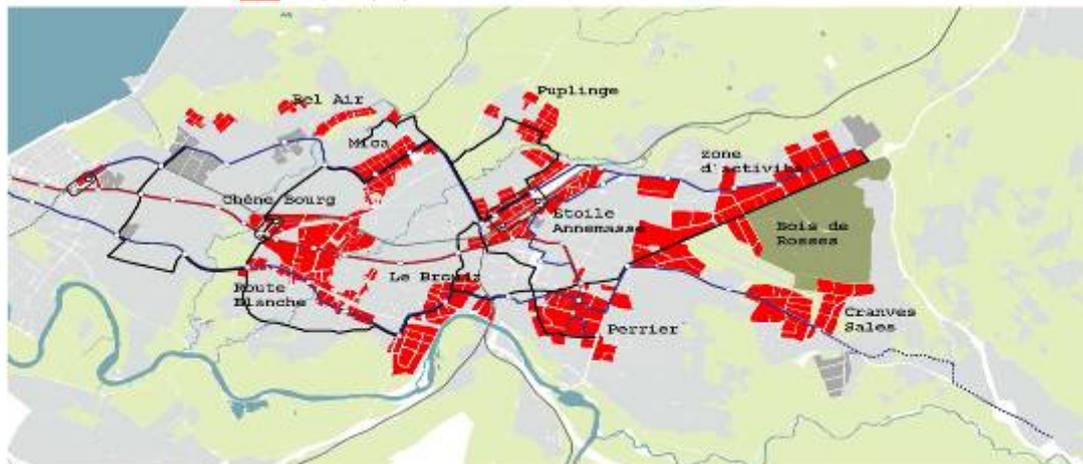
Potentialités à moyen terme (2020)

- | | |
|-----------|-------------------|
| CEVA | Projets existants |
| Train | Projets proposés |
| BENS | |
| Bus local | |



Potentialités à long terme (2030+)

- | | |
|-----------|-------------------|
| CEVA | Projets existants |
| Train | Projets proposés |
| BENS | |
| Bus local | |



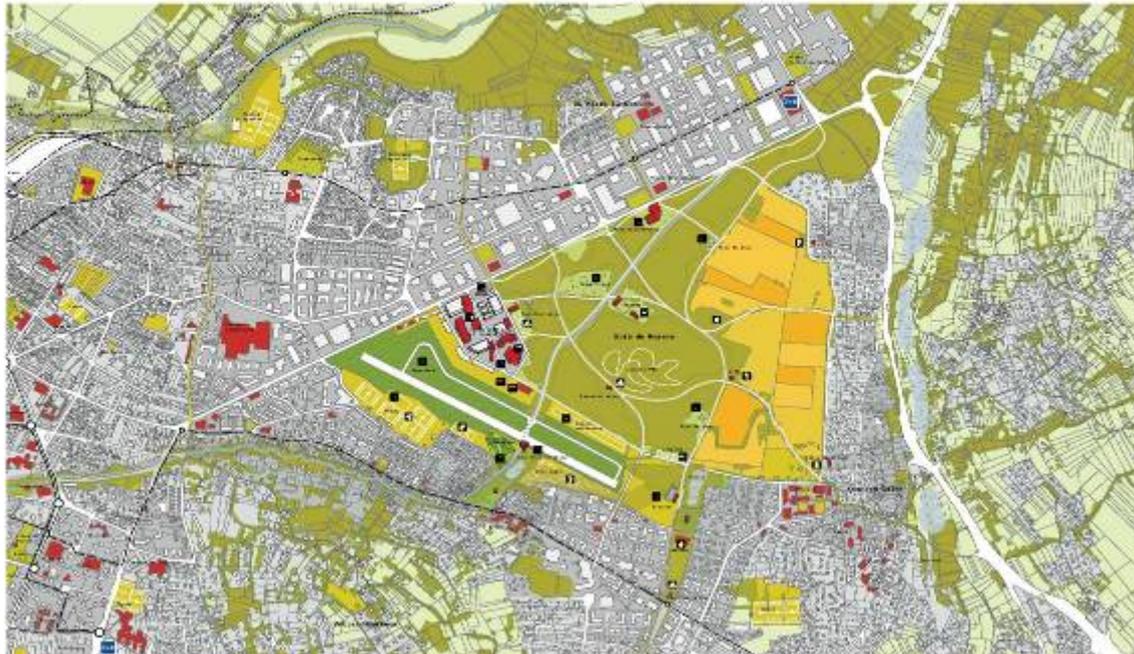


Bande centre - zone Armandes Le Ferrier

Bande sud - zoom porte de Genève - Route Blanche

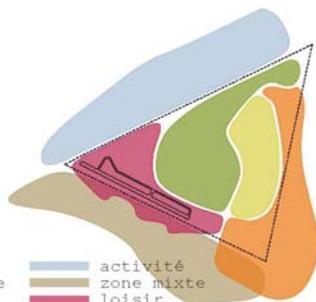


Bois de Rosses

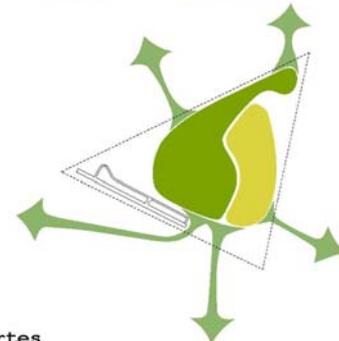


Programmation

- | | |
|---|--|
|  bois/ parc |  activité |
|  agriculture |  zone mixte |
|  logements |  loisir |



Connections vertes





4.2. Haute densité dans un périmètre restreint en dialogue avec le paysage / équipe ROLINET

Rappel du 1^{er} degré - Concept général d'aménagement

Synthèse du 1^{er} degré

Le projet de Rolinet pour le 1^{er} degré a choisi un scénario de « structuration et densification différenciée du tissu urbain existant » à l'intérieur d'une couronne verte. Le projet proposait essentiellement une transformation de la ville existante développant les centres et les corridors privilégiés, sacralisant la limite paysagère définie.

La stratégie d'urbanisation présentée était liée à un concept global pour la mobilité (TIM, TP et MD).

Recommandations du Collège pour le 2^{ème} degré

- Limites d'urbanisation : déterminer la vocation et l'épaisseur des différents espaces libres à préserver autour du périmètre compact d'urbanisation.
- Polarités, densifications et identités : Approfondir la nature de la proposition pour le Centre de Trois-Chêne, expliciter la pertinence d'une gare au Brouaz.

Mobilité

- Transversales primaires : Illustrer par des points choisis l'équilibre envisagé entre les fonctions de mobilité douce, de loisir et de protection biologique pour les couloirs du Foron et de la Seymaz.
- Maillage MD : Clarifier le dimensionnement du concept (distances entre axes). Justifier ou adapter la faible densité du maillage au sud et à l'est du centre d'Annemasse.
- P+R : Evaluer la pertinence d'un P+R pour les usagers provenant du Nord du PACA. Est-il possible d'associer les P+R aux "portes" d'entrée de ville compacte ? Associer cette question à la réflexion demandée aux trois équipes sur la limite d'urbanisation à Cranves-Sales, en relation avec la proposition d'une ligne bus à 15' jusqu'à Bonne. Dimensionner si possible ces infrastructures, si nécessaire par étapes.
- TIM : Simplifier la hiérarchie dans une planche complémentaire. Expliciter les effets potentiels de la requalification de la route Blanche en termes de congestion sur le nœud d'Etrembières et les impacts de la réalisation d'un nouveau pont sur l'Arve.

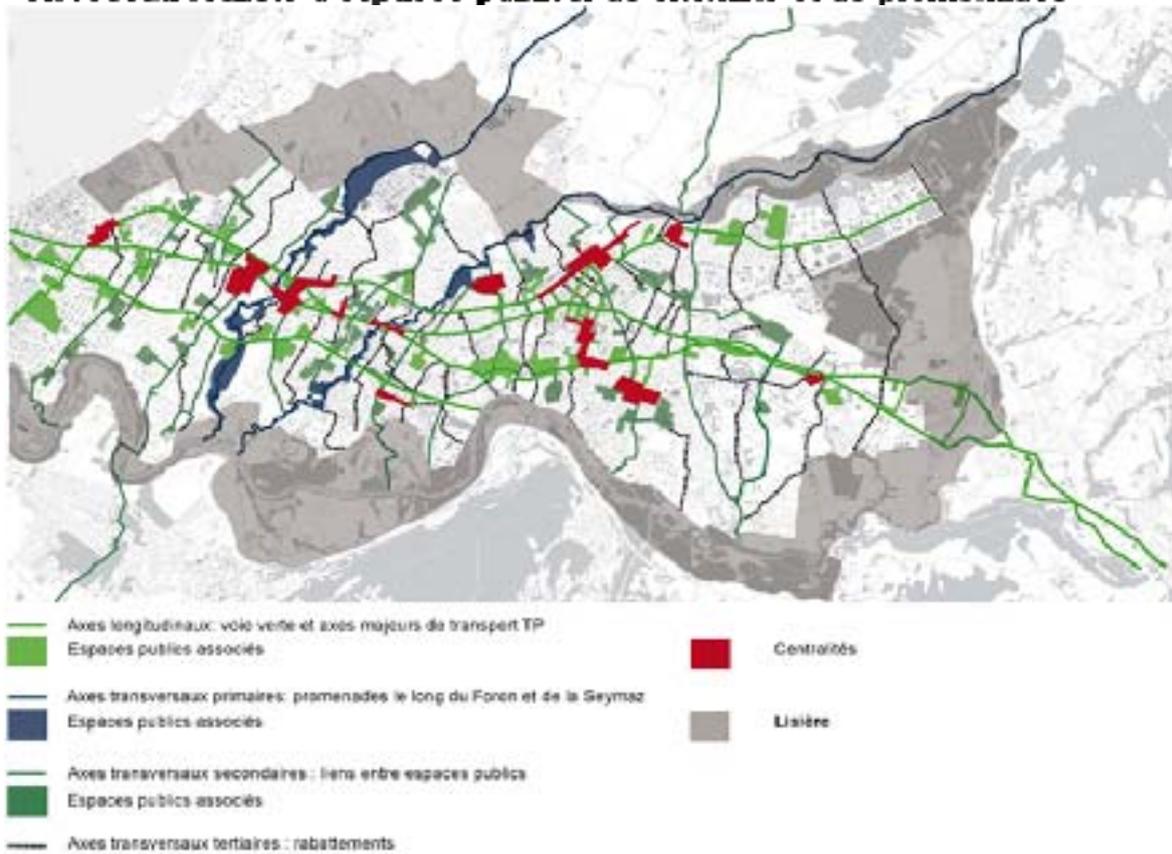
Secteurs prioritaires à développer en projet

1. Secteur du Brouaz, boulevard urbain de la route Blanche et route de Malagnou.
2. Centre de Trois-Chêne.



LE MAILLAGE

Un réseau réaliste d'espaces publics, de chemins et de promenades



Densification et structuration sans extension urbaine





2^{ème} degré - Projet et stratégie d'aménagement

Limites d'urbanisation : la lisière paysagère

Dans le cadre du 2^{ème} degré des études test, Rolinet approfondit la notion d'un territoire délimité par une lisière paysagère continue qui relie la ville dense au territoire agricole et naturel. Il propose des mesures concrètes pour les séquences composant cette lisière. Ces mesures sont : la définition de ses limites intérieures et extérieures, l'adaptation des documents d'urbanisme, l'identification des composants existants à renforcer et les travaux de renforcement pour chaque séquence (Bocage, Foron, Bois, Arve). Le caractère, les limites, la composition et les affectations et usages des quatre séquences ont été décrits au Collège.

