

CAHIER N° 40-5

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







PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA ST-JULIEN / PLAINE DE L'AIRE

Etude test à 2 degrés

Rapport final du collège

Version définitive approuvée le 4 septembre 2009

Auteur :

Michèle Tranda-Pittion TOPOS urbanisme

Avec l'appui de :

L'Équipe du Projet d'agglomération

Le Groupe d'appui de l'administration

Les communes d'Archamps, Bardonnex, Confignon, Neydens,

Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, et Saint-Julien-en-Genevois

La Communauté de communes du Genevois

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

DAT- PDCR

5 Rue Dufour – CP 22

1211 GENEVE 8





Table des matières

1. Objet et attendus de l'étude test.....	6
1.1 Rappel du contexte.....	6
1.2 Rappel des objectifs et du programme de l'étude test	6
1.3 Contenu et déroulement de l'étude test.....	8
1.3 Les acteurs du PACA	11
2. Présentation des trois projets	15
2.1 Equipe DeLaMa.....	15
2.2 Mayor-Beusch	21
2.3 Lieux-Dits.....	28
3. Recommandations du Collège.....	35
3.1 Synthèse des travaux du Collège et des Tables rondes	35
3.2 Recommandations générales	38
3.3 Recommandations pour la mobilité	42
3.4 Recommandations pour l'urbanisation	50
3.5 Recommandations pour le paysage et l'environnement.....	57
4. Annexes	63





1. Objet et attendus de l'étude test

1.1 Rappel du contexte

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PA) a prévu sa mise en œuvre par le biais de projets de territoires à l'échelle de ses axes de développement : les « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACAs). L'élaboration de ces projets a été organisée sous forme d'études test : trois équipes (urbaniste, ingénieur transports, paysagiste ou ingénieur environnement et économiste) ont travaillé en parallèle et proposé différents scénarios de développement comme base d'échanges entre élus, professionnels de l'aménagement ou de l'urbanisme et la société civile. Cette démarche avait pour but de vérifier – via différents scénarios – si l'aménagement et le développement du secteur de St-Julien / Plaine de l'Aire pouvait accueillir les nouveaux habitants, emplois et activités liés à la vie d'un axe important retenu par le Projet d'agglomération. Il s'agissait à terme d'être en mesure de préciser pour ce territoire, au travers des mêmes thèmes que le Schéma d'agglomération :

- les facteurs de développement économique,
- les éléments de formes urbaines, de programme, de mixité, de centralité, de qualification des espaces publics, de connexions physiques et visuelles (entre quartiers, entre espaces urbains, entre espaces ruraux et urbains), de préservation et de valorisation du patrimoine,
- la trame paysagère et environnementale,
- les tracés ou alternatives de tracés des transports publics, de mesures de modification du réseau routier, des mesures détaillées de mobilité douce (emplacement, connexions),
- et des éléments de politiques de services.

Sur la base des modèles de simulation démographique développés lors de la mise au point du Projet d'agglomération, le périmètre du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire pourrait accueillir une croissance démographique évaluée à environ 32'000 habitants et 14'000 emplois supplémentaires sur l'ensemble de l'axe d'ici à 2030 (non compris les projets engagés comme SOVALP, PAV ou Chapelle). Il s'agit d'hypothèses que les tests par le projet ont permis de consolider en se confrontant à la réalité du "terrain".

Les résultats de ces études test – une fois validés – serviront de référence commune pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française et genevoise.

1.2 Rappel des objectifs et du programme de l'étude test

Le périmètre d'étude

Le territoire d'étude et de propositions du PACA St-Julien-en-Genevois / Plaine de l'Aire a été envisagé comme un seul et même axe de développement transfrontalier de l'agglomération. Le maître d'ouvrage a tenu toutefois à distinguer deux périmètres transfrontaliers : un sur lequel il attendait un projet urbain, et l'autre - plus vaste - qui devait être pris en compte dans l'élaboration des propositions (en raison de ses incidences sur le projet), sachant que les équipes de projet pouvaient adapter ces périmètres en cours de route.



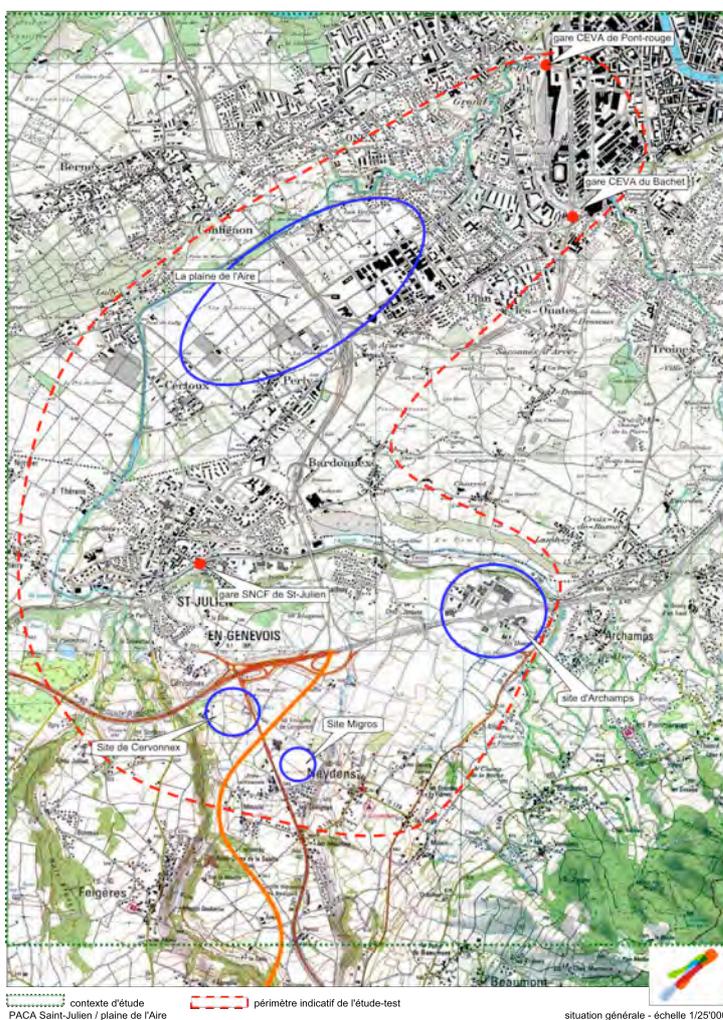
- Le périmètre de projet

Ce périmètre s'étend sur environ 8km de long du site de Praille – Accacias – Vernets (PAV) avec lequel les propositions devaient veiller à articuler le projet, jusqu'au pôle urbain régional de St-Julien-en-Genevois et aux communes d'Archamps et Neydens. Il comprend en particulier les secteurs non urbanisés de la Plaine de l'Aire et de la Porte sud.

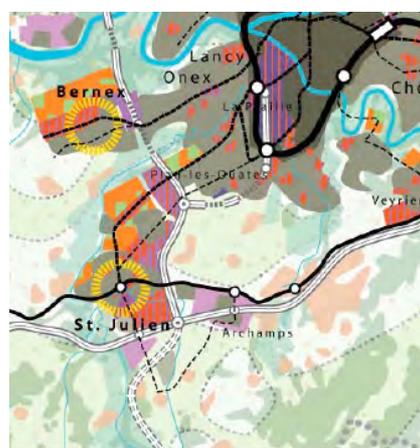
- Le périmètre de réflexion

Ce périmètre - plus vaste que le précédent - est défini par la problématique à traiter. Il s'appuie sur le périmètre indicatif figuré sur l'extrait du Schéma illustratif du Projet d'agglomération et comprend les communes ou parties de communes indiquées sur la carte page suivante, soit Plan-les-Ouates, Confignon, Perly-Certoux, Bardonnex, Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Neydens, ainsi que Soral, Bernex, Onex, Lancy, Genève, Carouge, Troinex, Collonges-sous-Salève, Beaumont et Feigères.

Périmètre du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire



Extrait du schéma illustratif



Cet axe sud du Projet d'agglomération aboutit ainsi sur le pôle régional de St-Julien-en-Genevois, et comprend de vastes potentiels à l'échelle de l'agglomération en France (Porte sud, avec Archamps, Neydens et Cervonnex) et à Genève (Plaine de l'Aire). Ces développements (habitat et activités économiques) sont précisément l'objet de l'étude test.

L'insertion des projets dans leur contexte urbain et paysager a été mise en évidence dans les enjeux à prendre en compte par les trois équipes pluridisciplinaires.



1.3 Contenu et déroulement de l'étude test

Les enjeux majeurs du territoire

Les élus signataires de la Charte du Projet d'agglomération souhaitent que la croissance prévue à l'horizon 2030 (200'000 habitants et 100'000 emplois) ne se répartisse pas de manière homogène, mais en rééquilibrant habitants et emplois.

Le concept d'aménagement du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire devait - à son échelle - vérifier et évaluer ces objectifs politiques, et traduire dans l'espace la répartition des emplois et habitants, en fonction de la spécificité du territoire et dans l'esprit d'une agglomération compacte, multipolaire et verte. Ceci consistait à identifier les conditions-cadres susceptibles de favoriser ce développement économique et démographique rééquilibré, puis à proposer des développements économiques et urbains dans l'optique de la centralité régionale préconisée à St-Julien - Porte sud de Genève et à examiner l'opportunité de la préservation et/ou du développement de la Plaine de l'Aire.

Les étapes de la démarche et leur contenu

Suite à un appel à candidatures international, le Collège a retenu trois équipes pluridisciplinaires dans sa réunion du 22/10/2008. Il s'agit de :

- **DeLaMa architectes**, Genève, avec comme pilote Bruno Marchand, architecte urbaniste, et Team +, Bulle ingénieurs transports, l'Ecole d'ingénieurs Lullier (sections paysage et nature) et le CGI (Comptoir genevois de l'immobilier) ;
- **Lieux-Dits**, Vernaison, avec comme pilotes Jacques Vialettes, architecte urbaniste et Sarah Cohen, ETC, Paris ingénieurs transports, Hélène Saudecerre, paysagiste, Champigny/Marne, ainsi que Vincent Kaufmann, Lausanne, et Franck Scherrer, Lyon comme experts associés ;
- **Mayor, Beusch et Frei**, Genève, avec comme pilote Marie-Paule Mayor, architecte urbaniste, CITEC ingénieurs conseils, Genève, B+C environnement et Insitu Paysagistes, Genève et Luc Malnati, Carouge.

Le 1^{er} degré a donné lieu à l'établissement d'un « **Concept général d'aménagement** », que chacune des trois équipes a présenté le 30/01/2009 au Collège et le 31/01/2009 à la société civile, lors de Tables rondes de concertation. Les plans et autres dessins représentaient et présentaient les notions suivantes :

- Concept d'aménagement territorial, paysager et urbain ;
- Structure urbaine, naturelle et paysagère, vocations, polarités à renforcer, cohabitation des fonctions, morphologies urbaines sectorielles ;
- Fonctionnalité des réseaux de déplacement et interfaces de transport ;
- Implantations des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers, etc.) ;
- Implantation et caractérisation des sites destinés au développement des activités économiques ;
- Principes d'étapes, priorités par secteurs ;
- illustrations des formalisations spatiales possibles ou des ambiances à créer.



Le 2nd degré intitulé « **Projet et stratégie d'aménagement** » s'est déroulé de mi mars à mi juin 2009 et a permis d'approfondir les notions et propositions présentées lors du 1^{er} degré en tenant compte des remarques et demandes du collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration. Les équipes ont présenté le résultat final de leurs travaux au Collège le 19/06/2009 et lors des Tables rondes de concertation le lendemain, le 20/06/2009.

Suite aux échanges qui ont eu lieu à la fin du premier degré avec le Collège et la société civile, les principales demandes suivantes ont été faites aux équipes :

- Epurer les démarches et dégager une ligne de conduite suffisamment forte pour pouvoir tenir le cap pendant 20 à 30 ans par delà les nombreux aléas inévitables
- Approfondir la question des déplacements qui est centrale (pour les acteurs locaux en termes d'investissement / d'exploitation / de procédures), malgré la nécessaire transversalité des démarches
- Et prendre en compte davantage le temps (dynamique et processus) en précisant où commence le projet, par quelles étapes il se poursuit, avec quels exemples d'opérations phares, induisant quels effets d'entraînement, et quelles marges de manœuvre pour s'adapter aux opportunités (et négocier entre public et privé).

Chacune des équipes devait les décliner dans les thématiques suivantes :

- Elargir la focale : prendre en compte un territoire plus vaste que celui du PACA
- Approfondir et mieux argumenter le développement prévu en mettant en évidence l'essentiel du projet, du point de vue structurel, quantitatif, qualitatif, de sa localisation et de son phasage
- Approfondir et mieux argumenter la question des transports, et en particulier le tram
- Préciser ce qui est souhaité pour St-Julien en tant que nouveau pôle régional
- Même demande pour Neydens, Cervonnex, Archamps, ainsi que pour les villages
- Développer et préciser le traitement de la limite ville / campagne
- Et en matière économique, mieux intégrer les résultats de la PPDE (politique des pôles de développement).

Quelques demandes spécifiques ont également été transmises aux équipes :

- DeLaMa : développer un projet testant l'hypothèse du tram sur la Route de Base, de manière à pouvoir disposer de tous les arguments pour choisir la meilleure solution
- MBF : travailler particulièrement sur la relations ville / campagne - illustrer l'articulation agriculture / urbanisation et les formes possibles d'intégration paysagère dans les trois campagnes, donner des exemples de limites et de leur mise en œuvre
- Lieux-Dits : tester plus particulièrement le développement urbain du pôle de Bardonnex.

Le travail des mandataires a ainsi permis d'approfondir les points suivants :

- Le ou les concept(s) d'aménagement paysager et/ou urbain précisant entre autre les structures bâties (par ex. ordre, fronts bâtis, gabarits, orientations, etc.), et les aménagements paysagers
- Les affectations, avec un bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et types de déplacements induits, pour l'habitat et les activités économiques



- Les aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, prolongements des surfaces bâties, mesures paysagères et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti
- Des illustrations représentant les formalisations spatiales possibles ou les ambiances à créer
- Les mesures stratégiques hiérarchisées et principes de mise en œuvre par étapes, notamment en ce qui concerne les leviers permettant de produire des effets déclencheurs
- L'organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (tram, bus, connexion à la route de Chancy, etc.)
- Le plan des espaces publics et réseaux de mobilité douce, définissant les mesures qualitatives et précisant l'attractivité et convivialité des interfaces
- Les implantations et formalisation des lieux pour l'accueil des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, parcs régionaux ou de quartiers, ...).

Le principe d'une étude test consiste à disposer de plusieurs visions sur le développement transfrontalier du territoire, de manière à pouvoir en discuter largement, avant que les décisions ne soient prises par chacune des entités française et suisse concernées. Le présent rapport final présente les résultats de cette démarche et doit servir de base dans un premier temps à un Plan de synthèse couplant les PACAs de Bernex et St-Julien / Plaine de l'Aire, puis dans un second temps à orienter les travaux de révision des différents outils d'urbanisme (SCoT et PLU en France) et d'aménagement du territoire (PDC, PDQ voire PLQ à Genève).

Le rappel du calendrier

- Information aux communes	25.06.08
- 1er collège : validation règlement pré qualification	04.09.08
- Publication de l'appel à candidature	09.09.08
- Rentrée des offres de candidatures	13.10.08
- 2ème collège, choix des 3 équipes et validation du cahier des charges	22.10.08
- Lancement du 1 ^{er} degré, remise des documents, visite site	27.10.08
- 3ème collège + GRAD, Présentation des rendus du 1 ^{er} degré et Atelier 1	30.01.09
- Tables rondes n°1 avec la société civile	31.01.09
- Lancement du 2 ^{ème} degré	17.03.09
- 4 ^{ème} collège + GRAD, Présentation des rendus du 2 ^{ème} degré et discussion	19.06.09
- Tables rondes n°2 avec la société civile	20.06.09
- 5 ^{ème} collège, Rapport final du collège	04.09.09
- Exposition publique et présentation des projets	07.10.09



1.3 Les acteurs du PACA

Les trois bureaux d'études

Equipe DeLaMa

- Pilote : DeLaMa architectes, Genève - Bruno Marchand
- Architecte / Urbaniste : Bruno Marchand, architecte urbaniste
- Mobilité : Team +, Bulle - Christian Jaeger, ingénieur transports
- Environnement / paysage : Hepia, L. Daune architecte-paysagiste et Y. Francey Biologiste, Jussy
- Economie : CGI Comptoir genevois de l'immobilier - Yannis Ioanides

DeLaMa Sàrl
Rue du Tunnel 7 - CH-1227 Carouge
tél +41 22 307 01 30
fax +41 21 693 32 13
e-mail b.marchand@delama.ch

Equipe MBF

- Pilote : Mayor, Beusch et Frei, Genève – Marie-Paule Mayor
- Architecte / Urbaniste : Marie-Paule Mayor, architecte urbaniste
- Ingénieur Mobilité : CITEC ingénieurs conseils, Genève – Eric Grasset, ingénieur transports
- Ingénieur Environnement : B+C environnement et Insitu Paysagistes, GE –Vuillerat et Clochard
- Economie : Luc Malnati, Carouge

Mayor, Beusch et Frei, architecture, urbanisme et histoire
15, rue des Voisins - CH - 1205 Genève
tél. +41 22'800'35'60
fax +41 22'800'35'61
e-mail staff@mayor-beusch.ch

Equipe Lieux-Dits

- Pilote : Lieux-Dits, Vernaison Lyon - Jacques Vialettes
- Architecte / Urbaniste : Lieux-Dits - Jacques Vialettes, architecte urbaniste
- Programmation : Lieux-Dits Programmation Urbaine, Grenoble - Sarah Cohen, urbaniste
- Mobilité : ETC, Paris - Philippe Massé, ingénieur transports
- Environnement / paysage : Hélène Saudecerre, paysagiste, Champigny/Marne
- Experts : Vincent Kaufmann (mobilité), Lausanne, et Franck Scherrer (urbanisme), Lyon

Lieux-Dits Sàrl Geoffroy Vialettes
641 Route de Givors - F - 69390 Vernaison
tél +33 472 30 73 74
e-mail jacques.vialettes@lieux-dits.com



Le Collège

Président (1), membre professionnel, urbaniste

- Monsieur François Grether, architecte, urbaniste Paris

Élus (14)

- Robert Cramer, Canton de Genève, Président du Projet d'agglomération
- Bernard Gaud, Communauté de Communes du Genevois, Vice-président du projet d'agglomération
- François Baertschi, Conseiller administratif de Lancy
- Robert Borrel, Président de la Communauté d'agglomération d'Annemasse, Vice-président du projet d'agglomération
- Serge Dalbusco, Maire de Bernex
- Georges Etallaz, Conseiller général du canton de Saint-Julien
- Bernard Jouvenoz, Maire d'Archamps
- Dinh Manh Uong, Conseiller administratif de Confignon
- Fernand Savigny, Maire de Perly-Certoux
- Laurent Seydoux, Conseiller administratif de Plan-les-Ouates
- Jean-Michel Thénard, Maire de Saint-Julien
- Jean Verdel, Maire de Neydens
- Roger Vioud, Conseiller régional, région Rhône-Alpes
- Alain Walder, Maire de Bardonnex

Professionnels (15 + 1 Président)

- Xavier de Rivaz, architecte-urbaniste, Département du Territoire, Direction générale de l'aménagement, puis Mathieu Iglesias
- Marie-Christine Massin, Service aménagement, Communauté de Communes du Genevois, puis Julie Lucas
- Michèle Tranda-Pittion, architecte-urbaniste, assistance à maîtrise d'ouvrage
- Pascal Amphoux, architecte-urbaniste Lausanne et Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes
- Stéphane Bérard, directeur du site d'Archamps
- Jean-Louis Carret, Conseil général de Haute-Savoie
- Georges Chamoux, Direction départementale de l'équipement de Haute-Savoie
- Bernard Debarbieux, Institut de géographie de l'Université de Genève
- Pierre Feddersen, architecte-urbaniste, Zürich
- Jacques Hersant, ingénieur conseil mobilité, projet Genève Porte-Sud
- Alain Léveillé, architecte-urbaniste, Commission d'urbanisme
- Nathalie Maisonnac, directrice de la Maison de l'économie développement
- Gérard Péhaut, Sous-Préfet de St-Julien-en-genevois
- Ariane Widmer, architecte-urbaniste, cheffe de projet du Schéma directeur de l'ouest Lausannois
- Laetitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes

Suppléants (2)

- Pierre-Jean Crastes, élu, directeur des services techniques de St-Julien
- Gilles Grosjean, architecte urbaniste à Genève



Le Groupe appui de l'administration

- Marie Anckière, Unité territoriale du Genevois, Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture, Haute-Savoie
- Emmanuel Ansaldo, Département du territoire, Direction générale de l'agriculture
- Frédérique Chatelain, Antenne Régionale Région Rhône-Alpes
- Jean-Pierre Côte, Commune de Lancy, service travaux et constructions
- Emmanuelle Cote, Conseil Général de Haute-Savoie
- Mathieu Iglésias, Département du Territoire, Direction générale de l'aménagement
- Anna Karina Kolb, Département Economie et Santé, Promotion économique
- Audrey Margand, Département du Territoire, Etude d'impact sur l'environnement
- Gilles Mulhauser, Département du Territoire, Direction générale Nature et paysage
- Anne Ponchon, Communauté de Communes du Genevois, Service transports
- Mario Rodriguez, Commune de Confignon, Secrétaire général adjoint
- Vincent Scatolin, Département du Territoire, Direction générale de l'aménagement du territoire
- Olivia Vogtle, Département du Territoire, Direction générale de la mobilité
- Laetitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes, Direction Générale des services / DPT
- Philippe Zosso, Commune de Plan-les-Ouates, Service construction et aménagement

Le pilotage du projet

Département du territoire

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

Xavier de Rivaz, puis Mathieu Iglesias

5 rue David-Dufour - CP 224

CH-1211 Genève 8

Tél.: +41 (0)22 546 73 45

Fax: 022 327 40 40

e-mail : mathieu.iglesias@etat.ge.ch

Communauté de Communes du Genevois

Marie-Christine Massin, puis Julie Lucas

Site d'Archamps - Bât. Athena

F-74160 Archamps

Tél : +33 (0)450 95 92 60

Fax : +33 (0)450 95 92 69

e-mail : julie.lucas@cc-genevois.fr

L'assistance à Maîtrise d'ouvrage

Topos Urbanisme

Michèle Tranda-Pittion

10 rue Muzy

Case Postale 6540

CH-1211 Genève 6

Tél.: +41 (0)79 79 27 505

Fax : +41 (0)22 700 22 39

e-mail : michele.tranda@bluewin.ch



L'animation des Tables rondes

Sémaphores

Manuel Nardin et Eric Maisonneuve
13 rue Martin Bernard
F-75013 Paris
Tél. : +33 1 53 62 72 00
Fax : +33 1 53 62 24 45
e-mail : eric.maisonneuve@semaphores.fr

Les participants aux Tables rondes

Les Maires, Conseillers administratif et Conseils municipaux des communes d'Archamps, Bardonnex, Confignon, Neydens, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, et Saint-Julien-en-Genevois, 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 PACA St-Julien – Plaine de l'Aire (associations, syndicats, conseils ou commissions, ...).



2. Présentation des trois projets

2.1 Equipe DeLaMa

Composition de l'équipe

- Pilote : DeLaMa architectes, Genève - Bruno Marchand
- Architecte / Urbaniste : Bruno Marchand, architecte urbaniste
- Mobilité : Team +, Bulle - Christian Jaeger
- Environnement / paysage : Hepia, L. Daune architecte-paysagiste et Y. Francey Biologiste, Jussy
- Economie : CGI Comptoir genevois de l'immobilier - Yannis Ioannides

Rappel du 1^{er} degré

L'observation du territoire à la base du projet

Deux idées clés sont ressorties de l'analyse :

- La prise de conscience de la complexité de ce territoire périphérique issu de la juxtaposition de paysages de grande qualité - mais morcelés - et d'autres de qualité nettement moindre
- D'où un objectif induit : passer de ces « proximités incongrues » à des secteurs partiels, mais organisés, et à une revalorisation de l'ensemble

Un travail par scénarios

Le 1^{er} : celui des polarités (ville de GE, grand pôle de St-Julien, villages) fondé sur la reconnaissance de la qualité du territoire agricole (« Campagne » paysage unificateur de l'ensemble)

Le 2nd : celui des lignes / linéarités du territoire (autoroute et train, tram, Aire), retenu en raison de son plus grand potentiel de développement.

Trois lignes principales structurent le projet et le territoire, chacune faisant référence à une échelle spécifique :

1. Le réseau de l'autoroute et du train
Ces infrastructures mettent le secteur en relation avec l'international (aéroport, Lyon ou Turin)
Et le projet doit « négocier avec elles » par la densification des nœuds autoroutiers et des quartiers des gares (yc en réhabilitant certaines gares désaffectées)
2. La future ligne de tram jusqu'à Neydens, comme desserte locale stratégique
Le choix de la route St-Julien pour le passage du tram (permettant d'être à 25mn du centre GE) avec un tracé en baïonnette sur la Rte Base pour desservir Lancy Pont-Rouge et l'identification des secteurs de forte pente et de ceux où le TCSP n'est pas faisable en traversées de villages
Le projet urbain sous forme de densification le long de la ligne du tram, mais avec un développement quantitatif global inférieur au programme demandé (20'000 habitants et 10'000 emplois)
L'image d'un boulevard urbain le long de la voie du tram avec des places urbaines, supports de la vie locale
3. L'Aire comme colonne très structurante pour ce territoire
Un réseau de mobilité douce le long de l'Aire, et un maillage du territoire en lien avec le tram, intégrant l'aboutissement du projet de renaturation de l'Aire et les « campagnes agricoles ».



Et un travail par séquences qui détaillent le projet de territoire par une succession de zooms, en indiquant pour chacune les lieux du développement urbain (habitat et/ou activités) en les illustrant, l'accessibilité TP de ces quartiers et les espaces publics (yc des coupes types).



En synthèse :

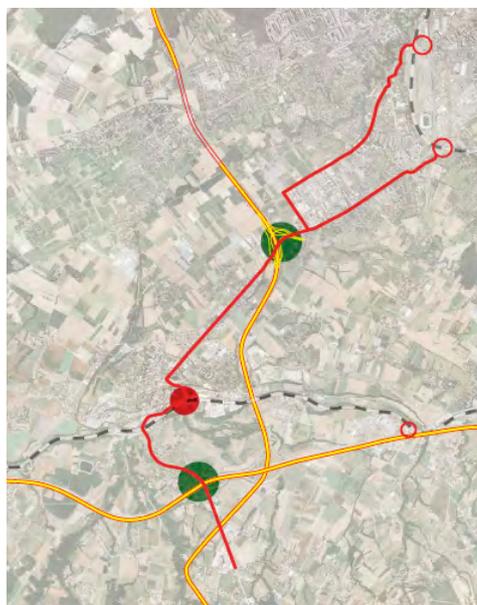
Le territoire est considéré comme une ressource limitée et son exploitation « avec parcimonie et justesse » (le territoire est une ressource à ménager) entraîne un projet inférieur au programme précisé dans le cahier des charges : 20'000 habitants (répartis F/CH) et 10'000 emplois. C'est la « capacité d'accueil du territoire » identifiée par l'équipe : au delà, il y aurait nécessité de passer un cap d'investissement.

Idéogramme

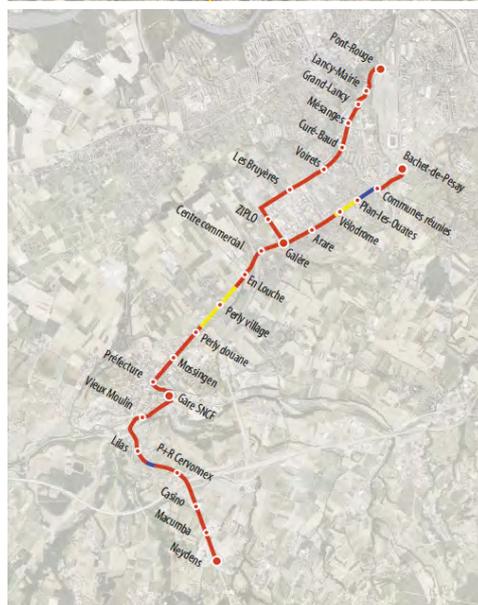
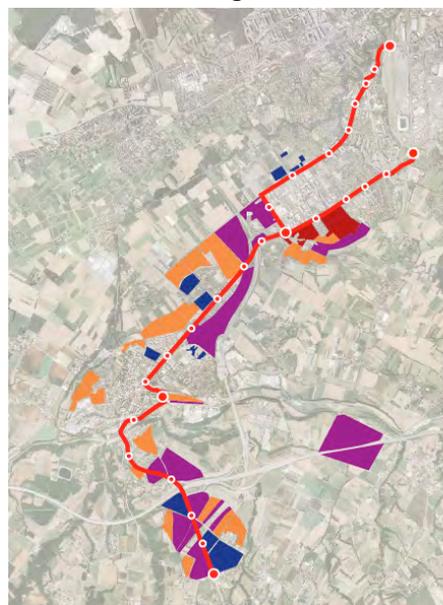


LINEARITÉ

Schéma des mobilités



Densification le long du tram





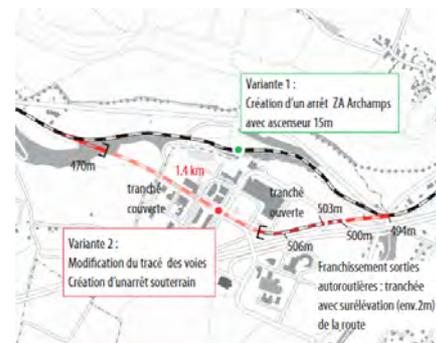
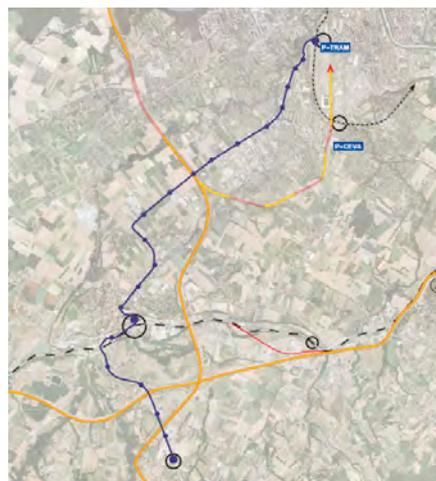
Projet du 2^{ème} degré

Le Collège a demandé à cette équipe de tester l'hypothèse du tram sur la route de Base, puisqu'aucune ne l'avait fait lors du 1^{er} degré, dans le but de disposer des informations nécessaires avant de retenir un tracé.

Reprise, restructuration et modification partielle des trois linéarités du 1^{er} degré :

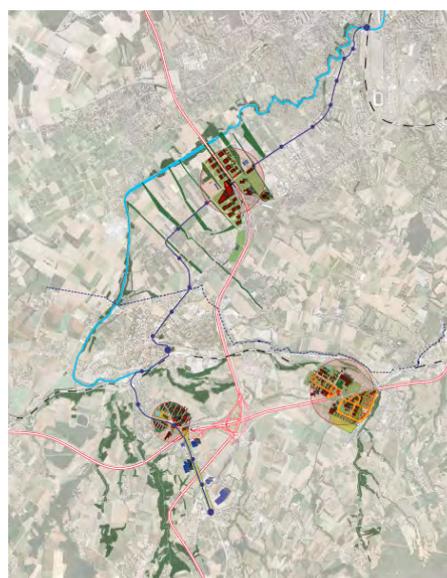
Liaison directe, stratégie durable : tramway et train

- Le tram sur la route de Base de Lancy / Pont rouge à Neydens (sans modification du terminus car l'accent a volontairement été mis sur le tracé dans la Plaine de l'Aire et non sur la faisabilité du terminus) : le tram étant vecteur de densification, sa nouvelle localisation a induit un projet de développement de l'urbanisation dans la Plaine de l'Aire
- Le train comme infrastructure utilisée pour la desserte d'Archamps et son renforcement : projet d'éléments hauts pour renforcer l'identité et l'image du site avec une bande de logements pour formaliser les limites et développer sa mixité
- Deux variantes de desserte d'Archamps : soit par la voie ferrée actuelle (avec réouverture de la halte et accès au site par un ascenseur depuis le nord), soit par le déplacement de la voie et la construction d'un tunnel et d'une gare souterraine permettant de desservir le site par son centre (solution plus onéreuse)
- Les autres infrastructures TP : une ligne de rabattement bus pour connecter les territoires en développement des 2 PACAs : St-Julien / Plaine de l'Aire et Bernex



Négocier avec les infrastructures : connexions territoriales

- Routes et autoroute : sans modification notable par rapport à la phase 1, les autoroutes rendent déjà le secteur très accessible depuis l'aéroport
- Mise en évidence des croisements de ces infrastructures avec les polarités et les grandes densités d'activités et de sociabilité (polarités centrées sur les activités mais intégrant une certaine proportion de logements) :
 - Croisement Perly autoroute / tram Route de Base, avec l'élargissement de la vocation actuelle
 - Croisement autoroute / RER Archamps, avec le renforcement de l'identité du lieu
 - Croisement tram St-Julien / autoroute, avec le développement d'un pôle de loisirs et intégration paysagère (trame verte le long du tram à Neydens)





Perly



Archamps

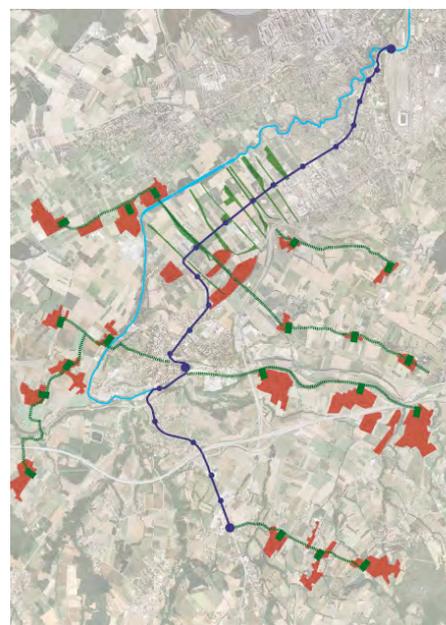
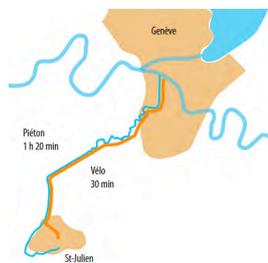


Neydens



L'Aire, comme colonne rurale

- L'Aire constitue une 3^{ème} ligne naturelle avec un fort potentiel de qualité pour le développement de l'axe (dans sa vocation nature et loisirs)
- Des perpendiculaires vertes irriguent le tissu bâti depuis la bande de renaturation, et relient les villages de la plaine
- Un réseau d'équipements discontinus comble le « vide » entre Genève et St-Julien dans l'optique d'une ville linéaire (idem 1^{er} degré)



Projet urbain de la Plaine de l'Aire

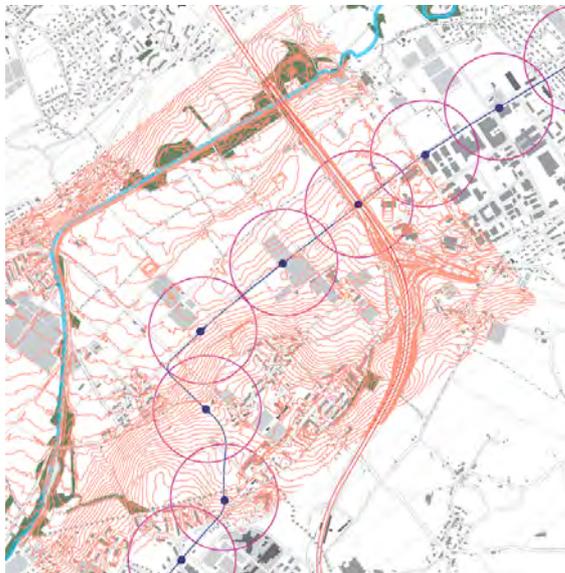
Le projet de tram sur la route de Base et l'aménagement de la Plaine de l'Aire développé en conséquence se fondent sur les points suivants :

- L'analyse de la morphologie du terrain
 - La route de Base comme « charnière topographique » (articulation entre plaine et coteau)
 - La prise en compte du relief dans le projet de tracé du tram avec des arrêts tous les 300m (vérification de la faisabilité à grands traits) : problème de déclivité et nécessité d'un pont
- Le choix d'un projet cadré par 2 vastes parcs : à Plan-les-Ouates (projet des Cherpines) et un nouveau Parc de la Plaine (semi urbain à très grande échelle) entre le Collège de St-Julien et l'Aire / entre Perly et Certoux
- Un réseau d'espaces publics en lien avec les bandes vertes plus fines qui peuvent structurer la plaine (pour donner un rythme et donner la possibilité de relier les villages entre eux) : d'où un travail sur le réseau à construire (avec hiérarchie) entre l'existant et les réalisations futures :

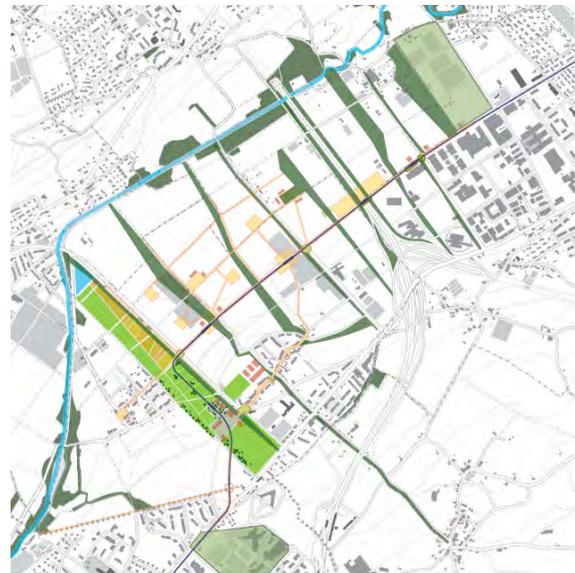


- Le lieu central au carrefour entre l'autoroute et la route de Base
 - Les autres places sur les arrêts du tram
 - Les espaces végétaux
 - Les Places de quartiers
- L'intégration des équipements dans ce maillage d'espaces publics, et leur mise en réseau
 - Entre les 2 grands parcs : le développement du projet urbain s'adaptant à la morphologie du terrain, comprenant des solutions différentes et adaptées au relief pour le coteau ou la plaine, et un accent particulier sur la bande programmatique le long de la route de Base, avec des densités plus fortes aux arrêts de tram.

