Cahier n° 17-1

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Mise en place d'une stratégie d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF)

SEPTEMBRE 2012

Cahier n° 17-1

Mise en place d'une stratégie d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF)

Auteurs :

Urbaplan : Fred WENGER, Pierre-Alain PAVILLON

OUM: Giuseppe PINI, Gianluigi GIACOMEL

RR&A : Philippe GENTIZON

ACEIF : Claude CHALON, Joël GALMICHE

Architecture R|R : Jacques PYTHON

Avec l'appui de :

Groupe d'orientation

Tableau de suivi des remarques

(A remplir par le rédacteur du Cahier)

Version	Type de correction	Auteur

Table des matières

1. Préambule 10
1.1 Mission 10
1.2 Groupe d'orientation 10

2. Cadrage de l'étude 11
2.1 Contexte 11
2.2 Caractéristique des IFF 11
2.3 Objectifs de départ 13
2.4 Périmètre de l'étude 13
2.5 Déroulement de l'étude 15
2.5.1 Phase I : Analyse et synthèse 15
2.5.2 Phase II : Scénarios et orientation phase III 16
2.5.3 Phase III : Stratégie 17
2.6 Composition du dossier 17
2.7 Contenu du rapport final 17

3. Diagnostic : définition, catégories d'IFF et caractéristiques des différentes catégories d'IFF 19
3.1 Introduction 19
3.1.1 La base de données 19
3.1.2 Des catégories très distinctes 19
3.1.3 Description des IFF 20
3.2 Commerces de biens pondéreux 20
3.2.1 Définition 20
3.2.2 Localisations en 2010 20
3.2.3 Profil de mobilité 21
3.3 Commerces de biens mixtes 24
3.3.1 Définition 24
3.3.2 Localisations en 2010 24
3.3.3 Profil de mobilité 25
3.4 Commerces de biens non pondéreux 29
3.4.1 Définition 29
3.4.2 Localisations en 2010 29
3.4.3 Profil de mobilité 30
3.5 Établissements de santé 33
3.5.1 Définition 33
3.5.2 Localisations en 2010 33
3.5.3 Profil de mobilité 33
3.6 Établissements de formation 36
3.6.1 Définition 36

3.6.2 Localisations 2010 36
3.6.3 Profil de mobilité 37
3.7 Lieux culturels 40
3.7.1 Définition 40
3.7.2 Localisations 2010 40
3.7.3 Profil de mobilité 41
3.8 Lieux de sport 44
3.8.1 Définition 44
3.8.2 Localisations 2010 44
3.8.3 Profil de mobilité 45
3.9 Lieux de loisirs 48
3.9.1 Définition 48
3.9.2 Localisations 2010 48
3.9.3 Profil de mobilité 49

4. Diagnostic et enseignements pour la stratégie 52

4.1 Diagnostic des localisations des IFF dans l'agglomération FVG 52
4.1.1 Caractéristiques des localisations des diverses catégories IFF et de leur distribution sur le territoire 52
4.1.2 Des caractéristiques de localisation différentes en France, dans le canton de Genève et dans le canton de Vaud 53
4.2 Des IFF avec des enjeux de localisation différents 53
4.2.1 Les IFF à forts enjeux de localisation 54
4.2.2 Les IFF urbains de proximité 54
4.2.3 IFF orphelins 54
4.3 Caractéristiques d'implantation des IFF à forts enjeux 55
4.3.1 Les commerces de biens pondéreux 55
4.3.2 Les commerces de biens mixtes et de biens non pondéreux 55
4.3.3 Les installations sportives intercommunales 56
4.3.4 Les inclassables 56
4.3.5 Les phénomènes de grappes d'installations 56
4.4 Evolution prévisible des IFF dans l'agglomération fvg 57
4.5 Les IFF face à des contextes de gestion institutionnels et légaux différents sur le territoire de l'agglomération 58
4.5.1 Introduction 58
4.5.2 Un territoire institutionnel complexe 59
4.5.3 Des instruments semblables de gestion du territoire avec des pratiques différentes 59
4.5.4 Les dispositions légales permettant la régulation des IFF 60
4.5.5 Le rôle particulier en France de la commission départementale d'équipement commercial (CDEC) 61
4.6 Les limites de la planification 61
4.6.1 Les projets sont en situation de concurrence 62

4.6.2 Les acteurs sont en situation d'instabilité 62
4.6.3 L'incertitude de l'évolution du territoire 62
4.7 Enseignements du diagnostic pour une stratégie IFF 63

5. Stratégie proposée 67

5.1 Le contenu d'une stratégie IFF 67
5.2 Les objectifs poursuivis et les principes d'implantations 69
5.2.1 Objectifs généraux d'une stratégie d'implantation des IFF 69
5.2.2 Objectifs particuliers pour les IFF commerciaux 69
5.2.3 Principes d'implantation des IFF commerciaux 71
5.2.4 Objectifs particuliers pour les IFF Zones sportives 72
5.2.5 Principe d'implantation des zones sportives 73
5.2.6 Des principes pour paramétrer une évaluation des implantations d'IFF nouvelles 73
5.3 Les 4 axes de la stratégie proposée 74

6. Instrument de la stratégie : Organisation et responsabilités de la Cellule de veille IFF 81

6.1 Autorité compétente pour la mise en œuvre de la stratégie 81
6.1.1 Cellule de veille IFF 81
6.1.2 Attributions 81
6.1.3 Mode d'intervention 82
6.1.4 Statut du préavis de la Cellule de veille 83
6.2 Détermination de la nature de l'IFF 83
6.3 Catégories cibles et seuils de prise en compte des IFF 83