Cette lisière est affirmée comme réseau biologique majeur pour l'agglomération.

Structuration spatiale : le maillage

Quant à la couche suivante, à l'intérieur de la lisière, l'équipe maintient l'idée d'un maillage *réaliste* des espaces publics structuré à partir des axes majeurs : longitudinaux et transversaux (primaires : la Seymaz et le Foron, secondaires : les liens entre les espaces publics et tertiaires : les rabattements). Il s'agit tant de chemins de quartier que d'itinéraires de loisirs.

Polarités et densifications

En cohérence avec les énoncés du 1^{er} degré, l'esquisse d'aménagement de Rolinet traduit une volonté de renforcer la fonction centrale des gares et des axes TP. Pour ce 2^{ème} degré, les propositions ont été triées en fonction du degré de priorité attribué :

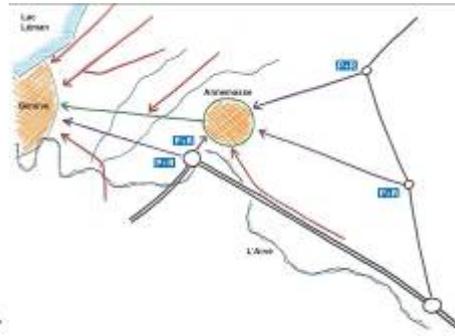
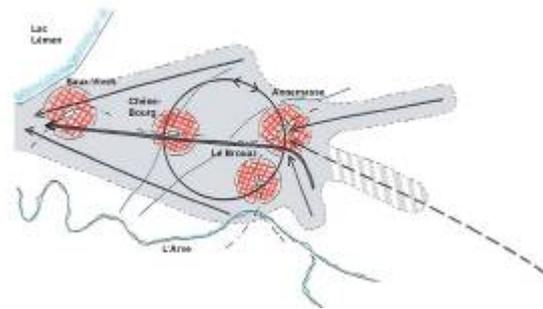
- 1^{er} stade les 3 haltes de la ligne CEVA, avec quelques nuances par rapport à la présentation précédente ;
- 2^{ème} stade l'axe du tram entre Genève et Annemasse ;
- 3^{ème} stade le long des corridors TP ;
- 4^{ème} stade le corridor nord Frontenex-MICA-Annemasse ;
- 5^{ème} stade le corridor de l'axe TP Annemasse - Cranves-Sales.

Une planche présentant la répartition des vocations des différents projets résume les principes suivants :

- Favoriser une mixité des vocations dans tous les secteurs.
- Pour atteindre les objectifs d'accueil : imposer un taux élevé de logement, même dans les situations centrales.
- Favoriser l'implantation des grands équipements publics et de loisirs et les commerces de type «achat léger» dans des lieux très bien desservis par les transports publics (autour des gares).
- Favoriser la concentration des emplois tertiaires dans des sites bien desservis par les transports publics (gares, axes TP forts).

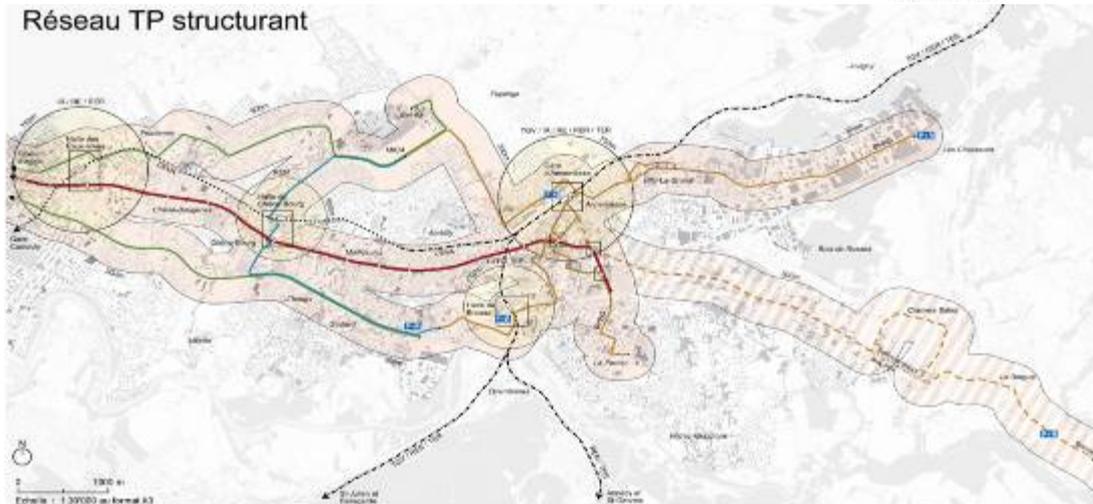


Concept TP



Concept TIM

Réseau TP structurant



Légende

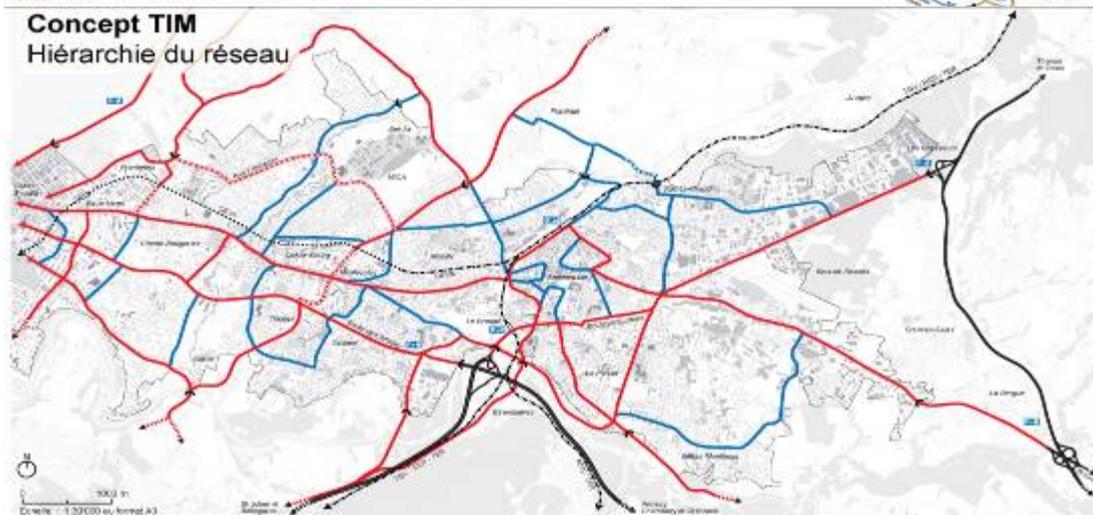
- Lignes de bus avec cœur d'agglomération (l = min. 7')
- Lignes de bus avec cœur d'agglomération (l = min. 10')
- Lignes de bus avec centre régional (l = min. 10')
- Lignes de bus avec centre régional (l = min. 30')
- Lignes de bus avec pôle régional (l = min. 10')
- Zone d'influence des gares/halte ferroviaires (500 à 750m)
- Cœur d'agglomération du réseau TP urbain (2000m)
- Ligne de chemin de fer
- Ligne de chemin de fer souterrain
- Gare / Halte ferroviaire
- Interface principale
- Indicateur des axes d'interface train-bus
- Indicateur des axes de tram-bus
- Indicateur de l'accessibilité de la fonction
- Pôle à Rice
- P+R (Park & Ride) (opportunités occasionnelles)

Principe de fonctionnement du rabattement en bus
 Bus de rabattement à destination d'une gare ou d'un pôle d'échange.

Remarque
 La couleur des lignes TP indique la fonction dans le réseau. Dans l'agglomération une ligne de bus peut parcourir des itinéraires de plusieurs couleurs.

Concept TIM

Hierarchie du réseau



Légende

- Réseau structurant supra-régional
- Réseau régional
- Réseau secondaire
- Réseau local
- Ligne de chemin de fer
- Ligne de chemin de fer souterrain
- Gare / Halte ferroviaire
- Pôle à Rice
- P+R (Park & Ride) (opportunités occasionnelles)
- Réseau local dans le statut de mobilité (opportunités de rabattement occasionnelles ou de transit 2000)
- Pôle d'agglomération structurée

Principe d'accessibilité par poste



Limiter l'implantation des grands générateurs de trafic individuel motorisé (logistique, commerce de type «achat lourd») à des endroits bien desservis par celui-ci (zone industrielle La Châtelaine à l'est de Gaillard, partie est du boulevard urbain à Gaillard, zone industrielle de Ville-la-Grand), mais également par les transports publics.

Mobilité : un concept global

Le réseau des TP de l'équipe Rolinet est fondé sur la colonne vertébrale : CEVA, tramway, axe Frontenex et route de Malagnou / route Blanche. Le système se complète par trois corridors en doigts à partir du cœur d'Annemasse et par un système de rabattement transfrontalier exploité en boucle à double sens desservant les centralités suivantes : halte de Chêne-Bourg, cœur de Chêne-Bourg, nouveau boulevard urbain de Gaillard, nouvelle dinique, halte du Brouaz, salle des fêtes de Château-Rouge, cœur d'Annemasse, Gare d'Annemasse, Etoile Annemasse-Genève et MICA. Cette exploitation en boucle se fait avec 2 lignes et donc 2 points de transbordement.

Quant aux transports individuels motorisés, les modifications plus importantes proposées par l'équipe Rolinet concernent :

- des modifications de la hiérarchie actuelle des voies visant particulièrement l'éloignement du trafic de transit des interfaces CEVA (Chêne-Bourg et Eaux-vives) ainsi que du cœur de Chêne-Bourg;
- la requalification de la route Blanche avec urbanisation latérale; le problème de l'accessibilité à la route Blanche depuis les Trois-Chêne n'a pas toutefois été abordé ;
- l'élargissement du ring/péricentrique en réseau primaire d'Annemasse jusqu'au boulevard urbain au sud et jusqu'à l'entrée est d'Annemasse ;

Comme lors de l'atelier précédent, Rolinet localise les P+R de manière à prendre en charge les utilisateurs le plus tôt possible. Les nouveaux, remplaçant ceux de Sous-Moulin et Moillesulaz, se situent :

- à la sortie de l'autoroute, au début du boulevard urbain à Gaillard ;
- à la sortie de l'autoroute, en lien avec la halte du Brouaz ;

Deux autres sont à réaliser aux limites de l'urbanisation :

- au Chasseur, dès la sortie du réseau structurant suprarégional ;
- à Le Bergue, dès la sortie du réseau structurant suprarégional.