Morphologie du terrain et tracé du tram



Nature, paysage et mobilité douce



Espaces publics et accès voiture



Forme urbaine





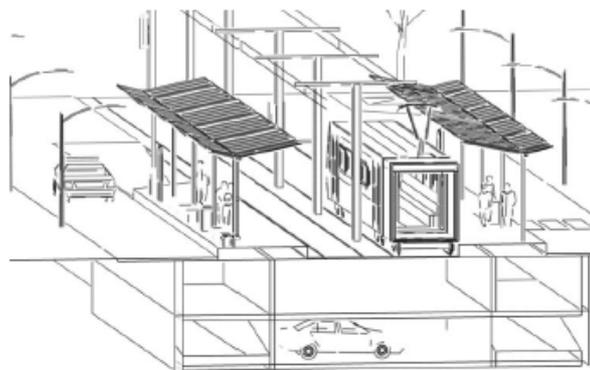
Si le parti choisi consiste à développer l'urbanisation de part et d'autre de la route de Base, il y a alors nécessité de rechercher d'autres lieux pour l'agriculture : le projet propose localement des compensations partielles (bande de serres parallèle à l'Aire / potagers sur les toits / serres verticales).



Le traitement des limites d'urbanisation joue sur plusieurs registres : insertion de serres verticales dans une zone agricole contiguë à la ville, ou transition par le paysage et les parcs de loisirs

Dans l'optique du développement durable à cette échelle, il est nécessaire d'éviter le trafic de transit à travers le quartier, ce qui implique de concentrer le stockage des voitures, par exemple :

- avec un projet de parking sous la route de Base - une bande centrale de 30m de large
- et des silos à voitures dans les quartiers nouveaux (plutôt que le stockage sous les immeubles) pour inciter les résidents à la mobilité douce.



En conclusion : ce projet constitue une solution intéressante pour le développement d'un éco-quartier si la volonté politique existe (l'équipe est convaincue par le scénario après l'avoir travaillé), mais avec des résultats de capacité d'accueil clairement plus élevés que la demande initiale : il permet d'accueillir 36'000 habitants qui supposeraient la réalisation à terme de deux trams.

Le choix à faire est donc celui d'un projet global : développement urbain (quantitatif et qualitatif), mutations paysagères et transports. Mais certains des éléments proposés présentent un intérêt, quel que soit le scénario retenu à l'issue des réflexions (espaces publics, mobilité douce, ...).



2.2 Mayor - Beusch - Frei (MBF)

Composition de l'équipe

- Pilote : Mayor, Beusch et Frei, Genève – Marie-Paule Mayor
- Architecte / Urbaniste : Marie-Paule Mayor, architecte urbaniste
- Ingénieur Mobilité : CITEC ingénieurs conseils, Genève – Eric Grasset
- Ingénieur Environnement : B+C Ingénieurs SA et Insitu Paysagistes, GE – Vuillerat et Clochard
- Economie : Luc Malnati, Carouge

Rappel du 1^{er} degré

Observation du territoire

Le regard sur l'histoire fonde le projet

- Genève résulte d'une croissance par addition, avec un résultat complexe
- L'équipe a d'abord regardé ce qui existe déjà : les projets et planifications en cours

Aujourd'hui, le PACA est un territoire complexe où 3 échelles territoriales se confondent

- Le pôle local de St-Julien
- Genève et ses extensions le long des routes radiales (TP)
- Le système autoroutier à l'échelle internationale

Le « socle » est l'élément unificateur de ces différentes échelles

- Le relief avec ses différents plateaux (4 niveaux de Genève au Mt-Sion)
- Le réseau hydrographique et capillaire avec la végétation
- L'empreinte historique de la Route de St-Julien

Travail sur les concepts du projet

Cinq concepts maîtres fondent la démarche de projet

1. Le pôle régional de St-Julien
2. Les 3 campagnes : 3 espaces agricoles ouverts avec un statut de pérennité à long terme
3. La limite du développement radio-concentrique de la ville fixée au passage de l'autoroute
4. La densification urbaine le long de la Rte de St-Julien / Av. de Genève
5. Les connexions aux autoroutes

Développement du projet

Le projet se développe autour des 3 « campagnes » vouées à l'agriculture à long terme

- Campagne patrimoniale (Bardonnex/Saconnex-d'Arve/Landecy) avec réseau agro-environnemental
- Campagne des grands champs (Neydens / Arande), synonyme d'ouverture, avec un périmètre important en zones agricoles protégées
- Campagne des serres (Perly /Lully), très artificielle et construite, avec le grand couloir environnemental de l'Aire et ses zones agricoles spéciales (ZAS)

La 1^{ère} pièce : le pôle de St-Julien

- St-Julien devient une « ville des courtes distances » sous forme de « sandwich à 2 faces » avec l'Arande comme espace public de référence au centre de la composition
- Le développement du quartier de la gare (image du Flon Lausanne avec programme phare culturel), là où se trouve le nœud des TP (tram, RER Bellegarde–Annemasse, bus de rabattement)
- Le Valon médian de l'Arande, à la fois agricole et utilisable par les urbains
- Des densités différenciées



La 2^{ème} pièce : la voie structurante de l'agglomération

- La restructuration de la voie historique de la Route de St-Julien / Avenue de Genève, avec une densification sur 300m de part et d'autre de la voie
- Une séquence ZIPLO avec de la mixité d'usages
- Une séquence Perly – St-Julien consolidant le tissu urbain existant
- Une requalification urbaine de la voie en lien avec l'insertion du tram jusqu'à la gare de St-Julien
- Et un soin à préserver les perméabilités latérales tout le long de l'axe

La 3^{ème} pièce : le système autoroutier et ses sorties – des « îles d'activités »

- 3 sites principaux et un travail de caractérisation de chacun
 - o Archamps : un campus dense d'activités mixtes au milieu de la campagne
 - o Cervonnex : de grands bâtiments dans un parc
 - o La ZIPLO : une extension avec des bâtiments visibles depuis l'autoroute
- Une ligne de bus-navette sur l'autoroute relie les différents sites entre eux et à l'aéroport

Et pour articuler le tout : les gares du RER, les arrêts de tram sur la Rte de St Julien, les stations de bus des navettes sur l'autoroute et de la ligne de bus en boucle entre St-Julien, Cervonnex, Neydens et Archamps, ainsi qu'un P+R de grandes dimensions au carrefour entre Rte St-Julien et autoroute, avec la préoccupation de gérer les TIM pour permettre le développement des TC.

Economie :

- Un objectif : implanter 7'000 emplois en France avec des complémentarités à renforcer entre les zones d'activités existantes dans les 2 pays (basé sur la tradition genevoise de délocalisation des entreprises du centre vers la périphérie)
- La mise en évidence des identités, des qualités et des profils des sites en CH et F (par ex. pour inciter l'implantation de « sociétés filles » des entreprises genevoises en France – en réaction au manque de foncier à Genève) dans l'optique de « la bonne entreprise au bon endroit »

En synthèse : Un développement conforme aux objectifs quantitatifs requis.

Idéogramme



Plan de synthèse du projet

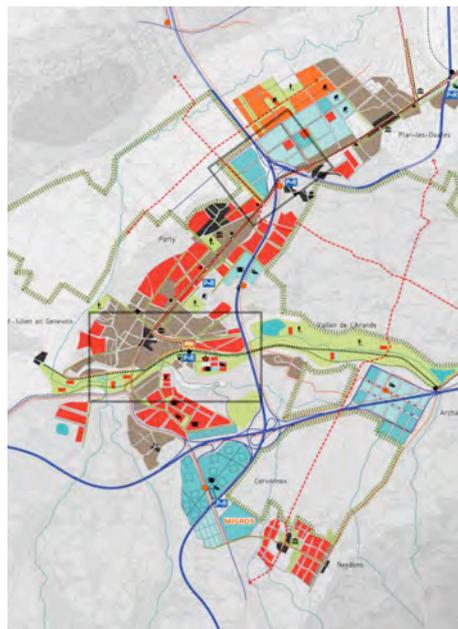
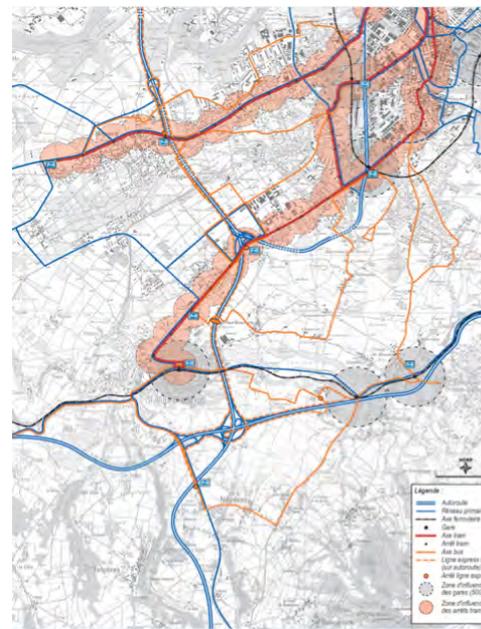


Schéma des mobilités





Projet du 2^{ème} degré

Le 2^{ème} degré a consisté pour cette équipe à approfondir le projet de la phase précédente (sans modification notable du schéma d'ensemble), la demande émise par le Collège et la société civile étant de préciser en particulier la notion de « campagne » et d'illustrer ce que pourraient devenir les limites.

L'équipe est repartie du système des transports, et a reconsidéré la structure de l'ensemble.

Ce territoire concentre de multiples mouvements dans un espace relativement petit car il est le lieu d'un carrefour complexe entre différentes mobilités (dont l'autoroute et le chemin fer à vaste échelle) : c'est une situation d'entrée de ville principale depuis la France avec des connections directes à l'aéroport. En outre, c'est là que se fait (devrait se faire) le report modal TIM / TP (avec des liaisons train-tram-bus – P+R) à l'articulation entre le territoire périurbain et l'urbain (entre la ville où les déplacements ne sont structurellement pas tous faisables en véhicule individuel, et le périurbain où à l'inverse les TP n'arrivent pas à bien desservir les faibles densités).

Hiérarchie du réseau

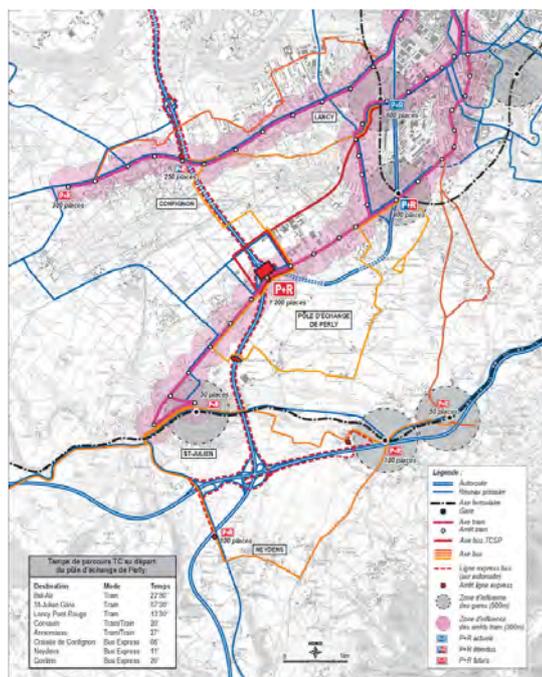
La hiérarchie du réseau est désormais la suivante :

A vaste échelle :

- Un RER performant avec de nouvelles gares (ou gares réactivées) y compris via Etoile Annemasse (pour relier le centre de Genève de manière plus performante que par le tram dont la vitesse commerciale est plus lente), à long terme la liaison CEVA / ligne du pied du Salève s'inscrit dans cette logique.

A l'échelle du PACA

- Un pôle d'échanges majeur à Perly / Arare localisé de manière stratégique, au croisement entre l'autoroute et le tram sur la route de St-Julien, qui permet le report modal P+R et un point de transbordement en relation avec le tram, l'arrêt bus express sur autoroute, la ligne TCSP sur CEVA Pont-Rouge et les ligne(s) locales)
- Une desserte tangentielle par bus express sur l'autoroute, avec utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en cas de bouchon et dépose sur les axes tram jusqu'à l'aéroport
- Un TCSP bus sur la route de Base entre la ZIPLO et la gare de Pont-Rouge (gare principale CEVA où tous les trains s'arrêtent contrairement à celle de Bachet)
- De nouvelles liaisons avec le PACA Bernex, par la route du Grand-Lancy, le bus express sur l'autoroute et la desserte locale PLO – Confignon; de nouvelles liaisons en direction du sud, avec la boucle de bus entre St-Julien, Cervonnex, Neydens et Archamps





- Le tracé direct du tram sur la route de St-Julien, parce qu'il est plus lisible, moins onéreux, qu'il permet la revalorisation de l'axe en même temps que la modération du trafic et s'accompagne d'un projet urbain de densification
- Le système de voirie (concentrique) entre PACAs pour inciter l'arrêt du trafic individuel avant la pénétration dans GE et la mise en connexion avec des liaisons rapides en bus ou tram

A l'échelle du pôle de St-Julien

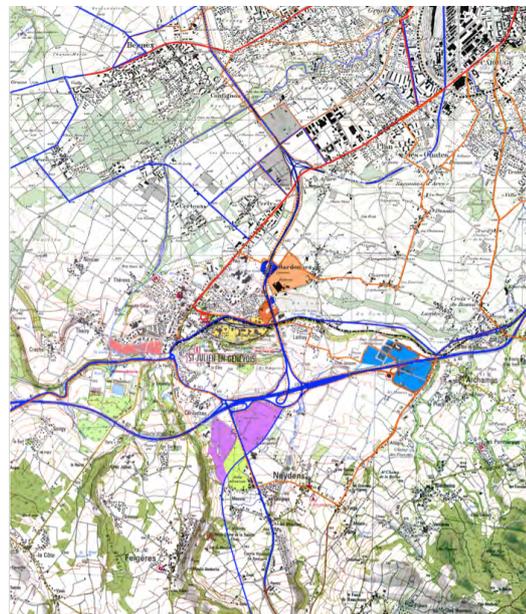
- Une boucle tram desservant Sous-Préfecture / Arande / Gare St-Julien
- La création d'une zone urbaine à l'intérieur de la boucle, sans interactions avec la voiture, et avec une déviation de la circulation de transit automobile par la rue du Léman (en tranchée)
- Une nouvelle ligne de bus urbain, ou plusieurs, permettant le rabattement sur le tram et la gare
- La création d'un axe de mobilité douce allant du centre-ville vers la gare et en direction du sud (entre la promenade du Crêt et le vallon de Ternier)
- Un P+R au pôle multimodal de la gare (bus urbains, interurbains, tram et trains) de petite taille pour ne pas attirer les voitures en ville.

Iles d'activités

La question des sites d'activités a été reprise du 1^{er} degré, en se concentrant sur la qualité, et en mettant en évidence l'énorme potentialité de développement de zones diversifiées sur ce PACA (en raison de la saturation des sites d'activités à GE), en insistant sur les avantages de la bilocalisation.

Chaque zone a été décrite avec sa vocation en fonction de sa localisation, ses vues, sa visibilité ... :

- Pôle gare de Saint-Julien : pôle culturel, commercial et de formation supérieure avec développement des activités de services aux entreprises et aux particuliers, possibilité de valorisation de bâtiments de production (Cartonnerie) et offre en formation supérieure (IUP, école de formation horlogère..)
- Technopôle d'Archamps : renforcement des activités à haute valeur ajoutée liée à la biotechnologie
- ZIPLO – extension dans la poursuite des activités actuelles
- Parc industriel et artisanal de Neydens : densification de la zone existante, avec relocalisation d'activités présentes dans le périmètre du PACA et mixité des activités
- Parc de services de Cervonnex est et ouest : futur secteur pour quartiers généraux de taille moyenne, pôle d'accueil pour les entreprises avec mutualisation de certains services (salle de conférence, etc..) et complémentarité avec le technopôle d'Archamps pour les activités à fort besoin en corporate identity
- Plateforme douanière de Bardonnex : fort potentiel de développement, avec la reconversion des tuileries (back-office, logistique) et la possibilité d'accueil d'activités profitant de la proximité avec la frontière et de l'autoroute



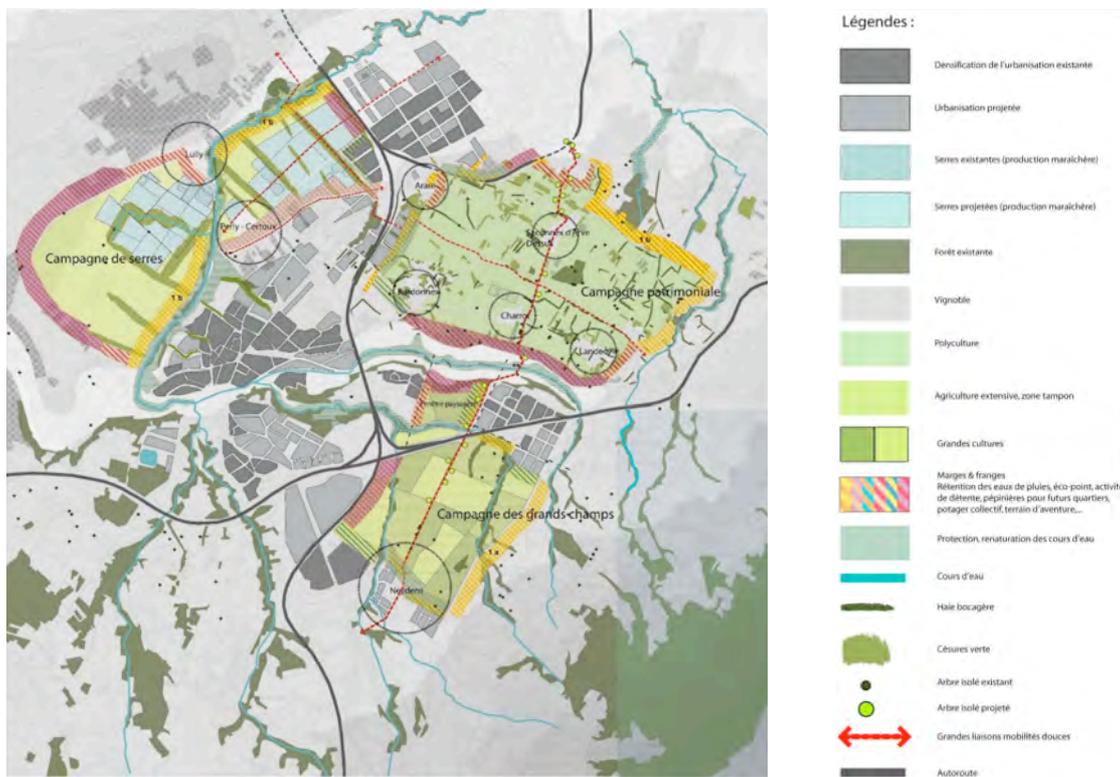


Trois campagnes

En réponse à la demande, le thème des campagnes a été développé en établissant une typologie de leurs limites. Six catégories d'espaces de contact entre campagnes et urbanisations sont proposées avec les mesures correspondantes.

1. Situations de nature : compléter des réseaux naturels en grande partie existants avec des portions d'aménagements naturels, des surfaces de compensation écologique, de nouveaux biotopes...
2. Situations d'agriculture intensive : établir des marges disponibles pour une agriculture extensive (prairies), des lieux de compostage, des surfaces de rétention d'eau...
3. Nouveaux quartiers d'habitation : disposer les prolongements extérieurs de l'habitat, les espaces publics de délasserment, déchetteries, plantages, en interface avec les aires agricoles...
4. Extensions des secteurs d'activités : seuils paysagers à constituer entre les surfaces cultivées et les bâtiments avec portions de parcs plantés comprenant des lieux de détente pour les employés, des parkings pour les usagers...
5. Pourtour de villages : espaces à mettre à disposition pour compléter les vergers, installer des jardins, planter des haies, construire de petits équipements...
6. Situations topographiques particulières : limites fortes existantes, talus autoroutiers, vignes, boisements à renforcer sans intervention majeure...

Ces marges seraient à traiter à l'intérieur des surfaces constructibles avec des chartes de projet et d'entretien.



Formation urbaine le long de la route de St-Julien

Les zooms proposés sur deux sites le long de la route de St-Julien développent l'idée d'une « ville de l'après pétrole », une idée de ville différente de celle du XIXème siècle avec plus de vert, de la mixité habitation / activités et des espaces publics de qualité :



- La Route de St-Julien se transforme en boulevard urbain
- La station de tram devient le lieu de sociabilité central des quartiers (place, commerces, équipements...), reliée aux quartiers par un axe transversal de mobilité douce agrémenté d'alignements d'arbres
- La densité de l'urbanisation se renforce autour des arrêts (bâtiments hauts jusqu'à 45m) et tous les terrains situés à moins de 500 mètres de l'axe sont exploités par densification des tissus existants ou construction de nouveaux quartiers
- Les morphologies des quartiers sont variées et la mixité des affectations est introduite partout où cela est possible (logements dans les zones d'activités, services et commerces dans les quartiers d'habitation)

Zoom Perly / Bardonnex : la maquette montre un développement qui se fait principalement en extension des secteurs bâtis existants. Les séquences d'urbanisation ont des densités variables: moyennes à élevées dans les premiers 300 mètres de part et d'autre de la route de St-Julien, moindre pour les nouveaux quartiers établis jusqu'à 500 mètres de l'axe, en limite de la campagne.



Zoom Arare / ZIPLO : la maquette montre la densification et le renforcement de l'urbanité de la ZIPLO avec la transformation progressive de son front donnant sur la route de St-Julien (immeubles d'habitations, rez commerciaux, équipements) et la construction de deux tours de 75 mètres de hauteur (activités tertiaires et habitation) situées entre la ligne de tram de la route de St-Julien et celle de bus sur la route de Base. Côté Salève de la route de St-Julien, quelques nouveaux immeubles sont insérés dans les urbanisations existantes et des écoquartiers de densité moyenne sont proposés au bout du chemin des Bougeries.



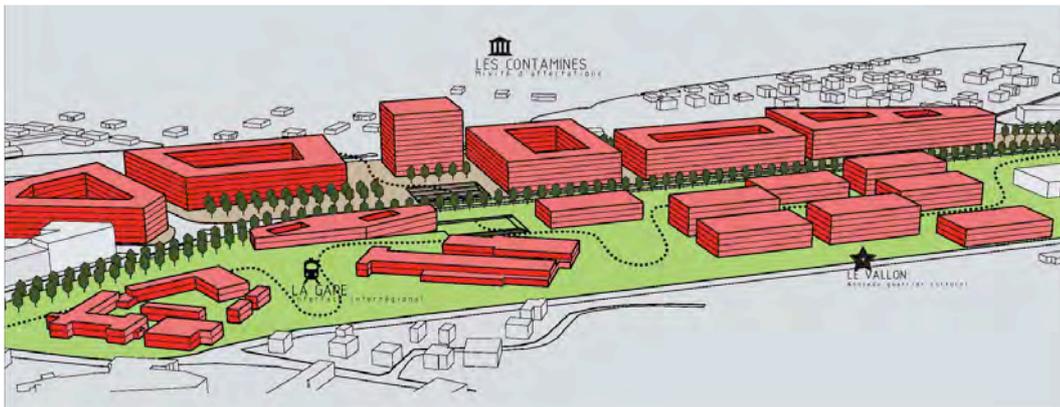
Saint Julien - Vallon

La localité de St-Julien est développée à son tour comme la « ville des courtes distances », en partant du principe qu'elle devrait « soigner son corps » en travaillant sur ses espaces publics, en particulier entre la partie historique et les développements prévus au sud.



Les propositions sont les suivantes :

- A l'est et au nord de la départementale : la modification du viaduc d'arrivée sud à St-Julien, un tunnel pour dévier les TIM du centre ville (tranchée rue du Léman), la valorisation du domaine public en direction du centre historique, la densification du tissu urbain proche de l'avenue de Ternier et la création du nouveau quartier des Contamines (logements, activités, commerces)
- Au sud de la départementale : un développement important est projeté dans le « creux de la ville » comme vecteur de renouveau, avec la reconversion du bâtiment des cartonnages (pépinière d'entreprises dans les domaines des médias des arts appliquée et des technologies), un passage piétons sous voies de grande largeur pour relier les développements au sud de la ligne ferroviaire et le vallon de Ternier.



Conclusion

En résumé, les quantités développement requises sont atteintes (pas de changement depuis 1ère phase). Le principe retenu par le projet est celui d'un usage raisonné et optimisé du territoire, en particulier orienté vers une réorganisation des espaces constructibles et une préservation des espaces ouverts.



2.3 Lieux-Dits

Composition de l'équipe

- Pilote : Lieux-Dits, Vernaison Lyon - Jacques Vialettes
- Architecte / Urbaniste : Lieux-Dits - Jacques Vialettes, architecte urbaniste
- Programmation : Lieux-Dits Programmation Urbaine, Grenoble - Sarah Cohen, urbaniste
- Mobilité : ETC, Paris - Philippe Massé
- Environnement / paysage : Hélène Saudecerre, paysagiste, Champigny/Marne
- Experts : Vincent Kaufmann (mobilité), Lausanne, et Franck Scherrer (urbanisme), Lyon

Rappel du 1^{er} degré

Approche du site

La forme du site et sa géographie complexe mettent en évidence de grandes entités emboîtées :

- avec un vaste espace ouvert central intéressant à préserver permettant de structurer l'urbanisation autour, et des vues vers Genève et le lac d'un côté, et le Salève de l'autre
- des sites implantés dans ce « lien » général (centralité forte / bourgs / villages disséminés)
- et des liaisons entre ces sites par un faisceau de voies anciennes et nouvelles

Le projet du 1^{er} degré s'est ainsi centré sur une idée principale :

- structurer le projet spatial autour des éléments existants (en particulier les sites repérés et réseaux).

Réflexion sur la méthode

La posture retenue consiste à créer la ville par sa dynamique – plus que par sa forme finale – en prévoyant que chaque étape fonctionne : le projet est ainsi donné non pas comme une vision d'ensemble aboutie, mais comme l'initiation d'un processus dans lequel les éléments de programme enclenchent une dynamique :

- réaliser quelque chose en 1^{ère} étape (par ex. un équipement structurant) pour donner à St-Julien un poids important (doubler sa démographie) et exploiter ces atouts afin d'amorcer la dynamique
- développer un réseau ambitieux de transports phasé
- puis densifier dans les différents lieux du territoire (activités puis logements)
- et recomposer l'ensemble autour du vaste espace ouvert central.

Développement du projet

Le fait de reconnaître St-Julien comme pôle régional induit les développements suivants :

- Devenir une alternative urbaine crédible (avec une masse critique suffisante) implique de renforcer le centre de St-Julien en le remettant au centre du territoire du PACA (avec un changement d'échelle et un rééquilibrage F/CH) puis d'accrocher ce pôle à Genève par un système de transports rapide
- La programmation commerciale permet de transformer le centre bourg en centre métropolitain, afin de rendre la vie à St-Julien attractive, par la présence des équipements urbains nécessaires
- La « fonction habiter » doit devenir attractive et permettre le rayonnement du pôle à l'échelle de l'agglomération (comme « alternative urbaine crédible ») : ceci passe par le développement de l'habitat, avec des produits logements diversifiés (en lien avec le paysage environnant) et en quantité suffisante (plus qu'un doublement d'ici 2030 = 6'000 logements avec équipements induits)
- L'accrochage de St-Julien à l'autoroute par le développement du secteur de Bardonnex : le renforcement du site de la douane (avec une proposition provocatrice pour faire passer le message de délocalisation d'une partie de l'UniGE) et le déplacement de la gare plus à l'est

Le développement des autres pôles vient compléter le projet :



- Archamps et Neydens avec une densification urbaine rattachée à l'existant pour développer de petites polarités urbaines et permettre des équipements (grâce à la masse critique)
- Perly et Confignon avec le développement de logements et d'activités économiques
- La ZIPLO avec une façade marquante, mais sans développement important.

Un réseau de transports ambitieux - et phasé - pour susciter l'expansion urbaine, à l'échelle du PACA

- un système multimodal : la gare et un futur barreau ferroviaire + l'autoroute + des P+R + à terme un tram sur la Rte de St-Julien + un réseau bus urbains et périurbains + un système de mobilité douce
- un transport rapide de Bardonnex à GE (un bus sur autoroute dans un 1^{er} temps) : le tram sur la route de St-Julien n'est pas assez rapide pour relier St-Julien à GE, il sera réalisé dans un 2^{ème} temps après la densification (ce n'est pas lui qui peut engager dynamiquement)
- un RER Archamps – Cornavin à terme (en prolongement du réseau mis en place par le CEVA)

Et à l'échelle du pôle de St-Julien

- déplacer la route nationale pour retrouver la planéité et une accessibilité facile au centre
- et raccrocher Archamps

Paysage

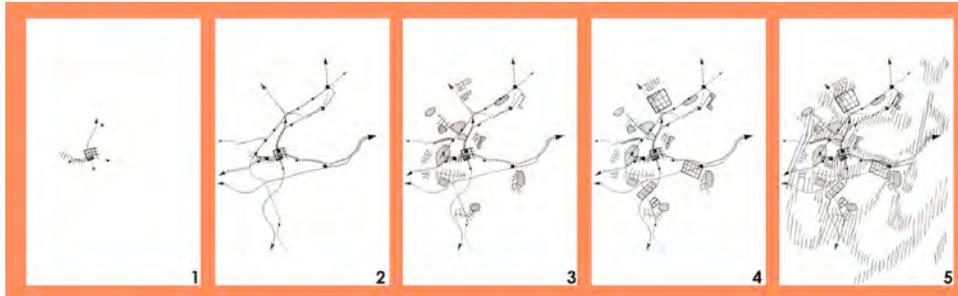
- Repartir du « socle du paysage » pour structurer le projet et faire quelque chose des contradictions entre « prendre soin du paysage » et la forte consommation de paysage par les infrastructures
- Prendre soin de la campagne : dessiner le non bâti et maîtriser les limites (interface ville / campagne)

En synthèse : Un potentiel de développement légèrement supérieur à demande.

Idéogramme



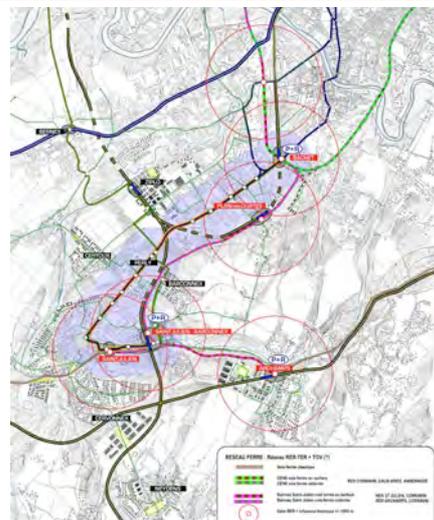
Schéma des dynamiques



St-Julien centre



Schéma de mobilité



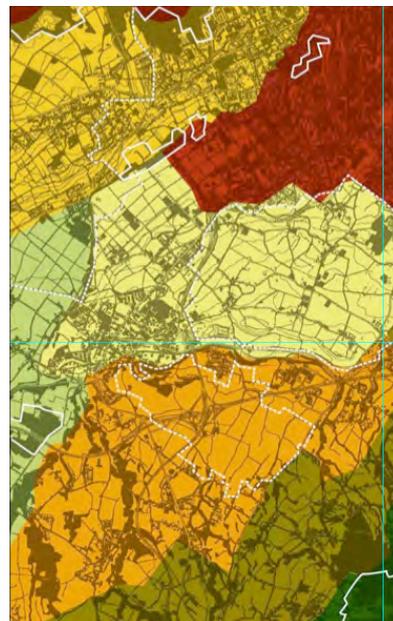


Projet du 2^{ème} degré

En réponse aux demandes du collège, l'équipe a travaillé à épurer son concept afin de renforcer sa singularité, en affirmant son inscription dans le territoire et le paysage, réduisant son impact spatial (et diminuant sa capacité d'accueil en conséquence) et a approfondi le développement du pôle de Bardonnex.

