

CAHIER ANNEXE N° 60

Document cadre pour les études tests



Version intermédiaire - novembre 2008





PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse

Document cadre pour les études tests

Version intermédiaire

Novembre 2008

Auteurs

Canton de Genève et Annemasse Agglo

En collaboration avec

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





Table des matières

Document cadre pour les études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse	7
1. Le territoire d'étude	9
2. Les grands projets en cours sur ce territoire et les documents à prendre en considération.....	10
3. Les objectifs quantitatifs de développement	16
4. Les objectifs qualitatifs de développement.....	18
4.1. Un développement économique équilibré et durable.....	18
4.2. Les objectifs d'urbanisation, de paysage et d'espace publics.....	19
4.3. Les objectifs de mobilité	21
4.4. Les objectifs agricoles	22
4.5. Les objectifs environnementaux	23
4.6. Les objectifs en matière de nature et de paysage	23
5. Tableau de synthèse des invariants et des pistes à étudier	24
6. Annexes.....	27
6.1. Annexe 1 : les exigences concernant les rendus des études tests.....	27
6.2. Annexe 2 : liste des études qui seront transmises aux équipes	30





Document cadre pour les études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse

A partir des principes et des enjeux définis dans la charte du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, il s'agit d'étudier sur l'ensemble du couloir que constitue le PACA (Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) Genève-Eaux Vives-Annemasse, un concept de projet urbain intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, activités, équipements publics), la mobilité (transports individuels, transports collectifs, mobilité douce), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels...) et l'environnement.

Il s'agit notamment d'identifier l'ensemble des secteurs de cet axe, puis d'élaborer un projet urbain d'ensemble autour de ces secteurs (habitat; paysage; économie; déplacements) permettant de développer le potentiel de clientèle de cette branche par une urbanisation plus dense sur les secteurs desservis par les transports collectifs.

Cet axe étant un territoire déjà fortement urbanisé, l'étude ne devra pas se focaliser seulement sur les potentiels libres de toute urbanisation, mais aussi sur les sites déjà urbanisés, en friche ou en développement. En effet, au-delà de la nécessaire réflexion des possibles sites d'extension, une attention particulière devra être accordée en terme de « renouvellement urbain » de ce couloir transfrontalier, ainsi que des transversales qui structurent naturellement le territoire (Seymaz, Foron).

Les propositions d'urbanisme devront répondre à des principes d'étapes (court terme: horizon 2015, moyen terme: horizon 2020 et long terme: horizon 2030) et aux objectifs généraux suivants, dans une exigence de développement durable :

- *A partir d'une première vision à l'horizon 2015/2020, penser la structuration territoriale à l'horizon 2030 d'un "grand secteur urbain transfrontalier", de la Gare des Eaux Vives jusqu'au centre d'Annemasse, ainsi que les mesures permettant de le conforter (identité, centralité)*
- *Penser l'articulation tant en matière de transports publics que de développement urbain entre ce "grand secteur urbain transfrontalier" et les autres "secteurs de développement de l'agglomération annemassienne", en direction de Ville-la-Grand/Juvigny, de Bonne, de Vétraz Monthoux et du Brouaz / Gaillard ;*
- *Penser le développement et le maillage de l'ensemble des centralités au sein des secteurs du PACA, au-delà du cœur de l'agglomération. Cela signifie de travailler sur les identités et le renforcement des centralités historiques (Chêne Bougeries, Chêne Bourg, ...), de conforter la centralité régionale d'Annemasse, et de réfléchir à la création de nouvelles centralités locales (« centres de quartiers ») ;*



- *Identifier une capacité d'accueil sur l'ensemble du couloir transfrontalier de 10 000 emplois et de 30 000 habitants.*
- *Ces propositions d'urbanisme (urbanisation, mobilité, environnement) attendues par le collège, devront prendre en considération lorsque cela le nécessite les autres thèmes des politiques de services du Projet d'Agglomération franco- valdo-genevois, à savoir : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie, l'agriculture.*

Un premier travail, dénommé « Croquis illustratifs des enjeux » a été réalisé par Pierre Feddersen. Ce travail a permis d'identifier des premières pistes de travail tant pour l'urbanisation, le paysage ou les axes de mobilité. Il sera complété par des propositions d'objectifs et de programme d'aménagement formulées par les 14 communes concernées. Ces propositions seront intégrées dans les cahiers des charges de l'étude test.

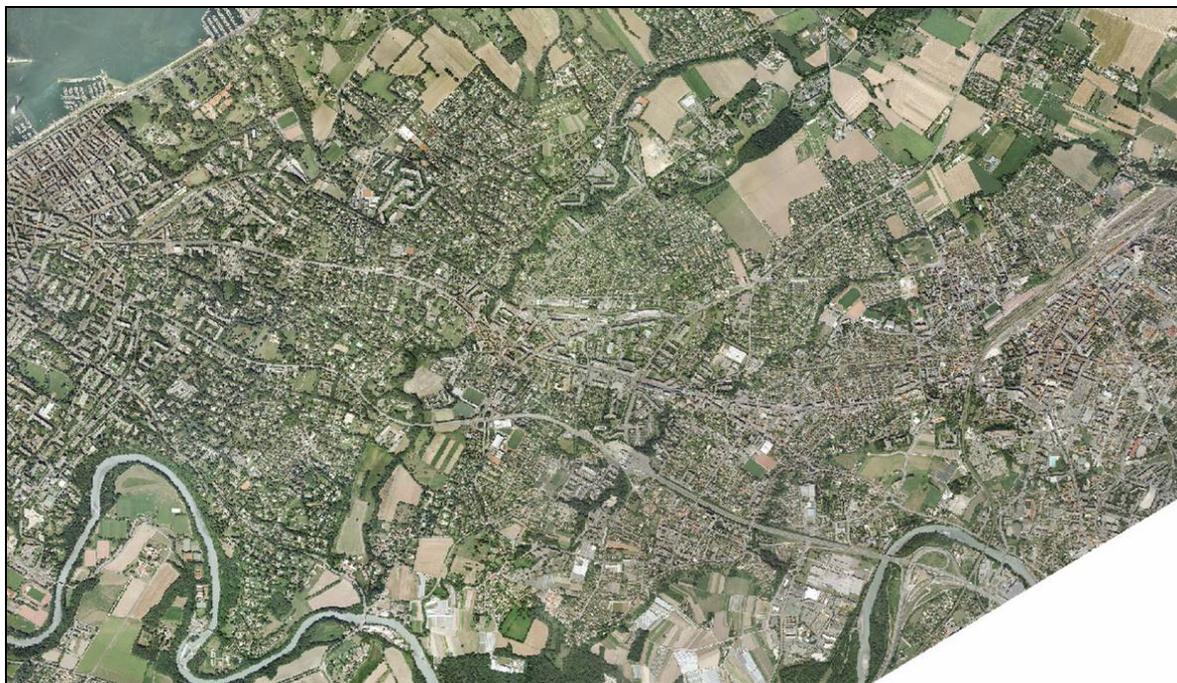


1. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude et de propositions du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse sera envisagé comme un seul et même axe de développement transfrontalier de l'agglomération. Il est constitué des 13 communes suivantes : Genève, Chêne Bougerie, Chêne Bourg, Thônex, Puplinge, Ambilly, Gaillard, Annemasse, Vill e-la-Grand, Etrembières, Cranve s-Sales, Vetra z-Monthoux, Juvigny et Bonne.