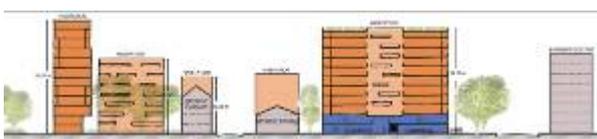
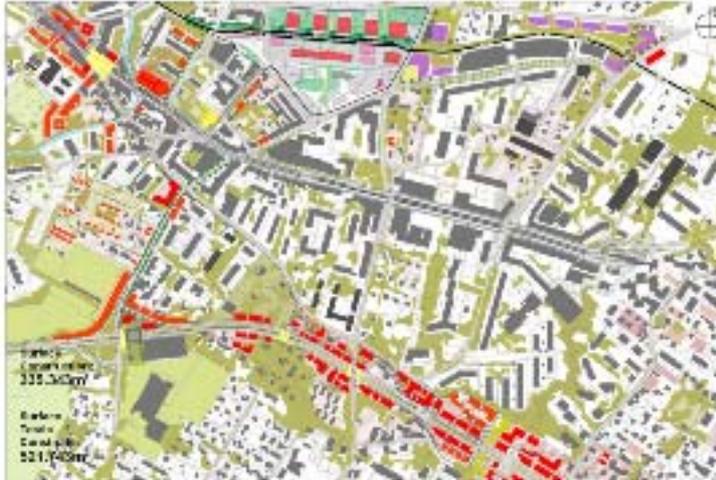
Propositions de détail

Le zoom sur le projet **Etoile Annemasse-Genève** (gare d'Annemasse) de l'équipe Rolinet reprend le plan masse présenté lors du 1er degré, cependant, des modifications sont apportées à la hauteur des bâtiments, notamment à travers une réduction importante du nombre de niveaux des grandes tours proposées au centre du projet et de celles situées au nord des voies ferrées. Les

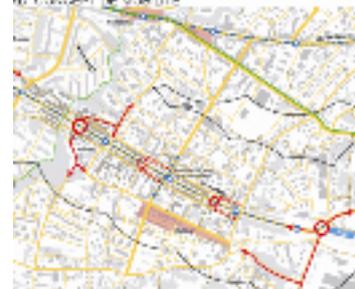


surfaces de plancher sont ainsi réduites par rapport à la proposition initiale. Le projet maintient le faisceau ferroviaire de la gare de marchandises.

TROIS-CHENE – DENSIFICATION – 2010

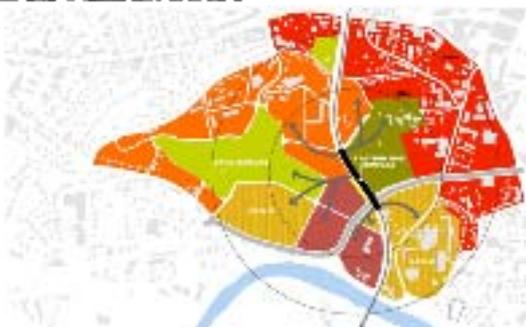


SAINT-REMY – RECLASSE



14.01.10

14.01.10





Suite à l'identification, dans le cadre de l'atelier 1, de fortes potentialités dans le **Centre de Trois-Chêne**, Rolinet adapte pour le 2^{ème} degré ses propositions de densification pour ce secteur. La proposition est présentée par des simulations en trois dimensions et par des photomontages qui comparent la situation proposée à l'existante. En ce qui concerne les espaces publics, une nouvelle place est esquissée à l'est du goulet de Chêne-Bougeries. La proposition intègre le Masterplan du quartier de la gare de Chêne-Bourg. Sa stratégie se résume par des importantes substitutions de tissus.

Brouaz – Halte du Brouaz

L'équipe prévoit la réalisation d'une nouvelle gare au Brouaz et explore le potentiel d'urbanisation autour de cette interface.

L'urbanisation est composée d'une juxtaposition de diverses typologies : «Centre Brouaz» à côté de la halte RER, Cluster «Technopôle» Arve au Sud, habitat dense dans les bords arborisés du parc. Elle comprend également une densification progressive (étapes 2020 / 2030) du tissu existant : Campus de l'école professionnelle, les quartiers existants autour de la halte RER, etc.

Un parc du Brouaz est préservé comme un espace ouvert pour augmenter l'attractivité du site (accessibilité, renforcer les bords), maintenir la culture maraîchère et établir des connexions vers les bords de l'Arve et les quartiers adjacents. D'après l'approche de Rolinet, l'Hôpital Privé Savoie Nord -projet de clinique en phase opérationnelle actuellement - est à intégrer dans un concept paysager global (bandes d'arborisation orientées vers l'Arve).

Boulevard urbain

La reconversion de l'autoroute Blanche en Boulevard urbain s'affirme comme élément de connexion vers le centre d'Annemasse et Genève et comme régénérateur des quartiers traversés.

Le développement urbain le long de la route Blanche établit une liaison entre les deux parties de Gaillard et provoque le renouvellement et la densification du tissu urbain autour. Ce nouveau boulevard urbain agit comme espace de vie et de couture urbaine. Les immeubles et des passerelles sont exploités comme éléments de connexion sur deux niveaux. Les ponts sont élargis comme futurs espaces publics clés connectant les quartiers et jouant le rôle d'interface multimodal (bus local, bus rapide d'agglomération, MD).

Principe des voies : deux voies rapides (une dans chaque direction), deux voies pour les transports publics et la desserte locale, deux voies pour la mobilité douce séparant cycles et piétons sur trottoirs.



Capacités potentielles

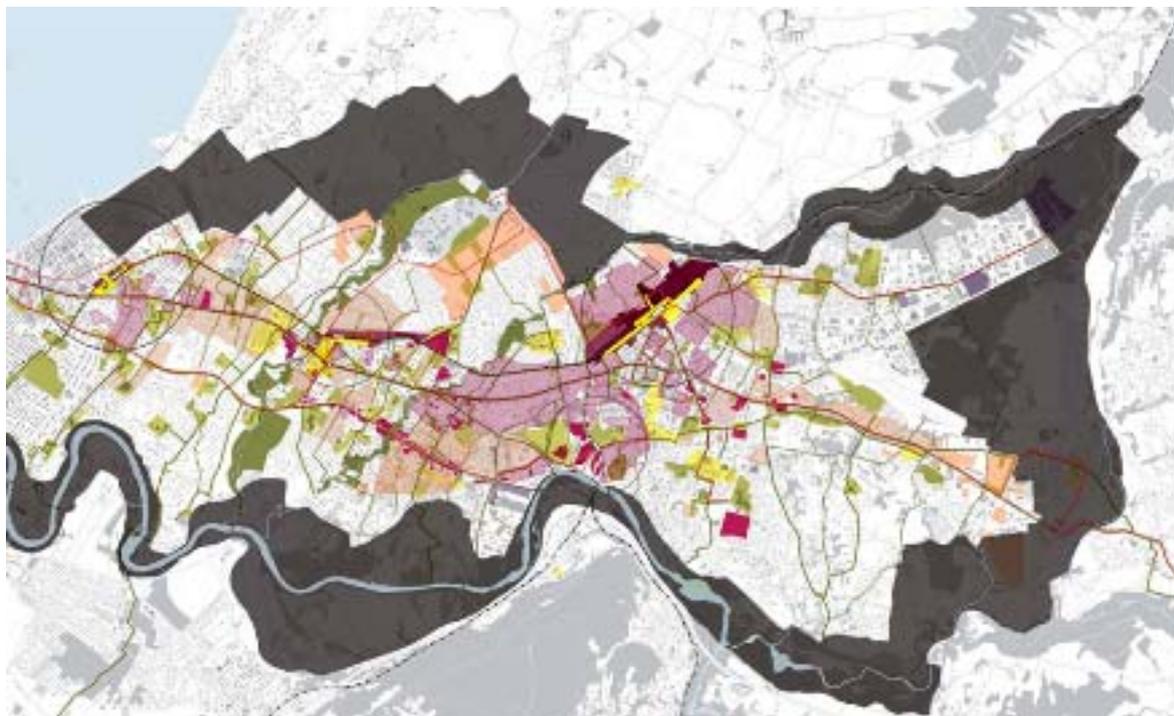
Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants		Nouveaux emplois		Surface ha		
		2020	2030	2020	2030			
France	par extension de la zone à bâtir	3'206	6'090	2'512		63		
	par densification							
	par modification d'affectation	2'798		5'585	1'128	2'286	330	
Suisse	par extension de la zone à bâtir	1'487	6'942			20		
	par densification							
	par modification d'affectation	3'380	3'256	3'342	1'478	134		
TOTAUX		10'871		21'873		7'110	16'687	547
(toutes les phases)		32'745		23'796				

Objectif
PAFVG

30'000

10'000

PLAN DE SYNTHÈSE





4.3. Vers une structure transversale / équipe TALAGRAND

Rappel du 1^{er} degré - Concept général d'aménagement

Synthèse du 1^{er} degré

Pour cette équipe, l'interpénétration nature-ville et la diversité des territoires sont un atout à exploiter dans la consolidation des franges et des séquences. L'émergence d'une nouvelle centralité transfrontalière se conjugue avec un renforcement des transversalités programmatiques, d'usage et paysagères. De l'analyse des figures et situations territoriales émerge une proposition qui change et fragmente la vision d'un axe Genève-Annemasse continu.

Mobilité : Une ville à l'échelle des piétons - retour à l'usage de la marche *via* une requalification des espaces entre Chêne-Bourg et Annemasse.

Recommandations du Collège pour le 2^{ème} degré

- Faire ressortir le concept général d'aménagement à l'échelle de l'agglomération.
- Etendre la réflexion sur les limites d'urbanisation, notamment sur les rives de l'Arve.
- Coteaux Foron à Ville-la-Grand : Les propositions d'urbanisation en balcon dans ce secteur ne sont pas admissibles du fait qu'il s'agirait d'une nouvelle urbanisation dans un site forestier protégé par le SCOT.
- Coteaux des Voirons : Hormis les clarifications demandées à toutes les équipes sur la limite urbaine à Cranves-Sales, il n'est pas nécessaire d'approfondir la situation "coteau".
- Approfondir le concept centralité transfrontalière, comment assurer sa cohésion, identifier les lieux stratégiques et préciser le rôle et les fonctions de l'axe de la route de Chêne - rue de Genève.
- Centralités locales et de quartier : préciser dans le concept global la place que trouvent les différentes centralités par rapport à la boucle transfrontalière et ce qui peut les distinguer en termes d'identité et de service.
- Développer une réflexion approfondie sur le quartier du Perrier, l'axe du boulevard urbain et ses effets structurants sur les quartiers traversés.
- Produire un schéma des transports articulé aux propositions d'urbanisation.