Le travail est reparti des **grandes entités paysagères / territoriales** avec une forte présence des éléments agricoles et naturels (préservés à travers le temps et faisant aujourd'hui l'objet de mesures juridiques qui signifient aussi leur fragilité) :

- pentes douces et lisière fines (travail 1^{ère} étape un peu rapide)
- objectif de préserver des grandes profondeurs de champ, des plans successifs
- relevé des modes de production de chaque entité paysagère (maraichage, ...), sachant que le temps de maturation des arbres est de 50 ans



Il a ensuite repris le **principe de la dynamique** du 1^{er} degré, en considérant que le schéma d'ensemble est avant tout un processus dans lequel des éléments de programme vont engendrer un développement territorial. Les relations entre territoires agricole / naturel et urbain s'inscrivent dans une dynamique, dont les étapes suivantes ont été mises en évidence :

1. Saint-Julien, entre le Salève et Genève : la géographie et le territoire sont le socle des développements urbains, large passage qui fédère le territoire du PACA



2. Le réseau de transports ne cherche pas l'extension de Genève par la ville linéaire mais révèle l'unité de l'agglomération en s'accrochant au territoire



3. Le développement de zones d'habitat : Le projet veut rendre viable une « offre d'habitat salévienne », alternative crédible à Genève qui donne sens au territoire (et non seulement une surface bâtie desservie par un temps de transport). Il cherche les raisons d'être de chaque lieu : St-Julien, les bourgs, les villages développent leur identité. Le large passage, les polarités, les faisceaux des voies dans le respect du paysage et du relief, dessinent l'ossature du développement urbain



4. Le développement des polarités, qui « tiennent » des paysages à préserver pour conforter les qualités de chacun des lieux urbains existants ou nouveaux, qui dialoguent avec les lieux paysagers



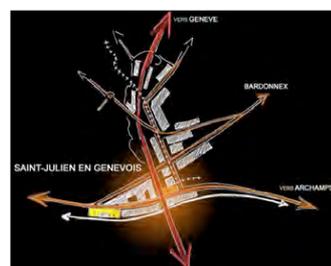
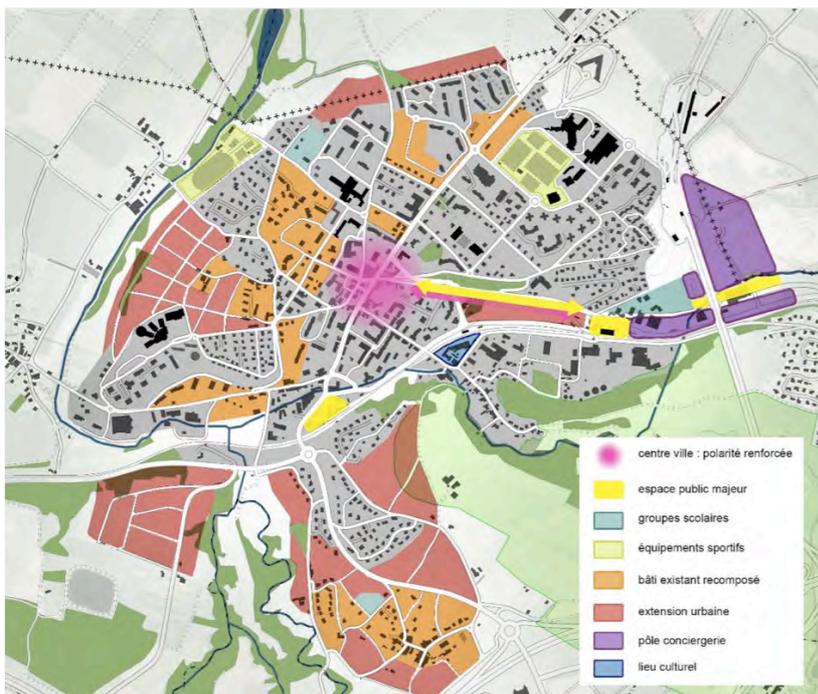
5. Un projet d'ensemble qui articule ville et nature et explore l'interface ville nature plus qu'il ne les sépare en cherchant des limites.





Le **renouvellement urbain de St-Julien** s'appuie sur la requalification d'un centre-ville animé autour d'une locomotive, à l'articulation du centre ancien et de la gare, avec les qualités suivantes :

- Une vie urbaine recherchée pour les équipements d'envergure et la qualité des services proposés en complémentarité (services déjà utilisés par les genevois comme marché ou services médicaux)
- Le pôle multimodal de Bardonnex : conciergerie (services multiples pour personnes en transit)
- La gare de St-Julien légèrement déplacée à l'est
- Un Agroparc avec une programmation forte et ouverte profitant du potentiel du site (centre de recherche sur l'agriculture en milieu urbain / centre de ressource / vocation maraîchère / connectivité du site), prévu comme une 1ère pierre de programmation pour entraîner la dynamique
- La transformation de la cartonnerie en un lieu d'activités culturelles à proximité de la gare, assurant le dynamisme du centre ville
- Des lisières ouvertures en interaction, le « pincement » par le paysage, le retravail des lisières :
 - ex nord à St-Julien (relation de politesse mutuelle entre campagne et ville)
 - double épaisseur entre ville / vert - agriculture urbaine - jardins familiaux / bâti / campagne



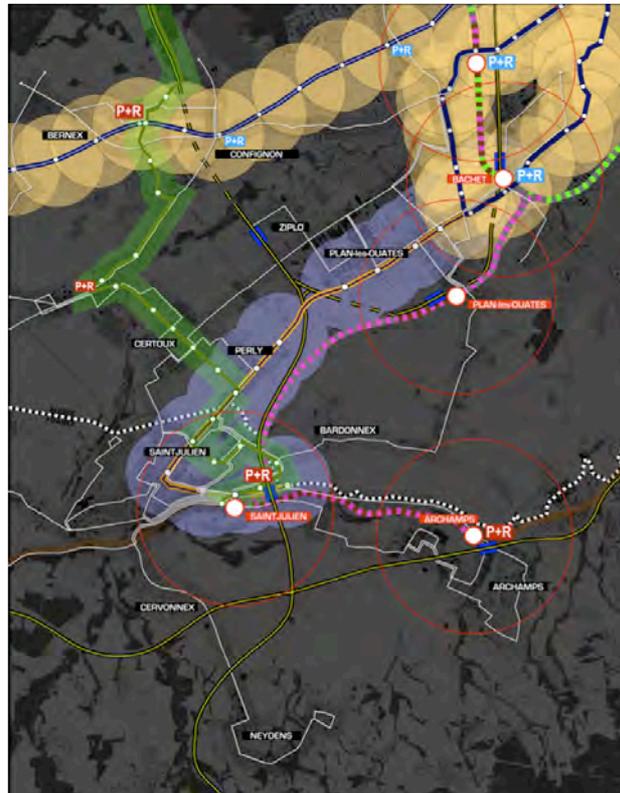
Un réseau de transports ambitieux

Saint-Julien est à la croisée d'un réseau ferré et d'autoroutes, détient un rôle de pôle régional en relation avec Genève, et est fédérateur de polarités secondaires : c'est la porte d'entrée multimodale et intermodale sud de Genève. L'offre en transports collectifs doit intégrer une hiérarchie des usages et des vitesses :

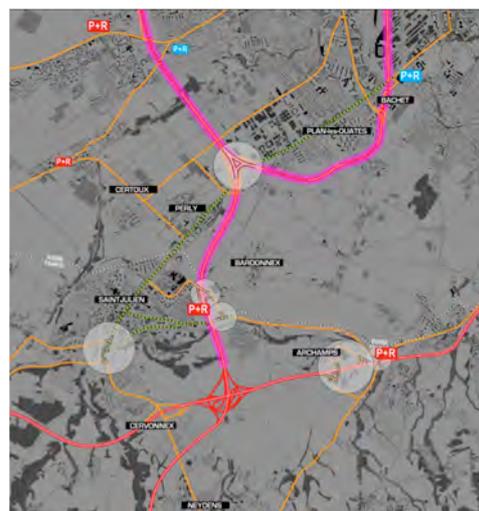
- Usage métropolitain et d'agglomération : faire à terme le lien ferroviaire entre le réseau ferré F, le CEVA et le réseau ferré CH (le tram à terme n'a pas assez de capacité de transport d'où nécessité d'avoir différents moyens - dont le RER plus rapide pour aller vers le centre)
- Connexion de type RER pour relier Genève - St-Julien en 15/20 min et Genève - Archamps en 20/25 min
- Bus Express sur autoroute : Annecy - Genève en 40 min



- Usage d'agglomération et local : développer un tram sur la route de St-Julien comme moyen de requalifier la rue (qui en a besoin) et de réduire le trafic automobile :
- Tramway Bachet - St Julien :
Genève - St Julien en 45 min
- BHNS St Julien / Zimeysa : St-Julien - Bernex en 25 min
- Réseau de bus des TPG restructuré et Réseau local de bus (8 lignes) : à 20/25 min maximum de St Julien ...



- Gestion de l'accessibilité routière par une série de mesures :
- La restructuration de l'entrée de St-Julien
- L'amélioration des échanges avec l'A40 à Archamps
- Le croisement entre le tram sur la Route de St-Julien et l'autoroute à Arare comme un point nodal et renforcer son urbanité en lien avec le tramway
- L'aménagement de la RD1206 au niveau du quartier de la gare de St Julien
- Une nouvelle ceinture de Parkings-Relais, autour du P+R principal de Bardonnex
- La mise en place d'un chronoaménagement des infrastructures autoroutières



Et en résumé le pôle St-Julien - Bardonnex comme point nodal de l'organisation du schéma de transports, incluant une vision en plusieurs étapes des différents modes de déplacement (gare et barreau ferroviaire + autoroute + bus express + parking relais + tramway Route de Saint-Julien + réseau bus urbains et périurbains + cheminements doux), avec la proposition de déplacer à terme la gare à l'est pour la rapprocher de Bardonnex et l'organisation du projet urbain en conséquence.



- Mise en place du schéma de mobilité douce :
 - Aménagement de grands chemins, grands itinéraires de mobilités douces
 - Un réseau dense d'aménagements cyclables, particulièrement sur Saint-Julien
 - Un réseau de « Bike & Ride » (B+R) et de maisons du vélo
 - Des interventions sur les quartiers et villages : réseau d'espaces publics accessibles à tous, zones de rencontres, zones 30, incitant à la marche et à la pratique du vélo.



Ce développement suscite l'expansion des zones d'habitat, avec une relative autonomie des pôles (pas distincts, mais spécificité de chacun d'eux). Le pôle régional atteint une masse critique, développant une offre habitat attractive, alternative urbaine crédible à la ville centre de l'agglomération, proposant des produits logements diversifiés selon les contextes territoriaux.

Les bourgs sont intégrés dans le projet d'ensemble et permettent de réguler l'habitat dispersé, avec trois seuils de développement urbain :

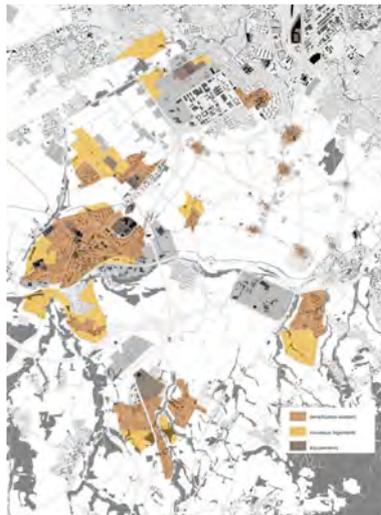
- 1er niveau intervention : densifier les dents creuses en respectant la trame urbaine, mais sans développement démographique très important (Ex : Saconnex d'Arve, Arare)
- 2ème niveau intervention : extension espaces centralités, mais sans modification structurelle, ni franchissement de seuil (Ex : Bardonnex)
- 3ème niveau : volonté de franchir un seuil, changer d'échelle et modifier la structure (Ex : Perly-Certoux, Archamps, Neydens)

Les polarités ponctuent l'organisation du PACA et assurent une offre diversifiée d'activités : Agroparc, secteur high-tech, zone de loisirs, zones d'activités artisanales et industrielles. Ces polarités renforcent la nouvelle composition spatiale et paysagère du territoire. La création de ces nouveaux centres doit remplir 4 conditions (pour être réaliste) :

- un seuil démographique suffisant : 1000 à 2000 logements, en deçà le développement d'une offre commerciale est illusoire (condition nécessaire mais pas suffisante)
- être à la croisée des chemins, sur un lieu de passage
- faire l'objet de plusieurs types de fréquentations : équipements, activités, commerces
- posséder une dimension symbolique, être un espace de représentation de l'unité urbaine dont il est le centre, qui permet d'être en relation avec ce qui est autour.



Le développement urbain



Les polarités



Les limites ville - campagne



Dans le projet urbain, les développements suivants :

- Perly-Certoux en reliant les 2 villages, mais dans des gabarits raisonnables
- au nord de St-Julien de l'autre côté frontière dans le respect du parcellaire agricole
- au pôle de Bardonnex de part et d'autre de l'autoroute
- à Archamps, avec l'extension de la zone d'habitat du village (densification et modification de la structure).

En synthèse du programme : les chiffres de capacité d'accueil respectent les objectifs, avec une réduction de la surface consommée par rapport au 1^{er} degré. Mais avec des COS réalistes et en resserrant les zones d'urbanisation entre elles on arrive au résultat d'une capacité minimum du territoire (avec le même schéma on peut accueillir plus de monde)

En conclusion, l'expérience de gouvernance politique en cours devrait être étendue à d'autres domaines et d'autres frontières (ville / campagne et habitat / activités).



3. Recommandations du Collège

3.1 Synthèse des travaux du Collège et des Tables rondes

Synthèse des travaux du Collège

Des remerciements sont à nouveau adressés par le Collège aux trois équipes pour la grande qualité de leur travail, et l'effort consenti pour répondre aux demandes exprimées par le rapport intermédiaire.

Les deux discussions successives du Collège (19/06 et 04/09/09) ont mis en évidence les éléments suivants.

L'approfondissement et/ou la réorientation des projets par les trois équipes confirment les trois attitudes possibles face au développement de ce territoire :

1. Privilégier l'extension de l'urbanisation sur des territoires relativement libres (Plaine de l'Aire) en renforçant certaines des polarités existantes (Perly, Archamps, Neydens) : équipe DeLaMa ;
2. Prioriser le renouvellement urbain (au contraire du projet précédent) – en particulier le long de la Route de St-Julien et mettre les 3 campagnes au centre du projet : équipe MBF ;
3. Combiner le renouvellement urbain et l'extension, en renforçant St-Julien afin que ce pôle devienne un contrepoint à GE en jouant sur les complémentarités possibles : équipe Lieux-Dits.

Cinq principes communs ressortent de la confrontation des projets :

- Une stratégie commune d'optimisation de l'usage du territoire, centrée sur la préservation de l'Aire, avec des mesures pour valoriser et préserver les grandes entités paysagères, ainsi que des propositions de maillage paysager plus fin pour passer d'une entité à l'autre ;
- La nécessaire corrélation entre le projet urbain et le réseau de transports publics, en particulier parce que ce dernier est en mains publiques (décisions et financement) ;
- Le renforcement des entités urbaines existantes (St-Julien, Perly, le long de la Route de St-Julien, puis selon le projet) avec pour objectif de se sentir plus dans de l'urbain (et moins dans le diffus) qu'aujourd'hui et une attention particulière à porter à la force et à la qualité des lieux ;
- Un équilibre à préciser entre le renouvellement urbain et les extensions de l'urbanisation sur les terrains non construits (agricoles et naturels) ;
- La conviction que le pire serait de ne rien décider et d'opter pour une série de projets qui seraient tous partiellement réalisés : il est donc important de choisir et de réfléchir aux conditions favorables à la mise en œuvre des projets retenus (faisabilités de différentes natures).

Mais chacun des projets développe aussi des réflexions plus spécifiques :

- Le développement urbain de St-Julien : les trois projets traitent ce point en confirmant l'importance du rôle de ce pôle, mais en localisant les densifications et extensions de manière très différente ;
- L'urbanisation de l'axe St-Julien – Plan-les-Ouates : les trois propositions développent cet axe, mais avec des urbanisations plus ou moins continues ou discontinues, et des centralités différenciées ;



- Le paysage au centre du projet : les différences relevées lors du 1^{er} degré persistent entre une campagne linéaire, trois campagnes à l'identité spécifique ou un réseau vert-bleu ;
- La manière d'inventer la mise en œuvre des lisières (souvent compliquée au moment du passage à la réglementation) : les Projets MBF et Lieux-Dits abordent plus particulièrement ce thème sur la lisière et la profondeur de champ (campagnes ou échappées sur grand territoire).

La discussion permet de préciser les points consensuels suivants :

- Le renversement de perspective avec un centrage sur le « vert » (espaces ouverts, paysages agricoles et naturels) est un élément clé de la qualité du cadre de vie futur et de l'optimisation de l'usage du sol.
- Il n'est pas question d'opposer l'urgence du transport et celle de la ville, mais le public maîtrisant plus la question des infrastructures que celle de la ville (qui dépend de nombreux autres acteurs), la question des transports détient de ce fait un caractère structurant particulier.
- La volonté de corrélation entre développement urbain et ligne tram fonde le projet, il est certain depuis le début que le choix de la localisation du tram est étroitement lié à la localisation du développement urbain, mais le développement du scénario sur la Plaine de l'Aire a mis en évidence que ce choix est également lié à la quantité de développement souhaité (plus élevée pour le développement de la Plaine de l'Aire que le long de la Route de St-Julien).
- Il n'est pas pertinent d'opposer renouvellement et extension urbaine, les 2 sont nécessaires pour parvenir à développer le territoire du PACA avec le niveau d'ambition quantitatif et qualitatif élevé souhaité : ce qui varie d'un projet à l'autre ce sont les localisations, les phases et les temporalités de ces développements. Il n'en demeure pas moins que le territoire genevois devra accueillir en extension, en densification le programme proposé par le Projet d'agglomération n°1, à savoir 16'000 habitants et 9'800 emplois.

Après ses débats, le Collège décide de recommander les grands principes suivants aux autorités compétentes :

- **Etre en mesure d'accueillir l'objectif démographique et économique de ce PACA (32'000 habitants et 14'000 emplois)**, et contribuer au rééquilibrage souhaité du Projet d'agglomération, avec au moins 50% des nouveaux logements en Suisse et au moins 30% des nouveaux emplois en France à l'échelle de l'agglomération.
- **Organiser le développement économique et urbain attendu en optimisant l'usage du sol**, en mettant les espaces ouverts (agricoles et naturels) au centre du projet, de manière à favoriser une consommation minimale : ce qui consiste plus précisément à décider de préserver à long terme la Plaine agricole de l'Aire entre la route de Base et l'Aire, ainsi qu'à l'ouest de l'autoroute ou du chemin de Moulaz. (voir détails ci-après)
- **Localiser le tracé du tram sur la Route de St-Julien dans sa partie centrale entre St-Julien centre (gare / pôle multimodal) et le CEVA (Bachet + Pont-Rouge)**. Le renforcement / développement urbain et le projet paysager se feront en cohérence avec ce choix de l'infrastructure tram, en recherchant un juste équilibre entre le renouvellement urbain / la ville sur la ville et les extensions, y compris sur le territoire genevois, et en s'appuyant sur les entités urbaines actuelles :
 - le pôle régional de St-Julien
 - le village de Perly
 - le long de la Rte St-Julien.



Synthèse des travaux des Tables rondes

Les affirmations et questions extraites du Compte-rendu des Tables rondes et citées ci-dessous (en italique) le sont dans la mesure où elles ont influencé le déroulement de la réflexion et les choix, l'original complet et illustré est annexé au présent document.

Les tables rondes ont approuvé les dispositions prises pour préserver les campagnes et les paysages, les villages et les bourgs, tout en s'inquiétant de certaines emprises sur les espaces agricoles et naturels, de l'évolution et de la desserte de certains villages. Le travail sur la forme des limites d'urbanisation a été apprécié (même s'il subsiste des questions encore ouvertes sur leur gestion dans le temps).

Elles ont souligné l'importance stratégique du développement de St-Julien, en s'interrogeant sur la meilleure manière de mettre en cohérence le quartier de la gare (vallon de l'Arande) et la plate-forme de Bardonnex. Par contre, l'absence de mention du logement social a été relevée.

En matière de transports, les tables rondes se sont étonnées des temps de parcours proposés : un trajet de 45 minutes en tram de St-Julien à Cornavin, est plus long que les lignes de bus actuelles (« il doit y avoir une erreur » a commenté un participant). Elles ont été frappées par l'anomalie que constitue la non-connexion des deux infrastructures ferroviaires proches, l'axe du CEVA et la ligne du pied du Salève (héritage malheureux de la frontière). Et elles ont pris conscience que le développement à venir nécessitera plus qu'une seule ligne de tram ou un seul pôle multimodal (Perly, Bardonnex et sans doute d'autres), tout en s'inquiétant de l'importance des investissements et des échéanciers possibles.

La proposition de l'équipe DeLaMa a été appréciée diversement. L'image finale, d'un vaste quartier d'immeubles-barres sur la Plaine de l'Aire, a suscité une réaction de rejet immédiate et unanime. En revanche, certains ont apprécié le traitement des limites d'urbanisation, la desserte d'Archamps par une gare en sous-sol et le prolongement du tram jusqu'à Neydens.

La proposition de l'équipe Mayor-Beusch a convaincu les tables rondes sur l'identification des « trois campagnes » et l'attention à consacrer aux limites (mais quelle épaisseur, ces limites?). En revanche, le pôle multimodal unique à Perly a paru insuffisant, négligeant les potentialités de développement côté France, notamment de la douane de Bardonnex. L'idée de construire des tours de logements dans une zone industrielle a été reçue avec un certain scepticisme.

La proposition de l'équipe Lieux-Dits a été appréciée pour son ambition et sa cohérence : conversion de St-Julien en pôle régional, valorisation de Bardonnex, hiérarchie des réseaux de transport, Agroparc à forte valeur identitaire, décentralisation culturelle aux Cartonneries. Les tables rondes se sont inquiétées des conditions de réalisation et ont regretté des propositions plus faibles côté Suisse (desserte de Perly-Certoux, urbanisation de la plaine de l'Aire, notamment).

Les milieux agricoles ont plus particulièrement exprimé leur intérêt pour plusieurs idées du projet de LieuxDits (le rôle de St-Julien, l'Agroparc et le barreau RER pour les flux lointains) ainsi que pour le travail sur lisières de l'équipe MBF (et le pôle Neydens / Archamps avec préservation ZAP). Ils demandent l'arrêt des voitures avant St-Julien pour le choix de la localisation du P+R principal.



3.2 Recommandations générales

Ce chapitre précise **les recommandations** que le Collège entend transmettre aux collectivités et au Projet d'agglomération, en distinguant pour chaque thématique ce qui fait déjà l'objet d'un consensus (en écriture standard), des questions encore ouvertes (*en italique grisé*) qui devraient être approfondies ultérieurement par le Plan de synthèse (que ce soit par des études spécifiques au Plan de synthèse ou d'autres démarches). Ces avis sont issus des discussions entre ses différents membres politiques et professionnels.

De manière très synthétique, le Collège recommande de prendre en compte quatre grandes lignes de force dans la suite des réflexions, de manière à ne pas se perdre progressivement dans les détails :

- Le rééquilibrage France / Suisse et les nécessaires concertations qui vont avec cet objectif général ;
- Le tram comme outil structurant du développement à moyen terme ;
- Le pôle fort de St-Julien / Bardonnex ;
- Et les grandes campagnes (espaces ouverts agricoles et naturels) au centre du projet paysager et de développement.

Au niveau de la communication du projet, il apparaît important à l'issue de l'étude test – puis lors du Plan de synthèse – de concevoir puis de faire connaître la dynamique du projet : programmation des étapes avec leurs contenus et leurs effets d'entraînement, puis affichage clair des échéances vis-à-vis des élus et de la population. Pour crédibiliser le projet d'agglomération dans son ensemble, il s'agira de démontrer qu'il y aura bien des logements à Genève et des emplois en France, dans un délai raisonnable.

Structure et localisation du développement

Ce chapitre développe la cohérence d'ensemble des propositions retenues, entre le socle paysager, le maillage des infrastructures de transports publics et de voiries, le réseau urbain et son développement, et les maillages verts (agricoles et naturels) d'intérêt public.

L'analyse a consisté à vérifier si l'économie générale du projet allait dans le sens du rééquilibrage souhaité entre France et Suisse, soit au moins 50% des nouveaux logements sur Suisse et à minima 30% des emplois qualifiés sur France. Elle a ensuite examiné si la localisation du développement urbain proposé s'insérerait de manière satisfaisante dans le paysage et permettait d'optimiser les investissements en transports et de minimiser la consommation des terres agricoles et des milieux naturels.

Il en ressort les grands principes consensuels suivants.

- **Le projet de territoire devrait permettre aux collectivités d'accueillir l'objectif démographique et économique de ce PACA (32'000 habitants et 14'000 emplois)**, et contribuer au rééquilibrage souhaité du Projet d'agglomération, avec au moins 50% des nouveaux logements en Suisse et au moins 30% des nouveaux emplois en France à l'échelle de l'agglomération.

L'entier du rééquilibrage global souhaité ne pourra pas se faire sur le territoire du seul PACA, mais son potentiel de développement de logements sur le territoire genevois et d'emplois en France est toutefois important.

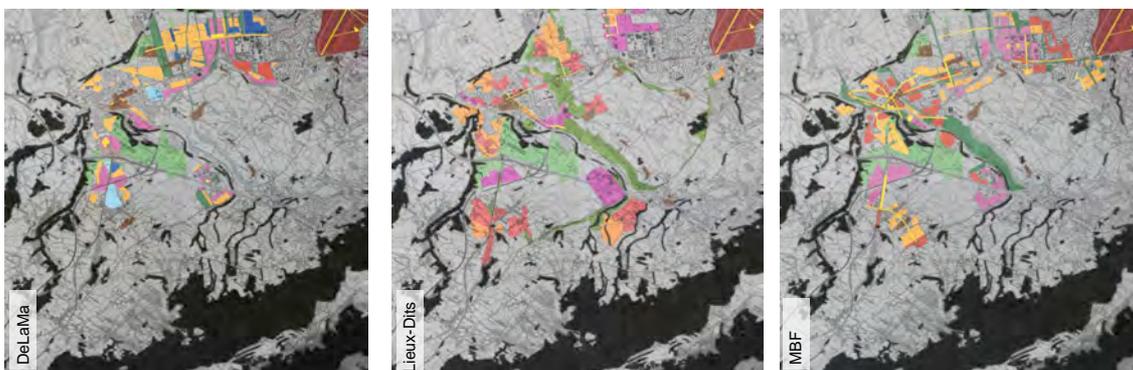
- *Ce principe est validé par le Collège, qui rappelle en complément l'importance fondamentale d'accueillir des équipements structurants dans les deux territoires.*



Données fournies par les équipes	DeLaMa	MBF	Lieux-Dits
Ha consommés (activités + logements)	365 (124 + 190 = 315 ?)	407 (122 + 285)	325 (100 + 225)
Répartition F/CH (Ha)	132 / 233	245 / 162	153 / 172
Dont agricoles F / CH	124	75 / 111 = 186	170
Nb logements	15'680	14'557	14'400
Nb habitants	36'000	36'250	31'650
Répartition F/CH	40 / 60	50 / 50	50 / 50
Nb emplois	19'300	16'200	14'000
Répartition F/CH	50 / 50	60 / 40	60 / 40
Densité globale (habitants + emplois / ha)	150 hab+empl / ha	140 hab+empl / ha	140 hab+empl / ha
COS/IUS quartiers	0,6 à 1,2	0,7 à 0,9	0,5 à 1

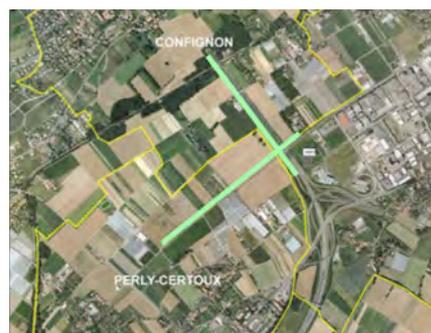
Sachant que les 3 projets répondent aux objectifs quantitatifs, mais en localisant une grande partie des sites de développement en des lieux différents, on peut en conclure de manière schématique que le potentiel théorique du territoire est nettement plus important que ce qui est envisagé à l'horizon 2030. Il est donc nécessaire de procéder à des choix et de s'y tenir dans la durée, afin d'éviter des démarrages dans toutes les directions qui conduiraient à un gaspillage des très grands potentiels et qualités du site.

- Le Plan de synthèse devra préciser cet aspect quantitatif du développement.



- **Le projet devrait organiser le développement économique et urbain attendu en optimisant l'usage du sol**, c'est à dire en centrant le projet sur les espaces ouverts (agricoles et naturels), de manière à favoriser leur consommation minimale.

Après discussion lors du Collège sur les intérêts divergents de l'économie industrielle et agricole, puis approfondissement de la question, le principe de la préservation de la ZAS (zone agricole spéciale) de la Plaine de l'Aire entre la route de Base, l'Aire, et l'autoroute est validé, les objectifs de développement quantitatifs pouvant être atteints à l'échelle du PACA sans urbaniser l'entier de la Plaine de l'Aire.

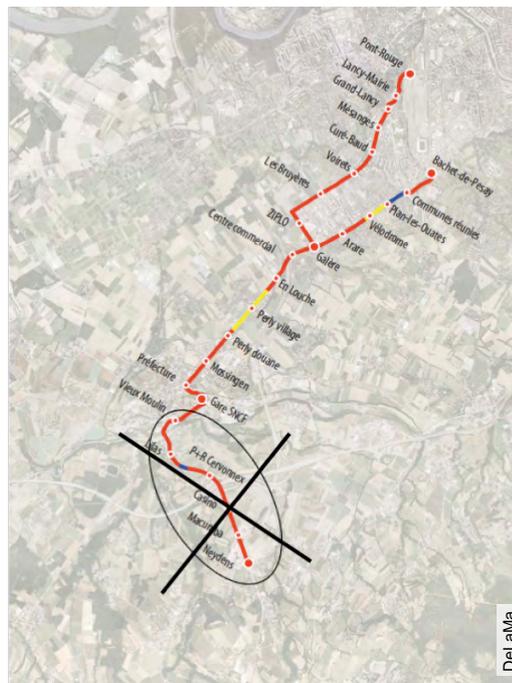




- Le Plan de synthèse devra par contre localiser des zones industrielles ailleurs sur le territoire du PACA, pour un nombre d'emplois équivalent à ce que la PPDE (politique des pôles de développement économique) prévoyait dans ce secteur longeant l'autoroute.

- **Le tracé du tram sera localisé sur la Route de St-Julien dans sa partie centrale entre St-Julien centre (gare / pôle multimodal) et le CEVA (Bachet + Pont-Rouge).**

- Le renforcement / développement urbain et le projet paysager se feront en cohérence avec ce choix de l'infrastructure tram, en recherchant un juste équilibre entre le renouvellement urbain / la ville sur la ville et les extensions, y compris sur le territoire genevois, et en s'appuyant sur les entités urbaines actuelles :
 - le pôle régional de St-Julien
 - le village de Perly
 - le long de la Rte St-Julien (CH) puis de Genève (F).



- *Le Collège valide cette orientation générale et confirme l'abandon de la prolongation du tram jusqu'à Neydens à l'horizon 2030 (la Migros et le Macumba ne justifiant pour l'instant pas ce prolongement). Par contre rien n'empêche les collectivités de réserver les espaces nécessaires à une éventuelle prolongation.*

- **Le concept global de la ville linéaire**

Deux hypothèses de concept global sont envisageables pour la ville linéaire le long de la voie du tram, entre le pôle de St-Julien et Genève :

- une ville linéaire discontinue, ménageant des parcs entre les centralités permettant des distances entre stations plus longues et donc une meilleure vitesse commerciale,
- une ville linéaire continue, avec des arrêts de tram répartis régulièrement tout au long du tracé.
- *Après discussion, le Collège demande l'approfondissement de ces hypothèses d'urbanisation dans l'optique de rationaliser au mieux l'infrastructure du tram.*

Phasage du développement

Les étapes prévisibles du développement du territoire du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire devraient permettre d'anticiper de manière coordonnée à relativement long terme le développement de l'urbanisation, la préservation et la mise en valeur des terres agricoles et des paysages, et les investissements en matière d'infrastructures de transports.

- Seul le projet Lieux-Dits répond explicitement et globalement à cette question en proposant de démarrer par le développement de St-Julien (avec un changement d'échelle) en parallèle à la mise en place progressive d'un système de transports ambitieux et performant. Les autres pôles disposent d'une relative indépendance (en fonction des opportunités ?), mais viennent s'insérer dans un cadre paysager défini à l'avance et préservé.



- Cette question du phasage du projet devra être approfondie pour le projet retenu lors du Plan de synthèse (en s'inspirant voire en contredisant la proposition de Lieux-Dits).



- Cette réflexion devra parallèlement examiner les conditions nécessaires à la mise en œuvre du projet retenu dans la longue durée pour répondre à l'objectif central du Projet d'agglomération d'un ré-équilibre franco-suisse progressif. Ceci se traduit dès aujourd'hui par un premier enjeu de cohérence des projets entre eux, et un second de passage à l'acte pour la création de logements sur le territoire genevois et l'implantation d'emplois sur le territoire français.
- La demande est faite d'un tableau des urgences pour chaque secteur (sur 20 ans), afin de pouvoir inscrire tous les choix faits à l'occasion de l'étude test du PACA, dans les différents documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire propre à chaque système (PDC, PLU ou SCoT).

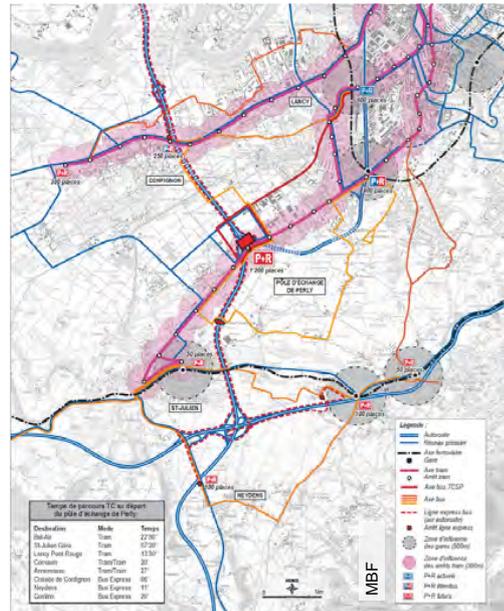
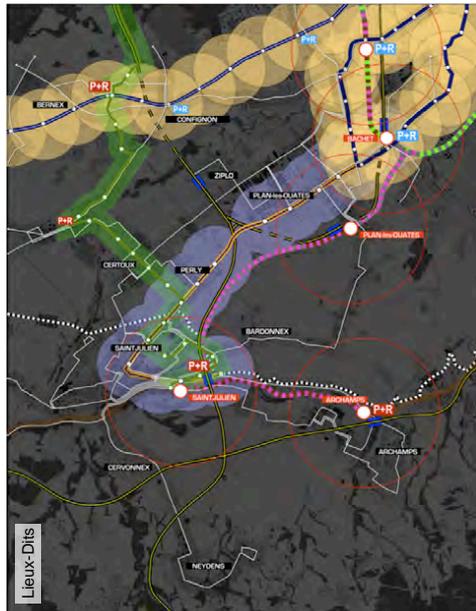
Objectif qualitatif du développement

La qualité des futurs lieux de vie et de travail touche différents registres, de la vie sociale ou de la convivialité des lieux à la perception du confort ou de la sécurité. Les moyens d'action à disposition d'un projet urbain comprennent en particulier les liens entre la campagne, les tissus anciens, les villages et les nouveaux quartiers, la forme urbaine de ces derniers (densités, gabarits, typologies), la mixité possible des usages et des usagers, ainsi que les espaces publics et la quantité et la localisation des équipements et services. Viendront ensuite – mais tout aussi importants – la gestion et l'entretien dans la durée de ces lieux.

