PACA
St Julien
Plaine de l'Aire

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

CAHIER N° 40

Programme - cahier des charges

Octobre 2008

CRFG
comité régional franco-genevois

Table des matières

A1. CONTEXTE DE L'ETUDE TEST 4
A1.1 Introduction 4
A1.2 Le Schéma d'agglomération franco-valdo-genevois 5
Les enjeux à l'échelle de l'agglomération 5
Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi 5
Les enjeux d'urbanisation du Projet d'agglomération 5
Les enjeux économiques du Projet d'agglomération 6
Les enjeux de mobilité du Projet d'agglomération (horizon 2030 / année de référence 2007) 6
Les enjeux environnementaux du Projet d'agglomération 6
Les enjeux des politiques de service de l'agglomération 7
A1.3 Les principes découlant du Projet d'agglomération 7
A2. ENJEUX DU TERRITOIRE A L'ECHELLE DU PACA 9
A2.1 Le territoire d'étude 9
A2.2 Le développement durable 10
A2.3 Porte-Sud de Genève 10
A2.4 St Julien - pôle régional 11
A2.5 Perly-Certoux et Confignon : la Plaine de l'Aire (Ouest) 12
A2.6 Plan-les-Ouates et Confignon : la Plaine de l'Aire (Est) 13
A.3 OBJECTIFS SECTORIELS DETAILLES DE L'ETUDE 15
A3.1 Les objectifs quantitatifs de développement 15
Les objectifs démographiques 15
A3.2 Les éléments de programmation 16
Les besoins induits en logements et en surfaces dédiées aux activités économiques 16
Les besoins induits en équipements publics et services 17
A3.3 Les objectifs qualitatifs d'urbanisation 18
Les espaces publics 18
A3.4 Un développement économique équilibré 19
A3.5 Les objectifs de mobilité 20
Contexte particulier 20
Transports publics 20
Transports individuels motorisés 20
Mobilités douces (piétons, vélos) 21

Interfaces modales 22
A3.6 Les objectifs agricoles 22
A3.7 Les objectifs en matière de nature et paysages 23
A3.8 Les objectifs en matière d'environnement 24
A4. LES OBJECTIFS ET PROGRAMMES DES COMMUNES 25
A4.1 Commune de Archamps 25
A4.2 Commune de Confignon 25
Périmètre 25
Quelques Chiffres 25
Zone industrielle 26
ZAS – zone agricole spéciale 26
Mobilité 26
Environnement 27
A4.3 Commune de Lancy 27
A4.4 Commune de Neydens 27
Une Commission déséquilibrée 27
Un planning inadapté à la dimension du projet 27
Des objectifs irréalistes 28
Pas de moyens financiers 28
A4.5 Commune de Saint-Julien-en-Genevois 28
Le Projet d'agglomération 28
Contexte et Historique 29
Saint Julien « pôle régional » 29
Le fonctionnement de Saint-Julien 29
Attentes de la ville 30
A4.6 Commune de Perly-Certoux 30
Bref Historique 30
Evolution de la population de la commune au cours des dernières décennies 31
Réflexions et détermination des autorités communales en regard du PACA 32
A4.7 Commune de Plan-les-Ouates 33
Options communales 33
Description, analyse, objectifs 33
A5. LES PROPOSITIONS ATTENDUES DES EQUIPES DE PROJET 34
A6. LISTE DES ANNEXES 34

A1. CONTEXTE DE L'ETUDE TEST

A1.1 Introduction

Cette étude test s'inscrit dans la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) dont la Charte a été signée le 5 décembre 2007 ; l'ensemble des documents est accessible sur le site **www.projet-agglo.org**.

La mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) et la réalisation des mesures d'infrastructures (particulièrement les listes A et B pour le Fonds d'infrastructure de la Confédération suisse) se déroulent à travers plusieurs types d'études visant à approfondir le Schéma d'agglomération arrêté le 5 décembre dernier avec la Charte du PAFVG. Le Schéma d'agglomération et le Schéma illustratif du Cahier annexe n°3 constituent **le premier niveau de précision**.

Il s'agit donc d'engager au cours de la période 2008-2010, des études d'aménagement territorial sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par axe de développement, comprenant des zooms sur des Projets stratégiques de développement (PSD).

Ces études permettront de préciser, au travers des mêmes strates que celles du Schéma d'agglomération (urbanisation, mobilité, environnement),), les facteurs de développement économique, les éléments de formes urbaines (gabarit, dimension des pleins et des vides, etc.), 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, de trame paysagère et environnementale, de tracés ou d'alternatives de tracés des transports publics (y compris positionnement des haltes, et localisation des dessertes), de mesures de modification du réseau routier, des mesures détaillées de mobilité douce (emplacement, connexions), et des éléments de politiques de services. Des études plus ciblées sur des périmètres pouvant accueillir des projets stratégiques de développement (PSD) permettront de préciser les programmes sur les dits périmètres.

Comme le Schéma d'agglomération, les études de PACA serviront de référence commune pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française, vaudoise et genevoise. Afin de permettre une adaptation permanente de la démarche aux spécificités de chaque territoire, elles sont conduites en partenariat avec les acteurs et élus locaux et/ou les opérateurs responsables. En l'occurrence, le pilotage du PCA St-Julien / Plaine de l'Aire est assuré par le canton de Genève et la Communauté de Communes du Genevois, établissement de coopération intercommunale français. Un principe de maîtrise d'ouvrage conjointe sera proposé ultérieurement pour la poursuite des projets avec la ou les collectivités les plus impliquées par chaque enjeu traité.

La Charte du Projet d'agglomération précise que ces études privilégieront le recours à des « études-test » (dans l'esprit des mandats d'études parallèle sans poursuite d'étude au sens suisse ou des marchés de définition simultanés au sens français), ou toute forme de concours favorisant la qualité. Ces types d'approche doivent permettre à plusieurs équipes pluridisciplinaires de développer des scénarios alternatifs en dialogue avec le maître d'ouvrage, jusqu'à la définition d'un scénario préférentiel. Le résultat de ces études doit aboutir à des projets opérationnels.

Tel est le sujet de la présente étude test sur l'axe de développement du PACA de Saint-Julien & plaine de l'Aire.

En phase préparatoire du lancement des études sur les PACA, quelques investigations préliminaires ont été conduites dans le cadre d'une étude sur les 8 PACAs, nommée Lignes directrices, et consignée dans le Cahier annexe n°9 du Projet d'agglomération. Dans le cadre de cette étude, les principaux enjeux ont été brièvement décrits tels reportés ci-dessous au chapitre « Enjeux », et constituent ainsi **le second niveau de précision**.

A1.2 Le Schéma d'agglomération franco-valdo-genevois

Les enjeux à l'échelle de l'agglomération

Le Schéma d'agglomération, arrêté le 5 décembre 2007, détermine une série de principes et d'enjeux pour la mise en œuvre du Projet d'agglomération et l'approfondissement du Schéma d'agglomération, nécessaires notamment à la réalisation des infrastructures de mobilité (listes A et B du Fonds d'infrastructure de la Confédération suisse). Ces principes, répétés et déclinés ci-dessous, doivent être repris et intégrés au sein de l'étude des PACAs, notamment dans la présente étude-test. Ils servent de base et de cadre de référence pour toutes les études par PACA qui seront initiées en 2008 et 2009.

Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi

Le Schéma d'agglomération a été établi pour permettre l'accueil d'environ 200'000 habitants et 100'000 emplois nouveaux d'ici 2030. L'agglomération franco-valdo-genevoise comptera alors près de 1 million d'habitants et 500'000 emplois, ce qui correspond à terme à une hypothèse-cible résultant de la poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3% par an. Cette hypothèse dépasse légèrement les prévisions de l'Office fédéral de la statistique (OFS), limitées au canton de Genève qui semblent sous-estimer les soldes migratoires internationaux.

- Les élus signataires de la Charte souhaitent que la croissance ne se répartisse pas de manière homogène, mais en rééquilibrant habitants et emplois. Conformément au Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) et au Projet d'agglomération, la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et 30% des nouveaux emplois - notamment des emplois qualifiés - se localiseront dans la partie française de l'agglomération, ce qui signifie pour l'axe de développement de Saint-Julien / plaine de l'Aire un gain d'environ 32'000 habitants et 14'000 emplois durant la même période. L'aspect qualitatif se verra accorder une grande importance, que ce soit pour la politique du logement ou pour celle de l'emploi.
- Les études test des PACAs St-Julien / Plaine de l'Aire - tout comme les autres - visent à préciser le Schéma d'agglomération, en respectant l'ordre de grandeur des objectifs chiffrés mentionnés ci-dessus. Leur rôle consiste en particulier à vérifier et évaluer ces objectifs politiques, et à traduire dans l'espace la répartition des emplois et habitants à horizon 2030, en fonction de la spécificité de chaque territoire.

Les enjeux d'urbanisation du Projet d'agglomération

- Créer une agglomération compacte, multipolaire et verte.
- Favoriser le développement des activités économiques et du logement dans une approche de la ville compacte et multipolaire.
- Atteindre une densité moyenne à forte dans les nouveaux quartiers et dans les zones à réaménager.
- Diminuer significativement l'étalement urbain.
- Augmenter notablement le poids économique des pôles régionaux - et dans le cas présent celui de la Porte sud St-Julien-Archamps-Neydens - pour permettre la multi polarisation de l'agglomération.
- Créer une urbanisation (habitat et emplois) qui favorise l'usage des transports publics (TP).
- Améliorer la qualité des espaces publics par un fort rééquilibrage de l'espace en faveur des transports publics et des mobilités douces.

- Coordonner l'implantation et la localisation des installations à forte fréquentation (économiques et de loisirs) au niveau de l'agglomération (coordination entre l'agglomération et les différents PACA).

Les enjeux économiques du Projet d'agglomération

- Assurer la mise en place d'un développement économique plus équilibré entre les partenaires franco-valdo-genevois et créer les conditions-cadre pour accueillir à l'échelle de l'agglomération d'ici 2030 environ 100'000 emplois supplémentaires - dont 30'000 dans le Genevois haut savoyard et le Pays de Gex - ce qui implique en particulier de rendre le territoire français attractif pour y favoriser la venue d'emplois qualifiés.
- Promouvoir un développement économique multipolaire, concerté, solidaire et fortement synergique, en favorisant les conditions d'implantation des activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire, selon les spécificités des territoires, en s'appuyant en particulier sur le projet d'aménagement du territoire « Porte Sud de Genève » en tant que moteur français du territoire, et sur les conclusions du rapport de METRON pour la PPDE (Politique des pôles de développement économiques) concernant le présent périmètre (scénarios « planification actuelle » et « mobilité-densité »).
- Promouvoir un développement économique et social durable.
- Contribuer à renforcer l'offre et les retombées économiques du secteur international dans l'agglomération

Les enjeux de mobilité du Projet d'agglomération (horizon 2030 / année de référence 2007)

- Atteindre un report modal fort en faveur d'une mobilité plus durable.
- Améliorer fortement la desserte en TP, diminuer les temps de déplacement et augmenter les fréquences, créer des nouvelles gares et haltes TP.
- Augmenter fortement la part de la population et des emplois, bien, voire très bien desservis par les transports publics (73% des habitants et 87% des emplois).
- Augmenter fortement l'usage des TP (+46% des déplacements au lieu de +11% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Améliorer fortement les conditions pour la mobilité douce, éliminer les lacunes dans les réseaux piétonniers et cyclistes, créer des itinéraires continus.
- Augmenter fortement l'utilisation de la mobilité douce (+12% au lieu de +8% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Ralentir la croissance des kilomètres parcourus par les transports individuels motorisés (+16% au lieu de +33% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Réduire de 12% les accidents liés au trafic par rapport à la tendance sans Projet d'agglomération.

Les enjeux environnementaux du Projet d'agglomération

- Préserver et développer le caractère de « métropole verte » de l'agglomération.
- Minimiser la consommation de l'espace.
- Maintenir et développer des continuités paysagères et des connexions biologiques majeures.
- Préserver les grandes entités paysagères significatives en matière de valeurs naturelles et agricoles.
- Minimiser l'emprise sur les grandes entités agricoles à l'échelle de l'agglomération.

- Réduire les émissions de CO_2 et de NO_x liées au trafic par le biais d'une diminution des besoins de recours aux TIM.
- Réduire les émissions de CO_2 et de NO_x grâce à une urbanisation compacte à haute performance énergétique et alimentée par des énergies renouvelables.
- Maintenir un cycle hydrologique naturel en veillant notamment à une préservation rigoureuse des surfaces d'expansion des crues et des cours d'eau et grâce à une application stricte des critères de gestion des eaux pluviales dans les zones à aménager.

Les enjeux des politiques de service de l'agglomération

Sous l'égide du CRFG, les objectifs liés aux 10 thématiques du Projet d'agglomération sont mis en œuvre par diverses stratégies et actions, résumées dans les tableaux du point 2.5 de la charte d'agglomération (http://www.projet-agglo.org/upload/wysiwyg/File/doc_media/Charte_engagement_5dec07.pdf).

L'annexe 7 présente ces actions dans des fiches détaillées, qui décrivent l'état actuel d'avancement du Projet.

Ces autres thématiques viennent compléter les enjeux décrits plus haut, et correspondent à des politiques de service importantes pour la qualité de vie dans le bassin de vie transfrontalier :

- Formation, enseignement supérieur, recherche
- Social
- Santé, soins hospitaliers de proximité
- Culture
- Agriculture
- Logement.

A1.3 Les principes découlant du Projet d'agglomération

Les principes d'urbanisme, de mobilité et environnementaux du Projet d'agglomération devront être appliqués à la présente étude test. Ils sont illustrés dans le Schéma d'agglomération (Cahier annexe n°3) et dans les Lignes directrices (Cahier annexe n°9). Ces principes sont les suivants :

- L'urbanisation est coordonnée avec le développement du réseau structurant des TP afin d'éviter un report de la demande sur des secteurs périphériques mal ou pas desservis par les TP.
- Les têtes de lignes des TP structurants, en l'occurrence à terme les 2 lignes de TCSP envisagées, s'orientent toujours vers une centralité et se terminent dans un pôle urbain significatif. Dans le cas présent, l'enjeu est de relier les gares du CEVA au pôle multimodal de St-Julien.
- Les axes des TP sont des axes majeurs de l'espace public. Ils sont à requalifier et des places publiques sont à créer autour des arrêts. Les nouveaux équipements publics sont intégrés dans le réseau des espaces publics et sont facilement accessibles par les TP.
- L'urbanisation doit tenir compte et/ou créer des liaisons directes et bien structurées favorisant la mobilité douce. Les réseaux de mobilité douce doivent aussi orienter les usagers vers les arrêts TP.
- Pour les nouvelles extensions urbaines, une densité plus élevée ainsi qu'une mixité des activités s'appliquent près des arrêts TP. Les emplois et services se concentrent autour des arrêts, notamment les arrêts avec croisement de lignes TP.
- L'urbanisation doit être compacte, avec des limites bien établies vis-à-vis des espaces naturels protégés et à préserver. En dehors du périmètre de l'urbanisation compacte, le développement des

villages et des bourgs est contenu dans les enveloppes urbaines prévues par les documents d'urbanisme actuels.

- La densification du tissu bâti existant est recherchée à proximité des arrêts TP. Les secteurs sous utilisés (densification différenciée de la zone suburbaine, densification de la 5ème zone du canton de Genève,) et bien desservis (friche, zone industrielle) sont à requalifier.
- La continuité des espaces verts dans le tissu bâti, à différents niveaux, est à assurer (réseaux, pénétrantes vertes, axe paysager, etc.).
- Le fonctionnement des zones d'expansion des crues ainsi que les débits de restitution aux cours d'eau doivent être garantis.
- Les éléments naturels et culturels significatifs sont à préserver et à mettre en valeur.
- Le réseau TP et la structure d'urbanisation (activités économiques et habitat) sont développés conjointement. Il s'agit des offres de transports liées à la voirie (tram, bus).
- Les fonctionnalités à assurer par les axes du réseau TP (tram, bus) sont les suivantes (voir les illustrations sur le schéma extrait des Lignes directrices et la liste des mesures sur la fiche 35 du Cahier annexe n°3) :
    1. Axe TP fort d'agglomération : liaison directe d'un centre régional vers le cœur d'agglomération (en rouge sur les schémas).
    2. Axe TP principal ou secondaire urbain : liaison des localités et des quartiers importants vers le centre régional (en orange).
    3. Axe TP complémentaire : rabattement direct des localités et des quartiers importants vers les interfaces (prioritairement gare, arrêt de tram ; le terme de rabattement comprend la fonction liaison et la fonction correspondance horaire) (en bleu).
    4. Axe TP complémentaire : liaison depuis un centre ou une interface vers les pôles périphériques (en violet).
    5. Axe TP express : liaison rapide de localités vers le cœur de l'agglomération, un centre régional ou une interface (en orange, ligne hachurée).
- Le choix du tracé des lignes TP doit permettre de connecter au maximum les nouveaux pôles d'urbanisation ainsi que les générateurs du trafic existants, sans détour inutile.
- Les parkings relais (P+R) ne doivent pas se situer au cœur d'un centre régional afin d'éviter d'y générer inutilement du trafic. Dans le cadre d'un nouveau projet de développement urbain, les P+R seront à localiser à proximité d'arrêts TP desservis par une ligne à forte fréquence, de préférence en périphérie du centre régional, mais sans exclure leur réalisation à proximité des gares.

A2. ENJEUX DU TERRITOIRE A L'ECHELLE DU PACA

Ce chapitre sera complété par des propositions d'objectifs et de programme d'aménagement formulées par les sept communes concernées, soit Archamps, Bardonnex, Confignon, Neydens, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates et St-Julien.

A2.1 Le territoire d'étude

Le territoire d'étude et de propositions du PACA St-Julien-en-Genevois / Plaine de l'Aire sera envisagé comme un seul et même axe de développement transfrontalier de l'agglomération, et les précisions géographiques et thématiques développées ci-après ne constituent que des zooms destinés à permettre aux candidats de mieux s'imprégner de la spécificité des lieux. Le maître d'ouvrage distingue toutefois deux périmètres transfrontaliers : un sur lequel il attend un projet urbain, et l'autre - plus vaste - qui doit être pris en compte dans l'élaboration de la proposition (en raison de ses incidences sur le projet), sachant que les équipes de projet peuvent adapter ces périmètres en cours de route, selon les résultats intermédiaires de leur travail :

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

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

Les équipes de projet peuvent adapter ces périmètres selon leurs besoins en cours de travail.

Le territoire comprend ou jouxte des projets déjà engagés ou en voie d'achèvement qui devront être pris en compte par les équipes de projet, et intégrés à la conception d'ensemble. Les premiers sont développés dans les pages suivantes :

- La plaine de l'Aire dont le Conseil d'Etat a décidé d'engager le développement
- Porte Sud de Genève, territoire que la CC du Genevois a déterminé comme axe de développement stratégique et dont les études ont été engagées à la fin de 2007.

Et les autres sont à intégrer dans la réflexion :

- Praille – Acacias – Vernets, dont l'ampleur nécessitera une réflexion particulière pour que l'articulation entre les différents développement se fasse au mieux
- Sovalp : projet de valorisation des espaces ferroviaires lié à la réalisation du CEVA
- La Chapelle
- Crêt Millet – Chabloux nouveau quartier pour lequel la ville de Saint-Julien a engagé la réalisation
- Le pôle de loisirs VITAM PARC Migros-Neydens dont le chantier est en cours d'achèvement
- Le chantier de l'autoroute A 41 dont le mise en service est prévue pour la fin de cette année.

Les équipes de projet ont, bien entendu, la faculté de formuler des remarques et des propositions relatives à ces projets, en particulier dans le cas où, l'un ou l'autre pénaliserait gravement la fonctionnalité de l'ensemble.

A2.2 Le développement durable

Le concept d'aménagement que les équipes proposeront devra intégrer pleinement la notion de développement durable et favoriser des actions clairement orientées dans la perspective de ses trois piliers constitutifs : économique, social et environnemental sans perdre de vue leur dimension culturelle.

Sur le plan économique, le concept d'aménagement devra permettre ***la mise en place de conditions-cadre favorables pour un développement économique rééquilibré*** (en termes d'accessibilité, de services, de cadre paysage, d'image de marque). Il devra servir de moteur au développement des activités économiques locales et régionales au sens de la centralité régionale préconisée à St-Julien - Porte sud de Genève, en particulier pour les sites d'Archamps, du pôle gare de Saint-Julien, de Neydens et de Cervonnex.

Sur le plan social, il devra stimuler la cohésion et la qualité de vie pour les différentes catégories sociales et générationnelles de population, en favorisant en particulier un accès non discriminé aux équipements et aux sites d'intérêt public.

Sur le plan environnemental, il devra garantir une préservation et une valorisation des milieux naturels, un renforcement de la diversité et la qualité biologique locale, une exploitation rationnelle des ressources naturelles et énergétiques, une gestion rationnelle des déchets et des eaux polluées, le maintien d'un cycle hydrologique naturel, une minimisation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants irritants et inflammatoires, un paysage sonore permettant d'assurer une qualité de vie (ressourcement, sommeil,…) et une protection optimale de la population et de l'environnement contre les risques industriels.

Sur le plan culturel, il devra assurer la valorisation des paysages et veiller à la sauvegarde du patrimoine. Plus généralement, un projet urbain étant par essence un acte culturel, les équipes de projet veilleront à ce que leurs propositions apportent du sens et contribuent à la constitution d'une identité territoriale.

Les principes et les pratiques sous-jacents à la notion d'éco-quartier devraient être appréhendés comme des pistes pour atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus.

A2.3 Porte-Sud de Genève

Porte Sud de Genève recouvre un périmètre cohérent, un territoire triangulaire entre Saint-Julien-en-Genevois, Neydens et Archamps. A chaque sommet de ce triangle, est positionnée une locomotive dont l'objectif est d'entraîner la dynamique l'ensemble de ce territoire de 600 hectares :

- La ville de Saint-Julien-en-Genevois comme centre urbain multifonctionnel ;
- La technopôle d'Archamps comme locomotive économique et centre universitaire et de recherche ;
- L'opération VITAM-PARC de MIGROS comme pôle de loisir.