Ce périmètre de projet, devra prendre également en considération un périmètre de réflexion plus large. En effet, précisons qu'une étude identique sera initiée sur le PACA Veyrier-Vessy-Les Iles, concernant les communes de Veyrier, de Carouge, de Bossey, d'Etrembières, de Gaillard et d'Annemasse, qui permettra d'aborder notamment les enjeux relatifs à la pénétrante agro-naturelle de l'Arve, mais aussi les enjeux de mobilité liés au « nœud » autoroutier d'Etrembières (ces enjeux n'étant pas directement traités dans le périmètre de projet du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse).

De même, un des objectifs de ce PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse est de freiner le mitage et l'étalement urbain du Sud-est (Lucinges, Bonne, Nangy, Arthaz-Pont Notre Dame, Mornex, etc.), communes situées pour la majorité hors PACA.





2. Les grands projets en cours sur ce territoire et les documents à prendre en considération

Tout comme il est nécessaire de connaître les documents de planification récemment adoptés (Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève et le SCOT d'Annemasse Agglo), il est important de connaître un certain nombre de projets en cours, afin que les candidats puissent mieux s'imprégner de la spécificité des lieux.

Ces documents de planification et ces projets sont considérés comme des invariants à l'horizon 2015-2020 et devront toutefois être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Les politiques spatiales en cours d'élaboration

Précisons qu'au-delà de l'adoption de documents de planification (PDCR pour le canton de Genève et SCOT pour Annemasse Agglo), d'autres exercices de planification sont engagés. C'est le cas des Plans directeurs communaux de la Ville de Genève (Genève 2020), Chêne Bougeries, Chêne Bourg, Thonex et Puplinge, qui sont à des stades d'avancement divers (cf. annexes)

De même, des démarches de mise en œuvre et/ou de « monitoring » de ces politiques spatiales sont engagées. Citons une étude d'Annemasse Agglo en cours, d'analyse de la compatibilité des PLU avec le SCOT et d'analyse fine du potentiel d'urbanisation.

Enfin un certain nombre de démarches thématiques sont en cours ou déjà adoptées (cf. : annexes cahier des charges). Citons plus spécifiquement :

- La stratégie de développement économique et commercial d'Annemasse Agglo ;
- La politique de mobilité d'Annemasse Agglo à travers l'élaboration d'un PDU (Plan de déplacements urbains) ;
- La politique de l'habitat d'Annemasse Agglo à travers le PLH (Programme local de l'habitat) ;
- Un Schéma directeur piétons entre les communes de Thonex et de Chêne Bourg.

Il est important que les études qui seront conduites dans le PACA intègrent les fondamentaux de ces démarches, de façon à mieux les orienter et les enrichir « in fine ».

Le CEVA et la voie Verte

Il s'agit du premier développement du futur RER franco-valdo-genevois. La connexion des réseaux suisses et français, dite « liaison CEVA » (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) permettra de mettre en valeur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'agglomération et de créer ainsi de nouvelles connexions régionales et internationales efficaces en transports publics.



La mise en service de cette infrastructure favorisera, en milieu urbain, la mise en valeur d'importantes potentialités d'urbanisation :

- Aux abords immédiats des gares desservies, grâce à la reconversion, la restructuration et la forte densification d'anciennes zones industrielles et ferroviaires. L'accueil d'activités à forte densité d'emplois et haut de gamme y sera privilégié, en tirant parti d'un avantage de position exceptionnel tout en introduisant une certaine mixité fonctionnelle et sociale. Cela sera notamment le cas du pôle d'échanges et d'activités d'Etoile Annemasse. Sur Genève, la construction en souterrain de la ligne ferroviaire CEVA permet de libérer des périmètres de surface, dans des secteurs dont l'accessibilité par les transports publics devient optimale. La valorisation de ces terrains a fait l'objet d'une planification directrice localisée permettant d'envisager un mixité de programme entre activités tertiaire, logements et équipements publics. (Gare des Eaux Vives : PDQ n° 29520 et MZ 29561 ; Chêne Bourg : PLQ n° 29563 et MZ n° 29562) ;
- Dans le voisinage de ces gares, en poursuivant la densification de la zone urbaine centrale, bien desservie par un maillage serré de transports urbains : la construction de quartiers d'habitat de densité dans les zones de développement genevoises s'achèvera progressivement, de même que le renouvellement urbain du cœur de l'agglomération annemassienne.

La voie verte CEVA : Il s'agit d'un tronçon de la Voie Verte d'agglomération situé entre la gare des Eaux Vives et la rivière du Foron (frontière franco-suisse). Son aménagement consiste en un réseau de mobilité douce couplé à un corridor écologique aménagé sur la couverture de la tranchée couverte de la future liaison ferroviaire CEVA. Cette Voie Verte se prolongera en direction de la Gare et du centre d'Annemasse.

Le prolongement du tramway sur Annemasse et le projet de BHNS

La prolongation du tramway genevois sur l'agglomération annemassienne constitue un élément structurant du SCOT d'Annemasse agglomération et du futur Plan de déplacement urbain d'Annemasse Agglo, dans le cadre d'un concept global de mobilité qui se décompose comme suit :

- Un réseau TC structurant visant à offrir un service rapide et efficace pour les secteurs ayant un fort besoin de mobilité. Il correspond au projet de prolongation du tramway complété par un projet de Transport en commun en site propre (dit « BHNS », c'est-à-dire « Bus à Haut Niveau de Service ») perpendiculaire. « Colonne vertébrale » du réseau, il doit permettre d'assurer une desserte efficace et rapide pour les pôles urbains les plus densément peuplés et d'irriguer efficacement les principaux secteurs d'activité. Il se reconnecte avec la Gare d'Annemasse et avec des parkings-relais en périphérie de l'espace urbain ;
- Un réseau TC complémentaire destiné à assurer une desserte plus fine du territoire.

Ce système est étroitement complémentaire au réseau ferroviaire, dont le développement progressif (réalisation du CEVA, amélioration de l'offre ferroviaire sur les différents sillons au



départ d'Annemasse) permettra d'améliorer les connexions dans toutes les directions de l'étoile ferroviaire annemassienne.

Afin d'analyser de façon détaillée le double projet de prolongement du tramway et de BHNS, une étude de faisabilité a été menée en 2007-2008. Les conclusions de cette étude mettent en évidence les principaux enjeux de ce double projet, et ont permis de confirmer qu'il pourrait s'intégrer dans la tranche A du Projet d'agglomération.

Plusieurs tracés ont été envisagés et étudiés. Le tracé retenu par Annemasse Agglo est le suivant :

- Prolongation du tramway par la rue de Genève jusqu'au centre d'Annemasse (rue de Genève – rue de la zone – rue du Parc – place Deffaugt) et continuation à la place de l'étoile par la rue du Faucigny. Plusieurs hypothèses de terminus en première phase sont encore envisagées, et doivent faire l'objet d'un complément d'étude, intégrant le principe d'une prolongation vers le Perrier ;
- « Bus à Haut-Niveau de Service » assurant la liaison suivante : zones d'activités de Juvigny/Ville-la-Grand/Annemasse, centre de Ville-la-Grand, gare d'Annemasse, centre-ville d'Annemasse, Perrier ;
- Le point de croisement serait situé à la Place Deffaugt. D'autres points intermodaux assurent une connexion efficace avec les autres lignes (notamment Gare d'Annemasse ou Place de la Libération).