Secteurs prioritaires à développer en projet.

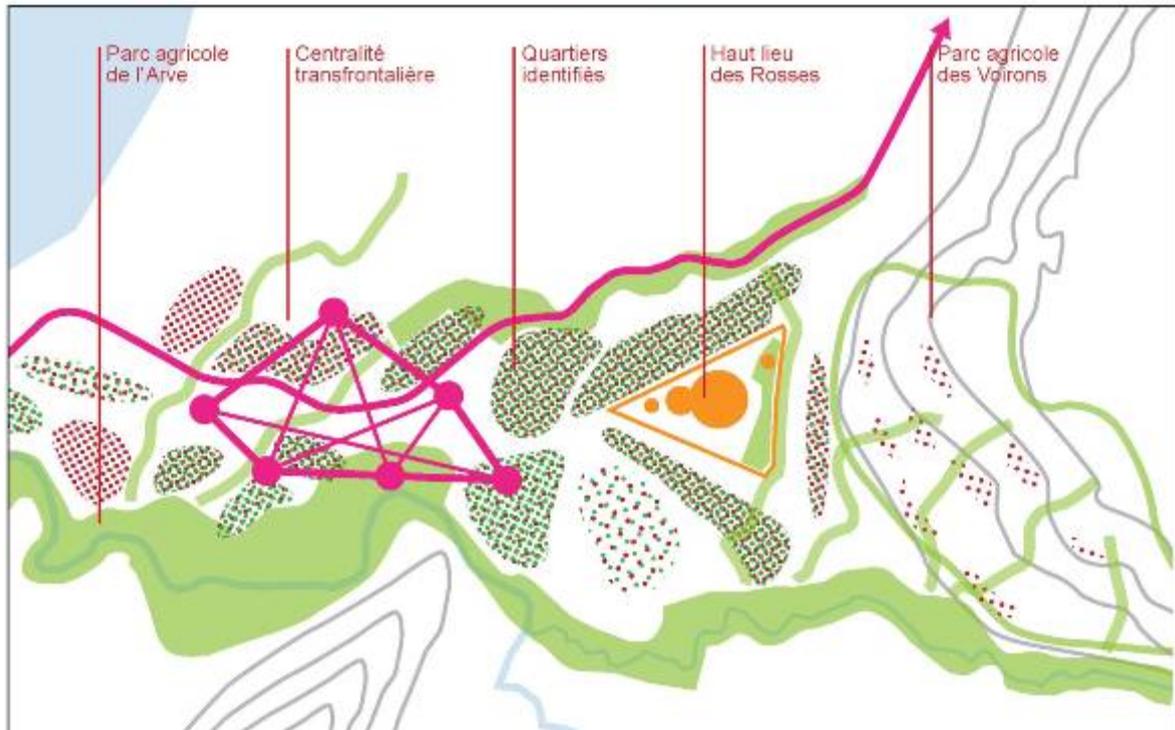
1. Centralité transfrontalière.

2. Triangle Perrier - centre-ville d'Annemasse - Broiaz et articulation avec la jonction d'Etrembières.

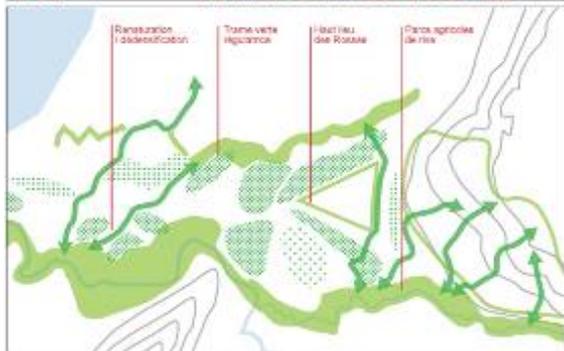


SYNTHESE

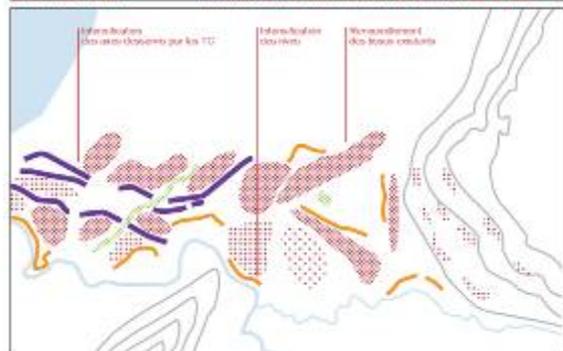
PLAN D'ENSEMBLE



NATURE UNE NATURE EN DIALOGUE AVEC LA VILLE



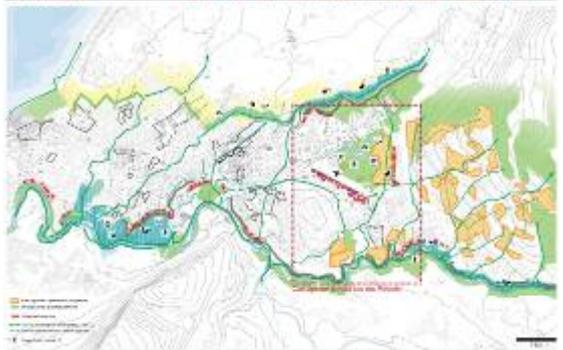
URBANISATION TROIS STRATEGIES POUR DENSIFIER LA VILLE



STRATEGIE RENFORCER L'IDENTITE DES QUARTIERS



STRATEGIE METTRE EN DIALOGUE LA VILLE ET LA NATURE





2ème degré - Projet et stratégie d'aménagement

Limites d'urbanisation

Sur la base des constats précédents, l'équipe Talagrand creuse pour le 2ème degré la thématique des limites d'urbanisation du P ACA Genève - Eaux-Vives - Annemasse. Elle propose concrètement une définition claire de ces limites, appuyée sur les grands éléments du paysage : les composantes naturelles et les composantes agricoles. Cette analyse identifie des limites topographiques et des limites réglementaires, notamment au Nord-ouest du périmètre d'étude, où les limites paysagères sont plus floues.

Structuration spatiale : une trame végétale pour adoucir le climat urbain

Selon Talagrand, les éléments résultants du dialogue entre géographie et texture urbaine structurent le territoire : les grandes unités de paysage -plaine, piémont et côte- suggèrent des orientations différenciées de qualification de l'espace public et du tissu bâti.

D'après cette approche, l'espace public devient l'élément clé pour agir sur le territoire, sa requalification permet d'articuler les quartiers en favorisant la diversité urbaine. Il s'agit de la trame appropriée pour faire émerger la *ville des courtes distances*.

Polarités et densifications : la centralité transfrontalière

Au sein de cette structure spatiale identifiée, l'équipe Talagrand propose de renforcer, par sa mise en réseau, les polarités existantes entre le Centre de Trois-Chêne et Annemasse, afin de promouvoir la transversalité et l'équilibre entre les territoires. Aux pôles existants s'ajoutent des pôles projetés de part et d'autre de la frontière : industrie, commerce, loisirs, santé, habitat, tertiaire et culturel. Cette stratégie cherche à construire une identité urbaine forte au sein de l'axe Genève-Annemasse.

Mobilité : un territoire accessible, irrigué par les TP et les modes doux

En ce qui concerne les propositions en matière de mobilité présentées au 2ème degré des études test, l'équipe Talagrand identifie les enjeux suivants:

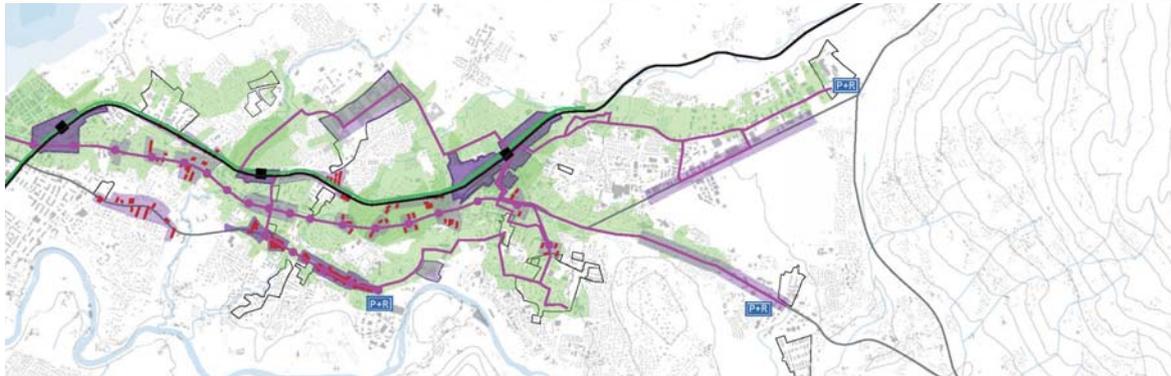
- organiser des flux qui appartiennent au système de l'agglomération et affectent le territoire du PACA ;
- intégrer à la ville l'ensemble des quartiers qui composent le PACA en développant leur accessibilité.

Des trois scénarios envisageables identifiés, l'équipe retient la nécessité d'une baisse des flux TIM, cela à la fois pour favoriser la progression des transports publics et pour permettre une requalification des axes pénétrants au centre de Genève.