Il y a ici au carrefour des autoroutes vers Paris, l'Italie, le sillon alpin et la Suisse, une conjugaison importante de ressources et de potentiels. Les plus grandes disponibilités foncières de la région franco-valdo-genevoise sont sur ce territoire qui apparaît progressivement pour ce qu'il est et sera dans les 10/20 ans qui viennent : le trait d'union entre région Rhône-Alpes et bassin lémanique, entre sillon alpin et Suisse romande, entre Genève et Annecy.

L'ensemble des opérations qui ont été initiées est marqué par une exigence de qualité : chacune dans son domaine de compétence, chacune avec son parcours spécifique, chacune avec sa difficulté propre, cultive la même recherche et vise à un développement qualitatif du territoire.

Ce territoire comprend d'ores et déjà des réalisations concrètes relativement diversifiées qui ont apporté une approche nouvelle et innovante de l'aménagement de la région frontalière et des relations avec Genève.

On peut citer particulièrement :

- Le développement économique avec la technopôle d'Archamps et ses 1.700 salariés et ses 190 entreprises,
- Le développement universitaire et scientifique avec le Centre Universitaire et de Recherche d'Archamps, ses coopérations franco-suisses et ses 7.000 m² de surfaces,
- Le développement du tourisme d'affaires et des manifestations scientifiques avec le Centre de Convention "Porte Sud de Genève",
- Le développement d'une offre spécifique de logements avec des opérations pilote comme l'opération Crêt Millet / Chabloux,
- Le développement d'un centre de loisirs d'exception avec l'opération VITAM-PARC de MIGROS sur la commune de Neydens,
- Le développement d'une opération d'excellence dans le domaine des biotechnologies avec le Biopark Porte Sud de Genève.

Du point de vue fonctionnel et paysager, ce territoire présente un fort caractère périurbain, reconnaissable entre autres par la persistance d'une activité agricole malgré la pression urbaine croissante. Il convient de noter à ce propos, qu'un projet de ZAP (zone agricole protégée) d'environ 260 ha est actuellement en cours d'examen sur une aire triangulaire reliant approximativement Archamps, Neydens & St-Julien.

La communauté de communes du Genevois a engagé une étude d'aménagement de la Porte-sud en automne 2007. Son ambition est de développer à l'échelle de ce secteur un concept permettant de promouvoir le territoire sur la base d'une politique intégrant l'habitat, l'emploi, la mobilité et la valorisation des espaces naturels et agricoles. Ces derniers détiennent en effet un rôle fondamental dans la qualité du cadre de vie et de travail de ce secteur de croissance. Cette étude est en voie d'achèvement. Elle a permis de faire émerger des enjeux majeurs et de bien expliciter les choix qui devront être faits afin de conserver une cohérence entre les réseaux de mobilité et l'urbanisation.

Mais compte tenu de la complexité des enjeux, les choix à opérer entre les options proposées restent encore en partie ouverts, dans la mesure où ils nécessitent encore une vérification à l'échelle plus vaste du PACA. Le maitre d'ouvrage attend ainsi des équipes de projet qu'elles intègrent les résultats de l'étude Porte-sud de Genève dans un maillage plus vaste et qu'elles confirment - et si nécessaire réorientent - les priorités déjà identifiées.

A2.4 St Julien - pôle régional

Saint-Julien est un pôle historique relié à la ville de Carouge par un axe rectiligne d'environ 8 Km, qui reprend un tracé remontant à l'époque romaine. C'est également un pôle administratif et de services : sous-préfecture, chef-lieu de canton, collèges et lycées, hôpital, gare SNCF : l'une des trois extrémités du triangle Porte sud de Genève. Enfin Saint-Julien est au cœur de cette interface de mobilité majeure d'échelle européenne que constitue le croisement de deux axes autoroutiers reliant le sud et le nord de l'Europe. La ville devra trouver les espaces nécessaires pour poursuivre son développement dans les limites de la topographie de son territoire et dans les limites que constituent les grandes infrastructures de transport (autoroutes et chemin de fer).

Le premier enjeu sera donc de produire de nouveaux potentiels de développement dans un cadre contraint, afin que la ville atteigne une taille critique, ce qui lui permettra de préserver son statut de pôle administratif mais plus encore de se doter des équipements et des services propres à une entité urbaine autonome. Cet enjeu concerne en particulier l'hôpital qui pour assurer sa pérennité devra prendre sa place, comme établissement de proximité, dans le déploiement des actions transfrontalières engagées dans le domaine de la santé. Cette taille critique de pôle régional est l'une conditions nécessaires pour que de Saint-Julien devienne attractif pour l'implantation de nouvelles activités : il s'agira donc de créer **c**es conditions favorables.

Cette urbanisation pourrait par exemple se développer en continuité du territoire de la commune de Saint-Julien en direction des communes voisines au sud ou en direction d'Archamps et Neydens à l'est (voir Porte-sud de Genève) et du côté suisse sur les commune de Bardonnex et de Perly-Certoux.

Le deuxième enjeu, qui est une condition pour le développement de Saint-Julien, est celui de la mobilité. Il s'agira en premier lieu de déterminer le tracé et la nature du système de transport public en direction du centre de Genève. Le PAFVG prévoit la mise en service progressive de deux lignes de transport public en site propre (tram, bus en site propre, …), dotées d'une fréquence élevée entre les gares CEVA de Pont-Rouge et du Bachet jusqu'au centre de St-Julien puis au-delà. Il est en principe acquis que l'une d'entre-elles empruntera le tracé historique de la route de St-Julien, mais le tracé de l'autre - à travers la plaine de l'Aire – reste, en revanche, encore à préciser. En effet, jusqu'au croisement avec l'autoroute de contournement de Genève, le tracé par la route de Base ne fait pas de doute du fait de l'absence d'autres alternatives, alors que la question du tracé de l'infrastructure TP devient plus problématique au delà, à travers la commune de Perly-Certoux.

Ainsi, il subsiste encore un certain nombre d'options ouvertes, que les équipes de projets devront analyser et évaluer, et le maître d'ouvrage attend de leur part une proposition pour l'ensemble des modes de transports, cohérente à l'échelle de l'ensemble du PACA, avec les zooms nécessaires (en particulier au centre de St-Julien). Ces différentes options encore ouvertes concernent les points suivants :

- A l'échelle du PACA : la nature de ces TCSP (tram ou bus en site propre) qui vont relier Genève à St-Julien, leurs tracés, ainsi que le phasage de leur réalisation, sachant que le tram devra relier St-Julien dès sa 1ère étape de réalisation ;
- A l'échelle du centre de St-Julien : les étapes de la construction de ces TCSP entre le centre ville et la gare SNCF de St-Julien et leur articulation avec les autres modes de transports (dont la question de la déviation des flux routiers du centre, avec l'évaluation de la pertinence et des effets du projet de tranchée couverte) ;
- La localisation exacte et les différentes fonctionnalités du pôle multimodal de St-Julien, sachant que la gare SNCF est une hypothèse possible (présentant l'avantage d'une connexion avec le réseau ferré), mais que l'étude Porte-sud a identifié d'autres hypothèses envisageables en fonction notamment des choix qui seront effectués pour le prolongement des réseaux TP au-delà de la ville ;
- La manière de franchir la voie ferrée Bellegarde-Annemasse au sud de la ville pour garantir un accès priorisé TP et mobilité douce au pôle multimodal qui sera retenu ;
- La manière de mettre en cohérence la politique de stationnement (localisation et capacité d'accueil des parkings) avec les objectifs de report modal.

Ces choix relatifs à la localisation, à l'organisation et au raccordement du pôle multimodal sont majeurs pour le développement de la ville parce qu'ils auront des conséquences sur la transformation du tissu urbain, sur la localisation de sites pouvant accueillir des activités et de nouveaux équipements publics, ainsi sur la fonctionnalité des espaces publics, favorisant ainsi (ou non) leur qualité.

A2.5 Perly-Certoux et Confignon : la Plaine de l'Aire (Ouest)

La commune de Perly-Certoux a été crée à l'issue du traité de Vienne (1818) à partir de hameaux détachés de la commune de Saint-Julien. Cette commune a deux traits principaux. C'est d'une part une commune rurale dotée d'un secteur agricole très dynamique (maraichage, viticulture). D'autre part Perly-Certoux est une commune présentant les caractères périurbains typiques : axe structurant supportant des charges importantes de trafic individuel, paysage très "automobile" marqué par la présence de commerces de voitures et de stations-service, tissu artisanal très dynamique mixé avec de l'habitat aux formes très diversifiées (ancien tissu bâti villageois, habitat individuel, immeubles collectifs locatifs ou en copropriétés).

Les deux hameaux historiques occupent respectivement le sommet et le bas d'un plateau dominant la plaine de l'Aire. Ce plateau qui conserve encore une bonne part de son caractère rural, se prolonge au sud vers la commune de Saint-Julien dont la limite de l'urbanisation correspond exactement à la frontière nationale.

Le PAFVG prévoit la mise en service progressive de deux lignes de transport public en site propre (voir ci-dessus), dotées d'une fréquence élevée entre les gares CEVA de Pont-Rouge et du Bachet jusqu'au centre de St-Julien puis au-delà. Il est en principe acquis que l'une d'entre-elles empruntera le tracé historique de la route de St-Julien, mais le tracé de l'autre - à travers la plaine de l'Aire - reste, en revanche, encore à préciser. En effet, jusqu'au croisement avec l'autoroute de contournement de Genève, le tracé par la route de Base ne fait pas de doute du fait de l'absence d'autres alternatives, alors que la question du tracé de l'infrastructure TP devient plus problématique au delà, à travers la commune de Perly-Certoux.

Les contraintes topographiques devront être prises en compte, notamment le franchissement du plateau. Les différents schémas issus de l'annexe n° 9 du PAFVG montrent que les conséquences d'un choix de tracé pour l'urbanisation qui l'accompagnera sont importantes en termes de morphologie de l'urbanisation, mais aussi en termes d'affectation. Ainsi, par exemple, une hypothèse de bouclage passant par la plateforme douanière de Bardonnex permettrait de créer des potentiels d'activités plus importants que d'autres variantes.

Un dernier enjeu de taille est celui des zones agricoles spéciales (ZAS). Ces dernières, adoptées en 2007, définissent les secteurs où la production sous serres peut être autorisée sur le territoire cantonal. La plaine de l'Aire Ouest et une partie des Prés-de-Genève, secteurs dans la zone d'étude de ce PACA, représentent un peu moins de la moitié des ZAS genevoises. Ces secteurs accueillent aujourd'hui les principales entreprises qui permettent de placer le maraîchage de la région genevoise comme leader au niveau du marché Suisse. Il s'agira par conséquent d'évaluer l'impact des différents scénarios d'aménagement sur cette activité économique tant sur le secteur de la plaine de l'Aire, que plus largement au niveau régional.

A2.6 Plan-les-Ouates et Confignon : la Plaine de l'Aire (Est)

Le cadre est donné par le plan directeur cantonal genevois : les grandes opérations d'aménagement du territoire, identifiées dans ce document, visant à valoriser les terrains à bâtir subsistant dans le canton, touchent à leur fin. Il est désormais devenu indispensable d'engager pour le prochain terme des programmes d'extension urbaine sur la zone agricole, afin de répondre aux besoins de développement de l'agglomération urbaine genevoise en matière de logements et d'équipements publics.

Le secteur de la plaine de l'Aire a été identifié dans le plan directeur cantonal comme site propice à des extensions urbaines sur la zone agricole, à moyen et à long terme. Il s'agissait alors d'un horizon fixé en 2001.

La fiche n° 2.04 du plan directeur cantonal, précise à quelles conditions ces terrains agricoles pourront être affectés à la zone à bâtir et les modalités selon lesquelles les procédures de déclassement devront être engagées (pièce jointe en annexe). Elle précise en particulier que l'on pourra *admettre exceptionnellement des déclassements limités de la zone agricole, en continuité de la zone à bâtir, pour répondre à des besoins d'intérêt général qui ne pourraient pas être satisfaits à l'intérieur de celle-ci*, aux conditions suivantes :

- Maîtrise de la qualité de l'aménagement par des périmètres d'aménagement concerté ;
- Taux d'utilisation du sol approprié ;
- Contrôle des prix des terrains et des constructions ;
- Garantie d'une desserte efficace par les transports collectifs ;
- Respect du paysage et des sites naturels ;
- Compensation qualitative et/ou quantitative des terrains déclassés.

Dans la situation actuelle de pénurie chronique de logements, mais également vu la raréfaction des ressources énergétiques, il apparaît pertinent de réserver des emprises de territoire proches de la ville-centre, des équipements publics et des transports collectifs à destination principalement du logement.

Par ailleurs, l'évolution des besoins scolaires dans le secteur sud du canton (Bernex, Lancy, Plan-les-Ouates, La Champagne) pour le cycle post-obligatoire a montré la nécessité de réaliser, à très brève échéance, une nouvelle école de culture générale (ECG 3). Les études de faisabilité engagées par les services compétents du canton de

Genève, montrent que le secteur de la plaine de l'Aire permettrait de répondre de la manière la plus appropriée à ce besoin d'équipement. A noter qu'à l'ouverture de l'ECG 3 les lignes TP ne répondront pas à la demande en TP des élèves surtout ceux provenant de La Champagne. Des lignes TP transversales de ceinture doivent être réalisées afin de pallier à terme à ce déficit d'offre.

Le Canton a par conséquent engagé en parallèle une étude d'urbanisme et les procédures nécessaires (modification de zone et périmètre d'utilité publique) pour permettre - si le résultat des études le confirment - le développement de l'urbanisation de la plaine de l'Aire. Ces premiers résultats seront disponibles dès le mois de septembre 2008, ils seront versés au dossier du PACA.

En matière d'économie, les équipes de projet devront également prendre en compte le projet d'extension de la ZIPLO actuelle, ainsi que les conclusions de l'étude METRON pour la PPDE (Politique des pôles de développement économique) concernant le secteur Bardonnex, en particulier les scénarios « planification actuelle » et « mobilité-densité ».

La problématique principale portera sur la cohérence d'une étude déjà engagée avec un tout en devenir portant sur un périmètre plus large. Des aller & retour entre le PACA et l'étude d'urbanisme sur la plaine-Est seront possibles, puisque le véritable travail de projet ne débutera qu'en 2009. L'option choisie est, en effet, d'organiser l'an prochain, un concours d'idées largement ouvert. Les considérations pertinentes résultant du PACA St-Julien / plaine de l'Aire pourront donc, par anticipation, être intégrées dans le programme.

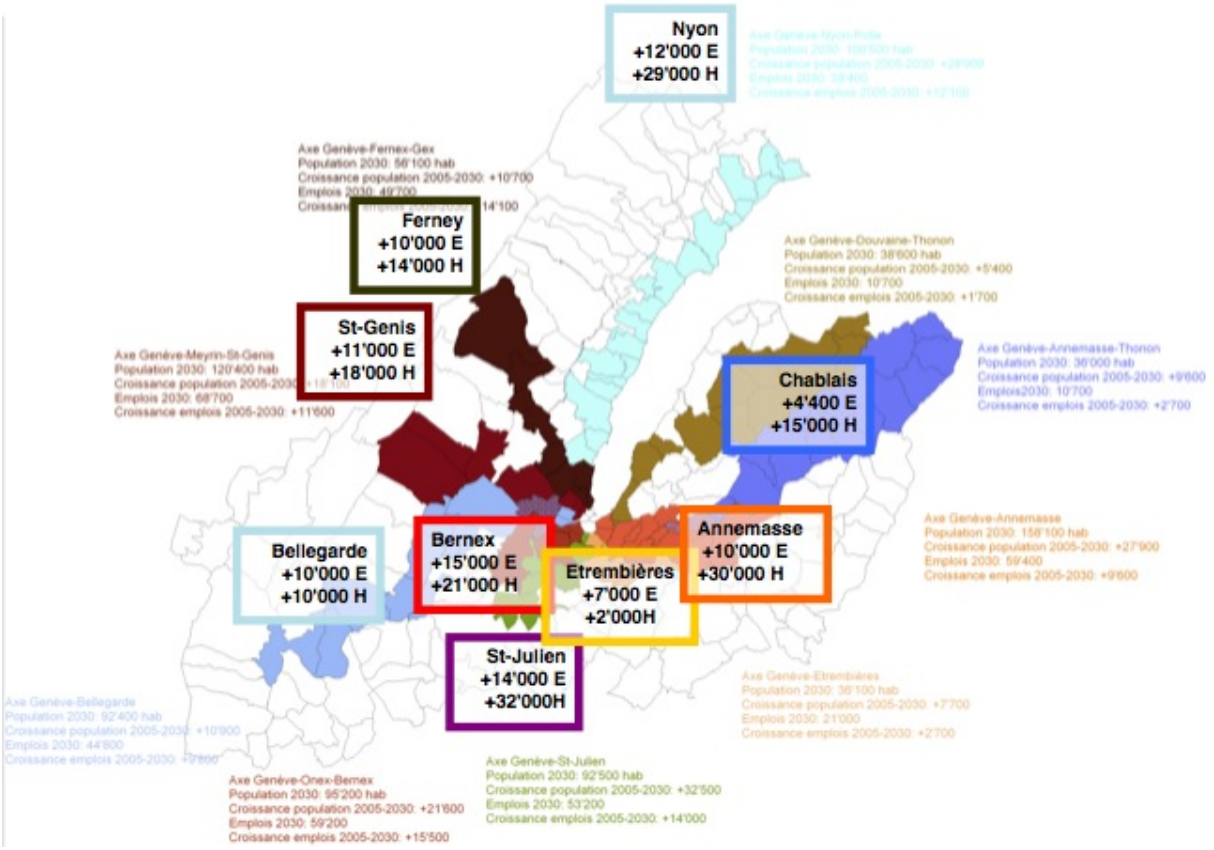
A.3 OBJECTIFS SECTORIELS DETAILLES DE L'ETUDE

A3.1 Les objectifs quantitatifs de développement

Les objectifs démographiques

L'élaboration du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, est fondée sur des projections démographiques construites à partir de plusieurs scénarios de croissance relatifs au nombre d'habitants et d'emplois à l'horizon 2030. Le scénario médian correspond à un accroissement de 200'000 habitants et 100'000 emplois pour l'ensemble du périmètre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Pour rééquilibrer les tendances actuelles en matière de localisation des habitants et des emplois, le projet d'Agglomération postule le fait que le canton de Genève devrait accueillir 100'000 habitants (50%) tandis qu'un minima de 30'000 emplois (30%) - notamment des emplois qualifiés - devrait être localisé sur le territoire français, avec une répartition indicative détaillée par la carte ci-après.



Sur la base des modèles de simulation démographique développés lors de la mise au point du Projet d'agglomération, le périmètre du PACA 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 déjà engagés comme SOVALP, PAV ou Chapelle).

Il ne s'agit donc bien que d'hypothèses que le projet-test devra permettre de vérifier et de consolider à partir des données du projet, qui pour être réalistes devront se confronter à la réalité du "terrain".

A3.2 Les éléments de programmation

Les besoins induits en logements et en surfaces dédiées aux activités économiques

Les données quantitatives donnent un aperçu sur le nombre de logements nécessaires et le nombre d'emplois à trouver sur ce périmètre. Le Schéma d'agglomération oriente largement l'affectation des secteurs à urbaniser vers la création de logements et d'emplois, sous forme de quartiers urbains mixtes.

Un certain nombre de projets déjà plus ou moins fortement engagés permettent de disposer d'une partie d'éléments déjà chiffrés (voir tableau en annexe), ces données pourront être précisées au fur et à mesure de l'avancement de certains des projets mentionnés et peuvent faire l'objet de propositions de la part des équipes de projet.

Projets engagés	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités m^2	Nombre emplois
Sous-total	*7'900 à 8'600*	*17'300 à 18'900*		*14'400 à 20'200*

Le programme de l'axe du PACA Saint-Julien / plaine de l'Aire porte donc sur un objectif complémentaire réparti comme suit :

Sode à localiser	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités	Nombre emplois
Sous-total	*environ 6500*	*environ 14'000*	*à vérifier par les mandataires*	*A priori déjà localisés*

Nota : Cette évaluation des potentiels ne peut donner à ce stade de l'étude que des ordres de grandeur que l'étude-test devra permettre de vérifier. Il convient cependant de relever que, s'agissant des potentiels pour les activités économiques, les enjeux sont la nature et le caractère qui sont donnés aux différents sites projetés, ainsi que la disponibilité du sol à court, moyen, et long termes.

Afin d'assurer une mixité globale entre les habitants, les activités et les services, le souci de rééquilibrer le nombre d'habitants par rapport au nombre d'emplois et inversement doit s'appliquer dans chaque sous-périmètre du PACA caractérisé par un potentiel de réaménagement et de développement, en veillant localement à ce que les engagements de la charte d'agglomération de répartition de part et d'autre de la frontière soient tenus.

Pour les logements, on considèrera un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par logement et une surface théorique moyenne de 50m² de SBP par personne (surface brute de plancher, à peu près équivalente à la surface hors œuvre brute - SHOB - selon la terminologie usuelle française). La surface moyenne brute d'un logement à considérer dans les calculs sera ainsi de 110 m^2 (de manière à pouvoir comparer les différentes propositions entre elles).

Pour les emplois, les activités tertiaires nécessitent 25m² SBP/emploi, les activités secondaires 60m² SBP/emploi, selon la nature des activités et des entreprises. Il s'agit là de moyennes statistiques genevoises retenues, par hypothèse, comme base de calcul pour les évaluations quantitatives de la présente étude.

L'étude sur la Politique des pôles de développement économiques réalisée sur la partie française de l'agglomération (voir A3.5 ci-dessous) part de l'hypothèse d'une surface moyenne de 50m^2 SBP/emploi. Actuellement la surface moyenne par emploi est proche de 100m², mais il conviendrait de densifier les espaces en privilégiant fortement les activités génératrices d'emplois denses.

Les équipes de projet formuleront des propositions en sachant que pour garantir la cohérence de l'ensemble, les emplois et services (de toutes natures) devront en priorité être concentrés à proximité des arrêts de transports collectifs (actuels et futurs).

