

CAHIER N° 40-2

**Rapport intermédiaire du collège pour le 1er 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 intermédiaire du collège pour le 1<sup>er</sup> degré**

Auteurs :

**Michèle Tranda-Pittion  
Marie-Christine Massin – Xavier de Rivaz**

Avec l'appui :

**Des membres du Collège et du Groupe d'appui de l'administration  
De l'Équipe du Projet d'agglomération, et des partenaires**

**Version définitive du 24 mars 2009 validée par le Collège**





## Table des matières

<b>1. Objet et attendus de l'étude test.....</b>	<b>4</b>
1.1 Rappel du contexte.....	4
1.2 Rappel des exigences concernant le rendu du 2 <sup>nd</sup> degré .....	5
1.3 Rappel des critères d'appréciation des projets.....	6
1.4 Rappel du calendrier .....	6
<b>2. Présentation des trois projets .....</b>	<b>7</b>
2.1 Equipe DeLaMa.....	7
2.2 Lieux-Dits.....	10
2.3 Mayor-Beusch .....	13
<b>3. Synthèse des travaux du Collège.....</b>	<b>16</b>
<b>4. Synthèse des travaux des Tables rondes.....</b>	<b>18</b>
<b>5. Recommandations aux équipes pour le 2<sup>nd</sup> degré .....</b>	<b>22</b>
5.1 Les demandes communes aux trois équipes .....	22
5.2 Les demandes spécifiques .....	25
<b>6. Annexes .....</b>	<b>27</b>



# 1. Objet et attendus de l'étude test

## 1.1 Rappel du contexte

Cette étude test s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) et devra permettre à terme de préciser, 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.

Comme le Schéma d'agglomération, les résultats des études test serviront de référence commune pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française et genevoise.

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 32'500 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 le projet-test doit permettre de vérifier et consolider en se confrontant à la réalité du "terrain".

Dans sa réunion du 20/10/2008, le Collège a retenu trois équipes pluridisciplinaires. 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<sup>er</sup> degré a donné lieu à l'établissement d'un « **Concept général d'aménagement** », que chacun 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. Le présent rapport a pour double objet de rendre compte des débats qui ont eu lieu sur ces trois visions du devenir d'un même territoire transfrontalier, et de réorienter les travaux du 2<sup>nd</sup> degré.

Ce 2<sup>nd</sup> degré intitulé « **Projet et stratégie d'aménagement** » se déroulera de mi mars à mi juin 2009 et devra approfondir les notions et propositions présentées lors du 1<sup>er</sup> degré en tenant compte des remarques et demandes du collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration contenues dans le présent rapport.



## 1.2 Rappel des exigences concernant le rendu du 2<sup>nd</sup> degré

Les échelles principale de rendu seront de 1:10'000 à 1:2'000, et si nécessaire 1:1'000 sur certains des secteurs. Il s'agira désormais d'approfondir les notions suivantes :

- 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 perspectives, axonométries et coupes 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, ...).

Les plans seront orientés avec le Nord en haut, selon les coordonnées géographiques. Ils comprendront la mention « Etude test PACA ST-JULIEN / PLAINE DE L'AIRE » ainsi que les auteurs du projet. Hormis ces prescriptions, les modalités de rendu ne sont pas imposées, les équipes de projet pouvant rendre des documents sous une forme adaptée à leurs propos.

Chaque équipe mandataire remettra le jour du collège (19/06/2009) :

- Un exemplaire de tous les documents présentés, sous forme de fichiers numériques transmissibles (PDF, PPT ou image, si possible en format vectoriel) sur CD-ROM ;
- Les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, sur un maximum de trois planches A0.

Et quatre jours avant (soit le 15/06 à 8h) les éléments nécessaires à l'installation de leur projet sur la maquette au 1:5'000, mise à disposition par l'organisateur :

- un fichier informatique (sur le sur le ftp ou sous forme de cd-rom remis en mains propres / pas d'envoi postal) comprenant les différents chablon à l'échelle 1:5000 des zones ou périmètres du(es) projet(s), avec les courbes de niveaux, et indication des couleurs (selon la légende remise lors du 1<sup>er</sup> degré).

Ces chablon permettront au maquettiste de réaliser les éléments en carton (avec épaisseur et couleurs unifiées pour les différents projets) qui seront épinglés de manière amovible sur la base préexistante, pour la séance du Collège et les Tables rondes.



### 1.3 Rappel des critères d'appréciation des projets

Les critères principaux retenus par le collège pour l'appréciation des projets sont, sans ordre hiérarchique :

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

### 1.4 Rappel du calendrier

- |  |                    |
|--|--------------------|
| - Lancement du 2 <sup>ème</sup> degré  | 17.03.09 (14h-18h) |
| - 4 <sup>ème</sup> collège + GRAD, Présentation des rendus du 2 <sup>ème</sup> degré et discussion | 19.06.09 (9h-16h)  |
| - Tables rondes n°2 avec membres du Collège + GRAD   | 20.06.09 (9h-14h)  |
| - 5 <sup>ème</sup> collège, Rapport 2 du collège   | 04.09.09 (14h-17h) |
| - Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération                                     | 2009 - à préciser  |
| - Exposition et présentation publique des projets  | 2009 - à préciser  |



## 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 Ioanides

#### Décomposition du travail en 3 étapes :

1. Observation du territoire
2. Travail sur 2 scénarios
3. Développement du scénario retenu (par ligne et par séquences)

#### Observation du territoire

Deux idées clés ressortent :

- 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

#### Travail par 2 scénarios

Le 1<sup>er</sup> : les polarités fondées sur la reconnaissance de la qualité du territoire agricole

- La « Campagne » comme paysage unificateur de l'ensemble
- Les 3 catégories de polarités: la ville de GE + le grand pôle de St-Julien + les villages
- Et la question de la mise en relation des ces polarités entre elles

Le 2<sup>nd</sup> : les lignes / linéarités du territoire

- Les périphéries de grandes villes ne sont plus perdues dans le territoire, mais structurées par les grandes lignes des infrastructures qui les irriguent : c'est ce qui permet d'identifier ces périphéries
- Ce scénario est retenu pour la suite, en raison de son plus grand potentiel de développement, et du temps disponible (qui ne permet pas de développer les deux variantes)

#### Développement du scénario linéarités

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 à 10mn / Lyon à 1h50 / Turin à 2h50)  
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 (avec Nantes et Porto comme exemples) 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 cet axe de mobilité TP (le 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  
 L'aboutissement du projet de renaturation de l'Aire  
 Des campagnes agricoles

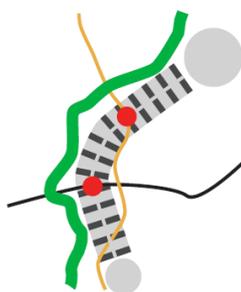
Et un travail par séquences qui détaillent le projet de territoire en indiquant pour chacune les lieux du développement urbain (habitat et/ou activités) en les illustrant, l'accessibilité TP de ces quartiers et les espaces publics (yc des coupes types).

**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 qui tient aussi compte des impacts du développement sur les infrastructures de mobilité : au delà, il y aurait nécessité de passer un cap d'investissement.

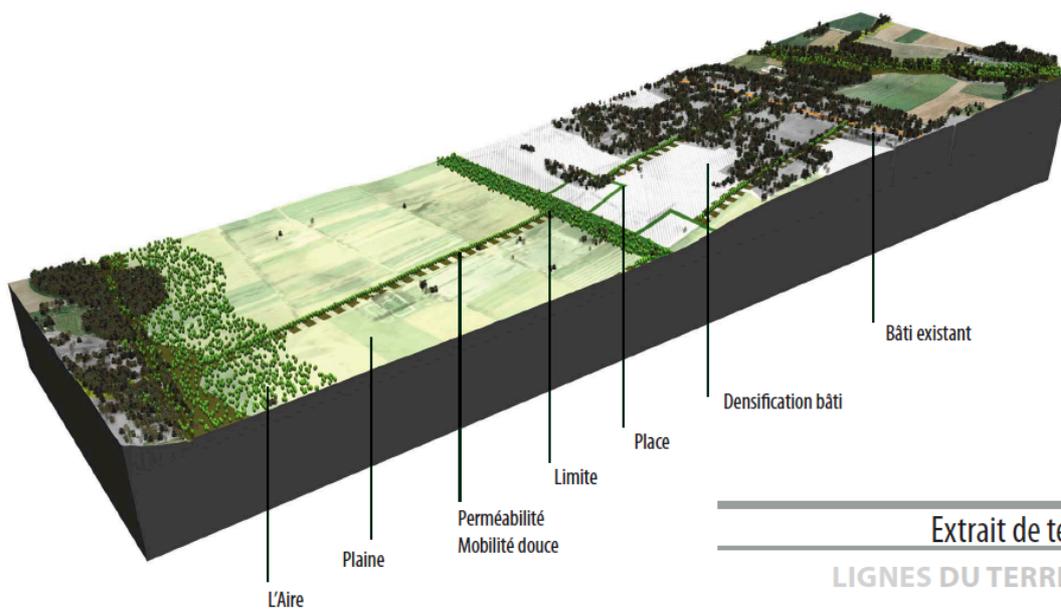
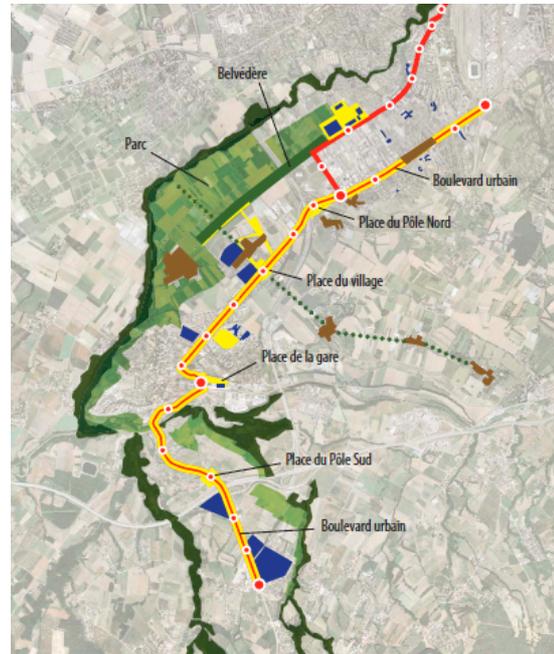
La mise « à l'écart » d'Archamps est liée au temps disponible et cette partie du projet sera abordée au 2<sup>ème</sup> degré de l'étude-test.

**Illustrations : Idéogramme + Schéma des mobilités + Plan de synthèse du projet + Coupe**



LINEARITÉ







## 2.2 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

### Décomposition du travail en 3 étapes :

- Approche du site
- Réflexion sur la méthode
- Développement du projet programmation et paysage en parallèle

### Approche du site

L'identification de la forme du site et de sa géographie complexe faite de grandes entités emboîtées :

- avec un vaste espace ouvert central intéressant à préserver permettant de structurer l'urbanisation autour (référence St-Herblin à Nantes) avec des vues vers GE et lac d'un coté et le Salève de l'autre
- avec 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

D'où une approche induite centrée sur une idée principale :

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

### Réflexion sur la méthode

Une posture qui consiste à créer la ville par la 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'une dynamique dans laquelle les éléments de programme enclenchent un processus territorial

- 1<sup>ère</sup> étape : poser quelque chose (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

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 (par ex. en développant le commerce face à la gare jusqu'à la rue Bertholet et non à l'extérieur)
- 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

#### Le développement des autres pôles

- Archamps et Neydens : 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 : le développement de logements et d'activités économiques
- ZIPLO avec une façade marquante, mais sans développement important

#### Un réseau de transports ambitieux - mais phasé - pour susciter l'expansion urbaine

##### A l'échelle du PACA

- un système multi et intermodal : 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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> 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)

##### A l'échelle du pôle de St-Julien

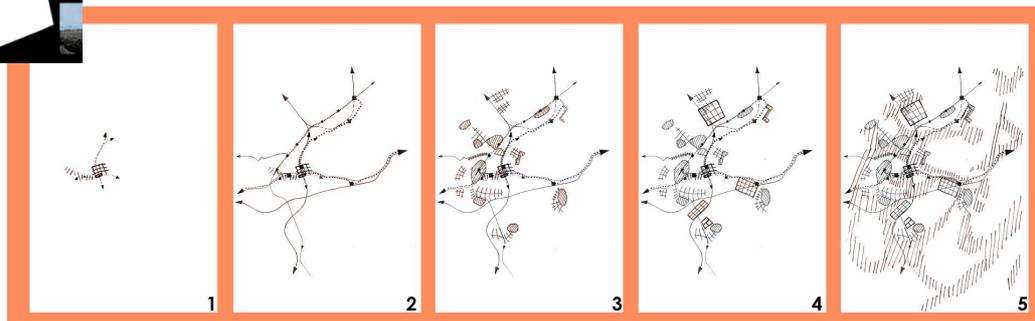
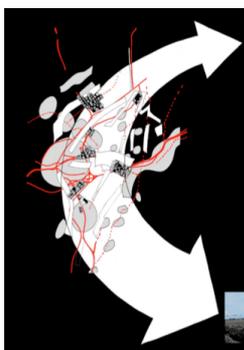
- déplacer la route nationale pour retrouver la planéité et une accessibilité facile au centre
- raccrocher Archamps

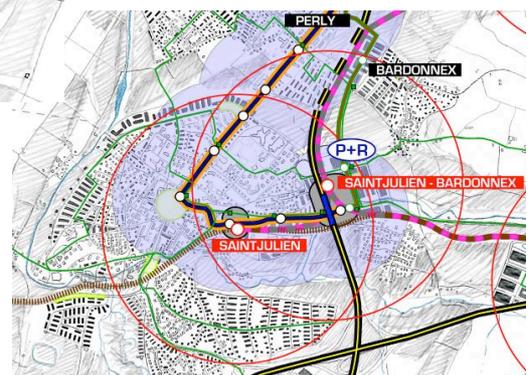
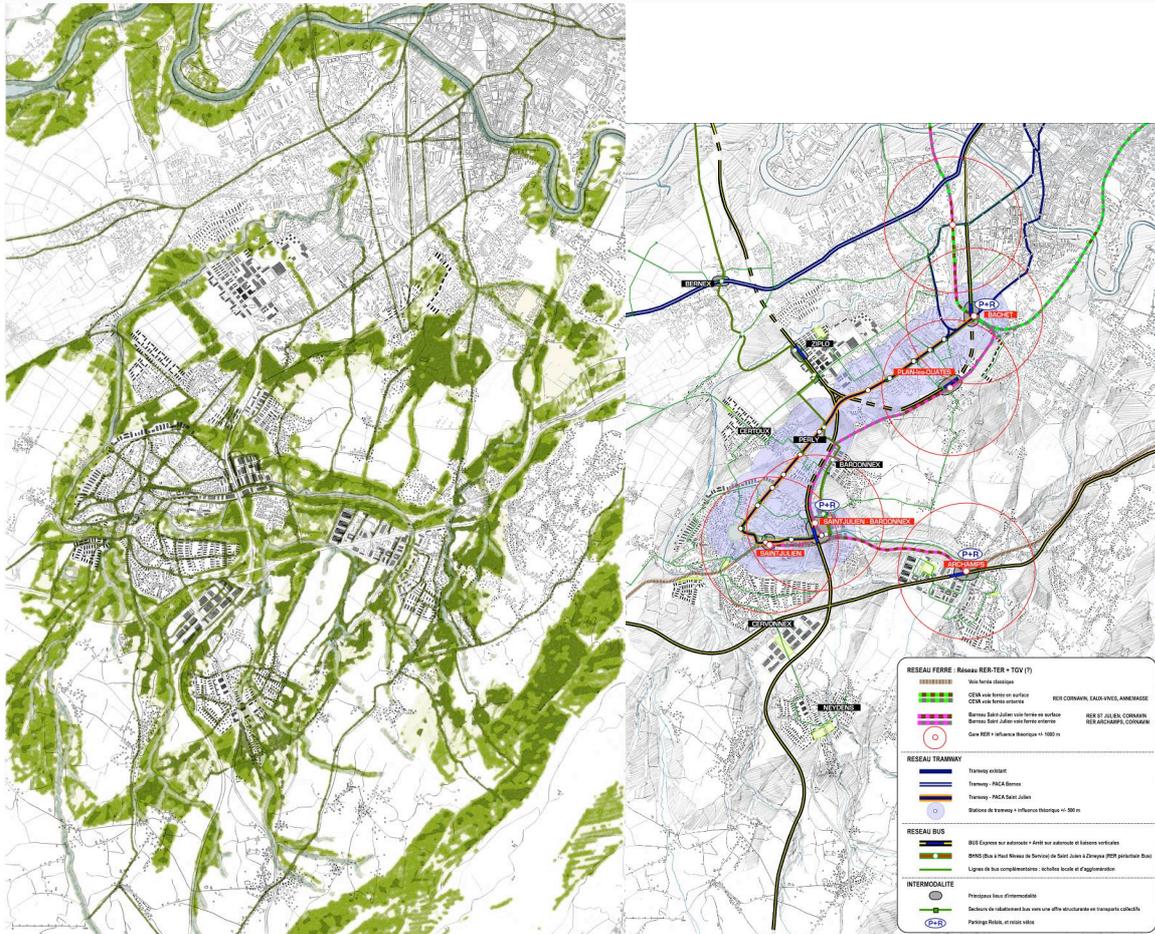
#### Paysage

- 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.