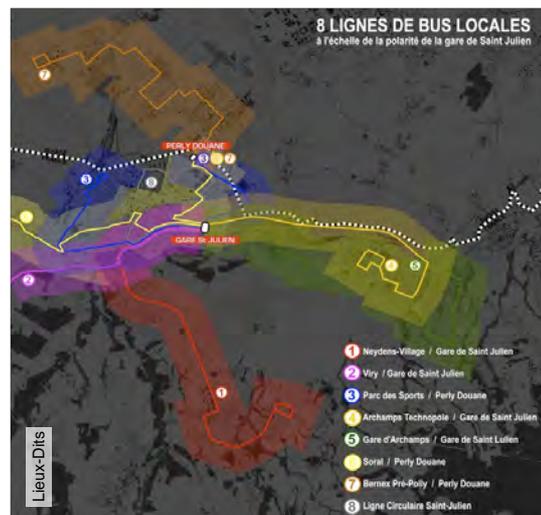
- A ce stade et à cette échelle de propositions, seuls des exemples de démarches possibles et des illustrations ont été fournies, en particulier dans les domaines suivants :
 - la nécessité de traiter les espaces publics (des plus minéraux aux presque naturels) conjointement aux bâtiments (DeLaMa ou MBF)
 - les relations entre les quartiers (nouveaux et en renouvellement) et la campagne proche par les réseaux de mobilité douce (DeLaMa et Lieux-Dits),
 - ainsi que de la programmation des équipements publics (Lieux-Dits).
- Ces lieux de rencontre seront à « surveiller » dans les projets à venir pour les PSD, en tant que facteurs favorables à la sociabilité de la vie urbaine ;
- La qualité des nouveaux quartiers (en frange urbaine ou en renouvellement) sera aussi dépendante de la qualité et de la diversité de l'offre en logements, thème également encore peu abordé pour l'instant et faisant directement partie de la question du rééquilibrage franco-suisse (en particulier la quantité et la localisation des logements aidés – sociaux en France et d'utilité publique à Genève).



- Le renforcement de l'attractivité des lignes ferroviaires RER à l'échelle de l'agglomération (Thonon / Annemasse / Bellegarde / Nyon / Genève) va de pair avec le renforcement de la gare de St-Julien et son rôle de pôle multimodal (trams + bus + RER + train + P+R), avec ou sans déplacement de la gare à terme ;
- *La réactivation de certaines gares SNCF devra être analysée, en particulier Archamps, en tenant compte du fait qu'il n'y a actuellement qu'une seule voie ferrée entre Bellegarde et Annemasse. Il est également souhaitable d'intégrer à l'analyse la halte de Collonges-sous-Salève (et son éventuel regroupement avec la gare d'Archamps) ;*
- *Les étapes du développement du système d'agglomération devront être confirmées, en s'inspirant ou en contredisant les propositions faites : à très court terme bus express du centre de St-Julien à Genève sur route ou depuis Annecy sur autoroute avec arrêt à Bardonnex, puis St-Julien et Archamps vers Genève centre via Annemasse dès la réalisation du CEVA, puis enfin la réalisation d'un barreau dont le tracé est à choisir entre la proposition de RER de Lieux-Dits ou celle de tram-train évoquée lors des échanges du Collège sur la route de Base connecté à la Plateforme douanière de Bardonnex ;*
- La ligne tram de St-Julien au CEVA constitue une ligne supplémentaire à l'échelle de l'agglomération.
- *Le Collège confirme la nécessité pour le Plan de synthèse d'approfondir l'inscription de la ligne de tram dans le réseau de l'agglomération (yc. les étapes souhaitables).*
- **Réseau principal des voiries**
 - Les réseaux principaux (autoroutes, routes nationales ou cantonales) ne nécessitent pas de modification notable, mais leur usage par les véhicules individuels devrait être optimisé : par exemple par le chrono-aménagement des autoroutes, ou l'encouragement / le découragement à l'utilisation de certaines voiries d'accès au centre par une localisation judicieuse de P+R (voir le § sur les P+R ci-après) ;
 - *Ce chapitre des infrastructures routières a été globalement peu développé dans les propositions et devra en conséquence être approfondi lors du plan de synthèse, et au delà. Il devra en particulier être repris sur la hiérarchie des voiries, en lien à la fois avec l'accroissement démographique prévu et l'utilisation de certaines voiries pour le passage des TCSP. L'ensemble devra veiller à maintenir une grande qualité du cadre de vie.*
- **Réseaux TP et voiries à l'échelle du PACA**
 - La localisation du tracé du tram est décidée dans sa partie centrale entre la gare de St-Julien et le CEVA, les études de faisabilité technique (vérifications géométriques) ont déjà démarré et les études d'opportunité suivront ;
 - *Les réflexions à conduire pendant le Plan de synthèse devront rechercher la performance des nœuds intermodaux, en particulier au niveau des rabattements en tête de ligne, et permettre d'arbitrer entre l'ensemble des attentes exprimées et les possibilités réalistes (par ex. la desserte de l'ensemble des équipements fort générateurs de trafic) ;*
 - *Le terminus sud dans son détail (pôle multimodal de St-Julien ou boucle du centre incluant la Plateforme douanière de Bardonnex) et la connexion aux gares du CEVA (Bachet et Pont-Rouge) par un tracé en baïonnette doivent être mis en cohérence avec les projets urbains (voir chapitre spécifique ci-après).*



- Les infrastructures routières sont également utilisées par les transports publics : bus express sur autoroute (même si cela pose encore aujourd'hui des problèmes d'exploitation), ou car ou bus sur route ;
- La restructuration du réseau de bus aura lieu dès la mise en service du tram. La CCG prévoit que les pôles secondaires du Canton de St Julien sont/seront reliés à St Julien par des lignes de bus régulières : St Julien-Archamps, St Julien-Viry-Valleiry (Ligne D existante), St Julien-Vitam'Parc (ligne D prolongée les jours de pointe, mise en place dès l'ouverture de Vitam'Parc). Pour les autres villages, il s'agira de transport à la demande.
- Dans ce domaine, les propositions des équipes sont très différentes les unes des autres et devront être approfondies lors du Plan de synthèse (en se référant aux projets de la CCG), la question des connexions inter-PACAs devra être particulièrement examinée ;



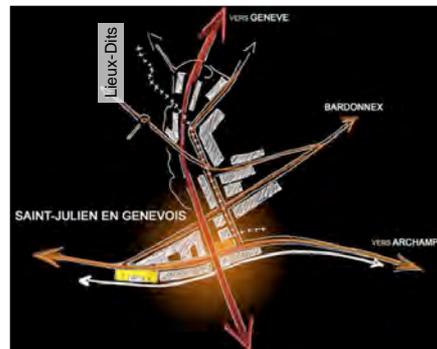


- **Les réseaux de transport urbains** à l'échelle du pôle de Saint-Julien

- La gare de St-Julien détient un rôle important comme interface entre les différents moyens de transports privés et publics. Sa localisation précise à terme peut suivre trois logiques : identique à l'actuelle ou déplacée vers Bardonnex ou partant de l'actuelle en direction de Bardonnex en profitant du nécessaire allongement des quais pour permettre un accès à ses 2 extrémités. La difficulté actuelle vient de la mauvaise accessibilité voiture actuelle de ce secteur (voie unique, souvent saturée) et de la distance entre les deux lieux : l'un accessible par le rail et bientôt par le tram (la gare) et l'autre par les voitures et les bus express sur autoroute sans passer par le centre ville (halte à la Plateforme douanière). L'amélioration de l'articulation entre ces deux lieux est un passage obligé.

- Cette question de la gare / pôle multimodal de St-Julien constitue un nœud important du système de transports à l'échelle du PACA et le Collège demande au Plan de synthèse de l'approfondir, en tenant compte des remarques suivantes :

- La liaison ferroviaire Saint-Julien / Annemasse / Genève offrira un potentiel de liaison assez rapide dès la mise en service du CEVA, avant même la réalisation d'un réseau RER : ce point est à intégrer dans la réflexion ;
- Selon le choix fait pour la localisation finale de la gare, il y aura nécessité d'orienter le développement de St-Julien en conséquence, en profitant du changement d'échelle (en raison du rôle de pôle secondaire) pour relier par un tissu urbain de qualité ces deux lieux aujourd'hui relativement distants ;
- La gare – et sa place – devront en particulier être un lieu de croisement des différentes lignes de bus à restructurer, avec des étapes successives intégrant l'évolution prévue pour les différents modes (arrivée du tram, modification du réseau bus, arrivée du CEVA);
- L'accessibilité de proximité par la mobilité douce devra compléter le schéma d'organisation de ce secteur.



- Les propositions des équipes méritent d'être approfondies sur la restructuration des voiries du centre, en lien avec la localisation à terme de la gare et le projet urbain d'ensemble : en approfondissant ou contredisant (MBF) le nouveau viaduc à l'ouest en provenance de l'autoroute, le centre urbain sans interaction avec la voiture et la déviation rue du Léman.
- La restructuration du trafic individuel à l'échelle du centre pour laisser passer le tram nécessite de reprendre l'hypothèse d'une tranchée couverte dans le centre de St Julien pour détourner le trafic individuel motorisé, ou de trouver une solution alternative ;



- **L'intermodalité** : la facilité et la convivialité des lieux de passage d'un moyen de transport à l'autre détiennent un rôle important dans les choix des usagers. Croiser les deux logiques suivantes permet de mieux localiser ces interfaces : du centre vers la périphérie pour justifier la localisation des terminus TP, et de la périphérie vers le centre pour justifier la localisation et la capacité des P+R, en favorisant leur usage par les résidents du périurbain.
- La hiérarchie des P+R (pôle multimodal / P+R / B+R) est développée de manière différente selon les projets (du point de vue des tailles et localisations), et la nécessité d'un ou 2 P+R principaux n'a pas été tranchée. Par contre le principe est consensuel d'une accessibilité optimisant à la fois le temps de déplacement depuis les territoires du périurbain et jusqu'aux pôles d'emplois de l'agglomération ;



- La Collège demande l'approfondissement de cette question, et confirme l'intérêt des P+R à condition qu'ils évitent les trafics pendulaires à travers les centres de St-Julien, Perly et Plan-les-Ouates :
- Il demande en outre que la complémentarité des différents P+R soit mieux documentée, et que le débat entre la préférence à des P+R proches de Genève (pour minimiser le temps de transport) ou à des P+R proches du domicile (pour maximiser leurs chances d'utilisation) soit tranché à l'échelle du PACA (voire à celle du Projet d'agglomération) ;
- Les arguments suivants pourront être développés, voire contredits :
 - la P+R à Perly (proposition CH) permet un accès plus rapide au centre de Genève, mais il nécessite de passer la frontière en voiture (passage actuellement difficile aux heures de pointe) et convient bien aux automobilistes déjà sur l'autoroute (ou pouvant y accéder facilement) ;
 - la P+R à Bardonnex / St-Julien (proposition F) permet une connexion avec le RER (à contrario du précédent), mais met les usagers dans les TP plus loin de GE (et est donc moins attractif sur le temps d'accès au centre que le précédent).
- La hiérarchie et les bassins de clientèle des autres P+R devront être complétés en partant des différentes propositions des équipes, et des projets actuels (Bernex, Bachet, Pougny, Archamps, Cervonnex, ...).



Zoom sur le projet du tram

Le tracé de la branche route de St-Julien - Bachet à été retenue pour les raisons suivantes (extraits du texte de l'équipe MBF en italique) :

- *Travailler à partir de l'existant*
- *Historiquement, la route de Saint-Julien est le vecteur de l'urbanisation dans cette partie du territoire, une urbanisation qui occupe les points hauts du socle territorial. Le projet reconnaît ce tracé historique sédimenté, avec ses pratiques et ses centralités, qui possède un bassin de population et donc d'usagers déjà présents. Des habitants et des actifs auxquels on propose un transport collectif performant, auxquels on suggère de changer de modes de déplacement dans leur relation avec le centre de l'agglomération et avec le pôle régional de Saint-Julien. C'est un vecteur de construction de la ville, qui permet de localiser de nouvelles centralités ou de renforcer des plus anciennes (anciens villages, arrêts TC), tout en favorisant la mixité.*
- *Faire un usage mesuré du sol*
- *Le projet permet un usage mesuré de la ressource sol. Il considère que le développement attendu par le projet d'agglomération peut être organisé le long de la route de Saint-Julien, en travaillant sur les tissus existants et en proposant des déclassements mesurés de la zone agricole, contrairement à une implantation sur la route de Base, qui implique des emprises beaucoup plus importantes. Il s'agit d'aller dans le sens d'une utilisation rationnelle du sol, en induisant la densification de certains secteurs et en permettant la rénovation / transformation d'autres secteurs encore marqués par l'ancienne vocation de transit international de l'artère (garages, halles,...).*
- *Préserver les espaces agricoles*
- *Implanter le tram sur la route de Saint-Julien permet de conserver des espaces agricoles cohérents, identifiables dans leur vocation, rationnels dans leur exploitation, et de ne pas réduire les campagnes à des parcs urbains. Cela va dans le sens de la politique cantonale de maintien d'une agriculture de proximité, peu génératrice de déplacement. Les dimensions des secteurs urbanisables et des secteurs agricoles rendent leur juxtaposition possible ; il faut surtout traiter les points de contact et les sutures.*
- *Requalifier l'espace public, développer des pôles multimodaux*
- *Depuis l'ouverture de l'autoroute de contournement, la route de Saint-Julien – l'axe historique – attend toujours les mesures de requalification qui devaient transformer l'axe de transit en espace public de qualité. Le projet de tram est une opportunité de modération du trafic dans la traversée du village de Plan-les-Ouates. Le tram sur la route de Saint-Julien offre également la possibilité de créer un pôle alliant P+R et transbordement TC (bus express sur autoroute) au niveau de la jonction de Perly.*
- *Une meilleure efficacité du point de vue technique*
- *La ligne à construire est plus courte: 1km de gain par rapport à une insertion sur la route de Base. Le temps de parcours Genève Bel-Air – St-Julien est légèrement plus faible, de l'ordre de 3 minutes sur les 30 min (à vérifier) que dure ce trajet. Le tracé St-Julien – Carouge est direct, contrairement à celui par la route de Base. La liaison St-Julien – Praille – Acacias – Vernets reste possible avec approximativement les mêmes temps de parcours qu'un tracé par la route de Base.*



- Plus adéquate pour la ZIPLO
 - Le tram sur la route de Saint-Julien longe tangentiellement la ZIPLO sur un axe qui n'est pas utilisé par les usagers de cette zone. Ceci limite les conflits, contrairement à une variante sur la route de Base et la route de la Galaise, qui perturberait fortement l'accessibilité à la ZIPLO (trafic professionnel et individuel) et la circulation interne à la zone. C'est sur la route de St-Julien que l'accès est actuellement difficile et où il faut une solution alternative, car la zone industrielle ne doit pas être alimentée par cet axe de pénétration dans le bourg (demande ferme de la commune).
 - Les développements de la ZIPLO vont dans le sens d'une implantation du tram sur la route de Saint-Julien : extension prévue du siège de Patek Philippe SA, forte densification possible et remaniement des parcelles comprises entre les rues Pont-du-Centenaire, Saint-Julien, Galaise et Pré-Fleuri, extension prévue du siège Montres Piaget SA (sur la parcelle existante), complémentarité souhaitable entre les logements prévus à la Chapelle-les-Sciens et les places de travail qui restent à créer dans la ZIPLO (potentiel de 5'000 places supplémentaires).

Mais un certain nombre de questions restent ouvertes :

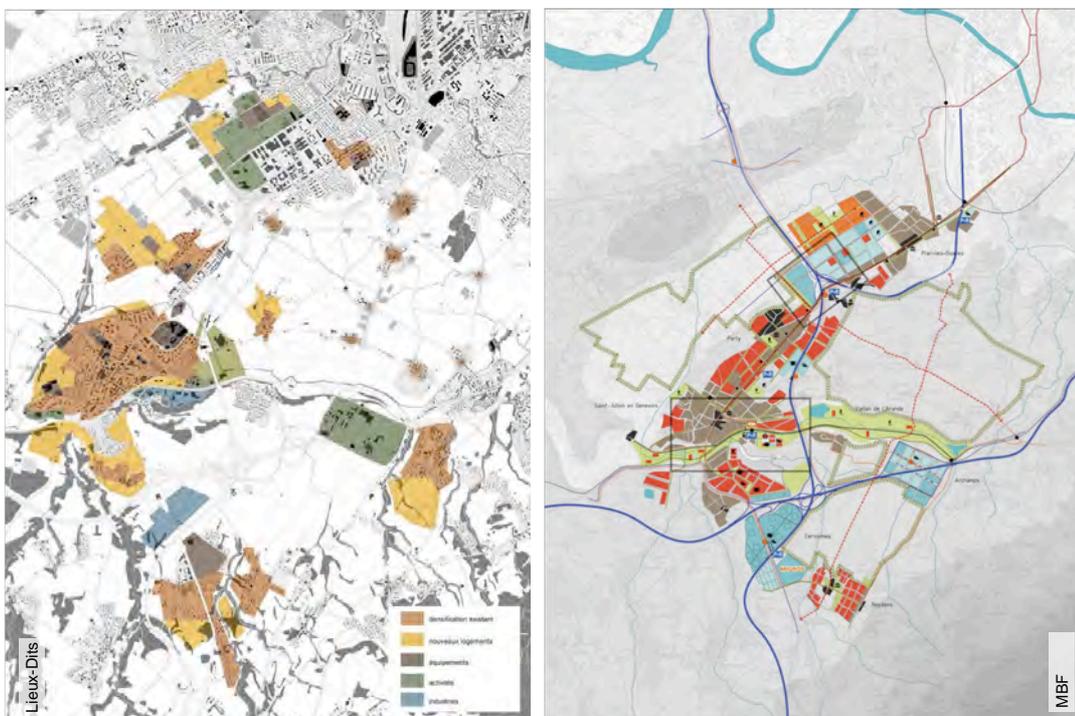
- De par sa vitesse commerciale, le tram permet aisément une mise en relation de quartiers proches (par ex. ZIPLO / St-Julien ou ZIPLO / Genève), mais la durée totale du trajet entre le centre de St-Julien et le centre de Genève un peu longue pour être très attractive pour les usagers.
- La pertinence des terminus du tram (rapport coût / utilité), ainsi les caractéristiques techniques et commerciales de la ligne méritent d'être approfondies dans le cadre du Plan de synthèse et au delà (conditions d'une vitesse commerciale élevée / bassins de clientèle desservie, ...);
- Les complémentarités de la ligne avec les autres modes de transports (autres TCSP et RER), ainsi que son insertion à terme dans le réseau des TP doivent également être précisés.
- Les effets du terminus du tram sur le développement économique et urbain de St-Julien (en lien avec son rôle de pôle secondaire d'agglomération) devront également être abordés : par exemple sous l'angle de l'ampleur de l'évolution et/ou restructuration urbaine nécessaire ;
- Concernant les variantes de tracés, les arguments suivants pourront être développés (ou contredits) :
 - Le tracé vers Bachet permet de structurer l'entier de l'axe historique et se connecte également aux lignes de tram existantes, celui vers Lancy Pont-Rouge semble plus facile (en zone d'extension) et arrive dans le PAV à une gare CEVA mieux desservie (fréquence double) ;
 - Le terminus au pôle multimodal, qu'il soit à Bardonnex et/ou St-Julien gare s'impose en 1^{ère} étape. L'hypothèse MBF d'une boucle reliant le centre de St-Julien, la gare et incluant la Plateforme douanière de Bardonnex devrait également être évaluée comme alternative.



3.4 Recommandations pour l'urbanisation

Le projet global retenu par le collège articule les pôles urbains principaux (activités économiques et habitat) avec les lieux de plus forte accessibilité tous modes confondus. Il en ressort une certaine hiérarchie des développements, avec des complémentarités de rôle à mettre en place.

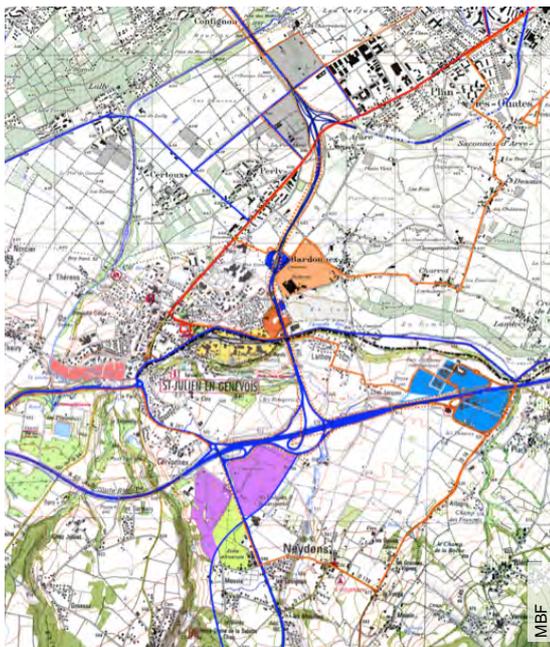
- **Le projet urbain global** est fondé sur un pôle principal à l'échelle du PACA (et à celle de l'agglomération) – St-Julien – puis sur un développement globalement linéaire le long de la route de St-Julien en lien avec le tram, et des pôles secondaires. Dans l'ensemble de ces développements la forme urbaine devra inciter aux déplacements en transports publics et la mobilité douce : par une densification de qualité autour des haltes, un réseau d'espaces publics convivial et de qualité, et par une politique de proximité des équipements ;



- **L'équilibre renouvellement/extension**
 - *Le Collège confirme la complémentarité de ces deux modes de développement ;*
 - *Les différentes taches urbaines proposées (et clairement lisibles sur la maquette en p 39) montrent des proportions différentes entre renouvellement urbain et extension selon les projets, le Plan de synthèse devra préciser ces points en étroite coordination avec le projet paysager.*
 - *La faisabilité des différents développements proposés devra également être vérifiée, dès le Plan de synthèse et au delà : par ex. les tours de la ZIPLO et la densification des tissus existants à Genève, ou les développements urbains dans les zones à risque et l'implantation d'entreprises en France, de même que la prise en compte des différentes réglementations (comme pollution et bruit) qui pourront orienter la mixité activité / logement.*



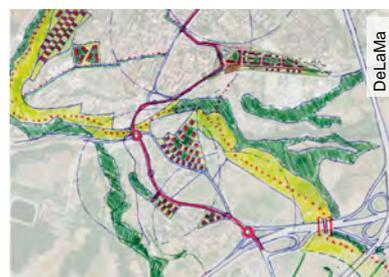
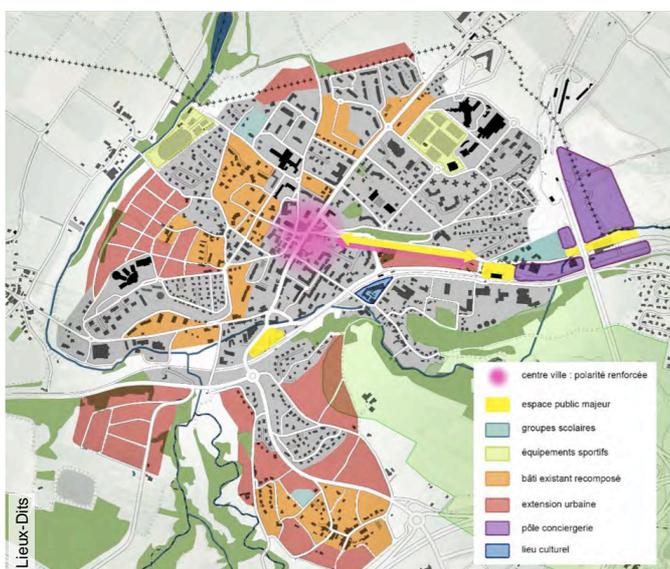
- A l'intérieur de cette géométrie d'ensemble, **le projet économique** repose sur le « socle économique » (activités déjà présentes sur lesquelles il est pertinent de s'appuyer) et sur les caractéristiques des sites d'activités repérés par la PPDE. Leur attractivité différenciée pour les acteurs économiques repose sur leur accessibilité, le caractère urbain de leur environnement, la proximité des services aux entreprises, ainsi que la représentativité et la qualité des sites en eux mêmes.



- Les propositions des équipes concernant les sites d'activités (MBF) et les centralités de l'économie résidentielle (Lieux-Dits) constituent un tout cohérent :
 - Saint-Julien renforce globalement son rôle de pôle culturel, commercial et de formation supérieure, avec entre autres le développement de services aux entreprises et aux particuliers (équipements publics et services privés), en cherchant à miser sur les complémentarités avec Genève (services déjà utilisés ou inexistant) ;
 - Le secteur Gare / Plateforme douanière de Bardonnex présente un fort potentiel de développement et devrait abriter un ou plusieurs équipements phares susceptibles d'amorcer la dynamique de développement (Agroparc, centre culturel de la Cartonnerie, Conciergerie centre de services aux personnes en transit, reconversion des Tuileries pour back-office ou logistique, ...)
 - Le Technopôle d'Archamps devrait s'orienter vers le renforcement des activités à haute valeur ajoutée (liées à la biotechnologie ou autres) ;
 - La ZIPLO doit poursuivre son extension dans la poursuite des activités actuelles ;
 - Le Parc industriel et artisanal de Neydens doit envisager la densification de la zone existante, avec la relocalisation d'activités présentes dans le périmètre du PACA et développer la mixité des activités ;
 - Le Parc de services de Cervonnex Est et Ouest constitue un secteur futur de développement, par exemple pour des quartiers généraux de taille moyenne, ou comme pôle d'accueil d'entreprises avec mutualisation de certains services (salle de conférence, etc..) en complémentarité avec le technopôle d'Archamps réservé aux activités à fort besoin en *corporate identity*.



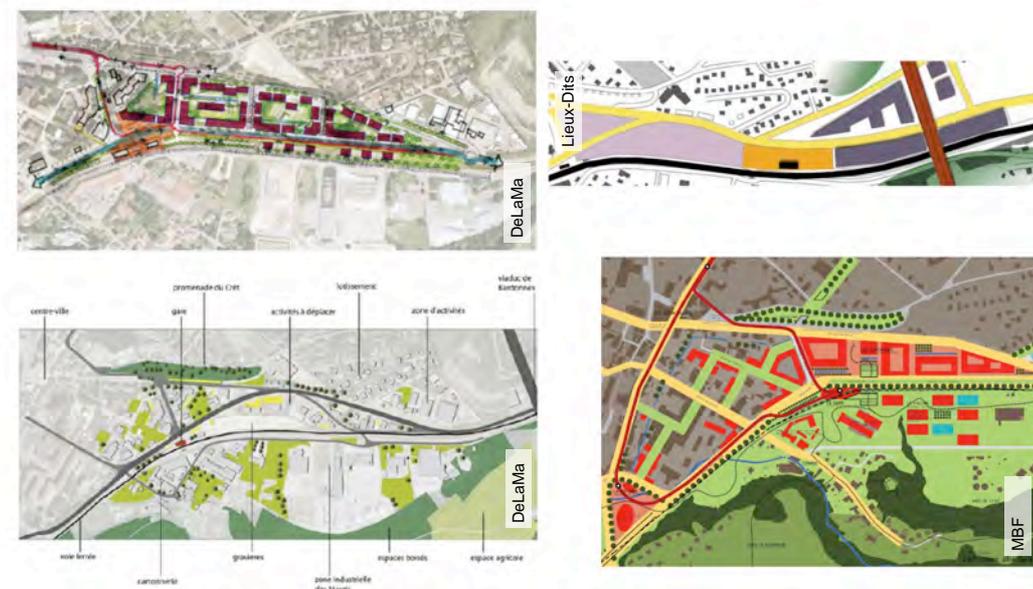
- Le Collège confirme la nécessité de coordonner le Plan de synthèse et la poursuite de la PPDE :
 - Le phasage des différents développements (dans la mesure de ce qui est maîtrisable par les collectivités publiques) devra être approfondi par le Plan de synthèse, de manière à éviter les concurrences néfastes à cette échelle : il s'agira en particulier de vérifier l'importance de développer Archamps avant Cervonnex. Mais le projet économique ne se satisfera pas d'un simple zonage, il devra nécessairement comprendre également une politique de promotion économique proactive et cohérente avec le projet urbain.
- Le renforcement de la masse critique de **St-Julien** permettra d'en faire un véritable **pôle régional de l'agglomération** (selon la terminologie du Projet d'agglomération) : les actions à conduire concernent à la fois la forme urbaine en lien avec les infrastructures TP, l'habitat pour loger la population attendue et les équipements urbains pour que le cadre de vie soit attractif pour différentes catégories de besoins (ceux des résidents et les autres, internes ou externes à l'agglomération) ;



- Le Collège confirme que le pôle de Saint-Julien doit être transfrontalier et intégrer le secteur de Bardonnex - Les Tuileries. Les travaux du Plan de synthèse dans le vaste secteur entre le centre, la gare et la plateforme douanière devront être élaborés en partenariat avec les communes et les autres acteurs impliqués par les projets.
- Les différentes propositions faites par les équipes de projet devront être approfondies, au moins dans les registres suivants :
 - La quantité de développement souhaité à l'horizon 2030, et le phasage à mettre en place, en confirmant ou modifiant les chiffres de Lieux-Dits : 2'000 logements au centre, 460 au pôle gare et 2'600 en extension (soit environ 12'000 habitants supplémentaires et les emplois d'économie résidentielle correspondant) ;
 - l'approfondissement de la programmation, que ce soit pour préciser la quantité, qualité et diversité des logements souhaités (marché libre, logements intermédiaires et sociaux) ou pour les services et équipements à prévoir sur la base de l'objectif de masse critique retenu ;
 - les facteurs d'entraînement de la dynamique, et leur portée symbolique : par ex. l'Agropôle de Lieux-Dits qui permet à la fois de constituer un point d'intérêt qui n'a pas d'équivalent dans l'agglomération et de valoriser une activité rarement mise en avant ;



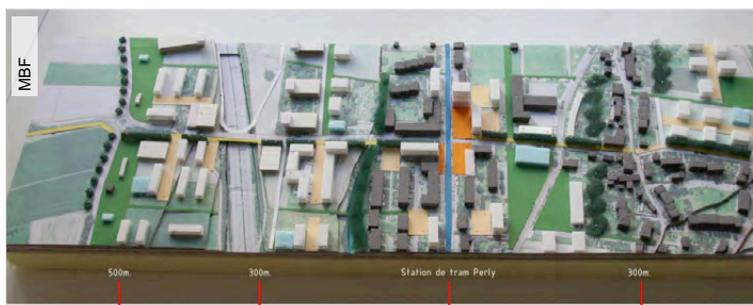
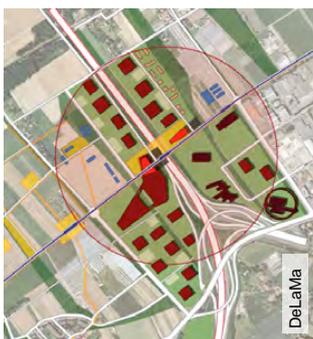
- des choix plus localisés à faire, par exemple sur le développement urbain ou la valorisation en Parc du vallon de l'Arande.
- L'importance stratégique du **quartier de la gare / Plateforme douanière de Bardonnex** nécessite un zoom qui devra porter sur le rôle de ce lieu dans le maillage des infrastructures (avec le pôle multimodal), son accessibilité depuis la périphérie (en TP et TIM), les conditions de son accès en tram (la tranchée couverte pour reporter les flux automobiles), et les objectifs d'urbanisation et de programmation cohérents avec le projet dans les différentes étapes de son développement.



- Là encore, il s'agira pour le Plan de synthèse d'approfondir les propositions faites par les équipes, en fournissant les arguments nécessaires pour éclairer décisions à prendre :
 - Le choix du positionnement à terme du pôle multimodal de St-Julien permettra d'en déduire la structuration générale des espaces publics et les lieux privilégiés de densification : proches de la Gare actuelle, proches de la Plateforme de Bardonnex, ou en position de lien entre ces 2 points. Quel que soit le choix final, il induira le maintien ou le déplacement du centre de gravité de la commune, et les projets seront nécessairement réorientés en conséquence (voir le § mobilité).
 - Au delà, certains éléments ressortent dans plusieurs propositions, comme le potentiel des bâtiments de la cartonnerie (mentionnés pour un équipement de rang d'agglomération), ou l'importance de la poursuite de la requalification des espaces publics du centre ville ;
 - Le site des Tuileries proche du viaduc de Bardonnex devra faire l'objet d'un arbitrage entre sa vocation de secteur particulièrement favorable au traitement et recyclage des matériaux d'excavation et de démolition à l'échelle de l'agglomération (en raison de sa position par rapport à l'agglomération, aux transports, à la place disponible, l'absence de contraintes de bruit, et son zonage adéquat) et son potentiel pour le développement urbain mis en lumière par certaines propositions ;
 - La question des risques devra être reprise et articulée avec celle du projet urbain : il existe dans ce secteur une problématique de crues et d'inondation, face à laquelle des projets de minimisation des risques sont à l'étude. La suite des réflexions devrait permettre de trancher la manière de résoudre ce point : en laissant la place nécessaire pour le passage des crues – et en les aménageant en parcs urbains – et/ou en réalisant des aménagements plus lourds en amont des bassins versants.