Les besoins induits en équipements publics et services

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

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

- Un équipement public culturel d'échelle d'agglomération ;
- Plusieurs lycées et collèges (collèges post-obligatoires et cycles d'orientation côté suisse) à localiser en fonction des augmentations de populations envisagées ;
- Un pôle de type universitaire conforme à la vocation du site d'Archamps ;
- Des écoles primaires ;
- La reconfiguration de la gare à Saint-Julien et les services qui lui sont liés;
- des parkings d'échange (voir chapitre relatif aux enjeux de mobilité) ;
- Autres à définir, comme crèches, maisons de retraite, équipements sportifs, commerces, …

A3.3 Les objectifs qualitatifs d'urbanisation

Dans la logique développée par le schéma d'agglomération, l'urbanisation projetée - pour être attractive et représenter une alternative réelle au logement individuel et à l'étalement urbain - devra développer une vision intégrant les autres thèmes (mobilité, environnement, paysage et agriculture) et les autres échelles en proposant des réponses de qualité aux enjeux suivants :

- Développer la plaine de l'Aire, sous forme de nouveaux quartiers résidentiels, avec une mixité d'activités le long de la route de Base (services de proximité, artisanat, etc.) ;
- Développer la ville de St Julien pour qu'elle devienne un pôle régional ayant une masse critique suffisante pour lui permettre d'accueillir des emplois, des services ainsi que certains équipements publics à l'échelle de l'agglomération ;
- Organiser le développement du plateau Porte sud (Neydens / Archamps / St-Julien), en s'appuyant sur les conclusions de l'étude Porte sud de Genève ;
- Rechercher une densification acceptable des quartiers peu denses le long des axes TP ;
- Valoriser la route de Saint-Julien / avenue de Genève comme espace public de qualité et axe paysager à caractère unique ;
- Assurer la continuité du réseau mobilité douce avec des axes structurants « verts » dans l'urbanisation, connectés aux arrêts du TP et le tissu bâti existant depuis Plan-les-Ouates jusqu'à Neydens et Archamps ;
- Préserver et mettre en valeur la pénétrante verte du couloir de l'Aire, du vallon de l'Arande et la fenêtre paysagère entre Lathoy et Archamps ;
- Préserver dans tout le secteur les zones d'expansion de crues afin de protéger durablement et efficacement les centres de l'agglomération ;
- Valoriser tout ou partie de l'espace de la Zone agricole protégée (ZAP) (Archamps / Neydens / St-Julien) comme un nouvel espace récréatif compatible avec la production agricole ;
- Prendre en compte l'activité économique de maraîchage sur le secteur de la plaine de l'Aire ;
- Prévoir des parcs urbains à l'intérieur de l'urbanisation, vérifier l'opportunité de créer d'autres césures vertes ;
- Coordonner l'étude du PACA St-Julien / plaine de l'Aire avec la planification de la plaine de l'Aire-Est, l'étude Porte-Sud et les deux axes TP structurants prévus (en tenant compte de leurs temps distincts de planification et de réalisation) ;
- Coordonner l'étude du PACA St Julien / Plaine de l'Aire avec celui de Bernex, notamment sur les aspects paysagers et la mobilité ;
- Coordonner l'étude du PACA St Julien / Plaine de l'Aire avec les plans régionaux et généraux d'évacuation des eaux (PREE et PGEE), actuellement en cours d'étude, de manière à appréhender les besoins en matière d'équipement d'évacuation et de gestion des eaux usées et pluviales.

Les espaces publics

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

Les propositions des équipes de projet porteront sur :

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

A3.4 Un développement économique équilibré

En matière de développement économique, l'étude test devra dresser les potentiels de développement et de renforcement des pôles d'emplois et quartiers mixtes, en particulier dans le territoire Porte Sud de Genève, en lien avec les choix d'urbanisation et de mobilité retenus à court, moyen et long terme.

Le projet devra permettre l'accueil, sur le périmètre d'étude, d'environ 14'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, selon les hypothèses retenues dans le Schéma d'agglomération. Les mandataires pourront s'appuyer sur les résultats des études réalisées pour la mise en place progressive d'une Politique intégrée des Pôles de Développement Economique (PPDE). Cette politique vise à créer les conditions cadres nécessaires pour faciliter l'accueil des entreprises, selon une approche combinant étroitement urbanisation, mobilité et environnement et favorisant largement la mixité fonctionnelle des pôles. Elle vise ainsi une répartition plus équilibrée des emplois de part et d'autre de la frontière, en encourageant notamment le développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français.

Or toutes les catégories d'emplois ne portent pas les mêmes capacités d'entraînement en termes d'aménagement du territoire. La présence ou non de laboratoires de recherche publics ou privés, de sociétés innovantes, de formations supérieures, de centres de décision, de sièges commerciaux, etc, … caractérise un territoire non seulement au plan de l'image, mais également dans sa capacité de renouvellement de son tissu social et économique, et pour ce qui est de la région frontalière, dans sa faculté de procéder à un certain rééquilibrage.

Le projet visera une répartition plus équilibrée des emplois de part et d'autre de la frontière. Il est ainsi attendu des équipes de projet qu'elles mettent en perspective - dans les options d'urbanisation retenues - les potentiels des sites en matière de développement économique, et les types d'activités pouvant être accueillies, au regard des qualités des sites et des qualités recherchées par les entreprises (desserte TP, accessibilité autoroutière, qualité architecturale et paysagère, proximité de services aux entreprises et aux salariés, etc). Il s'agira de dresser les potentiels de développement d'emplois qualifiés, notamment dans le Pôle d'Archamps (qui accueille déjà des activités de bureaux, de recherche et développement : Biopark, MIND, etc), mais aussi dans le centre de St-Julien avec la densification et la requalification à terme du quartier de la gare. Les études s'intéresseront également au site de Neydens qui accueille des activités de loisirs à forte fréquentation, ainsi qu'au site de Cervonnex qui présente de grandes réserves foncières. A noter que l'étude PPDE française montre que le potentiel de développement des sites d'intérêt d'agglomération (Archamps, Neydens, Cervonnex, pôle gare de Saint Julien), découlera directement du renforcement du centre régional de Saint Julien, et du développement d'une aire urbaine « Porte Sud ».

En outre, les études devront intégrer l'économie résidentielle dans les potentiels de développement, c'est à dire les activités liées à la croissance urbaine et aux besoins induits de services (commerce, artisanat, etc).

A3.5 Les objectifs de mobilité

Contexte particulier

Dans un contexte périurbain comme celui du PACA (marqué par la dispersion des lieux d'habitat et la multiplicité des destinations) caractérisé par la très nette domination des transports individuels motorisés, l'amélioration de la desserte par les transports publics, condition d'un report modal significatif, est l'un des objectifs majeurs de l'étude (tant dans une logique d'une bonne gestion de la mobilité, que pour une meilleure protection de l'environnement). Les équipes de projet devront proposer toute mesure permettant d'inciter au transfert des déplacements en TIM vers les transports publics, afin de contenir au mieux l'évolution du trafic motorisé, et ses incidences négatives.

Transports publics

La volonté exprimée par le PAFVG de coordonner le développement de l'urbanisation avec celle des TP détermine clairement qu'en matière de TP, la réflexion doit être soumise à **une logique d'offre**. L'objectif est de permettre qu'à l'issue de l'étude, le collège soit en mesure de disposer d'une vision commune et partagée sur le tracé à retenir pour les lignes structurantes de transports collectifs et sur la typologie de matériel adéquat.

Les équipes de projet disposeront d'une étude déjà réalisée sur ce couloir en 2004, leurs propositions s'appuieront notamment sur les résultats de l'étude Porte-sud, et porteront sur :

- Le tracé des deux lignes de transports publics en site propre depuis leur connexion sur l'une ou l'autre des gares CEVA de Pont-Rouge et du Bachet jusqu'au pôle multimodal de St-Julien et particulièrement la localisation de l'entrée dans la ville ainsi que le type de moyen de transport proposé ;
- La situation précise du pôle multimodal de St-Julien et le schéma de fonctionnement de l'interface ;
- Le tracé du prolongement des lignes de transport au delà du pôle multimodal de St-Julien, en particulier en direction du pôle économique d'Archamps et du pôle de loisirs de Neydens (Migros), ainsi que les typologies de matériel adaptées à l'offre que l'on souhaitera donner ;
- Le mode de franchissement de la voie ferrée au sud de St-Julien pour garantir aux TC et MD une accessibilité prioritaire au pôle multimodal ;
- Le potentiel d'utilisateurs des TC ;
- La localisation des parkings d'échange et le potentiel d'usagers pouvant s'y reporter, sachant que l'ouverture de l'autoroute en direction d'Annecy est prévue fin 2008 ;
- Des mesures d'accompagnement favorisant l'accessibilité en TP, en particulier pour les frontaliers : système de navettes, lignes TP en tangentiel, liaison avec le CEVA, … (Voir notamment à ce sujet, les propositions de l'étude Semaly de septembre 2004), de l'étude Genève-sud, de l'étude sur la mobilité de la ZIPLO et de l'étude Porte-Sud) ;
- Une vérification et des propositions pour le transit et les liens possibles vers le PACA de Bernex (ligne du TCOB) et vers le couloir du pied du Salève (voie RFF) ;
- Les connexions avec les gares de Pont Rouge et du Bachet-de-Pesay.

Transports individuels motorisés

Malgré la présence de 4 points d'accès au réseau autoroutier, l'accroissement du TIM est a priori difficilement évitable, ce qui risque de conduire - à plus ou moins long terme - à la saturation des réseaux. En anticipation, le PACA postule un développement urbain étroitement associé à celui des TP : il s'agit d'un choix stratégique de base, découlant du PAFVG. Dès lors, les conditions de la mobilité individuelle sont subordonnées à cet objectif. Il

s'agit donc d'organiser et structurer le réseau routier de manière à réduire les impacts négatifs du trafic sur les populations et l'environnement (problématique climatique et de santé), d'accroître la qualité urbaine et la sécurité, d'améliorer la vie sociale.

Les propositions des équipes de projet porteront sur :

- Le système de desserte des nouveaux quartiers urbanisés avec vérification et adaptation du réseau routier existant (hiérarchie du réseau) ;
- La vérification des nécessités et des conditions d'un lien vers le PACA de Bernex ;
- La vérification et les propositions pour le transit et les liens possibles vers le couloir du pied du Salève, d'une part, ainsi que vers les communes suisses concernées par l'étude de mobilité Genève-sud, d'autre part ;
- L'examen de la pertinence de la hiérarchie du réseau routier dans le secteur et l'identification des éventuelles adaptations nécessaires ;
- Toutes mesures utiles à la diminution des effets induits par l'accroissement de trafic (plan de mobilité,…).

En ce qui concerne l'autoroute, les différents points d'accès vont progressivement être intégrés dans un tissu urbain dense. Par ailleurs, le canton de Genève poursuit son projet de création d'une halte autoroutière / station service sur un terrain situé entre la plateforme douanière et le village de Perly. Par contre, l'affectation actuelle de la plateforme douanière ne devrait pas subir de profonds changements avec l'entrée en vigueur des accords de Schengen dès 2009, laissant entier le problème du stockage des véhicules (en particulier les PL).

Ceci implique qu'une réflexion soit conduite sur le sujet afin d'apporter des éléments de réponse concernant notamment :

- L'augmentation des flux empruntant le réseau autoroutier et ses conséquences sur les capacités du réseau - y compris au poste frontière - en relation avec les options identifiées par l'étude Genève-sud ;
- Les aménagements routiers qui pourraient être rendus nécessaires, sachant qu'hormis l'éventuelle jonction de Viry, la création de nouveaux accès à l'autoroute semble hautement improbable ;
- Les questions environnementales, s'agissant notamment des nuisances sonores qui prennent une importance accrue si le milieu environnant devient bâti ;
- Les questions d'insertion paysagère et le traitement des effets de coupure ;
- Les affectations pertinentes des espaces urbanisés proches de l'autoroute, restant cohérentes avec l'objectif initial du PACA et la priorité accordée aux transports collectifs.

Mobilités douces (piétons, vélos)

L'incitation à l'utilisation des modes doux (MD) doit contribuer également à contenir la croissance du trafic motorisé. Elle est aussi étroitement liée à l'aménagement des espaces publics ainsi qu'aux loisirs et à la détente. L'échelle du périmètre du PACA est pertinente pour une réflexion sur les complémentarités de modes de déplacement (TC +MD), en particulier en lien avec la localisation des arrêts de TP.

Les propositions des équipes de projet (en complément de ce qui existe déjà sur Porte-sud) porteront sur :

- Le développement d'un réseau de liaisons piétonnes et cyclables structurantes à l'échelle locale, avec des itinéraires attractifs et sécurisés qui prennent en compte les liaisons vers l'extérieur ;
- Les mesures de minimisation des obstacles sur les itinéraires piétons et cyclables, comme par exemple : le chemin de fer et les nœuds autoroutiers de Cervonnex, des propositions de franchissement coordonnées avec la localisation des arrêts des TP et avec les points focaux de

l'urbanisation, plus particulièrement dans le secteur du pôle intermodal de Saint-Julien et ses liaisons vers le plateau de Porte-sud ;

- Des propositions de liaisons rapides et directes vers les arrêts de TP en particulier pour les vélos ;
- Des mesures assurant la perméabilité à travers les quartiers des itinéraires piétons multidirectionnels (école, gare, centre du village, nature, etc.) ;
- la réalisation de liaisons mixtes de loisirs / habitat le long de l'espace renaturé du cours de l'Aire ainsi qu'à travers le triangle constitué par la ZAP de Cervonnex / Neydens / Archamps.

Interfaces modales

La création (localisation, fonctionnement, organisation) d'une interface modale à Saint-Julien constitue l'un des enjeux majeurs de l'étude. L'étude *Porte-sud de Genève* a déjà permis d'en clarifier un certain nombre. Elle n'a cependant pas pu conduire à des choix définitifs, en raison notamment des incertitudes subsistant quand aux variantes de tracé de l'axe de TP structurant, en amont du de l'interface (traversée de St-Julien). Il est donc attendu des équipes de comparer et d'évaluer différentes solutions de manière pertinente, sachant que l'étude Porte-sud a montré qu'aucune solution ne sera idéale du strict point de vue de la mobilité. C'est donc en fonction d'une synthèse des enjeux en matière de mobilité, de potentiels d'activités, d'accessibilité depuis les quartiers de logements, de proximité avec le centre-ville, ainsi que d'enjeux de paysage et de protection de l'environnement (protection du vallon de l'Arande) qu'une pesée des intérêts entre différentes solutions pourra être effectuée.

La conception (fonctionnement, implantation) de l'interface devra tenir compte de la proximité de l'autoroute et des conditions particulières que cette dernière imprime au système général de mobilité, marqué par une très forte prédominance de la mobilité individuelle. L'objectif est d'obtenir une interface qui soit un véritable lieu de vie ou de repère, comportant de nombreux équipements et services, et non un simple arrêt de tram ou parking d'échange.

L'étude test PACA St-Julien / plaine de l'Aire formulera des propositions portant notamment sur :

- Les arrêts des TP (chemin de fer, bus, tram) ;
- Des cheminements piétons et des itinéraires cyclables dans l'interface, et en lien avec cette dernière ;
- Les choix d'implantation possibles pour un parking d'échange hors du centre-ville, a priori dans le secteur de Bardonnex en lien avec la future jonction de l'A40/41 et son intégration ;
- Le stationnement des deux-roues (vélos, motos, scooters) ;
- Les services offerts aux voyageurs et habitants / visiteurs du quartier (kiosque, restauration rapide, agence de voyage, équipements publics de proximité, etc.).

A3.6 Les objectifs agricoles

Les équipes de projet devront proposer des scenarios permettant de limiter au maximum la consommation de surface agricole utile et l'enclavement de parcelles cultivées. Ils devront garder en tout temps à l'esprit que la zone agricole ne constitue pas un réservoir de surfaces vides, mais un outil de production essentiel à la région franco-valdo-genevoise, compte tenu notamment de l'évolution de l'économie alimentaire mondiale.

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

Afin de gérer les différentes activités susceptibles de se développer à proximité de cette extension urbaine, les propositions des équipes de projet devront prévoir des aménagements visant à minimiser les impacts des futurs habitants sur la zone de production en canalisant ces derniers, par exemple, sur des réseaux de sentiers pédestres, pistes cyclables, etc. De plus, s'agissant des loisirs, les équipes de projet devront proposer des mesures permettant de diriger les gens notamment vers les espaces appropriés à savoir les parcs urbains, les centres sportifs proches et les couloirs constitués par les espaces naturels longeant les cours d'eaux. Les préconisations en matière de liaisons douces issues de l'étude Porte Sud seront prises en compte dans cette approche. L'emplacement et la superficie des parcs urbains et de quartiers permettant le délassement de la population, ainsi que la pratique d'activités sportives devra être définie en fonction des besoins objectifs et en tenant compte des infrastructures déjà en place (notamment le centre sportif des Cherpines et celui de Thérens / Saint-Julien).

L'étude « Approfondissement du Schéma d'agglomération en rapport avec l'agriculture et l'espace rural » lancée en juillet 2008 est essentielle et sera impérativement prise en compte dans la réflexion.

A3.7 Les objectifs en matière de nature et paysages

En raison de la géomorphologie du site, l'urbanisation actuelle entretient une relation étroite avec le maillage des cours d'eaux (l'Aire/Arande et ses affluents) et avec les tracés historiques qui ont pris appui sur les parties du territoire formant des promontoires (en principe, à l'abri des divagations des cours d'eau). Cette organisation a subi des coupures majeures occasionnées par les grandes infrastructures de transport (le chemin de fer et les autoroutes) qui n'obéissent plus à la logique géographique.

Désormais, cette confrontation engendre de multiples enjeux en terme de paysage, mais aussi de rapports entre urbanisation et espace rural.

La valorisation du (ou des) paysage(s) présents et l'insertion du développement urbain constitue ainsi une composante essentielle du projet. Sur le plan du grand paysage, les rapports avec le piémont du Salève, la Plaine de l'Aire et le coteau de Bernex devront être examinés.

Les propositions des équipes de projet porteront sur :

- les paysages naturels et agricoles existants (grands espaces ouverts, liens entre milieux naturels (forêts, rives), éléments de terroir, etc.)
- la composition paysagère des nouvelles entités urbaines (entrées de ville et accompagnement des artères principales, vues paysagères, lien avec et entre les espaces publics, etc.).

Le traitement de ce volet paysager portera sur l'ensemble du périmètre, tout en le considérant dans son cadre géographique élargi (des rives du Rhône au nord, jusqu'au piémont du Salève au sud).

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

La pénétrante de verdure accompagnant le cours de l'Aire en cours de renaturation et le Vallon de l'Arande présentent l'une des pénétrantes de verdure majeures du côté sud de l'agglomération. Cet espace non construit, accompagnant les coteaux viticoles de Bernex et plus en amont la plaine agricole de Lully jusqu'à Thairy permet un dégagement visuel tant sur le Salève que sur le Jura, et une connexion importante entre le centre ville jusque vers la campagne. Il assure également une fonction importante pour la protection contre les crues : il constituera donc un élément structurant des propositions.

A3.8 Les objectifs en matière d'environnement

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

Des précisions quant aux différents règlements et législations en vigueur dans les deux pays sont jointes en annexe.

A4. LES OBJECTIFS ET PROGRAMMES DES COMMUNES

Les textes ci-dessous ont été rédigés par les communes, en vue de fournir aux candidats leur vision de ce projet de territoire.

A4.1 Commune de Archamps

La commune d'Archamps s'associe pleinement à l'enjeu économique de rééquilibrage, tel que développé dans le présent programme cahier des charges.

A4.2 Commune de Confignon

Dans le cadre du PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire, la commune de Confignon tient à affirmer certains principes et désirs de développement qui lui sont indispensables afin de mener à bien un développement cohérent et économiquement viable.

Il est en effet à éviter la création de cités dortoirs, la recherche de mixité d'activités reste l'élément nécessaire à l'atteinte des buts d'un développement tel que précité.

Périmètre

Le territoire de la commune de Confignon dans le cadre du PACA Saint-Julien/Plaine l'Aire s'étend depuis :

- La limite communale avec Plan-les-Ouates à l'est (Chemin des Charrotons)
- La limite communale avec la commune de Perly-Certoux à l'ouest
- Le cours d'eau de l'Aire au nord
- La route de base au sud.

Des études sont déjà en cours sur le périmètre nommé « Plaine de l'Aire-est » situé à l'est de l'autoroute de contournement et s'étalant jusqu'à la limite communale de Plan-les-Ouates.

Quelques Chiffres

La commune de Confignon comprend actuellement 4'200 habitants. Les emplois, quant à eux, s'expriment par un ombre de 422 personnes ayant une activité dans l'une des entreprises de la commune. Le ratio emplois/habitants de 10% est largement insuffisant pour pouvoir espérer un développement viable sur la commune de Confignon. Ceci d'autant plus qu'un effort considérable a déjà été réalisé depuis quelques années au nord du territoire avec la création d'un nouveau quartier strictement dévolu à l'habitat.

La commune prévoit sur l'ensemble de son territoire de la Plaine de l'Aire une augmentation de la population de 3'000 âmes et la création de 2'500 emplois . Un ratio de 35% serait viable économiquement pour la création des infrastructures nécessaires aux futurs habitants et équilibrerait la mixité des activités dans le périmètre de la Plaine de l'Aire mais également sur l'ensemble de la commune.

Notons que le Conseil administratif a déjà fait savoir aux mandataires de l'étude Plaine de l'Aire-est ses intentions de développement sur son territoire communal ; une répartition 43% activités économiques, 31% activités logements et 26% utilité publique représente un bon équilibre à l'est de l'autoroute. Un potentiel de 1'600 emplois et 2'000 habitants sur le territoire de Confignon dans le cadre de l'étude de la plaine de l'Aire-est sont dès lors raisonnables.