En termes d'insertion urbaine et de problématiques techniques, ce projet demandera une évolution non négligeable de l'organisation des voiries pour permettre le passage des sites propres (notamment rue de Genève). Une étude est engagée sur ce point dans le cadre du Plan de déplacements urbains. Il demandera également une réflexion approfondie sur l'organisation des espaces urbains environnants, dans la mesure où un projet de ce type est un important levier de restructuration urbaine et économique, avec une requalification forte de l'espace public. L'enjeu est donc de construire un projet urbain global autour du tramway, dans une approche transfrontalière, en lien avec la requalification de la route de Chêne sur le territoire genevois.

Le projet MICA : PAC Mon Idée Communaux d'Ambilly

Le plan directeur cantonal, adopté en septembre 2001, a identifié le périmètre de Mon Idée Communaux d'Ambilly (MICA) comme l'une des réserves pour une extension urbaine aux abords de l'agglomération. Le site est inscrit dans un périmètre d'aménagement coordonné (PAC) et fait l'objet de la fiche n° 2.16 du schéma directeur cantonal.

Des études et un programme cadre ont été élaborés et ont abouti à l'avant-projet de Plan directeur de quartier (PDQ) de septembre 2005. Le périmètre du plan (env. 40 ha) s'étend sur les communes de Thônex et de Puplinge. Le potentiel comprend 437'000 m² SBP pour l'habitat (environ 4000 logements), 78'000 m² SBP pour les activités, ainsi que les équipements scolaires nécessaires.



Par la suite, le PDQ PAC MICA - horizon 15 ans a été établi sur la partie de Thônex seule (env. 23 ha), en prévoyant deux étapes de réalisation. La modification de zone a été adoptée par le Grand Conseil en juin 2008 et le PDQ a été approuvé par le Conseil d'Etat en août 2008. Le potentiel de la première étape comprend 134'000 m² SBP pour l'habitat (environ 1240 logements) et 23'700 m² SBP pour les activités.

Les objectifs énoncés sont notamment les suivants :

- Réaliser un quartier respectueux du développement durable, de type éco-quartier ;
- Respecter la surface brute de logements conformément à la résolution de la Commune de Thônex ;
- Assurer un rapport équilibré entre les quantités de logements et d'activités ;
- Faire correspondre l'étendue des infrastructures d'accessibilité avec l'urbanisation prévue ;
- Disposer d'équipements publics de proximité correspondant aux besoins de la population.

Les études se poursuivent concernant la préparation d'un premier Plan localisé de quartier (PLQ), les espaces publics et les infrastructures.

Les enjeux à l'échelle de l'agglomération, en particulier en lien avec les sites de la gare d'Annemasse et de la gare de Chêne-Bourg concernent principalement l'articulation entre les secteurs à urbaniser, les transports, le réseau des espaces publics et l'énergie.

Le Projet « Etoile Annemasse-Genève »

Le projet stratégique de développement d'Etoile Annemasse-Genève (dénommé dans le présent document projet « Etoile Annemasse ») est un projet urbain transfrontalier autour de la gare d'Annemasse. L'accueil des TGV, le développement des liaisons ferroviaires avec les autres agglomérations de Rhône-Alpes et l'extension future du réseau RER sur le nord de la Haute Savoie en feront la deuxième gare de l'agglomération. L'objectif est de mettre en place une structure capable d'accueillir et de faire transiter les nouveaux flux de passagers en créant un pôle d'échange intermodal entre le train, les bus, les cars, les voitures, les vélos, les piétons.

Le tissu urbain autour de la gare d'Annemasse présente un important potentiel de renouvellement et de densification, avec en particulier la requalification d'espaces en friches. Ce potentiel permettra, sur plusieurs hectares, de développer un nouveau quartier attractif et dense, notamment grâce à l'implantation d'équipements publics et d'activités à forte valeur ajoutée, en particulier d'activités de rayonnement régional et international (par exemple des ONG, dans le cadre d'un concept de « cité de la solidarité internationale », en complémentarité avec la Genève internationale). L'objectif est de constituer progressivement un véritable quartier d'affaires transfrontalier en lien avec CEVA, intégrant bureaux, hôtellerie, commerce d'accompagnement, etc., mais aussi de construire des logements pour assurer une mixité fonctionnelle et sociale. Le site pourra également intégrer des équipements d'agglomération. Un soin particulier sera accordé à la qualité architecturale et environnementale des développements prévus sur ce site.



Ce projet favorisera le renouvellement urbain du cœur de l'agglomération annemassienne en cohérence avec les communes voisines concernées (Thônex, Puplinge, Presinge), et en lien avec d'autres projets en cours (notamment le projet Chablais Gare, projet de restructuration d'un îlot urbain pour développer de l'habitat et des activités, en extension du centre ville actuel d'Annemasse).

Une accessibilité efficace en transports publics de puis les autres secteurs de l'agglomération annemassienne sera assurée, afin d'améliorer de façon significative le report modal en leur faveur. Un réseau de parcours piétons et cyclables sera développé à travers les quartiers environnants et sur le site afin d'encourager les mobilités douces, en s'appuyant notamment sur la Voie Verte CEVA et ses prolongements.

La requalification du quartier du Perrier (Projet ANRU)

Dans le cadre de la politique de la ville, la commune d'Annemasse s'est engagée depuis longtemps dans plusieurs programmes spécifiques en direction de la zone urbaine sensible (ZUS) du quartier du Perrier et ses franges (quartiers Livron et Château-Rouge), concentrant près de 10 000 habitants (soit près d'1/3 de la population annemassienne) et près de 70 % de logements locatifs sociaux. Les efforts consentis par l'ensemble des partenaires de la politique de la ville ont permis de contenir la dégradation du quartier, mais la situation sociale et économique de la zone urbaine sensible (Z.U.S.) n'est pas encore pérenne et il convient de maintenir les efforts.

C'est pourquoi un projet de renouvellement urbain a été engagé par les élus d'Annemasse après une mûre réflexion, en articulation avec la création d'une nouvelle voirie urbaine (projet de « Boulevard urbain »), libérant de nouveaux espaces constructibles. Après une étude d'urbanisme, ce projet a été transmis à l'ANRU (Agence nationale de renouvellement urbain) et aux autres partenaires en juillet 2007. Ce projet prévoit notamment la transformation en profondeur des deux quartiers de Livron et Château Rouge, avec un certain nombre de démolitions/reconstructions (environ 150 logements démolis dans une première phase, plus du double à terme) et la reconstitution de l'offre locative sur d'autres sites, mais aussi des aménagements en terme d'espace public (requalification de places, cheminements piétons, espaces verts et aires de jeux, etc.).