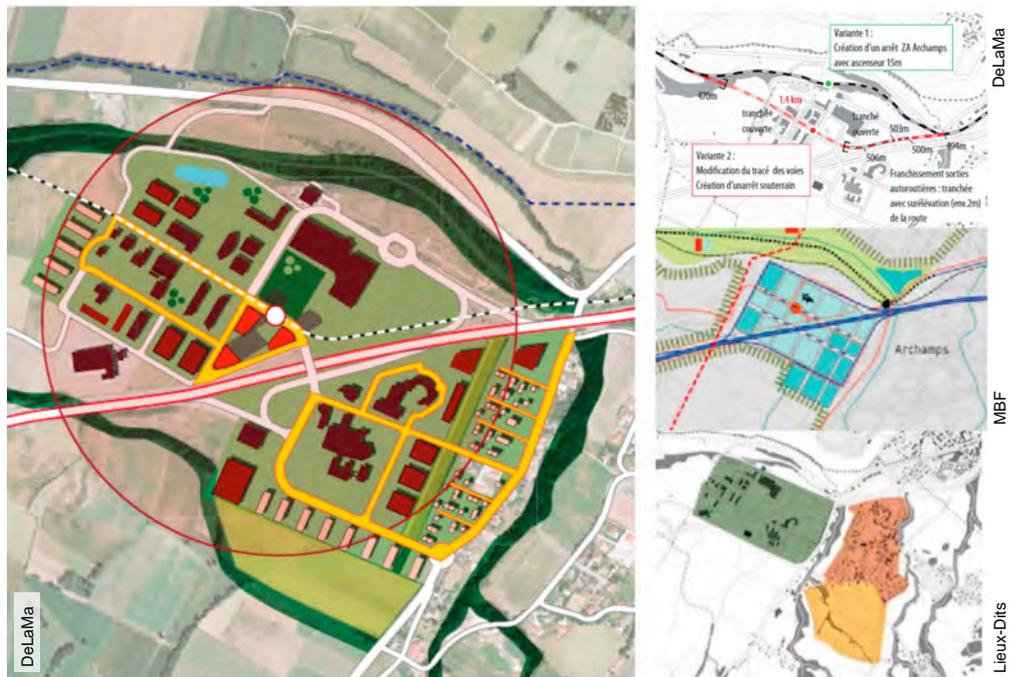
- **Le développement urbain le long du tram** sur la Route de Genève / Route de St-Julien – à la fois par renouvellement urbain ou densification et par extension – constitue le projet urbain le plus important de ce PACA en territoire genevois (susceptible de contribuer au rééquilibrage entre les deux pays à cette échelle). Il est cohérent avec la future ligne de tram, de manière à la fois à pouvoir desservir avec un haut niveau de qualité ces futurs quartiers et à organiser des bassins de clientèle proches des arrêts du tram. Les développements perpendiculaires à cet axe principal d'une importance telle qu'ils nécessiteraient une nouvelle infrastructure TP sont abandonnés (cf. développement de Perly dans le projet Lieux-Dits).



- *La forme urbaine précise du développement de cet axe devra être approfondie par le Plan de synthèse et au delà (au cours des démarches de PSD) :*
 - *Des choix importants restent à faire entre une ville linéaire continue (DeLaMa 1^{ère} étape ou MBF) ou linéaire discontinue (Lieux-Dits), en lien étroit avec le choix du projet général de paysage d'une campagne linéaire ou par grande entité ou en réseau (voir § suivant) ;*
 - *L'organisation fine de ces nouveaux quartiers devra également être travaillée, que ce soit leur structuration autour des espaces publics, ou la répartition des différents types de logements (marché libre et aidés) tout comme l'identification des équipements nécessaires ;*
 - *Le traitement des limites de ces nouvelles urbanisations est développé dans le chapitre suivant.*
- La commune de Perly-Certoux souhaite un développement lui permettant de préserver son identité, dans une perspective d'équilibre social de sa population ;
- *Le Collège demande que le phasage du développement de Perly-Certoux soit étudié en veillant à respecter son souhait ;*
- Au sujet de la continuité/discontinuité urbaine à Plan-les-Ouates, la commune cite l'exemple de certains quartiers (Vélodrome) développés perpendiculairement à la route historique (plutôt que de façon linéaire) et à une distance de la route de Saint-Julien ou de la route de Base faisable à pied ;
- *Le Collège demande à ce que ce modèle soit également examiné par le Plan de synthèse, ainsi que la manière d'articuler les développements nouveaux et les anciens noyaux villageois (ménagement d'espaces tampons ou au contraire rapprochements par les espaces publics).*
- **Le développement des pôles** localisés autour de St-Julien devrait leur permettre de dépasser leur stade actuel de satellites :
 - Les membres du Collège s'accordent pour admettre que le Technoparc d'Archamps, créé dans les années 80 souffre d'un certain isolement et d'un manque de lien fort avec la ville de St-Julien.



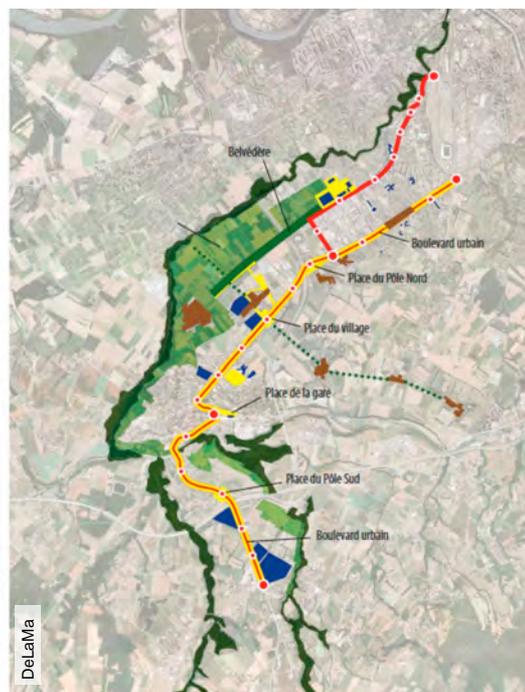
Les conditions de son développement reposent donc sur une augmentation de sa masse critique concomitante avec l'amélioration de son lien avec l'extérieur.



- Le Collège demande au Plan de synthèse d'étudier l'ouverture du site vers l'extérieur, avec son désenclavement par une route de desserte permettant de rejoindre Saint-Julien sans passer par l'autoroute, ainsi que par une desserte TC adaptée (hypothèses à étudier en partenariat avec les organismes et collectivités concernées). La question du renforcement de sa mixité (logements / commerces) reste à approfondir.
- Le niveau d'ambition de sa desserte en TP à terme (bus dans un 1^{er} temps, puis RER) devra être précisé lors du Plan de synthèse, de même que son accessibilité.
- Le pôle de Cervonnex est confirmé comme devant se développer après celui d'Archamps (la CCG en est propriétaire en partie pour cette raison), les interdépendances entre les deux sites étant de toute manière déjà clairement perceptibles (ouverture de Migros à Cervonnex et déclin de la galerie commerciale d'Archamps).
- Les deux pôles de Cervonnex et Neydens sont à considérer comme des satellites de la ville de Saint-Julien, entre lesquels les complémentarités sont à renforcer, et les liaisons de transports à améliorer. Le phasage des développements respectifs devra éviter d'aboutir in fine à des zones à moitié développées ou concurrentes entre elles.



- **Le développement des villages** devra prendre en compte leurs rapports avec les pôles principaux du projet urbain : leurs extensions seront limitées et ils seront mis en lien par le réseau de mobilité douce.
- *Ce point relativement peu développé par les projets mérite d'être précisé lors du Plan de synthèse.*



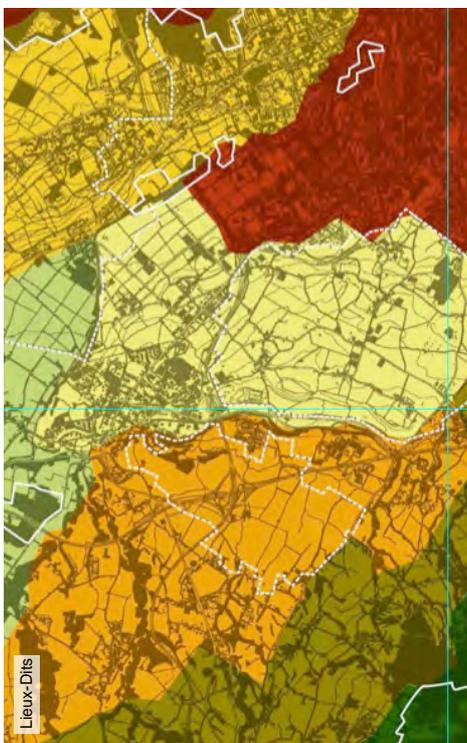


3.5 Recommandations pour le paysage et l'environnement

Le paysage et l'environnement détiennent un rôle déterminant dans le projet de développement du territoire du PACA de St-Julien / Plaine de l'Aire : ils constituent à la fois le « socle » du projet – dans le sens du cadre de grande qualité dans lequel il va venir s'insérer – et le réceptacle de tous ses effets, que ce soit des modifications, des améliorations ou des nuisances.

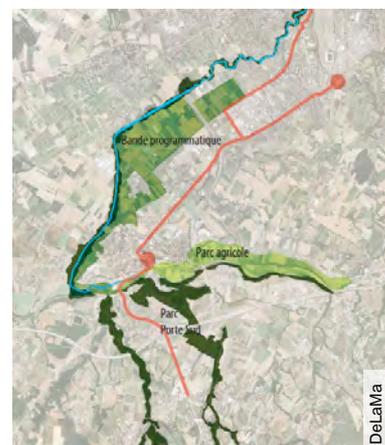
En outre, ces effets peuvent produire entre eux des synergies positives ou négatives, ou encore se combiner en cascade : une décision entraînant une conséquence qui produit un impact dans un autre domaine. Par exemple, le choix – non retenu par le Collège – de développer l'urbanisation dans la Plaine de l'Aire au delà de la route de Base aurait nécessité la délocalisation des serres, qui seraient vraisemblablement allées s'implanter sur les buttes de Compesière, avec un impact visuel sur le paysage beaucoup plus important que dans leur localisation actuelle.

- **Le socle de l'ensemble du projet** de territoire est façonné par le relief du terrain bien mis en évidence dans les analyses (Lieux-Dits et MBF) et son aspect « naturel » résulte du réseau hydraulique qui le parcourt et de la végétation et des activités agricoles le recouvrent en partie. Il est aujourd'hui occupé de manière complexe par les activités humaines, ce qui produit une juxtaposition de paysages de grande qualité - mais morcelés - et d'autres de qualité nettement moindre : c'est un paysage caractéristique de la périphérie (DeLaMa). Le projet retenu entend passer de ces « proximités incongrues » à des secteurs partiels, mais organisés, afin de tendre vers une revalorisation de l'ensemble de la qualité de ce cadre de vie commun.





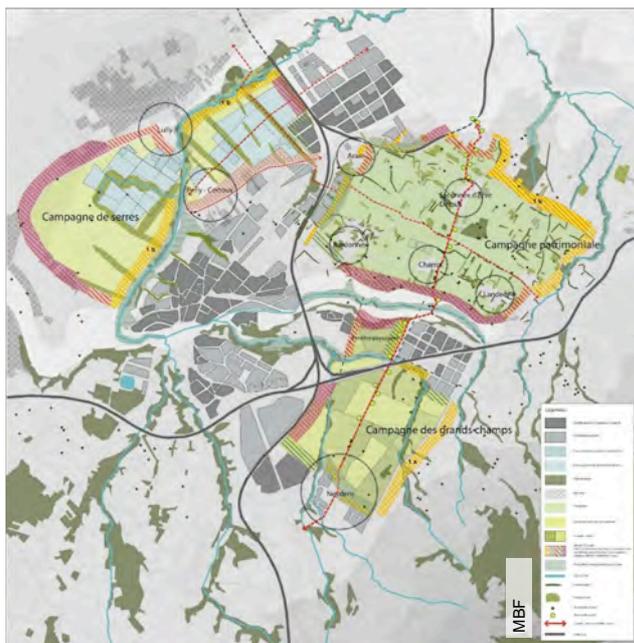
- **Le paysage** est au centre du projet, et l'Aire constitue l'une de ses colonnes vertébrales. Sa qualité future contribuera à la fois au cadre de vie des habitants du territoire, et à son attractivité économique ;
- *Lors du Plan de synthèse, le projet nature et paysage devra être élaboré conjointement avec le projet urbain (campagne au centre ou campagne linéaire ou campagne réseau) dans la mesure où il le conditionne fondamentalement. Il portera en particulier sur ses différents éléments constitutifs développés ci-après (nature, agriculture et limites ville / campagne) :*
 - *Pour favoriser la qualité du cadre de vie, le projet paysager devra trouver un juste équilibre entre le fait que ce qui va dans le sens de la concentration de l'urbanisation est favorable à l'agriculture et à la nature, ainsi qu'au paysage, mais qu'au delà d'un certain seuil, la densité inspire de la crainte aux habitants ;*
 - *La préservation des échappées visuelles vers le grand paysage et depuis les reliefs molassiques de Perly et Confignon devront être prises en compte au maximum ;*
 - *Il s'agira également de préciser le phasage imaginé pour l'aménagement de chaque sous-secteur, afin d'apporter de la visibilité aux espaces agricoles.*
- **Le réseau agro-environnemental** comprend différents types d'espaces qui assurent des fonctions paysagères (voir ci-dessus), de corridors biologiques et de production agricole (voir ci-après) ;
 - Les corridors biologiques permettent d'assurer la survie des espèces caractéristiques des zones agricoles (plus menacées par le développement urbain que celles des forêts et des milieux aquatiques) et constituent l'un des points structurants du projet paysager ;
 - *Le Plan de synthèse devra approfondir la localisation de l'ensemble de ces corridors, partiellement remis en question les développements urbains prévus ;*





Par exemple, la densification retenue le long de la route de St-Julien va définitivement faire disparaître les liaisons (actuellement déjà peu fonctionnelles) entre la Plaine de l'Aire et Compesière. L'enjeu du projet nature consistera à trouver des alternatives par une démarche itérative avec le projet urbain : une liaison par l'ouest - via Soral et le vallon de la Laire - entre la Plaine de l'Aire et le Salève, et une autre par l'est - via Veyrier / Troinex ou via la ZAP - entre Compesière et le Salève. Ceci renvoie à un point précis des projets - le vallon de l'Arande - qui constitue le dernier passage possible entre la ZAP et Compesière à l'intérieur du territoire du PACA : le maintien de cette ouverture est synonyme de non constructibilité de cet espace (MBF).

- Les articulations (compatibilités et incompatibilités) entre les réseaux écologiques et la mobilité douce (connexions avec les villages et fonction de loisirs de proximité) devront également être approfondis.
- Le choix du maintien de l'Aire au centre du projet est acquis.
- Mais ce point pose des questions non résolues : le projet de l'Aire a été conçu avec un certain nombre d'objectifs, notamment hydrauliques et biologiques. L'arrivée de quelques milliers d'habitants sur la plaine va forcément modifier la situation, et le Plan de synthèse devra examiner l'impact de cette évolution sur les objectifs initiaux.
- **Les espaces ouverts** – les « campagnes » de certaines propositions – comprennent à la fois des espaces agricoles et naturels. Le principe général retenu d'économie des ressources conditionne le choix d'un projet préservant au mieux ces territoires, en englobant les ZAP et ZAS.
 - Le Collège ne souhaite pas opposer les 3 types d'espaces verts proposés par les projets) mais au contraire les combiner, en cohérence avec le concept global retenu : il retient donc les 3 campagnes comme de grandes ouvertures depuis la ville linéaire vers le Rhône et le Salève reliées entre elles par un réseau (corridors biologiques et/ou liens paysagers).
 - Le Plan de synthèse devra préciser la localisation retenue pour les espaces ouverts, selon un projet d'ensemble articulant les propositions des équipes. Ce projet devra à la fois :
 - favoriser la lisibilité des espaces agricoles conservés, en privilégiant des coupures paysagères marquées entre les espaces agricoles, les espaces verts, et les espaces naturels,
 - intégrer les zones agricoles (notamment ZAS et ZAP) afin de maintenir le potentiel de développement agricole proposé à travers ces instruments de planification
 - et quantifier les emprises de l'urbanisation sur les zones agricoles, en mettant en regard la densité proposée dans les zones urbanisées.



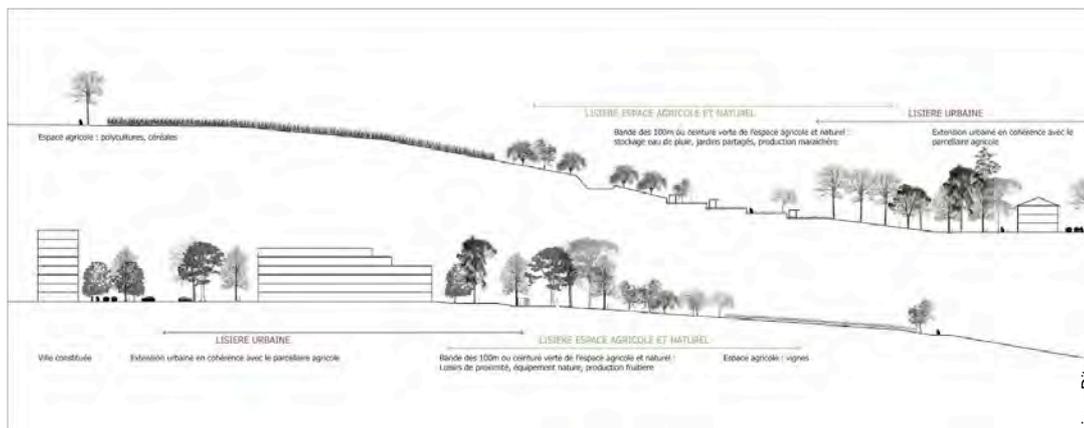
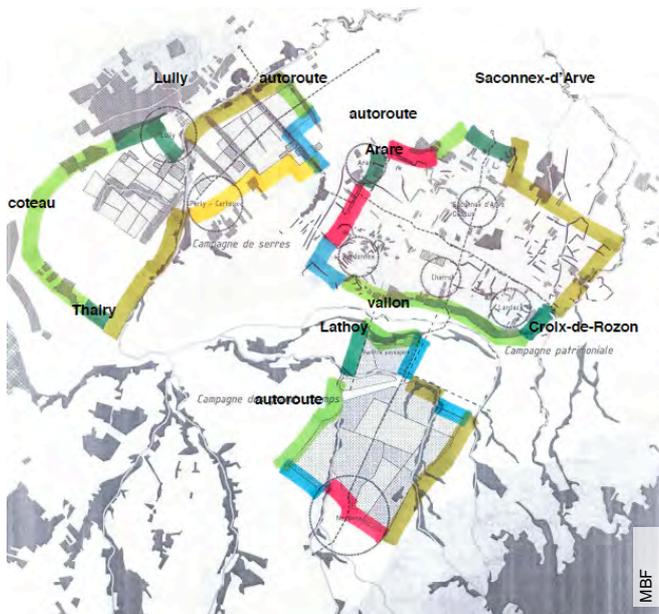


- *Le concept de « campagne de serres » prête toutefois à discussion : pour certains, ce n'est ni une zone verte ni un lieu bucolique (étant donné la faible créativité architecturale des auteurs de serres) mais plutôt une source de nuisances pour le voisinage quand ce n'est pas un désastre paysager et biologique. Pour d'autres, ce sont des espaces à travailler du point de vue paysager afin de penser simultanément ville et campagne en accordant intérêt et qualité à ces lieux de tension entre ces deux mondes (au delà d'un seuil minimum qui serait leur caractère acceptable pour le voisinage).*
- *Le Plan de synthèse précisera en outre pour chacun de ces espaces ouverts la définition des vocations principales et secondaires retenues, à l'image de ce qui est déjà pratiquement considéré comme un acquis :*
 - *La Plaine de l'Aire (entre la route de Base et l'Aire, à l'ouest du chemin de Murlaz) voit confirmer sa vocation de production maraîchère, sa vocation nature en devient par conséquent secondaire, et la canalisation des flux de loisirs une nécessité ;*
 - *Compesières connaît plutôt un équilibre entre ses 3 fonctions de production agricole, de nature et de loisirs qui pourrait servir de référence pour ceux des secteurs qui n'en sont pas encore à ce point d'organisation (comme le Pied du Salève ou l'autre côté de l'Aire) ;*
- *Toutefois, la préservation d'espaces agricoles dans ces conditions pose encore des questions :*
 - *La viabilité de l'exploitation d'espaces agricoles entourés de secteurs urbanisés, et la nécessité ou non de mesures compensatoires pour l'agriculture en général ou dans des cas particuliers (comme les entreprises maraîchères éventuellement délocalisées) ;*
 - *Les conflits d'usage entre la fonction agricole de production et les espaces de détente ;*
 - *Les compatibilités entre les espaces agricoles et naturels et l'utilisation des espaces publics des nouveaux quartiers résidentiels ;*
- *Le « Projet agricole d'agglomération » en cours d'élaboration parallèlement au Plan de synthèse fournira des compléments importants.*
- **Le traitement de la limite ville / campagne** est un élément important à la fois de la coexistence sans frottement des ces différentes occupations (par la canalisation des usages urbains des territoires agricoles et naturels), et de la qualité paysagère et urbaine du cadre de vie dans ces nouveaux quartiers. Ces zones de transition permettent de cerner et limiter les emprises sur la zone agricole et la typologie suivante (MBF) constitue un point de départ du projet :
 - *Situations de nature / agriculture : laisser une certaine perméabilité, prévoir une continuité en complétant les réseaux naturels en grande partie existants avec des portions d'aménagements naturels, des surfaces de compensation écologique, de nouveaux biotopes ;*
 - *Situations de zones urbaines / agriculture intensive: intégrer des lieux de stockage d'eau et de compostage, établir aussi des marges disponibles pour une agriculture extensive (prairies) ou des jardins familiaux ;*
 - *Situation de nouveaux quartiers d'habitation / zone agricole : organiser les prolongements extérieurs de l'habitat, les espaces publics, les parcs et aires de jeux, sous forme de bande aménagée jouant le rôle d'interface avec les aires agricoles, afin d'éviter leur « invasion » ;*
 - *Situations de nouveaux quartiers d'extension des secteurs d'activités / agriculture : seuils paysagers à constituer comme zones de transition entre les surfaces cultivées et les bâtiments,*



avec des portions de parcs plantés comprenant des lieux de détente pour les employés (parcs, espaces pique-nique,...), et des parkings pour les usagers ;

- Situation de pourtour de village / agriculture: prévoir des espaces de transition préservant à la fois le caractère villageois et la zone agricole (ex. vergers, aménagements paysagers, haies, espaces de jeux, ou petits équipements) ;
- Situations topographiques particulières : limites fortes existantes, talus autoroutiers, vignes, boisements à renforcer sans intervention majeure ;



- Le Collège confirme son intérêt pour l'approfondissement des caractéristiques de ces espaces ouverts : quelles nature(s) et agriculture(s) préservées. Il rappelle que la gestion des limites ville / campagne devra constituer un thème de travail, mais que sa résolution fine se fera surtout à l'échelle des quartiers (au delà du Plan de synthèse).
- Le Plan de synthèse devra approfondir la concrétisation et la faisabilité de ces franges, en particulier sur les points suivants :
 - Leurs dimensions (épaisseur) ;
 - Leurs usages et vocations (agriculture ou parc urbain), en fonction de leur localisation précise (et non plus seulement de leur typologie) ;



- *Leur affectation : à l'intérieur des surfaces constructibles avec des chartes de projet et d'entretien, ou faisant partie de la zone agricole ;*
 - *Leur articulation avec le réseau des espaces publics support de liaisons douces ;*
 - *Le type d'aménagements permettant d'éviter les interférences avec l'agriculture, en "canalisant" les activités urbaines (promenades, passages, aménagements paysagers,...) ;*
 - *Les modalités de leur entretien dans la durée.*
- **L'environnement** a déjà été traité en grande partie dans les chapitres précédents (urbanisation et paysage), mais ses points importants sont rappelés ci-dessous :
- Les risques sont mentionnés dans le chapitre urbanisation ;
 - La gestion de l'eau est partiellement traitée dans le chapitre paysage ;
 - *La question de l'impact du développement – même partiel – de la Plaine de l'Aire sur le régime hydraulique de l'Aire, renvoie à l'éventualité de mesures lourdes de gestion des eaux (du style de la conduite de l'Aire au Rhône) ;*
 - L'énergie est à intégrer à la réflexion en amont à l'échelle urbaine (et non seulement à celle des bâtiments) ;
 - *L'étude en cours sur l'offre potentielle en énergie renouvelable contribuera à fournir des informations utiles lors de l'élaboration du plan de synthèse ;*
 - *La question des opportunités énergétiques que l'on peut tirer de la cohabitation d'urbanisation et de productions agricoles sous serre pourra également être approfondie.*



4. Annexes

Compte-rendu de la séance du Collège du 04/09/2009

Compte-rendu des Tables rondes du 20/06/2009

Positions issues de membres du Collège

- Région Rhône-Alpes
- Etat Français
- CCG

Positions issues de la société civile

- AgriGE

Executive summary



COMPTE-RENDU

Collège Etude test du PACA de Saint-Julien / plaine de l'Aire

Date : 4 septembre 2009

Lieu : Genève

Présents

François Grether	Architecte-urbaniste, Paris
Robert Cramer	Canton de Genève, Président du projet d'agglomération
Bernard Gaud	CC du Genevois, Vice-président du projet d'agglomération
François Baertschi	Maire de Lancy
Robert Borrel	Président de la Communauté d'agglomération d'Annemasse
Serge Dalbusco	Maire de Bernex
Bernard Jouvenoz	Maire d'Archamps
Dinh Manh Uong	Conseiller administratif de Confignon
Fernand Savigny	Maire de Perly-Certoux
Laurent Seydoux	Conseiller administratif de Plan-les-Ouates
Jean-Michel Thénard	Maire de Saint-Julien
Alain Walder	Maire de Bardonnex
Pascal Amphoux	Architecte-urbaniste
Jean-Louis Carret	Conseil général de Haute-Savoie
Bernard Debarbieux	Département de géographie de l'Université de Genève
Xavier de Rivaz	Architecte-urbaniste, Département du Territoire canton de Genève
Gilles Grosjean	Architecte-urbaniste, Genève
Jacques Hersant	Ingénieur conseil mobilité, projet Genève Porte-Sud
Mathieu Iglesias	Chef de projet ad intérim PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire - DT
Alain Léveillé	Architecte-urbaniste, Commission d'urbanisme
Julie Lucas	Cheffe de projet PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire - CCG
Marie-Christine Massin	Directrice adjointe, Communauté de Communes du Genevois
Nathalie Maisonniac	Directrice de la Maison de l'économie développement
Angélique Bérard	En remplacement du Directeur du site d'Archamps
Nicole Surchat Vial	Cheffe du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
Michèle Tranda-Pittion	Architecte-urbaniste, AMO du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire
Laetitia Zaghouane	Région Rhône-Alpes

Excusés

Georges Etallaz	Conseiller général du canton de Saint-Julien
Roger Vioud	Conseiller régional, région Rhône-Alpes
Jean Verdel	Maire de Neydens
Georges Chamoux	Direction départementale de l'équipement de Haute-Savoie
Pierre-Jean Crastes	Elu, Directeur des Services techniques de Saint-Julien
Pierre Feddersen	Architecte-urbaniste, Zürich
Ariane Widmer	Architecte-urbaniste, CP du Schéma directeur de l'ouest Lausannois

GRAD et invités : présents

Emmanuel Ansaldi	DT- Direction générale de l'agriculture
Sébastien Beuchat	DT - Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
Marc Favre	CC du Genevois, Vice-président de la Commission grands projets
Anne Ponchon	CC du Genevois, Responsable transports
Olivia Vogtle	DT- Direction générale de la mobilité



Distribution

Personnes présentes et excusées

PV : Michèle Tranda-Pittion, Mathieu Iglésias, et Julie Lucas

1. Accueil

En introduction, Bernard Gaud rappelle son attente de décisions de la part du Collège et Robert Cramer informe des avancées du dossier du tram à Genève cet été.

2. La suite de la démarche

La démarche du Plan de synthèse par binôme de PACAs est présentée par Nicole Surchat Vial (horizon été 2010), ainsi que la démarche qui suit jusqu'au Projet d'agglomération n°2 (horizon 2012).

3. Présentation des questions issues du rapport

Les points suivants reprennent dans l'ordre de leur discussion l'ensemble des décisions du Collège.

3.1. Les consensus

Les consensus sont repris ci-dessous dans l'ordre de la discussion du Collège, avec mention des validations et des précisions issues des échanges.

- **Etre en mesure d'accueillir l'objectif démographique et économique de ce PACA (32'000 habitants et 14'000 emplois)**, et contribuer au rééquilibrage souhaité du Projet d'agglomération, avec au moins 50% des nouveaux logements en Suisse et au moins 30% des nouveaux emplois en France à l'échelle de l'agglomération.

Cette proposition est validée par le Collège, toutefois en complément de cet objectif, il est également fondamental d'accueillir des équipements structurants dans les deux territoires.

- **Organiser le développement économique et urbain attendu en optimisant l'usage du sol**, en mettant les espaces ouverts (agricoles et naturels) au centre du projet, de manière à favoriser une consommation minimale : ce qui consiste plus précisément à décider de préserver à long terme la Plaine agricole de l'Aire entre la route de Base et l'Aire, ainsi qu'à l'ouest de l'autoroute ou du chemin de Murlaz.

Le principe de la non-urbanisation de la Plaine de l'Aire entre la route de Base et l'Aire, ainsi qu'à l'ouest du chemin de Murlaz est validé par le Collège, les objectifs de développement quantitatifs pouvant être atteints à l'échelle du PACA sans urbaniser l'entier de la Plaine de l'Aire.

Par contre, l'urbanisation du périmètre compris entre le chemin de Murlaz et l'autoroute prête à discussion sur plusieurs points :

- *Points favorables à son maintien en zone agricole : le choix fait par Genève est celui d'une planification "positive" des secteurs voués au maraichage, afin de regrouper les serres dans un espace déterminé (ZAS) plutôt que de les disperser dans l'ensemble de la zone agricole.*



Or le secteur en question correspond à une part importante de la surface classée en ZAS disposant d'une structure foncière favorable car moins fragmentée que celle des secteurs situés au delà du Chemin de Murlaz. Accepter le développement urbain entre Murlaz et l'autoroute réduirait la ZAS à sa partie la plus difficile à mettre en oeuvre.

- *Points favorables à son classement en zone d'activités : c'est un secteur stratégique identifié par la PPDE pour l'accueil d'activités high-tech, comme un secteur important d'extension de la ZIPLD répondant à la situation actuelle de pénurie de terrains disponibles, et permettant d'accueillir des entreprises à la recherche de "corporate identity". Par contre, un tel projet nécessite que soit reposée la question du tracé du tram (emplacement de la baïonnette).*

Deux propositions sont discutées :

- *préserver l'intégrité de la ZAS, mais en orientant la localisation des serres au delà du chemin de Murlaz, plus à l'ouest, de manière à ne pas hypothéquer l'avenir ;*
- *ou s'inspirer des exemples de cohabitation serres / bâtiments d'activités - notamment aux Pays-Bas – permettant de valoriser des synergies techniques (eau et énergie). Du point de vue paysager et de l'impact sur l'environnement, la réalité des serres et des bâtiments industriels n'est en effet pas fondamentalement différente (imperméabilisation des sols, impact visuel, ...), et il s'agirait de rechercher la solution juridique adéquate à cette cohabitation.*

Le Collège décide après discussion de demander aux services concernés de documenter ce point d'opportunité et de faisabilité à court terme, afin qu'une décision d'arbitrage entre les besoins de l'économie industrielle et agricole puisse être prise dans les meilleurs délais.

- **Localiser le tracé du tram sur la Route de St-Julien dans sa partie centrale entre St-Julien centre (gare / pôle multimodal) et le CEVA (Bachet + Pont-Rouge).**

Le renforcement / développement urbain et le projet paysager se feront en cohérence avec ce choix de l'infrastructure tram, en recherchant un juste équilibre entre le renouvellement urbain / la ville sur la ville et les extensions, y compris sur le territoire genevois, et en s'appuyant sur les entités urbaines actuelles :

- le pôle régional de St-Julien
- le village de Perly
- le long de la Rte St-Julien.

Le Collège valide cette orientation générale et confirme l'abandon de la prolongation du tram jusqu'à Neydens à l'horizon 2030 (la Migros et le Macumba ne justifiant pour l'instant pas ce prolongement), par contre rien n'empêche les collectivités de réserver les espaces nécessaires à une éventuelle prolongation future.

3.2. Les questions ouvertes

Les questions ouvertes sont également reprises ci-dessous dans l'ordre des discussions et décisions du Collège.

- **Le concept global de développement**

Deux hypothèses de concept global sont discutées pour la ville linéaire le long de la voie du tram, entre le pôle de St-Julien et Genève :

- une ville linéaire discontinue, ménageant des parcs entre les centralités permettant des distances entre stations plus longues et donc une meilleure vitesse commerciale,
- une ville linéaire continue, avec des arrêts de tram répartis régulièrement tout au long du tracé.

Après discussion, le Collège demande l'approfondissement de ces hypothèses d'urbanisation dans l'optique de rationaliser au mieux l'infrastructure du tram.



Le réseau TP à l'échelle de l'agglomération

La décision précédente concernant la ville linéaire continue (induisant un plus grand nombre d'arrêts de tram) repose la question de la vitesse commerciale du tram sur cette distance. Il ressort des discussions que le tram et le train ne doivent pas être opposés, et qu'ils répondent chacun à des besoins spécifiques, de desserte de proximité ou de déplacement rapide à plus vaste échelle.

Le Collège confirme la nécessité de réserver la possibilité de réaliser une infrastructure ferroviaire lourde dans un horizon plus lointain (ainsi que le prévoit déjà la charte du DTPR), lorsqu'un projet global de réseau RER pourra être organisé à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération transfrontalière, en prolongement du CEVA.

- **Les réseaux TP et TIM à l'échelle du PACA**

Le Collège confirme la nécessité pour le Plan de synthèse d'approfondir l'inscription de la ligne de tram dans le réseau de l'agglomération, ainsi que la hiérarchie des voiries insuffisamment développée dans les trois projets.

- **Les réseaux TP urbain et TIM à l'échelle de Saint-Julien**

Le Collège demande au Plan de synthèse d'approfondir ce point, en tenant compte des remarques suivantes :

- *La restructuration du réseau de bus aura de toute manière lieu dès la mise en service du tram (étapes à prévoir) ;*
- *La restructuration du trafic individuel en lien avec le tram nécessite d'approfondir l'hypothèse d'une tranchée couverte dans le centre de St Julien pour détourner le trafic individuel motorisé, ou la proposition d'une solution alternative ;*
- *Les pôles secondaires du Canton de St Julien sont/seront reliés à St Julien par des lignes de bus régulières : St Julien-Archamps, St Julien-Viry-Valleiry (Ligne D, existe déjà), St Julien-Vitam'Parc (ligne D prolongée jours de pointe, sera en place dès l'ouverture de Vitam'Parc). Pour les autres villages : transport à la demande.*
- *La liaison ferroviaire Saint-Julien / Annemasse / Genève offrira un potentiel de liaison assez rapide dès la mise en service du CEVA, avant même la réalisation d'un réseau RER.*

- **Les P+R**

Le Collège demande l'approfondissement de cette question, et rappelle l'intérêt des P+R à condition qu'ils évitent les trafics pendulaires à travers les centres de St-Julien, Perly et Plan-les-Ouates.

Il demande en outre que la complémentarité des différents P+R soit documentée, et que le débat entre la préférence à des P+R proches de Genève (pour minimiser le temps de transport) ou à des P+R proches du domicile (pour maximiser leurs chances d'utilisation) soit tranché à l'échelle du PACA (voire à celle du Projet d'agglomération).

- **La mobilité douce**

Le Collège confirme l'importance de ce sujet pour le Plan de synthèse, en demandant la coordination des réseaux français et suisse, y compris pour les déplacements domicile / travail et pas uniquement pour les loisirs.