STRATEGIE

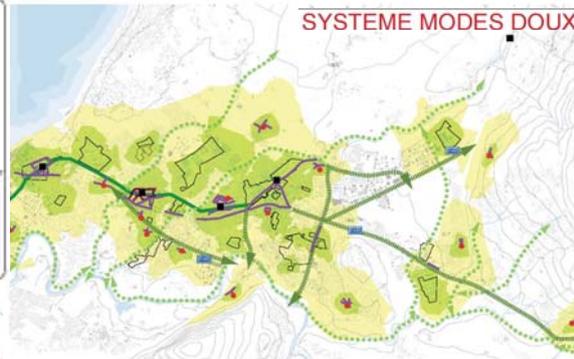
REQUALIFIER LES AXES EST-OUEST



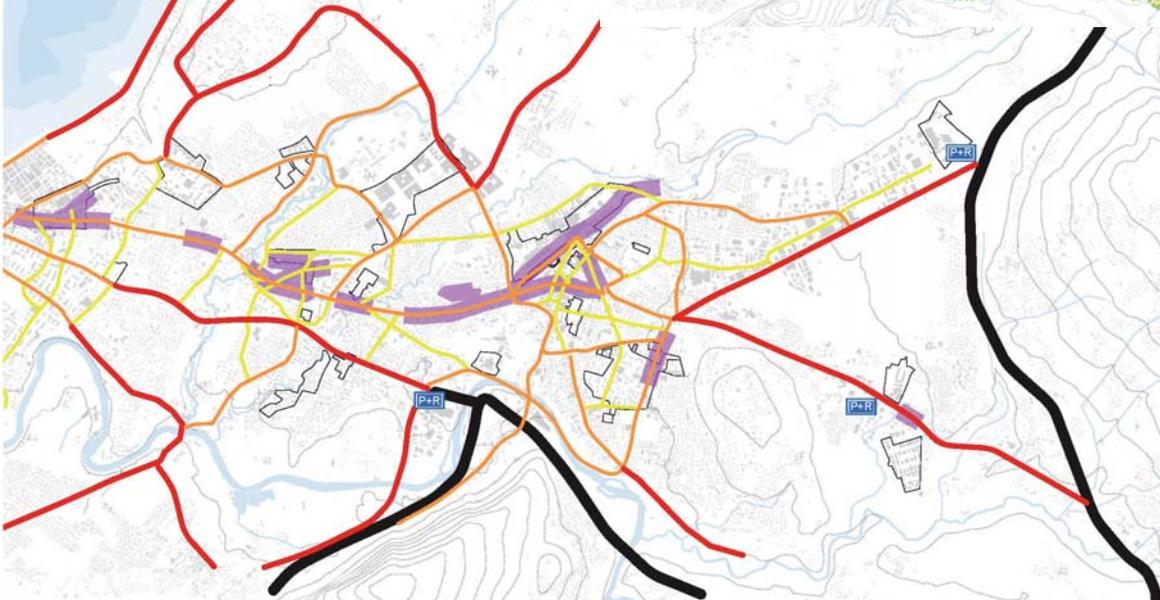
SCHEMA D'ORGANISATION DE L'OFFRE STRUCTURANTE DE TC



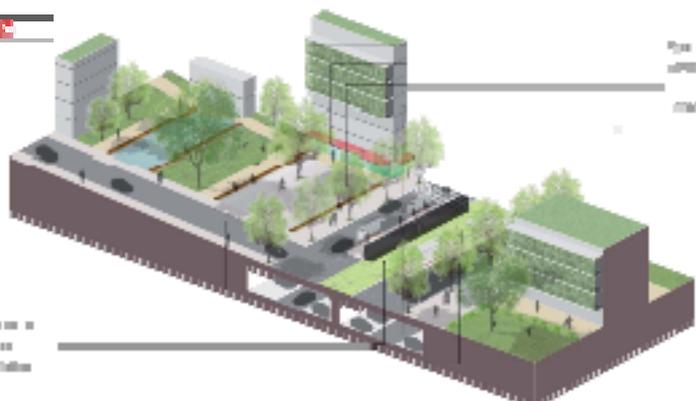
SYSTEME MODES DOUX



SYSTEME TIM



LA SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT





Comme mesures pour arriver à ce scénario -baisser la part des T IM de 19% en 20 ans- la proposition préconise :

- **développer les TP** à travers un système de type BHNS qui organise le rabattement des quartiers non desservis par le tramway et le CEVA sur les grands axes de transport collectif est-ouest : une boucle en BHNS reliant les principales polarités et deux ramifications le long des RD 1206 et RD 906 desservent les quartiers de faubourgs plus éloignés à l'Est. La boucle est effectuée par la mise bout à bout de plusieurs lignes impliquant de nombreux transbordements. Une infrastructure de tramway est imaginée depuis la route de Genève sur la route Blanche avec terminus à Gaillard.
- la **marche à pied** comme un mode de déplacement à part entière et favoriser **l'émergence d'une pratique cyclable** : le partage des voiries et la limitation des vitesses « pacification », permettraient aux utilisateurs de rejoindre facilement les différents sites d'intérêt du PACA ;
- orienter le choix modal par un jeu d'offre et de contrainte adapté, transformant, entre autres, l'A40 en boulevard urbain et ramifiant le tramway de Chêne-Bourg jusqu'au P+R de l'A 40.

Quant aux P+R, Talagrand propose l'emplacement en amont des centres denses, connectés aux BHNS ou aux lignes de tramway, les trois P+R se situent :

- à l'Est de la zone d'activités de Ville-la-Grand (Altéa) ;
- à Borly 2 ;
- à l'ouest de l'échangeur de l'autoroute Blanche.

Propositions de détail

L'équipe Talagrand développe plusieurs projets de détail, dans chaque cas, un état des lieux sommaire, les enjeux du développement du site, des propositions et des mesures de mise en œuvre sont décrits. Les esquisses d'aménagement sont accompagnées par des projets de référence qui permettent de mieux appréhender les échelles et d'illustrer les potentialités des sites.

Le cas de **requalification de la route Blanche** est présenté comme grand projet urbain qui permettrait de recoudre la commune de Gaillard, traversée actuellement par une pénétrante autoroutière. En même temps, ce projet revalorise un axe d'entrée d'agglomération et exploite un potentiel foncier important. Des parkings souterrains remplissent le creux existant et les lignes de tramway et de BHNS sont prolongées en surface sur cet axe qui devient un boulevard urbain. La référence pour ce projet est le projet de remplacement de l'autoroute urbaine de Nantes par l'installation d'une ligne de tramway qui a produit d'importantes externalités positives dans les secteurs environnants.

Le Collège avait demandé à l'équipe Talagrand d'étudier le triangle entre le centre ville d'Annemasse, le Brouaz et le quartier sensible du Perrier. La proposition pour ce secteur commence par la mise en évidence de ce que représente l'espace vert du Brouaz en termes de surface : un espace à l'échelle du parc des Eaux-Vives à Genève. Le **parc équipé du Brouaz** proposé par Talagrand permet de créer un lien entre la ville et l'Arve dont les rives sont rendues accessibles avec la pacification de la RD. Les serres sont maintenues et l'activité de maraîchage



est intégrée au parc avec la valorisation de l'espace de vente. L'implantation d'un équipement public, en plus de l'Hôpital privé Savoie Nord est proposée. Une urbanisation limitée aux franges de ce parc est également préconisée, notamment à l'ouest de l'avenue Pierre Mendès France.

Avec le renforcement de la trame de mobilité douce intérieure, de l'offre programmatique et la définition claire de limites par l'urbanisation, le Bois de Rosses devient le **Haut lieu de Rosses** dans l'approche de Talagrand. Le projet pour ce secteur valorise la nature dans ses dimensions productives, écologiques et ludique au sein du territoire urbanisé. Les offres programmatiques tirent partie des activités déjà en place et la mutation de la zone enclavée dans le triangle des Rosses en un pôle dédié aux commerces et loisirs pourrait être envisagée. De même, un pôle d'agriculture bio, cueillette, restauration, pourrait être développé dans la partie agricole.

Autres projets développés par l'équipe Talagrand dans le cadre du 2^{ème} degré des études test sont : l'intensification des faubourgs d'Annemasse et du faubourg commercial de Ville-la-Grand, la renaturation du Foron, la requalification de la rue de Genève, le balcon à Gaillard et le parc agricole aux Voirons.

Capacités potentielles

Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Surface ha
France	par extension de la zone à bâtir	2'023		
	par densification	5'204	15'631	
	par modification d'affectation	3'227		
Suisse	par extension de la zone à bâtir	4'605		
	par densification	2'240	10'901	
	par modification d'affectation	3'751		
TOTAUX		21'051	26'532	
<i>Objectif PAFVG</i>		<i>+30'000</i>	<i>+10'000</i>	



5. Recommandations du Collège

Il est rappelé ici préalablement que les travaux menés dans le cadre de ces études-test n'ont délibérément pas pris en compte l'hypothèse de la réalisation d'une traversée du lac, projet étudié parallèlement par le canton de Genève. Il est bien entendu que l'intégration d'un tel ouvrage aurait des conséquences très importantes sur la planification et pourrait remettre en question non seulement des solutions retenues par le Collège mais également les bases de l'analyse territoriale. Cette question sera réexaminée dans le cadre du plan de synthèse à élaborer par la suite.

5.1. Synthèse des travaux du Collège et des tables rondes

Collège

La présentation des trois propositions par les équipes a soulevé les remarques et questions suivantes parmi les membres du Collège.

Paysage

- La notion de ceinture verte s'impose comme un concept commun et nécessaire. L'espace vide qui "contient" l'urbanisation doit faire également l'objet d'un projet de territoire, de manière plus approfondie que les idées esquissées par les équipes. M. Feddersen insiste sur la nécessité de travailler sur cette lisière, son épaisseur, ses connexions avec le maillage vert dans l'urbanisation.
- Les projets posent des bases pour la définition de "marqueurs" du paysage agricole (chênes, champs, etc.) et de la diversité des fonctions à coordonner (agricole, écologique, loisirs, etc.).
- L'importance de la préservation du Bois de Rosses tout comme l'intérêt d'une meilleure ouverture au public sont soulevés par plusieurs intervenants français ainsi que par M. Daulne.
- L'ambition d'une connexion du Bois de Rosses à l'Arve par le tracé du boulevard Lucie Aubrac (KCAP) est saluée.
- La partie est du territoire (Cranves-Sales, Bonne) est plus difficile à traiter et les propositions restent floues ou absentes. M. Feddersen juge la proposition de Rolinet intelligente mais encore arbitraire, celle de KCAP moins spectaculaire mais plus juste. La maîtrise de l'urbanisation et la qualification paysagère de ce secteur constituent un réel enjeu.
- La notion de couloirs écologiques est essentielle pour le développement des projets sur ce PACA, relève notamment M. Cramer.
- M. Frei relève la dialectique entre densité et préservation d'espaces verts, bien mise en évidence par les projets.
- M. Daulne édaire la différence entre parc urbain - espace vert aménagé, à forte valeur d'usage - et parc d'agglomération - vastes espaces agricoles et naturels, peu aménagés, mais intégrant une fonction d'accueil importante quoique plus diffuse.



- Le maintien d'un vide significatif au Brouaz est relevé par MM. Borel et Dupessey. Les réflexions en cours pour le PLU vont dans le même sens. M. Frei le considère également comme un patrimoine majeur pour le long terme. M. Daulne rend attentif contre une vision trop aménagée du site et plaide pour le maintien du maraîchage et sa cohabitation avec la mise en valeur d'une ouverture sur l'Arve et d'une fonction de détente et loisirs pour les citoyens.
- Le dédoisonnement du site du Brouaz est un enjeu important, tant pour la connexion des équipements au centre d'Annemasse que de manière plus diffuse pour les liaisons de mobilité douce.