Zone industrielle

La Plaine de l'Aire est traversée du nord au sud par un axe autoroutier. Les axes autoroutiers sont généralement des catalyseurs pour l'implantation d'industries, d'une part elles sont à proximité de l'autoroute et d'autre part ces zones peuvent servir de zone tampon entre l'axe autoroutier et un développement d'habitat en retrait réduisant ainsi les nuisances sonores des habitants.

Il est dès lors important de développer d'une part et d'autre de l'autoroute une zone industrielle à haute valeur ajoutée pour permettre une occupation territoriale en promouvant la mixité des activités ave des habitations en retrait.

Le Conseil administratif a émis ce désir au mandataire du projet Plaine de l'Aire-est. Pour des cohérences morphologiques, une zone similaire doit être implantée à l'ouest de l'autoroute entre le chemin du contour d'Arare et le chemin de Mourlaz. D'une part, ces implantations permettront d'obtenir les ressources nécessaires pour les infrastructures en vue de l'accueil des habitants supplémentaires. D'autre part, l'image directrice serait cohérente autour de l'axe autoroutier, le chemin de Mourlaz étant à l'ouest une césure douce entre une zone d'activités économiques et une zone d'habitat.

ZAS – zone agricole spéciale

Le Conseil administratif est favorable à l'étude au niveau des zones agricoles spéciales pour examiner les possibilités de changement d'affectations. Une mixité des activités économiques industrielles peuvent être une solution (industrie agricole, industrie biotechnologique…).

Mobilité

La mobilité est à traiter sous deux axes, à savoir un axe Saint-Julien/Genève et un deuxième axe PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire – PACA Bernex nord.

a) Axe Saint-Julien/Genève

Avec le développement d'emploi dans le secteur, cet axe est d'une importance capitale pour réduire les nuisances dues au transport pendulaire. Il est essentiel et primordial de créer un axe fort de transport lourd sur la route de Base. Cet axe ne serait pas une réponse uniquement pour traiter les mouvements pendulaires sur la plaine de l'Aire, mais pourrait être également une alternative optimale pour les difficultés que connaît actuellement la zone de ZIPLO (zone industrielle de Plan-les-Ouates).

b) PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire – PACA Bernex nord

Les axes de transports sous forme d'étoile tels que présentés dans le projet d'agglomération ne doivent pas omettre la nécessité de réfléchir aux mouvements qui vont s'opérer de manière transversale.

La suppression du pont de Mourlaz va conduire à la création d'une barrière, symbolisée par la cours de l'Aire, entre les nouveaux quartiers (Plaine de l'Aire-est et Plaine de l'Aire-ouest), le centre du village, le quartier de Cressy et plus globalement le PACA Bernex. Il est dès lors primordial d'apporter des solutions viables en terme de mobilité pour ne pas créer un quartier couper de « son centre administratif».

Cette réflexion doit déjà être amenée dans le cadre du projet Plaine de l'Aire-est, réflexion qui doit mener à des solutions évitant la création d'un village de Confignon de transit par des transports individuels. Cette réflexion doit être menée suffisamment tôt pour ne pas créer des engorgements lorsque les deux PACA cités plus haut passeront à l'étape de concrétisation territoriale.

Environnement

La commune attache une grande importance à la renaturation de l'Aire. Le plan directeur a travaillé en ce sens en prévoyant la suppression du point de Mourlaz tel qu'existant. Le chemin de Mourlaz sera à terme un chemin pour les mobilités douces.

Un cordon « vert » tout au long de l'Aire doit être déployé. Le chemin des Grands-champs doit être la limite de développement bâti au nord.

A4.3 Commune de Lancy

La partie sud de Lancy (Grand-Lancy) va se densifier conformément au plan directeur : quelques 3e zones de développement restent encore à urbaniser, mais la majeure partie des constructions d'habitations est terminée (reste la Chapelle-les Sciers – secteur non compris dans l'étude du PACA). La coordination avec le PACA de Bernex devra se faire, car si formellement ce dernier ne s'occupe pas de SOVALP, l'impact avec le nord de la commune ne sera pas négligeable.

Un Plan Localisé de Quartier de SOVALP sera publié fin 2008, il intégrera dans les 5 prochaines années 550 logements et plus de 120'000 m2 d'activités(env. 4500 places de travail)

Lancy est ainsi associée aux autres communes par la problématique des transports : CEVA, bien sûr, l'arrivée des voitures par l'autoroute au sud du canton (Etude Genève-Sud) et aussi un élargissement de l'offre de transport collectif en direction de l'ouest de Genève, soit Plan-les-Ouates et Saint-Julien. Aujourd'hui, le Grand-Lancy souffre du flot des véhicules à moteur qui le matin le traverse pour se rendre au centre-ville et le soir, le retraverse dans l'autre sens. Il est évident qu'une meilleure offre de transport collectif doit être réalisée (rte de Saint-Julien, rte de Base) afin de diminuer cet impact négatif.

La renaturation de l'Aire est en bonne voie : elle participera à un réseau vert indispensable dans cette région. Des cheminements le long de cette rivière seront à aménager.

A4.4 Commune de Neydens

Une Commission déséquilibrée

De tous temps Genève s'est senti à l'étroit: elle n'a pas le territoire de son ambition. Genève a « raté le coche » en 1754, en 1815, et en 1860. Une nouvelle chance se présente en 2009. Il est indéniable qu'avec la qualité de ses hommes politiques et de son administration (dont on a pu mesurer l'efficacité dans les négociations bilatérales), le PACA permettra à l'Etat de Genève de gommer ce déficit territorial. La délégation française, composée essentiellement d'élus locaux, se présente en ordre dispersé, avec des moyens humains et financiers très limités : les négociations sont dès le départ déséquilibrées, sans soutien explicite de l'Etat Français.

Un planning inadapté à la dimension du projet

Le planning prévu est très serré et ne laisse pas le temps aux différents partenaires d'avoir une réflexion approfondie sur les enjeux du PACA sur leurs territoires respectifs. Un SCOT ou un PLU nécessitent plusieurs années d'instruction, alors que le PACA, document qui a l'ambition d'être un cadre pour ces documents d'urbanisme, doit être est mis en place en quelques mois.

Des objectifs irréalistes

Accueillir 32000 habitants en 22 ans sur St Julien Plaine de l'Aire, c'est plus que doubler la population du secteur. Le potentiel se transforme en possible, le possible se transforme en devoir et le devoir devient finalement une ardente obligation.

Les orientations globales du SCOT et des PLU existants sont bouleversées : où sont les villages ? où sont les bourgs ? On repart d'une page blanche sans tenir compte des aménagements réalisés conformément au SCOT qui a commencé à modeler le territoire de manière plus rationnelle; ses grandes options ne peuvent pas être remises en cause sans concertation élargie avec la population.

Le « triangle vert» ne doit pas changer de destination au gré des besoins: c'est le contraire d'une politique à long terme qui doit s'efforcer de rechercher un équilibre. La ZAP n'est pas un espace récréatif : on doit conserver à cette zone son caractère agricole.

Pas de moyens financiers

Si la partie Suisse bénéficie de financements identifiés, la partie française n'est pas financée. Dans une agglomération, le Centre finance les infrastructures de la périphérie : les transports en commun lyonnais (métro, tramway) qui desservent la périphérie ont été financés par l'ensemble des collectivités et des entreprises de la Communauté Urbaine de Lyon et pas uniquement par les Communes de la périphérie.

Les équipements de la périphérie (Transports publics, P+R) ... , qui permettent d'améliorer la qualité de vie au Centre, doivent être financées par des participations de toutes les collectivités de l'agglomération qu'elles soient suisses ou françaises.

A4.5 Commune de Saint-Julien-en-Genevois

Le Projet d'agglomération

Ce projet dans lequel nous nous inscrivons complètement est ambitieux dans ses objectifs qualitatifs et quantitatifs qu'on ne peut séparer en terme de:

- Fonctionnement urbain et services,
- Emplois,
- Logement,
- Transport,
- Environnement

Ceci a conduit à insister sur quelques indicateurs correspondants :

- Renforcement du rôle des pôles régionaux (services, emplois, logement, transport).
- Densification des périmètres urbanisés : un des axes forts du projet d'agglomération est de densifier les espaces urbanisés pour éviter la consommation inutile de terrain.
- Equilibre des emplois à haut niveau de densité technologique des deux cotés de la frontière
- Mise en valeur des espaces naturels : toute l'histoire de l'extension de la ville de Genève nous enseigne qu'elle s'est faite progressivement en étoile le long d'axes en forme de doigts de gants. Entre ces axes, des espaces naturels (cours d'eau) et agricoles de qualité assurent aux habitants des lieux de détente de proximité.
- Programmation réaliste compatible avec la mise en œuvre du projet d'agglomération.

Contexte et Historique

Après une expansion vers le nord et l'ouest depuis plusieurs siècles, le développement vers le sud s'accélère notablement. Un glissement des activités économiques de qualité (haute technologie, banques) de Genève vers le Sud (PAV, ZIPLO, Bernex) est constaté et renforce l'attractivité du sud de Genève.

Le périmètre du PACA en direction du Sud est l'un de ces axes; le schéma d'agglomération l'a décliné comme le couloir possédant le plus fort potentiel. Il convient donc que les propositions soient à la hauteur des enjeux. La construction urbaine du territoire et l'économie doivent être le fil rouge de la réflexion, comme l'implantation de nouveaux services en lien avec la croissance démographique de cet espace.

De plus, Genève a toujours entretenu des rapports particuliers avec le périmètre du PACA en raison de la position charnière de cette région avec le Sillon Alpin et le couloir rhodanien. Différentes étapes urbaines sont venues marquer cette extension. Carouge fut l'une de ses étapes, Plan les Ouates l'est devenue, Saint-Julien-en-Genevois, proposé centre régional par le projet d'agglomération, constitue indubitablement la prochaine étape de cette extension urbaine.

Saint Julien « pôle régional »

L'édification du « centre régional » de Saint Julien-en-Genevois rend donc indispensable la réalisation d'une "liaison urbaine" de Saint-Julien avec Genève en phase B du projet, comme acté dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Une liaison urbaine est un parcours où l'usager ne sent pas la coupure entre le centre de l'agglomération et le pôle régional dans lequel des emplois, services et équipements à l'échelle de l'agglomération sont implantés. Par exemple, les contraintes de la route de Saint Julien existantes peuvent impliquer comme on le voit dans beaucoup d'agglomérations, d'accepter quelques courts tronçons où un transport urbain n'est pas en site propre. Cette option ne doit pas être exclue à priori de fait.

Car l'étude ne doit pas se cantonner à la résolution d'un problème de transport entre le pôle régional de Saint-Julien et Genève. La mobilité n'est pas la seule problématique à traiter, elle doit être un élément fort du développement urbain et économique de cette région.

L'étude devra notamment donner un contenu au concept de "pôle régional urbain ".

Des équipements très structurants existent mais ne sont pas reliés entre eux: ZIPLO-centre, Plan-les-Ouates (futur grand centre sportif en projet), Perly, le centre de Saint-Julien-en-Genevois avec le pole gare, le site d'Archamps, le plateau Saint-Julien Neydens (Migros, casino, zone Cervonnex, …) plus communément regroupés sous le terme de « porte sud » auquel il convient de donner une dimension résolument urbaine ancrée sur le centre régional de Saint-Julien.

Le fonctionnement de Saint-Julien

L'étude-test devra par ailleurs prendre en compte des problématiques plus spécifiques de la ville de Saint-Julien qui auront un impact fort sur le développement des prochaines années en terme de fonctionnalités :

- intégrer le "pole –frontière" de Bardonnex dans le fonctionnement de la ville de Saint-Julien et du pole gare.
- organiser le report de circulation automobile du site propre du TCSP vers d'autres axes à définir
- assurer une deuxième liaison vers le sud et l'ouest du canton
- renforcer les services

Attentes de la ville

Pour cela les équipes retenues devront prendre le temps de s'approprier le territoire, son fonctionnement, ses atouts, ses faiblesses, son potentiel sans a priori par rapport aux solutions qui pourraient être implicites ou en décalage avec le phasage initial. Les trois études devront après analyse des atouts, potentialités et faiblesses du territoire concourir à l'élaboration de trois schémas différenciés d'évolution de cet espace transfrontalier.

Nous souhaitons ainsi que l'étude test réponde à des fonctionnalités fortes et permettent de proposer des solutions originales et créatives. Ces propositions devront être phasées de façon réaliste dans le respect des échéances du projet d'agglomération.

En conclusion, Saint-Julien souhaite que le cahier des charges et la conduite de l'étude intègrent les aspects stratégiques de ce périmètre transfrontalier pour l'agglomération par un projet ambitieux dans ses dimensions urbaines et économiques.

A4.6 Commune de Perly-Certoux

Bref Historique

Il n'est pas inutile de rappeler l'histoire de la commune de Perly-Certoux. Pour se faire, nous reproduisons ci-dessous un texte qu'avait élaboré Jean-Marc COURVOISIER, journaliste, conseiller municipal et président du conseil, décédé en 1995.

Le nom de Perly trouve son origine dans le patronyme d'un Romain que l'on suppose avoir été riche, Perliacus, propriétaire de la villa qui regroupait les activités agricoles de l'époque. Le mot de " villa " définissait alors un ensemble de bâtiments abritant toute une communauté vivant pratiquement en autarcie. Quant au nom de Certoux il est dérivé d'essart, mot utilisé au Moyen-Age pour désigner des terres en défrichement.

Bien que ces deux villages ne soient distants l'un de l'autre que d'un kilomètre, leur position géographique est fort différente. Perly est sur la hauteur, participant au versant sud du Mont-de-Sion, tandis que Certoux est ancré dans la plaine de l'Aire, autrefois fréquemment inondée par les rapides crues de cette rivière ce qui conduisit à construire le plus près possible de la colline. Perly devint très vite, ce qu'il est encore aujourd'hui, un lieu de passage intense entre le nord et le sud.

Les voyageurs effectuant le trajet Lyon-Genève suivaient une voie sur le sommet de la crête dominant la plaine de l'Aire. On a même pu déterminer qu'une deuxième route reliait Annecy à la première et que leur jonction s'opérait à Grange-Collomb.

A l'époque de la féodalité, les deux villages dépendaient de la seigneurerie de Ternier. On en voit encore les ruines non loin de Saint-Julien. Les armes de cette famille ont été choisies en 1924 pour constituer l'écusson de Perly-Certoux. Les trois épis d'or symbolisent évidemment les cultures qui se font sur son territoire bien que les céréales ne soient pas les seuls biens que produise sa bonne terre. On trouve également de grandes étendues consacrées au maraîchage, utilisant des techniques très avancées, ainsi que de la vigne produisant essentiellement du raisin blanc. Jusqu'à la fin du Moyen-Age nos deux villages ont vécu sans histoire. C'est au XVIème siècle qu'ils sont pris entre deux feux et entre deux religions. D'un côté on a la Savoie qui exerce un blocus sur Genève, de l'autre les Bernois qui entendent protéger la cité et la religion de Calvin. Ces derniers occupent le bassin lémanique y compris Perly, Certoux et Saint-Julien, y installent des ministres du culte protestant, confisquent les biens de l'église catholique et établissent en 1536 le centre de leur baillage à compesières. Cette situation ne dura pas bien longtemps.

En 1601 Perly et Certoux furent rendus aux seigneurs de Savoie et le culte catholique y fut rétabli. Le duc Charles-Emmanuel fit dépendre administrativement et paroissialement les deux villages de Saint-Julien, ville avec

laquelle leur histoire se confond jusqu'à la fin des guerres napoléoniennes. Ils conservèrent pourtant en propre leurs biens communaux respectifs.

En 1815, un protocole signé à Paris statuait que la commune de Saint-Julien, comprenant Perly et Certoux, devait être cédée à Genève. Un contingent de troupes genevoises en prit possession le 18 décembre de la même année. Mais, quelques mois plus tard, le traité de Turin spécifiait que Saint-Julien, sans Perly-Certoux, devait rejoindre la Savoie, c'est-à-dire le royaume de Sardaigne dont cette province faisait partie. Perly-Certoux est cette fois genevoise et suisse.

Les autorités genevoises avaient prévu l'incorporation des deux villages à la grande commune de Compesières qui comprenait les territoires de Bardonnex et de Plan-les-Ouates d'aujourd'hui. Mais les " Perly-Certousiens " déposèrent une pétition au Conseil d'Etat demandant d'être érigés en commune, éventuellement en liaison avec Arare ou Lully. Ils obtinrent gain de cause et c'est le premier janvier 1821 que la commune helvétique de Perly-Certoux vit officiellement le jour.

Dès lors, l'histoire de la commune est intégrée à celle du canton et de la Confédération. Il fut procédé à l'édification de quelques bâtiments, école, mairie, hangar des pompes à incendie ; en outre, une chapelle fut construite, devenue aujourd'hui point de rencontre, pour nos aînés au rez-de-chaussée et pour les jeunes au 1er étage.

La communauté catholique fait partie de la paroisse de Confignon tandis que les fidèles de la foi réformée célèbrent leur culte au temple de Plan-les-Ouates.

Jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, Perly-Certoux demeura stable quant à sa population et quant à ses occupations, essentiellement vouées à l'agriculture.

Un événement important, qui engendra des mutations dans l'économie agricole et dans le type de culture, eu pourtant lieu à partir de 1918. Ce fut le drainage et l'assèchement de la plaine de l'Aire qui fournit de nouvelles surfaces fertiles au maraîchage aussi bien qu'à la grande culture.

On ne peut pas parler de l'histoire de nos deux villages sans mentionner la véritable explosion de leur population. Elle eut lieu à partir des années 70. En 1930, la commune comptait 350 âmes, 876 en 1970, soit une progression d'environ 10 habitants par année. En 1972, on en dénombre 1234 (plus de 400 en deux ans); et en 1990, les Perly-Certousiens ont plus que doublé ; on en compte 2538.

Ce phénomène a entraîné quelques bouleversements dans la structure de cette commune.

Elle était essentiellement rurale, elle abrite maintenant de petites industries et des artisans; elle était habitée en majorité par des agriculteurs stables, qui naissaient, gagnaient leur pain, finissaient leurs jours sur son territoire ; ses résidents sont aujourd'hui des citadins dont l'emploi se trouve ailleurs et dont le séjour n'est pas forcément éternel.

La volonté politique continuelle des autorités municipales depuis l' " explosion " a été de faciliter l'intégration des nouveaux arrivants, en créant et développant sans cesse l'infrastructure sportive, artistique et intellectuelle propre à les intéresser, à les séduire et à les faire participer. Et les choses semblent devoir continuer ainsi.

Evolution de la population de la commune au cours des dernières décennies

Le texte ci-dessus, qui a été rédigé au début de la décennie 1990, doit être complété par l'évolution qui a été enregistrée depuis 1990.

La croissance de la population s'est poursuivie, celle-ci se montant à 2851 personnes au 31 décembre 2007, soit 313 de plus ou une progression de 12.3 %. Il ressort clairement de ces chiffres que la commune a enregistré une forte croissance de sa population au cours de cette période, avec en particulier une évolution très importante

dans les années 1970. Comparativement aux autres communes du canton, Perly-Certoux a enregistré avec Meyrin la deuxième plus importante progression de sa population, qui a été multipliée par 6.5 fois, seule la ville d'Onex enregistrant la progression la plus importante (8 fois).

La commune de Perly-Certoux a dû faire face à cette importante évolution. Elle a dû notamment se doter d'infrastructures pour répondre à la demande de cette population et gérer les problèmes liés à son intégration. Il lui a fallu de nombreuses années pour y parvenir.

Dans le cadre de la réactualisation de son plan directeur, ce dernier ayant été approuvé par le Conseil d'Etat en 2000, la commune a pris en considération une évolution de sa population de près de 20 %, à hauteur d'environ 3300 habitants. Les infrastructures de la commune permettront de faire face à cette évolution. Cette évolution contenue de la population voulue par la commune était par ailleurs le gage que l'intégration des nouveaux habitants se fasse de façon harmonieuse, permettant de maintenir un excellent niveau de qualité de vie.

Réflexions et détermination des autorités communales en regard du PACA

Les autorités de la commune de Perly-Certoux conservent ce souci de maintien de la qualité de vie de ses habitants. Elles constatent par ailleurs qu'une évolution trop rapide d'une population engendre des coûts d'infrastructures trop importants. Par exemple, les besoins immédiats en infrastructures scolaires et d'accueil d'enfants sont souvent sur pondérés par rapport au niveau réel de la population, en raison du fait que les nouveaux habitants sont généralement de jeunes couples avec enfants. Ainsi, une fois la population stabilisée, ces besoins se réduiront.

En ce qui concerne les places de travail, la commune bénéficie déjà, de son point de vue, d'un bon rapport entre emplois sur le territoire communal et habitants. En effet, la commune accueille près de 1000 places de travail, pour une population de l'ordre de 2850 habitants, dont 1830, ou 64 %, âgés entre 20 et 65 ans. Au niveau de la pyramide des âges de sa population, les conséquences de sa rapide évolution au cours des années 1970, n'est pas la résultante d'une croissance « naturelle ».

De nombreux jeunes couples arrivés dans ces années parviennent à l'âge de la retraite. Ce constat de déséquilibre de la structure de sa population a entraîné la commune à développer un concept de logements sociaux intergénérationnels destinés à accueillir notamment des personnes âgées de la commune.

Dans le contexte de la réactualisation de son plan directeur, la commune n'a ainsi pas pris en considération un développement important de sa zone artisanale. Cependant, il avait été évoqué que son extension dans la zone située entre l'autoroute de contournement et le chemin des Mattines serait probablement envisagée dans l'avenir. Toutefois, la commune est soucieuse du type d'activités qui pourraient être envisagées dans une telle zone, dans la mesure où il pourrait en résulter des nuisances en matière de trafic routier notamment. Enfin, si une extension des zones d'activités industrielles et artisanales doit être envisagée sur son territoire, la commune souhaite pouvoir accueillir une proportion significative d'emplois à forte valeur ajoutée, respectivement des activités du secteur tertiaire.

La commune, très attentive à la préservation des deux hameaux constitués par le vieux village de Perly et celui de Certoux, est soucieuse du maintien d'une zone agricole significative sur son territoire. Une telle zone est indirectement la garante d'une qualité de vie pour sa population.