#### Illustrations : Idéogramme + Schéma des mobilités + Plan de synthèse du projet + Pôle St-Julien







## 2.3 Mayor-Beusch

### 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 environnement et Insitu Paysagistes, GE – C. Vuillerat et P. Clochard
- Economie : Luc Malnati, Carouge

### Décomposition du travail en 3 étapes

- Observation du territoire
- Travail sur les concepts du projet
- Développement du projet

### 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 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

Les 5 concepts maîtres du 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 est fondé sur les 3 « campagnes » vouées à l'agriculture à long terme

- Campagne patrimoniale (Bardonnex / Saconnex-d'Arve / Landecy) avec bocages et réseau agro-environnemental
- Campagne des grands champs (Neydens / Arande) synonyme d'ouverture
- Campagne des serres (Perly / Lully) très artificielle et construite

La 1<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> 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
- 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<sup>ème</sup> 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 au centre d'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

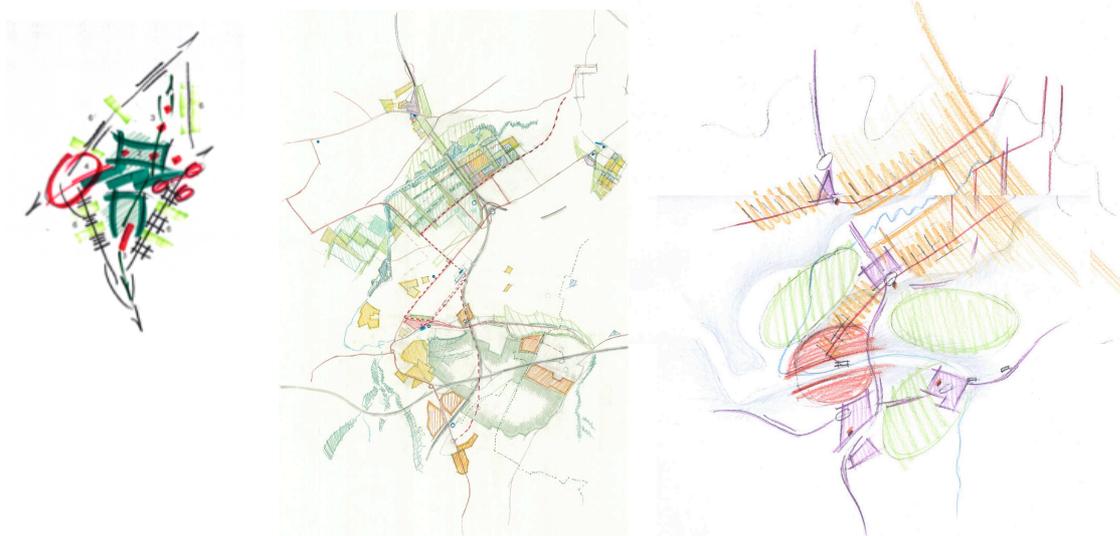
Et pour articuler le tout : les gares du RER, les arrêts de tram sur la Rte de St Julien, les stations de bus des navettes sur l'autoroute et de la ligne bus en boucle entre St-Julien, Cervonnex, Neydens et Archamps, ainsi qu'un P+R de grandes dimensions au carrefour entre Rte St-Julien et autoroute,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

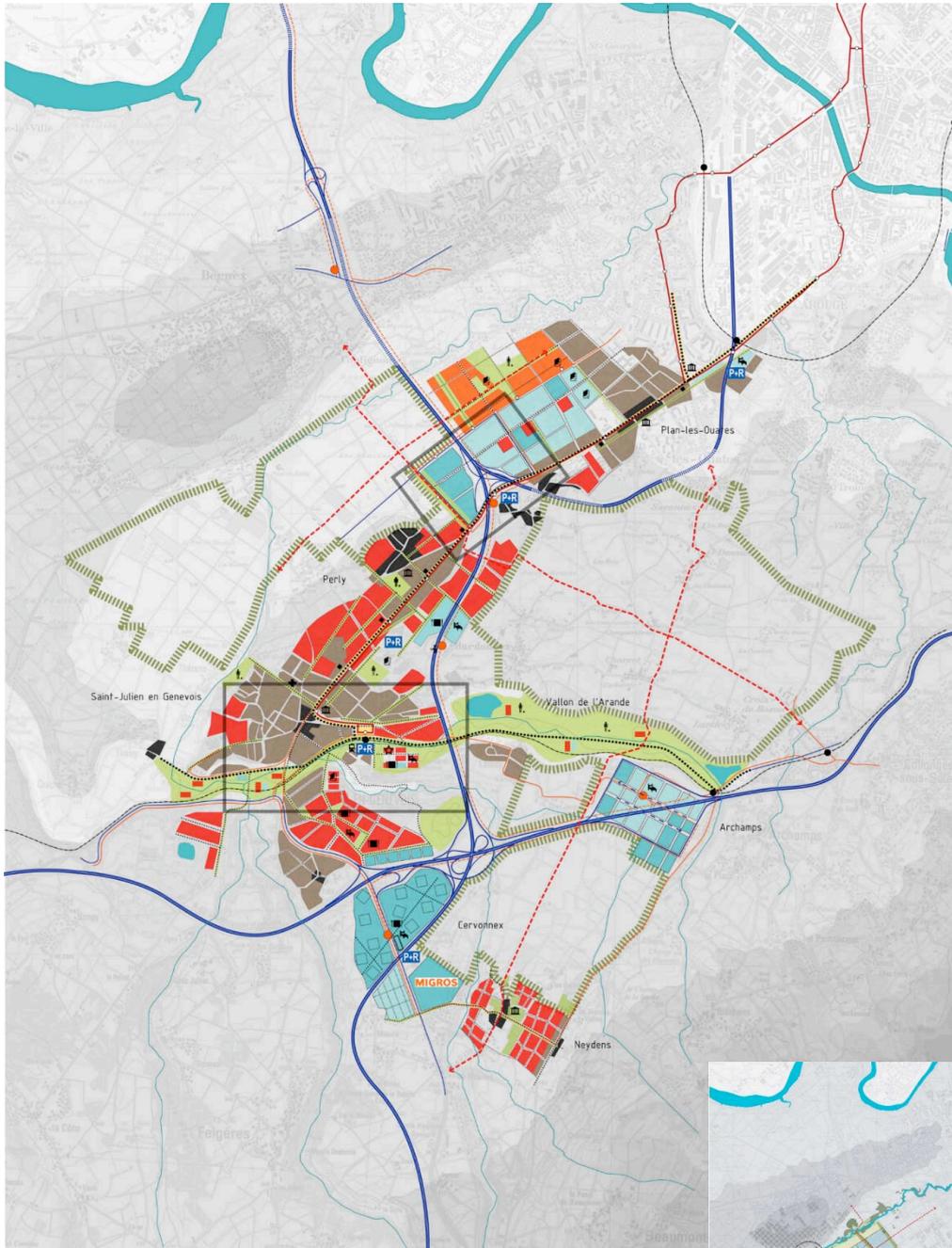
Economie :

- 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.

**Illustrations** : Idéogramme + Plan de synthèse du projet + Schéma des mobilités







### 3. Synthèse des travaux du Collège

Des remerciements sont adressés par le Collège aux trois équipes pour la qualité de leur travail.

En termes synthétiques, le cahier des charges de l'étude test aurait pu résumer l'exercice ainsi : il s'agissait d'essayer de comprendre en présence de quel territoire on se trouve et d'identifier ses compétences (ou capacités) à « recevoir, digérer, métaboliser » (accepter / refuser) les indications et impulsions fournies par le Projet d'agglomération. Le travail consistait à passer ces indications (programme et objectifs) à l'épreuve du projet, en vérifiant leur faisabilité (quantitative et qualitative).

Les discussions du collège ont mis en évidence les éléments suivants.

Les projets présentés correspondent à trois lectures du territoire et trois concepts de projets très différents, mais ils sont fondés sur un point commun : le non bâti est une force et doit devenir la trame centrale du projet (à la manière du « plan des trésors » de Kees Christiaanse) :

1. Le parc linéaire de DeLaMa
2. Les trois grandes campagnes de MBF
3. Le maillage vert diffus et complexe, plus perceptible dans la finesse (que par avion) de Lieux-Dits

Ce qui induit trois attitudes différentes pour l'urbanisation :

1. La ville linéaire jusqu'à Neydens le long du tram (mais avec un doute sur l'efficacité du tram sur une si longue distance)
2. Le pôle majeur de St-Julien et les pôles secondaires d'Archamps et Neydens autour des campagnes
3. Le pôle fort de St-Julien / Bardonnex avec des TP efficace à court terme et des logements, puis un couloir de villages entre Certoux et Bardonnex

Le traitement des limites entre ville et campagne correspond ainsi à trois géométries et attitudes différentes :

1. La ligne : la lisière et les séquences
2. La surface : les campagnes et les pôles
3. Le réseau : la nature comme articulation entre la ville et le rural

Au delà de cette 1<sup>ère</sup> analyse, les questions suivantes sont développées différemment dans chaque projet.

La capacité d'accueil du territoire : l'ambition du projet d'agglomération (démographie + emplois + mobilité) est-elle adaptée au terrain à l'échelle de ce PACA ?

- Une ambition trop élevée (DaLaMA) : économie de moyens et durabilité riment avec l'utilisation des infrastructures existantes
- Une ambition acceptable (MBF + Lieux-Dits) ce qui suppose de développer un réseau TP ambitieux

Comment commencer et poursuivre le projet dans la durée ?

- La réalisation d'un grand pôle régional en 1<sup>ère</sup> étape : pour amorcer la dynamique (Lieux-Dits)
- Des développements sans attention particulière (pour l'instant) à leur phasage (MBF + DeLaMa)

Le projet de l'armature TP : lequel, où et pourquoi ?

- Un tram jusqu'à St-Julien (MBF) ou avec un tracé en baïonnette jusqu'à Neydens (DeLaMa)
- Un bus sur autoroute dans un 1<sup>er</sup> temps (Lieux-Dits), et un tram une fois que l'urbanisation est déjà là

La localisation et le caractère des développements urbains : où sera quoi, et comment ?

- Les logements
- Les zones d'activités économiques
- Les liens entre les villages, les tissus anciens et les nouveaux quartiers



La valorisation des échangeurs autoroutiers comme lieux de connexion avec le territoire local

- Comment et pourquoi ?

Les discussions / remarques suivantes ont également été développées.

La localisation du tram (sur la Rte de St-Julien et non sur la Rte de Base) dans les trois projets :

- Si le tram est sur la Rte de Base, alors il semble logique de continuer le développement de l'urbanisation de part et d'autre de la voie et en continu (ou presque), ce qui correspond à une autre échelle de développement (2 à 3x ce qui est demandé).
- A contrario, l'échelle de développement attendue se contente de la densification des tissus actuels et du développement de la polarité de St-Julien. Ce point sera à consolider lors du 2<sup>nd</sup> degré.

La question du territoire agricole : à la fois support de production (donc d'investissements), de constructions et d'équipements (donc pas vraiment bucolique), mais aussi localisation possible de l'extension urbaine future de l'agglomération.

La question sociale de la vie en ville : à la fois déterminante et difficile à orienter uniquement par un projet d'urbanisme, mais avec un intérêt à faire ressortir ce qui peut la favoriser (comme les espaces et équipements publics).

La question de la frontière : à la fois effacée dans les plans et la volonté politique du Projet d'agglomération, et pourtant encore présente dans les représentations (yc. celles des populations).

Et les chiffres avancés par les différentes équipes regroupés en un tableau comparatif.

	<b>DeLaMa</b>	<b>Lieux-Dits</b>	<b>Mayor-Beusch</b>
Ha consommés (en activités + en logements)	226 (100 + 116)	410 (270 + 140)	356 (250 + 106)
Dont agricoles			200 ha
Nb logements	10'300	14'000	14'200
Nb habitants	20'000	31'000	31'000
Répartition F/CH	50% F / 50% CH	60% F / 40% CH	50% F / 50% CH
Nb emplois	10'000	16'000	14'000
Répartition F/CH	50% F / 50% CH	55% F / 45% CH	60% F / 40% CH
Densité globale (en habitants + emplois / ha)	133 h+e / ha	110 h+e / ha	130 h+e / ha
COS/IUS quartiers	De 0,6 à 1,2	De 0,5 à 1	De 0,7 à 1



## 4. Synthèse des travaux des Tables rondes

La grande diversité des participants à cette phase de concertation avec la société civile, certaines tables étant « monocolorées » et d'autres représentant des intérêts différents, a permis de mettre en évidence à la fois des préoccupations communes à tous, et des points de vue divergents. Les éléments (affirmations et questions) sont reportés ci-dessous à titre d'information pour les équipes de projet au stade du lancement du 2<sup>nd</sup> degré. Les observations et demandes retenues par le collège sont reprises au chapitre suivant.

### Les remarques / questions qui ont préoccupé les participants (générales ou communes aux projets)

Globalement (du plus général au plus particulier)

- Quelle gouvernance dans cet espace transfrontalier ?
- Développer l'insertion dans le contexte : demande de réflexions avec les autres régions (Annecy ...)
- Autoroute d'Annecy : quid des impacts de son ouverture ?
- Transports à cette échelle large : ne pas oublier la question des tangentielles / liens entre St-Julien et Annemasse ou Bernex (et pas seulement sous forme de bus sur route) / Les liaisons tangentielles avec Bernex méritent d'être approfondies
- Les interdépendances entre les projets de PACA : que se passe-t-il si on développe la masse critique sur l'axe St-Julien et idem Bernex : y a-t-il risque de passer de la « patte de rainette » (non palmée) à la « patte de canard » (palmée) ?
- Crainte des territoires adjacents (lié au risque de patte canard), et en particulier l'influence du trafic sur les routes secondaires
- Comment passe-t-on de ce PACA aux autres quartiers (ZIMEZA, ...) ?

Sur le projet spatial (regroupés par thématiques)

- Demande d'approfondissement de la question compacité / capacité d'accueil du territoire du PACA : 30'000 est-il un bon chiffre ? 20'000 est-il insuffisant ? quelle est la capacité TP correspondante aux 2 hypothèses ?
- Approfondir la question de l'urbanisme à privilégier pour avoir un TP rapide d'un pôle à l'autre (GE / St-Julien) : un urbanisme en tapis le long du tram ? ou le développement de polarités ?
- Plébiscite du développement de St-Julien pour éviter la consommation d'espace agricole et permettre le développement d'une véritable ville avec sa propre autonomie / Accord sur le bien-fondé du développement de St-Julien / Le renforcement du pôle régional St-Julien ressort des débats, il est souhaité un accent fort sur ce pôle
- Il manque encore les équipements (dont les équipement publics) à ce stade de l'étude, or c'est majeur pour constituer des centralités
- La limite urbanisation / non urbanisation : il y a consensus sur le fait de ne pas disperser l'habitat : il est important de préserver l'agriculture et la nature et de ne pas gaspiller le sol
- Demande de clarification de la notion de « campagne » : ce qu'elle signifie en termes d'agriculture et de nature : des demandes approfondissement des incompatibilités, des limites et de leur gestion
- La question des espaces ouverts est une idée très intéressante, mais s'il n'y a pas d'urbanisation alors il y a nécessité d'une forme de solidarité fiscale pour permettre le maintien de ces espaces agricoles (en lien avec l'idée de souveraineté alimentaire)
- La question des limites de l'urbanisation, des franges entre zones urbanisées et espaces ouverts : des attentes de précisions sur la qualification des espaces ouverts
- Ne pas oublier l'intégration entre Salève et plaine : une attente de travail sur les connexions (nature)



- Un constat partagé sur la vocation de l'Aire comme axe majeur et sur la valorisation de l'Arande
- La demande agricole d'une ceinture verte autour de la ville (à distinguer de la zone agricole : pour gérer les promenades des urbains et la divagation des chiens dans les cultures)
- Le P+R à Plan-les-Ouates est suffisant et nécessaire
- Une question encore insuffisamment résolue : le rôle d'Archamps dans le système (à approfondir)
- Une question vis-à-vis des projets pré-existants : jusqu'où peut-on s'en affranchir ou doit-on mieux les intégrer dans les projets du 2<sup>nd</sup> degré ?

#### Les différences de points de vue / désaccords avec les projets

- La localisation des déplacements sur l'axe central est (en général) bien acceptée, mais les avis divergent sur le prolongement jusqu'à Neydens et/ou Bardonnex
- La volonté de développement du pôle économique de St-Julien est appréciée différemment selon la provenance de son auteur
- Il y a des doutes sur la densification à Bardonnex et un besoin d'approfondissement des connexions avec St-Julien
- La mobilité douce est bien traitée pour certains, mais sa vision globale n'est pas suffisamment travaillée pour d'autres
- Certains termes ne sont pas compris : en particulier « parc agricole » et « agriculture urbaine »

#### Les remarques spécifiques à chacun des projets (selon la logique des tableaux questionnaires)

##### DeLaMa

##### OUI

- Une structure d'urbanisation compacte, le long d'un axe logique et cohérent
- Le tram comme colonne vertébrale du projet
- Un grand espace ouvert avec la Rte de Base comme limite claire entre ville et campagne
- L'agencement des « pleins » et des « vides » dans le projet
- L'intérêt des différents types d'espaces agricoles, naturels (y compris franges et continuités)
- La limitation du développement
- Le système en baïonnette du tram très intéressant sur Bachet et Lancy, en lien avec la possibilité de densification autour du tracé du tram
- La centralité de St-Julien
- Le P+R à l'échangeur de Plan-les-Ouates bien positionné
- La mobilité douce plutôt à l'échelle des communes et les grandes infrastructures à plus vaste échelle
- L'importance accordée à l'Aire et son rôle comme axe de mobilité douce

##### OUI MAIS

- Demande de phasage entre le développement des infrastructures et celui de l'urbanisation
- La faisabilité – viabilité du tram jusqu'à Neydens et idem pour la baïonnette vers GE (intéressant mais faisabilité ?) hypothèse à approfondir en lien avec le PACA Bernex
- Demande de plus de réflexion sur la circulation automobile
- Demande d'explorer l'idée d'un P+R au niveau d'Annecy et ensuite un TP très rapide vers Bardonnex et Genève
- Le « parc linéaire » : intéressant pour la souveraineté alimentaire et comme potentiel pour l'agriculture, mais besoin de clarifier l'usage de cet espace
- Des interrogations sur le développement d'Arare (pb de quantité)
- Demande d'intégrer Archamps dans le projet du 2<sup>nd</sup> degré
- Développement économique à prendre plus en compte
- Développement des liens entre le territoire du PACA et les autres (Bernex, Annemasse, Annecy, ...)