Mobilité

- M. Donque relève que la matière s'est notablement enrichie dans ce domaine par rapport au premier degré et constate des rapprochements entre les trois propositions. C'est le cas en particulier pour la requalification de la route Blanche, en contradiction avec les planifications actuelles mais compatible à ses yeux avec la capacité attendue. Il juge le concept de l'équipe Rolinet comme le plus cohérent avec les projets en cours. Enfin, il déplore le peu d'attention portée au trafic de marchandises. Il souligne que la réflexion sur l'usage ferroviaire pour la logistique doit être menée à l'échelle de toute l'agglomération.
- Pour les représentants d'Annemasse, l'idée de périphérique complémentaire au péricentrique (KCAP) est séduisante mais sa connexion avec la route de Genève ainsi qu'avec l'autoroute reste à résoudre. M. Oppliger juge intéressante la proposition KCAP de nouveau pont sur l'Arve à l'est de l'échangeur.
- Selon M. Dupessey, le boulevard Lucie Aubrac a un rôle interne à l'agglomération annemassienne mais une marge importante subsiste pour l'intégration des différents modes de mobilité.
- M. Daulne apprécie les propositions qui associent fortement les parcours de mobilité douce aux structures géographiques et aux identités paysagères.
- M. Oppliger insiste sur le choix à faire sur le rabattement du quartier du Perrier sur le centre d'Annemasse (Rolinet) ou plutôt sur Genève (KCAP). Il mentionne l'enjeu du renforcement du train vers le Chablais pour contribuer à résoudre les difficultés de connexion de ce territoire aux pôles d'Annemasse ou du centre de Genève.

Urbanisation

- La corrélation entre les sites stratégiques d'urbanisation et les axes forts de mobilité ressort fortement du travail des équipes. De même, le renforcement des transversalités doit équilibrer la tendance à la linéarité est-ouest.
- Le travail sur les dents creuses et la densification du tissu urbain montrent des potentiels intéressants mais il faudra bien apprécier le réalisme des échéances. Mme Vasiljevic s'inquiète sur les réelles capacités d'accueil à 2020.
- M. Feddersen questionne les effets de "porte". L'espace urbain et le territoire sont à ses yeux des continuités complexes et évolutives.



- Il reste mitigé sur certaines traductions trop caricaturales de densité ou d'interventions lourdes et chères (route Blanche en particulier). Il résume par un trait les attitudes et apports des trois équipes : opérations coup de poing pour Rolinet, une boîte à outils pour Talagrand et un suivi des dynamiques locales pour KCAP. Il juge préférable de mettre les priorités ailleurs que sur des mégaprojets dont la faisabilité reste aléatoire. Il est appuyé par M. Frei dans ses propos.
- M. Cramer abonde dans le sens où il ne faut pas se payer de mots pour bâtir la ville sur la ville et qu'il faut prendre en compte sérieusement les aspirations des collectivités locales.
- M. Frei rend attentif à ne pas se piéger par des améliorations d'espaces publics sur les grands axes au détriment d'un travail en profondeur dans les différents quartiers.

Les avis des tables rondes

Sur ce périmètre densément bâti et utilisé, les propositions des trois équipes se sont trouvées en interférence avec de nombreux projets, attentes et programmes engagés par ailleurs.

Notamment, les tables rondes ont relevé les points suivants :

- *transport ferroviaire : l'activité de fret ferroviaire est à maintenir impérativement à la gare d'Annemasse ; la création d'une halte ferroviaire au Brouaz rendrait nécessaire la construction du shunt d'Ambilly ; le phasage est à coordonner avec la revitalisation de la ligne Annemasse-La Roche ; la proposition de KCAP, de créer un quai sud à la gare d'Annemasse, interfacé avec le tramway, mériterait d'être vérifiée*
- *P+R : pourquoi ne pas créer un parking P+R à la gare d'Annemasse? Pourquoi chercher à déplacer le P+R de Sous-Moulin?*
- *autres transports publics : quelle desserte de Bonne et de l'hôpital de Findrol?*
- *secteur du Brouaz : la pisciculture est un joyau à conserver (thème de l'eau à proximité de l'Arve) ; les serres municipales sont à préserver*
- *autres : les propositions de densification de Gaillard et de Puplinge ne font pas l'unanimité.*

D'autres interventions ont fait état d'inquiétudes sur des sujets touchant moins directement au périmètre du PACA. Notamment :

- *développement économique : où propose-t-on de créer des emplois, de quels types? ne risque-t-on pas de renforcer le profil de «super dortoir» du territoire?*
- *trafic routier : quel sera l'impact de la traversée du lac sur le trafic de la route Blanche? comment va être géré le trafic correspondant?*
- *Les porte-paroles de deux associations, très assidues dans tous les PACA, ont réaffirmé leurs positions générales :*



- *agriculteurs : ne pas confondre terres agricoles (outil de production alimentaire) et zones vertes ; ne pas encourager le morcellement au pied des Voirons, qui inciterait à déclasser des terres agricoles ; soutenir une activité maraîchère au parc du Brouaz, en lien direct avec la ville ; de forts doutes sont émis sur la notion de « parc agricole » proposée par l'équipe Talagrand*
- *écologie : les corridors biologiques de la Seymaz et du Foron mériteraient d'être plus larges ; comment est prise en compte la voie verte du CEVA ?*

La proposition de l'équipe Rolinet a convaincu par la force des lisières, comme limite à l'urbanisation (mais ne s'agit-il pas de nouvelles « fortifications » ?), par la densification des tissus urbains (mais certains s'inquiètent de la qualité de vie) et par les réseaux écologiques. L'hypothèse de création d'une halte ferroviaire au Brouaz reste à vérifier.

La proposition de l'équipe Talagrand a été appréciée pour l'idée de centralité transfrontalière bien desservie, de parc d'agglomération au Brouaz, de haut lieu de Rosses et de reconversion de la route Blanche. Mais les moyens de densification n'ont pas paru très clairs, tandis que le déplacement du P+R de Sous-Moulin et la notion de « parc agricole » ont été mal reçus.

La proposition de l'équipe KCAP a convaincu par sa clarté et son réalisme. L'idée d'un technopôle aux portes de Genève a été appréciée, de même que les réseaux de mobilité et l'aménagement du Bois de Rosses. L'interconnexion du tram et du RER à la gare d'Annemasse par un allongement des quais a paru intéressante, de même que la nouvelle vision du boulevard est-ouest d'Annemasse, mais ces deux idées restent à vérifier. Les avis des tables rondes ont été plus partagés sur les extensions proposées de MICA et Puplinge.



5.2. Recommandations générales du Collège

Les recommandations émises par le Collège d'expert pour la suite des travaux de planification doivent être comprises comme des critères et attitudes de projet et non comme un jugement positif ou négatif sur des propositions des équipes qui seraient lues comme des solutions clé en main.

Paysage

1. Fixer une limite claire et pérenne à la ville compacte

- Considérer cette limite comme une frange d'épaisseur circonstanciée (espace de projet et d'aménagement) plutôt que comme un trait, tout en considérant qu'elle doit par ailleurs se traduire clairement sur le plan juridique de l'affectation du sol.
- Les points de passage à travers cette limite constituent des espaces déterminants de projet urbain et paysager.

2. Au-delà de cette limite, renforcer les divers paysages dans leurs caractéristiques et multiples fonctions (agriculture, biodiversité, détente, loisirs, ressources, etc.)

- Définir des espaces de projet agro-paysagers pour les milieux ouverts ou forestiers, dans une épaisseur plus ou moins grande.
- Diversifier les milieux et caractériser les ambiances tout en renforçant l'identité des grandes unités paysagères.
- Préserver la fonction productrice de la zone agricole et associer en priorité les agriculteurs aux processus de mutation de leur espace de production, en dialogue avec les autres acteurs concernés.
- Valoriser les circuits courts de la production agricole et les échanges ville-campagne dans une dynamique de cohabitation.
- Maîtriser strictement l'urbanisation nouvelle au-delà du périmètre de la ville compacte, dans une planification coordonnée et visant plutôt au renforcement et à la structuration des localités existantes.

3. Structurer le territoire urbanisé par un maillage vert diversifié et connecté au grand paysage

- Une trame végétale globale, plus fine et intégrée au tissu urbain (espaces publics), doit offrir des transversalités à travers le territoire. Elle s'articule autour des couloirs majeurs constitués par la voie verte CEVA, les cours du Foron et de la Seymaz ainsi que par le boulevard Aubrac converti en couloir vert.
- Le maillage des espaces verts doit constituer un réseau naturel biologique renforcé et un support à la mobilité douce. Il interconnecte à la fois les milieux naturels et les espaces publics de différentes échelles.



- Le maillage vert et le réseau des espaces publics sont connectés au grand paysage ainsi mis à portée de tous.
- Prendre en compte la perception des composantes du grand paysage (Arve, Voirons, Salève, campagne...) comme référents d'orientation et de spatialisation de composition urbaine : maillage, espaces publics, bâti.
- **Promenade Lucie Aubrac (couloir vert)** : Evolution du projet de boulevard dans le but de valoriser sa fonction de couloir vert et d'axe de mobilité douce, connecté sur l'Arve, dans un parc du Brouaz à aménager, et au Bois de Rosses, par un prolongement dans les tissus bâtis existants. Sa fonction dans le réseau routier reste importante pour les déplacements internes à l'agglomération d'Annemasse. Elle se définit en coordination avec l'évaluation de la proposition de "périphérique" greffé sur l'autoroute faite par KCAP.

4. Réserver des parcs d'agglomération agro-paysagers en frange de ville compacte

- En complément aux espaces verts et parcs urbains, les "parcs d'agglomération" sont des espaces ouverts à caractère agricole et naturel prédominant mais dont la fonction d'accueil est importante pour la détente et les loisirs de la population urbaine. Ils font l'objet d'aménagements sobres et limités visant à assurer une cohabitation harmonieuse entre ses fonctions productive, écologique et récréative.
- **Le couloir de l'Arve**, dans ses fonctions naturelles et agricoles prédominantes, y compris pour le maraîchage, constitue ponctuellement un espace de détente relativement sauvage, partiellement enchâssé dans la ville (concept d'aménagement à préciser sur la base des conclusions du PACA Piémont du Salève / Arve). Préserver un large espace non urbanisé pour la dynamique du cours d'eau comme pour des espaces libres durables. Connecter généreusement ce couloir aux principaux axes verts perpendiculaires (vallons de la Seymaz, du Foron et de la Menoge, parc du Brouaz, etc.)
- **Le parc du Brouaz** constitue un espace de projet stratégique intégré au couloir de l'Arve. Réserver un espace libre important, ouvrant les quartiers sur l'Arve et pouvant accueillir des fonctions ou équipements divers : parc public, agriculture, pisciculture, clinique, etc. Coordonner sa planification avec la transformation de la route Blanche, l'aménagement de la jonction d'Etrembières et de la rive gauche de l'Arve ainsi qu'avec le couloir vert Lucie Aubrac.
- **Le Bois de Rosses** mérite une valorisation de sa valeur d'usage et de son accessibilité, dans une interprétation nouvelle. Il doit toutefois rester authentique dans son expression naturelle et sa valeur biologique (éviter trop d'aménagement). Sa fonction de connexion écologique et paysagère entre les milieux voisins (Voirons, marais des Chasseurs) ou plus distante (Foron, Menoge, espace agricole) mérite d'être renforcée par des mesures fines et ciblées, pour atténuer notamment les coupures de l'urbanisation et des infrastructures.