Il demande que les différentes échelles de la mobilité douce soient mise en rapport avec ses différents publics, et souligne le potentiel de ce mode de déplacement : 160'000 personnes sont à 25' à vélo du futur quartier des Cherpennes, et le temps nécessaire à vélo est souvent proche de celui en tram (20 minutes pour relier Perly à Carouge avec ces deux modes de déplacement).

Dans ce contexte, il rappelle enfin l'importance de travailler l'intermodalité avec les modes doux (B+R : bike and ride).



- **Les espaces ouverts**

Le Collège ne souhaite pas opposer les 3 types d'espaces verts proposés par les projets) mais au contraire les combiner, en cohérence avec le concept global retenu : il retient donc les 3 campagnes comme de grandes ouvertures depuis la ville linéaire vers le Rhône et le Salève reliées entre elles par un réseau (corridors biologiques et/ou liens paysagers).

Le concept de « campagne de serres » prête toutefois à discussion : pour certains, ce n'est ni une zone verte ni un lieu bucolique (étant donné la faible créativité architecturale des auteurs de serres) mais plutôt une source de nuisances pour le voisinage quand ce n'est pas un désastre paysager et biologique. Pour d'autres, ce sont des espaces à travailler du point de vue paysager afin de penser simultanément ville et campagne en accordant intérêt et qualité à ces lieux de tension entre ces deux mondes (au delà d'un seuil minimum qui serait leur caractère acceptable pour le voisinage).

- **L'équilibre renouvellement/extension**

Le Collège confirme la complémentarité de ces deux modes de développement, et attire l'attention sur la volonté communale et intercommunale de ne pas étendre Archamps sur la zone agricole protégée.

- **Les lieux de l'économie**

Le Collège confirme la nécessité de coordonner le Plan de synthèse et la poursuite de la PPDE,

Le pôle urbain de Saint-Julien et sa gare

Le Collège confirme que le pôle de Saint-Julien doit être transfrontalier et intégrer le secteur de Bardonnex - Les Tuileries. Les travaux du Plan de synthèse dans le vaste secteur entre le centre, la gare et la plateforme douanière devront être élaborés en partenariat avec les communes et les autres acteurs impliqués par les projets.

- **Le pôle d'Archamps**

Les membres du Collège s'accordent pour admettre que le Technoparc d'Archamps, bien que disposant de certaines qualités, est une création des années 80 qui se caractérise par un certain isolement et enclavement, ce qui entraîne les problèmes que connaît actuellement le site. L'ampleur souhaitable de son développement prête à débat : pour certains, l'augmentation de sa masse critique est une condition nécessaire de sa survie, pour d'autres, l'amélioration de sa qualité et de son ouverture (mais pas forcément de sa quantité) reste la meilleure solution.

Le Collège demande au Plan de synthèse d'étudier l'ouverture du site vers l'extérieur, avec son désenclavement par une route de desserte permettant de rejoindre Saint-Julien sans passer par l'autoroute, ainsi que par une desserte TC adaptée (hypotheses à étudier en partenariat avec les organismes et collectivités concernées). Deux grandes questions restent cependant ouvertes et à approfondir également : la nécessité – ou non – d'un développement quantitativement important d'Archamps (quelle masse critique souhaitable à l'horizon 2030 ?), et l'intérêt – ou non – du renforcement de sa mixité (logements et commerces).

Le pôle de Cervonnex est confirmé comme devant se développer après celui d'Archamps (la CCG en est propriétaire en partie pour cette raison), les interdépendances entre les deux sites étant de toute manière déjà clairement perceptibles (ouverture de Migros à Cervonnex et déclin de la galerie commerciale d'Archamps). En outre, ces deux pôles sont à considérer comme des satellites de la ville de Saint-Julien, entre lesquels les complémentarités sont à renforcer, ainsi que les liaisons de transports.

- **Les autres lieux du développement : Perly, Plan-les-Ouates**

Le Collège demande que le phasage du développement de la commune de Perly-Certoux soit étudié, en veillant à respecter le souhait de la commune de la préservation de son identité dans une perspective d'équilibre social de sa population.



Au sujet de la continuité/discontinuité urbaine à Plan-les-Ouates, la commune cite l'exemple de certains quartiers (Vélodrome) qui se sont développés perpendiculairement à la route historique (plutôt que de façon linéaire) et à une distance de la route de Saint-Julien ou de la route de Base aisément faisable à pied.

Le Collège demande à ce que ce modèle soit également examiné par le Plan de synthèse, ainsi que la manière d'articuler les développements nouveaux et les anciens noyaux villageois (ménagement d'espaces tampons ou au contraire rapprochements par les espaces publics).

- **Les espaces ouverts et les limites ville/campagne**

Le Collège confirme son intérêt pour l'approfondissement des caractéristiques de ces espaces ouverts : quelles nature(s) et agriculture(s) préservées. Il rappelle que la gestion des limites ville / campagne devra constituer un thème de travail, mais que sa résolution fine se fera surtout à l'échelle des quartiers (au delà du Plan de synthèse).

- **Le phasage/la dynamique**

Le Collège demande que le travail du Plan de synthèse prenne en compte la durée dans ses deux dimensions : à la fois les lieux ou opérations par lesquels on commence (le phasage), mais aussi ceux qui donnent envie de continuer et qui font image (la dynamique).

3.3. La synthèse des travaux

En conclusion, le Président du Collège fait ressortir les quatre grandes lignes de force à prendre en compte dans la suite des réflexions, de manière à ne pas se perdre dans les détails discutés tout au long de la séance. Le Collège les approuve :

- Le rééquilibrage France / Suisse et les nécessaires concertations qui vont avec cet objectif général ;
- Le tram comme outil structurant du développement à moyen terme ;
- Le pôle fort de St-Julien / Bardonnex ;
- Et les grandes campagnes au centre du projet paysager et de développement.

Au niveau de la communication du projet, le Président insiste sur l'importance de concevoir puis de faire connaître la dynamique du projet : programmation des étapes avec leurs contenus et leurs effets d'entraînement, et affichage clair des échéances vis-à-vis des élus et de la population. Pour crédibiliser le projet d'agglomération dans son ensemble, il s'agit de démontrer qu'il y aura bien – comme promis – des logements à Genève et des emplois en France dans un délai raisonnable.

Compte-rendu

PACA St Julien- Plaine de l'Aire : Étude test à 2 degrés 2^{èmes} tables rondes

→ samedi 20 juin 2009

- P. 3** **Introduction : une deuxième étape orientée**
- P. 4** **Équipe DeLaMa : tester le scénario d'urbanisation de la Plaine de l'Aire**
- P. 6** **Équipe Mayor-Beusch : campagnes, axe tramway et quartier de la gare**
- P. 9** **Équipe Lieux-Dits : élever St-Julien au rang de pôle régional**
- P. 13** **Les trois propositions en chiffres**
Les trois projets sur la maquette
- P. 14** **Les avis des tables rondes**
- P. 18** **Conclusions et suites**
- P. 19** **Calendrier, sigles utilisés**

L'étude test du PACA St Julien-Plaine de l'Aire avait généré, en première étape, trois « concepts généraux d'aménagement ». Pour la deuxième étape, les trois équipes avaient été orientées sur des thèmes précis. Trois scénarios ont été testés et discutés par les deuxième tables rondes du PACA : l'urbanisation de la Plaine de l'Aire (DeLaMa) ; la préservation des campagnes et les secteurs de densification (Mayor-Beusch) ; la transformation de St-Julien en un pôle régional (Lieux-Dits).

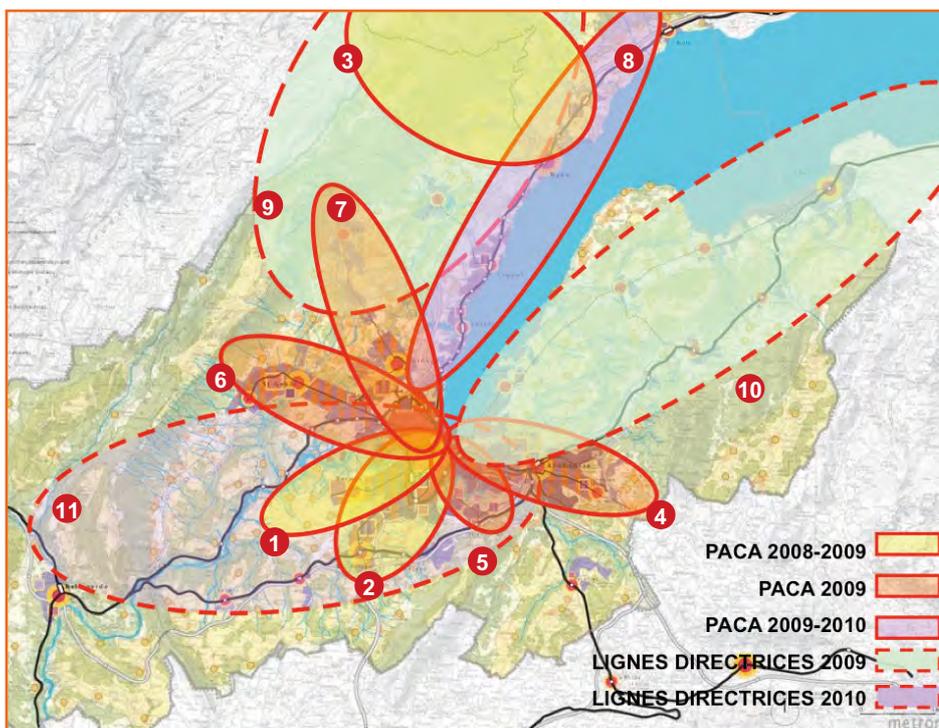
Introduction : une deuxième étape orientée

L'étude test à deux degrés sur le Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) St Julien-Plaine de l'Aire avait été lancée à l'automne 2008. Début 2009, la première étape avait livré trois concepts généraux d'aménagement, discutés le 31 janvier par les premières tables rondes, tenues à La Praille (Suisse). Le 20 juin dernier à Archamps (France), les deuxième tables rondes ont conclu la deuxième étape du PACA, en présence de 140 personnalités françaises et suisses.

Bernard Gaud, Président de la Communauté de communes du Genevois et membre du Comité de pilotage du Projet d'agglomération, a invité les participants à s'exprimer clairement et fortement sur le destin de leur territoire. D'ici 20 ou 30 ans, plusieurs milliers d'habitants et d'emplois viendront s'établir dans l'agglomération. Le choix est entre un développement au coup par coup, spatialement et humainement

désastreux, et un développement maîtrisé qui préserve les campagnes, réponde aux besoins et rééquilibre l'agglomération. Saluant le travail des mandataires, qui ont élaboré des propositions fortes et fortement exprimées, Bernard Gaud a remercié les participants de leur engagement personnel dans ce deuxième exercice d'intelligence collective.

Nicole Surchat-Vial, cheffe du Projet d'agglomération, a rappelé le déroulement de l'étude test, conduite dans un temps ramassé. Michèle Tranda-Pittion, responsable du PACA St Julien-Plaine de l'Aire, a précisé les orientations qui avaient été données aux mandataires à la fin de la première étape. Aux trois équipes, le collège du PACA a demandé de mieux dégager les options essentielles, capables de « tenir » 20 ans ; d'approfondir la question clé des déplacements ; et de penser les dynamiques de développement au fil du temps. À chaque équipe, il a fixé des thèmes de réflexion cadrés.



Les PACA :

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

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Équipe DeLaMa : tester le scénario d'urbanisation de la Plaine de l'Aire

En première étape, l'équipe DeLaMa (voir encadré) avait proposé une urbanisation linéaire le long d'une ligne de tramway, implantée sur la route de St-Julien, reliée à Genève en deux points (tracé « en baïonnette » jusqu'à Pont-Rouge et Bachet) et prolongée côté France jusqu'à Neydens. Le collègue du PACA lui avait demandé de tester le scénario alternatif d'un tramway implanté sur la route de Base.

L'équipe DeLaMa

- Bruno Marchand, DeLaMa architectes (Genève) : pilote
- Christian Jaeger, Team + (Bulle) : mobilité
- Laurent Daune architecte paysagiste et Yvan Francey biologiste, hepia (Jussy) : paysage, environnement
- Yannis Ioanides, CGI Comptoir genevois de l'immobilier : économie

→ Première partie : mobilité, pôles et paysages

Dans une première partie, l'équipe reprend ses propositions d'ensemble sur l'organisation du développement en « ville linéaire ».

- Plus central sur la route de Base que sur la route de St-Julien, le **tramway** ne rejoint plus Genève que par un point : il met St-Julien à 25 min de Pont-Rouge (+20 min jusqu'à Cornavin) ; il nécessite un passage en viaduc entre Certoux et la douane de Perly.
- La desserte d'**Archamps** est assurée par le rail. La solution préconisée est une gare RER en sous-sol au cœur du site d'Archamps (renforcé et délimité en lisière par de nouveaux immeubles de logement).
- Les connexions lointaines par le rail et l'autoroute sont inchangées. À l'interface de l'autoroute avec le tramway, le **nœud de Perly** (Porte Sud de Genève) est à renforcer comme pôle dense tertiaire et de haute technologie (immeubles hauts à valeur emblématique).
- De même, un **pôle de Neydens** (Cervonnex) est à créer au croisement entre le tramway et l'autoroute.
- Les **principes paysagers** de la première étape sont maintenus : parc linéaire en relation avec l'Aire, pénétrantes de verdure perpendiculaires structurant la Plaine et l'urbanisation, réseaux de mobilités douces reliant les villages au tramway et à l'Aire.

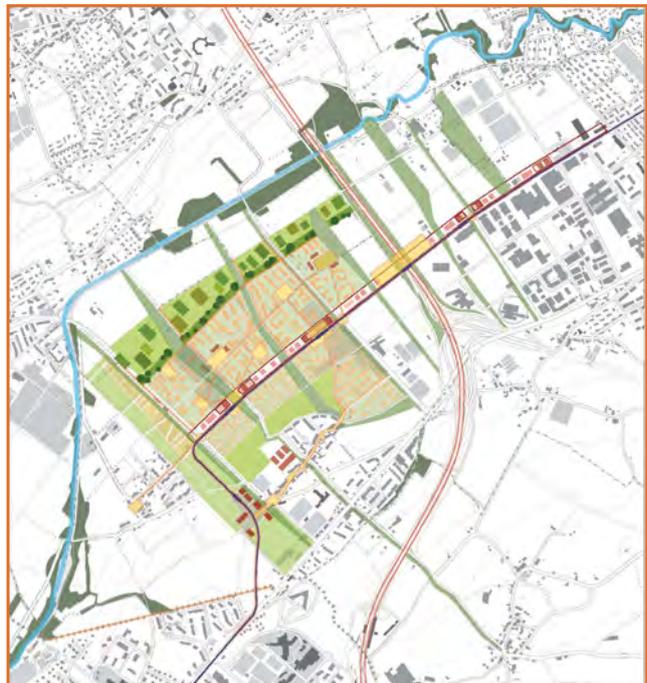


Présentation DeLaMa 20 juin 2009, dia 9

→ Deuxième partie : un quartier neuf sur la Plaine de l'Aire

À une échelle plus fine, l'équipe a étudié comment l'urbanisation pourrait s'organiser le long d'un tramway implanté sur la route de Base. La proposition est la construction d'un éco-quartier sur la Plaine de l'Aire.

- **L'axe du tramway** est à haute intensité : il accueille des immeubles hauts (notamment équipements) autour des places publiques créées sur les stations de tramway ; des parkings sont créés sous la route de Base et les voies de tramway. Au pôle de Plan-les-Ouates, la principale place publique lie le territoire de part et d'autre de l'autoroute.
- **L'urbanisation** est structurée par des pénétrantes de verdure, une trame d'espaces publics de divers caractères, des équipements à créer (notamment crèches, bibliothèques...), des parkings en silo. Les gabarits des immeubles diminuent lorsqu'on s'éloigne de l'axe du tramway. Les villages sont à l'écart du nouveau quartier, leur identité est préservée.
- **Trois grands parcs** cadrent l'urbanisation : le parc sportif prévu à Plan-les-Ouates, un parc suburbain au sud (Perly-Certoux) et un parc d'agriculture de proximité le long de l'Aire (vignes, potagers, serres verticales).
- **Des potagers sur les toits** pourraient renforcer le caractère écologique du quartier.



Présentation DeLaMa 20 juin 2009, dia 24

→ Premières réactions

Les tables rondes posent immédiatement plusieurs questions.

- L'aspect massif de la proposition, figuré dans des vues aériennes obliques du territoire, suscite une réaction de rejet général.
- La desserte par transports publics paraît insuffisante : les

temps de parcours sont dissuasifs (45 min entre St-Julien et Cornavin, soit plus que l'offre actuelle) ; et une seule ligne de tramway ne suffira pas à satisfaire les besoins futurs – l'équipe convient que deux lignes de tramway seront vraisemblablement nécessaires à terme.



Présentation DeLaMa 20 juin 2009, dia 29

Équipe Mayor-Beusch : campagnes, axe tramway et quartier de la gare

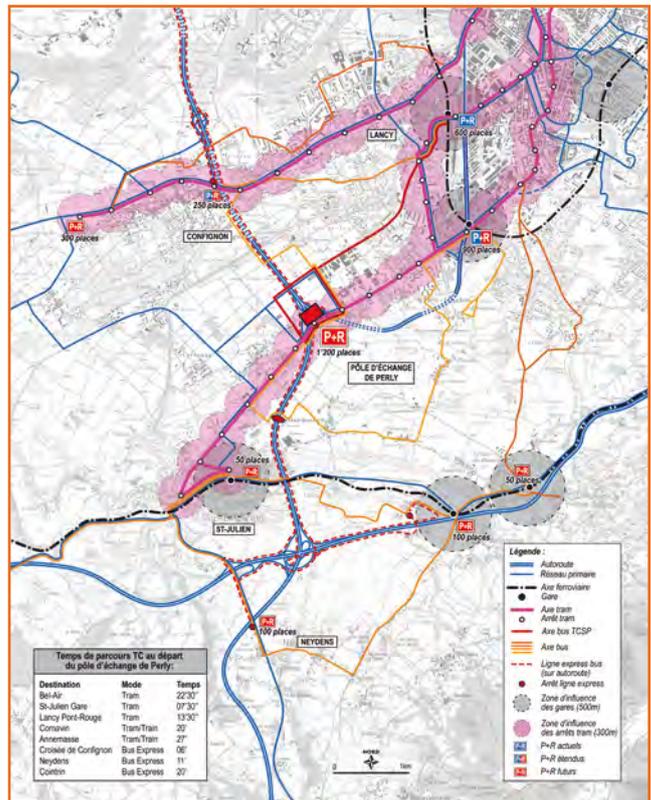
Le collège du PACA St-Julien avait demandé à l'équipe Mayor-Beusch (voir encadré) d'approfondir ses réflexions dans cinq domaines.

L'équipe Mayor-Beusch

- Marie-Paule Mayor, Mayor, Beusch et Frei (Genève) : pilote
- Warner Oldenziel, CITEC : mobilité
- C. Vuillerat et P. Clochard, B+C Ingénieurs (Onex) et Insitu Paysagistes (Lyon) : environnement
- Luc Malnati (Carouge) : économie

→ Le système de mobilité

L'équipe propose de concentrer l'offre d'intermodalité P+R dans un **grand pôle multimodal** situé à Perly, avec relais vers le tramway et vers un bus conduisant à l'aéroport par l'autoroute. Cette localisation a été choisie volontairement proche de Genève, de façon à offrir des temps de parcours attractifs en transport public – l'équipe estime qu'un P+R plus éloigné inciterait moins les automobilistes à changer de mode. St-Julien est desservi par **une boucle de tramway**, une voie unique parcourant la Grand-Rue et la rue Bertholet avant de rejoindre la gare, puis l'axe vers Genève. Sur la ligne du pied du Salève, un **RER très performant** desservira Archamps, mais aussi Viry, Valleiry, Collonges, etc. : des investissements sont à prévoir pour améliorer l'infrastructure et revitaliser les gares. Deux réseaux de **bus de rabattement** sont proposés : au sud reliant Archamps, Neydens et St-Julien ; au nord vers l'axe de Bernex.



Présentation Mayor-Beusch 20 juin 2009, dia 6

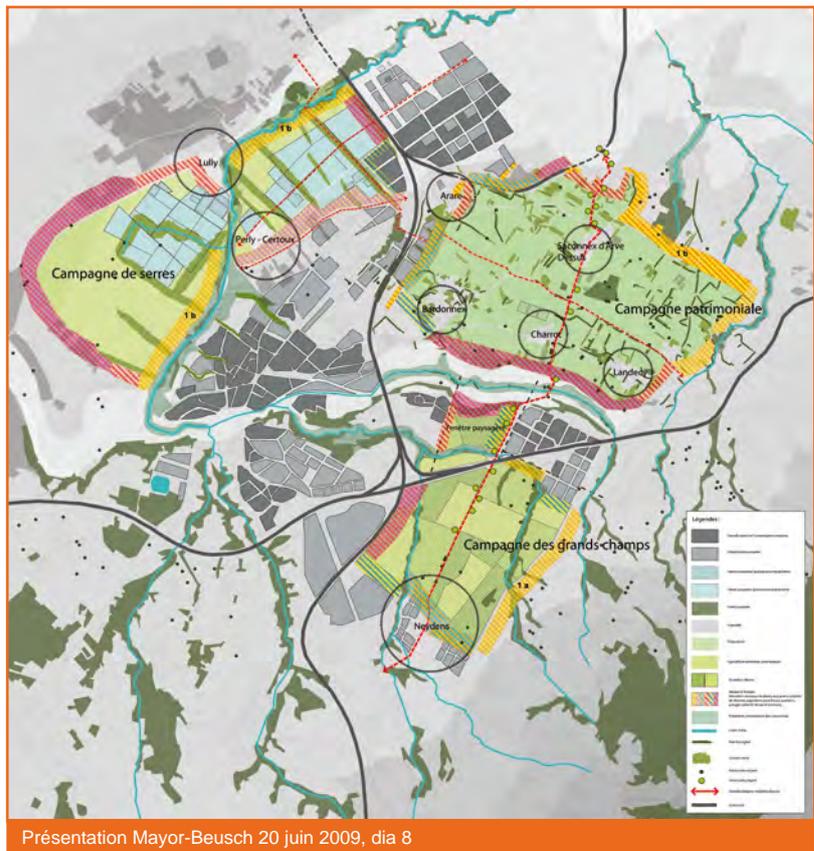
→ Les pôles d'activités

Des sites d'activités se développeront, exploitant les avantages de la « bilocalisation » d'entreprises. L'équipe propose pour chaque site une **vocation spécifique** : Archamps (technopôle à densifier) ; Cervonnex (quartiers généraux,

« pignon sur autoroute », complémentarité avec Archamps) ; Neydens (artisanat et industrie) ; gare de St-Julien (services, culture) ; Bardonnex (plate-forme douanière, artisanat, back-office) ; ZIPLO (extension).

→ Les limites des trois campagnes

Le collège avait demandé à l'équipe de préciser le traitement des limites des trois « campagnes » identifiées en première étape (campagne patrimoniale, de serres, des grands champs). La réponse est une **typologie des franges**, affectées selon les cas à une agriculture extensive, à la gestion des eaux (rétention, infiltration), au compostage, à la détente, à des potagers, à des vergers, à des terrains d'aventure, etc. Ces bandes de terrain sont à aménager de façon à répondre aux besoins des riverains et à préserver ainsi, du même coup, les terres agricoles.



→ L'urbanisation sur l'axe du tramway

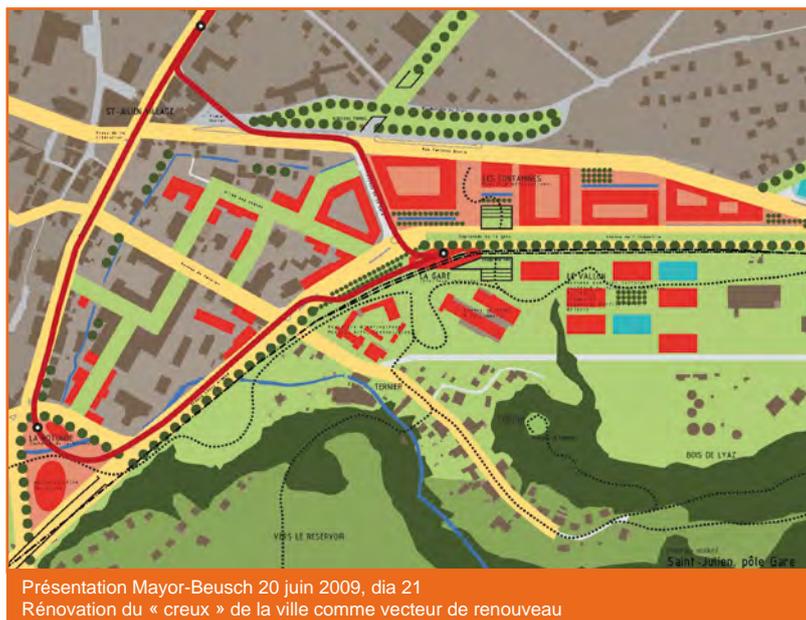
Il était demandé à l'équipe de vérifier les possibilités de densification sur l'axe du tramway (route de St-Julien), en approfondissant l'étude de quartiers-tests. Deux secteurs perpendiculaires à l'axe du tramway ont été étudiés : Perly-village et Arare-ZIPLO. L'équipe a présenté deux importantes maquettes présentant l'état actuel de l'urbanisation, l'état

final (immeubles hauts près des arrêts de tramway, R+3 près des villages) et les secteurs à renouveler (peu de bâtiments à démolir), en dessinant finement les espaces publics et les nouveaux bâtiments à réaliser (notamment tours d'habitation dans la ZIPLO).



→ Le quartier de la gare à St-Julien

L'équipe a également affiné sa proposition d'extension de St-Julien au sud-est. Au sud-ouest, le viaduc routier est à remanier ; au nord, un tunnel d'évitement doit soulager le centre-ville et les axes de tramway ; à l'est, un quartier de la gare est à créer, relié au centre historique par la boucle de tramway. Le vallon de l'Arande accueille un parc d'activités tertiaires et culturelles, intégrant le bâtiment des Cartonneries existant, relié à la ville par un large passage sous voies ferroviaires.



→ Premières réactions

La proposition de créer un grand pôle d'intermodalité à Perly, en laissant inexploité le potentiel de la plate-forme de Bardonnex, a soulevé plusieurs doutes. Certains ont estimé

qu'en portant pour l'essentiel sur le territoire côté Suisse, le projet laissait St-Julien à l'écart du développement.

Équipe Lieux-Dits : élever St-Julien au rang de pôle régional

Le collège avait demandé à l'équipe Lieux-Dits d'approfondir le scénario d'un renforcement de St-Julien, jusqu'à lui donner le poids d'un pôle régional, d'importance comparable à Annemasse ou Nyon. L'équipe présente ses réflexions en cinq chapitres.

L'équipe Lieux-Dits

- Jacques Vialettes, Lieux-Dits (Lyon-Vernaison) : pilote
- Sarah Cohen, Lieux-Dits Programmation urbaine (Grenoble)
- Philippe Massé, ETC (Paris) : mobilité
- Hélène Saudecerre, paysagiste (Champigny/Marne)
- Vincent Kaufmann (Lausanne) et Franck Scherrer (Lyon)

→ Les « fondamentaux » : socle paysager

Une lecture paysagère dégage les traits fondamentaux du territoire. Les tensions créées par les contacts immédiats entre l'urbanisation, l'agriculture et la nature ne vont pas diminuer. Au contraire, la multiplication de périmètres de protection semble être le signe d'une fragilisation.

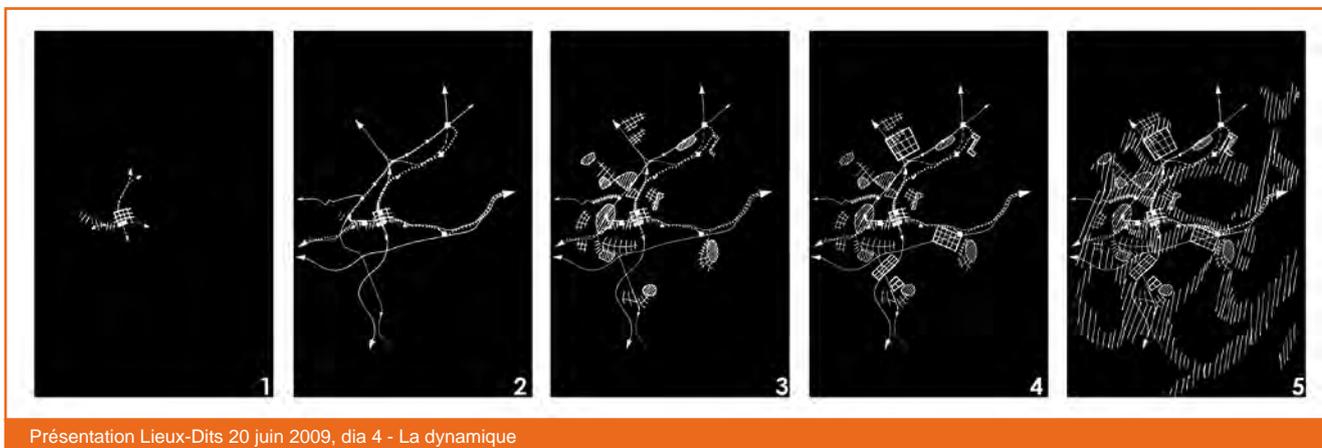
Les propositions de l'équipe portent sur l'identification des sites à préserver, une politique des lisières et un concept « d'Agroparc », qui pourrait faire la spécificité du pôle de St-Julien et de la région.

→ Une dynamique de développement

La proposition vise moins à dessiner un état final de l'urbanisation, qu'à lancer un processus dynamique de développement :

- centré sur St-Julien entre Genève et Salève (1)
- irrigué par des réseaux de transport visant, non une urbanisation linéaire, mais la construction d'un pôle fort à St-Julien (2)

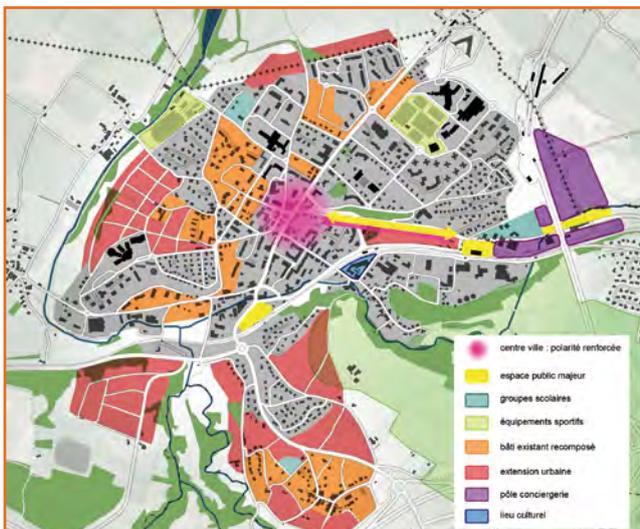
- nourri par le développement de zones d'habitat diversifiant l'offre résidentielle sur l'agglomération et renforçant l'identité des bourgs et villages (3)
- polarisé sur des centralités dialoguant avec les paysages (4)
- composant au total une « ville-nature » structurée (5).



→ Programmation : moteurs de développement

St-Julien, pôle régional

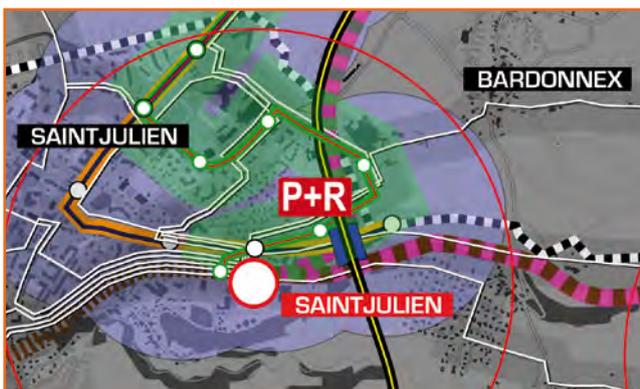
Pour atteindre le seuil d'un pôle régional, St-Julien doit gagner de nombreux habitants, activités et équipements l'assurant d'un rayonnement propre dans l'agglomération. Le renforcement des fonctions commerciales, la création d'une grande halle de marché, la diversification de l'offre de santé et une offre culturelle devront être suffisamment attractifs pour inciter des Genevois à venir à St-Julien (et pas seulement l'inverse).



Présentation Lieux-Dits 20 juin 2009, dia 10 - St-Julien pôle régional

Le pôle de Bardonnex

St-Julien s'étend à l'est, la gare SNCF étant elle-même transférée dans cette direction, jusqu'à faire la jonction avec la plate-forme de Bardonnex et créer ainsi un pôle d'échange multimodal proche de la ville et d'accessibilité optimale (autoroute, tramway, train RER, bus, P+R, mobilités douces à créer). Le site offre de grandes capacités d'accueil pour développer des activités commerciales, tertiaires et culturelles (notamment « conciergerie »).



Présentation Lieux-Dits 20 juin 2009, dia 11 - St-Julien, la gare et le pôle de Bardonnex

L'Agroparc

L'équipe propose de créer rapidement un Agroparc, centre de recherche et institut de formation sur l'agriculture en milieu urbain. Cet équipement phare de St-Julien justifiera à court terme les investissements dans les infrastructures, pourra attirer des organisations internationales et des emplois métropolitains supérieurs et créera une image forte auprès du grand public (animations, événements, ressources pour l'autoproduction, le maraîchage urbain, couplage avec une grande surface de produits locaux, etc.).

La Cartonnerie

La conversion des bâtiments industriels de la Cartonnerie permettrait de créer un équipement structurant renforçant le dynamisme du centre-ville, en décentralisant certains lieux culturels supprimés ou menacés côté Suisse pour attirer des artistes de la scène genevoise et leurs publics. La desserte par la gare SNCF (déplacée) et le pôle de Bardonnex serait particulièrement favorable.

Des habitats en lisière

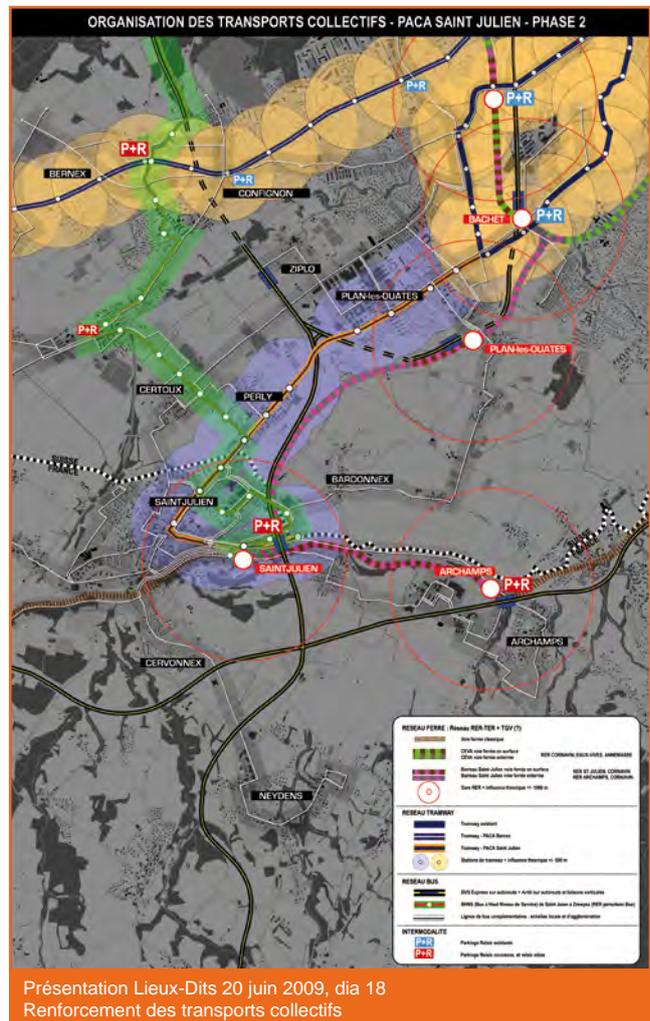
Des constructions en limite d'urbanisation pourront soigner les relations avec le paysage en préservant les terres agricoles.