## Lieux-Dits

### OUI

- L'avantage de reconnaître le pôle de St-Julien et de contribuer à ce rôle
- L'aspect dynamique du projet et son échelonnement dans le temps
- L'idée d'un pôle à Bardonnex
- Le bus express sur autoroute, le tracé du tram et le pôle multimodal
- Des propositions appréciées sur les services à la population
- Intérêt de la lisibilité et du développement d'Archamps (pas d'abandon)
- Propositions pour la ZIPLO
- La volonté multiservices appréciée (a contrario du développement d'Archamps qui ne reflétait pas à l'époque cette vision multiservices et c'est dommage)

### OUI MAIS

- Un projet moins clair et plus consommateur d'espace (que les 2 autres) mais un intérêt marqué pour la réflexion sur la dynamique et le respect des petites entités et noyaux urbains
- Multiplication des transports hors de l'axe principal
- Des zones d'urbanisation proposées non desservies par les TP (refus catégorique de ce principe)
- Une interrogation sur le lien entre Bardonnex et St-Julien (en particulier la gare)
- L'importance de la connexion avec le CEVA, avec l'idée de renforcer la ligne du Pied du Salève (et la desserte d'Archamps), mais scepticisme sur la faisabilité de certains arrêts
- Manque de prise en compte des liaisons tangentielles et de la circulation automobile
- Intérêt et circonspection : l'université plutôt comme équipement majeur moteur de la polarité de St-Julien / Bardonnex, mais doute sur sa faisabilité / Critique de l'implantation utopique de l'UniGE (trop tôt, demande de plus de retenue sur le programme précis)
- Interrogations sur l'hypothèse du grand espace central ouvert (déjà très traversé) et risque de la poursuite de l'étalement
- Economie bien traitée, mais travailler davantage les facteurs d'attractivité et demande de propositions pour assurer la répartition F/CH
- Développement des liens entre le territoire du PACA et les autres (Bernex, Annemasse, Annecy, ...)

## MBF – Mayor – Beusch – Frei

### OUI

- Intérêt d'un projet qui part des zones à ne pas urbaniser
- Projet le plus abouti, avec l'intérêt de relations proposées entre urbanisation et espaces ouverts
- Avantage d'une « prise de terrain » proche de sa morphologie
- Proposition des 3 campagnes appréciée (poches « sanctuarisées ») à la fois pour l'agriculture et les possibilités de nature (demande d'établir des connexions environnementales entre poches)
- Bonne optimisation de la consommation d'espace, et préservation de la Plaine de l'Aire
- Limite de la pression urbanistique sur la Route de Base
- Bonne réflexion paysagère
- Rééquilibrage pour St-Julien (vrai pôle d'activités)
- Intérêt de la concentration de l'urbanisation près du tracé du tram
- Tracé du tram sur la route historique avec un trajet court
- Organisation de bus navettes entre tram, zones d'activités et P+R
- Boucle bus tangentielle (Archamps – Lathoy – Neydens – St-Julien)
- Interface TP / ZIPLO et pôle gare à St-Julien
- Prise en compte d'Archamps
- Proposition de répartition des emplois appréciée



#### OUI MAIS

- Approfondir TP et P+R au sud de St-Julien
- Interrogation sur les gabarits prévus le long de la route de St-Julien (ils quittent l'échelle villageoise)
- Optimiser les possibilités de renouvellement urbain dans St-Julien
- Doutes sur les liens proposés avec Bardonnex
- Non au concept d'agriculture urbaine, ou alors en préciser les contenus / Ambiguïté entre espaces verts urbains et zone agricole aménagée
- Quelle intégration de la nature dans le tissu urbain ?
- Compléter la définition de la stratégie pour chaque pôle d'activités
- Développement des liens entre le territoire du PACA et les autres (Bernex, Annemasse, Annecy, ...)

#### Discours politique de clôture

Un projet transfrontalier avec des représentants des 2 cotés de la frontière : c'est la preuve qu'il n'est plus possible de faire autrement et que Genève a besoin d'un projet régional, même si la frontière existe quand même encore : à la question posée sur gouvernance et les différents systèmes juridiques et coutumes, l'affirmation en réponse de la volonté politique d'aller de l'avant.

Le Collège et les Tables rondes : 2 journées différentes et riches de différentes manières :

- Le collège : en synthèse le territoire est un petit joyau entre les mains des décideurs, avec la liberté et la responsabilité de le détruire ou de le développer dans l'intérêt de tous
- Les tables rondes : une démarche citoyenne ayant mis en avant l'importance de vérifier qu'il est possible d'accueillir toutes les personnes prévues en connexion avec les systèmes de transports

Les Tables rondes ne sont ni un « semblant de participation », ni « seulement l'affaire de spécialistes » : le projet d'agglomération n'aboutira que si la population le porte (d'où l'importance de réagir aux présentations du 1<sup>er</sup> degré et de participer au 2<sup>nd</sup> degré).

Les élus sont en attente de propositions tenant mieux compte des projets existants (tout en comprenant bien la nécessité d'en faire abstraction dans un 1<sup>er</sup> temps pour dégager de nouvelles idées) : le 2<sup>nd</sup> degré devrait « redescendre sur terre ».



## 5. Recommandations aux équipes pour le 2<sup>nd</sup> degré

### 5.2 Les demandes communes aux trois équipes

Ce chapitre précise ce qui est attendu de **chaque équipe, dans le prolongement de son projet du 1<sup>er</sup> degré**, de manière à tirer parti au mieux des différences de concept entre les trois projets présentés. C'est en quelque sorte une invitation à ce que chaque équipe se distingue, en n'hésitant pas à accentuer sa spécificité et son parti par rapport aux autres.

#### La synthèse du Président Grether

Tout a été dit en un temps très court et 3 attentes vis à vis des équipes ressortent clairement des débats :

1. **Epurer les démarches** pour construire l'acceptabilité par toutes les parties prenantes et dégager une ligne de conduite suffisamment forte – presque **un slogan dessiné** et/ou écrit – qui permettra de **tenir le cap pendant 20 à 30 ans** par delà les nombreux aléas inévitables
2. **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 (voir ci-après)
3. 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). Il s'agira aussi de distinguer les éléments de nature structurelle (cf. note de la Région Rhône-Alpes en annexe) de ce qui a valeur plus ponctuelle.

Une meilleure prise en compte de la dynamique du projet devrait également permettre de distinguer ce qui est impossible aujourd'hui mais souhaitable et réalisable à moyen / long terme (comme le renouvellement urbain de certains quartiers ou l'extension sur des zones agricoles ayant fait l'objet de mesures de protection ou d'investissements récents), afin d'éviter de restreindre les projets à ce qui est possible à court terme (mais pas forcément pertinent à moyen / long terme).

En plus de la demande de mise en évidence de **l'essentiel de chaque projet et de sa dynamique**, les questions suivantes méritent **des approfondissements par chaque équipe**, toujours dans le prolongement des projets du 1<sup>er</sup> degré, dont l'ampleur est à nuancer en fonction des demandes spécifiques :

#### a. Elargir la focale

- En particulier vers Annecy et Annemasse, mais plus dans le sens de situer le travail que de l'élargir, et en prenant en compte l'articulation entre échelles
- Resituer le projet dans la cohérence d'ensemble du Projet d'agglomération (cf. note de la Région Rhône-Alpes en annexe), du point de vue de sa contribution au développement et au rééquilibrage transfrontalier
- Dans le sens des inter-relations avec les PACAs voisins et le PAV (Praille - Accacias - Vernets) (mais avec un niveau de précision restant dans la limite de l'exercice, une partie de ce travail sera assumée ultérieurement par l'équipe du Projet d'agglomération).



**b. Approfondir et mieux argumenter le développement** prévu en mettant en évidence l'essentiel du projet (dont les liens entre urbanisation, paysage et mobilité), des points de vue suivants :

- **Structurel** (cf. note de la Région Rhône-Alpes en annexe) : pourquoi ces maillages d'infrastructures de TP et de voiries, avec quelle hiérarchie et quels emboitements d'échelles (des CFF ou SNCF aux TC secondaires / de l'autoroute à la desserte locale) ? en cohérence avec quel développement urbain ? pourquoi ces maillages verts (agricoles et naturels) d'intérêt public ?
- **Quantitatif** : en partant des objectifs initiaux de développement de 32'000 habitants et 14'000 emplois comme d'un seuil minimum, préciser les chiffres clés du projet (remplir le tableau remis en annexe – potentiel de développement en densification et en extension, population et emplois répartis F / CH, consommation de terres agricoles) / Argumenter le pourquoi du pas moins / pas plus de développement (s'il est différent de l'objectif initial) ?
- **Qualitatif** : en illustrant les propositions (densités, gabarits, typologies) et en prenant position entre les stratégies de densification urbaine et d'extension urbaine (y compris avec les difficultés de chaque posture) / en approfondissant la question des liens entre villages, tissus anciens et nouveaux quartiers / en développant les facteurs favorables à la qualité de la vie sociale dans les quartiers
- De sa **localisation** : quelle optimisation des investissements en transports et de la consommation des terres agricoles par la localisation du développement urbain proposé (voir notes de la Chambre d'agriculture 74 et de la DDEA en annexe) ? prendre en compte le Plan directeur cantonal GE comme base minimum de développement (en particulier du point de vue de la localisation des 3'000 logements prévus aux Cherpennes)
- Et de son **phasage** : préciser les étapes de développement du projet proposé, de manière coordonnée entre l'urbanisation et les infrastructures des transports.

**c. Approfondir et mieux argumenter la question des transports**

- Produire un schéma du réseau maillé des infrastructures de TP faisant apparaître la hiérarchie des différents réseaux de TP / Préciser en particulier le rôle de la voie ferroviaire « Bellegarde / Annemasse »
- Produire un schéma de fonctionnement du réseau de voiries (principe de la hiérarchie du réseau) et des principes de gestion des trafics individuels motorisés coordonnés avec le schéma TP
- Croiser les deux logiques : centre / périphérie (et justifier la localisation des terminus TP) et périphérie / centre (et justifier la localisation et la capacité des P+R)
- Faire ressortir plus clairement les contraintes et/ou précautions à prendre en compte par les projets proposés (par ex. les haltes d'une navette sur autoroute)
- Travailler en intermodal, et expliquer en particulier où est reportée la circulation TIM devenue impossible sur les tracés utilisés pour les TCSP (vérifier - dans la mesure du possible - la capacité de la route de St-Julien à absorber les flux automobiles et TP prévus)
- Développer la question des P+R en tenant compte des P+R déjà planifiés ou existants (Bernex, Bachet, Pougny, ...) : hiérarchie, bassins de clientèle, ...
- Préciser les masses critiques nécessaires pour les différents modes (bassins de clientèle).

**d. Développer en particulier l'argumentaire du tram :**

- Déterminer les conditions cadre pour avoir un tram avec une vitesse commerciale élevée
- Préciser le pourquoi de la localisation du tram dans le projet, en fournissant des arguments qui permettront une décision consensuelle à l'issue des études test (afin de poursuivre les études pour élaborer le dossier de demande de concession – avec un délai à respecter si l'on veut pouvoir mettre le tram en fonction à l'échéance prévue)



- Vérifier la pertinence de l'itinéraire et du terminus du tram (rapport coût / utilité) : en termes de temps de parcours pour les pôles urbains principaux desservis par ce tram (en comparaison avec le temps de parcours en TIM), de bassin de clientèle desservie (à préciser) et/ou d'ampleur de l'évolution / restructuration urbaine que cela suppose.
- e. Préciser ce qui est souhaité pour **St-Julien en tant que nouveau pôle régional** (voir note de la commune en annexe) :
- Prendre position sur son « statut » à venir, entre sa position « périphérique » vis-à-vis de Genève et sa position « centrale » permettant de rejoindre en un peu moins / un peu plus d'une heure Lausanne, Chamonix, Lyon et Grenoble (en évitant Genève)
  - Approfondir la manière de développer ce pôle, avec quelle forme urbaine en lien avec quelles infrastructures TP ? avec quels types de services publics et équipements ? et comment atteindre la masse critique nécessaire (à préciser), avec quel phasage ?
  - Faire un zoom sur le quartier de la gare et/ou du pôle multimodal / Préciser son rôle dans le maillage des infrastructures, en particulier les accès à ce lieu depuis la périphérie (TP et TIM), les conditions de son accès en tram (éventualité d'une tranchée couverte pour reporter les flux automobiles), ainsi que l'objectif d'urbanisation cohérent avec ce choix / Intégrer également le risque d'inondation de l'Aire / Prendre le projet Porte Sud comme point de départ du travail.
- f. Même demande pour **Neydens + Cervonnex + Archamps** qui sont encore des « satellites » sur les plans, sans idée très claire de la manière de les lier au projet global :
- Préciser le parti du projet, en choisissant parmi les scénarios suivants : cet espace aujourd'hui « intermédiaire » devrait-il être à l'avenir structuré par des satellites équivalents ? Ou l'un d'entre eux devrait-il devenir plus important et être desservi par le tram (ce qui revient à choisir entre Archamps et Neydens) ? Ou l'ensemble devrait-il rester « calme » pour laisser de la place au développement de St-Julien, sans le concurrencer ?
  - Quel doit être le phasage de leurs développements respectifs (par exemple Archamps avant Cervonnex, de manière à ne pas avoir in fine deux zones à moitié développées) ? et quel positionnement pour Archamps à l'horizon 2030 ?
- g. Que faire avec **les villages** ? Et quels rapports tisser avec les autres éléments du projet urbain ?
- h. Développer et préciser **le traitement de la limite ville / campagne** ou zone constructible / zone inconstructible (jusqu'à des illustrations de densités et formes urbaines et des idées de mise en œuvre, mais sans aucun caractère exhaustif), en s'inspirant au besoin de la typologie suivante (proposée par ACADE dans son analyse agricole des projets du 1<sup>er</sup> degré) :
- Type 1 : espaces publics entretenus par la collectivité, par exemple les parcs urbains, les espaces verts à proximité des habitations, les terrains de sport et de jeux, ...
  - Type 2 : espaces de liaison entretenus par la collectivité (voies de circulations douces) entre les espaces urbanisés et le cadre naturel et agricole alentour : ex. parcs arborés, jardins familiaux, voies vertes, ...
  - Type 3 : espaces naturels et/ou agricoles dont la proximité vis-à-vis des espaces urbanisés nécessite une gestion de la fréquentation, ou jouant un rôle dans la gestion des ressources (eau, biodiversité). « Espaces tampons » gérés par l'agriculture (compris dans la SAU) mais avec contraintes de production.
  - Type 4 : espaces naturels ou agricoles, gérée par les agriculteurs inscrits dans la SAU et sans contraintes de production.



- i. En matière économique : mieux intégrer les résultats de la **PPDE** (politique des pôles de développement) dans le 2<sup>ème</sup> degré de l'étude test :
- Respecter les quantités d'emplois à prévoir indiquées en p8 de l'annexe au cahier des charges initial (voir également la lettre de la Chambre de commerce GE en annexe)
  - Préciser les caractéristiques des différents sites d'activités, en particulier à quelle(s) vocation(s) ils sont favorables et pourquoi (avec une répartition équilibrée des branches économiques), en repartant de la grille de critères de l'étude METRON, et en la vérifiant par le projet (quitte à proposer des modifications).

## 5.3 Les demandes spécifiques

**Les demandes spécifiques à chacune des équipes, en complément des demandes communes,** correspondent à des besoins d'explorations plus spécifiques, soit sous forme d'approfondissement de l'un des traits caractéristiques d'un projet, soit sous forme d'un développement nouveau identifié comme souhaitable par le collège. Dans cette optique, **différents tracés du tram et la cohabitation entre agriculture et urbanisation** méritent d'être approfondis, en relation avec le projet de territoire développé.