Le projet ANRU est aujourd'hui entré dans une première phase opérationnelle de réalisation. Il s'agit à présent de préparer les phases suivantes du projet, en l'inscrivant dans une approche urbaine plus globale, avec deux grands enjeux :

- Réaliser la « couture urbaine » entre le centre-ville d'Annemasse et le quartier du Perrier, en s'appuyant sur la réalisation du Boulevard urbain et le prolongement du tramway, et en « redessinant » la trame des espaces publics. L'idée est notamment de renforcer les liaisons en TC et en mobilité douce entre le centre du quartier du Perrier et le centre-ville d'Annemasse ;
- Poursuivre la recomposition urbaine du quartier du Perrier et de ses franges, en particulier du quartier de Château rouge, dans une exigence de qualité environnementale et de mixité sociale, tout en intégrant l'enjeu de la mixité fonctionnelle.



Cette liste n'est bien entendu pas limitative et d'autres projets sont à intégrer dans la réflexion. C'est le cas par exemple du projet Altea sur Juvigny et Cranves-sales, du PAC Frontenex - La Tuilette ... Le tableau de synthèse figurant au paragraphe 1.5 précise les éléments de ces projets à considérer par les candidats retenus comme des « invariants ».



3. Les objectifs quantitatifs de développement

Les équipes devront répondre aux besoins induits en logements et en surfaces dédiées aux activités économiques. **L'objectif au sein de ce territoire est à l'horizon 2030 d'accueillir 30'000 habitants et 10'000 emplois, notamment qualifiés.** Cette évaluation des potentiels ne peut donner à ce stade de l'étude que des ordres de grandeur que l'étude-test devra permettre de vérifier. Il convient cependant de relever que, s'agissant de potentiels pour les activités économiques, l'enjeu n'est pas la disponibilité du sol mais bien la nature et le caractère qui sont donnés aux différents sites projetés.

Les équipes devront s'assurer tout au long des études de ce potentiel d'accueil et il s'agira de préciser les données quantitatives dans la seconde phase de l'étude test à partir d'une méthode à développer à partir des éléments suivants :

Potentiel à localiser	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités	Nombre emplois
A identifier par les mandataires	environ 14'000	environ 30'000	A vérifier par les mandataires	10'000 emplois

Pour les logements, on considèrera un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par logement et une surface de 50m² de SBP par personne (surface brute de plancher, à peu près équivalente à la surface hors œuvre brute - SHOB - selon la terminologie usuelle française). La surface moyenne d'un logement est ainsi de 110 m².

Pour les emplois, les activités tertiaires nécessitent 25m² SBP/emploi, les activités secondaires de 60m² SBP/emploi, selon la nature des activités et des entreprises. Il s'agit là de moyennes statistiques genevoises.

Le contexte français étant différent, l'étude PPDE France sur l'analyse de potentiels de sites stratégiques des territoires français part de l'hypothèse d'une moyenne de 50 m² /emploi, ce qui représente une densification par rapport à la réalité actuelle de nos territoires français de l'agglomération, plus proche de 100m² /emploi. Le ratio est à moduler en fonction de la typologie d'emplois analysée.¹ En effet, les activités tertiaires sont nettement moins consommatrices d'espace par emploi, inversement aux activités commerciales, plus consommatrices. A noter que le Projet d'agglomération va dans le sens d'une densification des surfaces, en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses.

¹ Stockage, entreprises de technologie avancée, industrie traditionnelle/artisanat de production, construction, services de distribution et à la personne (commerce léger et lourd), service aux entreprises, quartiers généraux, administration privée (back offices), administration publique, organisations à caractère international, logistique.



Les équipes de projet formuleront des propositions en sachant que pour garantir la cohérence de l'ensemble, les emplois et services devront en priorité être concentrés à proximité des arrêts de transports collectifs, notamment ceux à forte densité de main d'œuvre ou de clientèle.

Les besoins induits en équipements publics et services

En complément à ce programme, qui représente un ordre de grandeur, les équipes formuleront des propositions en matière d'équipements publics et de services en lien avec le développement de ce couloir de développement.

A l'heure actuelle il n'existe pas encore de demande confirmée d'implantation pour les équipements publics de la part des collectivités publiques concernées. Les besoins suivants sont donnés à titre indicatif et devront être précisés, sachant que les propositions des équipes de projet devront également inclure les besoins induits par le développement. :

- Un équipement public culturel d'échelle d'agglomération ;
- Un équipement de formation d'échelle d'agglomération ;
- Plusieurs lycées et collèges (collèges post-obligatoires et cycles d'orientation côté suisse) à localiser en fonction des augmentations de populations envisagées ;
- Des écoles primaires (s'appuyer sur les planifications existantes)
- Le développement du projet Etoile Gare d'Annemasse devrait induire un certain type de services et d'équipements ;
- Des parkings d'échange (voir chapitre relatif aux enjeux de mobilité) ;
- Autres à définir, comme crèches, maisons de retraite, équipements sportifs, commerces...



4. Les objectifs qualitatifs de développement

4.1. Un développement économique équilibré et durable

En matière de développement économique, l'étude test devra 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. Les projets devront 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.

Le projet devra permettre l'accueil, sur le périmètre d'étude, de 10'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, selon les hypothèses de projection démographique retenues dans le Schéma d'agglomération. Les mandataires pourront s'appuyer sur les résultats intermédiaires de ses études (France et Genève) réalisées pour la mise en place progressive d'une Politique intégrée de pôles de développement économique (PPDE). Cette politique vise à créer les conditions cadres nécessaires pour faciliter l'accueil de ses entreprises selon une approche combinant étroitement urbanisation, mobilité et environnement et favorisant largement la mixité fonctionnelle des pôles. Elle vise ainsi une répartition plus équitable des emplois de part et d'autre de la frontière, en encourageant notamment le développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français. Dans ce cadre, il s'agit de proposer une offre d'accueil différenciée, complémentaire et adaptée selon les qualités des sites et les qualités recherchées par les entreprises.

L'étude test devra ainsi permettre la mise en perspective, dans les options d'urbanisation retenues, des potentiels des sites en matière de développement économique et des 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.).

Elle devra également permettre de dresser les potentiels de développement d'emplois qualifiés, notamment dans les pôles d'Etoile Annemasse, les pôles autour des gares CEVA Eaux Vives et Chêne Bourg et le projet Altea, mais aussi dans le centre ville d'Annemasse et le projet MICA.

En outre, les études devront aborder les thèmes suivants :

- Le site de la zone d'activités d'Annemasse / Ville la Grand dont le SCOT acte le principe d'une mixité organisée entre activités industrielles et activités commerciales, ainsi que la requalification économique le long de l'axe Annemasse-Bonne.
- Une répartition harmonieuse et diverse entre les différentes activités retenues dans l'ensemble des sites identifiés comme potentiels de développement entre les activités liées à la croissance urbaine (tertiaire; administration, backoffice) et les besoins de services (commerce léger, artisanat, etc.). Cette diversité concerne notamment les trois gares CEVA et le projet MICA, qui pourrait également accueillir un petit centre artisanal sans



nuisance (genre éditeur, imprimeur ou sous-traitant horlogerie / bijouterie). Les équipes pourront aussi s'appuyer sur les résultats des deux études engagées pour la PPDE franco valdo genevoise, qui distinguent, par exemple, l'artisanat de production qui peut avoir des besoins de surface importante et l'artisanat plus léger, comme les coiffeurs, etc. Des distinctions doivent être également effectuées pour les activités commerciales : distinction entre le commerce de proximité et le commerce grands générateurs de flux.