Urbanisation

5. Exploiter le fort potentiel de densification vers l'intérieur

- La cible de 30'000 nouveaux habitants et de 10'000 nouveaux emplois définie pour ce périmètre paraît réaliste et sera vérifiée par l'élaboration du plan de synthèse. Les projets ne doivent toutefois pas bloquer d'autres potentiels d'accueil supplémentaires qui sont sans doute encore envisageables à plus long terme.
- Le potentiel d'emplois sur France est très largement supérieur à la cible (plus de 15'000 pour les trois équipes contre 3'000 visés par le PAFVG). Ce potentiel doit toutefois être reconsidéré à la baisse au vu de la densité actuellement très faible d'emplois/ha. Ces éléments montrent que l'enjeu dans ce domaine se situe avant tout dans les questions administratives, fiscales ou de conseil et moins dans la planification territoriale.
- Par leur diversité et leur coordination avec une politique de services transfrontalière les quartiers émergents ou renouvelés seront conçus pour répondre aux aspirations des différentes catégories sociales et générationnelles de population.
- Mettre en œuvre des projets permettant de concrétiser de manière appropriée l'importante offre potentielle en logements et postes de travail révélée par les études test à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération. La stratégie de développement urbain consiste à compléter, recoudre, densifier, renouveler, requalifier... avec sensibilité et respect des différentes trames urbaines.
- Les planifications et mesures d'affectation en vigueur doivent être révisées dans ce sens, y compris en remettant en cause des zones à bâtir dispersées hors du périmètre compact.
- **Travailler parallèlement sur les trois stratégies complémentaires d'intensification urbaine déclinées ci-après :**

6. Renforcer les polarités d'une centralité transfrontalière émergente

- La mise en réseau et en synergie des polarités existantes et futures dans ce couloir d'agglomération offre l'opportunité d'une nouvelle centralité à cheval sur la frontière (Annemasse – Trois-Chêne), modèle alternatif au développement actuel très linéaire et centré sur Genève. Cette centralité multipolaire peut ainsi devenir à la fois un support identitaire fort et favoriser les synergies de proximité logement/emplois/services. Elle doit permettre l'émergence d'une planification concertée pour optimiser la complémentarité des équipements publics et des services.
- Maximiser l'utilisation judicieuse du sol et la mixité des fonctions dans les secteurs centraux dans une dynamique respectueuse du patrimoine et de la cohérence urbaine. Planifier ces mutations avec doigté, concertation et persévérance dans des processus garants de qualité, tant pour le cadre de vie que pour les espaces publics.



- Constituer des pôles d'emploi (essentiellement tertiaire) et de services dans les centralités irriguées par les axes forts TP : Eaux-Vives, Trois-Chêne et Annemasse centre (y compris Etoile Annemasse-Genève).
- Des liens forts sont à tisser entre les différentes centralités existantes et futures du PACA, tant au niveau fonctionnel (axes de mobilité, mixité et complémentarité des fonctions comme des équipements) que spatial (aménagement des axes urbains, identités paysagères, séquences d'espaces publics) ou social (activités, services publics, vie associative, manifestations culturelles ou sportives).
- Les propositions des équipes sont à considérer comme des illustrations de potentiel et non comme des modèles à appliquer (les projets "coup de poing" de Rolinet sont notamment jugés très caricaturaux).
- **Trois-Chêne** : Renforcer la densité et la définition des espaces publics sur la route de Chêne et autour de la gare CEVA de Chêne-Bourg en visant la création d'une centralité affirmée, attractive et vivante. Exploiter le parcours de la Seymaz comme couloir paysager et écologique, support de mobilité douce greffé sur la voie verte du CEVA. Etendre le périmètre de renouvellement urbain de la gare aux îlots situés au nord et à l'est (chemin de la Mousse et route d'Ambilly). Chercher la juste cohabitation entre le patrimoine préservé, le bâti nouveau de forte densité et des espaces publics de grande qualité.
- **Etoile Annemasse-Genève** (gare d'Annemasse) : Poursuivre les démarches de planification pour une reconversion du site dans son contexte élargi (friche ferroviaire, hôpital et parcelles sous-utilisées) en vue de lui conférer une identité nouvelle au caractère urbain affirmé, exploitant sa spécificité spatiale et historique. Viser l'implantation d'équipements et d'emplois de niveau d'agglomération pour constituer un pôle stratégique de niveau d'agglomération pour les services et activités économiques, ainsi qu'un support à une nouvelle dynamique urbaine bénéficiant de l'arrivée du CEVA. Gérer la cohabitation entre la réaffectation du secteur avec le maintien d'une activité ferroviaire (besoins d'exploitation pour le trafic de voyageurs et la logistique urbaine). Coordonner la planification du site avec la consolidation des quartiers plus au nord le long du Foron et une meilleure connexion de Puplinge au centre d'Annemasse.
- **Route Blanche et route de Malagnou** : Transformer l'autoroute en boulevard de qualité ou en espace couvert, avec un traitement spatial et une urbanisation attenante réparant l'effet de coupure et limitant les nuisances. Chercher une synergie avec le renouvellement urbain et la mise en lien des quartiers de part et d'autre de l'autoroute. Répondre en particulier aux attentes de la commune de Gaillard en matière de maîtrise du stationnement, de création de lien entre les quartiers et d'évolution en douceur de l'équilibre social. Basé le projet sur un diagnostic fin des besoins et des potentiels ainsi que sur une faisabilité foncière et économique en visant une densité adaptée sans tomber dans la mégastructure démesurée.
- **Eaux-Vives** (hors centralité transfrontalière) : Le pôle de la gare et ses environs constitue plutôt le point d'accrochage de la centralité transfrontalière avec le cœur d'agglomération. Il agit donc comme articulation et relais. La poursuite de la densification de ce quartier par des opérations multiples doit viser une forte affirmation urbaine, dans un cadre valorisé par des espaces publics de qualité, l'ouverture sur le lac et par le voisinage de verdure des jardins résidentiels de Chêne-Bougeries, de grands parcs urbains et du vallon de Frontenex. Le projet



ambitieux de la gare CEVA, avec l'implantation de la Nouvelle Comédie, constituera un élément moteur à exploiter.

7. Structurer l'urbanisation affirmée des franges d'agglomération

- Hormis le projet MICA déjà fortement engagé ou des cas très exceptionnels (alternative sur Puplinge), aucune extension significative sur l'espace agricole bordant l'agglomération n'est en principe à envisager. Les opérations d'urbanisation nouvelle en frange urbaine sont plutôt destinées à en structurer les limites, tant du point de vue du renforcement de la cohérence paysagère que de la qualité des milieux bâtis. Il s'agit donc en principes d'opérations ponctuelles coordonnées ou d'intervention linéaires en front de quartiers plutôt décousus.
- **Axe Frontenex** : Opérations ponctuelles sur "dents creuses" dans le couloir bien desservi par la future ligne de bus en saisissant les opportunités d'élargir et qualifier l'espace public des rues. Interventions sensibles de structuration et de connexions pour la mobilité douce dans les quartiers de villas donnant sur la zone agricole à préserver et greffées sur la voie verte CEVA. Coordonner cette démarche avec une reconstitution de la trame bocagère par des haies plantées de chênes.
- **MICA** : Evaluer la pertinence d'un éventuel report du potentiel prévu dans les secteurs « Mon Idée » et « Grand Prés » (environ 1'500 logements) au sud de Puplinge (voir ci-après) ou sur un autre site. Contrairement à certaines propositions, il n'est pas à envisager de remettre en cause les césures vertes, conçues et dimensionnées selon leurs fonctions paysagère, de gestion des eaux et d'usage social. Les capacités annoncées par les équipes devront être vérifiées en fonction de ces paramètres.
- **Puplinge** : Elaborer un projet d'extension progressive du village de Puplinge vers le sud-est, dans un mode d'urbanisation adapté favorisant à terme une meilleure connexion avec le pôle d'Annemasse. A ménager dans ce cadre des liaisons de mobilité douce particulièrement efficaces entre le village et la gare d'Annemasse (5 min. à vélo !). Ménager une coupure paysagère dans le couloir du Foron, préservant sa fonction de corridor biologique et distinguant clairement l'identité du village par rapport à la ville attenante.
- **Ambilly - Ville-la-Grand** : Opérations ponctuelles d'occupation délicate des vides le long du Foron (Martinière, Corceillons, Comières) dans le double but d'une meilleure occupation du sol et d'une qualification des rives du cours d'eau.
- **Front de Cranves-Sales sur le Bois de Rosses** : Questionner le renforcement de la structure spatiale et sociale des quartiers pavillonnaires situés en frange du site des Bois de Rosses, par un nouveau front donnant sur l'espace agricole (propositions de Talagrand et KCAP). Cette démarche, à gérer dans la durée (échéance 2030) et à coordonner avec la consolidation du tissu urbain inachevé, doit permettre de diversifier la composition sociale, d'offrir l'opportunité d'équipements de proximité et de renforcer l'accrochage de ces quartiers avec le Collège et le centre villageois, au-delà des opérations actuellement engagées sur ce secteur. Elle doit également qualifier la transition paysagère ainsi que les parcours de mobilité douce avec le parc d'agglomération du Bois de Rosses. Une amélioration des liaisons spatiales, biologiques et fonctionnelles entre le bois, le marais des Chasseurs et les coteaux des Voirons pourra être recherchée par la même occasion.



- **Articulation de Borly - La Bergue - Bonne** : Ce secteur n'a été que peu abordé par les études mais constitue à la fois un point sensible de transition dans la limite du périmètre compact d'agglomération et un ensemble mal structuré de banlieue artisanale, commerciale et pavillonnaire. Une planification concrète et habile serait nécessaire à l'échelle intercommunale en intégrant le Bas et Haut Monthoux pour qualifier et préserver les vides organisant le territoire, renforcer des nœuds urbains, valoriser l'espace de la D907 et inciter à une meilleure organisation de la mixité de fonctions.
- **Brouaz** : En symbiose avec la conception paysagère du parc du Brouaz et des rives de l'Arve, ainsi qu'en coordination avec l'évolution du site de la Châtelaine, une urbanisation partielle du site du Brouaz est souhaitable afin de créer des articulations cohérentes entre les quartiers et les espaces ouverts, valorisant ces derniers et permettant un meilleur équilibre de la mise en œuvre globale des vides et des pleins.