→ Des réseaux de transport adaptés

L'élévation de St-Julien au rang de pôle régional réclame plus qu'une ligne de tramway. L'équipe propose **trois niveaux de transports publics** :

- liaisons **rapides** pour placer St-Julien dans l'orbite des pôles majeurs de l'agglomération : type RER entre St-Julien et Genève en 15-20 min, entre Archamps et Genève en 20-25 min ; bus sur autoroute assurant Annecy-Genève en 40 min
- liaisons **d'agglomération** : tramway St-Julien–Bachet en 45 min ; bus (BHNS) St-Julien–Bernex en 25 min
- liaisons **locales** : réseau de bus TPG et réseau local (8 lignes), mettant divers lieux à 20-25 min de St-Julien.

Une gestion adaptée des **infrastructures routières** vise à réguler le trafic sur la route de St-Julien (faible vitesse), à améliorer les performances des autoroutes par un chrono-aménagement et à organiser une nouvelle ceinture de parkings P+R de tailles variées. Les **mobilités douces** font également l'objet de trois groupes de propositions (grands itinéraires, réseau vélos, espaces publics).



→ Génération de quartiers et de polarités

Ces moteurs de développement visent à lancer et entretenir un processus de développement, dont le rythme dépendra des circonstances :

- développement de zones d'habitat : par densification, par extensions limitées et par changement de seuil pour certaines localités
- création de nouveaux centres et polarités : à la croisée de chemins, offrant un seuil minimum d'habitants et d'emplois pour assurer la vitalité de commerces, multifonctionnels et dotés d'une valeur symbolique.



Présentation Lieux-Dits 20 juin 2009, dia 25

→ Premières réactions

Les nombreuses options mises en cohérence dans la proposition ont été généralement appréciées, tout en soulevant autant de questions sur leurs conditions précises de mise en oeuvre : notamment empiètements sur la campagne et

des secteurs de nature, liaisons de St-Julien en transports publics (un tramway ne sera donc pas suffisant ?), non-desserte tramway de l'urbanisation du secteur Perly-Certoux.

Les trois propositions en chiffres

Les données chiffrées fournies par les trois équipes ne font pas apparaître de grands écarts.

- Lieux-Dits consomme un peu moins de territoire (-10%) que les deux autres
- DeLaMa prévoit un peu plus de logements (+14%) et corrige le déséquilibre France/Suisse (40% côté France et

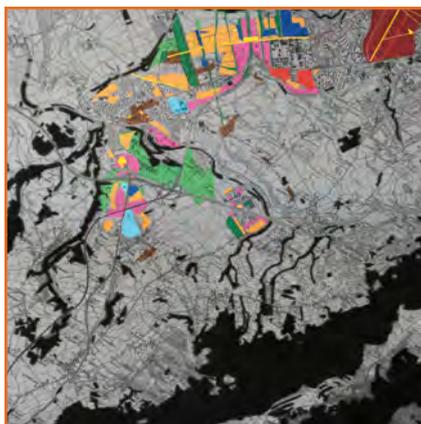
60% côté Genève), ce que ne font pas les deux autres (50/50%)

- DeLaMa prévoit 20% d'emplois de plus que les deux autres, mais sans rééquilibrage France/Suisse (rééquilibrage 60/40% pour les deux autres).

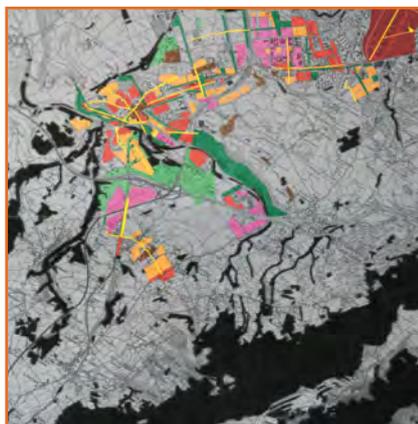
	DeLaMa	Mayor-Beusch	Lieux-Dits
Ha consommés	365	356	325
Logements	16'000	14'000	14'000
F/CH	40/60%	50/50%	50/50%
Habitants	36'000	36'000	32'000
F/CH	40/60%	50/50%	50/50%
Emplois	19'000	14'000	14'000
F/CH	50/50%	60/40%	60/40%

Les trois projets sur la maquette

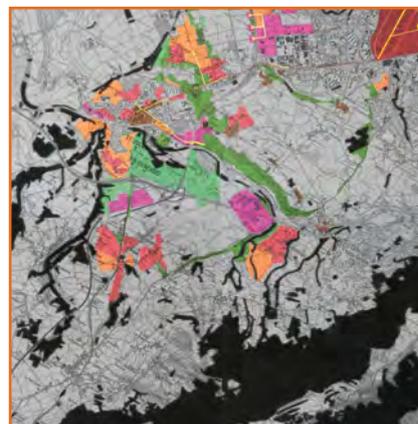
Équipe DeLaMa



Équipe Mayor-Beusch



Équipe Lieux-Dits



Les avis des tables rondes

Les tables rondes ont salué la qualité du travail fourni pour la deuxième étape de l'étude test. Certains participants ont regretté que les réflexions des équipes aient été focalisées sur des thèmes différents, ce qui les rend moins comparables et fait perdre la vue d'ensemble.

Les tables rondes ont approuvé les dispositions prises pour préserver les **campagnes** et les **paysages**, les **villages** et les **bourgs**, notamment le traitement des limites – tout en s'inquiétant de certaines emprises sur les espaces agricoles et naturels, de l'évolution et de la desserte de certains villages.

Elles ont souligné l'importance stratégique du **développement de St-Julien**, en s'interrogeant sur la meilleure manière de mettre en cohérence le quartier de la gare (vallon de l'Arande) et la plate-forme de Bardonnex.

En matière de **transports**, les tables rondes se sont étonnées des temps de parcours proposés : un trajet de 45 min en tramway de St-Julien à Cornavin, c'est plus long que les lignes de bus actuelles (« il doit y avoir une erreur » a commenté un participant). Elles ont été frappées par l'anomalie que constitue l'absence de connexion entre les deux infrastructures ferroviaires proches du CEVA et de la ligne du pied du Salève. Et elles ont pris conscience que le développement à venir nécessitera plus qu'une seule ligne de tramway ou un seul pôle multimodal (Perly, Bardonnex et sans doute d'autres), tout en s'inquiétant de l'importance des investissements et des échéanciers possibles.

La proposition de l'équipe DeLaMa a été appréciée diversement. Elle a l'avantage de représenter concrètement le choix du tracé du tramway sur la route de Base et l'important potentiel d'urbanisation qu'il dégagerait. Mais l'image finale, d'un vaste quartier d'immeubles-barres sur la Plaine de l'Aire, a suscité une réaction de rejet immédiate et quasi unanime. Par ailleurs, certains ont apprécié le traitement des limites d'urbanisation, la desserte d'Archamps par une gare en sous-sol et le prolongement du tramway jusqu'à Neydens.

La proposition de l'équipe Mayor-Beusch a convaincu les tables rondes sur l'identification des « trois campagnes » et l'attention à consacrer aux limites (mais quelle épaisseur, ces limites ?). En revanche, le pôle multimodal unique à Perly a paru insuffisant, négligeant les potentialités de développement côté France, notamment de la douane de Bardonnex. L'idée de construire des tours de logements dans une zone industrielle a été reçue avec un certain scepticisme.

La proposition de l'équipe Lieux-Dits a été appréciée pour son ambition et sa cohérence : conversion de St-Julien en pôle régional de St-Julien, valorisation de Bardonnex, hiérarchie des réseaux de transport, Agroparc à forte valeur identitaire, décentralisation culturelle aux Cartonneries. Les tables rondes se sont inquiétées des conditions de réalisation et ont regretté des propositions plus faibles côté Suisse (non desserte tramway de Perly-Certoux, urbanisation de la Plaine de l'Aire, notamment).

Les tableaux des trois pages suivantes reprennent les commentaires apportés par les tables rondes aux trois projets, dans l'ordre des questions posées. Les principales remarques y ont été reportées, sans chercher à homogénéiser les opinions émises ni à les mettre en cohérence.

Équipe DeLaMa

Oui, je conserve

- **Général** : rééquilibrage logements France/Suisse, urbanisme avec des espaces verts intégrés, écoquartier le long du tramway
- **Mobilité** : tramway jusqu'à Neydens ; desserte RER d'Archamps ; revalorisation de la ligne du pied du Salève ; parkings P+R sous le tramway, silos à voitures ; mobilités douces reliant les villages
- **Urbanisation** : développement limité de St-Julien ; urbanisation à Perly ; transition avec la zone industrielle ; mixité ; barrières nature ; réseau d'espaces publics
- **Pôles d'activités** : densification ; mixité (logements à Archamps) ; vocation loisirs sport à Neydens ; pôles de Cervonnex et Perly
- **Paysage-nature-environnement** : coulées vertes, trame verte ; espaces publics et parcs ; liaison entre les coteaux de Saconnex-d'Arve et la Plaine de l'Aire ; toits potagers
- **Lien avec les voisins** : bus tangentiel vers Bernex

Oui, mais je modifie / j'ajoute

- **Général** : développer moins la Plaine de l'Aire ; logements sociaux ?
- **Mobilité** : regret du tramway « en baïonnette » prévu en première étape ; tramway jusqu'à Neydens à prévoir à plus long terme (avec P+R) ; P+R à Bardonnex plutôt qu'à Perly ; 2^e voie ferroviaire Bellegarde-Evian ; temps de parcours tramway à améliorer ; liaison rapide St-Julien–Genève-centre, liaison RER St-Julien–CEVA, réseau rapide St-Julien–Annemasse–Genève ; penser RER et bus sur l'autoroute ; liaison TP St-Julien–Cervonnex ; liaisons avec Annecy
- **Urbanisation** : échelle, taille du nouveau quartier ; écoquartier mal positionné ; ne pas urbaniser le vallon d'Arare ; développer St-Julien ; développer Neydens en lien avec St-Julien ; relations ancien/nouveau
- **Pôles d'activités** : Archamps pôle métropolitain à faire fonctionner avec Genève
- **Paysage-nature-environnement** : sacrifice de la Plaine de l'Aire ; trop de terrain agricole consommé ; emprises sur des zones inondables ; liaisons nature-loisirs entre Plan-les-Ouates, Bardonnex et la Plaine de l'Aire ; zones de transition urbain-agricole
- **Lien avec les voisins** : intégrer Collonges ; liaison ferroviaire directe avec La Praille

Non, je supprime

- **Général** : urbanisation de la Plaine de l'Aire ; crédibilité d'une ville nouvelle
- **Mobilité** : non-desserte tramway des localités actuelles ; tramway sur la route de Base ; tramway jusqu'à Neydens en première étape
- **Urbanisation** : uniquement autour du chef-lieu ; arrêter le développement à l'autoroute ; pas de logements en frange d'Archamps ; intégrer les villages
- **Pôles d'activités** : trop d'importance au pôle d'Archamps
- **Paysage-nature-environnement** : trop d'urbanisation ; consommation de terres agricoles protégées (ZAP, ZAS) ; parc urbain ; serres verticales
- **Lien avec les voisins** : à traiter ; risque de remplissage entre les PACA Bernex et St-Julien

Équipe Mayor-Beusch

Oui, je conserve

- **Général** : équilibre logements France/Suisse ; perception humaine de l'aménagement ; trois campagnes ; transitions ville-campagne ; zoning clair
- **Mobilité** : urbanisation centrée sur le tramway route de St-Julien ; bus express sur l'autoroute ; réactivation de gares sur l'axe Bellegarde-Annemasse, de la gare d'Archamps ; mobilités douces ; liaisons tangentielles ; boucle tramway à St-Julien ; noeud de circulation d'Arare
- **Urbanisation** : dégradé de constructions vers l'autoroute et diversité de formes urbaines ; urbanisation des deux côtés du tramway (300m et 500m) ; s'intègre dans l'existant ; requalifier, renforcer St-Julien, valoriser le centre historique, densifier la zone urbaine ; faire de St-Julien une vraie ville et non une cité-dortoir ; bâtiments emblématiques aux lieux importants de l'agglomération
- **Pôles d'activité** : bi-localisation d'entreprises ; pôles spécifiques par région ; pôles aux carrefours de transport ; pôle-gare mixte de St-Julien ; développer Cervonnex ; périmètre revu d'Archamps
- **Paysage-nature-environnement** : trois campagnes ; pérenniser les grands champs ; traitement des marges, franges, lisières, zones tampon ; languettes vertes dans la Plaine de l'Aire ; grands axes de mobilité douce, ligne vélo route Méditerranée (à relier à St-Julien) ; fenêtre paysagère depuis Neydens-Latoy ; consomme peu de terre agricole ; peu de « mitage »
- **Lien avec les voisins** : grandes liaisons de mobilité douce, liens avec PACA Bernex

Oui, mais je modifie / j'ajoute

- **Général** : liens entre les trois campagnes ; liaison rapide entre St-Julien et Genève-centre (autre que bus) ; ville et campagnes trop séparées ; logements sociaux ?
- **Mobilité** : deux P+R (et pas un seul), P+R plus en amont ; trajet de 35mn en tramway trop long ; bus express aux heures de pointe ; RER St-Julien-Genève-CEVA ; rééquilibrer densité et nombre d'arrêts ; triangle TP Archamps-St-Julien-Neydens ; doutes sur l'échangeur de Perly ; sous-utilisation de Bardonnex ; difficulté de prolonger le tramway jusqu'à Neydens ; mobilité douce à relier à la montée du Salève
- **Urbanisation** : sous-utilisation de Bardonnex ; doutes sur l'urbanisation entre Arare et Bardonnex au sud de l'autoroute ; scepticisme sur les tours
- **Pôles d'activité** : économie peu abordée ; desserte d'Archamps problématique ; mixité de Plan-les-Ouates
- **Paysage-nature-environnement** : perméabilité du territoire autour de la douane de Bardonnex ; mobilité douce entre St-Julien et Bardonnex ; franges pas assez détaillées ; trop de serres dans la plaine de l'Aire
- **Lien avec les voisins** : à étudier ; intégrer Collonges et PACA Bernex

Non, je supprime

- **Général** : manque d'espaces verts dans la ville
- **Mobilité** : un seul P+R à Perly (ne bénéficie pas à St-Julien)
- **Urbanisation** : renforcer le lien entre St-Julien et Bardonnex ; urbanisation intensive Cervonnex-Neydens (ZAP) ; habitations en bordure de l'autoroute
- **Pôles d'activité** : extension à l'ouest de l'autoroute dans la Plaine de l'Aire
- **Paysage-nature-environnement** : -
- **Lien avec les voisins** : à établir avec PACA Bernex

Équipe Lieux-Dits

Oui, je conserve

- **Général** : appui sur la structure existante ; rôle attracteur de l'Agroparc (recherche et formation) ; vision régionale ambitieuse ; St-Julien comme vraie centralité régionale
- **Mobilité** : concept transports ; liaison avec CEVA, nouvel axe ferroviaire radial ; RER réhabilité, revitalisation des gares ; bus express sur l'autoroute vers l'aéroport et vers le centre ; bus express et RER aussi vite que possible ; valorisation de Bardonnex, liaison gare St-Julien-Bardonnex ; liaison vers Bernex ; réseau de mobilités douces
- **Urbanisation** : objectifs clairs ; Bardonnex porte multimodale de St-Julien, un vrai pôle unissant St-Julien et Bardonnex ; densification de St-Julien (dents creuses, habitat et équipements, halle de marché) ; en faire une vraie ville et non une cité-dortoir ; mixité de St-Julien (habitat commerces activités) ; développement autour de la gare ; croissance modérée des villages ; frontière gommée entre les Cyclades et Perly ; urbanisation côté France
- **Pôles d'activité** : Agroparc (porté par l'agriculture) ; valorisation de Bardonnex ; mariage industrie-agriculture-santé ; pôle d'emplois métropolitains supérieurs à St-Julien ; Cartonnerie pôle culturel à St-Julien
- **Paysage-nature-environnement** : moindre consommation de terres agricoles ; césures vertes entre St-Julien et Genève ; traitement des franges, lisières ; rendre visible l'Arande ; respect de la zone agricole côté France
- **Lien avec les voisins** : mobilités douces ; liaisons avec les autres PACA et Annecy ; RER St-Julien-centre d'agglomération

Oui, mais je modifie / j'ajoute

- **Général** : lisibilité du projet à 30 ans, impact sur l'économie et l'attractivité ; RER St-Julien-Genève ; attractivité de St-Julien ; logements sociaux ?
- **Mobilité** : développer le RER ; lien entre St-Julien et Bardonnex à régler, accrochage d'une nouvelle gare avec St-Julien non résolu ; renforcer l'accessibilité de St-Julien ; relier Bardonnex à un axe TP fort
- **Urbanisation** : renforcer encore St-Julien ; liaison St-Julien-Perly ? ; rééquilibrer France/Suisse ; pas d'extension vers Lully ; plus de logements route de St-Julien et vers l'autoroute ; urbanisation de Cervonnex Ouest plutôt que Est
- **Pôles d'activité** : idée d'Agroparc à creuser ; doutes sur l'aspect « éducation » ; potentiel d'économie solidaire ; pôle de Bardonnex surdimensionné
- **Paysage-nature-environnement** : pas d'urbanisation au vallon de l'Arande ; prendre les espaces de transition sur les surfaces d'urbanisation
- **Lien avec les voisins** : intégrer Collonges ; risque de remplissage entre les PACA Bernex et St-Julien

Non, je supprime

- **Général** : -
- **Mobilité** : développement de Lully-Certoux trop loin d'une desserte TP
- **Urbanisation** : nouveau village dans la Plaine de l'Aire ; densification de Bardonnex village ; urbanisation du vallon de l'Arande ; non pour Confignon ; urbanisation côté Suisse ; urbanisation de Perly-Certoux ; double pôle Perly-Certoux / St-Julien-Bardonnex
- **Pôles d'activité** : pôle culturel des Cartonnages (double emploi) ; absence de mixité ; extension d'activités à l'ouest de l'autoroute dans la Plaine de l'Aire ; agrandissement de Neydens et Archamps (pas de multiplication des pôles) ; développement de Bardonnex
- **Paysage-nature-environnement** : grande consommation de surface agricole et morcellement, non pérennisation
- **Lien avec les voisins** : à traiter

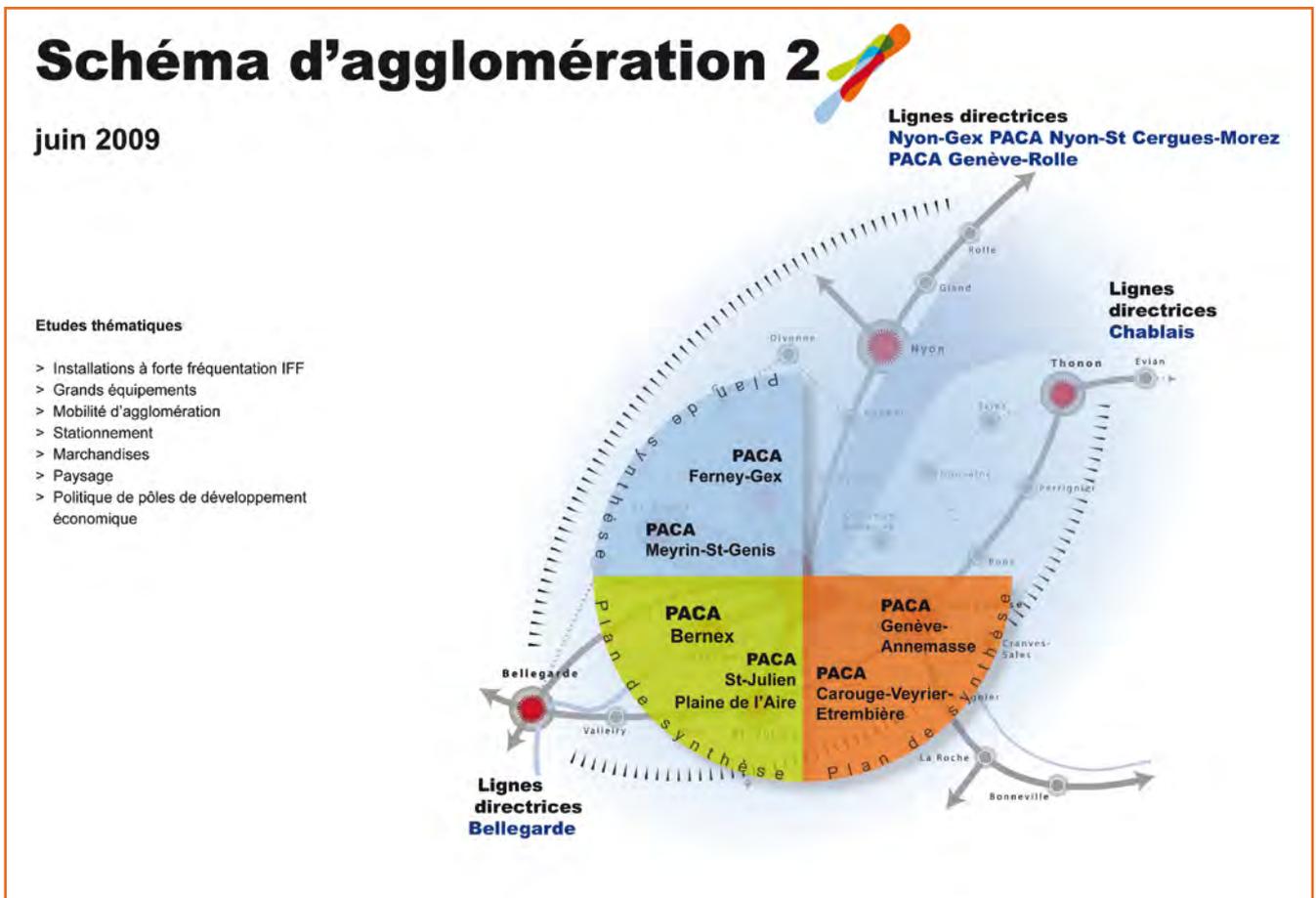
Conclusions et suites

En conclusion des tables rondes, Laurent Seydoux, conseiller administratif de Plan-les-Ouates, a souligné à quel point les transformations du territoire supposent une évolution préalable des mentalités. Le rapprochement des élus français et suisses réalisé autour du PACA St Julien-Plaine de l'Aire fait un pas de plus dans la construction d'une culture partagée d'agglomération. Un gros travail de diffusion reste à faire, en allant dans les communes, les régions, les associations pour élargir le débat sur l'aménagement et la conviction d'un avenir commun.

Jean-Michel Thénard, maire de Saint-Julien-en-Genevois, a renchéri en émettant le vœu de pouvoir développer des présentations plus pédagogiques, rendant les études plus accessibles aux populations. Il a remercié les organisateurs de ces tables rondes, qui se sont déroulées dans un esprit de discussion sincère – des professionnels ayant même accepté d'étudier des options sur commande. Bien conduite, l'étude test du PACA St-Julien a produit une boîte à outils fournie, que les élus et la société civile vont pouvoir utiliser pour doter l'agglomération de la cohérence qui lui a longtemps manqué.

Frédéric Bessat, chef du Projet d'agglomération, a décrit les suites qui seront données à la démarche. Dans un premier temps, le collège du PACA St Julien-Plaine de l'Aire établira un rapport final. Ses recommandations seront présentées lors d'une réunion publique qui se tiendra le mercredi 7 octobre 2009 à St-Julien (salle de l'Arande), à l'ouverture de l'exposition publique des projets (même lieu, du 7 au 17 octobre).

Les études des PACA seront ensuite regroupées deux par deux pour être mises en cohérence. Le PACA St-Julien rejoindra le PACA Bernex. Leur synthèse sera mise en discussion dans des tables rondes communes, qui se dérouleront au printemps 2010. Le plan et le rapport de synthèse des deux PACA seront élaborés pour fin 2010. Le Projet d'agglomération 2 fera converger les études des PACA et des lignes directrices. Il devra être remis à la Confédération en juin 2012.



Calendrier

2009	mardi 30 juin à partir du 1 ^{er} octobre mercredi 7 octobre du 7 au 17 octobre	présentations des trois équipes téléchargeables sur www.projet-agglo.org rapport final du collège téléchargeable sur www.projet-agglo.org réunion publique et vernissage de l'exposition exposition publique des projets à St-Julien (salle de l'Arande)
2010	printemps	tables rondes communes mettant en discussion la synthèse des PACA St-Julien et Bernex
2012	juin	envoi du Projet d'agglomération 2 à la Confédération

- Toute l'information sur les PACA (présentation des équipes, compte-rendu, etc.) :
www.projet-agglo.org onglet PACA

Principaux sigles utilisés

BHNS :	Bus à haut niveau de service
CEVA :	liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse
EMS :	Emplois métropolitains supérieurs (Insee)
P+R :	Parking relais
PACA :	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
RER :	Réseau express régional
SNCF :	Société nationale des chemins de fer français
TP :	Transports publics
TPG :	Transports publics genevois
ZAS :	Zone agricole spéciale (Suisse)
ZAP :	Zone agricole protégée (France)
ZIMEYSA :	Zone industrielle Meyrin-Satigny
ZIPLO :	Zone industrielle de Plan-les-Ouates

Compte-rendu des 2^{èmes} tables rondes du PACA St Julien-Plaine de l'Aire – 20 juin 2009

Animation des tables rondes : Sémaphores (Paris)

Rédaction : Richard Quincerot (Genève)

Mise en page : Porteur d'Image (Annecy)

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

Contribution régionale relative au Rapport de synthèse du « PACA » Genève –Saint-Julien / Plaine de l'Aire

Suite à la présentation du collège du 19 juin 2009 et après examen des documents qui font état des résultats de la seconde étape du travail des équipes d'urbanistes travaillant dans le cadre du PACA Genève / Plaine de l'Aire/ Saint-Julien, j'ai l'honneur de vous adresser différentes observations, appelées « recommandations » susceptibles d'alimenter la synthèse finale.

Comme vous le savez, la Région Rhône-Alpes s'est impliquée dans la démarche du PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire/Genève, au niveau politique, par sa participation aux collèges et « tables rondes » et au niveau technique, par sa contribution aux GRAD. Cette implication s'est concrétisée, entre autres, par la formalisation d'avis régionaux devant compléter les différents documents marquant les étapes de la démarche PACA : Cahier des charges, Rapport intermédiaire du collège (entre les 2 phases) et, enfin, objet de cet avis, le Rapport final du collège.

Dans cette étape importante qui synthétise les résultats, d'une part de l'étude test proposant trois projets, d'autre part de la concertation sous forme de tables rondes, la Région souhaite que soit pris en compte ses observations / recommandations pour la suite, sous la forme d'une annexe au Rapport final.

Sur la base de l'analyse des trois projets finaux des équipes DeLaMa, Mayor-Beusch et Lieux-Dits, la Région Rhône-Alpes constate qu'une partie de ses interrogations demeurent. En effet, les trois propositions d'aménagement sont, sur certains points, tellement différentes qu'elles nécessitent, dans cette phase de synthèse, une nouvelle affirmation des priorités de la Région. Ces attentions particulières de la Région rejoignent une demande générale d'intégrer et de vérifier que certaines options d'aménagement du territoire prises à l'échelle du secteur PACA soient compatibles avec l'économie générale du projet à l'échelle du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Voici les attentes et les recommandations de la Région dans la suite de la démarche :

1. La Région est attentive à ce que l'objectif initial du Projet d'Agglomération en termes de rééquilibrage habitat/emploi de part et d'autres de la frontière soit respecté.

Cette priorité régionale est doublement questionnée par les résultats du mandat d'études parallèles :

- 1/ Par le choix d'une densification forte autour de la route de Saint-Julien plutôt qu'une urbanisation à vocation résidentielle de la Plaine de l'Aire le long de la route de Base
- 2/ Par les différences d'options choisies (système TC, choix de terminus, principes d'urbanisation,...) dans les trois projets qui influent directement ou indirectement sur le niveau d'ambition des secteurs d'activités.

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

La Plaine de l'Aire à l'échelle de l'ensemble de la couronne genevoise constituait un des réservoirs fonciers suisses importants susceptible de proposer un vrai potentiel de rééquilibrage en termes de logements résidentiels et sociaux. Or, ces réserves ne sont pas nombreuses dans l'ensemble des PACA. La Région estime donc que ce potentiel d'aménagement constituait une part non négligeable de l'objectif de rééquilibrage à l'échelle du PA.

Recommandation : La Région recommande pour la phase suivante de « Plan de synthèse », que soit vérifiée l'économie générale du Projet d'Agglomération. Il serait judicieux d'observer dans quelle mesure les scénarios de densifications de la route de Saint-Julien opèrent un changement significatif en terme de rééquilibrage de l'habitat entre Suisse et France à l'échelle du PA FVG par rapport aux orientations initiales des Lignes Directrices (cahier annexe 9)

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

Pour la Région, le site d'activités d'Archamps constitue, à l'échelle du PA FVG dans sa globalité, une des réelles opportunités de site économique d'ambition régionale sur le territoire français. Il constitue donc un levier de l'objectif de rééquilibrage en termes d'emploi et de dynamique économique. Dans un contexte de concurrence territoriale, la priorisation de ce site emblématique passe par une définition claire de la complémentarité des vocations de sites environnants, par une accessibilité renforcée et par une accroche au système de déplacement d'agglomération performant.

Recommandation : La Région recommande dans la phase suivante de « Plan de synthèse », que soit vérifiée, à l'échelle du Projet d'Agglomération, le niveau d'ambition régional du Site d'Archamps. Le projet d'urbanisation doit mettre en valeur site et vocation (accessibilité, visibilité, qualité, innovation...) afin d'en assurer le dynamisme.

2. La Région est attentive à ce que le système général de mobilité en transport collectif soit mis en avant à tous les stades de déclinaisons du PA FVG.

Cette priorité régionale est questionnée par les options différentes prises par les équipes influant sur la hiérarchie du système de mobilité à l'échelle du PA FVG.

Suite au 1^{er} et 2^{ème} degré, des questions relatives au système de mobilité restent ouvertes :

2.1 La localisation précise des terminus des différents niveaux de transport collectif, entre autres le terminus de l'axe TC principal qui est stratégique et doit être justifiée par la meilleure articulation possible avec l'organisation TC locale à mettre en œuvre (même à long terme). La réflexion doit associer une problématique urbaine sur le réseau des espaces publics et leur niveau de fréquentation et une problématique d'accessibilité routière permettant un projet de transfert de mode (VP/TC) optimisé. La Région note que le choix du terminus à la gare actuelle de Saint-Julien proposé dans certains scénarios permet la liaison aux trains régionaux mais nécessite de régler des problèmes car la gare est excentrée par rapport au centre de St-Julien, et ne s'associe ni à la vie commerciale, ni aux services. Par ailleurs la gare est très difficile d'accès depuis les communes environnantes : un unique pont concentre les trafics et isole la gare des voies routières. Cette accessibilité routière difficile en fait également un endroit peu stratégique pour un transfert de mode de la voiture vers les transports collectifs.

2.2 La localisation d'un pôle d'échanges multimodal lieu de l'articulation entre l'organisation TC Agglo/TC local/TER et point de rassemblement VP des flux diffus des territoires périphériques. A Saint-Julien, ces 2 sites stratégiques sont dissociés. Si le lieu de l'articulation se situe à la gare, le point de rassemblement VP des flux diffus des territoires périphériques le plus stratégique reste la douane de Bardonnex ou le site de Perly-Arare. Pour créer un vrai pôle intermodal, il est nécessaire de relier le pôle-gare au pôle-Bardonnex et à la RN.

2.3 La localisation des P+R est stratégique dans la politique d'incitation au changement de mode. A Saint-Julien, la réflexion est fortement liée à la question du pôle multimodal et des sites générateurs de trafics VP comme Archamps et Migros-Neydens. Par ailleurs, Saint-Julien/ Bardonnex concentre des arrivées autoroutières qui en font une des principales entrées VP de l'agglomération genevoise, ce qui rend la localisation des P+R et le fonctionnement multimodal spécialement stratégique pour l'agglomération.

Recommandation : La Région recommande dans la phase suivante de « Plan de synthèse », que soit vérifié, à l'échelle du Projet d'Agglomération, le système général de mobilité. La hiérarchie du système local doit s'inscrire dans le système métropolitain global et les choix de localisations cités précédemment doivent être vérifiés dans l'économie générale du PA FVG.

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

Cette priorité régionale trouve globalement des réponses satisfaisantes dans le résultat du mandat d'études parallèles. Chacune des trois propositions a optimisé l'articulation entre urbanisation et déplacement TC. La Région restera cependant attentive, dans la poursuite de la démarche à la corrélation entre accessibilité TC et :

3.1 Projets à vocation d'habitat résidentiel et/ou mixte : par la promotion d'une forme urbaine qui incite aux déplacements TC, par une politique de proximité des équipements et par une densification autour des pôles d'échanges TC.

3.2 Projets à vocation d'activité économique. Comme tous les équipements de grande envergure, pôles générateurs de trafic, les projets à vocation économique, tel que le Site d'Archamps, ne devront plus seulement être localisés selon une logique routière ; ils devront aussi être envisagés sous l'angle de l'accessibilité en transport en commun.

3.3 Projets à vocation commerciale / loisirs. Comme les projets économiques, les pôles générateurs de trafic à vocation commerciale (Multiplex d'Archamps, Macumba et Health Center à Neydens) devraient être raccordés aux réseaux de transports en commun.

3.4 Projet de grands équipements. La localisation des équipements accompagne dans un 2ème temps, les choix d'urbanisation en fonction des nouveaux besoins de services induits. La Région sera spécialement attentive à l'implantation des équipements qui sont de sa compétence et à une logique globale de complémentarité des équipements et de renforcement de la logique de report modal sur les TC.

Recommandation : La Région souligne l'intérêt de mentionner dans le « Plan de synthèse », l'importance d'une bonne connexion entre développement urbain et transports en commun.