- La prise en considération d'un certain nombre d'enjeux généraux, au-delà de la seule question de la qualité urbanistique et environnementale des développements économiques : enjeu de maintenir une diversité dans les types d'activités et d'emplois ; d'assurer une complémentarité entre les développements (entre zones d'activités elles-mêmes mais aussi entre zones d'activités et centralités urbaines), et d'affirmer une vocation claire et/ou une thématique sur certaines zones d'activités.

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

- Poursuivre la stratégie de mise en valeur des pôles de développement sur l'axe CEVA et les autres axes de TP forts (Eaux Vives; Chêne Bourg; MICA; "Etoile Annemasse-Genève"; projet Chablais-Gare; Perrier; etc.) ;
- Requalification de la route de Chêne et de la route de Genève entre les Eaux Vives et Annemasse, jusqu'au quartier du Perrier, sous forme d'un espace public majeur et structurant. Cette requalification s'appuiera sur le Tramway et son prolongement sur Annemasse, en lien avec le projet ANRU en cours sur le Perrier. Elle pourra notamment intégrer les premières réflexions du projet d'aménagement transfrontalier réalisé en 2001 (Espace Rue) ;
- Rechercher le long de cet axe les potentiels de densification du tissu urbain existant et les secteurs de restructuration et de développement urbain ;
- Prise en compte des enjeux en matière d'urbanisation, de paysage et d'espace public dans les grands secteurs à Annemasse (projet "Etoile Annemasse", Centre-ville, zone de couture Perrier/Centre Ville; secteur du Brouaz..) ainsi que le secteur au sud de Gaillard et le nord de la Gare sur la commune d'Ambilly et de Ville La Grand ;
- Identifier un réseau d'espaces publics à connecter dans une épaisseur de 500 mètres environ de part et d'autre de la "Voie Verte". Cela doit permettre de rechercher des liaisons à aménager entre cette "Voie Verte" CEVA et les quartiers adjacents, ainsi que les parvis des grands équipements qui pourraient être mis en relation dans le cadre de politique événementielle par exemple ;
- Recomposer la pénétrente commerciale/industrielle/habitat Sud Est (Bonne-Cranves Sales-Annemasse) et recherche d'une nouvelle identité urbaine. Analyser les potentiels de report modal et d'utilisation renforcée de la ligne TP (valorisation de spots potentiels ou dents creuses) ;



- Recomposer la pénétrante commerciale et industrielle de Ville-la-Grand - Annemasse et recherche d'une nouvelle identité urbaine. Analyser les potentiels de développement urbain et la structure urbaine possible sur cet axe, en lien avec le projet de BHNS ;
- Réaliser le projet MICA et ses liens avec les secteurs nord de la gare d'Annemasse ;
- Etudier d'autres développements urbains importants sur la partie suisse pour l'habitat (une possible extension à long terme vers Puplinge et dans le secteur des rives du Foron ...)
- Prise en compte rigoureuse des surfaces d'expansion des crues du Foron et de la Seymaz ;
- Restructurer et requalifier l'ensemble du réseau de espaces publics majeurs et rechercher une coordination avec les TP au niveau transfrontalier. Relier les grands pôles de développement par des espaces structurants ;
- Valoriser les grandes "pénétrantes vertes" dans l'espace urbanisé, notamment pour des fonctions détente/loisirs et liaisons douces (par exemple : Bois de Rosses, pénétrante du Foron) ;
- Anticiper et accompagner la mutation urbaine liée à la mise en place de grandes infrastructures TP afin d'optimiser leur efficacité (report modal en faveur de TP, levier pour des aménagements urbains de grande qualité, accompagnement de mutations sociales et économiques, etc.)

Ce travail d'ensemble doit permettre de dégager **la trame des espaces publics** de l'axe dans son ensemble.

La qualification et la mise en réseau de espaces publics doivent permettre de structurer les fonctions des différents secteurs dans une logique de continuité et d'intégration urbaine, de qualité et de sécurité pour les usagers. L'étude doit permettre de réévaluer les caractéristiques des axes structurants parcourus par les transports collectifs, en les considérant comme des espaces-rues de liaison et non de coupure. La mise en valeur des espaces publics, des places et des espaces de détente doit être perçue sous deux aspects : la notion de proximité et la vision de la dimension régionale liée au plan vert bleu.

Les propositions des équipes de projet porteront sur :

- Le réseau des espaces publics et les connexions à créer, renforcer ou améliorer ;
- Des propositions indiquant les lieux de densité à partir de quels des espaces publics référents pourraient être créés et des propositions illustrant de quelle nature ils pourraient être constitués (en fournissant des illustrations de leur aspect futur) ;
- Les mesures d'aménagement permettant la requalification des espaces (mesures types illustratives) ;



- Des propositions de parcours à requalifier ou à créer, en indiquant les mesures préconisées ;

4.3. Les objectifs de mobilité

- Intégrer le prolongement de l'axe TP fort (tramway) de la route de Chêne par une liaison vers le cœur d'agglomération (complémentaire au CEVA), vers le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier. Cette première ligne forte doit s'accompagner d'une préparation d'un BHNS (Bus de Haut Niveau de Service) ;
- Réaliser des liaisons de TCSP (bus) de Gaillard- Le Brouaz, de Vétra z-Monthoux, de Cranves Salés, de Bonne, de la zone d'activité d'Annemasse et Ville-la-Grand vers le centre régional d'Annemasse. Assurer le rabattement sur la gare d'Annemasse ;
- Renforcer les relations et déplacement transversaux TI, TC et mobilités douces ;
- Réaliser un axe TP fort pour relier MICA directement au cœur d'agglomération (trolleybus ligne 9) ;
- Réaliser une extension du tramway entre Chêne Bourg et MICA (mesures 36.3.6)
- Réaliser un rabattement TP de MICA vers la gare de Chêne Bourg, la gare d'Annemasse et le centre régional d'Annemasse ;
- Etudier l'opportunité d'une nouvelle halte ferroviaire au centre de Ville la Grand et au Brouaz ;
- Coordonner la restructuration et la requalification de l'espace public avec le développement de la mobilité douce ;
- Réorganiser les flux de transports individuels motorisés et le stationnement en cohérence avec le développement des TP et modes doux et la stratégie de mise en valeur de différents pôles de développement urbain. Réfléchir aux connexions TI à maintenir, à requalifier ou à créer dans le cadre de cette réorganisation.

Sans développer les objectifs généraux relatifs aux transports collectifs et ceux relatifs à la limitation des transports individuels motorisés déjà largement évoqués, précisons au préalable les objectifs de mobilités douces (piétons, vélos) ainsi que ceux concernant les « interfaces modales ».

L'incitation à l'utilisation des modes doux (MD) doit contribuer également à contenir la croissance du trafic motorisé. Elle est aussi étroitement liée à l'aménagement de ces espaces publics ainsi qu'aux loisirs et à la détente. C'est un facteur important pour l'appropriation de l'espace par la population et pour la formation de l'identité des territoires parcourus.