7. Instrument de la stratégie: Outil d'aide à la décision 84

7.1 L'outil d'aide à la décision et sa méthode d'évaluation ELIFF 84
7.2 La méthode d'évaluation 84
7.2.1 1ère catégorie : les paramètres de conformité aux principes du développement de l'agglomération 85
7.2.2 2ème catégorie : les paramètres d'intégration dans le tissu urbain 86
7.2.3 L'exigence de bilan de l'évaluation des paramètres 87
7.3 Description des paramètres de conformité 87
7.3.1 L'analyse des opportunités (l'accessibilité gravitaire) 87
7.3.2 L'accessibilité au réseau des transports publics 88
7.3.3 L'accessibilité au réseau des transports individuels motorisés 90
7.3.4 Conformité aux exigences de la protection da la nature et de l'environnement 91
7.3.5 Conformité aux exigences de mixité des activités 91
7.4 Description des paramètres d'intégration 92
7.4.1 Analyse du contexte et des objectifs urbanistiques 92
7.4.2 Analyse des mobilités douces 93
7.4.3 Analyse des possibilités d'acheminement des marchandises par le rail 94
7.5 Grille d'évaluation 94

8. Instrument de la stratégie: Cartographie des périmètres d'implantation préférentiels 96

9. Instrument de la stratégie : Perspectives d'évolution des IFF à l'horizon 2030 ... 107

9.1 But de l'instrument 107
9.2 Méthode de calcul 107
9.3 Principaux résultats 109
9.3.1 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des grands territoires de l'agglomération 109
9.3.2 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des PACAs 111

10. Compléments à entreprendre 115

10.1 Les modalités de la coordination pour le territoire vaudois de l'agglomération FVG 115
10.2 Évaluation des effets de taille des IFF 115
10.3 Recherche d'une implantation pour une plateforme IFF biens pondéreux dans l'Ouest de l'agglomération 116

11. Guide d'application de la méthode d'évaluation des implantations potentielles . 117

11.1 Applicabilité 117
11.2 La démarche d'évaluation et ses étapes 117

Annexes méthodologiques 119

12. Explication de la définition de l'accessibilité gravitaire 120

13. Perspectives d'évolution des IFF à l'horizon 2030 : méthode de calcul et résultats détaillés 123

13.1 Prévisions des effectifs communaux de population et d'emplois - horizon 2030 123
13.1.1 Population 123
13.1.2 Emplois 131
13.2 Communes retenues pour le calcul à l'échelle des PACA 132
13.2.1 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des grands territoires de l'agglomération (résultats détaillés) 133
13.2.2 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des PACAs 140

14. Base de données géoréférencées – BD Installations – Guide d'utilisation de la base de données 147

14.1 Introduction 147
14.2 Usages 148
14.3 Contenu 150
14.3.1 Couverture spatiale des données 150
14.3.2 Données intégrées dans la BDG 153
14.3.3 Modèle de données 169
14.4 Préconisations relatives à la mise à jour de la BDG 171
14.4.1 Installations commerciales 171
14.4.2 Installations de services au public 171

14.5 MODIFICATION DES PARAMÈTRES 172
14.6 LIMITES ET CONTRAINTES D'UTILISATION 173
14.7 Outil cartographique 174

1. PREAMBULE

1.1 Mission

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois a mandaté le bureau Urbaplan - associé à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) et aux bureaux RR&A, ACEIF et Architecture & Retail Rites - pour l'étude « Mise en place d'une stratégie d'implantation des Installations à Forte Fréquentation (IFF) ».
Cette étude a pour objectif général la définition d'une **stratégie durable** pour l'implantation des installations à forte fréquentation, à l'échelle de l'agglomération, pour favoriser l'équilibre territorial d'une **agglomération compacte** et **multipolaire**.
La thématique des IFF a été lancée par la Confédération qui dans ses directives pour l'élaboration des plans directeurs incite les Cantons à se doter d'une stratégie d'action pour intégrer les IFF dans les réflexions pour un développement territorial durable.

1.2 Groupe d'orientation[1]

- Mme Anna Karina Kolb, Département de l'économie et de la santé (DES), GE
- Mme Nathalie Raya Etter, Région de Nyon,
- M. Noël Mercier, Maison de l'Economie Développement (MED), Annemasse
- Mme Evelise Pichery, Pays de Gex,
- M. Florian Jacob (en remplacement de M. Jean-Philippe Falavel), Chablais Léman Développement (CLD),
- M. Philippe Moeschinger, Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI),
- M. Bernard Leutenegger, Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT), GE
- Mme Pascale Roulet Mariani, Région de Nyon,
- M. Benoît Duperthuy, Association régionale de coopération du Genevois français (ARC),
- M. Gérard Widmer : Direction générale de la mobilité (DGM), GE
- M. Bruno Beurret, Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT), GE
- M. Frédéric Bessat (en remplacement de Mme Marianne Baudat), Projet d'agglomération franco-valdo-genevois,
- M. Sylvain Ferretti, Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT), GE
- Mme Karine Lizzio, Service du développement territorial (SDT), VD,
- M. Vassilis Venizelos, Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT), GE.

[1] L'étude est co-pilotée par Mme Pascale Roulet Mariani et Monsieur Vassilis Venizelos

2. CADRAGE DE L'ETUDE

2.1 Contexte

Cette étude constitue une étude de base du plan directeur cantonal de Genève (révision de la fiche 2.10) et s'inscrit parmi les études générales du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Elle alimentera en particulier le volet « urbanisation » du Schéma d'Agglomération 2.

Une étude similaire, portant plus particulièrement sur la définition d'une stratégie d'implantation des installations commerciales, est menée parallèlement dans le canton de Vaud. Une coordination avec les objectifs poursuivis dans le Canton de Vaud est indispensable sur la partie vaudoise de l'agglomération.

L'étude se déroule en parallèle avec d'autres études de base du Plan Directeur cantonal. Parmi celle-ci citons en particulier les études suivantes dont il a été tenu compte lorsque leur état d'avancement l'a permis :

- Planification des équipements publics cantonaux, URBAPLAN, Etat de Genève, 2010
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Cahier n°11-3 : Evaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève . Novembre 2008
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Cahier n°11-2 : Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération . Novembre 2008
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Cahier n°11-1 : Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois . Novembre 2008
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Étude transport de marchandises et logistiques, avril 2010

2.2 Caractéristique des IFF

Objets aux formes et aux fonctions diverses, les IFF sont difficiles à appréhender et constituent une source d'ambiguïté pour le développement territorial. D'abord, le terme IFF est un terme générique, qui recouvre une palette d'installations très variées en termes de localisations et d'impacts environnemental et urbanistique. Ensuite pour la plupart de ces IFF, leur attractivité représente d'importantes opportunités de centralité et d'urbanité. Mais dans le même temps cette attractivité rend leur intégration difficile dans l'espace, en particulier à cause de leurs divers impacts. Enfin ces IFF sont, pour les plus lourds d'entre eux (en termes de fréquentation), les équipements commerciaux, portés par des entrepreneurs privés. Ces

derniers développent leurs propres stratégies de localisation qui ne recouvrent pas sans heurts celles de l'acteur public.