### DeLaMa

- Au niveau du concept de la « *ligne d'urbanité* », montrer mieux comment la lisière relie et sépare à la fois, non seulement des espaces d'échelles différentes, mais aussi des façons d'urbaniser, de « naturer » et de se déplacer
- Développer prioritairement un projet de territoire testant l'hypothèse du tram sur la Rte de Base : quel projet urbain cohérent avec ce projet d'infrastructure ? Quels type et quantité de développement seraient nécessaires (en partant du ratio habituel de 1'000 à 1'500 habitants ou emplois dans un cercle de 300m autour des arrêts) ? Et quelles infrastructures complémentaires faudrait-il prévoir ? Partir des arguments favorables suivants : la possibilité de se connecter facilement aux TC du centre de l'agglomération, de prévoir plus facilement des développements denses que dans un tissu existant, de dissocier les flux sur deux axes parallèles, et d'éviter la difficulté du franchissement de l'échangeur autoroutier par le tram
- Illustrer dans ce nouveau projet la limite ville / campagne, et l'idée (si elle est maintenue) du paysage mosaïque (juxtaposition ZIPLO, serres, terres agricoles ouvertes, nouveaux quartiers, ...)
- Concernant le projet du 1<sup>er</sup> degré, préciser les calculs de capacité d'accueil du développement urbain et de la densification, et ré-évaluer la différence avec l'objectif de développement initial / Fournir dans la mesure du possible les arguments permettant de répondre au point b/ ci dessus
- Préciser (si possible) la localisation du lien mobilité douce indiqué entre la fin du projet de renaturation et le centre ville (Pont du Centenaire / Pont Rouge)

### Lieux-Dits

- Au niveau du concept de la « *trame écologique* », montrer mieux comment articuler des principes d'écologie naturelle à une écologie humaine des modes d'habiter et de se déplacer
- Développer la stratégie dynamique (appréciée), en reprenant - et faisant évoluer - le projet urbain sur un certain nombre de points afin de le rendre :
  - o plus cohérent (entre paysage, transports et urbanisation) en ré-évaluant en particulier la densité et l'accessibilité TP du projet urbain, ainsi que son rapport au maillage vert
  - o et plus faisable / acceptable localement (par ex. remplacer la programmation universitaire - irréaliste aujourd'hui - par autre chose)



- Illustrer les typologies annoncées (habitat et commerces alternatifs)
- Tester plus particulièrement le développement urbain du pôle de Bardonnex (plateforme douanière, P+R et lien avec le village rural dans le canton de Genève), la manière de composer avec la coupure autoroutière, et les liens de ce secteur avec St-Julien et le pôle multimodal, y compris en montrant les limites de l'exercice / inclure (dans la limite du raisonnable) les contraintes techniques (tracé de l'oléoduc / prise en compte bruit et pollution de l'autoroute dans le choix des vocations / non constructibilité de la gravière de Bardonnex pour stocker les matériaux à recycler)
- Approfondir la logique, les limites et les fonctions du maillage vert structurant l'urbain / le suburbain en le comparant (et justifiant ou réorientant les choix) avec la vision genevoise

#### **MBF**

- Au niveau du concept des « polarités inversées », montrer mieux comment la notion de campagne, dans l'inversion qu'elle propose, sous-entend une invention de modes de vie nouveaux, dans le rapport à la nature, à la ville et dans le rapport aux déplacements
- Développer le projet du pôle de St-Julien, en particulier autour du pôle gare / multimodal, sous forme d'une approche en 3D (à l'échelle de la morphologie du terrain et de ses différences de niveau)
- Approfondir la question de la faisabilité de la densification le long du tram sur la route de St-Julien (illustrations de formes urbaines et faisabilité), ainsi qu'aux abords des échangeurs autoroutiers
- Approfondir le concept « d'espace agricole sanctuarisé » et illustrer l'articulation agriculture / urbanisation et les formes possibles d'intégration paysagère dans les trois campagnes (par ex. sur le modèle de la Hollande dans la campagne des serres) / Aborder la piste des partages d'équipements (entre agriculture intensive et urbanisation) pour l'eau et l'énergie (par ex. récupération d'eau de pluie et de chaleur / arrosage des plantes et chauffage des serres)
- Approfondir la mise en œuvre et les limites des campagnes : à quoi elles ressemblent, comment et par qui peuvent-elle être mises en œuvre ?
- Approfondir la question des relations tangentielles avec les territoires voisins
- Détailler l'argumentaire du choix de la localisation du tracé du tram dans le projet.

#### **Et quelques points de détails**

- Merci de bannir les mots PARC et VIDE du vocabulaire pour éviter tout malentendu et les remplacer par « campagne », ou « poche », ou « non bâti », afin de faire ressortir leur identité spécifique
- Ajouter des légendes aux plans (pour faciliter leur lecture par les non professionnels)
- Pour la maquette, se conformer à l'exemple de chablon qui sera transmis.



## 6. Annexes

### Tableau de chiffres à remplir

#### Positions issues de membres du collège

- DDEA 74
- Région Rhône-Alpes
- Commune de St-Julien
- Commune d'Archamps
- Commune de Perly
- Commune de Neydens

#### Positions issues de chambres consulaires

- Chambre de commerce et d'industrie de Genève
- Chambre d'agriculture de Haute-Savoie

#### Positions issues de la société civile

- Associations et citoyens



**Tableau de chiffres à remplir : projet .....**

Chiffres clés du projet	En France	En Suisse	TOTAL
Nombre d'ha consommés par le projet			
Pour les logements en densification			
Pour les activités en densification			
Pour les logements en extension			
Pour les activités en extension			
Dont sur la zone agricole			
Nombre de logements			
Nombre d'habitants			
Nombre d'emplois			
Densité du projet (en extension) en habitants + emplois / ha (éventuellement décliner selon les lieux)			
Eventail de COS/IUS des quartiers			



## **Positions issues de membres du collège**

# PACA de St Julien Plaine de l'Aire

Remarques de la DDEA pour le 1er degré

9 mars 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.anckière@equipement-agriculture.gouv.fr

**Pièces jointes**

---

1 annexe

Le 1er degré de l'étude test a donné lieu à l'établissement par les trois équipes pluridisciplinaires (DeLaMa architectes, Lieux-Dits, et Mayor, Beusch et Frei ) d'un « Concept général d'aménagement », présenté le 30/01/2009 au collège du PACA de Saint-Julien – Plaine de l'Aire, et le 31/01/2009 à la société civile.

Les trois projets appellent de la DDEA différentes remarques ainsi que certains points qu'elle souhaiterait voir approfondis lors des travaux du 2<sup>nd</sup> degré « Projets et Stratégie d'aménagement ».

## 1. Une meilleure prise en compte de la Zone Agricole Protégée

Une démarche de création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP) est en cours sur le territoire français du PACA de Saint-Julien – Plaine de l'Aire, dans le triangle Archamps/Neydens/Saint-Julien. Les conseils municipaux des trois communes ont délibéré dans ce sens suite à enquête publique, et l'arrêté préfectoral notifiant le classement en ZAP est imminent. La ZAP érige la vocation agricole des terrains inclus par le périmètre arrêté en servitude d'utilité publique. Cette servitude est annexée aux PLU et interdit les changements d'occupation du sol.

Les trois équipes, si elles s'accordent sur la préservation et la mise en valeur des territoires naturels et agricoles, consomment cependant des parcelles classées en ZAP, notamment en prévoyant l'accueil de logements et d'activités au nord de la commune de Neydens et au sud de Saint-Julien.

Ainsi, il est demandé aux mandataires d'être attentifs au respect du périmètre de la ZAP.

## 2. Le respect des objectifs d'accueil et de répartition des habitants et emplois

Le Schéma d'agglomération prévoit l'accueil de 200 000 habitants (50% sur Suisse) et de 100 000 emplois (30% sur France) sur l'agglomération à l'horizon 2030. Décliné à l'échelle du PACA de Saint-Julien – Plaine de l'Aire, cela signifie un gain d'environ 32 000 habitants et 14 000 emplois.

La capacité d'accueil du territoire a été appréhendée différemment par les trois équipes, deux estimant l'ambition du projet d'agglomération acceptable et la dernière la jugeant trop élevée. La DDEA considère que l'axe Genève – Saint-Julien-en-Genevois est un axe de développement essentiel de l'agglomération et que l'enjeu des études est de produire de nouveaux potentiels de développement, malgré le cadre contraint, pour atteindre les objectifs quantitatifs fixés. D'autre part, le rééquilibrage des habitants et emplois de part et d'autres de la frontière est indispensable à un développement équilibré de l'agglomération. La DDEA sera donc attentive au respect de ces objectifs.

De plus, elle attend du deuxième degré un approfondissement des projets jusqu'à atteindre un niveau de détail qui permette d'appréhender le réalisme des projets : densité des secteurs ouverts à l'urbanisation, hauteurs et typologies des constructions, exemples ou schémas de principes. De plus, le cahier des charges de l'étude-test prévoyait la formulation de propositions en matière d'équipements publics et de services pour répondre aux besoins induits par le développement.

### 3. Développer l'argumentaire sur la nature et le tracé du système de transport public

Un des principaux enjeux du PACA, condition essentielle au développement de Saint-Julien, est celui de la mobilité. Les analyses de mobilité résultant du PAFVG prévoient que deux lignes de transport public en site propre doivent rejoindre la centralité de Saint-Julien, l'autre passant par la route de Genève et l'autre empruntant la route de Base à travers la plaine de l'Aire.

Lors du premier degré, chacune des équipes a déterminé un tracé et une nature de système de transport public en direction de Genève. Pour le deuxième degré, la DDEA attend des mandataires qu'ils approfondissent leur idée initiale et fournissent des éléments permettant de justifier les choix réalisés en terme de choix d'infrastructure (Quelle est la faisabilité d'un tramway?) et de tracé (en particulier l'implantation des terminus). Enfin, des éléments de phasage pourraient permettre de préciser les étapes de développement des infrastructures de transport proposées (en particulier l'articulation des deux lignes devant rejoindre Genève) jusqu'à parvenir à un maillage du territoire.

### 4. Le rôle de la gare de Saint-Julien

Le cahier des charges de l'étude-test demandait aux équipes d'apporter des éléments pour prendre une décision sur la localisation exacte et les différentes fonctionnalités de l'interface de mobilité de Saint-Julien. Au vu de l'augmentation actuelle de la fréquentation de la gare (alors que peu d'éléments s'y prêtent : gare relativement éloignée du centre-ville, pas d'aménagement multimodal, pas de desserte de TC fine, ce qui démontre un réel besoin des usagers), au vu de l'accroissement de l'offre à venir avec le CEVA (ce qui peut générer du report modal) et au vu du devenir de St Julien dans le projet d'agglomération (ce qui va augmenter la clientèle potentielle), la gare de Saint Julien semble avoir un potentiel intéressant qui pourrait véritablement être développé par une connexion avec un réseau de TCSP. Ainsi le rôle de la gare de Saint-Julien dans le maillage des infrastructures de transport mérite d'être posé.

### 5. Le rôle du site d'Archamps

Le rôle du site d'Archamps dans les projets urbains proposés par les trois équipes n'a pas été suffisamment étudié. Même si le site est très complexe, il présente de nombreux atouts.

Le site d'Archamps est à forte dominante économique, mais n'est cependant pas monofonctionnel: sont présents des commerces, des services, des loisirs, de la recherche, de l'administratif, de la production, et des logements. Le pôle d'Archamps est aujourd'hui desservi par l'autoroute A40 mais déconnecté du réseau TC et ferroviaire, malgré le passage de la voie ferrée en contrebas.

La logique de développement durable et de gestion économe de l'espace doit conduire à mener une réflexion sur l'évolution de ce pôle et son avenir à l'horizon 2030 dans un territoire transfrontalier. Une appropriation de la problématique du site par les instances du projet d'agglomération est indispensable. L'approfondissement du PACA est une occasion de reposer le problème. Un audit du site est une proposition sur laquelle une des équipes pourrait travailler.

## ANNEXE

### Informations indicatives sur la gare de St Julien en Genevois

La gare de St Julien est classée en pôle de rabattement dans le schéma régional des services de transport de la région (même niveau que la Roche sur Foron, Rumilly ou Bonneville).

Fréquentation de la gare = nombre de montées et de descentes en JOB (jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors période scolaire)

2005 : 76 600 voyages

2006 : 88 300 voyages (soit une augmentation de 15 %, plus forte augmentation des gares du département)

Ces chiffres placent la gare de St Julien au 12<sup>ème</sup> rang départemental (sur 38), mais elle ne pèse que 2 % des fréquentations de l'ensemble des gares de Haute Savoie (à titre d'information, les trois premières gares sont Annecy, Annemasse et Rumilly qui pèsent respectivement 38, 11 et 9 % des fréquentations).

En terme de desserte, en ne considérant que les trajets directs ou indirects (avec une seule correspondance), il y a en JOB :

- 8 TER (0 direct) entre St Julien et Annecy (via Annemasse)
- 10 TER (tous directs) entre St Julien et Bellegarde
- 12 TER (6 directs) entre St Julien et Thonon
- 8 TER (1 direct) entre St Julien et St Gervais
- 9 TER (0 direct) entre St Julien et Genève Eaux Vives (durée de trajet entre 30 min et 1 h 25)

La mise en oeuvre du CEVA va améliorer les performances actuelles de certaines liaisons. Par exemple, en 2016, il est annoncé une liaison St Julien - Genève Eaux Vives en 21 minutes, toutes les heures.

## **Avis de la Région Rhône-Alpes dans le cadre des démarches « PACA » (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois**

### **PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire/Genève**

#### **Positionnement général de la Région :**

La Région est un partenaire du Projet d'Agglomération au titre du Grand Projet. La Région soutient la démarche et s'inscrit dans les différentes phases de l'actualité du Projet. Actuellement, elle accompagne trois des huit démarches de PACA en cours.

1. La Région, au titre de ses compétences et politiques (transports, emploi et formation, développement économique, lycées, aménagement du territoire, ...) fait valoir ses enjeux stratégiques au sein de la dynamique de projet franco-valdo-genevois et s'assure de la cohérence des orientations du projet avec ses différentes politiques sectorielles.
2. Dans le contexte du grand bassin de vie qui s'organise autour de l'agglomération genevoise, la Région est un représentant, en soutien de l'ARC, des enjeux coordonnés de la périphérie française en tant qu'institution française pouvant représenter l'unité au-delà des découpages institutionnels, politiques et fonctionnels de ce secteur.
3. Les grandes lignes fondamentales du PA FVG sont en cohérence avec les orientations régionales de développement durables des territoires qui sont ici rappelées :
  - S'assurer de la cohérence entre urbanisme et développement
  - Maîtriser l'étalement urbain
  - Accompagner le développement économique du territoire
  - Valoriser le territoire, préserver l'environnement
  - Initier une cohérence des projets à toutes les échelles territoriales
  - Accompagner la mise en œuvre des orientations régionales
4. Le rôle à jouer pour la Région n'est donc pas de vérifier les orientations du PA FVG mais de regarder les projets proposés à une autre échelle territoriale et temporelle correspondant à ses enjeux propres ou dit sous forme de question :
  - **Comment contribuer à cette démarche de Projet d'Agglomération, d'une part, en l'inscrivant dans un projet régional de structuration à plus large échelle et à plus long terme, d'autre part, en représentant, par les compétences de la Région, les enjeux de la périphérie française liées aux politiques régionales ?**

**5. Dans cette perspective de mise en cohérence du Projet d'Agglomération avec des enjeux d'échelle métropolitaine, la Région propose un angle d'appréhension des objectifs de projet et d'analyse des scénarios comme suit. Ils constituent donc, l'énoncé de ses critères de sélection :**

- Une attention à l'objectif initial de rééquilibrage habitat/emploi et de sa répartition dans chacun des PACA.
  - En termes de logement résidentiel et social : optimiser, en Suisse, les réserves foncières disponibles et vérifier une programmation assurant une diversité de logements
  - En termes de foncier à vocation économique : renforcer en France les projets d'activités en déterminant une vocation spécifique et limiter les projets concurrentiels
- Une attention à une hiérarchie plus explicite entre ce qui est de nature structurelle et doit s'inscrire dans des logiques emboîtées d'échelle de ce qui concerne les projets « ponctuels » en cours. La Région demande donc que soit présenté explicitement, dans le cadre des rendus des candidats :
  - Un schéma du réseau maillé des infrastructures de transport en commun faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Fer, tramway, BHNS, bus...);
  - Un schéma du réseau maillé des infrastructures routières et des voies urbaines faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Autoroutes, RN, rues...);
  - Un schéma du réseau maillé des infrastructures « vertes » (corridors écologiques, espaces d'intérêts environnementaux et paysagers, cours d'eau,...) faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre et la cohérence avec le projet « vert » à l'échelle du Projet d'Agglomération.
- Une attention à une armature TC mise en avant à tous les stades de déclinaisons du PA FVG. Au sein des PACA et dans les scénarios d'aménagements, l'armature TC doit être claire et lisible et elle doit figurer la hiérarchie du système mis en place. Cette organisation doit à la fois servir la logique de priorisation de mobilité TC du centre vers la périphérie mais également celle qui incite au mieux les déplacements diffus de la couronne genevoise à se reporter sur les TC dans une logique périphérie-centre :
  - L'arrivée dans un pôle régional, d'un équipement de transport type BHNS ou tramway doit s'articuler avec une organisation TC de ces pôles périphériques ainsi qu'à une politique de dissuasion à la mobilité VP ;
  - La localisation précise du terminus de l'axe TC PA est stratégique, elle doit être argumentée ;
  - La localisation des P+R est stratégique, elle assure l'articulation entre logique routière et politique de report modal ;
  - L'ensemble de ces choix de localisation doit aboutir à une logique de pôle intermodal complet qui doit être explicite dans les scénarios.
- Une attention à une articulation forte et justifiée entre 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 et armature TC
  - Pour les propositions d'optimisation du foncier autour des axes de déplacement
  - Pour l'intégration des « grands projets » en général.
  - Pour l'intégration des projets à vocation d'habitat résidentiel et/ou mixte
  - Pour l'intégration des projets à vocation l'activité économique
  - Pour l'intégration des projets à vocation commercial / loisirs
  - Pour l'intégration des grands équipements
- Une attention à la force du projet « vert » comme structure maillée des espaces naturels, agricoles et sensibles à tous les stades de déclinaison du Projet d'Agglomération, y compris dans les démarches PACA. (SCOT, Réseau départemental, politiques régionales,...)
  - En termes de préservation du réseau hiérarchisé d'espaces à valeur environnementale et écologique :
  - 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 :
  - En termes de mise en valeur d'espaces naturels pour une qualité de vie des habitants et une qualité du cadre :
  - En termes de paysage, d'ouverture, de perspective et d'équilibre entre nature et ville
- Une attention à l'intégration de logiques transversales entre centres régionaux dans les démarches PACA
  - En termes de liens structurels : mobilité, transport, réseau écologique...
  - Dans une logique inter-PACA de proximité
- Une attention au 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...