L'échelle du périmètre du PACA doit inciter à une réflexion sur les complémentarités de modes de déplacement (TC+MD), en particulier en lien avec la localisation des arrêts de TP. Les propositions



des équipes de projet (en complément des secteurs sur lesquels des validations ont été obtenus) porteront sur :

- Le développement d'un réseau de liaisons piétonnes et cyclables structurantes à l'échelle locale, avec des itinéraires attractifs et sécurisés qui prennent en compte les liaisons vers l'extérieur ;
- Les mesures de minimisation des obstacles sur les itinéraires piétons et cyclables, de propositions de franchissement coordonnées avec la localisation des arrêts des TP et avec les points focaux de l'urbanisation ;
- Des propositions de liaisons rapides et directes vers les arrêts de TP pour les vélos en particulier ;
- Des mesures assurant la perméabilité à travers les quartiers des itinéraires piétons multidirectionnels (école, gare, centre du village, nature, etc.) ;
- la réalisation de liaisons mixtes de loisirs / habitat le long des espaces de renaturation ;
- Des mesures qualitatives pour les espaces non bâtis et urbains.

Il en est de même pour ce qui concerne les "interfaces modales". L'étude test PACA Genève Eaux Vives/ Annemasse formulera des propositions portant notamment sur :

- Les arrêts des TP (chemin de fer, bus, tram) ;
- Des cheminements piétons et des itinéraires cyclables dans l'interface, et en lien avec cette dernière ;
- Le stationnement des deux-roues (vélos, motos, scooters) ;
- Les services offerts aux voyageurs et habitants / visiteurs du quartier.

4.4. Les objectifs agricoles

Les équipes de projet devront 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.

La nouvelle frange urbaine devra présenter des limites claires entre la zone à bâtir et la zone de production agricole. Pour cela, des aménagements périphériques, tels que des haies, des cordons boisés, des surfaces végétalisées (en pleine terre) devront être proposés, afin de permettre aux futurs habitants une lisibilité de leur nouveau territoire. Néanmoins, la multifonctionnalité de la zone agricole, et notamment sa fonction de délasserment, doit être également prise en compte.



Afin de gérer les différentes activités susceptibles de se développer à proximité de cette extension urbaine, les propositions des équipes de projet devront prévoir des aménagements visant à minimiser les impacts des futurs habitants sur la zone de production en canalisant ces derniers, par exemple, sur des réseaux de sentiers pédestres, pistes cyclables, etc. De plus, s'agissant des loisirs, les équipes de projet devront proposer des mesures permettant de diriger les gens notamment vers les espaces appropriés à savoir les parcs urbains, les centres sportifs proches et les couloirs constitués par les espaces naturels longeant les cours d'eau. L'emplacement et la superficie des parcs urbains et de quartiers permettant le déassement de la population, ainsi que la pratique d'activités sportives devront être définies en fonction des besoins objectifs de la population transfrontalière et en tenant compte des infrastructures déjà en place.

L'étude « Approfondissement du Schéma d'agglomération en rapport avec l'agriculture et l'espace rural » lancée en juillet 2008 alimentera les tables rondes de l'étude test.

4.5. Les objectifs environnementaux

L'application d'une démarche, proactive et systématique, de prise de compte des contraintes et opportunités environnementales tout au long du processus de planification, ainsi que des mesures sectorielles spécifiques (démarche EES) permettront de répondre, au mieux, aux différents objectifs environnementaux relatifs au concept d'aménagement (définis dans le chapitre introductif relatif au développement durable), et notamment la prise en compte au niveau transfrontalier des thématiques énergétiques.

4.6. Les objectifs en matière de nature et de paysage

Pour d'évidentes raisons géomorphologiques, l'urbanisation actuelle et future entretient une relation étroite avec le maillage des cours d'eau (l'Arve, le Foron, la Semaz ...) et avec les tracés historiques qui ont pris appui sur les parties du territoire formant des promontoires (en principe, à l'abri des dévations de ces cours d'eau). Cette organisation a subi de nombreuses coupures majeures occasionnées par les grandes infrastructures de transport (le chemin de fer et les autoroutes) qui n'obéissent plus à la logique géographique. Désormais, cette confrontation engendre de multiples enjeux en termes de paysage, mais aussi de rapports entre urbanisation et espace rural. La valorisation du (ou des) paysage(s) présents et l'insertion du développement urbain deviennent ainsi une composante essentielle du projet. Sur le plan du grand paysage, les rapports avec le piémont des Voirons devront être examinés.

Les propositions des équipes de projet porteront aussi bien sur les paysages naturels et agricoles existants (grands espaces ouverts, liens entre milieux naturels (forêts, rivières), éléments de terroir, etc.) que sur la composition paysagère de nouvelles entités urbaines (entrées de ville et accompagnement des artères principales, vues paysagères, lien avec et entre les espaces publics, etc.) Le traitement de ce volet paysager portera sur l'ensemble du périmètre, tout en le considérant dans son cadre géographique élargi.

La préservation des milieux naturels et le renforcement de la biodiversité feront partie intégrante des mesures à caractère paysager et du projet territorial, en tenant compte notamment du projet de mise en réseau des surfaces de compensation écologique.



5. Tableau de synthèse des invariants et des pistes à étudier

Définition des catégories d'enjeux/objectifs

Les « invariants »

Il s'agit de l'ensemble des projets ou des choix de développements ou de préservations engagés et dont le niveau d'avancement et certaines caractéristiques techniques ont déjà fait l'objet de validations par les diverses autorités compétentes. Ces invariants doivent être respectés dans le travail des équipes. Par exemple, les procédures en cours pour la valorisation des gares de Genève Eaux Vives et celle de Chêne Bourg.

Les documents de planification récemment adoptés (Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève et le SCOT d'Annemasse Agglo) sont considérés comme des invariants à l'horizon 2015/2020 et devront toutefois être remis en perspective ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Les « propositions / adaptations et optimisations possibles »

C'est une catégorie « non exhaustive » de pistes de réflexions, pour laquelle le collège d'experts attend un travail de la part des équipes pour les thématiques et objets indiqués.

Les propositions et adaptations concernent les projets et les thèmes non formalisés à ce jour, et dont il est attendu de la part des équipes des propositions d'urbanisme. Par exemple, « le prolongement de la Voie Verte CEVA sur la partie française ».

On parlera d'optimisation lorsque des propositions ou scénarios d'urbanisme, portant sur les développements ultérieurs de projets ou de choix considérés comme invariants sont attendus par le collège. Citons comme exemple, « les modalités de développement à l'horizon 2030 du projet Etoile Annemasse sur Annemasse, Ambilly et Ville la Grand, en intégrant une réflexion sur les potentialités d'accueil de nouveaux équipements d'agglomération ».

Les éléments ouverts à de nouvelles suggestions, à étudier et à tester

Cette catégorie regroupe de manière non exhaustive les pistes que le collège souhaite voir étudier et tester. Il s'agit d'hypothèses et de pistes nouvelles, qui peuvent avoir des conséquences importantes dans la structuration future du territoire.

Au delà du simple dessin, il sera demandé pour ces « tests » un argumentaire justifiant les options des équipes (densité; potentiel de population desservie, fonctionnalité et identité ...). C'est le cas par exemple des scénarios de création de nouvelles haltes du CEVA/ RER au Brouaz à Annemasse et au centre de Ville la Grand.



A noter que les principaux objectifs de ce PACA sont développés dans les paragraphes précédents et non repris dans le tableau ci-contre, qui se focalise sur des potentiels ou hypothèses de développement ou sur des projets.