Le contexte spécifique de l'agglomération franco-valdo-genevoise représente un défi supplémentaire en vue de la mise en place d'une stratégie globale d'implantation durable des IFF. Milieux économiques, institutionnels, politiques diffèrent entre deux départements, deux cantons, deux pays, et rendent difficiles une vision coordonnée et articulée de la situation en la matière, alors que les pratiques de fréquentation des installations traversent aisément les frontières des territoires politiques traditionnels. Afin de surmonter ces problèmes, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) propose, à cette échelle, de façonner une vision d'avenir commune aux territoires concernés, et de servir de base à la mise en place d'un niveau de gouvernance transfrontalier. Jusqu'à présent, ces objectifs se sont traduits par une série de lignes directrices en matière d'urbanisation (agglomération compacte et multipolaire), de préservation de l'environnement (agglomération verte) et de réalisation de grandes infrastructures de transport à l'horizon 2030.

Malgré ce contexte de coopération favorable, l'élaboration d'une stratégie d'implantation coordonnée des installations à forte fréquentation sur le moyen – long terme (2020 – 2030) demeure difficile. En analysant les grandes évolutions socio-économiques et politiques, voire culturelles et sociétales, qui ont caractérisé l'agglomération ces 20 dernières années, il est possible d'en relever certaines - parmi bien d'autres aussi importantes - qui ont joué un rôle significatif sur l'implantation des IFF :

- Le développement des centres commerciaux « traditionnels » vers des centres intégrant de manière plus marquée commerces et loisirs, sport, voire culture, ainsi que par le réinvestissement des centres urbains denses par certaines grandes enseignes et le maintien et le renouveau des commerces de proximité pour les petits achats ;

- L'introduction de la monnaie unique et les modifications des rapports monétaires (taux de change) qui en ont suivi, qui ont provoqué des modifications conséquentes de l'attrait des différents territoires de l'agglomération en matière de choix de consommation;

- La mise en place des accords de Schengen, qui ont considérablement facilité l'ensemble des échanges transfrontaliers;

- L'évolution des stratégies sanitaires (réorganisation des réseaux hospitaliers), accompagné d'un essor significatif des établissements privés;

- La mise en place de la société de l'information et de ses outils, qui soutiennent la tendance croissante à effectuer des achats de biens courants à distance, mais qui ont permis également de réduire certains déplacements nécessaires auparavant pour avoir accès à certains services (achats de billets, petite administration, etc.).

Ces phénomènes, difficiles à concevoir à la fin des années 90, se sont révélés être déterminants pour le fonctionnement global de l'agglomération, ainsi que pour l'organisation spatiale des IFF. Le premier enseignement à tirer de ce constat est que toute stratégie nécessite une flexibilité suffisante pour intégrer ce type d'inconnues. Cependant, en se projetant en 2030, certaines évolutions sont considérées comme sûres, même si l'ampleur de leur influence sur les IFF reste à déterminer. Parmi elles : l'accroissement et le vieillissement de la population, la « virtualisation » progressive de l'administration et des services à la personne, la poursuite de l'intégration transfrontalière des marchés et des politiques, les modifications ultérieures des répartitions des compétences entre les différents échelons de collectivités publiques pour la planification des installations.

2.3 Objectifs de départ

Une stratégie d'implantation des IFF se justifie à la fois pour gérer et réduire leurs nuisances, en particulier dues à leurs exigences de mobilité et des trafics induits, mais également pour anticiper et orienter les transformations du territoire de l'agglomération franco-valdo-genevoise vers un meilleur équilibre entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux.

L'objectif est de fournir aux autorités suisses et françaises un outil d'aide à la décision, qui permette de réfléchir à la localisation des IFF de manière commune en France, dans le canton de Genève et dans le canton de Vaud pour le bénéfice du développement harmonieux de l'agglomération. Mais une planification négative, qui ne fournirait que des critères de localisation à respecter, paraît insuffisante au regard des attentes. Il s'agit donc bien de proposer une stratégie de planification positive, qui permette d'orienter les localisations et pas seulement d'évaluer les projets soumis à autorisation des pouvoirs publics. Cela signifie que les autorités suisses et françaises devront être capables :

- d'identifier sur un plan de l'agglomération les périmètres favorables pour chaque type d'IFF,
- d'évaluer la performance de la localisation d'une IFF,
- d'orienter les IFF vers les sites préférentiels, en tenant compte des objectifs du projet d'agglomération,
- de planifier les localisations préférentielles et d'œuvrer pour mettre en concordance les plans avec les projets des acteurs qui les portent.

2.4 Périmètre de l'étude

Le périmètre de référence comprend :

- les 218 communes partenaires du projet d'agglomération à fin 2008,
- les territoires adjacents, sur lesquels sont implantés des IFF desservant l'agglomération franco-valdo-genevoise : la partie occidentale du district de Morges (20 communes) et la commune de Publier, à l'est de Thonon,
- les communes de Lully, Fessy, Brenthonne et Valency, qui ne prennent pas part au projet d'agglomération mais font partie du bassin de vie analysé.

Au total, 14 territoires politiques partenaires du projet d'agglomération – Cantons, Districts, Communautés de communes, etc. – ont été traités, ainsi que la fraction occidentale du district de Morges, les communes de Publier, Lully, Fessy, Brenthonne et Vesancy (ces quatre dernières ne prenant pas part au projet d'agglomération, mais faisant partie du bassin de vie analysé) pour un total de 243 communes.