En matière de transports publics et communications transfrontaliers, la commune souhaite que les mandataires examinent sur une « feuille blanche » la résolution de cette problématique. Les mandataires ne doivent ainsi pas partir du principe qu'un tram doit nécessairement passer par la route de Base, en ce qui concerne le territoire de notre commune, jusqu'au abords du village de Certoux.

A4.7 Commune de Plan-les-Ouates

La commune tient à mettre en avant son projet de centre sportif intercommunal, et joint la fiche de son plan directeur communal à ce propos. Les plans seront founis aux équipes.

Options communales

« Développer une nouvelle identité pour la Plaine de l'Aire et y réaliser un centre sportif intercommunal en adéquation avec l'urbanisation progressive de la commune et des territoires voisins, en maintenant des liaisons écologiques avec les milieux naturels des rives de l'Aire».

« Assurer une continuité des chemins pour piétons et cyclistes et mettre en valeur le mail et son prolongement»

Description, analyse, objectifs

Pour ce secteur, il s'agit de créer une réserve à long terme destinée à un centre sportif intercommunal, inséré dans un aménagement global de la Plaine de l'Aire. Les possibilités d'accès tant en transports publics qu'individuels, ainsi que son excellente connexion aux réseaux de mobilité douce (mail du Vélodrome) en font un lieu privilégié pour ce type d'activité. Outre le développement des activités existantes (tennis, foot, équitation, etc.), un tel centre permettrait de proposer à la population une offre supplémentaire en matière de sports et de loisirs, dans un contexte où la majorité des infrastructures existantes au niveau cantonal sont proches de la saturation. Les communes limitrophes ont à ce titre déjà fait part de leur intérêt. Une évaluation systématique des besoins et des possibilités de co-financement doit désormais être établie. Elle permettra d'élaborer une image directrice de l'aménagement du secteur, incluant notamment les nouveaux équipements, leurs implantations et la desserte du secteur par les réseaux de mobilité douce (mail du Vélodrome).

Principes

- Prévoir les espaces sportifs de plein air au nord du site, reporter le "construit" au sud, au front de la route de Base. Coordonner la proposition avec l'affectation du secteur résiduel ouest (espace de loisir libre, zone de détente semi¬naturelle, transition écologique).
- Lier le centre sportif à son « contexte » : lisser des transitions avec le quartier des Verjus, affirmer la continuité des réseaux de déplacements piétons el 2 roues, développer le réseau vert du mail. soigner les opportunités de dégagements visuels.
- Assurer une desserte optimale en transports collectifs et étudier les complémentarités avec les développements prévus à la ZIPLO (jonction autoroutière, parking. transports collectifs).
- Préserver et valoriser la pénétrante de verdure (Coteau de Confignon et cordon boisé des bords de l'Aire) et établir un couloir biologique en direction du Coteau.

Contenu

- Equipements sportifs existants: poney club, zone équestre et animalière, club de football, club de tir à l'arc japonais, club de rugby, skate park, tennis club.
- Equipements nouveaux envisagés: salle omnisport, salle pour les arts martiaux, terrain de pétanque, terrain de frisbee, piscine. patinoire, mur de grimpe, vélodrome. terrain pour BMX, mini-terrains de football. piste de course. espace de boxe, tennis de table, terrain de beach volley, vestiaires. gradins, salle de réunion, espace pour le cirque

A5. LES PROPOSITIONS ATTENDUES DES EQUIPES DE PROJET

Le maître d'ouvrage attend des équipes de projet des propositions formant un tout cohérent répondant aux différents enjeux mentionnés ci-dessus de manière argumentée, en rappelant l'importance de leur marge de manœuvre, soit en synthèse :

- Un concept territorial, paysager et urbain sur l'ensemble de l'axe ;
- Une structure urbaine fondée sur les polarités à renforcer ;
- La définition et l'articulation des fonctions et des densités par secteur et par type (logement, activité économique, loisir, services, équipements publics) selon le potentiel défini par le schéma illustratif d'agglomération annexé (soit sur le couloir environ + 32'000 habitants et +14'000 emplois) ;
- La définition de l'accessibilité, des réseaux de déplacement et interfaces de transport ;
- Des principes d'étapes, et des priorités par secteur, avec des préconisations concrètes visant à privilégier le renouvellement urbain et la densification de l'existant sur l'extension de l'urbanisation ;
- Un projet de paysage bâti et végétal intégrant un concept de gestion des eaux de surface ;
- Les accès et les itinéraires des mobilités douces (parcours piétons, cyclistes, …) ;
- Un projet de maintien ou de déplacement de l'activité de maraîchage, voire de cohabitation de celle-ci avec l'urbanisation projeté du secteur ;
- L'identification et le dessin des espaces publics et leur mise en réseau ;
- Une présentation des principales mesures permettant de répondre aux objectifs environnementaux cités dans le chapitre « développement durable ».

A6. LISTE DES ANNEXES

- Données & contraintes détaillées

Ce document fournit aux équipes de projet des informations plus détaillées (fournies par les différents services concernés) dans chacun des registres mentionnés dans les pages précédentes et devant être portées à connaissance des mandataires. Il ne sera remis qu'à l'issue de l'appel à candidature aux équipes retenues, étant donné son faible intérêt lors l'étape de l'appel à candidature.

- Planning
- Plan des périmètres
- Orthophoto

PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA
SAINT-JULIEN - PLAINE DE L'AIRE

Étude test à deux degrés
Procédure sélective

DOCUMENT DU 23/10/2008
Modifié selon décisions du Collège du 22 OCTOBRE 2008

Programme - cahier des charges

2ème partie
Modalités relatives au déroulement de la procédure d'étude test

Etat de Genève

En collaboration avec
Communes de Plan-les-Ouates, Confignon, Bardonnex, Perly-Certoux
Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Neydens
Communauté de communes du Genevois

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
DGAT- PDLGP
5 Rue Dufour – CP 22
1211 GENEVE 8
octobre 2008

Table des matières

B1. Autorité adjudicatrice 3

B2. Objet de l'étude test 3

B3. Forme de procédure 4

B4. Nature et importance du marché 5

B5. Collège 5

B6. Rémunération des mandataires 7

B7. Langue, lois, règlements et normes 7

B8. Remise des documents 7

B9. Questions des équipes de projet et réponses du collège 7

B10. Publication et propriété des projets 7

B11. Calendrier et organisation de l'étude test 8

B12. Périmètres (voir carte en annexe) 9

B13. Exigences concernant les rendus 9

B14. Critères d'appréciation des projets pour les recommandations finales 11

B1. Autorité adjudicatrice

Le département du territoire du canton de Genève, organise, dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, en procédure sélective, une étude test ayant pour objet l'établissement d'une image directrice du projet urbain du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (ci après désigné par PACA) St-Julien / plaine de l'Aire. Les sept communes de Plan-les-Ouates, Confignon, Perly-Certoux, St-Julien-en-Genevois, Archamps et Neydens ainsi que la Communauté de communes du Genevois, la région Rhône-Alpes, le Conseil général de la Haute-Savoie et la Préfecture de la Haute-Savoie seront associées à la démarche en participant au collège. Les Communes de Lancy et Bernex seront également représentées dans le collège en raison de l'impact du développement de cet axe sur leur territoire. Les communes de Carouge, Genève et Feigères, également comprises dans le périmètre pour une faible partie de leur territoire, seront informées sur la démarche.

Adresse et secrétariat de l'étude :

DT – Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération
5 rue David-Dufour – CP 224
1211 GENEVE 8
Tél : + 41 22 325 12 48
Fax : + 41 22 327 40 40
Courriel : xavier.derivaz@etat.ge.ch et sophie.girard@etat.ge.ch

L'organisation technique de la compétition est assurée par :

Michèle Tranda-Pittion architecte EPFL -urbaniste:
TOPOS urbanisme
10, rue Muzy - CP 6540
CH - 1211 Genève 6
tel + 41 79 79 27 505
fax + 41 22 700 22 39
Courriel : michele.tranda@bluewin.ch

B2. Objet de l'étude test

L'étude test doit vérifier, via différents scénarii, si l'aménagement et le réaménagement de cette importante portion de territoire permettent d'accueillir les nouveaux habitants, emplois, et services liés à la vie d'un axe de développement et d'un centre régional tels qu'envisagés dans le cadre du Projet d'agglomération, en recherchant la mise en place de conditions cadres favorables à un développement économique équilibré. Au terme de l'étude test, il sera possible de présenter des projets d'image directrice pour le périmètre situé sur les Communes de Plan-les-Ouates, Confignon, Perly-Certoux, Bardonnex, Saint-Julien-en-Genevois, Archamps, Neydens (cf. tracé indicatif annexé). Ces projets viseront à définir, sur l'ensemble du couloir un concept de projet urbain intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, équipements publics, activités économiques), la mobilité (TI, TP, MD), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels, ...), les espaces collectifs le long des axes des transports publics (TP). Ils devront permettre de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement, et paysage, particulièrement pour le centre régional de St-Julien, les pôles d'emplois d'Archamps et de Neydens existants et de Cervonnex (nouveau) et la Plaine de l'Aire.

Ce projet devra s'inscrire dans un environnement aux multiples aspects et qualités. Les propositions devront préserver et améliorer ces environnements afin qu'ils puissent générer un cadre de vie de haute qualité, dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG (Projet d'agglomération franco valdo genevois). Pour cela, le périmètre de réflexion comprendra également une partie des Communes de Soral, Bernex, Onex, Lancy, Genève, Carouge, Troinex, Collonges-sous-Salève, Beaumont et Feigères.

Cette étude doit aboutir à la mise en place d'un concept d'aménagement territorial évolutif, dont il faudra ultérieurement préciser la mise en œuvre, via des instruments d'aménagement appropriés (ex. Plans directeurs de quartier ou PLU). Cette étape de planification se déroulera ensuite et ne fait pas l'objet du présent marché.

Ce concept d'aménagement territorial évolutif sera par ailleurs utilisé, avec les autres concepts résultant des 9 PACA, comme donnée de base et comme support de vérification pour les autres études sectorielles conduites dans le cadre de la mise en œuvre du PAFVG, notamment celles qui se consacrent aux politiques de services et aux pôles de développement économiques. Ces étapes ne font pas non plus l'objet du présent marché.

Pour accompagner le Service en charge du Projet d'agglomération, un coordinateur/assistant à maîtrise d'ouvrage a été sélectionné sur appel restreint (voir mention ci-dessus). L'assistant à la maîtrise d'ouvrage couvrira l'ensemble de la procédure et sera chargé d'établir les rapports à la fin des deux degrés de l'étude test.

B3. Forme de procédure

L'appel à candidature vise à sélectionner 3 pools de mandataires capables de présenter un concept spatialisé dans le cadre de cette démarche. La mise en œuvre du Projet d'agglomération (PAFVG) nécessitant encore à ce stade un dialogue permanant entre collectivités et mandataires, cette mise en concurrence est organisée sous forme d'une **étude test avec procédure sélective**, dans l'esprit des mandats d'études parallèles suisses (selon la définition de l'annexe au règlement SIA 142, édition 1998, et dans l'esprit des mandats d'études parallèles sans poursuite des études du projet de règlement SIA 143 version du 3 mars 2008 en consultation) ou des marchés de définition simultanés français.

La démarche s'est déroulée et se poursuivra comme suit :

- Un appel à candidature par voie de presse a permis à différentes équipes pluridisciplinaires composées au minimum d'un architecte / urbaniste, d'un expert en mobilité, d'un économiste et d'un expert en paysage et/ou environnement de présenter leurs approches et leurs références. Les équipes ont fait acte de candidature sur la base d'un dossier de présentation et d'une lettre de motivation (voir le règlement de l'appel à candidature).
- Le collège chargé du suivi des études, composé d'élus et d'experts a choisi trois équipes pluridisciplinaires sur la base des critères d'appréciation figurant dans le règlement d'appel à candidature,
- Les équipes sélectionnées testeront désormais plusieurs scénarii. La prestation demandée consistera à établir un projet (avec ou sans variantes) pour l'urbanisme du secteur. Aucune offre financière ne sera demandée dans ce cadre. L'étude test se déroulera en deux phases, avec deux rendus ouverts (non anonymes) et des échanges entre le collège et chaque équipe participante. A l'issue de la première phase, les résultats seront présentés et débattus dans le cadre de plusieurs tables rondes (processus de concertation).
- Le collège fournira alors aux équipes de projet les indications nécessaires à la poursuite de la 2ème phase (approfondissements, réorientations, test d'une hypothèse, …).

Le présent appel concerne les deux phases de l'étude test.

La participation à l'étude implique pour le mandant, le collège et les équipes de projet, l'acceptation des clauses du présent règlement, des réponses aux questions formulées par les équipes de projet ainsi que des indications données à ces derniers au fil de l'étude, l'ensemble se déroulant dans le cadre règlementaire défini par l'AIMP (accord intercantonal sur les marchés publics).

B4. Nature et importance du marché

Les prestations de l'étude test, décrites ci-après au point B13, doivent présenter un concept territorial d'aménagement, comprenant les aspects paysagers, urbains et de mobilités, ainsi que les incidences économiques, contribuant à un dévelopement économique équilibré du périmètre du PACA, ainsi qu'un cadre de vie attractif et de qualité pour les habitants actuels et futurs. L'urbaniste / architecte chef de projet et son équipe pluridisciplinaire, composée au minimum d'un expert en transports, d'un économiste et d'un expert en paysage et/ou en environnement peuvent s'adjoindre – s'ils le souhaitent - d'autres spécialistes en cours de route. La valeur des prestations est estimée, pour les deux phases, d'environ 2,5 mois chacune (total environ 5 mois), à CHF 70'000. --/équipe, 41'000. --€/équipe. Ce montant couvre les 100% des prestations fournies.

A l'issue de l'étude test, le collège recommandera aux autorités compétentes, sous forme d'un rapport, les meilleures solutions investiguées dans la présente étude en vue de l'établissement d'un Master plan ou de plusieurs PDQ (Plan directeur de quartier) ou de tout autre instrument français ou genevois jugé approprié aux vues de la démarche, mais sans engagement de la part du maître d'ouvrage d'attribution de mandats d'études aux équipes de projet de l'étude test.

Pour garantir un développement du projet dans le sens des objectifs visés et la maîtrise du processus de l'étude test, l'adjudicateur (DT/DGAT) se réserve également le droit de demander et de compléter la composition d'une ou plusieurs équipes de projet et de valider la constitution définitive des équipes au moment du choix des candidatures ou en cours de route.

B5. Collège

Le collège est composé des personnes suivantes :

1. Président (1), membre professionnel, urbaniste

- Monsieur François Grether, architecte, urbaniste

2. Élus (14)

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

3. Professionnels (14 + 1 Président)

- Xavier de Rivaz, Architecte-urbaniste, Département du Territoire, canton de Genève
- Marie-Christine Massin, Service aménagement, Communauté de Communes du Genevois
- Michèle Tranda-Pittion, Architecte-urbaniste, assistance à maîtrise d'ouvrage
- Alain Léveillé, Architecte-urbaniste, Commission d'urbanisme
- Pierre Feddersen, Architecte-urbaniste, Zürich
- Ariane Widmer, Architecte-urbaniste, Cheffe de projet du Schéma directeur de l'ouest Lausannois
- Jacques Hersant. Ingénieur conseil mobilité, projet Genève Porte-Sud
- Nathalie Maisonniac, Directrice de la Maison de l'économie développement
- Jean-Louis Carret, Conseil général de Haute-Savoie
- Georges Chamoux, Direction départementale de l'équipement de Haute-Savoie
- Stéphane Bérard, Directeur du site d'Archamps
- Laetitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes
- Bernard Debarbieux, Institut de géographie de l'Université de Genève
- Christophe Girot, Architecte-paysagiste, Ecole polytechnique fédérale de Zurich

4. Suppléants (2)

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

Groupe appui de l'administration (13)

- Gilles Wachsmuth, Département du Territoire, Etude d'impact sur l'environnement
- Gilles Mulhauser, Département du Territoire, Direction générale Nature et paysage
- Olivia Vogtle, Département du Territoire, Direction générale de la mobilité
- Karelle Hezard, Conseil Général de Haute-Savoie
- Robert Kuster, Département Economie et Santé, Promotion économique
- Cécile Martin, Direction départementale de l'Agriculture et Forêt, Haute-Savoie
- François Pasquini, Département du Territoire, Service de l'écologie de l'eau
- Emmanuel Ansaldi, Département du territoire, Direction générale de l'agriculture
- Vincent Scatolin, Département du Territoire, Direction générale de l'aménagement du territoire
- Frédérique Chatelain, Antenne Régionale Région Rhône-Alpes
- Jean-Pierre Côte, Commune de Lancy, service travaux et constructions
- Philippe Zosso, Commune de Plan-les-Ouates, Service construction et aménagement
- Mario Rodriguez, Commune de Confignon, Secrétaire général adjoint

En fonction des problèmes rencontrés ou des questions des mandataires, le collège d'experts pourra en tout temps recueillir l'avis de tiers en vue de compléter son information et consolider son jugement sur la pertinence des propositions reçues. Il pourra notamment compter sur la collaboration des services de l'Etat de Genève, des communes, et des services des collectivités françaises.

B6. Rémunération des mandataires

Les mandataires sont rétribués forfaitairement pour l'ensemble de l'étude test, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés. Le collège d'experts peut écarter un groupe qui ne présenterait pas les documents demandés.

Les rétributions couvrent tant les honoraires (prestations) que les divers frais engagés par les équipes de projet. Elles sont déterminées comme suit (montants TTC, par équipe mandataire) :

1er degré	Concept général d'aménagement	CHF 30'000. -- TTC
2ème degré	Schéma et stratégie d'aménagement	CHF 40'000. -- TTC

La prestation demandée est estimée pour les deux degrés à environ 430 heures, soit environ 50 jours de travail à répartir entre architecte / urbaniste, ingénieur mobilité et ingénieur environnement, au taux moyen de 150.-- CHF/h. et à 2000.-- CHF de frais.

B7. Langue, lois, règlements et normes

La langue officielle de la procédure est le français, pour le programme, les questions, les réponses, les rendus de projets et les rapports du collège d'experts.

Les lois, règlements et normes suisses sont applicables.

B8. Remise des documents

Les équipes de projet se verront remettre les différents documents concernant la compétition (voir 1ère liste indicative en annexe) lors de la première séance d'information, de mise en route de l'étude test et de visite du site, organisée le 27/10/2008.

B9. Questions des équipes de projet et réponses du collège

Les questions relatives à l'étude test peuvent être adressées en tout temps par les équipes de projet, par mail à l'adresse de l'adjudicateur (xavier.derivaz@etat.ge.ch et sophie.girard@etat.ge.ch). Les réponses du collège d'experts parviendront à toutes les équipes de projet dans les meilleurs délais, en fonction des démarches nécessitées. Une première cession est d'ores et déjà prévue peu après le démarrage (le 10/11/2008).

B10. Publication et propriété des projets

Les résultats de l'étude test seront rendus publics, sous une forme appropriée à déterminer. Ils feront l'objet d'une exposition publique.

Les documents relatifs à toutes propositions présentées deviennent propriété de l'adjudicateur, la propriété intellectuelle restant réservée à leurs auteurs dans une mesure conforme à la loi et à la jurisprudence. Toute publication relative aux études test par un participant est soumise à l'approbation préalable du mandant.

B11. Calendrier et organisation de l'étude test

Le déroulement de l'étude test se fera en deux degrés. A l'issue de chacun d'entre eux, sur la base du rendu des équipes de projet, une journée de présentation et de discussion avec les 3 équipes et permettra des échanges entre chaque équipe mandataire et le collège d'experts, ainsi qu'avec les représentants techniques du groupe d'appui de l'administration. A cette occasion, les équipes de projet seront représentées par au moins un responsable de chaque domaine de compétence requis par la procédure (urbanisme + mobilité + économie + paysage ou environnement).

Les propositions des équipes de projet seront examinées par le collège d'experts, et les représentants techniques du groupe d'appui de l'administrationpourront émettre des remarques quant à leur conformité avec les contraintes réglementaires.

A l'issue des journées d'atelier, l'urbaniste coordinateur/assistant à maîtrise d'ouvrage organisera, avec si besoin l'appui des équipes de projet, des tables rondes de concertation sur les propositions présentées par ces dernières. Ces tables rondes réuniront des représentants de la société civile, des élus municipaux, des membres des commissions cantonales compétentes en matière d'aménagement du territoire (commission d'aménagement du canton CAC , commission consultative pour l'aménagement du territoire CAT, commission d'urbanisme CU), des élus de l'ARC du genevois (Association régionale ce coopération des collectivités du Genevois), ainsi que des représentants du Conseil général de la Haute-Savoie et de la Préfecture de la Haute-Savoie.

L'appréciation des solutions proposées est réservée aux membres du collège. Le collège pourra en cours de route donner mission à une ou plusieurs équipes pour approfondir telle ou telle proposition. Il pourra également réorienter les scénarios afin de tester plus en avant l'une ou l'autre solution.

Un rapport répertoriant les orientations, les compléments d'information et les développements à poursuivre sera transmis aux mandataires pour lancer le second degré des études test. Ce rapport regroupera les avis du groupe d'appui de l'administration et de ses mandataires concernant les notions de mobilité, d'environnement, de paysage, etc., les recommandations du collège d'experts, ainsi que les avis des tables rondes.

Les échéances suivantes sont envisagées (voir détail de calendrier en annexe), celles-ci pouvant être adaptées en fonction des problématiques soulevées par les propositions des équipes de projet. Ces dernières seront avisées dès qu'une modification d'échéance est décidée par le collège d'expert. Les délais de rendu ne seront toutefois pas raccourcis.