Reprécisons que les propositions d'urbanisme (urbanisation, mobilité, environnement) attendues par le collège, devront prendre en considération lorsque cela le nécessite les autres thèmes des politiques de services du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie, l'agriculture.



Les invariants	Optimisations, propositions, adaptations possibles (non exhaustif)	Éléments ouverts à de nouvelles suggestions, à étudier et tester (non exhaustif)
<ul style="list-style-type: none"> - Le développement du projet Etoile Annemasse à l'horizon 2015/2020 sur Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand (pôle d'échanges multimodal, avec gare bi-face et franchissement des voies ; quartier d'affaires transfrontalier avec commerce en accompagnement) - Le projet de Chablais Gare sur Annemasse - L'aménagement d'une clinique sur une partie du site du Brouaz 	<ul style="list-style-type: none"> - Les modalités de développement à l'horizon 2030 du projet Etoile Annemasse sur Annemasse, Ambilly et Ville-la-Grand, avec notamment la reconversion du site de l'hôpital et de ses emprises ferroviaires libérées, en intégrant une réflexion sur les potentialités d'accueil de nouveaux équipements d'agglomération. - Les modalités de rénovation urbaine du quartier des Négociants/Renan/Zone sur Ambilly, et son articulation avec le projet Etoile Annemasse 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans l'objectif de la structuration d'un « grand secteur urbain transfrontalier », il est demandé d'étudier et de tester l'identité, le devenir et le rôle des centralités historiques (Annemasse, Chêne Bourg) ainsi que la structuration de nouvelles centralités (par exemple à Ambilly, Gaillard, Thônex, MICA ...), en relation avec les nouveaux pôles de développement autour des gares CEVA (Eaux Vives, Chêne Bourg, Etoile Annemasse)
<ul style="list-style-type: none"> - Les procédures en cours (les PDQ, PLQ et MZ) pour la valorisation des Gares de Genève Eaux Vives (autour d'une mixité comprenant de l'activité, des logements et des équipements publics, dont la Nouvelle Comédie : complexe pour création et accueil de productions théâtrales) et celles de la gare de Chêne Bourg (logements, activités et commerces...) - L'emprise de la Voie Verte du CEVA, de la Gare des Eaux Vives jusqu'à l'émergence du CEVA en surface à Ambilly 	<ul style="list-style-type: none"> - L'optimisation des potentiels d'urbanisations autour des gares CEVA Eaux Vives (propositions sur la zone industrielle de Rosemont; la petite Boissière, le plateau de Frontenex ...) et Chêne Bourg (plateau de Bel Air et Chemin de la Mousse ...) - Etudier le prolongement de la Voie Verte du CEVA sur la partie française - Proposition d'un maillage d'espaces publics à l'échelle du « grand secteur urbain transfrontalier », à partir de la Voie Verte CEVA, du tramway, et des projets engagés (projet des 3 places d'Annemasse...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Scénarii de création de nouvelles haltes du CEVA/ RER au Brouaz à Annemasse et au centre de Ville-la-Grand, et de développement urbain autour de ces haltes - Hypothèse d'aménagement sur une partie du site du Brouaz, d'un espace vert d'échelle d'agglomération (en relation avec la création à proposer d'espaces verts et de parcs urbains sur Ambilly, Gaillard et Annemasse) et d'un P+R.
<ul style="list-style-type: none"> - Le tracé du tramway de la douane de Moëllsulaz au centre d'Annemasse et le principe de son prolongement au quartier du Perrier, ainsi que le projet de BHNS qui accompagne cette 1^{ère} phase - Le tracé du Trolleybus qui relie le centre ville de Genève au projet MICA (Mon Idée Communale d'Ambilly) : ligne n° 9.(mesure 36:3:2) et une autre ligne non encore numérotée 	<ul style="list-style-type: none"> - Le tracé du tramway à partir de la place de l'Etoile à Annemasse jusqu'au quartier du Perrier incluant le terminus de la première phase - Identification et optimisation des potentiels d'urbanisation et de densités supplémentaires le long de la route de Chêne et de la route de Genève, en lien avec une structuration économique et commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> - A partir des projets engagés ou programmés, tester et étudier un maillage à long terme d'un réseau de Transports collectifs à l'échelle du PACA. Ce maillage qui devra faire apparaître les fonctionnalités diverses du réseau (liaison vers le cœur d'agglomération, liaison vers le centre régional, liaison vers les pôles périphériques et identification des interfaces multimodales), devra intégrer les pistes suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Des hypothèses de terminus du tramway et de prolongement(s) du BHNS d'Annemasse agglomération à long terme (c'est-à-dire au-delà de la première phase de réalisation de ces projets) ▪ L'extension du tramway entre Chêne Bourg et MICA (mesures 36.3.6) ▪ La création d'une tangentielle TC « Arve Lac » ▪ Le tracé d'un TC structurant et d'un axe de mode doux entre les projets MICA et Etoile Annemasse ▪ Le tracé à long terme d'un TC structurant avec sites propres sur l'axe Bonne-Annemasse ▪ La desserte du Brouaz à Annemasse, des quartiers sud de Gaillard et de Thônex ▪ Autre(s) destination(s) à justifier ...
<ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de l'aérodrome et de la pénétrante verte des Bois de Rosses - Le projet d'extension de la ZAE de Borly (projet Borly 2) - Le principe d'une dualité organisée des fonctions industrie-artisanat/commerce sur la ZAE d'Annemasse Ville-la-Grand, et le projet ALTEA en extension de cette zone 	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet de valorisation douce des Bois des Rosses - Identification et optimisation des potentiels de densification, de renouvellement urbain et requalification de l'espace public le long de la route de Talinges, en intégrant les projets déjà engagés ou programmés (notamment projet de voie verte Annemasse-Bonne, projets d'urbanisation sur l'entrée ouest de Cranves-Sales...), et en lien avec l'hypothèse d'un TC structurant à long terme - Identification et optimisation des potentiels de densification, de renouvellement urbain et requalification de l'espace public dans la ZAE d'Annemasse / Ville-la-Grand, en lien avec le BHNS 	<ul style="list-style-type: none"> - Tester les impacts mobilité et urbains de la réalisation du projet de Boulevard urbain dans sa partie sud (route d'Etrembières-quais d'Arve-traversée de l'Arve)
<ul style="list-style-type: none"> - Le principe de réalisation du Boulevard urbain sur Annemasse (tronçon Livron-Château-rouge), en lien avec la première phase du projet ANRU actuellement en cours - La réalisation d'un nouveau pont sur l'Arve 	<ul style="list-style-type: none"> - La recomposition urbaine autour du Boulevard urbain (au-delà des aménagements prévus en phase 1 du projet ANRU) : traitement de la « couture urbaine » Centre ville d'Annemasse-Perrier, dans une exigence de qualité environnementale, et en lien avec le prolongement du tramway 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudier d'autres secteurs de développements importants pour l'habitat sur le Canton de Genève. - Etudier une urbanisation (et ses conditions) aux abords des rives du Foron côté Suisse, l'espace du Foron est préservé sous forme d'un parc
<ul style="list-style-type: none"> - Les potentiels logements sur la partie genevoise, que ce soit dans des procédures en cours (Le Plan directeur de quartier du projet MICA, y compris le périmètre d'extension sur Puplinge ; les PLQ relatif au PAC Frontenex /La Tulette (Pré Picot, Varennes, Darier, Pré du couvent, Prieuré, Pré Babel), le PLQ Pré Rigaud ...) ou en projets (« Allières-Amandolier » sur Genève, potentiel de 480 logements) 	<ul style="list-style-type: none"> - Définir les modalités de développement de la seconde phase du projet MICA sur la commune de Puplinge (Mon Idée et Grand Pré) - Etudier une optimisation tant en termes de potentiels, que de dessertes et de liaisons des planifications directrices localisées engagées sur la partie genevoise 	<ul style="list-style-type: none"> - Etudier d'autres secteurs de développements importants pour l'habitat sur le Canton de Genève. - Etudier une urbanisation (et ses conditions) aux abords des rives du Foron côté Suisse, l'espace du Foron est préservé sous forme d'un parc