Figure 1 : Périmètre de l'étude

2.5 Déroulement de l'étude

Formuler une stratégie suppose un travail de mise en commun et de convergence. L'étude a donc été organisée en coproduction, lors d'ateliers réunissant le groupe de mandataires, le groupe d'orientation et d'autres acteurs du projet d'agglomération. Cette démarche d'apprentissage en commun a été utile pour appréhender un sujet complexe, qu'il serait difficile de s'approprier par la seule lecture d'un rapport.

L'étude s'est déroulée en trois phases, de juillet 2009 à octobre 2010, chacune étant marquée par la tenue d'un atelier.

2.5.1 Phase I : Analyse et synthèse

Durant la première étape, les enjeux majeurs du cadre d'intervention ont été identifiés et restitués dans un rapport intermédiaire, dont la version provisoire a été remise au groupe de suivi en vue de l'atelier no 1.

Cette phase de diagnostic a consisté à monter un dispositif permettant d'une part, de tracer les IFF (recensement exhaustif, base de données géoréférencée, outil cartographique) d'identifier leur **profil de mobilité** et les stratégies visées par les promotteurs-opérateurs privés, et d'autre part, de caractériser l'ensemble du territoire de l'agglomération du point de vue de la qualité de l'accès aux réseaux de transport et de cerner le **profil d'accessibilité** des sites.

Les principaux travaux effectués durant cette étape sont les suivants

- Recensement exhaustif et analyse typologique des IFF (etat des données dec. 2009) ;
- Identification des cadres légaux et institutionnels de planification dans les différents territoires de l'agglomération ;
- Analyse des sites potentiels d'implantation des IFF en fonction de leur accessibilité (transports publics, réseau ferré, réseau autoroutier) et de la qualité des opportunités disponibles (accessibilité gravitaire[2]) ;
- Rédaction du rapport intermédiaire.

[2] Voir le chapitre 5.3.3

Atelier N° 1

Afin d'identifier les éléments significatifs et d'en tirer des enseignements, les participants ont travaillé par groupe autour d'un certain nombre de questions, parmi lesquelles :

- Comment interpréter ce qui se passe en Suisse et en France en termes de développement territorial ?
- Quelles sont les conséquences à plus long terme sur l'organisation territoriale de l'agglomération ?
- Quels sont les éléments significatifs à introduire dans une stratégie pour les IFF considérées ?

2.5.2 Phase II : Scénarios et orientation phase III

La seconde étape a été consacrée à la définition de l'orientation de la stratégie et de la méthode de construction d'une stratégie.
Les principaux travaux effectués durant cette étape sont les suivants :

- Définition d'une méthodologie d'évaluation des localisations et des projets ;
- Tentative de répartition des IFF sur le territoire de l'agglomération en fonction de scénarios fondés sur plusieurs variables (équilibres territoriaux, évolutions des conditions cadre, etc.) ;
- Rédaction du rapport intermédiaire final.

Atelier N° 2

Un travail collectif de réflexion sur les scénarios et la méthode de construction d'une stratégie s'est déroulé durant ce second atelier. L'objectif était de dégager les scénarios de localisation des IFF sur le territoire de l'agglomération et d'esquisser les orientations stratégiques sur lesquelles travailler durant la phase III. Pour diverses raisons, le raisonnement à partir de scénarios s'est révélé non pertinent : parce que, la répartition des IFF commerciaux, qui présente l'enjeu principal, est spatialement plutôt bonne, la maîtrise à laquelle les pouvoirs publics peuvent prétendre sur cette répartition est improbable puisque toute décision d'implantation est en main des promoteurs, et enfin la planification positive a montré des limites, - à partir de scénarios s'est révélé non pertinent.

2.5.3 Phase III : Stratégie

La troisième étape a porté sur la définition d'une stratégie durable à l'échelle de l'agglomération.

Les principaux travaux effectués durant cette étape sont les suivants :

- Estimation de l'évolution des IFF à l'horizon 2030 à l'échelle de l'agglomération et des PACAs ;
- Choix et élaboration d'une stratégie ;
- Rédaction du rapport final.

Atelier N° 3

Durant le troisième atelier, la stratégie a été présentée par les mandataires et discutée avec le groupe d'orientation. Elle a fait l'objet de remarques et observations multiples dont la synthèse a été intégrée au Rapport Final

2.6 Composition du dossier

Le dossier remis au mandant contient les éléments suivants :

- Le Rapport Intermédiaire de novembre 2009 (diagnostic);
- Le présent Rapport Final d'octobre 2010 avec une proposition de stratégie. Dans sa version finale, il a été tenu compte des multiples remarques et observations formulées par les membres du Groupe d'orientation, qui ont pu se prononcer sur la version provisoire de ce rapport de mai 2010.
- Une base de données géoréférencée et un descriptif de sa composition et des sources
- Un document powerpoint de présentation de l'étude
- Une synthèse de létude

2.7 Contenu du rapport final

Ce rapport final est à la fois un document de synthèse du travail entrepris et un document d'action, qui vise à énoncer la stratégie et les outils qui permettent son application. Le document est composé de différents chapitres :

- Le chapitre 3 présente les IFF, propose une définition et une classification des IFF, puis une analyse des localisations des IFF sur le territoire de l'agglomération franco-

valdo-genevoise sous la forme d'une cartographie de la localisation actuelle du parc des IFF selon les différentes catégories initiales considérées ;

- Le chapitre 4 propose un diagnostic et des enseignements à retenir pour construire la stratégie, et apporte notamment la distinction entre différents types d'IFF, dont un certain nombre se localise déjà aujourd'hui selon des critères acceptables et que l'on peut par conséquent écarter d'une stratégie ;

- Le chapitre 5 énonce la stratégie proposée selon 4 axes, qui visent à la fois une évaluation des projets et des sites potentiels, mais aussi une orientation des localisations futures de manière cohérente avec la vision du développement de l'agglomération ;

- Les chapitres 6, 7, 8, 9, 10 fournissent les outils qui permettent l'application de la stratégie, c'est-à-dire les références cartographiques et méthodologiques pour évaluer des projets, mais aussi une prévision de l'évolution des IFF à l'horizon 2030 et des éléments de programmation pour accompagner le développement des PACAs.