Calendrier :

1.	Proposition de la démarche aux maires des communes	mai à juin 08
2.	Information aux communes	25.06.08
3.	**1er collège** : validation règlement pré qualification	04.09.08
4.	Publication de l'appel à candidature (date encore à confirmer)	09.09.08
5.	Adaptation du programme - cahier des charges de l'étude test	09.10.08
6.	Rentrée des offres de candidatures	13.10.08
7.	**2ème collège**, choix des 3 équipes et validation du cahier des charges	22.10.08
8.	Lancement, remise des docs, visite site	27.10.08

9.	Réponses aux questions des candidats (=2 sem.)	10.11.08
10.	1ère discussion technique intermédiaire	2008 - semaine 49
11.	**3ème collège**, Présentation des rendus du 1er degré et discussion Atelier 1	30.01.09
12.	Tables rondes 1	2009 - semaine 6
13.	Rapport 1 du collège et lancement du 2ème degré	02.03.09
14.	2ème discussion technique intermédiaire	2009 - semaine 17
15.	**4ème collège**, Présentation des rendus du 2ème degré et discussion	19.05.09
16.	Tables rondes 2	2009 - semaine 21
17.	**5ème collège**, Rapport 2 du collège	19.06.09
18.	Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération avec rapport	2009 - à préciser
19.	Exposition et présentation publique des projets	2009 - à préciser

B12. Périmètres (voir carte en annexe)

Le périmètre de projet s'étend sur environ 8 km de long du site de restructuration urbaine de Praille – Acacias – Vernets avec lequel les propositions veilleront à articuler le projet, jusqu'au pôle urbain régional de St-Julien-en-Genevois et aux communes d'Archamps et Neydens. Il comprend en particulier les secteurs encore peu ou pas urbanisés de la Plaine de l'Aire et de la Porte sud.

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

Les équipes de projet peuvent adapter ces périmètres selon leurs besoins en cours de travail.

B13. Exigences concernant les rendus

Pour chacun des deux degrés, il est attendu des équipes de projet des propositions coordonnées aux deux niveaux de réflexion prescrits et dans les domaines suivants :

1er degré : Concept général d'aménagement

Échelle principale de rendu : de 1:10'000 à 1:2'000,

Les plans et autres dessins devront représenter et présenter les notions suivantes :

- Concept d'aménagement territorial, paysager et urbain ;
- Structure urbaine, naturelle et paysagère, affectations, polarités à renforcer, cohabitation des fonctions, morphologies urbaines sectorielles selon la capacité définie par le Schéma illustratif d'agglomération annexé (un ordre de grandeur sur le couloir de + 32'000 habitants et + 14'000 emplois) ;

- Fonctionnalité des réseaux de déplacement et interfaces de transport ;
- Implantations des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers, etc.) ;
- Implantation et caractérisation des sites destinés au développement des activités économiques ;
- Principes d'étapes, priorités par secteurs ;
- Perspectives, axonométries et coupes représentant les formalisations spatiales possibles ou les ambiances à créer.

2ème degré : Projet et stratégie d'aménagement

Échelles principale de rendu : de 1:10'000 à 1:2'000, si nécessaire 1:1'000 sur certains des secteurs.

Les plans et autres dessins devront approfondir les notions et propositions présentées lors du premier degré en tenant compte des remarques et demandes du collège d'experts et du groupe d'appui de l'administration. Pour ce deuxième degré il s'agira d'approfondir les notions suivantes :

- Le ou les concepts d'aménagement, qu'ils soient paysagers et urbains en précisant entre autre les structures bâties (par ex. ordre, fronts bâtis, gabarits, orientations, etc.), et les aménagements paysagers ;
- Affectations, avec un bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et types de déplacements induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, prolongements des surfaces bâties, mesures paysagères et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;
- Perspectives, axonométries et coupes représentant les formalisations spatiales possibles ou les ambiances à créer ;
- Mesures stratégiques hiérarchisées et principes de mise en œuvre par étapes, notamment en ce qui concerne les leviers permettant de produire des effets déclencheurs ;
- Organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (tram, bus, franchissement route de Chancy, etc.) ;
- Plan des espaces publics et réseaux de mobilité douce, définissant les mesures qualitatives et précisant l'attractivité et convivialité des interfaces ;
- Implantations et formalisation des lieux pour l'accueil des équipements et espaces publics majeurs (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers, etc.).

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

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.

Pour le rendu de chaque degré, chaque équipe mandataire remettra :

- 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.

Les candidats devront prévoir l'installation de leur projet sur la maquette, mise à disposition par l'organisateur, réalisée au 1:5'000, sous forme de pièces de carton de couleur à épingler de manière amovible sur la base préexistante, pour les deux degrés. Ces pièces de cartons de couleur devront être remises au chefs de projet trois jours ouvrables à l'avance, de manière à ce que le maquettiste puisse les installer à l'avance pour la séance du collège.

B14. Critères d'appréciation des projets pour les recommandations finales

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.

PERIMETRE D'AMENAGEMENT COORDONNE D'AGGLOMERATION

PACA

SAINT-JULIEN - PLAINE DE L'AIRE

Étude test à deux degrés
Procédure sélective

DOCUMENT DU 23/10/2008
Modifié selon décisions du Collège du 22 OCTOBRE 2008

Programme - cahier des charges
Annexes

Etat de Genève

En collaboration avec
Communes de Plan-les-Ouates, Confignon, Bardonnex, Perly-Certoux
Saint-Julien -en-Genevois, Archamps, Neydens
Communauté de communes du Genevois

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
DGAT- PDLGP
5 Rue Dufour – CP 22
1211 GENEVE 8

Octobre 2008

Table des matières

C. Données et contraintes 3

C.1 LES PLANIFICATIONS DIRECTRICES EXISTANTES (AMENAGEMENT DU TERRITOIRE / URBANISME) 3

Le Plan directeur cantonal *3*

La DTA - directive territoriale d'aménagement - des Alpes du Nord *3*

La contribution de la Région Rhône-Alpes *3*

Le SCOT de la CC du genevois *6*

Le projet Porte-sud de Genève *6*

Plaine de l'Aire-Est *6*

Le nouveau quartier de Chabloux *7*

Les Plans directeurs communaux de Plan-les-Ouates, Confignon et Perly-Certoux *7*

C.2 PLANS D'AFFECTATION ET PLU 7

C.3 LES ELEMENTS DE PROGRAMMATION 7

C.4 DONNEES FONCIERES 8

C.5 MOBILITE 8

Transports collectifs *8*

Mobilité douce *9*

Réseau routier, P+R et politique de stationnement *9*

C.6 ECONOMIE 10

C.7 AGRICULTURE 12

C.8 NATURE ET PAYSAGES 12

Sites et milieux naturels *12*

La Directive Paysagère du Mont Salève *13*

C.9 ENVIRONNEMENT 13

Qualité de l'air *13*

Minimisation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques / Exploitation rationnelle des ressources énergétiques *13*

Sols, sous-sols et ressources en matériaux *14*

Gestion des déchets *14*

Eau *15*

Accidents majeurs *17*

Paysage sonore *17*

C. Données et contraintes

Ce chapitre contient des informations diverses, non exhaustives, sur l'état actuel des différentes planifications dans les différentes entités, ainsi que des données importantes pour l'élaboration du projet de territoire. Elles sont à considérer comme complémentaires aux études et données figurant sur le CD remis aux participants. Deux études transfrontalières en cours d'achèvement seront également transmises aux équipes dès qu'elles seront disponibles et validées : la PPDE (politique des pôles de développement économique) et l'étude agricole, toutes deux contiennent des informations importantes pour le territoire du PACA.

C.1 Les planifications directrices existantes (aménagement du territoire / urbanisme)

L'étude test du PACA Saint-Julien / plaine de l'Aire s'inscrit dans un contexte urbain et des planifications d'ores et déjà actées qu'il s'agit de prendre en considération dans la présente étude. Il s'agit en particulier des documents suivants, pour lesquels les participants peuvent proposer des évolutions si leurs arguments sont solidement étayés.

Le Plan directeur cantonal

L'étude test du PACA Saint-Julien / plaine de l'Aire servira et alimentera les études de base pour la révision du Plan directeur cantonal, pour la partie située sur le territoire suisse. L'actuel Plan directeur cantonal doit néanmoins être pris en compte pour tout le secteur depuis la gare CFF de Pont-Rouge jusqu'à l'autoroute de contournement. Les dispositions du plan directeur cantonal portant sur la portion de territoire sise à l'ouest de l'autoroute actuellement en zone agricole doivent être remises en cause. Toute autre proposition utile et cohérente avec le Projet d'agglomération sera également prise en considération.

La DTA - directive territoriale d'aménagement - des Alpes du Nord

Ce document de l'Etat est actuellement en cours de consultation, il n'est donc pour l'instant pas applicable. Toutefois les éléments contenus dans le Livre blanc (joint en annexe) seront pris en compte comme transcription spatiale spécifique à la région des grands principes du Code de l'urbanisme.

La contribution de la Région Rhône-Alpes

Les enjeux d'urbanisation

- L'ambition de « créer une agglomération compacte, multipolaire et verte » est conforme aux orientations régionales d'aménagement et de développement durable des territoires.
- L'objectif de « réduire l'étalement urbain de manière significative » et celui « d'atteindre une densité moyenne à forte dans les zones à réaménager » participe à la création d'une agglomération compacte et délimitée. L'attention pourra être attirée sur la nécessaire utilisation préalable des possibilités de renouvellement urbain (dents creuses des pôles urbains notamment) avant toutes extensions urbaines en dehors du tissu urbain existant.

  Par ailleurs, une enveloppe d'urbanisation pourrait être précisément délimitée et matérialisée autour des bourgs et hameaux à urbaniser à horizon du schéma d'agglomération.
- A travers le concept de « multipolarité », le principe d'un développement basé sur des pôles urbains qui concentrent « l'intensité urbaine » à travers les équipements et les services, les emplois et les logements est à promouvoir.

A cet égard, une hiérarchisation des pôles urbains compris dans le PACA pourrait être proposée de manière à répartir la croissance : le pôle historique de Saint-Julien est à conforter pour atteindre la taille critique souhaitée d'environ 20 000 à 25 000 habitants.

Néanmoins, l'hypothèse d'un développement en continuité de l'existant en direction des communes voisines au sud ou en direction d'Archamps et Neydens à l'est et du côté suisse sur les communes de Bardonnex et de Perly Certoux n'est possible qu'à condition de respecter les espaces naturels et agricoles de qualité et sous réserve d'être relié à une ligne de transport public performante. La création « d'une ville transfrontalière » doit nécessairement s'accompagner d'une réflexion sur la mobilité.

Les enjeux de mobilité

- Le principe qui consiste à créer une urbanisation qui favorise les transports publics est essentiel. Pour «augmenter la part de la population et des emplois bien desservis par les TP », il s'agit en effet de privilégier la croissance urbaine à proximité des gares, des haltes ferroviaires et des stations de transports en commun.
- Dans l'optique, d' « un report modal fort en faveur d'une mobilité durable », il sera nécessaire d'« améliorer fortement la desserte en TP » et d'associer les autorités organisatrices des transports compétentes (conseil général notamment) dans une logique d'inter modalité.
- Sur le choix de localisation de l'interface de mobilité à Saint- Julien, le pôle de la gare SNCF est une hypothèse à retenir. Le potentiel de valorisation de « cette centralité de bassin de vie » est à promouvoir, d'autant que la gare de Saint- Julien est identifiée comme « pôle de rabattement » dans le schéma régional des services de transport.
- Le développement des mobilités douces est à encourager, notamment par la promotion de l'usage du vélo et de la marche à pied. Dans ce sens, la continuité des itinéraires permettra d'éliminer les lacunes dans les réseaux piétonniers et cyclistes et d'encourager la pratique d'activités de plein air.

Les enjeux environnementaux et agricoles

- Il est à noter, en préalable, que la Région conduit actuellement une étude qui permettra de définir (graphiquement, au 1/100 000ème) les « corridors biologiques » – pour le second semestre 2008 – auxquels pourra se référer le PACA Plaine de l'Aire/ Saint-Julien.

  Par ailleurs au-delà des outils réglementaires (définition de limites et déclinaison dans les PLU), il conviendra de réfléchir aux mesures de gestion et de valorisation de ces espaces. Au sein du couloir de développement de Saint-Julien/ Plaine de l'Aire, l'attention sera portée au cours d'eau de l'Aire en cours de renaturation et à celui du vallon de l'Arande, pénétrante de verdure majeure à l'échelle du projet d'agglomération.
- « Les continuités paysagères et les connexions biologiques majeures » sont à préserver et à renforcer afin de mettre en avant le caractère de « métropole verte » de l'agglomération.

  Les domaines des énergies renouvelables et de la gestion durable des ressources en eau (plus particulièrement) constituent par ailleurs un axe important de vigilance pour la Région.
- Le PACA pourra définir des espaces naturels et agricoles stratégiques (retranscrits dans les PLU) où l'urbanisation est strictement interdite, et notamment identifier les espaces supra-communaux remarquables (naturels ou agricoles). La délimitation des espaces à maintenir est à préciser, tels que le périmètre de la ZAP dans le secteur de Cervonnex- les Envignes autour du plateau agricole de Neydens. Les espaces à déclasser sont également à délimiter, comme ceux de la Plaine de l'Aire- Est sur les communes de Plan les Ouates et de Confignon.

Les objectifs de développement économique sont à approfondir

- Les objectifs formulés à horizon 2030 en termes de nouveaux emplois et d'habitants sont à traduire précisément dans le PACA. Si l'accueil de 200 000 habitants et de 100 000 emplois supplémentaires est fixé sur l'ensemble de l'agglomération en 2030, le PACA doit se préparer à

recevoir environ 32 000 habitants et 14 000 emplois supplémentaires. Des mesures d'accompagnement sont donc à prévoir dès à présent pour organiser cette croissance importante.

- La mise en place d'une Politique intégrée des Pôles de Développement Economique est encouragée par la Région à travers sa participation à l'étude PPDE conduite à l'échelle du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Il s'agit de promouvoir un développement multipolaire, concerté et solidaire en favorisant les conditions d'implantation des activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire et selon les spécificités des territoires.
- Les pôles de développement économiques majeurs devraient faire l'objet d'une hiérarchisation précise. Les spécificités du PACA Plaine de l'Aire/ Saint-Julien avec la présence du site de « Porte Sud », seront à examiner dans le cadre de cette étude PPDE. Un approfondissement pourra être demandé sur ce secteur stratégique.

Les documents d'urbanisme incitent à la concentration des activités sur des sites d'intérêt majeur, comme l'attestent les premiers éléments de l'étude conduite par « Mona Lisa » au sein du périmètre de la « Porte Sud » :

- le site d'Archamps (30 ha d'extension prévu) marqué par la présence de sociétés jeunes et de grands établissements comme l'Institut Biopark est un site à fort potentiel.
- le site de Cervonnex (40 ha) relié à l'A41 Nord, en complémentarité avec Archamps pourrait accueillir un développement économique conséquent, notamment autour des entreprises liées à l'industrie, aux services et aux loisirs.
- l'organisation de petites zones économiques dispersées sur le territoire est à structurer avant d'en envisager la promotion.

Il apparaît pertinent de d'établir un phasage des zones à développer en priorité, à partir des réserves foncières à vocation économique disponibles, de l'accessibilité aux sites et de la complémentarité avec les sites économiques existants en collaboration avec autres PACA du projet d'agglomération Franco Valdo Genevois.

Compte tenu de la nature de cet enjeu qui dépasse les seules limites du PACA, il sera nécessaire de se référer à l'étude PPDE, en demandant d'établir un zoom sur le périmètre du PACA Plaine de l'Aire-Saint-Julien.

<u>Les objectifs de développement démographique et résidentiel sont à préciser</u>

- sur la base des modèles de simulation démographique développés pour le PA FVG, le périmètre de l'axe Pont-Rouge/ Plaine de l'Aire/ Saint-Julien/ Porte Sud pourrait accueillir une croissance démographique évaluée à environ 32 500 habitants et 14 000 emplois supplémentaires.

  Le tableau des besoins induits en logement (p14) gagnerait à être complété par une approche en terme de « surface nécessaire aux nouveaux logements », et de « surface réservée aux espaces naturels et agricoles ». Les critères retenus sont certes pertinents mais le tableau est à étoffer.
- Les surfaces nécessaires au développement, et principalement à la création des logements, des entreprises et des infrastructures qu'ils nécessitent, est à fixer et à localiser à l'horizon 2030.

  Pour garantir la cohérence de l'ensemble des nouvelles installations (équipements, services, logements), il est souhaitable de donner la priorité aux quartiers de gares et/ou aux secteurs situés à proximité des arrêts de transport collectifs.
- L'attractivité résidentielle et la qualité urbaine peuvent être apportées par des formes d'habitat plus denses, moins coûteuses (en foncier), facilitant les performances énergétiques élevées, permettant à la fois mixité sociale et fonctionnelle…. Concernant la Porte Sud en particulier, le secteur compris entre Archamps, Neydens et Saint-Julien pourra faire l'objet d'une réflexion pouvant aboutir à la création « d'un véritable nouveau quartier urbain (durable)».

  Il pourrait convenir également de rappeler l'intérêt d'encourager la densité et la mixité des opérations dans les quartiers nouvellement créés. A cet égard, le développement de formes d'habitat intermédiaires entre l'individuel pur et le collectif, dans les constructions nouvelles, comme dans la requalification ou la restructuration des bâtiments anciens est à faire valoir.

Le SCOT de la CC du genevois

Adopté en mars 2002, le schéma directeur de la CCG constitue le premier document de planification à cette échelle. L'adhésion à ce document non obligatoire a été rendue possible par un consensus obtenu grâce au taux de croissance de 2 % identique pour toutes les communes. Cette option a permis d'une part de stabiliser la hiérarchie des communes, inversant ainsi la tendance à la dispersion urbaine et d'autre part, d'adopter le principe d'une armature urbaine à trois niveaux : la ville de Saint-Julien, cinq bourgs et onze villages, dont Archamps et Neydens. Chaque niveau de cette armature doit respecter une règle visant à concentrer 75 % de la nouvelle urbanisation sur le pôle principal de la commune et une typologie de logements incluant un profil de densité spécifique. A ce jour, quatre communes n'ont pas encore terminé la mise en compatibilité de leur PLU, dont la commune de Neydens.

En matière d'activités, le SCOT confirme la vocation technologique du Site d'Archamps et prévoit son extension au sud dans les limites de la ZAC et à l'ouest vers Lathoy sous réserve du maintien d'un couloir vert. Concernant le secteur de Cervonnex/les Envignes, le SCOT prévoit de consacrer 65 ha aux activités : la zone d'activités communale de Neydens est déjà occupée sur une quinzaine d'ha par une zone artisanale et commerciale accueillant notamment le Macumba, centre de loisirs de nuit, disposant d'un vaste parking. Une ZAC communale a également été créée sur une vingtaine d'ha pour des activités commerciales, industrielles et de loisirs à l'exclusion d'hypermarchés alimentaires et d'implantations logistiques. Enfin, la zone d'activités communautaire dite de Cervonnex et contigüe aux précédentes se développera de part et d'autre de la RD 1201. Dédiée principalement aux activités industrielles et de services, elle pourra également accueillir des activités de loisirs. La Communauté de Communes dispose de la maitrise foncière sur la partie ouest de la RD et le SCOT prévoit une gestion concertée et complémentaire avec le site d'Archamps « pour traiter de façon cohérente l'ensemble des capacités d'accueil ».

En matière d'infrastructures de déplacements, le SCOT préconise de mettre en place les protections foncières nécessaires au doublement de la voie RFF.

Les contraintes légales et les nouvelles options du schéma d'agglomération transfrontalière conduiront à la révision du SCOT à l'issue de l'étude PACA.

Le projet Porte-sud de Genève

Le SCOT identifie au cœur du Canton de St-Julien un espace dénommé «Porte Sud de Genève, pôle d'équilibre transfrontalier, espace des grands projets ». Cet espace déjà repéré dans la Charte d'agglomération transfrontalière (1997) a, par la suite, fait l'objet d'une étude transfrontalière proposant un parti d'aménagement structurant l'urbanisation et les différents lieux de projet, pôle gare de St-Julien, Site d'Archamps et secteur de Cervonnex-les Envignes autour du plateau agricole de Neydens et du vallon de l'Arande aménagé en « Parc du Genevois ». L'arrivée de l'A41 et la volonté de concrétiser certains aménagements a conduit les élus à approfondir la réflexion dans l'optique d'assurer de meilleures liaisons fonctionnelles entre les trois pôles et de développer une image et un discours cohérents à l'intention des différents partenaires institutionnels et économiques (voir plus haut). Ce travail est en cours d'aboutissement à l'automne 2008, ses analyses et propositions d'aménagement priorisées en matière d'urbanisation et de mobilité (création de nouvelles voieries, schéma de mobilités douces, options TC, traitement du plateau agricole de Neydens favorisant son évolution vers un espace récréatif aux portes de la ville) doivent être intégrées dans la réflexion des équipes de projet, ou remises en question si le changement d'échelle de la présente étude amène à des conclusions divergentes.

Plaine de l'Aire-Est

Les communes de Plan-les-Ouates et de Confignon ont été informées du lancement de l'étude qui doit conduire à un projet de déclassement de la zone agricole dès la fin de l'année (adoption de la compétence du Grand-Conseil). Elles seront associées étroitement dès la fin 2008 à la mise au point du programme d'un concours d'urbanisme qui sera lancé en 2009. Les résultats des études du PACA serviront à nourrir le programme de concours.

Le nouveau quartier de Chabloux

Au nord-ouest du centre-ville, un secteur à dominante d'habitat et d'équipement, orienté vers les berges de l'Aire, accueille des ilots habitats individuels pur, groupé et collectif de plus ou moins forte densité. Ce quartier, très bien orienté, présente encore d'importantes possibilités de développement 20 ha environ sur le domaine de Chabloux. La qualité de l'insertion de la future urbanisation sur ce site de coteau à fort impact paysager constitue un enjeu majeur du point de vue de l'aménagement ainsi que son accroche au centre-ville.

Ce secteur a récemment renforcé son armature d'équipements publics, avec la réalisation du lycée, qui s'inscrit fortement dans le paysage. Les berges de l'Aire représentent une sensibilité environnementale et paysagère qui constitue une contrainte mais aussi un atout pour la valorisation du projet d'extension de l'urbanisation du quartier. Il fait l'objet d'une orientation d'aménagement dans le PLU.

En terme de programme, il s'agit de permettre la réalisation d'environ 1200 logements accompagnés d'un équipement scolaire et d'un secteur dédié au développement d'activités et de services de proximité.