## **Proposition pour des points prioritaires fondant un avis de la Région dans la démarche du PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire/Genève dans le cadre de la réorientation des scénarios au 2<sup>ème</sup> degré**

**Les scénarios devront répondre de manière explicite aux enjeux repérés ci-dessous :**

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

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

**Enjeu du PACA :** La Plaine de l'Aire à l'échelle de l'ensemble de la couronne genevoise constitue un des réservoirs fonciers suisses importants susceptibles de proposer un vrai potentiel de rééquilibrage en termes de logements résidentiels et sociaux, or ils ne sont pas nombreux dans l'ensemble des PACA. La Région estime donc que « pèse » sur ce PACA Plaine de l'Aire/Saint-Julien, une part non négligeable de l'objectif de rééquilibrage à l'échelle du PA. La Région sera, donc, spécialement attentive à ce que les scénarios (au moins un) développent un concept d'urbanisation de densification importante dans la Plaine de l'Aire, assurant donc une partie de l'ambition globale du PA FVG.

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

**Enjeu du PACA :** Le site d'activités d'Archamps constitue, là aussi à l'échelle du projet PA 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. La Région sera donc spécialement attentive à ce que les scénarios (au moins un) développent un projet d'urbanisation qui renforce la mise en valeur (accessibilité, visibilité, qualité, innovation...) et le dynamisme de ce site. Dans un contexte de concurrence territoriale, la priorisation de ce site emblématique passe également par une limitation de l'urbanisation des sites d'activités voisins et par une définition claire de la complémentarité des vocations de sites.

2. **La Région sera attentive à la prise en compte, dans les scénarios, d'une hiérarchie entre ce qui est de nature structurelle et doit s'inscrire dans des logiques emboîtées d'échelle de ce qui concerne les projets d'aménagement « ponctuels » en cours ou en projet.** La Région demande donc à ce que soit présenté clairement dans le cadre des rendus finaux des scénarios :

Un schéma du réseau maillé des infrastructures de transport en commun faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Fer, tramway, BHNS, bus...);

Un schéma du réseau maillé des infrastructures routières et des voies urbaines faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre (Autoroutes, RN, rues...);

Un schéma du réseau maillé des infrastructures « vertes » (corridors écologiques, espaces d'intérêts environnementaux et paysagers, cours d'eau,...) faisant apparaître la hiérarchie mise en œuvre et la cohérence avec le projet « vert » à l'échelle du Projet d'Agglomération.

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

**L'arrivée d'un équipement de transport type BHNS ou tramway doit s'articuler avec une organisation TC de ces pôles périphériques ainsi qu'à une politique de dissuasion à la mobilité VP dans un concept global de mobilité :** Une réflexion locale sur cette organisation TC fait partie de l'étude territoriale « PORTE SUD » de la CC du Genevois, elle doit constituer un support de réflexion pour les propositions PACA.

**Enjeu PACA :** L'organisation des TC autour du centre régional de Saint-Julien doit desservir à court et moyen termes, les pôles d'Archamps, Neydens et Cervonnex en accompagnement de leur développement urbain attendu. L'étude PORTE SUD montre que cette organisation TC intercommunale doit également se greffer sur les lignes Bus Annecy-Genève qui passent par la douane de Bardonnex. C'est donc un circuit complexe qui nécessite des choix qui sont directement en lien avec les principes d'urbanisation. Ceux-ci devront apparaître dans les propositions PACA.

**La localisation précise du terminus de l'axe TC PA 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.

**Enjeu PACA :** Dans une première approche, le pôle terminus du tramway/BHNS est prévu à la gare de Saint-Julien. Ce choix permet de lier le tramway/BHNS aux trains régionaux desservant les pôles d'agglomération. En revanche, le terminus à la gare est excentré par rapport au centre de St-Julien, il est finalement peu fréquenté 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 qui 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 TC.

**Le « terminus périurbain »** est également une « **entrée TC d'agglomération** », il doit être considéré comme un **pôle multimodal**, lieu de l'articulation entre l'organisation TC Agglo/TC local /TER et point de rassemblement VP des flux diffus des territoires périphériques.

**Enjeu PACA :** A Saint-Julien, ces 2 sites stratégiques sont dissociés, le lieu de l'articulation entre l'organisation TC Agglo/TC local /TER serait la gare et le point de rassemblement VP des flux diffus des territoires périphériques le plus stratégique est la douane de Bardonnex. Pour créer un vrai pôle intermodal, il faut relier le pôle-gare au pôle- Bardonnex et à la RN. Cela implique donc de prolonger le tramway/BHNS jusqu'à Bardonnex. En l'absence de proposition alternative de pôle intermodale, ce point fondamental, doit faire partie des scénarios PACA du second degré.

**La localisation des P+R est stratégique** dans la politique d'incitation au changement de mode. Elle repose sur une bonne analyse du système routier et d'identification des sites générateurs de trafic (arrivée d'autoroutes, centres commerciaux, parkings...) ainsi que sur une articulation avec le système TC proposé.

**Enjeu PACA :** A Saint-Julien, la réflexion est fortement liée à la question du pôle multimodal, plusieurs scénarios font partie de l'étude PORTE SUD. Les 2 sites d'Archamps et de Migros-Neydens sont des gros générateurs de trafic VP, ils sont à intégrer à la réflexion. 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. Cette localisation doit être explicite et argumentée dans les scénarios PACA du second degré.

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

**Pour les propositions d'optimisation du foncier autour des axes de déplacement.** D'une manière générale, la démarche est celle du renouvellement urbain. Elle pose la question de l'adéquation entre le choix du tracé du TC (quand il existe) et les potentialités foncières à révéler. Les nouvelles capacités d'urbanisation entraîneront une transformation du réseau d'espaces urbains, de lieux de fréquentation et d'usages qui sera à prendre en compte dans la politique des arrêts TC.

**Enjeu PACA :** C'est évidemment le potentiel d'urbanisation très important de la Plaine de l'Aire qui constitue un des enjeux majeurs. En termes d'articulations entre choix du tracé TC et urbanisation, un choix majeur réside dans un tracé desservant Perly et Saint-Julien sur la base d'une ligne TC actuelle ou un nouveau tracé dans la Plaine de l'Aire. La question se poursuit sur des variantes quant au lieu de jonction entre ces deux tracés possibles. Il faudra que les propositions comprennent un argumentaire sur le choix fait. L'autre site de renouvellement urbain important est celui du site environnant la gare de Saint-Julien. Des scénarios d'aménagement font partie de l'étude PORTE SUD.

**Pour l'intégration des grands projets en général.** C'est un autre type de démarche qui est fondé sur une rencontre à opérer entre une volonté de planification urbaine et des opportunités d'aménagement ou des projets en cours dans le périmètre.

**Enjeu PACA :** L'intégration des équipements de loisirs (Multiplex d'Archamps, Macumba et Health Center à Neydens) qui ont une accessibilité essentiellement routière constituent un enjeu d'insertion.

#### **Pour l'intégration des projets à vocation d'habitat résidentiel et/ou mixte**

Ce sont ces projets qui sont le plus facilement conciliables avec une armature TC car le type d'accessibilité est dépendant de pratiques individuelles qui peuvent évoluer en fonction de l'offre.

**Enjeu PACA :** L'optimisation du foncier de la Plaine de l'Aire comme une des grandes ressources restantes à l'échelle de l'agglomération genevoise et la promotion d'une forme urbaine qui incite aux déplacements TC avec une politique de proximité des équipements et une densification autour de la gare de Saint-Julien.

#### **Pour l'intégration des projets à vocation d'activité économique**

La localisation des projets à vocation économique répond à une adéquation entre secteur d'activité et nécessité d'accessibilité, puisque l'enjeu est de garantir une viabilité économique, en partie par leurs emplacements. Ils sont également contraints par leur aire de « chalandise ».

**Enjeu PACA :** comme tous les équipements de grande envergure, pôles générateurs de trafic, les projets à vocation économique 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.

#### **Pour l'intégration des projets à vocation commerciale / loisirs**

Ce type de projets à une logique d'implantation interne très forte, la conciliation planificatrice est faible.

**Enjeu PACA :** Conformément aux 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.

#### **Pour l'intégration des grands équipements**

La politique de localisation des équipements, en revanche, constitue un levier de la planification. Elle doit, à condition de trouver du foncier, consolider la logique du projet à mettre en œuvre.

**Enjeu PACA :** Le projet de localisation des équipements accompagne dans un 2<sup>ème</sup> temps, les choix d'urbanisation des scénarios 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.

- 5. La Région sera attentive à ce que l'armature du maillage « vert » des espaces naturels, agricoles et sensibles soit mise en avant à tous les stades de déclinaison du Projet d'Agglomération, y compris dans les démarches PACA.** (SCOT, REDI, politiques régionales)

#### **En termes de préservation du réseau hiérarchisé d'espaces à valeur environnementale et écologique :**

**Enjeu PACA :** Prise en compte du par les scénarios d'une logique d'échelles emboîtées du réseau écologique par une appropriation du « Projet vert » du PA FVG.

#### **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 :**

**Enjeu PACA :** 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.

Par ailleurs, Les espaces à déclasser sont à délimiter, comme ceux de la Plaine de l'Aire- Est sur les communes de Plan les Ouates et de Confignon.

#### **En termes de mise en valeur d'espaces naturels pour une qualité de vie des habitants et une qualité du cadre :**

**Enjeu PACA :** L'étude Porte Sud conduite par la CC du Genevois a montré l'intérêt de préserver des « cœur vert » à vocation de loisir. 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.

**En termes de paysage, d'ouverture, de perspective et d'équilibre entre nature et ville :**

**Enjeu PACA :** La Directive paysagère du Mont Salève assure le maintien des espaces ouverts et des points de vue. Au-delà de ces enjeux de préservation du Grand Paysage, il est souhaitable que les études PACA proposent un modèle de gestion-valorisation des espaces remarquables notamment au sein des communes d'Archamps et Neydens directement concernées.

Le SD du Genevois propose une armature urbaine en trois niveaux. Pour répondre au besoin de nouveaux logements (+ 32 000 habitants), le PACA pourrait être amené à proposer le développement de certaines zones situées en dehors des parties urbanisées ou à urbanisée identifiés dans le document de planification cité.

Le cas échéant, une analyse des impacts paysagers et environnementaux induits par l'urbanisation nouvelle pourrait être suggérée.

**Au-delà d'une collaboration de la Région en termes de réactions aux « études-test » des différents PACA, la Région sera attentive :**

- **A l'intégration de logiques transversales entre centres régionaux dans les démarches PACA**
  - En termes de liens structurels : mobilité, transport, réseau écologique...
  - Dans une logique inter-PACA de proximité
- **Au 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 NeydensSelon 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 charte 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.



## Commentaires sur les propositions des 3 équipes dans le cadre de la première phase de l'étude PACA Saint-Julien – Plaine de L'Aire

10/03/2009

### Urbanisme - Mobilité

- Les propositions sont cohérentes avec les données chiffrées du cahier des charges et dans la seconde phase il serait intéressant de faire apparaître la répartition des nouveaux logements à chaque phase en tenant compte de l'équilibre.
- Globalement les projets ont assez peu abordé le thème de l'urbanisme sous l'angle de la relation entre les nouveaux quartiers et les centres ville/village existants. Par ailleurs il serait souhaitable d'approfondir la réflexion sur les équipements publics et espaces publics nécessaires à l'augmentation de la population.
- La proposition de nouveaux quartiers qui sont coupés du centre ville ou centre village par des infrastructures lourdes (voie ferrée, autoroute, route nationale à fort trafic et/ou vitesse élevée) devrait aussi être examinée spécifiquement non seulement en terme de capacité de logements mais aussi en terme de construction/accroche à la ville ou au village
- Les projets proposent des développements dans le quartier de la gare, c'est une donnée assumée du cahier des charges.

Rappelons pour mémoire l'état en cours ou prévisible des développements urbains sur Saint-Julien :

- Population actuelle 12'500 habitants (avec les nouveaux immeubles actuellement construits) a minima
  - Chabloux : en cours de réalisation (opérateur engagé), 3'000 habitants dans les 8/10 ans, démarrage construction fin 2009
  - Quartier gare : maîtrise du foncier publique (80%, reste engagé) : 1'500 habitants dans les 10/15 ans
  - Dents creuses et ville sur la ville : selon les directives du PLU : (3/4 opérations par an), 1'500 habitants
  - Développement Plaimbois : environ 2500 habitants possibles selon les capacités du marché et la réalisation de l'accès ouest de Saint Julien
- L'urbanisation du plateau de Cervonnex (logements) appelle quelques remarques.
    - La zone de Cervonnex peut être découpée en trois zones :
      - Cervonnex 1 : une petite zone en sortie de ville de quelques hectares dont le classement peut être changé en U avec le respect du paysage. La zone le long de la nationale est prévue en équipements publics de qualité pour faire une entrée de ville attrayante et bien marquée.

Cervonnex 2 - le plateau entre cette première zone et l'autoroute : cette zone est urbanisable mais elle est difficilement reliable de par la topographie à un quartier de la ville. Cette zone est séparée de Saint-Julien par un couloir naturel fort intéressant (et qui mérite sans doute d'être conservé) qui se prolonge jusqu'au hameau de Lathoy et est un des itinéraires doux préconisés par l'étude Porte sud. Le projet d'agglo attache une grande importance aux paysages et ce plateau est indéniablement un des éléments forts du paysage. L'urbanisation doit donc être très respectueuse en cas de nécessité ce qui réduira sans doute fortement la capacité de logements sauf à construire une ville nouvelle.

Cervonnex 3 - entre les 2 autoroutes et au sud de l'A41 : ce plateau n'est pas reliable socialement à la ville de Saint-Julien. Pour ne pas reproduire l'exemple des lotissements sans liens urbains et sans équipements publics, il conviendra en cas de proposition d'urbanisation de prévoir les équipements convenables.

- Un projet (Lieux dits) propose d'urbaniser le Plateau D'OGNY, Les Plaimbois, L'idée est à étudier plus en profondeur en traitant les problèmes d'accroche à la ville afin d'éviter un quartier isolé et autonome (une étude est en cours pour assurer une seconde entrée ouest de Saint-Julien depuis la nationale 201 directement en continuité avec le site Plaimbois).
- L'urbanisation du territoire doit s'inscrire dans une programmation et, dans une logique de performance du transport public il semble plus cohérent d'urbaniser dans un premier temps le cœur de la ligne (Plan-les Ouates, Perly, Saint-Julien gare) avant des zones plus lointaines. Par ailleurs le projet, dans une logique de lecture d'agglomération, doit éviter les discontinuités d'urbanisation (exemple actuel de la douane de Perly, transition avec l'ensemble immobilier Les Cyclades et le bâti de Perly).
- Les projets posent la question de savoir dans quelle direction doit se poursuivre l'urbanisation de Genève, doit elle continuer dans l'axe Genève-Annecy jusqu'au Mont Sion, ou Saint-Julien doit il s'étendre vers Archamps ? Comment prendre en compte les difficultés topographiques ? La montée en puissance du pôle multimodal gare-Bardonnex et la liaison avec Archamps ne devraient-ils pas attirer vers le village d'Archamps, connexe au site d'Archamps et directement relié à Saint-Julien en passant par le pôle.
- Une remarque qui concerne finalement toutes les propositions, les rendus sont principalement des vues en plans et vue de dessus, avec des concepts de paysages, il est nécessaire de porter le regard au niveau de l'homme, que verra t-il ? Quelles propositions de traitement des limites d'urbanisation avec les plaines agricoles ?

### **Tracé de la ligne Tramway**

- Le tracé proposé semble unanime au regard d'arguments plutôt urbains. Saint-Julien partage cet objectif. Cet argumentaire peut il être développé en

définissant le statut du Tramway, quelle type de liaison doit-il créer entre les nouveaux quartiers et les anciens ? Par exemple sur Saint-Julien comment assurer que le tracé sur l'Avenue de Genève permettrait de mieux relier les deux côtés de la ville si l'on prend l'hypothèse qu'un tram est un élément de couture urbaine et non pas un élément d'isolement si l'on compare à une route. Aussi en terme de construction d'agglomération, une liaison urbaine avec Genève donne une meilleure lisibilité et dynamique à l'agglomération.

- Etudier plus finement les raccordements avec les gares du CEVA. Le raccordement sur la gare de Lancy - Pont Rouge semble incertain et plusieurs hypothèses ont été étudiées par le Canton. Un tram St-Julien-PLO-Bachet-PAV-Etoile a-t-il un sens ?
- Quelle vision de la liaison avec Genève Sud – Praille Acacias Vernets ?