6. Annexes

6.1. Annexe 1 : les exigences concernant les rendus des études tests

Les études qui seront conduites se dérouleront en deux niveaux/degrés. Il est attendu des équipes de projet de propositions coordonnées aux deux niveaux de réflexion prescrits et dans les domaines suivants :

Premier degré : concept général d'aménagement

Echelles principales de rendu : de 1:15'000 (1:10'000) à si nécessaire 1:2'000 sur certains des secteurs.

Le maître d'ouvrage attend des équipes de projet des propositions formant un tout cohérent répondant aux différents enjeux mentionnés ci-dessous de manière argumentée, ainsi qu'aux variantes d'étude indiquées dans le tableau de synthèse final (paragraphe 1.5) listant les invariants, les adaptations possibles et les éléments ouverts à de nouvelles suggestions.

Ces propositions porteront plus particulièrement sur les points suivants :

- Un concept territorial, paysager et urbain sur l'ensemble de l'axe ;
- Une structure urbaine, naturelle et paysagère fondée sur les polarités et centralités à renforcer, les secteurs de renouvellement urbain et les futurs secteurs stratégiques d'urbanisation ;
- La définition et l'articulation des fonctions et des densités par secteur et par type (logement, activité économique, loisir, services, équipements publics) selon le potentiel défini par le schéma illustratif d'agglomération annexé (soit sur le couloir Genève Annemasse environ + 30'000 habitants et +10'000 emplois) ;
- La définition de l'accessibilité, des réseaux de déplacement (fonctions, hiérarchisation...) et interfaces de transport ;
- Des principes d'étapes (court terme : 2015, moyen terme : 2020 et long terme : 2030), et des priorités par secteur, avec des préconisations concrètes visant à privilégier le renouvellement urbain et la densification de l'existant sur l'extension de l'urbanisation ;
- Un projet de paysage bâti et végétal intégrant un concept de gestion des eaux de surface ;
- Les accès et les itinéraires des mobilités douces (parcours piétons, cyclistes, ...) ;
- L'identification de la trame des espaces publics et leur mise en réseau : identification des séquences ;



- Une présentation des principales mesures permettant de répondre aux objectifs environnementaux cités dans le chapitre « développement durable ».

Deuxième degré : projet et stratégie d'aménagement

Echelles principale de rendu : de 1:10'000 à si nécessaire 1:2'000 sur certains des secteurs définis avec accord du collège.

Les plans et autres dessins devront approfondir les notions et propositions présentées lors du premier degré en tenant compte des remarques et demandes du collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration.

Pour ce deuxième degré il s'agira d'approfondir les notions suivantes:

- Le ou les concepts d'aménagement, qu'ils soient paysagers et urbains en précisant entre autre les propositions de hiérarchie des différentes centralités et secteurs d'urbanisation. Ce travail devra notamment faire apparaître les relations à établir entre ces secteurs ;
- Sur certains secteurs, pourront être précisés les principes d'implantation (par exemple, les niveaux de densité, les fronts bâtis, les orientations, etc.) ;
- Ces plans devront également faire apparaître les échéances de réalisation en distinguant d'une part ce qui est à réaliser à court et moyen terme (2015/2020) de ce qui est proposé à long terme (horizon 2030) ;
- Affectations, avec un bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et types de déplacement induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, prolongement des surfaces bâties, mesures paysagères et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;
- Perspectives, axonométries, coupes ou tout autre document représentant les formalisations spatiales possibles ou les ambiances à créer ;
- Le phasage des diverses interventions et leur mise en séquence opérationnelle. Il s'agira notamment de distinguer les mesures prioritaires (par leurs caractéristiques stratégiques ou « d'effets déclencheurs »), des mesures d'accompagnement ;
- Organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (RER CEVA, tramway, bus, axe fort mode doux, voiries structurantes ...), niveau de l'offre TC et qualité de service ;
- Plan des espaces publics et réseaux de mobilité douce, définissant les mesures qualitatives et précisant l'attractivité et convivialité des interfaces ;
- Implantations et formalisation des lieux pour l'accueil des équipements et espaces publics. Il s'agit d'identifier et de faire une proposition de types d'équipements et des espaces



publics qu'il serait souhaitable de programmer (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers etc.) et leur niveau de rayonnement ;

- Préconisations sur les aménagements projetés favorisant la qualité environnementale, comprenant des orientations relatives aux questions énergétiques.

Pour chaque degré, les documents déterminants du rendu respecteront les échelles prescrites à titre principal (au moins un plan au 1:10'000 et 1:2'000 pour les secteurs principaux de développement ou secteurs stratégiques).

Les critères d'appréciation des projets pour les recommandations finales sont dans l'ordre hiérarchique :

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



6.2. Annexe 2 : liste des études qui seront transmises aux équipes

- L'ensemble des documents du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ;
- Le SCOT d'Annemasse Agglo et le Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève ;
- Les synthèses des rapports d'étapes des « Plans directeurs communaux » des communes de Thonex, Chêne Bougeries, Chêne Bourg et Puplinge et Genève ;
- Document de synthèse sur les projets CEVA et la voie verte ;
- Espace Rue Transfrontalier - Cinq commune pour un projet (2001) ;
- Projet ANRU du quartier du Perrier à Annemasse ;
- Etude de faisabilité du Tramway - Annemasse Agglo ;
- Document de synthèse des études menées dans le cadre du projet Etoile Annemasse ;
- La fiche 3.05 du Plan directeur cantonal : Coordination des Espaces Verts ;
- Document de synthèse du Plan de déplacement urbain d'Annemasse Agglo ;
- « Evolution prévisionnelle du trafic routier - Plan de charge »: DGM Etat de Genève - Octobre 2005 ;
- Plan de charge 2007 - DGM Etat de Genève ;
- Premières études en vue de l'élaboration progressive d'une Politique de pôles de développement économiques (PPDE) franco-valdo-genevoise :
 - Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération, en regard du Schéma d'agglomération ;
 - Evaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève.
- Etude Arve Lac ;
- Planification des écoles primaires et enfantines pour les communes de Genève, Chêne Bougeries, Chêne Bourg et Thonex.

D'autres études sont actuellement en cours et seront transmises aux équipes en cours de procédure (cf. Les politiques spatiales).

Aire d'étude du PACA
Genève - Eaux-Vives - Annemasse