- Orientation d'aménagement sur Cervonnex (4 ha)
- Orientation d'aménagement à « Sous Combe » : vallon de l'Arande, extension de 2.3 ha au-delà du Viaduc de Bardonnex dédiée aux activités économiques (industrielles et artisanales).

Les Plans directeurs communaux de Plan-les-Ouates, Confignon et Perly-Certoux

Le Plan directeur de Confignon, approuvé par le Conseil d'Etat en octobre 2006, mentionne les principaux enjeux du secteur de la plaine de l'Aire, notamment la valorisation de la pénétrante de verdure de l'Aire et la création de surfaces à bâtir pour du logement et des activités.

Le territoire communal, est en lien aussi bien avec le PACA Bernex que celui de St Julien / Plaine de l'Aire.

Le Plan directeur communal de Perly-Certoux a été adopté en 2000, et celui de Plan-les-Ouates est actuellement en cours d'élaboration. Il pourrait, par conséquent, s'avérer souhaitable que les résultats du PACA puissent servir à alimenter les réflexions de cette commune quand au devenir de son territoire.

C.2 Plans d'affectation et PLU

Les plans d'affectation peuvent être consultés sous http://etat.geneve.ch/geoportail/geodat/. L'affectation des secteurs proposés par les projets de la présente planification sera de nature à évoluer pour permettre l'accueil des 32'000 nouveaux habitants et 14'000 nouveaux emplois.

Les PLU seront également susceptibles d'évolution, en cohérence avec l'évolution du SCOT dont la révision sera engagée après l'aboutissement du PACA .

C.3 Les éléments de programmation

Le projet d'agglomération a défini les besoins à l'horizon 2030 de manière transfrontalière.

La France dispose d'informations plus fines sur le type de logements nécessaires à la fois dans les Programmes locaux d'habitat (PLH) et pour la Haute-Savoie, l'étude des besoins en logements à l'horizon 2005 2010 (réalisée par CILSE et la DDE en 2006).

Les données ci-après font le point sur l'état des projets en cours, elles sont susceptibles d'évolutions et de propositions de la part des équipes de projet au cours du travail.

Nom du projet	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités m^2	Nombre emplois
Plaine de l'Aire-Est	3'000	6'600	Industrie : 65'000 Technologies avancées et administrations sans nuisances : 35'000 Services aux entreprises et à la population : 20'000	1'100 1'100 400
Achèvement ZIPLO	0	0		1'500
Plaine de l'Aire Ouest			Industrie traditionnelle : 30'000 Technologies avancées : 75'000 Commerce lourd : 10'000 Commerce léger : 5'000 Administration (Back office) : 6'000	500 1'500 200 100 200
Bardonnex			Stockage : 30'000 Construction : 35'000 Commerce lourd : 10'000	200 500 200
Chabloux	1'200	2'600		
Porte-sud	3'700 à 4'400	8'100 à 9'700	Industrie entre 120'000 et 200'000 Tertiaire entre 165'000 et 300'000	entre 3'900 et 7'700 entre 3'000 et 5000
Sous-total	*7'900 à 8'600*	*17'300 à 18'900*		*14'400 à 20'200*

C.4 Données foncières

Les plans fournis à l'échelle du 1:10'000 font état du parcellaire. Y figurent les propriétés des collectivités. Pour cette étude test il n'est pas jugé utile de décrire plus précisément l'état des propriétés foncières.

C.5 Mobilité

Transports collectifs

Deux axes de transports publics structurants sont prévus à terme par le projet d'agglomération dans le secteur du PACA, reliant le pôle secondaire de St-Julien à Genève, en passant par la plaine de l'Aire : le premier sur la route de Saint-Julien et le second la route de Base, sachant que l'un sera équipé d'un tram et l'autre d'un bus en site propre. Les choix techniques ne sont pas encore faits, et il revient aux équipes de projet de tester les différentes hypothèses de localisation du tram, et de proposer un phasage cohérent avec le développement de l'urbanisation.

A court terme, le prolongement et l'amélioration des lignes de transport public existantes offre l'avantage de revêtir un caractère flexible et adaptable à l'évolution de la demande. Elle est actuellement composée des lignes suivantes :

- La ligne D **(Cornavin -Bachet- Saint-Julien-Valleiry Mairie)**
- La ligne 42 **(P+R Bernex - Lully - Bachet- Stade de Genève)**
- La ligne 23 **(Aéroport - Lancy - ZIPLO)**
- La ligne 48 **(Carouge - Bachet - ZIPLO)**
- La ligne 44 **(Croix-de-Rozon)**

Ligne D:

Il est important de garder à l'esprit que la mise en site propre de la ligne de transport public ne peut pas être réalisée sur l'ensemble du tronçon. Dans Plan-les-Ouates cette mesure est irréalisable en termes de gabarit de la voirie. Le renforcement de la ligne D en direction de Saint-Julien est d'ores et déjà en cours. L'amélioration de la voirie et l'accélération de la ligne sont prévues pour 2008-2009, l'amélioration de la fréquence et du parcours pour 2010. Le renforcement de cette ligne est soumis à une importante contrainte financière relevant du caractère transfrontalier de la ligne.

Lignes 23-48:

Le prolongement de ces deux lignes est directement dépendant de l'urbanisation au-delà de la ZIPLO.

Ligne 42:

Cette ligne de transport public transversale de ceinture roule aujourd'hui à faible fréquence en raison de son attractivité limitée face à la forte attractivité des TIM. Cette ligne est pour l'heure utilisée majoritairement par des élèves et étudiants. Son renforcement dépend de l'urbanisation du secteur et des mesures de rétention du développement de la circulation individuelle motorisée réduisant l'attractivité des TIM.

On constate donc qu'à part Genève centre, les connexions en transports publics sont relativement faibles avec la France voisine. Si le couloir St-Julien / Genève Ville peut disposer à terme d'une bonne desserte, ce ne sera pas le cas des mouvements en couronne (tangentiels) qui risquent de prendre de l'importance.

Mobilité douce

Sur la base des trois itinéraires cyclévasions existants il convient de créer des parcours quotidiens cyclables à l'échelle de l'agglomération, en l'occurrence pour le secteur. Les itinéraires cyclévasions étant pour l'heure utilisés principalement comme des parcours de loisirs, un développement des itinéraires et d'aménagements sur les axes pénétrants est à réaliser afin de les rendre attractifs pour les parcours quotidiens.

Réseau routier, P+R et politique de stationnement

Les réseaux routier et autoroutier du secteur connaissent aujourd'hui une sévère saturation en heures de pointe aux entrées sur territoire genevois et notamment aux abords des jonctions de Plan-les-Ouates. Les heures de pointe s'étalent désormais sur près de 2 heures. Compte tenu de cette saturation actuelle, tant sur les axes primaires que secondaires et de l'incapacité du réseau à absorber l'évolution future du trafic, l'urbanisation du secteur de la plaine de l'Aire devra s'appuyer sur un réseau de transports publics performants et non sur les transports individuels motorisés.

Les P+R et la politique de stationnement font partie intégrante de la réflexion sur la mobilité dans le secteur. Une étude transfrontalière P+R est actuellement en cours et comprend notamment l'analyse de l'implantation d'un P+R dans le secteur de Bardonnex et de la gare de Saint-Julien. Toutefois, cette dernière a été mise en stand bye, dans l'attente des résultats du PACA.

C.6 Economie

A l'avenir, et selon les scenarii de développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ce sont 100 000 emplois supplémentaires qui s'implanteront d'ici 2030 dans l'agglomération, dont 30 000 dans la partie française, y compris des emplois qualifiés à valeur ajoutée. Des sites ont été identifiés dans un premier temps permettant d'offrir une capacité d'accueil suffisante (quantitativement et qualitativement) pour ces emplois supplémentaires.

Le projet d'agglomération a ensuite initié une étude transfrontalière sur la PPDE /Politique des pôles de développement économiques) dont les résultats sont à disposition des équipes de projet et constituent une donnée importante pour le travail. Il s'agit en réalité de deux études, l'une concernant le canton de Genève et l'autre la partie française de l'agglomération ; cette dernière est en cours de finalisation et donc pas encore validée politiquement. Une mise en commun est programmée dans un second temps.

La méthodologie retenue est celle de l'analyse de l'offre et de la demande, sachant que les entreprises décident de manière autonome de localiser leur activité dans l'agglomération ou d'étendre leurs activités déjà présentes. Elles demandent de sites et des surfaces correspondant aux exigences de leur domaine d'activité. En face, l'agglomération de son côté doit pouvoir offrir et mettre à disposition des sites et des surfaces correspondant aux exigences de leurs domaines d'activité. Une « gamme » de produits doit être développée pour assurer que des surfaces soient mises à disposition de manière continuelle et en qualité et quantité suffisante.

Cette étude a ainsi analysé les besoins des entreprises pour 11 types différents d'entreprises, identifiés comme significatifs et importants pour la région, et chiffré quantitativement ces besoins (nombre d'emplois, SBP) à différents horizons de temps. Elle fournit ensuite à la fois l'analyse des caractéristiques des zones d'activités existantes en France et en Suisse, et précise les critères de localisation des entreprises compte tenu de leurs besoins, en particulier dans les domaines à traiter par le PACA (accessibilité, proximité de centralités, qualité des sites, …). Elle donne ainsi les informations nécessaires à la mise en place de conditions cadres favorisant un développement économique durable et conforme aux objectifs quantitatifs du projet d'agglomération, et identifie les choix stratégiques possibles (marché, planification actuelle dans le cadre du projet d'agglomération, ou transports et densité) à intégrer dans les scénarios d'aménagement, selon trois horizons temporels pour lesquels l'offre doit correspondre à la demande : besoin immédiat, à moyen terme et à long terme.

Les conclusions du travail mettent en évidence l'importance - à l'échelle de l'agglomération - du potentiel de l'axe St-Julien – plaine de l'Aire, en particulier grâce au TSCP prévu. Ce potentiel est d'autant plus important que, selon les deux derniers scénarios de choix stratégiques, cet axe recèle l'essentiel du développement d'industries à technologie avancée et d'industries plus traditionnelles pour le canton de Genève, alors que d'autres pôles de développement sont voués à des activités tertiaires et commerciales.

Il n'en reste pas moins qu'au delà de la constitution d'une offre en terrains adaptés aux besoins des acteurs de l'économie - objet de la présente démarche PACA - il s'agit à terme de parvenir à attirer les entreprises et les emplois souhaités à l'aide de conditions-cadres et d'une stratégie de marketing appropriées. Celles-ci seront néanmoins d'autant plus aisées à mettre en œuvre que l'offre immobilière sera attractive et synergique quant au mix des activités.

Il est attendu des équipes de projet des éléments permettant d'orienter les décisions transfrontalières de telle sorte qu'elles facilitent la tâche des décideurs dans les 5 directions suivantes afin de concrétiser l'objectif prioritaire du développement économique équilibré de la région frontalière :

- fixer des objectifs qualitatifs en matière de création d'emploi : ainsi sur les 14.000 emplois qu'il est projeté d'accueillir dans le PACA, il s'agit de les répartir de part et d'autre de la frontière et de fixer un seuil de CSP supérieures pour les parties suisses et françaises ;
- déterminer au sein du PACA Saint-Julien / Plaine de l'Aire, les sites d'accueil privilégiés pour recevoir ces implantations d'activités (laboratoires de recherche public et privé, filières universitaires et de formation public et privé, entreprises innovantes, entreprises du tertiaire supérieur, etc,…) ;
- recenser les aménagements complémentaires à réaliser pour monter le niveau et la diversité des prestations offertes et donc l'attractivité de ces sites ;

- organiser et flécher en priorité les équipements publics à réaliser pour desservir ces sites, notamment les transports, les équipements et services publics, etc…
- établir une liste de propositions plus immatérielles qui permettent de faciliter l'implantation des activités susmentionnées en s'appuyant sur le renforcement de la coopération, que ce soit au plan scientifique, universitaire, services d'accompagnement, technologique, la promotion économique, la bi-localisation, etc… Dans ce cadre, la FTI pourrait jouer un rôle important, soit en tant que conseiller, mandataire, ou même en tant qu'investisseur. Les discussions viennent de débuter à cet égard.

Pour Genève, la FTI et la DGAT souhaitent qu'une bande d'environ 100 mètres de large soit réservée à de la ZDIA le long de l'autoroute, de manière à pouvoir prolonger la maille de la ZIPLO. Par ailleurs, la DGAE souhaite réserver un terrain pour implanter une centrale de valorisation de la biomasse (étude en cours au ScanE et aux SIG). Compte tenu des nuisances potentielles, cette installation doit trouver places dans la ZDIA. En arrière de cette bande, une ZD3 mixte peut être envisagée, avec un aménagement permettant une transition entre des activités sans nuisance et de l'habitat. Il faut également prendre en compte que la zone industrielle a besoin de voies d'accès accessibles aux poids lourds. En revanche, en matière d'accessibilité pour les employés des différentes activités, la mise en place de transports collectifs performants permettra de constituer une réelle alternative de mobilité. La FTI est également favorable à la bande mixte le long de la route de Base, avec les différentes activités possibles à répartir selon les recommandations de l'étude sur les PPDE, notamment en ce qui concerne les "services" aux entreprises (back-office mais aussi restaurants, commerces et ... loisirs) et à la population locale. La FTI rencontre d'extrêmes difficultés pour loger les entreprises du bâtiment (menuisiers, parqueteurs, ferblantiers-plombiers, électriciens, chauffagistes et autres) qui ont besoin des locaux d'activités, générant parfois des nuisances, et qui ont la particularité de se déplacer dans tout le canton.

D'autre part, les zones Plaine de l'Aire ZIPLO (7.1), Plaine de l'Aire Ouest (7.3) et la zone Bardonnex (6.0) sont, dans le scénario 3. transport-densité, de l'étude Metron, fortement concentrées sur l'industrie des technologies avancées et sur l'industrie traditionnelle. Pour la DGAE comme pour la FTI, il est d'une extrême importance que ce choix soit respecté, car dans ce scénario, les autres pôles de développement économiques sont très fortement focalisés sur les différentes activités tertiaires ainsi que les activités commerciales, et en particulier les trois quartiers du PAV. De ce fait, il paraît presque inévitable que nombre d'activités industrielles ou artisanales actuellement présentes dans le PAV soient relogées hors du PAV, et selon ce scénario il n'y a pas abondance de choix.

Pour la partie française, la SEMAG rappelle que la réalité actuelle consiste en une perte d'emploi salariés et de substance économique, et que le prolongement de cette tendance aboutirait à un déséquilibre de plus en plus criant. En ce qui concerne le diagnostic résultant de la confrontation entre l'offre et la demande (étude Metron), il porte sur les sites correspondent aux besoins des différentes branches/ fonctions avec leurs qualités actuelles et leurs qualités en 2030.

En ce qui concerne le périmètre du présent cahier des charges, Archamps a été identitifé comme un site adapté pour des utilisations avec de très fortes exigences de localisation des entreprises (grands quartiers généraux, organisations à caractère international). Quant au Pôle Gare de St Julien et le site de Cervonnex (est et ouest), ils ont été identifiés davantage comme des sites présentant des aptitudes pour l'accueil des activités avec de fortes exigences quant à leur localisation (services aux entreprises, technologie avancée).

D'une manière générale, il n'y a pas de pénurie de sites et de surfaces pour capter la demande attendue, même si l'on constate un nombre limité de sites adaptés pour des localisations avec des exigences de localisations très élevées. Seul trois sites - dont Archamps sur le PACA - sont dans ce cas de figure.

Pour rendre ces sites encore plus attractifs, il est recommandé une amélioration de la desserte TP, et le développement des services de proximité et aux entreprises doit être mis en œuvre. Il est important que ces sites présentant un grand potentiel soit réservés pour des utilisations à forte valeur ajoutée, même si les mesures d'améliorations ne sont pas encore réalisées et qu'ils ne soient pas remplis par des utilisations à valeur ajoutée moins importante.

En outre, l'étude fait apparaître les recommandations suivantes :

- Les sites « Porte Sud » sont proches du cœur de l'agglomération et accessibles en voiture. Ils ont un potentiel important pour des activités à valeur ajoutée élevée si l'implantation d'un trop grand nombre d'utilisations fortement génératrices de déplacements TIM est évitée.
- Il est souhaitable de focaliser le développement sur 1 ou 2 sites, et de mettre à disposition une desserte TP performante pour ces sites vers Genève et vers les bassins d'origine des salariés et clients/fournisseurs.
- Le site du pôle gare de St Julien est bien localisé et dans le futur très accessible en TP. Un véritable centre régional doit être créé.
- Les activités industrielles doivent être déplacés sur des sites moins attractifs.

C.7 Agriculture

En Suisse, le choix de la méthode de détermination des zones destinées aux cultures sous serres a été laissé aux cantons. Le canton de Genève, qui occupe actuellement une position de leader en matière de cultures maraîchères sous abris, a opté pour le principe de "planification positive" en définissant, dans le plan directeur cantonal, des périmètres de zones agricoles spéciales (ZAS) à l'intérieur desquels l'installation de serres devra être favorisée et facilitée.

Les périmètres de ZAS identifiés sur le schéma directeur cantonal comprennent les grands secteurs maraîchers ou horticoles du canton, comme les secteurs de la plaine de l'Aire et des Prés-de-Genève qui représentent respectivement 35% et 20% des ZAS du canton. Ces deux secteurs accueillent les principales exploitations maraîchères genevoises et un projet de construction de l'Union Maraîchère de Genève, coopérative des producteurs de légumes genevois et français, est en cours (autorisation de construire sur la parcelle 898 à Perly, délivrée en mai 2007).

Une "fondation pour les zones agricoles spéciales" (FZAS), fondation de droit public, devrait voir le jour avant la fin de l'année 2008. Elle constituera un outil de gestion du foncier destiné d'une part à créer des structures parcellaires adéquates en termes de formes et de surfaces permettant le développement des exploitations maraîchères. La Fondation sera également chargée de réaliser tout ou partie des équipements collectifs (voiries, réseaux gaz et électricité, bassin d'irrigation collectif, césures vert-bleu, …) et pourra exécuter d'autres tâches visant à permettre une utilisation rationnelle de ces périmètres.

Dans le Genevois haut-savoyard, le SCOT retient comme orientation fondamentale la pérennité de l'agriculture : dans cette optique, il limite la consommation d'espace, protège les grands espaces homogènes supérieurs à 50 ha, exclut par principe toute construction nouvelle dans les grands espaces agricoles et préconise la mise en place de Zones agricoles protégées (ZAP) sur les espaces agricoles péri-urbains sous forte pression situés dans "l'espace des grands projets". Les communes d'Archamps, Neydens et St-Julien se sont saisies de cette préconisation et ont travaillé à l'élaboration d'une Zone Agricole Protégée sur le plateau de Neydens autour du carrefour autoroutier. Ce projet sera soumis à enquête publique en septembre et octobre 2008 et devrait faire l'objet d'un arrêté préfectoral qui instituera une servitude appelée à être annexée aux PLUs des communes concernées.

Les équipes de projet peuvent avoir accès à la base de données agricole leur permettant de connaître la localisation des sièges d'exploitation, et disposent du périmètre de la ZAP dans les données remises sur CD.

C.8 Nature et paysages

Le plan vert bleu fournit des indications intéressantes pour traiter ce sujet (voir données fournies sur le CD).

Sites et milieux naturels

Sur la partie française du PACA, le SCOT donne aux grands espaces naturels une vocation de préservation et de mise en valeur du patrimoine hydrologique, faunistique, floristique et paysager.

Cette vocation principale est compatible avec des activités de loisirs bien maîtrisées, à faible impact environnemental. Il traite la protection et la mise en valeur des paysages en distinguant 4 niveaux. Le vallon du Ternier au sud de St-Julien bénéficie d'une protection de niveau 2 liée aux sites remarquables.

La Directive Paysagère du Mont Salève

Cette directive (décret en CE n°2008-189 du 27/02/2008) a pour objet de préserver les paysages naturels et culturels du Mont Salève et dégage trois objectifs majeurs : conserver au Salève sa vocation d'observatoire des paysages savoyards et genevois, maintenir la silhouette emblématique du Salève depuis les points de vue majeurs sur la montagne, et affirmer l'identité des paysages du Salève. La Directive est opposable aux documents d'urbanisme produits sur son périmètre dans un rapport de compatibilité. Elle arrête un certain nombre de principes généraux concernant notamment le maintien d'espaces ouverts ou de points de vue en partie identifiés sur une carte qui lui est annexée, et que l'étude du PACA pourra permettre de traduire qualitativement à une échelle plus fine que celle du SCOT. Les commues d'Archamps et Neydens sont directement concernées par la Directive.

C.9 Environnement

Des informations concernant les potentiels et contraintes environnementaux relatifs au site sont mentionnées ci-dessous (l'ordre n'est pas significatif). Ces potentiels et contraintes qui serviront de base à la démarche de planification, devront, selon les cas, être approfondis ou affinés par le spécialiste environnement de l'équipe pluridisciplinaire en coordination avec les services compétents de l'administration.

Qualité de l'air

En matière de qualité de l'air, la zone du canton de Genève considérée (Saint-Julien - Plaine de l'Aire) respecte actuellement et de manière globale, les exigences fixées par l'OPair pour les immissions de NO_2. Celles-ci, mesurées en 2007 et moyennées sur la période 2002-2007, sont inférieures ou égales à 26 $\mu g/m^3$, soit au-dessous de la valeur limite annuelle de l'OPair (30 $\mu g/m^3$).

Toutefois, il est probable que les exigences légales en matière d'immissions de NO_2 ne soient pas respectées de manière ponctuelle, en particulier sur les sites où le trafic est intense (autoroute et axes routiers primaires).

Par ailleurs, la situation des immissions de particules fines (PM10) montre, à l'image de tout le territoire cantonal, que celles-ci ne respectent pas la valeur limite annuelle de l'OPair (20 $\mu g/m^3$). Dans le périmètre concerné, ces immissions sont comprises en 20 et 25 $\mu g/m^3$.