### **Pôle multimodal de Saint-Julien gare/ Bardonnex**

- Ce pôle ne doit pas être réduit à la seule fonction de P+R, c'est d'abord une fonctionnalité qui permettrait de mettre en relation tous les modes de transport et serait aussi l'aboutissement de l'A41. Il serait souhaitable d'approfondir la réflexion sur l'intérêt de réaliser ce pôle, porte d'entrée de l'agglomération par Genève Sud, d'imaginer ses fonctions et les conséquences en terme de fonctionnement pour la ville.
- Avantages connus : ce pôle permet de mettre en relation tous les modes de transports : autoroute, route, chemin de fer, tram, bus (liaison radiale rapide par autoroute de contournement), piétons-cycles.
- Ces avantages doivent être confrontés aux besoins et potentiels.
- Le site dispose d'espaces libres à réhabiliter : si l'idée d'une Université ne semble pas crédible à moyen ou long terme, l'idée d'occuper ce site n'est pas à exclure. Quelles fonctions imaginer en complément des fonctions mobilité (telles P+R, diffuseur, dépôt tram) ?
- Positionnement du P+R : site de Saint-Julien / Bardonnex ou Perly / Plan-les-Ouates.
  - Le P+R sur Saint-Julien Bardonnex décongestionne davantage la douane, point noir de ralentissement, il permet en outre de capter les véhicules du canton et Bas Salève qui circulent par les routes départementales 1201 et 1206.
  - Le P+R à PLO met le Saint-Julien / Archamps / Neydens hors de l'agglomération et les condamne au routier en recréant une frontière intérieure entre agglomération et périphérie. Ce P+R capte les véhicules après la traversée de Saint-Julien et Perly.
    - L'échangeur de PLO a besoin d'un « signal » plus urbain que routier pour éviter de créer une coupure entre PLO et Perly. Un P+R seul renforcerait l'aspect routier et de fait pénalise la densification le long des axes TP.

**Quelques réflexions suite à la présentation des 3 études de notre PACA le 30 janvier 2009 à la Praille.**

Si ces études ont pour objet de nous aider à prévoir et organiser le développement du périmètre de ce Paca et cela en harmonie avec ceux voisins, elles doivent donc en conséquences imaginer comment régler les problèmes ainsi générés tels que le logement et la mobilité pour les plus importants.

Les 3 bureaux ont fait un bon travail, sans toutefois avoir dépassé un cadre quelque peu restreint autour d'un axe Neydens Saint-Julien. Il me semble que le développement se dessine beaucoup plus sur le territoire Français. Ce qui est majoritairement prévu en Suisse l'est sur des zones déjà affectées (les serres maraîchères de la plaine de l'Aire et le PAV) où intervenir sera long et difficile. Rien n'est très perceptible du côté de Bardonnex, Troinex, Charrot, Landecy, Compesières ou Saconnex-d'Arve en termes d'activité, de logement ou de mobilité, alors qu'un bureau a prévu 1000 habitants supplémentaires à Archamps !?

Un des bureaux a complètement et volontairement ignoré le Site d'Archamps alors que ce dernier, de par ses activités, sa situation et ses accès, a été et est l'élément moteur du développement économique de notre bassin voir plus. Il doit rester un des points d'encrage de nos projets car il vaut mieux s'appuyer sur du réel que sur du virtuel !

Les études ne doivent pas être réductrices du fait que le canton de Genève a décidé de limiter ses grandes pénétrantes et de favoriser uniquement l'entrée sur son territoire Sud-est à Bardonnex. Il faut continuer de penser que la dilution du trafic le facilitera. Actuellement Bardonnex ne peut déjà presque plus absorber la circulation et la récente mise en service de l'A41 Nord va amplifier cet engorgement. Les études doivent proposer de rétablir ces pénétrantes et d'en aménager de nouvelles. Je pense par exemple au projet de contournement de Troinex depuis Pierre-Grand imaginé par les élus des communes de Bardonnex et Troinex et sur lequel l'Etat de Genève ne leur répond pas.

En ce qui concerne le stockage des véhicules, il faut imaginer des parkings type P+R dans le secteur de Bardonnex mais aussi ailleurs sans toutefois trop les éloigner de la frontière car pour devenir attractifs ils devront être desservis par des transports publics rapides à fréquences élevées tout en évitant aux usagés d'avoir à changer. Je pense là au terrain jouxtant Buffalo, à la Place du marché de Collonges et à Pierre-Grand ou l'espace ne manque pas.

Les études font apparaître que Saint Julien serait le point de convergence. Je ne pense pas que le futur site propre (bus ou tram) réglera tous les problèmes de transport du secteur. Pour que notre ville centre ne devienne pas un goulot d'étranglement, il faut imaginer d'autres lignes telle que celle qui arrive à Croix-de-Rozon et qui, améliorée, pourrait facilement et rapidement relier le Site d'Archamps à Bachet (nœud TPG important et future gare du CEVA) et desservir les futurs P+R cités au-dessus.

Il faut impérativement prévoir une liaison forte entre Saint-Julien et le Site d'Archamps. Cette nouvelle voie est indispensable pour l'un comme pour l'autre et permettra au Site, si besoin, de grandir de ce côté, rapprochant ainsi ces deux pôles majeurs.

# 5000 âmes de plus à Perly? Le maire réplique

**INTERVIEW** «La réflexion générale a eu lieu sans nous.»

**DOMINIQUE VON BURG**

Quelque 32 000 nouveaux habitants, 14 000 emplois supplémentaires. Voilà ce que prévoit le PACA Saint-Julien - plaine de l'Aire (lire ci-dessous) Perly-Corvins sera une des communes les plus affectées. Interview avec son maire, Bernard Savigny.

Perly va devenir une sorte de ville linéaire. Votre réaction? Vous allez un peu vite... Pour l'instant, il s'agit de voir comment on peut urbaniser cette

zone entre les Accacias et Neydens. Y compris en se posant la question de savoir s'il est raisonnable ou adéquat d'y mettre autant d'habitants et de places de travail.

Cette dernière question est-elle encore de mise?

Le problème, c'est que la Charte qui fonde le projet d'agglomération a été faite au pas de charge, car le canton voulait décrocher des fonds fédéraux pour les transports en commun. Les communes n'ont pas du tout été consultées, la réflexion générale s'est faite sans nous.

Mais Perly peut-elle échapper à la densification prévue?

Les technocrates ont la conviction qu'on ne peut imaginer

une voie de tram vers Saint-Julien sans densifier le long de sa ligne. Sauf que dans cette région du canton, on a déjà un gros problème de transit, parce que l'utilisation des transports publics est très faible. Un tram aurait déjà tout son sens aujourd'hui. Si vous densifiez encore, le tram devra s'arrêter souvent et il n'ira pas assez vite pour les usagers venant de Saint-Julien et de France voisine.

Revenons à Perly. Combien d'habitants en plus d'ici à 2030?

On ne peut le dire précisément à ce stade des études. Mais ce pourrait être 5000 personnes en plus, alors qu'actuellement on en compte un peu moins de 3000. Sur un laps de temps aussi

court - vingt ans - un tel accroissement serait insupportable.

Pourquoi?

Dans les quarante dernières années, notre commune a connu le plus fort accroissement en pourcentage, après Onex. Nos infrastructures ont suivi, et notre plan directeur prévoit qu'elles suffiront encore pour 500 personnes de plus. Pas au-delà. 5000 personnes en vingt ans signifiaient un afflux soudain de jeunes familles. Il faudrait notamment démultiplier nos infrastructures scolaires. Qui, dans un deuxième temps, deviendraient surdimensionnées. Enfin, l'intégration de ces nouveaux habitants serait difficilement gérable. Alors qu'actuellement, nous connaissons une vie sociale très riche. Tout le monde ou presque se connaît à Perly.

Comment allez-vous empêcher que Perly ne soit envahie?

J'ai déjà agi dans mon rôle de membre du collège qui suit notamment les projets de trois bureaux d'urbanistes-architectes. J'ai été contesté, par exemple, quand j'ai lu dans leur cahier des charges que le Conseil



Bernard Savigny. Le maire en colère. (PIERRE ABRAMUS)

d'Etat avait décidé de développer la plaine de l'Aire, alors que c'est le Grand Conseil qui en a la compétence. J'ai demandé la modification de tous les passages trop directs.

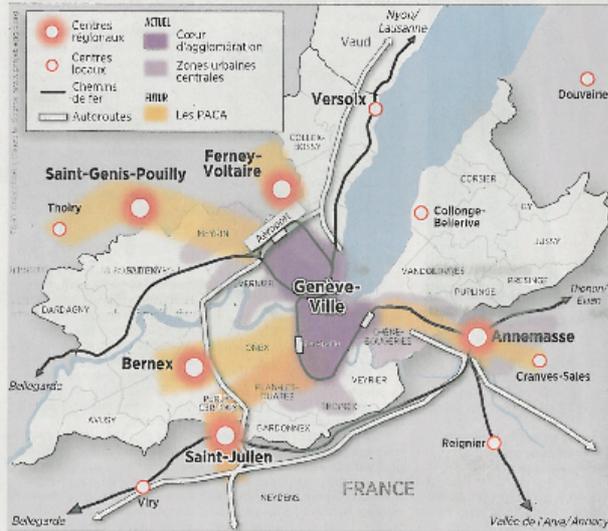
Mais la manière dont ça se passe n'est pas satisfaisante. Ce n'est que peu de temps avant, voire la veille de séances du collège que nous recevons de gros dossiers préparatoires que nous n'avons pas le temps d'étudier. Je crains ainsi que ce processus de consultation actuel ne soit en partie un processus alibi, dont le résultat serait pour l'essentiel déjà déterminé. A notre

première séance, le conseiller d'Etat nous a dit que ce dernier était bien gentil de nous demander notre avis, et que faute d'accord sur le cahier des charges, il présenterait un projet au Grand Conseil sans nous consulter.

Tout cela est donc sans espoir?

J'espère que non. Le Grand Conseil se réveille sur la question du plan d'agglomération. La Commission consultative en matière d'aménagement du territoire suivra le dossier. Avec douze représentants des communes au lieu de trois actuellement.

## II SCHEMA D'AGGLOMERATION: HORIZON FRANCO-GENEVOIS POUR 2030



## «On a mis les pieds dans le PACA»

Le PACA est au projet d'agglomération valdo-genevois ce que le pétale est à la marguerite.

Il y en a cinq désormais à l'étude, des «périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération» (PACA). Cinq qui s'étalent en étoile autour de Genève, le long des axes qui relient la cité à son arrière-pays. Ces PACA désignent l'espace, dans lequel Genève et ses voisins veulent planter les immeubles, les usines et les bureaux où seront logés les 200 000 nouveaux Genevois et où travailleront 100 000 personnes d'ici à 2030, si la région conserve son attractivité.

Les premiers à se jeter à l'eau ont été les gens habitant entre Lancy et Neydens et entre le Petit-Lancy et Bernex. En novembre le PACA Genève-Annemasse a démarré, le 5 janvier celui de Meyrin-Saint-Genis. Celui de Grand-Saconnex-Fernex-Volleraux a été mis sur les rails le 4 février. A chaque PACA, sa ligne de tram, véritable nervure centrale du pétale.

Chacun est étudié par trois bureaux d'urbanistes placés sous la gouvernance d'un collège d'élus et d'experts (un expert de plus que d'élus) et, nouveauté, des tables rondes où sont invités des représentants de la société

civile. Il s'agit de délégués d'associations économiques, syndicales, environnementales et autres, désignés par le Département du territoire sur proposition des Mairies. Les partis politiques ne sont pas invités à ces processus de concertation.

L'expression «On a mis les pieds dans le PACA» prononcée par l'un des trois bureaux chargés d'étudier le PACA «Aire-St-Jus» a bien fait rire les maires réunis le 30 janvier à La Plaille.

Le site Internet [www.genève-agglomération.org](http://www.genève-agglomération.org) est une mine d'informations et le blog <http://metropolegeneve.blog.ici.ch> suit le projet d'un regard critique. J.-P. Molva



Les deux visages de Neydens. Au premier plan, le bourg coule des jours paisibles autour de son église, tandis qu'au second plan, les grues et les ouvriers s'activent sur le chantier du parc de loisirs de Migros. (JUDEN FORTUNA)

# Neydens, un petit village au grand destin

**FRANCE VOISINE**  
Située aux portes de Genève, cette commune de seulement 1400 âmes est à un carrefour stratégique.

MARIE PRIEUR

**Sise à deux pas de la frontière.** Neydens est une commune aux deux visages. Au cœur de ce bourg, les 1400 habitants goûtent les plaisirs de la vie de village, rythmée par le son des cloches de l'église. Tandis qu'à deux pas de là, les grues travaillent d'arrache-pied à la construction du futur parc de loisirs Migros.

Une dichotomie totalement assumée par Jean Verdel, maire de Neydens depuis mars 2008. «C'est une commune rurale et qui a envie de le rester, amorce l'habitier Fern. Ce consensus est partagé aussi bien par les habitants que par les Municipalités qui se sont succédés. Et d'ajouter: «Ce n'est pas qu'on ne veut pas grandir mais on veut grandir doucement. D'ailleurs, nous ne sommes pas un centre urbain, notre rôle n'est pas d'accueillir une population massive. Nous n'avons pas les infrastructures adaptées.»

Difficile cependant de résister à la demande. Situé à seulement trois kilomètres à vol d'oiseau de la frontière, dans le périmètre de développement



Jean Verdel, maire de Neydens: «Ce n'est pas qu'on ne veut pas grandir mais on veut grandir doucement.» (JUDEN FORTUNA)

appelé «la porte sud de Genève» et sur l'axe de liaison avec Annecy, Neydens est un carrefour stratégique de premier ordre. «Nous sommes dans le bassin naturel de Genève», souligne Fern, signalant que la commune fut une dépendance genevoise de 1536 à 1754, avant d'être rattachée au roi de Sardaigne.

#### Entre deux autoroutes

«Notre position centrale, entre les autoroutes A40 et A41, soumet notre territoire à une forte pression. Notre but est de le préserver à tout prix d'une urbanisation galopante», prévient-il. D'autant que ce rôle de carrefour devrait encore s'accroître avec l'ouverture mi-décembre de l'autoroute Annecy-Genève.

«Nous sommes à un tournant. Mais nous avons pris les devants et nous comptons maîtriser notre développement.» Pas question, par exemple, de précéder l'arrivée agricole. Une procédure est en cours pour classer les hauts de Neydens au pied du Salève, en zone agricole protégée (ZAP), afin d'éviter que des hypermarchés, des immeubles et des parkings ne colonisent ces hectares de verdure.

Pour autant, Jean Verdel

n'est pas hostile au changement. Il compte même profiter pleinement de l'énorme potentiel de Neydens. D'où le choix d'accueillir Migros et son gigantesque Vilain Parc sur la zone d'activité commerciale de 40 à 50 hectares qui jouxte le cœur du village.

«La commune possédait un grand terrain le long de la route départementale, à côté du Macumba. Il tapait dans l'œil de beaucoup de monde.



On ne voulait pas d'hypermarché mais du service. Le choix s'est porté sur Migros.» A noter qu'à côté du Vilain Parc restent 5 à 6 hectares destinés à construire du logement «ici, on pourra accueillir 150 à 200 personnes.»

Le paradoxe, c'est que c'est justement sa zone d'activité commerciale qui permet à Neydens de disposer des moyens financiers nécessaires à la maîtrise de son développement.

#### PUBLICITÉ

FABIENNE GAUTIER ET GILLES DESPLANCHES DES COMMERCANTS À LA CONSTITUANTE



- LISTE N°6  
LIBERTÉ ET PROSPÉRITÉ
- «Liberté de commerce»
  - «Liberté d'entreprendre»
  - «En faveur du développement et de la création d'emplois»
  - «En faveur de la formation pour tous»

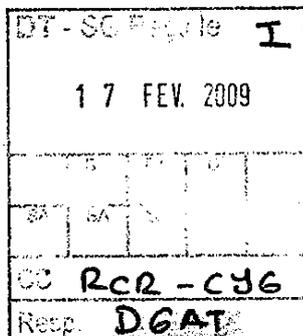
**PEUT GARANTIR  
UN VILAIN PARC PAISIBLE**

Comité hors parti  
34, CH 1211 Genève 8  
IS CCP 12-8456-2

02 91 27 26



## **Positions issues de chambres consulaires**



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

CL/MFP

Genève, le 13 février 2009

## PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire – Tables rondes

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Invitée en qualité d'association représentant la société civile au sein de la commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire (CAT), la CCIG souhaite, par la présente vous faire part de quelques commentaires et remarques suite à la présentation, le 31 écoulé, des projets développés par trois mandataires sur le périmètre Saint-Julien – Plaine de l'Aire.

Nous nous devons en premier lieu nous faire les porte-paroles de nombreux acteurs des milieux économiques qui déplorent l'organisation de ce type de rencontre un samedi. Dans un souci de participation étendue à ces présentations, il conviendrait de s'en tenir à des soirées durant la semaine, comme cela avait été le cas pour le PACA Bernex.

Les remarques liminaires de notre précédent courrier du 12 novembre 2008 relatif au premier « atelier – table ronde » de Bernex gardent toute leur actualité après ce second essai qui n'est toujours pas transformé.

L'absence d'homogénéité des tables et le peu de temps à disposition pour assimiler des concepts urbanistiques et d'aménagement qui restent parfois très largement abstraits rendent l'exercice fastidieux et l'apport de plus-value restreint. Il n'est en effet pas aisé de dégager des idées-forces dans ce contexte, et encore moins d'avoir une vue d'ensemble distincte des projets, les options des uns et des autres finissant par se confondre.

A ce titre, nous pensons qu'il n'est pas raisonnable, dans une optique d'information large et de partenariat avec la société civile, de faire l'économie d'une large distribution, à tous les participants, des documents de base de chaque projet. Ceux-ci pourraient ainsi être directement annotés et révéler plus clairement les options retenues.