8. Inciter et accompagner le renouvellement ou la densification diffuse de certains quartiers

- Renforcer l'identité des quartiers existants et augmenter les densités pour préserver les espaces verts et la zone agricole, sans tomber dans le rafistolage ou les nouvelles cités impersonnelles, avec une exigence de qualité dans le traitement des parcs et espaces publics.
- **Annemasse** : Des opérations de renouvellement, de densification, d'occupation de vides et de restructuration peuvent cohabiter ou se combiner sur différents sites : Perrier, Romagny. Elles offrent un bon potentiel d'accueil et de qualification sociale, spatiale et environnementale. Une coordination assidue doit viser également à créer de la cohérence dans la structure urbaine, notamment par l'aménagement des grands axes ou la couture avec les espaces publics ou collectifs des ensembles bâtis voisins qu'il s'agit d'interconnecter. Le tracé du boulevard Lucie Aubrac en est un vecteur important.
- **Zone d'activité de Ville-la-Grand** : Maintenir le potentiel d'activités artisanales et de petite industrie (secondaire), contenir l'expansion des activités commerciales (au bénéfice des centres) et cibler les insertions des futurs développements d'activités (Altéa) bénéficiant de la nouvelle offre TP programmée. Favoriser la densification et la structuration de la zone. Mettre en valeur la proximité du Bois de Rosses, notamment par le traitement paysager et les connexions de mobilité douce.
- **Châtelaine** : Favoriser une reconversion progressive du site d'une part vers des fonctions plus adaptées à la situation toujours plus centrale de ces terrains au vu du développement urbain inéluctable et d'autre part en valorisant la situation en rive de l'Arve et en entrée d'agglomération. Inscire cette mutation dans une stratégie transfrontalière d'implantation d'activités. Coordonner la planification avec celle du Brouaz, au nord de l'autoroute.
- **Centralités de Gaillard** : Inciter et accompagner un renforcement progressif des centralités de quartier et des liaisons urbaines transversales nord-sud entre la rue de Genève et les balcons sur l'Arve, à qualifier également par un questionnement sur la coupure actuelle de l'autoroute Blanche. Soutenir également les échanges avec les quartiers voisins de Thônex et les liens renforcés par la desserte TP. Travail de densification par touches, d'aménagement de l'espace public des rues structurantes ainsi que de valorisation de places de quartier.



- **Chêne-Bougeries** : La particularité de ce couloir de jardins résidentiels arborisés à forte présence paysagère est à préserver. Des actions et incitations à une densification mesurée et progressive sont toutefois à inscrire dans la durée. Les opportunités d'interconnexion des rues ou des liaisons de mobilité douce doivent être saisies pour renforcer l'appropriation sociale de ces quartiers et leur insertion à part entière dans la structure de la ville.

9. Travailler avec les acteurs et les collectivités locales pour affiner la stratégie et les projets urbains.

- Sans renoncer aux objectifs fondamentaux du projet d'agglomération et d'un urbanisme inscrit dans le développement durable, prendre largement en compte les attentes et appréhensions des différents groupes d'acteurs concernés par les projets, dont les autorités locales en premier chef.
- Inscrire le développement des projets dans un processus de partenariat et de concertation dès les phases initiales.
- Par des opérations concrètes, bien ciblées et menées en bonne concertation, chercher l'adhésion des acteurs au cercle vertueux d'un urbanisme durable, sociabilisant et porteur de qualité de vie. Ces actions doivent se mener parallèlement sur des thèmes complémentaires (espaces publics, mobilité, logement, équipements, etc.) et à différentes échelles, y compris sur des opérations très ponctuelles mais pouvant être emblématiques (proposition Talagrand pour les balcons de Gaillard, par exemple).

Mobilité

10. Favoriser le transfert modal dans une approche complémentaire des accessibilités

- Améliorer fortement l'attractivité (rapidité, confort) des modes doux et des transports publics pour décharger les axes routiers du trafic inutile et limiter la pression sur l'environnement. Cela implique de développer un réseau de transports publics interconnecté permettant un rabattement sur les axes forts (tramway et RER) et de réserver des parcours généreux et très diffus pour les cycles et piétons. Le réseau viaire attribué au TIM doit pouvoir continuer à assurer sa fonction de distribution de l'agglomération et des quartiers dans un principe de fluidité relative et de vitesse modérée.
- La cible mise en évidence par les études test devrait être la stabilisation globale du trafic motorisé grâce aux effets du report modal en compensation de l'augmentation de la demande générée par l'urbanisation. La centralisation des fortes densités d'emploi ou de grands générateurs de trafic sur les nœuds de transports (gares RER) favorise à ce titre grandement le report modal.
- Aborder la thématique du transport de marchandises et de la logistique, qui concernent une part importante des déplacements et représente un enjeu non négligeable en terme mobilité et d'environnement (point pas ou peu traité par les mandataires). Les études marchandises générales du PA préconisent de réserver des espaces dédiés à la logistique en centre ville (là où sont effectués le plus grand nombre de déplacements), si possible connecté au réseau ferroviaire.



- Considérer que la stratégie et les actions majeures en terme de mobilité doivent en premier chef être traitées à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et que les mesures à prendre au niveau du PACA ne sont que subsidiaires, quand bien même elles peuvent avoir des effets certains.

11. Mettre en œuvre pour les modes doux un maillage viaire serré et structuré par de grandes liaisons à forte qualité paysagère

- Combiner dans le maillage MD les buts de mobilité fonctionnelle et de loisir, par des tracés complémentaires ou combinés, conçus en étroite coordination.
- Assurer la continuité des parcours récréatifs à travers les quartiers jusqu'aux limites d'urbanisation et connecter le maillage urbain aux parcours de randonnée et de détente dans les espaces agricoles ou naturels. Renforcer en particulier les liaisons transversales nord-sud et les échappées vers l'est.
- Relier le maillage MD fonctionnel des quartiers aux centralités, équipements (écoles notamment) et aux arrêts TP (interfaces en particulier).
- Combiner le maillage MD au renforcement du réseau vert (cf. volet "Paysage") et greffer les espaces publics majeurs ou de quartier (parcs, places, placettes) sur ces parcours. **La voie verte du CEVA**, les couloirs de **la Seymaz** et du **Foron** ainsi que la **promenade Lucie Aubrac** prolongée en constituent les axes forts.
- Requalifier les axes urbains est-ouest, actuellement à caractère très routier, en faveur de la mobilité douce et de la valeur d'usage de l'espace public, en coordination avec un réaménagement en faveur des TP. On traitera en priorité l'axe **route de Chêne - rue de Genève** ainsi que les grands axes d'**Annemasse**. La requalification de la **route Blanche - route de Malagnou** entre dans cette stratégie mais fera l'objet d'un processus plus complexe lié à une nouvelle urbanisation de ce couloir en grande partie autoroutier.

12. Réaliser une ossature solide de transports publics composée d'axes forts longitudinaux reliant les pôles urbains et des distributions transversales interquartiers, connectées aux centralités.

- Une amélioration des connexions TP s'impose autant entre l'ensemble du territoire et Genève que dans l'interaction des différentes centralités. Les développements des projets sur la base des réflexions des mandataires des études test sont toutefois à mener en considérant la demande de déplacement et en particulier les origine-destination des usagers potentiels ainsi qu'au regard de la faisabilité technique et financière.
- Mettre en œuvre les projets d'axes forts longitudinaux (**CEVA, tram et BHNS**) projetés, en les questionnant à la lumière des propositions de renforcement des axes nord (KCAP : prolongement du trolleybus) et sud (BHNS Brouaz-Gaillard par les quartiers). Examiner la pertinence d'un prolongement du tram jusqu'au Perrier comme proposé par KCAP. Assurer le niveau d'axe fort TP sur la **route de Malagnou - route Blanche**.



- Optimiser la **connexion des axes forts à la gare d'Annemasse** (explorer la piste KCAP ou d'autres options) dans une approche globale intégrant la MD, l'orientation et la qualification de l'espace public.
- Vérifier la pertinence d'une **boucle TP entre les polarités transfrontalières** (Chêne, MICA, Annemasse, Gaillard) pour forger une région non seulement axée sur Genève mais également génératrice d'identité propre, de place de travail, etc. Cette proposition est jugée très positivement pour le projet MICA. Evaluer ses modalités d'exploitation selon les principes de Rolinet ou Talagrand. Concevoir cette boucle en cohérence avec les liaisons transversales à plus grande échelle.
- Compléter le réseau principal par une ligne de bus entre **Annemasse - Bonne - Hôpital** avec un bon niveau de desserte, adapté à un contexte de périphérie.

13. Améliorer le trafic individuel motorisé par le transfert modal et une gestion qualitative du réseau priorisant la fluidité sur la rapidité.

- Pas de nouvelle infrastructure routière prévue, hormis pour la desserte de nouveaux quartiers et une meilleure connexion d'Annemasse à l'autoroute, mais plutôt une requalification des axes principaux (cf. plus haut). La **requalification de la route de Malagnou - autoroute Blanche** s'inscrit dans cette stratégie.
- Une meilleure distribution du trafic dans Annemasse et ses abords peut être visée par la mise en place d'un concept combinant un **péricentrique** et un **périphérique**. Concevoir dans ce contexte le boulevard Lucie Aubrac comme liaison interquartiers en appui au réseau principal et non comme artère majeure.
- Une meilleure **connexion de l'autoroute en traversée de l'Arve avec Annemasse** est nécessaire. Poursuivre les études sur des variantes à la jonction d'Etrembières ou plus à l'est (option KCAP).
- Localiser les **principaux P+R en frange du périmètre compact**, sur les axes forts TP et les réaliser simultanément à la mise en œuvre de ceux-ci. Cela permet de relier ces infrastructures aux centralités pour soutenir les activités et les commerces de ces derniers. Cela implique de déplacer à terme aux portes de l'espace urbain certains parkings actuellement en bout de ligne urbaine à la frontière mais au cœur de l'urbanisation (Sous-Moulin, Moillesullaz par exemple).



Sigles et abréviations

ARC SM	Assemblée régionale de coopération du Genevois Syndicat mixte (France)
BHNS	Bus à haut niveau de service
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
COFIL	Comité de pilotage
COPRO	Comité de projet
DDE	Direction départementale de l'Équipement (France)
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire (GE)
ha hec	tares
MD	Mobilité douce
MED	Maison de l'Économie Développement, société d'économie mixte (Genevois Haut-Savoyard)
MICA	Mon Idée - Communaux d'Ambilly
P+R P	arking relais
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAFVG P	rojet d'agglomération franco-valdo-genevoise
PDCom	Plan directeur communal (GE)
PDU	Plans de déplacements urbains (France)
PLQ	Plan localisé de quartier (GE)
PLU	Plan local d'urbanisme (France)
RD	Route départementale (France)
RER	Réseau express régional
SCOT	Schéma de cohérence territoriale (France)
TIM T	ransports individuels motorisés
TPT	ransports publics