Une simulation de l'évolution de ces polluants à l'horizon 2020, montre que si les immissions de NO_2 devraient légèrement s'améliorer face à la situation actuelle, les immissions de PM10 ne devraient elles pas se modifier, voire pourraient même se péjorer. Par conséquent, il s'agira de rigoureusement éviter un accroissement des émissions de polluants atmosphériques relatives aux trafics et aux chauffages dans le périmètre du PACA (cf. chapitre suivant).

Minimisation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (irritants et inflammatoires) / Exploitation rationnelle des ressources énergétiques

Pour poursuivre la volonté de minimiser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles, toutes les mesures permettant un report modal des Transports Individuels Motorisés (TIM) vers les Transports en Commun (TC) et les Modes Doux (MD) devront être favorisées. Les infrastructures qui seront construites sur le territoire doivent donc être cohérentes avec cet objectif et ne doivent pas porter atteinte au plein développement de modes de transports propres efficaces.

Dans le cadre de la planification urbanistique, un concept énergétique (basé sur Plan directeur cantonal de l'énergie qui contient un plan des énergies de réseaux) devra être établi à l'échelle globale pour mettre en œuvre des synergies énergétiques. Dans cette optique les premiers résultats du concept énergétique du projet "plaine de l'Aire-Est" devront être pris en compte et valorisés.

L'offre en énergies renouvelables locales devra donc être identifiée afin d'être mise en valeur de manière optimale et permettre, de ce fait, une minimisation :

- de la dépendance énergétique à l'égard des énergies fossiles ;
- des émissions de gaz à effet de serre (cf. Plan directeur cantonal de l'énergie 2005-2009, canton de Genève) ;
- des émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM10 / cf. Plan mesure OPair)

A ce titre, il faut mentionner que le recours à des ressources énergétiques renouvelables de type "bois" ou "biomasse agricole" (émissions de PM10 + NO_x) ne serait pas recommandé dans cette partie du canton en raison de la concentration excessive de PM10 (au-dessus du seuil fixé par OPAir, cf. chapitre précédent Qualité de l'air). Toutefois, il est à noter que le bassin Lémanique (Pays de Gex et Bellegarde, canton de Genève, Haute-Savoie) est riche en ressources renouvelables locales "bois" (forêts, déchets bois) et "biomasse agricole" (co-produits agricoles, déchets agricoles et déchets organiques) et que le développement de ces filières représenterait un atout pour la région du point de vue économique, environnemental et social. De plus, les technologies de combustion de ces deux matériaux et de filtrage des fumées sont en progrès constants et si un mode de production énergétique centralisé est utilisé (centrale à bois, …), les émissions seront ponctuelles, donc contrôlables.

La pollution atmosphérique liée aux chauffages peut être diminuée en mettant en place une politique de remplacement des chaudières individuelles par un mode de production centralisé, comme celui qui vient d'être mentionné, associé à un système de chauffage à distance.

De telles solutions sont déjà proposées dans la partie "Programmes d'actions opérationnels" du Plan directeur cantonal de l'énergie 2005-2009 du canton de Genève.

En France, à cette échelle de travail, les obligations à respecter sont définies par le code de l'urbanisme et l'esprit des mesures à préconiser par le Grenelle de l'environnement.

Sols, sous-sols et ressources en matériaux

Une gravière est en exploitation dans la région de Bardonnex, au lieu-dit "En Combe". Elle exploite des argiles pour la fabrication de tuiles et des graviers pour la construction. Vu l'importance quantitative et qualitative du gisement, l'exploitation est prévue jusqu'en 2020. Elle est intégrée dans le Plan directeur des gravières.

Gestion des déchets

A cette échelle de planification, la première problématique à prendre en compte concerne la gestion des déchets issus de l'exécution des projets de densification prévus dans ce périmètre, ainsi que de la réalisation des infrastructures de transport. Cette problématique devra être toujours pensée dans une vision transfrontière.

A ce titre, la gestion des matériaux d'excavation devra être soigneusement réfléchie et tenir compte du fait que les volumes de décharges pour déblais sont de plus en plus faibles sur le territoire de l'agglomération. Il est donc très important d'arriver à valoriser aussi les matériaux considérés jusqu'à maintenant comme "non valorisables". Ainsi, il serait judicieux de prévoir notamment des aménagements paysagers permettant une valorisation de ces matériaux : aires de jeux en collines, buttes anti-bruit, pistes de bmx,…).

Le même objectif de développement durable devra être tenu pour la gestion des déchets de démolition et de construction, ainsi que pour le choix des matériaux de construction..

En ce qui concerne les déchets issus des nouvelles activités et des nouveaux logements, il sera important d'étudier la localisation optimale des installations de collecte. La nécessité de réserver des espaces dédiés à l'implantation de nouvelles installations de traitement, valorisation ou recyclage devra en outre être examinée.

La France est confrontée à une forte demande en dépôts de matériaux et déchets en provenance du bâtiment et des travaux publics. Or, l'accueil de 200 000 habitants nouveaux d'ici 2030 dans l'agglomération entraînera la réalisation de logements, d'équipements publics, donc des matériaux excédentaires inertes issus de ces réalisations. Alors que l'on peut tabler en Haute-Savoie sur la production d'environ 3,4 tonnes / habitant / an (source 2004) de matériaux inertes issus de la production du BTP, le recyclage maximum atteint 15 % des volumes produits (en l'état actuel de la réglementation et des technologies), et les 85 % restants sont soit valorisés au sein de carrières pour la plupart quasiment comblées, soit stockés définitivement. Sachant qu'il existe une véritable pénurie de centres de stockage existe sur le département, il y lieu de s'interroger sur les conséquences de ces 200 000 nouveaux habitants d'ici 2030, soit environ 9000 nouveaux habitants/an, ce qui correspond à la production de 25-30 000 tonnes/hab/an de matériaux inertes se rajoutant aux tonnages produits par la population actuelle. Même si 15 % de ces matériaux sont recyclés, il y aura un solde négatif très important pour ce territoire.

L'enjeu sur cette question est ainsi de réserver des zones de stockage pour ces matériaux dans les documents d'urbanisme. Les collectivités doivent participer à l'effort d'extraction et à l'effort de stockage. La question de l'importation de matériaux suisses sur territoire français devra également être abordée, afin de veiller à ce que leur stockage définitif corresponde à une valorisation, la chambre d'agriculture travaillant actuellement à la définition de critères sur lesquels elle se fondera pour appréhender ce type de demande au regard de la valorisation agricole des sites.

Eau

Les contraintes majeures liées à l'eau dans ce secteur sont principalement de deux ordres :

- La protection contre les crues nécessitant notamment de garantir un espace suffisant au cours d'eau
- L'évacuation des eaux générées par les nouvelles zones urbanisées nécessitant le développement d'une infrastructure adéquate devant notamment permettre le respect des régimes hydrologiques par une gestion intelligente des eaux pluviales.

En matière de protection contre les crues, plusieurs projets sont en cours.

Au plan transfrontalier, on peut citer le contrat de rivières « entre Arve et Rhône » qui prévoit la réalisation de bassins de rétention dans le Vallon de l'Arande. Ces ouvrages destinés à la gestion des crues qui menacent le pôle de développement de la gare de St-Julien, sont à l'étude et imposent de trouver un accord sur les zones d'expansion dont les capacités sont insuffisantes en territoire français. A cet objectif s'ajoutent ceux de préservation et de mise en valeur des milieux qui pourraient notamment se traduire par la création d'une zone humide en lien avec la gestion des crues.

Au plan cantonal genevois, le projet de la renaturation de l'Aire constitue un enjeu majeur tant du point de vue naturel par le renforcement de la pénétrante bleu-vert vers le centre de l'agglomération que du point de vue de la protection contre les crues sur tout le secteur du PACA. La deuxième étape du projet permettant la protection définitive des villages de Lully et du bas Certoux, à la fois contre les débordements de l'Aire et les ruissellements des zones agricoles, est en cours de réalisation et devrait s'achever en décembre 2009. Celle-ci devra nécessairement être suivie d'une troisième étape permettant de gérer les zones d'expansion de crues dans la Plaine de l'Aire afin de protéger à l'aval les riverains de Confignon, Plan-Les-Ouates, Lancy, Onex et surtout le secteur Praille-Acacias-Vernets.

Le maintien des fonctionnalités des zones d'expansion de crues est d'autant plus nécessaire que l'urbanisation de Saint-Julien, même si elle prévoit des mesures de gestion des eaux à la parcelle, ne manquera pas d'aggraver les risques à l'aval en cas de fortes précipitations. Dans le même temps, l'urbanisation croissante des parties aval rendront toujours plus dommageable une éventuelle inondation, en particulier pour secteur le Praille-Acacias-Vernets.

Finalement, les éventuels risques d'inondation dues aux eaux de ruissellement provenant des zones agricoles devront également être prises en compte.

Pour ce qui est de l'évacuation des eaux, les nouvelles zones d'urbanisation prendront place soit en zone agricole, soit en densification de zones à bâtir existantes. Dans les deux cas, les infrastructures actuelles d'évacuation des eaux, basées sur les plans directeurs des égouts vieux de 20 ou 30 ans, sont soit inexistantes, soit insuffisamment dimensionnées pour évacuer les nouveaux débits générés. De plus, la capacité et la sensibilité des cours d'eau récepteurs peuvent être incompatibles avec une évacuation directe des eaux pluviales du point de vue quantitatif et qualitatif.

Dès lors, la planification urbanistique du secteur devra prendre en compte de manière générale pour la phase de l'étude test:

- l'évacuation des eaux pluviales et usées de manière à pouvoir identifier rapidement les problèmes relatifs à la capacité des collecteurs et cours d'eau récepteurs en aval ;
- un concept de gestion des eaux pluviales privilégiant les techniques alternatives (zones inondables contrôlées dans les espaces publics, fossés à ciel ouvert, bassins paysagers à caractère naturel, gestion à la parcelle, …) ;

Des études sont actuellement en cours sur les bassins versants de l'Aire et de la Drize de part et d'autre de la frontière. Il s'agit du schéma directeur des eaux pluviales (SDEP) mené par la CCG du côté français et des plans régionaux et généraux d'évacuation des eaux (PREE et PGEE) du côté suisse menés respectivement par le canton et les communes. Une étroite coordination entre ces études a été mise en place. Les premiers résultats permettront dans le courant de l'automne 2008 la définition partagée par le DT et la CCG d'objectifs communs à atteindre sur les cours d'eau.

Dans les étapes ultérieures de planification, le concept susmentionné sera affiné dans le cadre du SDEP et des PGEE et PREE avec la définition de critères et de mesures précis de gestion des eaux pluviales attendue pour ce secteur au cours du 1er trimestre 2009.

L'ensemble des objectifs concernant la gestion intégrée des eaux sera précisé dans le schéma de protection, d'aménagement et de gestion des eaux (SPAGE) actuellement en cours d'élaboration et qui devrait être disponible au cours du 1er semestre 2009. Il s'agira notamment des objectifs en matière de protection contre les crues, d'espace minimal du cours d'eau, de qualité et quantité pour l'évacuation des eaux, d'usage de l'eau et des loisirs, etc…

En ce qui concerne les ressources en eau :

La nappe de l'Aire s'écoule de part et d'autre de la rivière l'Aire, entre Thérens et Lully. Elle est intégrée dans une étude actuelle liée à la renaturation de la rivière. Elle permet un stockage saisonnier de l'eau dans l'aquifère pour l'arrosage maraîcher.

La nappe de la ZIPLO circule dans des sables limoneux, parfois argileux liés à la plaine de l'Aire. Elle est en contact avec des parties morcelées et de faibles extensions considérées comme des nappes laminaires et temporaires qui circulent dans les limons entre Plan-les-Ouates et les Palettes.

La nappe de Carouge circule dans les graviers limoneux de la dépression de La Praille-Carouge.

La Nappe profonde du Genevois est une nappe protégée du domaine public. Elle est transfrontalière et alimentée artificiellement depuis 1980. Elle permet de fournir de l'eau potable à toute la région Sud du canton, ainsi qu'à une grande partie du Genevois français. Une convention régissant l'utilisation de l'eau de cette ressource existe entre l'Etat de Genève et les différentes entités françaises impliquées (CCG, CARA et la commune de Viry).

L'utilisation des eaux est soumise aux dispositions existantes dans la loi cantonale sur les eaux et les différents règlements annexés.

Pour ce qui est de la ressource en eau potable (nappe du Genevois), compte tenu de la valeur stratégique de la ressource, le maintien de sa protection est primordiale. De ce fait, la mise en place de sondes géothermiques de grande profondeur n'est pas autorisée au-dessus de l'aquifère du Genevois. L'installation de sondes est de toute manière soumise à autorisation.

La France dispose de servitudes d'utilité publique protégeant les zones de captage, celles-ci sont disponibles sur le CD remis aux participants.

Accidents majeurs

Dans le périmètre du PAC Saint-Julien / plaine de l'Aire se situe un gazoduc haute pression (tronçon Lathoy – Vernier). Le gazoduc suit un parcourt parallèle à l'autoroute de contournement. Outre la limite d'inconstructibilité de 10 mètres fixée par la réglementation, les rayons de létalité induits par la présence de cette infrastructure à risques doivent être considérés conformément aux prescriptions de l'ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM).

La route de Saint-Julien ainsi que les axes autoroutiers, en tant que voie de grand transit, sont soumis à l'OPAM.

En France, le PPRI – plan de prévention des risques – n'identifie pas de risque majeur dans ce secteur, à l'exception d'un dépôt de produits pétrolier après la douane de Bardonnex en contrebas.

Paysage sonore

Les futurs développements ne devront pas se satisfaire de maîtriser les nuisances sonores. Cet objectif serait faible et insuffisant. Le PACA est une démarche unique, qui permet d'élaborer un "design" de l'environnement sonore, en évitant les erreurs du passé et surtout de créer un environnement de qualité à long terme, pour les futurs usagers. Ceci sera possible si, dès le départ, les conséquences sur le paysage sonore sont intégrées dans la réflexion sur l'implantation, la qualité et la hiérarchie du réseau de desserte des nouveaux quartiers.

Le périmètre d'étude du PACA St-Julien/Plaine de l'Aire s'inscrit dans un environnement de plus en plus urbanisé, où des installations telles que les axes routiers sont des contraintes potentielles importantes à un développement futur. Il est important d'être conscient que toute création de nouvelles zones à bâtir au sens de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB art. 29 et 30) implique de résoudre au préalable de multiples contraintes, qui, généralement, vont en s'aggravant avec le temps. Il s'agit donc de faire le choix d'options d'aménagement qui garantissent qu'on pourra, dans les phases ultérieures, appliquer des mesures d'aménagement, de construction et d'exploitation permettant de respecter les valeurs de planification particulièrement contraignantes.

Dans ce même élan, les exigences légales en matière de protection contre le bruit doivent être prises en compte et traitées, notamment, en coordonnant les plans d'aménagement futurs avec des projets d'assainissement du bruit en cours de réalisation et en s'assurant de la compatibilité avec ceux qui sont déjà achevés.

Le paysage sonore est particulièrement dégradé sur certains axes routiers, notamment sur la route de Saint-Julien et la route de Base. En effet, le cadastre des immissions sonores du trafic routier montre que les valeurs d'exposition sont notamment largement dépassées pour les façades donnant sur la route de Saint-Julien.

Il est vrai que l'implantation de transports collectifs en site propre sur ces axes aura probablement comme conséquence une baisse sensible sur l'émission de la route. Toutefois, il y a lieu de croire que les niveaux sonores sur cette voie de circulation resteront une contrainte forte pour un développement qui se veut harmonieux. Nous vous rappelons que les assainissements du bruit routier devront être réalisés avant 2018 et qu'une série de projets d'assainissement est en cours d'exécution.

Au voisinage du réseau autoroutier, l'affectation des parcelles qui seraient destinées à recevoir de nouvelles constructions, devra être adaptée en fonction de l'ampleur de l'exposition au bruit, en partant de celles qui sont les moins sensibles aux nuisances, vers les affectations qui nécessitent un environnement à l'abri du bruit.

Ignorer cette exigence, impliquerait à terme, dans le processus d'autorisation de construire, des méthodes et des moyens constructifs lourds et coûteux.

En France, la question du bruit des infrastructures de transport terrestre est actuellement régie par les textes suivants :

- le décret 95-21 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre et l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement de ces infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Toutes les voies dont le trafic M/A est supérieur à 5000/J font l'objet d'un classement.
- le décret 95-22 du 9 Janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres qui stipule que la conception, l'étude et la modification d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification, ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives. Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par le présent décret, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normale des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

D'autre part, en application de la directive européenne 2002/49/CE, transposée dans le droit français par l'ordonnance 2004/19 du 26/10/2005 et la loi 2005/1319 du 26/10/2005, des cartes de bruit et des plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), doivent être établis pour les grandes infrastructures de transport terrestre et les grandes agglomérations. Les cartes de bruit pour les infrastructures de transport terrestre qui supportent un trafic annuel moyen supérieur à 16 400 (TMJA) sont en cours de publication. Les plans de prévention correspondants sont à la charge des gestionnaires de ces infrastructures.

Il s'agit là de la première étape.

La deuxième étape consiste à cartographier les infrastructures de transport terrestre dont le TMJA est supérieur à 8200 v/J, ainsi que la totalité de l'agglomération d'Annemase, dont fait partie la commune de Saint-Julien selon le décret 2006-361 du 24 Mars 2006 pour le 30 Juin 2012 et les PPBE correspondants devront être établis pour le 18 Juillet 2013.

Le projet d'agglomération devra nécessairement prendre en compte ces orientations en vue de la réduction des nuisances sonores émises par les infrastructures de tranport.

P r o j e t d ' a g g l o m é r a t i o n f r a n c o - v a l d o - g e n e v o i s

PACA SAINT-JULIEN / PLAINE DE L'AIRE V_2008/10/22

					mai				juin					juillet			
date (1er lundi)	7	14	21	28	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28
n°semaine	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*	*21*	*22*	*23*	*24*	*25*	*26*	*27*	*28*	*29*	*30*	*31*
Evénements																	
COPIL											19						
COPRO						6			6				4				
info 7 communes																	
Information communes/axe												25					
Inforation société civile																	
Séminaire des élus																	
PACA SAINT JULIEN / PLAINE DE L'AIRE																	
Rédaction cdc AMO						13											
validation cdc AMO																	
Appel offre AMO																	
Choix coordinateur/AMO											19						
rédaction cdc Etude-test (ET)																	
consultation cdc étude-test Admin																	
Mise au point cdc étude-test																	
✪ 1er collège :valid.cdc (dès le)																	
Appel à candidature																	
✪ 2ème collège : choix équipes, lancement étude																	
Phase 1 Etude-test (ET)																	
✪ 3ème collège : Atelier phase 1																	
Tables rondes 1																	
Rapport Phase 1																	
Phase 2 PT																	
✪ 4 ème collège : Atelier phase 2																	
Tables rondes 2																	
✪ 5ème collège : Rapport final																	

	août				septembre					octobre				novembre				décembre				
date (1er lundi)	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29
n°semaine	*32*	*33*	*34*	*35*	*36*	*37*	*38*	*39*	*40*	*41*	*42*	*43*	*44*	*45*	*46*	*47*	*48*	*49*	*50*	*51*	*52*	*1*
Evénements																						
COPIL					4												25					
COPRO				28						6				10						17		
info 7 communes																						
Information communes/axe																						
Inforation société civile																						
Séminaire des élus																						
PACA SAINT JULIEN / PLAINE DE L'AIRE																						
Rédaction cdc AMO																						
validation cdc AMO																						
Appel offre AMO																						
Choix coordinateur/AMO																						
rédaction cdc Etude-test (ET)																						
consultation cdc étude-test Admin																						
Mise au point cdc étude-test																						
✪ 1er collège :valid.cdc (dès le)					4																	
Appel à candidature							19				13											
✪ 2ème collège : choix équipes, lancement étude												22										
Phase 1 Etude-test (ET)													27									
✪ 3ème collège : Atelier phase 1																						
Tables rondes 1																						
Rapport Phase 1																						
Phase 2 PT																						
✪ 4 ème collège : Atelier phase 2																						
Tables rondes 2																						
✪ 5ème collège : Rapport final																						

	.janvier 09				février				mars					avril				mai				juin				
date (1er lundi)	5	12	19	26	2	9	16	23	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29
n°semaine	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*	*14*	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*	*21*	*22*	*23*	*24*	*25*	*26*	*27*
Evénements																										
COPIL																										
COPRO																										
info 7 communes																										
Information communes/axe																										
Inforation société civile																										
Séminaire des élus																										
PACA SAINT JULIEN / PLAINE DE L'AIRE																										
Rédaction cdc AMO																										
validation cdc AMO																										
Appel offre AMO																										
Choix coordinateur/AMO																										
rédaction cdc Etude-test (ET)																										
consultation cdc étude-test Admin																										
Mise au point cdc étude-test																										
✪ 1er collège :valid.cdc (dès le)																										
Appel à candidature																										
✪ 2ème collège : choix équipes, lancement étude																										
Phase 1 Etude-test (ET)																										
✪ 3ème collège : Atelier phase 1				30																						
Tables rondes 1					?																					
Rapport Phase 1																										
Phase 2 PT																										
✪ 4 ème collège : Atelier phase 2																				19						
Tables rondes 2																					?					
✪ 5ème collège : Rapport final																								19		

✪ *dates à fixer pour les collèges dans le courant de la semaine indiquée au planning*

gare CEVA de Pont-rouge

gare CEVA du Bachet

La plaine de l'Aire

gare SNCF de St-Julien

site d'Archamps

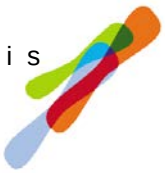
Site de Cervonnex

Site Migros

contexte d'étude

périmètre indicatif de l'étude-test

PACA Saint-Julien / plaine de l'Aire

situation générale - échelle 1/25'000

CONFIGNON
PLAN-LES-OUATES
PERLY-CERTOUX
BARDONNEX
SAINT-JULIEN
ARCHAMPS
NEYDENS
0
250
500
1'000
1'500
2'000
Mètres
Echelle 1 : 10'000 (c) SITG - SITL)