- Le chapitre 11 fournit un guide d'utilisation de la stratégie

- Enfin les annexes fournissent les explications de la méthode d'estimation de l'évolution des IFF à l'horizon 2030 et les informations techniques pour développer la stratégie.

3. DIAGNOSTIC : DEFINITION, CATEGORIES D'IFF ET CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTES CATEGORIES D'IFF

3.1 Introduction

3.1.1 La base de données

Cette partie du document fait l'analyse des IFF sur le territoire de l'agglomération frano-valdo-genevoise. Les IFF sont analysés par catégorie. Chaque catégorie fait d'abord l'objet d'une description des caractéristiques principales. Ces IFF sont ensuite inventoriées à partir d'un recensement spatialisé, qui renseigne à la fois sur les installations existantes et les installations projetées. Ce recensement vise à donner un aperçu des installations présentes et envisagées, leur nature et leur importance. Le document explicatif en annexe fournit les informations qui ont permis la constitution de cette base de données.

3.1.2 Des catégories très distinctes

L'analyse montre rapidement que de parler des IFF c'est englober une diversité d'équipements qui présentent des enjeux très différents les uns des autres en termes d'organisation territoriale, et qui obéissent à des pratiques d'implantations caractéristiques. Par rapport à l'objectif d'une stratégie IFF, la question est de savoir si tous les équipements doivent obéir à une même stratégie ou si, au contraire, les différences entre ces équipements et leurs enjeux respectifs justifient des stratégies ad hoc par type d'IFF.
L'analyse des IFF a conduit à distinguer différentes catégories d'IFF, chacune de ces catégories obéissant à des contingences différentes.
La liste des IFF analysées est la suivante :

- les commerces de biens pondéreux,
- les commerces de biens non pondéreux ,
- les commerces de biens mixtes,
- les établissements de santé,
- les établissements de formation,
- les établissements culturels,

- les lieux de sports,
- les lieux de loisirs,
- les installations organisées en « grappe » (cf Chapitre § 4.3.5)

3.1.3 Description des IFF

Ces installations sont décrites ci-dessous pour :

- donner leur définition,
- décrire leur fonctionnement et clarifier leurs profils de mobilités,
- cartographier les localisations en 2010 selon le recensement qui en a été fait,
- esquisser leurs localisations tendancielles.

3.2 Commerces de biens pondéreux

3.2.1 Définition

Cette catégorie comprend les installations de type commercial qui vendent des biens lourds ou encombrants, peu pratiques à déplacer. Ce sont les commerces de meubles et de décoration d'intérieur, d'outils, de matériaux et d'objets pour le bricolage et le jardinage, ainsi que d'autres installations destinées à la vente de biens similaires.

3.2.2 Localisations en 2010

D'une manière générale, les commerces de biens pondéreux se situent à la périphérie des villes, proches des routes permettant un fort trafic (autoroutes et routes importantes), et rarement dans les centres, dans le but de favoriser l'accessibilité en transport individuel et de disposer d'une zone de chalandise importante. Leur localisation dépend également de questions telles que les zones de chalandises occupées par leurs autres enseignes et celles de leurs concurrents pour les mêmes parts de marché. Les questions de l'accessibilité et la visibilité sont importantes dans leurs stratégies commerciales, les sorties d'autoroutes étant des localisations prisées.

Structure de l'installation

Les regroupements de ce type d'installations sont fréquents. Les grappes peuvent être composées d'installations de même type ou de type différent, de la même enseigne ou d'enseignes concurrentes, selon les logiques commerciales développées. Les logiques en vigueur sont soit de profiter des flux clientèle que drainent les installations à proximité, soit de profiter d'horaires de fonctionnement différents d'installations d'autres types pour libérer des

places de parking en période de fort afflux (IKEA Genève). Un regroupement sur un même site d'installations d'enseignes concurrentes vendant le même type d'article accroît encore l'attractivité de la zone (zone commerciale du Littoral Parc, « centre de l'habitat »).

3.2.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

En ce qui concerne les déplacements de personnes, ces structures ont généralement une zone de chalandise régionale à suprarégionale. Les clients se déplacent essentiellement en voiture, dans la mesure où ils envisagent de porter des articles encombrants, cette affirmation devant être modulée en fonction du type de bien dont il est question, tous les commerces de biens pondéreux n'attirant pas la même clientèle et ne demandant pas la même infrastructure. Certaines structures contournent la problématique de la voiture individuelle en mettant à disposition des camionnettes de location pour des livraisons personnalisées, en plus du service de livraison, ou à la place de celui-ci. Ces flux de voiture, quels qu'ils soient, créent des problèmes de circulation lors de journées à très forte fréquentation, congestionnant le réseau routier alentours (problématiques autour des giratoires d'IKEA Aubonne ou de Migros La Praille) et les parkings.

Cependant, dans la mesure où l'installation est bien desservie en TP, une part des déplacements est aussi effectuée avec ce mode de transport, lorsqu'aucun achat n'est envisagé ou lorsque la distance à parcourir pour rejoindre la structure est vraiment très importante (agglomération ou supra-agglomération) et qu'une solution avantageuse est proposée pour la livraison ou pour récupérer les achats effectués à proximité du domicile.

Un report modal des TIM vers les TP ne peut cependant être envisagé pour ce type de structures sans des mesures d'accompagnement visant à pallier les problématiques de transport des achats du commerce au domicile et limitant l'accès en transport individuel. Il a été constaté qu'actuellement les clients se déplaçant en transport en commun ne font que peu d'achats et viennent essentiellement consommer des services (restauration et banque essentiellement). Ainsi, comme le montre l'exemple de la ligne de bus 49 à Carouge desservant, entre autres, le M-Parc, la création d'une nouvelle ligne de transport ou l'amélioration d'une ligne existante risque d'accroître le flux de visiteurs en transport en commun sans diminuer celui de visiteurs en TIM, si d'autres mesures ne sont pas prises en parallèle.