Toutefois, nous relevons avec plaisir que notre suggestion de distribution préalable du cahier des charges a été reçue et nous vous en remercions. Il nous est apparu également que la « restitution » des remarques formulées par les différentes tables par des coordinateurs du projet d'agglomération était une meilleure formule que celle utilisée précédemment. Nous pensons cependant que l'exercice est peu porteur de plus-value et que seule la synthèse écrite des idées et remarques énoncées permet un travail prospectif.

S'agissant spécifiquement du périmètre Saint-Julien – Plaine de l'Aire, peu de lignes directrices fortes et d'options concrètes ont été présentées. En outre, la volonté des édiles français, directement concernés par le développement de plusieurs zones d'activités, de voir croître leur village ou leur bourg nous a semblé très en retrait des ambitions des porteurs du projet d'agglomération. Pour le surplus, nous vous livrons quelques réflexions tirées de nos observations lors de cette journée.

En premier lieu, la vision transfrontalière n'apparaît pas comme une évidence dans l'esprit d'une grande majorité des participants. A titre d'exemple, une infrastructure universitaire à proximité de Saint-Julien ne serait vue positivement par les représentants français que si elle était rattachée à la France, et non à l'Uni de Genève pourtant proche...

Ensuite, de notre point de vue, le développement de la zone entourant la plate forme autoroutière de Bardonnex est primordial pour ce périmètre. Elle doit devenir le nouveau centre économique et commercial du sud de Genève, ainsi que le nœud de transports intermodal indispensable : proximité de la gare de Saint-Julien, arrivée du tram provenant du Bachet ou de Lancy-Pont-Rouge et, enfin, interface des autoroutes à destination de Lyon, Annecy, Chamonix et le canton de Vaud. Ce centre névralgique de la mobilité genevoise de demain doit être au centre des préoccupations des coordinateurs de ce PACA et il faudra assurément y prévoir l'un des principaux P+R du canton.

Enfin, nous sommes une nouvelle fois restés dubitatifs quant aux options prises au niveau des pôles économiques et industriels. Des emplois sont annoncés quantitativement, conformément au cahier des charges, mais sans analyse sérieuse des opportunités. De plus, aucune vision qualitative des activités qui pourraient se développer dans le périmètre n'a été apportée. Il apparaît à nouveau, comme pour le PACA Bernex, que seules des activités exemptes de toute nuisance induite soient envisagées. Quel est l'avenir du secteur secondaire à Genève si l'on prend en compte la nécessité de délocaliser de nombreuses entreprises du secteur PAV et qu'aucune solution ne semble se dessiner dans les PACA ?

De notre point de vue, la frilosité affichée au niveau des pôles économiques dans le cadre du projet d'agglomération ne peut trouver son pendant que dans le développement d'un vrai projet alternatif de grande envergure à Colovrex, dans le périmètre des nuisances de l'aéroport. Toutefois, cette zone n'apparaissait pas dans l'étude Metron...

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de ma parfaite considération.

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

  
Jacques Jeanmerat  
Directeur

  
Charles Lassaule  
Membre de la direction



COURRIER ARRIVÉ Le - 3 MARS 2009

DESTINATAIRES	Pour Transm.	Pour Info.
PRÉSIDENT		<input checked="" type="checkbox"/>
VICE-PRÉSIDENTS		
ANIMATEURS de COMMISSIONS		
FONCTIONNAIRES	<i>Christine Bernard</i>	

Madame Marie-Christine MASSIN  
Chef du PACA St Julien – Plaine de l'Aire  
Communauté de Communes du Genevois  
Bât. Athéna – Site d'Archamps  
74160 ARCHAMPS

Anncy,  
Le 26 février 2009

*Objet : Projet d'agglo Franco-Valdo-Genevois  
PACA St Julien – Plaine de l'Aire  
Observations et avis de la Chambre d'Agriculture  
sur les propositions des 3 équipes*

Madame,

Comme suite à la présentation des 3 propositions de bureau d'étude concernant le PACA (périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) de St Julien - Plaine de l'Aire le 31 janvier 2009, et après examen, la Chambre d'Agriculture tient à faire part de ses observations et de ses positions :

1. Notre compagnie rappelle tout d'abord les arbitrages intervenus en 2000-2002 entre la Communauté de Communes du Genevois et la Profession Agricole lors de l'élaboration du SCOT du Genevois qui a constitué une étape importante concernant l'adoption d'un équilibre entre développement et protection sur le moyen et long terme, et dont il résulte les éléments suivants :
  - Le SCOT a été établi sur une base d'accueil de population qui à l'époque ne prenait pas en compte l'engagement (résultant du Projet d'Agglo Franco-Valdo-Genevois) du Canton de Genève d'accueillir la moitié des logements : il convient de tirer les conséquences de cette nouvelle donne : le PACA doit s'inscrire dans les zones d'urbanisation prévues au SCOT (et ne doit pas provoquer d'extension sur les espaces agricoles et naturels protégés par le SCOT), et ce d'autant que l'adoption d'un coefficient de rétention foncière avait justifié des surfaces d'urbanisation plus étendues que le strict nécessaire.
  - Concernant l'accueil des activités économiques : la zones d'Archamps avait fait l'objet d'une extension (sud de la zone actuellement urbanisée) avec convention entre SMAG-Conseil Général et Chambre d'Agriculture prévoyant qu'il s'agissait là de la dernière extension.

Malgré cela, la Profession Agricole a dû admettre dans le cadre du SCOT à titre de développement à long terme une nouvelle extension d'une vingtaine d'hectares côté ouest sur le plateau de Lathoy. A ce jour existe sur le site un potentiel d'urbanisation de près de 40 ha voué aux activités économiques.

Il s'agit là pour la Chambre d'Agriculture d'un élément stratégique que le projet définitif de PACA devra prendre en compte. En effet, un usage dense, rationnel du foncier devra permettre d'éviter la consommation d'espaces agricoles stratégiques, tels que ceux de « La

Côte », « Bougerie » qui se trouvent largement amputés par les 3 projets des bureaux d'étude.

- L'accord Elus/Profession Agricole donnant la possibilité d'extension du PAE d'Archamps, moyennant la protection agricole du site de « la Côte », « Bougerie » a été scellée par la mise en place de la ZAP inter-communale que le PACA doit respecter impérativement : la Chambre d'Agriculture demande que cet élément soit communiqué aux bureaux d'étude comme orientation à respecter.
- Le SCOT a prévu l'urbanisation du secteur encore agricole de Cervonnex. Depuis lors, le sort de l'exploitation existante sur ce site a été réglé par la vente du foncier et du bâti de cette exploitation à la Communauté de Communes (sous réserve du maintien des exploitants jusqu'à la cessation d'activité).

De ce fait, et dans une perspective de long terme, la Chambre d'Agriculture propose que l'ensemble du secteur situé entre l'autoroute A41, la route nationale, le Nant de la Folle et l'A40 soit utilisé au maximum de sa surface, et de façon dense pour l'urbanisation (habitat/économie) de façon à épargner la zone de « la Côte » « Bougerie » ainsi que les zones « Huffin ». Sur ce point, il nous semble que les bureaux d'étude n'ont pas envisagé une utilisation maximale de ce site ; une orientation en ce sens devrait leur être donnée.

2. Par ailleurs, pour la Chambre d'Agriculture, le projet de PACA devra tenir compte des éléments suivants :

- Projets structurants (ou possibilités d'urbanisation) présentant une capacité d'accueil important de logements (exemple : domaine de Chabloux), permettant d'éviter d'autant l'extension de l'urbanisation à la périphérie de St Julien-Neydens.
- Affecter à l'urbanisation des secteurs sous-utilisés (exemple : « les Moulins ») et prendre en compte les capacités d'urbanisation des « dents creuses ».
- La structuration urbaine du secteur de la gare de St Julien constitue un enjeu fondamental ; la densification de ce secteur, ainsi que celle du site de Bardonnex (constituant actuellement une friche) doit permettre de limiter l'urbanisation à la périphérie et de limiter les emprises agricoles.

Sur ce point précis, le projet de l'équipe n° 2 nous paraît devoir être retenu (et approfondi notamment en ce qui concerne les possibilités de liaison des sites de la gare de St Julien et de Bardonnex.

3. Observations sur les projets des 3 équipes :

Hormis le point qui précède, les projets présentés nous inspirent les remarques suivantes :

- Le projet de l'équipe n° 3 (Mayor-Beusch) nous paraît le plus proche de ce qui paraît admissible pour la Profession Agricole :
  - Sa conception repose sur l'identification et la préservation de 3 espaces naturels-agricoles structurants (plaine de l'Aire, plateau de Bardonnex et ZAP St Julien-Neydens).
  - Il prévoit une densification le long des axes de transports ; il constitue le projet le plus dense et le moins consommateur d'espace.

Il pourrait être amélioré particulièrement sur les points suivants :

- Fixer le développement en utilisant totalement et de façon dense le site de Cervonnex (entre A40 et A41, RN et Nant de la Folle), ainsi que la ZAE de Neydens située au sud de ce secteur et le site de Bardonnex.
- Supprimer, en contrepartie, le projet d'urbanisation sur les secteurs suivants, intégrés à la ZAP :
  - Sud de la ZAE d'Archamps (extension non admissible sur ce secteur),
  - Secteur de « la Côte » « Bougerie »,

- Bloc foncier (6 à 8 ha) « Les Huffins » situé dans l'angle nord-est formé par l'A40/A41, à la limite des 2 communes de Neydens et St Julien.

- o Le projet de l'équipe n° 1 (DeLaMa – Marchand) :

- Il respecte relativement bien la protection des espaces agricoles situés en ZAP sur « la Côte » « Bougerie » et le bas de Neydens.
- Toutefois, il prévoit des zones « tampon » entre zone d'urbanisation et zone agricole et dont la nature et l'usage ne sont pas définis ; ces espaces échappant à la production agricole.

Ce point du projet ne peut donc être retenu.

La Chambre d'Agriculture demande que le PACA fixe une limite nette entre zone d'urbanisation et zone agricole (pour éviter la perte du terrain) avec création d'un aménagement (route, ligne boisée) pour marquer la frontière entre les 2 espaces.

Par ailleurs, ce projet fait totalement abstraction de la ZAE d'Archamps. Si ce projet n° 1 devait être retenu, il devrait logiquement prévoir la suppression des zones d'extension de la ZAE d'Archamps.

A l'inverse, la réintégration dans ce projet de cette zone avec ses extensions devrait s'accompagner d'une diminution des zones d'urbanisation particulièrement sur le secteur de « la Côte ».

- o Le projet de l'équipe n° 2 (Lieux-Dits – Violettes) :

Comme indiqué plus haut, le seul intérêt de ce projet est la création d'un pôle d'urbanisation fort sur les sites de la gare de St Julien et de Bardonnex (qui pourrait inspirer le projet final). Pour le reste, il ne présente pas d'éléments acceptables par la Profession Agricole.

Globalement, la Chambre d'Agriculture insiste sur la nécessité d'une identification claire et précise entre zones d'urbanisation et espaces agricoles. Il ne peut y avoir de zones mixtes mêlant activités de production agricole et activités de loisirs des résidents.

Par contre, les projets devraient approfondir les possibilités de continuités naturelles sur la base des éléments structurants existants : rivières, zones boisées, pour liaisonner les territoires situés essentiellement en dehors des zones de production agricole.

Plus accessoirement, il est possible d'envisager à partir de ces axes naturels structurants des accès dans les zones agricoles, à aménager avec des équipements légers pour permettre des promenades, en compatibilité avec les activités agricoles.

Enfin, la Chambre d'Agriculture souhaite qu'en accompagnement du PACA qui sera retenu, soient prises des mesures assurant que le rythme d'urbanisation des zones retenues soit équilibré de part et d'autre de la frontière.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos respectueuses salutations.

Le Président,

Gérard DUCREY





## **Positions issues de la société civile**



## **Table ronde sur le PACA de Saint-Julien – Plaine de l'Aire Position du CLE et de la CEST**

### **1. Climat - environnement**

Il est primordial de tenir compte des différentes contraintes des changements climatiques, des pénuries de matières premières et tout particulièrement du pétrole, sans oublier la crise financière qui auront des répercussions importantes sur nos projets. Il est donc essentiel que ces crises soient évoquées et d'en tenir compte dans l'élaboration des programmes afin de dégager des priorités pour les affronter dans les conditions les moins mauvaises possibles. Cela nous servirait à modérer nos ambitions.

#### **Demandes du CLE et de la CEST**

- le calcul de *l'empreinte écologique* pour notre territoire nous paraît indispensable. Le manque d'évaluation environnementale nous paraît problématique, elle doit être intégrée à la réflexion des participants aux différents PACA.
- l'accueil et l'accroissement de la population, le développement d'énergie et l'accès à l'eau potable ne ressort dans aucune étude. Des modes de productions et de consommations durable et renouvelable doivent impérativement être étudiés avec harmonie, pour essayer de devenir une région autonome.

### **2. Mobilité – infrastructures**

Cela devrait être le point fort du PACA. Il présente pourtant d'importantes lacunes en matière de mobilité durable. Tous les projets présentent une situation idéale avec un tram qui dessert le territoire. Or, ce n'est pas le cas. Le tram de St Julien a été recalé par la Confédération ! La desserte par bus, dont la mise en site propre n'est même pas programmé en priorité A, prévue est dérisoire. Aujourd'hui, selon la DGM (Direction générale de la mobilité) genevoise environ 1% des usagers utilisent les transports en commun. La ligne du Pied du Salève n'a pas été prise en compte.

#### **Demandes du CLE et de la CEST**

- Le *tram de Saint Julien* est incertain et à une échéance bien trop lointaine. Il faut accélérer l'étude et demander sa mise en priorité A, actuellement en C, sans financement.
- Il y a lieu également de prévoir le développement et la valorisation de la *ligne du Pied du Salève*. Cette ligne ferroviaire – directions Bellegarde et Annemasse - doit être prise en compte et valorisée et connecté aux réseaux de bus TPG / TAC.
  - avec la TAC qui dessert le Pas-de-l'Echelle depuis Annemasse par bus ligne 5, aux heures de pointe en semaine
  - remettre en service voyageurs la gare de Bossey-Veyrier et y prolonger la ligne TPG 8
  - remettre en service la halte de Collonges-sous-Salève et y prolonger la ligne TPG 44
  - créer une halte au droit du complexe d'Archamps, à Etrembières
  - etc
- Le *tram-train* doit être sérieusement être étudié et intégré au projet.

- Le passage par la route de St Julien a notre préférence sur la variante par la route de Base, ceci pour éviter une urbanisation généralisée du secteur. L'urbanisation au delà de l'autoroute ne va pas de soi sans compensation et reclassement de terrain en zone non constructible.

### **3. Urbanisme – aménagement du territoire**

La réalité sur le terrain diffère de ce qui nous a été montré. En effet, **tous** les espaces sont en train d'être urbanisé de manière anarchique, y compris hors des futurs axes de transports publics. Tout l'espace disponible, montré comme non construit, est en cours d'urbanisation rapide. Le lien avec le PAV (Projet Praille-Acacias-Vernets) manque.

#### **Demandes du CLE et de la CEST**

- de stopper le *mitage du territoire*
- de faire le lien avec le PAV
- le PACA doit tenir compte des territoires qui l'entourent et notamment les liaisons avec Viry, Beaumont, Valleiry et Annemasse.
- d'assurer des *zones agricoles de proximité* de façon plus marquée.

### **4. Logements**

#### **Demandes du CLE et de la CEST**

- Il est fait mention d'urbanisme, mais à aucun moment de quel type d'habitat. C'est le moment de mettre l'accent sur *l'éco habitat et l'habitat social*.

### **5. Économie**

Nous sommes en faveur de la proposition qui vise une bi localisation des emplois à raison de 60% en France et 40% à Genève

### **6. Nature**

#### **Demandes du CLE et de la CEST**

L'inventaire des milieux naturels intéressants pour les populations animales/végétales manque et les connexions entre ces milieux (et par conséquent leur impact sur les infrastructures envisagées) n'ont pas été étudiées.

Sur l'ensemble des aménagements du territoire, il est impératif de prendre en compte les déplacements de la faune et de la flore (*corridors biologiques, ou couloirs de la vie...*), soit en maintenant des endroits encore non urbanisés en y apportant des modes de gestion spécifiques, soit en créant artificiellement des passages sur ou sous les voies de communications routières ou ferroviaires, soit en l'intégrant obligatoirement comme une autre fonctionnalité des espaces « vert ». Pour plus d'efficacité et pour un vrai développement durable, une étude au cas par cas doit être menée.

### **7. Compétences**

Pour les expertises environnementales, il ne faut pas se contenter des bureaux d'études, mais impliquer les associations tant françaises que suisses dans l'élaboration des programmes. Dans la société civile il y a des compétences reconnues qu'il faut utiliser et d'autres domaines de compétence.