- 4. La Région est attentive à ce que l'armature du maillage « vert » des espaces naturels et agricoles soit mise en avant à tous les stades de déclinaison du Projet d'Agglomération.**

Cette priorité régionale trouve globalement des réponses satisfaisantes dans le résultat du mandat d'études parallèles. Chacune des trois propositions équilibre un potentiel d'urbanisation avec un projet de préservation et de mise en valeur des espaces naturels. La Région restera cependant attentive, dans la poursuite de la démarche à la bonne déclinaison du maillage des espaces à valeur environnementale ou agricole :

4.1 En termes de préservation du réseau hiérarchisé d'espaces à valeur environnementale et écologique : préservation des réseaux écologiques

4.2 En termes de confortement de l'agriculture par la protection des espaces agricoles dans un contexte et une structure qui permet la viabilité de l'activité :

La Zone Agricole Protégée constitue une servitude appelée à être annexée aux PLU des communes d'Archamps, Neydens, Saint-Julien. A travers cette mesure, le plateau agricole de Neydens fait l'objet d'une protection stricte, limitant considérablement le développement de l'urbanisation en son sein. Dans ce contexte contraint, le développement urbain devra se faire hors ZAP. Il s'agira alors de conforter ce secteur agricole majeur et de proposer une urbanisation respectueuse de l'activité agricole.

4.3 En termes de mise en valeur d'espaces naturels pour une qualité de vie des habitants et une qualité du cadre : Dans l'optique d'améliorer le cadre de vie des habitants et pour assurer un équilibre entre ville et nature, il serait judicieux de conforter les parcs urbains de proximité lorsque la configuration urbaine le permet. A cette fin, l'espace situé entre Neydens, Archamps et Saint-Julien pourrait être mis en valeur.

Recommandation : La Région recommande dans la phase suivante de « Plan de synthèse », que soit poursuivie la politique de préservation et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et sensibles, ceci en tenant compte des planifications de préservation françaises à différents niveaux institutionnels.

Plus généralement, la Région propose, en accompagnement de la concertation politique la poursuite d'une collaboration technique dans cette seconde phase du Projet d'Agglomération :

La collaboration technique de la Région facilitera le processus d'articulation entre démarches PACA et procédures, projets, contrats et documents français : SCOT ; PDU ; PLH ; PLU ; CDRA, politiques sectorielles régionales, grands projets en cours...

La Région rappelle en ce qui concerne le PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire/Genève : Le schéma directeur du Genevois, approuvé en mars 2002 est en phase de mise en œuvre. L'élaboration du PACA est une préfiguration du futur SCOT du Genevois. Les contraintes légales et les nouvelles options du schéma d'agglomération transfrontalière conduiront à la révision du SCOT.

- Par extension, les PLU approuvés devront faire l'objet d'une mise en révision pour être compatible avec le SCOT dans un délai de trois ans.
- Concernant les PLU en cours d'élaboration, ils restent soumis à l'obligation de compatibilité avec le SD actuel. Pour autant, il y aurait lieu, dès à présent de s'interroger sur le devenir des communes du PACA en ayant une approche transfrontalière.
- A cet égard, les résultats du PACA seraient susceptibles de réinterroger l'armature urbaine telle que définie dans le SCOT. L'organisation urbaine est répartie en trois niveaux :
 - la ville centre de Saint-Julien
 - cinq bourgs
 - onze villages dont Archamps et Neydens

Selon les souhaits de la municipalité, il pourrait être suggéré de « monter » Neydens d'un niveau, d'autant que la commune de Neydens est en phase d'élaboration de son PLU.

- La future chartre du Contrat de développement durable de la Région Rhône-Alpes du Genevois Haut Savoyard devra intégrer les orientations d'aménagement issues des réflexions PACA.
- En matière d'environnement, les dispositifs contractuels soutenus par la Région (contrat de rivière de l'Arande, éventuel contrat de corridor écologique, réserve naturelle régionale, ...) devront être intégrés dans la réflexion PACA.

PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire

Recommandations de la DDEA à
l'issue de l'étude-test

7 août 2009

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires

Affaire suivie par

Marie ANCKIERE – Unité territoriale du Genevois
Tél. 04.50.43.24.15, fax 04.50.43.98.33
Courriel : marie.anckiere@equipement-agriculture.gouv.fr

Sommaire

<u>1. DES GRANDS PRINCIPES EN ACCORD AVEC LES ORIENTATIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT</u>	4
<u>2. UN APPROFONDISSEMENT DE LA QUESTION DE LA MOBILITÉ</u>	4
<u>3. DU PROJET À SA MISE EN OEUVRE EFFECTIVE</u>	5

A l'issue de l'étude-test sur le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire, la DDEA émet quelques recommandations pour la poursuite de la démarche.

1. Des grands principes en accord avec les orientations du Grenelle de l'Environnement

Les trois équipes mandatées articulent leur projet de développement urbain autour de la préservation des espaces agricoles et naturels, en s'efforçant de limiter l'extension de l'urbanisation future et en privilégiant le renouvellement urbain (excepté le projet Delama d'urbanisation de la Plaine de l'Aire, qui a été écarté par le Collège). Ces principes s'inscrivent dans un objectif de développement durable sur lequel se fonde le Grenelle de l'Environnement.

Les trois équipes ont pris en compte la remarque formulée par la DDEA à l'issue des premiers scénarios sur la prise en compte de la Zone Agricole Protégée et ont revu leur projet afin de respecter le périmètre de la servitude d'utilité publique. L'étude-test a aussi permis d'engager une réflexion sur la protection et la gestion des zones agricoles, qui ne doivent pas devenir des parcs urbains mais rester des espaces où l'activité principale soit l'agriculture. Dans ce contexte, le travail sur la typologie des limites entre espaces naturels ou agricoles et urbanisation trouve toute son importance, même si sa mise en oeuvre effective s'annonce difficile.

Il existe un consensus sur la corrélation nécessaire entre l'urbanisation et le développement d'un réseaux de transport en commun. Quel que soit le tracé de la ligne de tramway proposé, les trois équipes ont localisé l'urbanisation future en conséquence.

Dans une logique d'économie du foncier, le Collège a acté que les opérations en cours devront être portées à leur terme avant de s'engager dans de nouveaux projets. Des secteurs comme le site d'Archamps ou la zone économique de Cervonnex doivent devenir des alternatives crédibles aux zones industrielles suisses en affichant une vocation claire et en développant une politique économique agressive pour atteindre l'objectif de 4200 emplois côté français.

2. Un approfondissement de la question de la mobilité

L'étude test a permis de tester différents schémas de transports à l'horizon 2030 sur le territoire du PACA . Néanmoins, pour des décisions plus fines, il est nécessaire de fournir aux acteurs locaux un ordre de grandeur de l'impact financier des projets de transport sur les collectivités, tant en investissement qu'en fonctionnement, et une argumentation en terme de trafic potentiel justifiant les systèmes de transport proposés.

Conformément au cahier des charges, les trois équipes mandatées ont travaillé sur le tracé d'une ligne de tramway reliant Saint-Julien à Genève et sur la localisation de P+R permettant d'assurer un report modal. Il convient cependant de rappeler qu'une ligne de tramway permet une mise en relation des quartiers proches mais n'est pas compétitive sur des distances plus longues en raison d'un temps de parcours élevé. La réflexion sur l'offre de transports collectifs doit donc s'appuyer sur une hiérarchie des usages (desserte rapide de centre à centre ou desserte de proximité) et des vitesses de parcours.

De même, la corrélation évidente entre la dynamique de croissance des résidents et des emplois avec celle de l'offre de transports doit être mise en avant. Ainsi, les modes proposés doivent être évolutifs et tout d'abord cohérents avec les échéances annoncées dans le projet d'agglomération (notamment pour les mesures en liste A).

Le tracé de la ligne de tramway sur la route de Saint-Julien est validé par les élus, mais les terminus font encore l'objet de débats. Ils devront être connectés à des plateformes multimodales côté Genève (gares CEVA) et côté Saint-Julien. Il est essentiel de veiller à ce que l'emplacement de ces terminus ait une cohérence dans le sens centre-périphérie, mais aussi dans le sens périphérie-centre afin de permettre un report modal des usagers français et une inscription dans une zone de chalandise la plus large possible. Dans ce contexte, l'emplacement du pôle multimodal de Saint-Julien reste à définir, selon sa connexion avec le tramway ou une ligne de transport rapide directe avec le centre de Genève.

Enfin, la gestion des transports individuels motorisés (TIM) existants et induits par les 32'000 habitants et 14'000 emplois supplémentaires a été éludée par l'étude-test. Le développement du réseau de transport en commun viendra indéniablement impacter des routes aujourd'hui dédiées aux TIM (par exemple la route de Saint-Julien), qui emprunteront alors des itinéraires secondaires. Cette question devra être étudiée finement pour atteindre l'objectif du Projet d'Agglomération de maintenir et favoriser la qualité du cadre de vie.

3. Du projet à sa mise en oeuvre effective

L'étude-test a montré que le territoire était capable d'accueillir les 32'000 habitants supplémentaires prévus par le Projet d'Agglomération, avec une répartition équitable de part et d'autre de la frontière. Cependant, pour arriver à ces objectifs, des densités très fortes sont affichées dans certains secteurs (projet de tour de 80 mètres au coeur de la ZIPLO), ce qui pose des questions en terme d'acceptabilité du projet par les riverains. D'autre part, le réalisme des projets reste à confronter avec des contraintes telles que les PPR (le secteur de la gare de Saint-Julien est concerné par un aléa modéré d'inondation) ou le maintien de la qualité du cadre de vie (gestion du bruit, qualité de l'air) pour les logements implantés dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates ou à proximité de l'autoroute. Il conviendrait donc de vérifier la faisabilité des projets proposés pour s'assurer que le rééquilibrage en terme de logements de part et d'autre de la frontière soit effectif.

La remarque formulée dans la « contribution de l'Etat au débat » sur l'existence d'un « point mort » n'a pas été prise en compte. En effet, les constructions nouvelles ne sont pas destinées exclusivement à l'accueil d'une population nouvelle, elles permettent aussi le desserrement des ménages, le remplacement des logements détruits et une bonne fluidité dans le parc. Ainsi, les chiffres issus de l'étude des besoins en logement en Haute-Savoie sur la période 2005-2010 (CILSE-DDE) indiquent que dans le département, 57% des logements neufs ont permis l'accueil de la population nouvelle et 43 % le maintien de la population existante. Ainsi, si on applique ce ratio, pour permettre l'accueil de 32 000 habitants le nombre total de logements à construire sur le territoire du PACA de Saint-Julien-Plaine de l'Aire n'est pas de 14 500 mais de plus de 25 000 logements.

Les trois équipes affichent un objectif qualitatif fort dans les nouveaux quartiers, qui passe par l'attention portée aux espaces publics et la diversité de l'offre en logements. La construction de logements sociaux n'a pas été évoquée, alors que le déficit dans le secteur est réel et que la Charte d'engagement du Plan Directeur de l'Habitat transfrontalier prévoit 20% de logements sociaux dans les opérations.

Le renforcement de la masse critique de Saint-Julien-en-Genevois est une condition sine qua non pour atteindre le statut souhaité de nouveau pôle régional. A l'instar de l'équipe Lieux-Dits qui présente un processus dynamique dans lequel les équipements de programme engendrent un développement

territorial, un phasage doit être établi pour permettre à Saint-Julien d'atteindre une taille critique à l'horizon 2030.

Il appartient aux élus de veiller à la transcription des engagements pris sur le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire dans les documents de planification (ScoT, PLU, PLH, Plan Directeur, PDQ) de part et d'autre de la frontière.

A Annecy, le 12/08/09

Signé

Le Directeur de la DDEA

Gérard Justiniany



PACA St Julien – Plaine de l’Aire Résultats des Etudes-test – 2nd degré

Contribution de la Communauté de Communes du Genevois

Suite au Collège et Tables Rondes du PACA Saint Julien-Plaine de l’Aire des 19 et 20 juin 2009, le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Genevois (CCG) s’est réuni. Cette séance a permis de dégager certaines positions en terme de choix de développement et de mettre en avant les problématiques spécifiques au territoire de la CCG restant à approfondir. Par cette présente contribution, je vous en fais état dans le but d’alimenter la démarche de synthèse des études-test en cours.

Concensus du Collège du 19 juin

Les élus de la CCG abondent dans le sens des consensus issus du Collège. Sur le principe de préservation de l’espace agricole et des grands paysages, ils optent pour la densification, le long du tramway et le renforcement du pôle de St Julien, offrant un large potentiel, le maintien des activités agricoles et consentent ainsi à la préservation de la Plaine de l’Aire dont l’urbanisation mettrait en péril l’agriculture de la Plaine de Thairy.

La CCG est favorable au tracé du tramway sur la route historique permettant de créer une véritable couture urbaine transfrontalière et garantissant la viabilité du réseau.

Mobilité

Sur le plan des transports individuels et collectifs, plusieurs points restent à approfondir. Les questions de localisation du terminus du tramway et de la hiérarchie des P+R, en particulier le choix entre le P+R principal à Perly ou à St Julien – Bardonnex, sont de la plus grande importance pour la CCG.

Le pôle St Julien – Bardonnex : enjeu majeur pour le développement

Les élus constatent un fort potentiel de développement sur le Pôle St Julien-Bardonnex proposé par l’équipe Lieux-Dits.

D’une part, le site offre des avantages remarquables pour l’aménagement d’un pôle multimodal. Il se trouve au carrefour autoroutier Nord-Sud / Est-Ouest, sur le réseau de chemin de fer français et sur un point de rupture de charge dû au poste de douane. Il présente en outre un potentiel conséquent pour la création d’un P+R.

D’autre part, il se trouve à proximité du centre de Saint Julien amené à se renforcer en pôle d’équilibre. La CCG a conscience du fort potentiel de ce site en tant que point nodal du réseau de transports collectifs mais aussi en terme de développement économique. Le pôle St Julien-Bardonnex, tirant profit des flux métropolitains, autoroutiers et ferroviaires, représente une opportunité majeure pour l’objectif de rééquilibrage du nombre d’emplois de part et d’autre de la frontière.

La CCG prend en considération la nécessité de phasage dans la réalisation de ce pôle. Le tramway proposant une offre insuffisante pour les usages métropolitains, la CCG soutient l’idée de mettre en place une desserte plus rapide, plus efficace pour les habitants des secteurs moins denses de notre Canton mais aussi pour le Bassin Annecien. Cela pourrait se traduire dans un premier temps par des bus en lien direct avec Genève et l’aéroport puis dans un second temps par un nouveau barreau RER St Julien Bardonnex / CEVA. La CCG veillera à ce que les projets à court terme ne compromettent pas la constitution à long terme ce pôle St Julien-Bardonnex.

Par conséquent, la CCG affirme sa volonté de privilégier le pôle de St Julien- Bardonnex, en tant que pôle d'échanges principal, dans le réseau de transports. Cette localisation offre une solution à l'engorgement de l'agglomération et à la percolation traversant les zones agricoles et les villages suffisamment en amont. La CCG considère que positionner le P+R principal à Perly ne résout pas les difficultés de trafic transfrontalier envisageables à moyen terme.

Il en résulte que le quartier de la gare représente un point stratégique à l'échelle de Porte-Sud, du genevois et de l'agglomération. A court terme, ce point nodal doit retenir une grande attention, notamment en terme d'accessibilité.

Liaisons centre-périphérie

Concernant les liaisons avec les territoires voisins, la CCG note que la solution de RER de Bellegarde à Annemasse avancée par les trois équipes mandataires n'est réalisable qu'à long terme. Ainsi, les déplacements de la périphérie Genevoise devront faire l'objet d'une analyse spécifique de façon à proposer un schéma des déplacements complet (individuel et collectif) à court terme, et de façon à évaluer l'impact du développement de l'agglomération sur la périphérie.

Les études de déplacements à venir dans le cadre de la phase de synthèse gagneraient à intégrer dans la réflexion les points nodaux secondaires en amont du périmètre du PACA : tels que Viry, Collonges-sous-Salève.

Economie

Au terme des études-test, la CCG ne trouve pas de réponse concrète pour le développement du site d'Archamps : quelle stratégie de relance pour le site d'Archamps ? et quel lien avec St Julien ? quel lien avec Genève ?

Les élus de la CCG constatent que les difficultés pour le développement économique sur le secteur de Porte-Sud restent importantes. Ils attendent beaucoup des modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, l'Agroparc de l'Equipe Lieux-Dits a retenu l'attention des élus de la CCG dans la mesure où il est basé sur une caractéristique phare de notre territoire et propose une identité porteuse pour Porte-Sud. Il serait intéressant d'approfondir cette idée, d'évaluer sa faisabilité et son impact au cours de la phase de synthèse. L'objectif étant de trouver un concept autour duquel les acteurs du développement économique se retrouvent et engendrent une dynamique.

La CCG demande des précisions en terme de phasage de développement des zones d'activités. La Commune de Neydens précise qu'elle veut maîtriser le développement de son village et préfère la mise en place d'itinéraires cyclables aux lignes de TC (bus ou tramway). Néanmoins, Neydens accepte volontiers le développement de la zone d'activités de Cervonnex-Les Envignes, autour du complexe de Vitam'Parc. La CCG respecte cette position et en réfère ainsi à l'Agglomération FVG.

De façon générale, la CCG demande plus de précisions en termes de mobilité et d'économie et en termes de phasage et de réflexion à plus large échelle. La CCG est satisfaite des résultats obtenus au cours de ces études-test et participera activement à la suite de la démarche de synthèse.

**Le Président,
Bernard GAUD**



DT - CC Doculte R				
15 JUL. 2009				
SA	A	JA	SA	S
CC CSG-DGA-KSK-RCR				
Resp. NGAT				

15 rue des Sablières
1217 MEYRIN
Tel 022 939 03 10
Fax 022 939 03 01
info@agrigenève.ch
www.agrigenève.ch

**Défense
professionnelle et
développement rural**

Département du Territoire
Monsieur Robert Cramer
Conseiller d'Etat
2, rue de l'Hôtel de Ville
CP 3918
1211 GENEVE 3

Meyrin, 8 juillet 2009

Concerne : Plaine de l'Aire

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous avons pris connaissance du résultat des trois études émanant du PACA Plaine de l'Aire-St Julien. A ce sujet nous souhaitons manifester notre vive opposition à l'urbanisation de la Plaine de l'Aire, liée au passage du tram sur la route de Base et comme exposé dans l'étude « DeLaMa » (Marchand) et partiellement dans l'étude « Lieux-dits ».

La Plaine de l'Aire représente pour l'agriculture et plus spécifiquement le secteur maraîcher un secteur indispensable à la pérennité et au développement de cette activité. La qualité agronomique et la prise en compte de ce périmètre en zone agricole spéciale (ZAS) démontre l'importance de préserver, pour Genève, des terres qui garantissent à sa population son approvisionnement nourricier.

Nous nous permettons de rappeler que la mise en place de ces ZAS est issue d'une volonté politique d'appliquer pour Genève une planification positive et que cela a nécessité un fastidieux travail de compromis. Par ailleurs, lors de la mise en place des ZAS, nous avons reçu l'assurance que les secteurs définis seraient durablement destinés à l'agriculture spéciale.

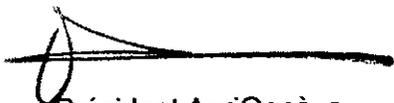
Sans vouloir refaire l'histoire, nous aimerions relater qu'à l'origine les maraîchers genevois travaillaient les terres du quartier de Plainpalais (plantaporrêts), que suite à l'urbanisation ils ont déménagé dans la région des Accacias et de la Praille puis dans la Plaine de l'Aire, Bardonnex ou Veyrier-Troinex. Il serait intolérable qu'à nouveau, suite à l'extension de Genève, les maraîchers genevois soient « incités » à s'établir hors des frontières cantonales.

Une véritable volonté politique de densification des quartiers existants permettrait à Genève d'accueillir de nouveaux habitants tout en préservant des terres destinées à nourrir et garantir la qualité de vie.

Au vu de ce qui précède, nous demandons la garantie que les zones agricoles spéciales telles que définies dans le plan directeur cantonal soient maintenues dans les planifications urbanistiques à venir.

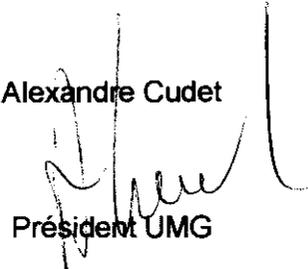
En vous remerciant d'avance pour votre réponse, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Conseiller d'Etat, nos meilleures salutations.

François Haldemann



Président AgriGenève

Alexandre Cudet



Président UMG

En conclusion de l'étude-test, le collège du PACA St Julien-Plaine de l'Aire a émis trois groupes de recommandations.

→ **Organiser le développement en optimisant l'usage du sol**

Ce secteur transfrontalier est en mesure d'accueillir quelque 32'000 habitants et 14'000 emplois nouveaux, en contribuant à rééquilibrer le développement franco-suisse. L'urbanisation doit s'effectuer en minimisant la consommation d'espaces ouverts (agricoles et naturels) et en respectant les grands paysages. Un juste équilibre est à trouver entre la densification de secteurs déjà bâtis et des extensions mesurées sur sol agricole.

→ **Concrétiser le projet de tramway**

La localisation du tracé du tramway est décidée dans sa partie centrale (routes de Genève et de St-Julien). Au nord, deux connexions avec des gares CEVA sont prévues, vers Lancy Pont-Rouge et vers Bachet : les études ont été lancées cet été. Au sud, la localisation du terminus

à St-Julien / Bardonnex est retenue : son organisation précise reste à approfondir, en liaison avec les autres composantes du système de transport (accès voitures et bus, parking relais, vélos et piétons).

→ **Renforcer St-Julien et les pôles d'activités existants**

Le collège retient l'option d'augmenter la masse critique de St-Julien pour en faire un grand pôle régional, comme Annemasse ou Nyon, dialoguant avec le cœur de l'agglomération. Un enjeu stratégique majeur est l'intégration du quartier de la gare et de la plateforme douanière de Bardonnex, qui permettrait de créer un grand pôle multimodal d'agglomération, moteur du développement. De même, les autres pôles d'activités sont à renforcer (notamment Perly).



Maquette 1/5'000e, réalisation Schnüriger Modelbau, Feddersen & Klostermann, installation du projet «Équipe Lieux-Dits» par Mathieu Iglesias, Équipe Projet d'agglomération, juin 2009



Études locales du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
 Directrice de la rédaction : Marie Caruso, Rédaction, Richard Quincerot, Graphisme, Porteur d'Image, Crédits des illustrations : p. 1 Schéma d'agglomération issu du scan 100@ - ©IGN Paris - autorisation n°50-7558 ; pp.2-3 plans des bureaux d'étude DeLaMa (Genève), MBF (Genève), Lieux-Dits (Lyon) ; p. 4 photo Projet d'agglomération (Genève) Impression Kalistene Tirage : 800 exemplaires

Dépôt légal à parution et ISSN en cours

Coordonnées : David-Dufour 5, CP224, CH-1211 Genève 8
 infos@projet-agglo.org / www.projet-agglo.org

Imprimé sur papier recyclé - ne peut être vendu



Et la suite?

Ces recommandations seront intégrées dans un plan de synthèse réunissant les deux PACA de Bernex et St Julien-Plaine de l'Aire, liés par plusieurs enjeux communs.

La démarche empruntera les étapes suivantes dès 2010 :

- Plan de synthèse des PACA Bernex et St Julien-Plaine de l'Aire
- Tables rondes (élus et société civile)
- Validation et présentation publique
- Intégration à l'échelon de l'agglomération et à l'échelon local.

Pour en savoir plus : www.projet-agglo.org



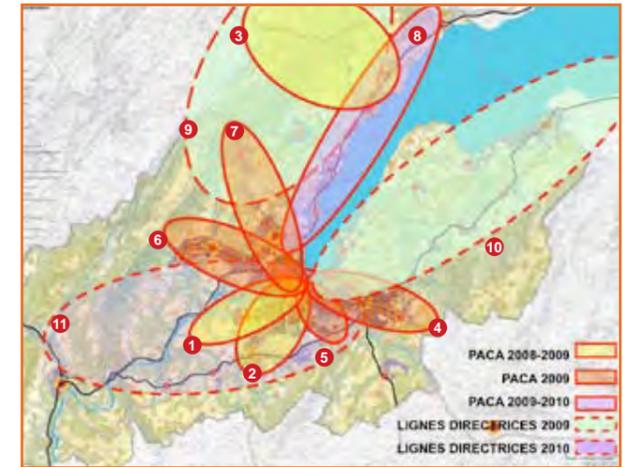
ÉTUDES LOCALES
 du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Comme prévu par la Charte d'engagement signée le 5 décembre 2007, la démarche du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se poursuit à l'échelon de secteurs localisés, dits « Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA).

→ **Deuxième PACA : l'axe sud de l'agglomération**

À la suite du PACA Bernex (exposition finale en mai 2009), le PACA St Julien-Plaine de l'Aire est la deuxième étude test réalisée sur un axe d'agglomération et la première sur un territoire transfrontalier.

- Un axe de 8 km entre Praille-Acacias-Vernets et Neydens
- Principales communes concernées : Plan-les-Ouates, Confignon, Perly-Certoux, Bardonnex, St-Julien-en-Genevois, Archamps, Neydens
- Secteurs d'habitat et d'emploi justifiant un mode de transport lourd (tramway)
- Capacité d'accueil de 32'000 à 36'000 habitants, 14'000 à 19'000 emplois à l'horizon 2030
- Étude test : octobre 2008 à septembre 2009.



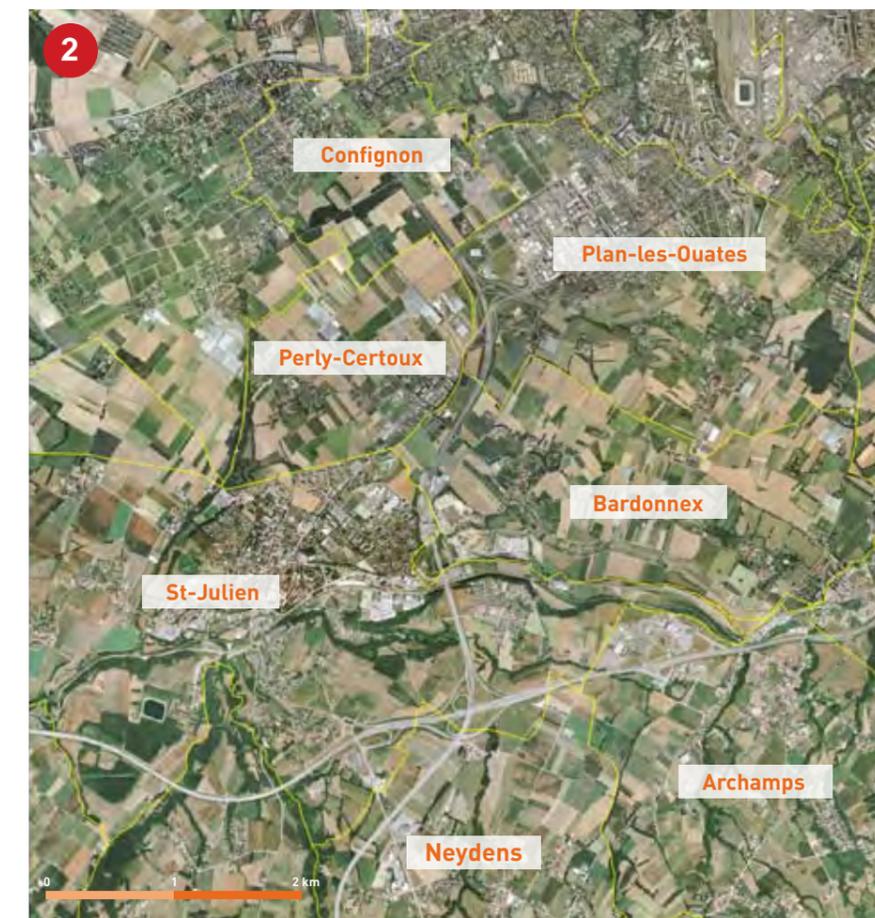
Les PACA :

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

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Territoire du PACA



La démarche des PACA

Chaque PACA fait l'objet d'une « étude test » confiée à trois équipes de mandataires, dont les propositions alimentent les réflexions d'un collège et de tables rondes (élus et société civile). Conduite en deux phases, la démarche aboutit à des recommandations sur les options à concrétiser.

Le pilotage est assuré par un collège réunissant des élus des communes concernées, des inter-communalités, des cantons de Genève et Vaud, des Conseils généraux, de la Région Rhône-Alpes et de l'État français, ainsi que des professionnels de l'urbanisme, de la mobilité, du paysage et de l'environnement, soutenus par un groupe d'appui de l'administration.

St-Julien, Plaine de l'Aire et Porte Sud : de grands potentiels

Le PACA St Julien-Plaine de l'Aire comprend trois grands potentiels de développement : la Plaine de l'Aire, le pôle de St-Julien-en-Genevois et la Porte sud de l'agglomération (Archamps, Neydens et Cervonnex). Le défi est d'organiser le développement de façon à concilier une urbanisation de qualité, une mobilité peu dépendante de l'automobile et une préservation de l'agriculture, des paysages et de la nature. Une attention particulière est à porter au rééquilibrage de l'habitat et des activités entre France et Suisse.

SCÉNARIOS

Équipe DeLaMa

Une « ville linéaire » dans la Plaine de l'Aire

L'urbanisation se développe le long d'un axe tramway allant jusqu'à Neydens. Cette « ville linéaire » est scandée par des lieux d'intensité autour des arrêts de tramway. Les activités se renforcent aux nœuds de Perly, de Neydens et d'Archamps (desservi par une nouvelle gare SNCF). Sur demande du collège, l'équipe a testé l'hypothèse d'une urbanisation de la Plaine de l'Aire, qui s'est révélée défavorable à plusieurs égards (agriculture, paysage, desserte).

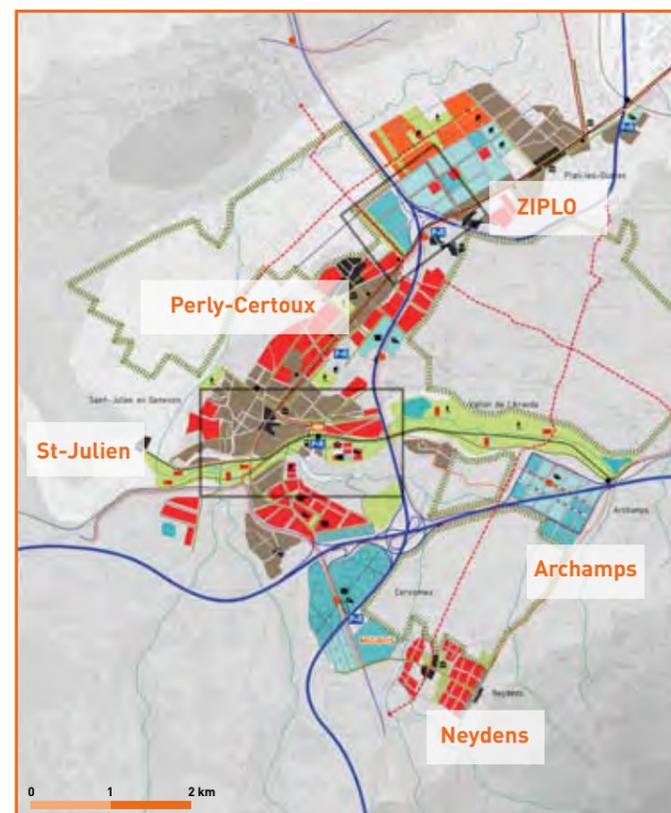


Équipe DeLaMa
DeLaMa architectes, Bruno Marchand, architecte urbaniste (pilote), Team +, Christian Jaeger, ingénieur mobilité, Hepia, Laurent Daune, architecte-paysagiste et Yvan Francey, biologiste. CGI Comptoir genevois de l'immobilier, Yannos Ioanides, économie.

Équipe Mayor-Beusch-Frei

Campagnes et densification

La proposition prévoit un système de mobilité centré sur le nœud de Perly. Elle concilie le développement de pôles d'activités et la préservation de trois « campagnes » (bocages, serres, grands champs), aux franges étudiées avec précision. L'urbanisation suit l'axe tramway sur la route de St-Julien et s'effectue surtout par densification de secteurs déjà bâtis. À St-Julien, le quartier de la gare est restructuré et doté d'un pôle culturel dans un parc de verdure sur les rives de l'Arande.

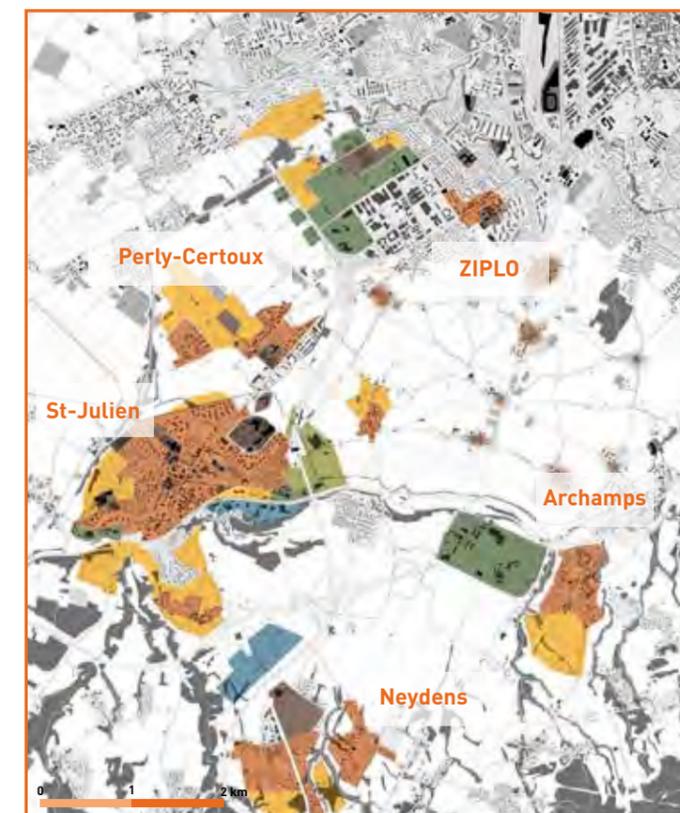


Équipe Mayor-Beusch-Frei
Mayor, Beusch et Frei, Marie-Paule Mayor, architecte urbaniste (pilote), CITEC ingénieurs conseils, Éric Grasset, ingénieur mobilité, B+C Ingénieurs SA et Insitu Paysagistes, Vuillera et Clochard, ingénieurs environnement, Luc Malnati, économie.

Équipe Lieux-Dits

Élever St-Julien au rang de pôle régional

L'ambition est de faire de St-Julien un pôle d'importance régionale. À cette fin, plusieurs moteurs de développement sont proposés : une spécialité en agriculture urbaine avec un équipement phare « Agroparc » ; un pôle d'échange intégrant le quartier de la gare et la plateforme de Bardonnex ; un lieu culturel à la Cartonnerie et des habitats en lisière, en relation avec les paysages. La nouvelle taille critique de St-Julien justifie l'organisation de transports publics performants (RER, tram, bus express, bus, etc.) aux trois niveaux, régional, d'agglomération et local.



Équipe Lieux-Dits
Lieux-Dits, Jacques Vialettes, architecte urbaniste (pilote), Lieux-Dits Programmation Urbaine, Sarah Cohen, urbaniste, ETC, Philippe Massé, ingénieur mobilité, Hélène Saudecierre, paysagiste, Experts Vincent Kaufmann (mobilité) et Franck Scherrer (urbanisme).