Un chaînage des déplacements est constaté entre ces structures et des commerces adjacents d'autres types (alimentaire, vestimentaire, etc.) lorsque des achats peu encombrants ont été effectués ou lorsque le déplacement est apparenté à un loisir.

Il faut souligner par ailleurs qu'à surface égale, un commerce de bien pondéreux semble générer moins de trafic qu'un centre commercial qui doit absorber plus de clients. La

fréquentation moyenne des commerce de biens pondéreux peut être estimée entre *300 clients / jour d'ouverture / 1000m^2 de surface commerciale* (M-Parc La Praille, évalué sur le nombre de tickets de caisse émis) et *800 clients / jour d'ouverture / 1000m^2 de surface commerciale* (IKEA Aubonne, nombre de visiteurs par jour de forte affluence)[3].

Concernant les modes de déplacement du personnel, d'une manière générale, une bonne desserte en transport en commun associée à un plan de mobilité d'entreprise permet un report modal important vers les transports publics, tout en respectant les nécessités de chaque individu.

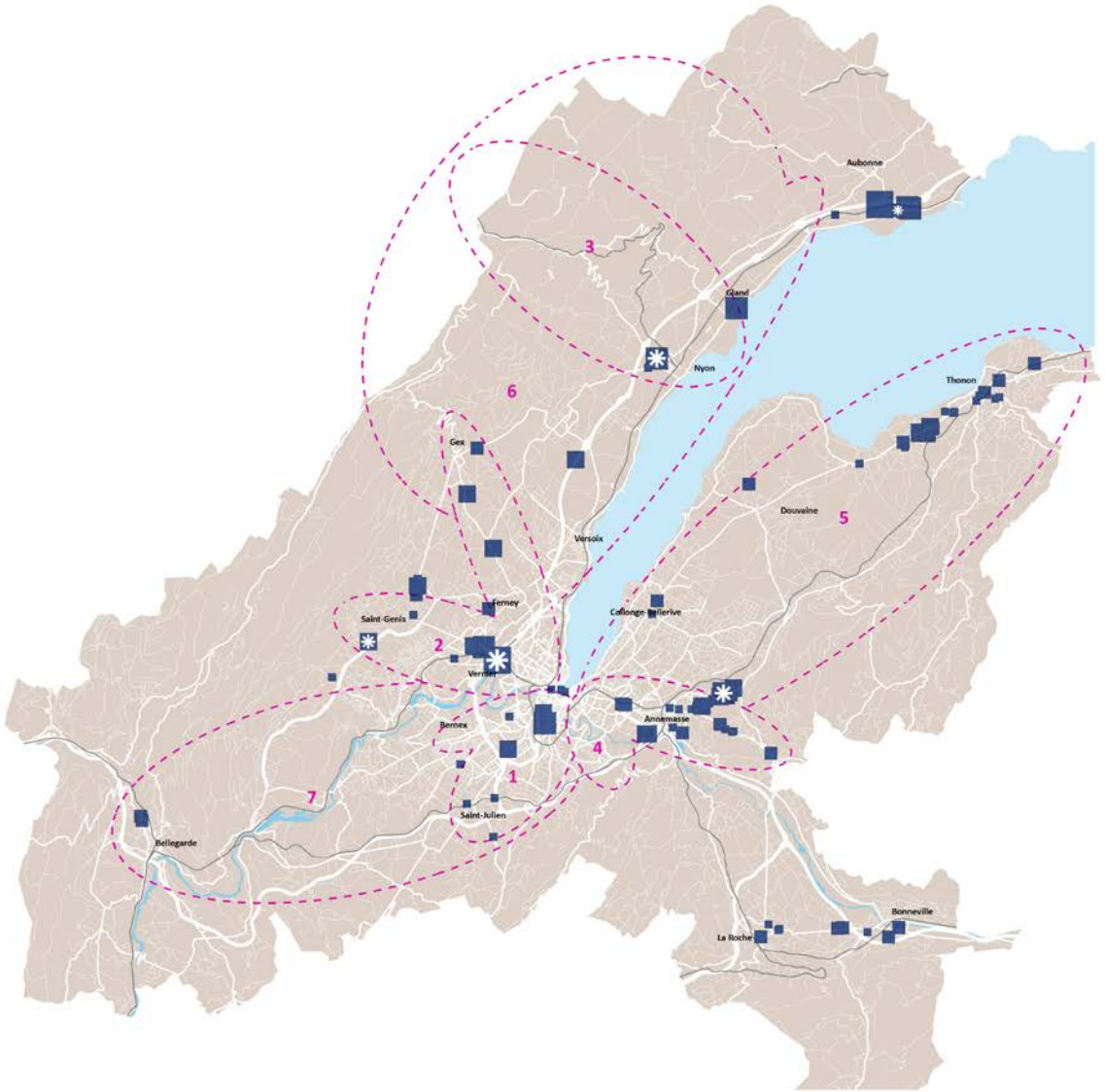
Biens entrants

Les biens sont essentiellement livrés par camion mais l'opportunité d'utiliser le rail est saisie lorsque les conditions le permettent (quai de déchargement accessible depuis les voies, disponibilité du rail, etc.), à l'exemple de Migros La Praille dont les livraisons en camion sont très faibles pour ce site en particulier. Les livraisons sont quotidiennes et ont lieu généralement avant l'ouverture des commerces, ou arrivent plusieurs fois par jour dans certains cas, en provenance directe des centrales de distributions suisses ou européennes propres aux différents groupes. C'est depuis ces centrales que sont réglés les différents déplacements pour être efficaces.

Biens sortants

Les biens qui sortent des installations commerciales vendant des biens pondéreux autres que ceux achetés par les clients sont essentiellement des déchets, des palettes ou des conteneurs. Ils sortent généralement par camion vers les points de collecte et de recyclage. La destination réelle dépend des modes opératoires de la chaîne en ce qui concerne la réhabilitation des déchets. Deux tendances sont observées, la première visant à regrouper les déchets des différents points de vente afin de les traiter collectivement. Le second fait intervenir sur place une société de recyclage. Cependant, d'une manière générale, il faut noter que les déchets sont centralisés avant d'être acheminés vers les différents sites de récupération.