**Contribution / PACA St.JULIEN - Plaine de l'Aire**

**1-Des principes positifs** - lutte contre le mitage du territoire

- développement des transports publics
- couloirs verts, préservation des zones agricoles
- zones d'activités en liaison avec les lignes de transports

**2-Des propositions pertinentes des acteurs locaux adaptées au territoire** :- faire de St. Julien un pôle important reconnu

- valoriser la ligne ferroviaire du Barreau Sud
- prévoir une liaison directe avec Genève

**3-Nos propositions**

- Nous pensons que le préalable d'un développement uniquement basé sur la croissance économique n'est pas approprié à une démarche de développement durable et l'hypothèse d'une croissance continue n'est pas fiable au regard de la crise mondiale et des problèmes planétaires qu'aucune prospective ne peut occulter

**-sur la méthode :**

- nous prenons acte du lancement des procédures PACA mais nous pensons qu'il est encore temps d'engager parallèlement une démarche fixant des objectifs globaux, sociaux (cohésion sociale, lutte contre le coût de la vie, un logement pour tous...) et environnementaux (décroissance énergétique...). Dans ce domaine, le Projet doit s'appuyer sur les préconisations des instances internationales (protocole de KYOTO...), des instances européennes et nationales (le Grenelle de l'environnement), intégrer la politique régionale contre le réchauffement de la Planète ainsi que la mise en place du Plan climat 74. En particulier le projet doit se conformer à l'objectif d'économiser 20% d'énergie, de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre et d'utiliser 20% d'énergies renouvelables d'ici 2020. La mise en place d'indicateurs de développement durable (empreinte écologique, bilan carbone, indicateurs de développement humain...) constitue un outil indispensable

- se baser sur un état des lieux et sur le vécu et l'attente de la population, les pratiques des élus en matière de développement doivent être identifiées
- prévoir une gouvernance lisible par la population afin qu'elle puisse s'informer, donner son avis et contrôler
- penser bassin de vie transfrontalier, rapprochement des populations (activités inter culturelles, inter associatives...)

**- sur les différentes problématiques :**

- **emploi** : privilégier la main d'œuvre locale dans toutes ses composantes (personnes pas ou peu qualifiées, personnes handicapées...), promouvoir les emplois liés aux économies d'énergie, règle de proximité lieu de résidence - lieu de travail, avec une politique de formation adaptée à ces objectifs

- **économie** : soutenir l'économie sociale et solidaire ; aider les PME, promouvoir les activités favorables au développement durable (une agriculture bio assurant la souveraineté alimentaire...)

- **services publics** : performants et de proximité

- **transports** : complémentarité transports urbains et péri urbains dans le cadre d'un projet RER régional valorisant une offre de transport public attractive au niveau des horaires et de la durée de parcours notamment Le RER serait préférable au tram, il permettrait une plus grande rapidité d'acheminement et devrait éviter une densification excessive autour des arrêts d'un éventuel tram. La valorisation du Barreau SUD pourrait se faire par la réalisation d'un RER reliant Collonge, Archamp, StJulien, Viry, Valleiry à Genève via Bachet, avec des gains de temps suffisants pour concurrencer la voiture (cf blog AGFUT-DTC : <http://agfut-dtc.74.over-blog.com>)

Le stationnement sur les P+R devrait être gratuit (Collonge (existant), Archamp (à aménager...))

En attendant le RER ou le tram, la fréquence des transports publics existants (bus) devrait être augmentée

## René Tagand – Adjoint à Neydens

### **PACA – Transport en commun**

#### **Introduction :**

Je me permets de vous adresser ce document qui reprend l'argumentation que j'ai développée à une des tables rondes de la journée du 31 janvier. Fort de mon expérience personnelle en tant qu'utilisateur des TPG j'ai l'impression que dans la réflexion sur l'axe La Praille-Saint-Julien-Neydens de PACA si le volet transport en commun est largement développé il mérite quelques remarques constructives.

#### **Mon expérience personnelle**

J'ai toujours habité le village de Moisin hameau de Neydens situé sur le premier contrefort du Salève. Je travaille depuis longtemps au centre de Genève, Place des Alpes, près de la gare Cornavin. Je n'ai pas attendu le Grenelle de l'environnement pour prendre conscience de l'équation «transport individuel = nuisances + galères». Depuis la fin des années 80 j'ai expérimenté plusieurs solutions pour me rendre à mon travail en utilisant les transports en commun :

##### Solution No.1 : **Navette rapide entre parking P+R de Perly et Bel Air avec un seul arrêt intermédiaire à la Jonction.**

Perly se trouve à 10mn en voiture de Moisin et je marchais également 10mn pour aller de Bel Air à mon travail. Cette solution était très satisfaisante, à cette époque il y avait il est vrai moins de bouchons sur la route des Jeunes en arrivant à la Jonction. Mon trajet porte à porte durait environ 45mn. Cette navette sous-traitée par les TPG à l'entreprise Frossard avait un certain succès. Il me semblait qu'elle fût pleine d'avenir. Elle a été par la suite abandonnée pour des raisons que je ne connais pas. Je pense réellement que si elle existait aujourd'hui il y aurait une liste d'attente pour l'utilisation du parking de Perly. Personnellement je l'avais abandonnée pour les 2 solutions suivantes.

Solution No.2 : Navette rapide entre parking **P+R du Pas de l'Échelle**, près du départ du téléphérique et Bel Air avec un seul arrêt à la hauteur du pont du Mont-Blanc. Cette solution m'offrait une durée de trajet identique à la première solution. Cette navette était sous-traitée par les TPG à l'entreprise Dupraz de Soral. Attirant trop peu d'utilisateurs, elle fut normalement supprimée.

Solution No.3 : C'est à ce moment là que fut créé le **parking P+R du Bachet de Pesay** que j'ai utilisé pendant 8 ans. Bachet de Pesay se situe aussi à 10mn de voiture de Moisin. Pour un trajet de 40-45 mn, le tram m'offrait par rapport à la navette de Perly une plus grande fréquence.

Fin 1997 pour cause de travaux de transformation du siège de notre entreprise nous avons été délocalisés dans le quartier des Charmilles où je bénéficiais de conditions d'accès et de parking plus faciles. C'est pour cette raison que j'ai quitté le P+R du Bachet.

Solution No.4 : Quand en 2000, notre entreprise revint Place des Alpes, la liste d'attente pour le parking P+R du Bachet était trop importante. On me conseilla alors d'utiliser le parking P+R de l'Etoile. Cette solution m'était très satisfaisante mais son défaut est qu'elle oblige à pénétrer trop loin en ville en voiture.

Solution No.5 : Il existe pour moi une autre solution TPG qui consisterait à garer ma voiture à Perly et prendre la ligne D. Elle avait jusqu'à fin 2008 l'avantage pour moi d'arriver à 5 minutes de mon travail (terminus à Cornavin). Pourtant j'avoue ne jamais avoir essayé cette solution car elle me paraissait forcément trop longue par rapport à la navette rapide que j'avais connue. Impression renforcée par l'expérience vite abandonnée d'un collègue qui lui pourtant habitait aux « Cyclades » c'est-à-dire on ne peut plus près de l'arrêt de Perly.

Une collègue aujourd'hui retraitée, plus patiente, habitant aussi les Cyclades empruntait la ligne D en regrettant tout de même que c'était très long.

Solution No.6 :

En 2001 je suis devenu maire-adjoint à Neydens. Cette charge additionnée à celle de d'un travail à temps plein ne m'autorise plus de «perdre» de mon temps dans les transports en commun. J'ai donc repris ma voiture que je gare au parking des Arcades à Cornavin. En m'obligeant de commencer mon travail très tôt j'arrive à m'assurer des trajets relativement courts (30 mn porte à porte).

Que pour une quelconque raison je doive quitter ma charge communale je reprendrai rapidement les transports en commun.

**Les solutions PACA :**

Dans les résultats des études qui nous ont été présentées le 31 janvier le volet transports en commun est bien présent sur l'axe La Praille – Saint-Julien – Neydens.

J'ai retenu des propositions côté français (ou à la frontière) sensées aider les déplacements des pendulaires habitant la France et travaillant en Suisse :

- l'idée d'un remplacement de la ligne D de bus par une ligne de trams.
- l'idée d'un plateau P+R à Bardonnex.
- le prolongement de la ligne de trams jusqu'au futur centre Migros à Neydens.

**Mes commentaires :**

Que sur la ligne D actuelle le tram remplace le bus... pourquoi pas, à condition que le coût d'investissement ne soit pas faramineux. Le tramway offrirait l'avantage d'une plus grande fréquence.

L'idée d'un P+R à Bardonnex me séduit pleinement à condition qu'il soit desservi par des navettes utilisant l'autoroute et pénétrant rapidement dans le centre de Genève.

Le prolongement de la ligne D jusqu'au futur centre Migros de Neydens permettra de desservir ce centre pour des gens venant du canton de Genève.

Elle pourrait être utilisée par des habitants Neydens dont le lieu de travail se situe entre la frontière et Carouge.

Par contre prendre quotidiennement le Bus à Neydens pour se rendre au centre de Genève relèvera du sacerdoce. On peut estimer le trajet à environ 1h15. Il ne faut pas s'attendre à ce que beaucoup de pendulaires habitant Neydens le prennent pour se rendre à Genève. Pour eux la solution P+R de Bardonnex avec navettes rapides sera plus attrayante.

La version « Tram » de ce prolongement m'en semble d'autant plus prématurée, voire irréaliste.

Il est facile de deviner que je suis très favorable aux **P+R associés à des navettes rapides**. Faire le constat que « la saturation progressive du réseau routier incite au report modal en faveur des transports publics » correspond à la vérité, mais proposer des solutions attrayantes pour remplacer le transport individuel est beaucoup mieux. Aujourd'hui, en plus d'une nécessité écologique indéniable (lutte contre le réchauffement climatique, moins de particules dans les poumons des petits genevois...) il me semble évident que sont réunies les conditions pour que beaucoup de frontaliers trouvent un intérêt (financier, sécurité,...) à prendre les transports en commun. La perte de temps dans les embouteillages à certaines heures devient très importante.

Pour étayer ce qui précède, je donne quelques exemples :

#### Intérêt financier :

Le prix du stationnement en centre ville devient exorbitant. L'état de Genève ne vient-il pas d'augmenter le tarif d'abonnement mensuel de 175 CHF à 475 CHF d'un parking dans la vieille ville.<sup>1</sup>

Personnellement je paie 165 CHF chaque mois une place de parking qui en vaut 330, mon employeur participant à hauteur de la moitié.

Un de mes collègues venant d'Annecy avance le montant de 500 euros pour prix mensuel de son poste transport (prix du carburant + abonnement A41 + abonnement au parking + amortissement du véhicule).

#### Intérêt au niveau de la sécurité :

Cinq de mes proches collègues ont fait le choix du 2 roues (scooter ou moto). Un d'entre eux venant d'Annecy a abandonné cette solution après s'être abimé le genou dans un accident. Un autre venant de Feigères est absent pour un mois après s'être fracturé la clavicule dans un accident de la circulation.

### **Mes propositions :**

1 – Faire une étude permettant de mesurer l'impact sur le transport de frontaliers du prolongement sur France d'une ligne TPG.

Une solution de ce type fonctionne actuellement avec le prolongement de la ligne D jusqu'à Valleiry. Il serait intéressant de faire une analyse permettant de calculer, parmi les frontaliers habitant Valleiry ou près de Valleiry et travaillant au centre de Genève, le pourcentage de ceux qui utilisent cette ligne D pour se rendre à leur travail.

2 – Faire une étude pour identifier les pôles où habitent le plus de frontaliers. Faire la même chose pour identifier les pôles où travaillent de nombreux frontaliers. En déduire les trajets pôle à pôle les plus fréquentés. Ceci permettrait de choisir de façon pertinente la création de futurs parkings P+R. Ces parkings devraient se situer le plus près possible des pôles d'habitat.

3 – Mettre tout en œuvre pour que se réalise le **P+R de Bardonnex**. Proposer après études des navettes rapides allant vers les endroits du centre ville les plus fréquentés au niveau de l'emploi. Cette navette emprunterait d'abord l'autoroute, puis en ville la voie réservée aux bus. Il a été proposé de prolonger la ligne D jusqu'à ce P+R. Je pense que ce prolongement deviendra utile le jour où le parking de Perly sera plein ou supprimé (serait-ce une bonne idée ?).

<sup>1</sup> Lire la Tribune de Genève du 3 Février 2009

Actuellement la douane de Bardonnex et celle de Perly sont les portes d'entrée en Suisse de nombreux frontaliers venant du canton de Saint-Julien, mais aussi du canton de Cruseilles, de l'Agglomération Annécienne, du canton de Frangy et de l'agglomération Annemassienne. De ces différents lieux d'origine, des frontaliers vont travailler au centre ville<sup>2</sup>. Tous peuvent être considérés comme des clients potentiels de navettes rapides vers le Centre de Genève. Pour favoriser les chances de succès, il faudrait que chaque frontalier préalablement identifié comme potentiellement intéressé reçoive une information personnelle et incitative sur les nouvelles lignes créées<sup>3</sup>.

On peut espérer que ce P+R soit couronné de succès et il n'est pas interdit de penser qu'il soit un jour saturé.

4 - Dans ce cas il faudrait passer à une deuxième étape :

La création d'un **P+R avec navettes rapides à Annecy**. Pour cela il faudrait prévoir dans le projet PACA un axe Genève – Annecy. Le partenariat de Genève avec l'agglomération Annécienne pourrait s'arrêter à la seule vocation du transport. D'un point de vue écologique il est satisfaisant qu'un seul autocar transportant 50 passagers fasse le trajet Annecy-Genève à la place de 50 voitures.

D'autre part il me semble évident qu'il n'appartient pas à la Communauté de communes du Genevois de prévoir le financement du transport des frontaliers habitant hors de son territoire.

5 - Dans le même ordre d'idée on pourrait envisager dans le PACA l'aboutissement d'un axe **Genève – Cruseilles**. Et pourquoi pas, plus tard, un P+R côté Vuache pour accueillir les frontaliers d'un secteur Valleiry-Vuache ou Viry-Vuache.

### **Conclusion :**

L'accès en voiture au centre ville de Genève devient trop difficile. L'accès en 2 roues est dangereux. Le réseau TPG actuel ou prolongé est trop lent quand il est utilisé sur un long trajet. Profitons du PACA pour créer des équipements offrant des solutions rapides et confortables susceptibles de convaincre les frontaliers de devenir **accrocs** aux transports en commun. Pour favoriser une véritable révolution en matière de transport TC vers le centre ville évitons des temps de trajet «**quasi parisiens**».

Le développement des transports en commun ne doit pas faire oublier d'autres solutions comme les déplacements doux.....

12/02/2009

---

<sup>2</sup> Sauf ceux venant d'Annemasse qui ont des chemins plus courts vers le centre de Genève depuis Annemasse. On peut penser que les gens venant de l'agglomération Annémassienne passent à Bardonnex plutôt pour se rendre en périphérie de Genève.

<sup>3</sup> Le frontalier originaire de diverses régions de France ne lit pas les journaux locaux.....

De: Mme Guinand

Date: 05.02.2009 11: 16

À: "Michèle Tranda - Pittion"< [michele.tranda@bluewin.ch](mailto:michele.tranda@bluewin.ch)>

Objet: tables rondes PACA Saint-Julien Plaine de 1&#39;Aire

Madame, Monsieur,

Comme cela a été annoncé à la fin des tables rondes de samedi 31 janvier, je vous fais parvenir les réflexions complémentaires que nous n'avons pas pu faire figurer sur le tableau.

- le Salève n'est évoqué dans aucun des trois projets
- l'aéroport n'a pas été pris en compte dans les présentations (tourisme d'affaires, hôtels en dehors de Genève), seul le dernier groupe l'a mentionné lors d'une explication à notre table d'un de leur membre: il nous semble indispensable de prendre cet élément en compte
- un seul axe a été retenu pour les déplacements : la route de Saint-Julien. Il semble que ce n'était pas imposé. Pourquoi n'y a-t-il eu aucune alternative, les mandataires se sont-ils sentis obligés de partir avec cet axiome ?
- la réflexion sur l'appartenance à l'agglomération devrait jouer un rôle important dans la fixation des limites d'urbanisation, les différents types de modes de transports et leur complémentarité.

En espérant avoir pu contribuer à l'élaboration de ce PACA, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Mme Guinand

De : "Anja Balk"

Envoyé : lundi 9 février 2009 15:02

À : [infos@projet-agglo.org](mailto:infos@projet-agglo.org); [infos@projet-agglo.org](mailto:infos@projet-agglo.org)

Objet : Formulaire de contact [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)

Bonjour,

Suite aux ateliers de travail du samedi 31 janvier auxquels j'ai participé, j'aimerais vous faire part de quelques points supplémentaires importants selon moi.

- Il faudrait augmenter la fréquence des transports en commun déjà existants (bus) et minimiser le nombre de voitures.
- Développer les centrales de covoiturage.
- Créer des PR avec stationnements gratuits.
- Envisager également un RER au lieu d'un tram de Genève à Saint-Julien en Genevois, ce qui permettrait une plus grande rapidité "d'acheminement" et de minimiser des constructions autour des divers arrêts qu'il y aurait en cas de construction d'un tram.
- Développer la mobilité douce.
- Favoriser les constructions aux normes environnementales, voire des maisons passives.
- Favoriser également l'agriculture de proximité.
- Favoriser l'économie solidaire.

En vous remerciant de votre excellente initiative de projet d'agglomération et en lui souhaitant tout le succès,

Cordialement,

Anja Balk

(citoyenne - Intervenante en sensibilisation à l'environnement)

**De :** Frédéric Sansa

**Date :** 2 février 2009 11:04:50 GMT+01:00

**À :** <mcmassin@cc-genevois.fr>

**Objet :** PACA Plaine de l'Aire

Bonjour Marie-Christine,

Un message pour vous remercier pour l'organisation des tables rondes de samedi matin. Une première réussie qui fait que l'on a vraiment l'impression de servir à quelque chose. La suite me donnera t elle raison ?

Une bonne organisation, une première possibilité pour nous (élus de base sans responsabilités) de travailler avec nos collègues suisses, une participation de la société civile et des acteurs concernés ... j'espère que le processus ne s'arrêtera pas ici.

Par contre, si je peux me permettre une petite critique, il me semble que les présentations du début n'étaient pas assez détaillées.

Salutations cordiales  
Frédéric Sansa

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