[3] Selon des calculs d'IKEA, la prochaine ouverture du site d'IKEA de Vernier devrait permettre un report d'environ 30 à 35% de la clientèle actuelle d'Aubonne. Le nombre de visiteurs / jour d'ouverture / 1000m^2 de surface commerciale se situera alors approximativement à 600.



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Biens pondéreux

Cette catégorie comprend les commerces de meubles et décorations d'intérieur, d'outils, matériaux et objets pour le bricolage et le jardinage et autres installations destinées à la vente de biens similaires.

- Installation existante
- Installation projetée (fin 2009)

Installations principales
(SV : surface de vente)

- plus de 20'000 m2 SV
- entre 20'000 et 10'000 m2 SV
- entre 10'000 et 5'000 m2 SV
- entre 5'000 et 2'000 m2 SV

Installations mineures

- entre 2'000 et 1'000 m2 SV

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.3 Commerces de biens mixtes

3.3.1 Définition

La catégorie commerce de bien mixtes comprend toutes les installations de type commercial vendant des biens de consommation alimentaire, de petite à moyenne taille, a priori relativement peu encombrants et facilement transportables à la main. L'achat de ces biens peut cependant justifier l'usage de la voiture de par leur caractère facilement périssable ou encombrant, en particulier lorsqu'ils sont achetés en quantité, action relativement fréquente. La diversité des tailles et poids des biens en vente dans le commerce en question justifient également leur place dans cette typologie. Entrent donc dans cette catégorie les commerces alimentaires, les magasins d'électronique et petits électroménagers, ainsi que les grands magasins, les centres commerciaux et les hard discounts.

3.3.2 Localisations en 2010

Ces commerces sont localisés soit dans les centres-villes (Eaux-Vives 2000), les quartiers plus périphériques (Balexert, Planète Charmilles, etc.), soit en périphérie de ces derniers (Signy Centre, Chavannes Centre, Val Thoiry, etc.). Certaines localisations centrales sont le fait d'implantations relativement anciennes consécutives à la possibilité d'une bonne desserte en transports individuels au moment de leur construction. La recherche d'une bonne accessibilité en transport individuels demeure actuelle – comme en témoigne la construction de centres plus récents de Signy, Chavannes, Etrembières ou encore Val Thoiry -, ce qui leur permet d'intéresser un bassin de chalandise transfrontalier.

Les installations implantées en milieu urbain, bien que desservies efficacement par les transports en commun, souhaitent également conserver une bonne accessibilité en automobile, entre autre pour les clients enchaînant les déplacements travail-commerce-domicile. Elles ont par conséquent tendance généralement à privilégier des sites sur des axes routiers permettant une desserte inter-quartiers, ou intercommunale (à l'exemple de Balexert, dont la clientèle faisant usage du parking est également composée de personnes retournant à leur domicile après le travail).

Cette même logique est valable pour les hypermarchés et les hard discounts, dont l'un des facteurs principaux d'attraction est l'accessibilité en transports individuels motorisés, compte tenu de la typologie d'achats effectués. Contrairement aux centres commerciaux, ils ne prennent que peu en compte les services de quartier ou de proximité. Ces installations cherchent également des localisations permettant l'implantation d'une surface commerciale de taille moyenne à importante (2'000 à 4'000 m2) et dont des extensions sont envisageables, ou tout du moins des modulations en fonction de l'évolution des besoins.

Les localisations urbaines sont plus courantes pour les commerces d'électronique et petits électroménagers, la problématique du transport des électroménagers étant palliée par un service de livraison. Ces installations urbaines ont une dynamique qui pourrait être apparentée à celle développée pour les installations de biens non pondéreux, à savoir la proximité avec d'autres installations garantissant une attractivité importante.

Structure de l'installation

Si les commerces d'électronique essaient généralement de profiter de rentes de situation créées par la proximité d'installations commerciales d'autre type ou la proximité d'établissements scolaires, les centres commerciaux ont quant à eux la particularité de rassembler en leur sein différents types de commerces généralement indépendants et locataires des surfaces commerciales. Ainsi, on retrouve généralement à l'intérieur de ceux-ci un magasin alimentaire (ou hypermarché) de même que de la confection, des loisirs (livres et multimédia), et divers services (pressing, garderie, banque, poste, etc.). Toutes les succursales ont un comportement différent et sont génératrices à part entière de trafic. Il est cependant possible de dégager une dynamique commune aux centres commerciaux en général puisque c'est un chaînage de déplacement entre les différentes enseignes qui est constaté.

Notons également la présence de centres de loisirs (salles de cinéma, centres sportifs et esthétiques, etc.) ou encore de santé. De même, des restaurants, cafétérias et snacks divers y sont installés. Le centre commercial est également un lieu de loisir. Ces différentes structures non commerciales mais de service et plus particulièrement de loisir ont la caractéristique d'avoir des flux de clientèle différents de ceux des commerces. Ainsi, l'offre de places de parking peut être plus importante pour ces structures.

3.3.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

La portée des flux est relativement différente en fonction de la localisation et de la philosophie de ces commerces. Les hard discounts, et les hypermarchés, de même que les centres commerciaux situés sur des axes routiers importants ont une aire de chalandise qui peut être plus importante que celle constatée pour des centres commerciaux situés en ville. Il faut cependant relever que si ces centres urbains visent actuellement une clientèle locale, une desserte supplémentaire en transport en commun - telle qu'une ligne transfrontalière - ouvrirait des perspectives quant à des stratégies commerciales destinées à capter des clients au-delà de la frontière, ce qui semble être rarement le cas actuellement. Une ouverture vers les transports en commun, pour ces structures, semble être une donnée importante.

La fréquentation des installations de commerce mixte, en particulier des centres commerciaux, se situe dans une fourchette allant de *300 à 600 visiteurs / jour d'ouverture / 1000 m^2* de surface commerciale. La première donnée correspond au nombre de tickets

moyens enregistrés par Migros La Praille, le second étant le nombre moyen de visiteurs enregistrés quotidiennement par le Centre commercial de Balexert. D'autres centres commerciaux du même type (Signy, Shopping Etrembières) se situent également dans cette fourchette.

Les employés des commerces se déplacent en transport public et en voiture individuelle. C'est essentiellement les travailleurs frontaliers qui disposent des places de parking réservées au personnel. On constate cependant que les horaires et le type de travail dans les commerces alimentaires ne permettent généralement pas un déplacement domicile-travail en mobilité douce, contrairement à d'autres installations commerciales.

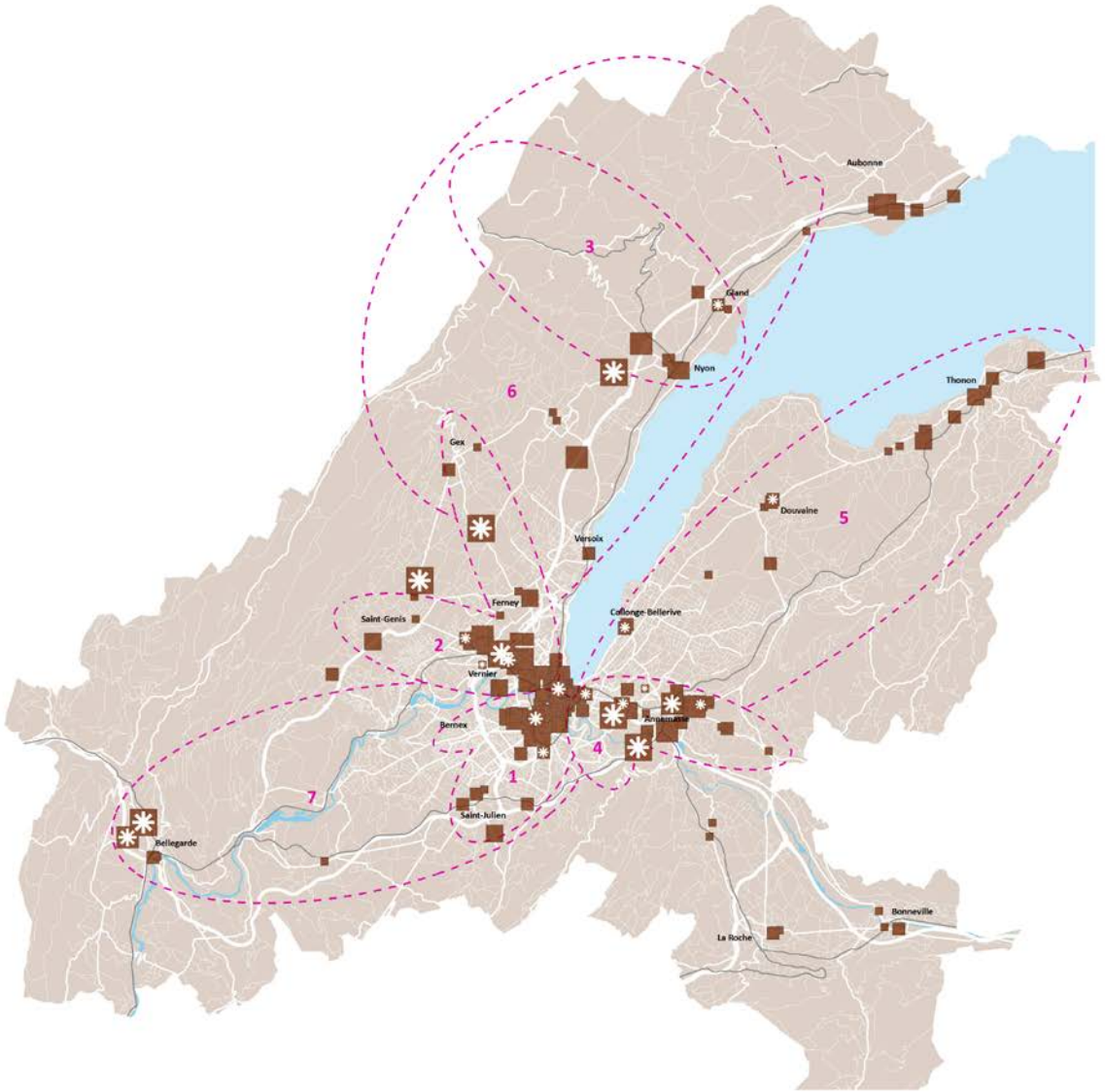
Biens entrants

Si les biens entrants sont de type très variable, les livraisons s'effectuent essentiellement par camion et quotidiennement. Les biens frais ou périssables sont quant à eux livrés plusieurs fois par jour.

Les petites structures internes aux centres commerciaux (pharmacies, etc.) peuvent ponctuellement avoir recours à des systèmes de livraison de type motocycle.

Biens sortants

La gestion des déchets est comparable pour les différents types de structures commerciales. Il s'agit de camions venant récupérer les déchets et les apportant dans les différentes filières de récupération.



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Biens mixtes

Cette catégorie comprend les centres commerciaux généralistes, les galeries marchandes, les magasins d'alimentation, et les commerces de biens électroniques.

- Installation existante
- Installation projetée (fin 2009)

Installations principales
(SV : surface de vente)

- plus de 20'000 m2 SV
- entre 20'000 et 10'000 m2 SV
- entre 10'000 et 5'000 m2 SV

Installations mineures

- entre 5'000 et 2'000 m2 SV
- entre 2'000 et 1'000 m2 SV

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.4 Commerces de biens non pondéreux

3.4.1 Définition

La catégorie commerce de bien non pondéreux comprend toutes les installations de type commercial vendant des biens de consommation de petite taille, peu encombrants et facilement transportables à la main, tels que ceux distribués dans les commerces de confections, de chaussures, d'accessoires et de loisirs (livres, multimédia, etc.). Ces achats ne justifient pas en tant que tels un usage de la voiture pour leur transport commerce-domicile. De plus, contrairement aux commerces de biens mixtes, leur cumul pouvant justifier un usage de l'automobile, est relativement rare.

3.4.2 Localisations en 2010

D'une manière générale, ces structures ont une aire de chalandise relativement locale et s'installent à l'intérieur ou à proximité directe de centres habités ou de la clientèle visée (librairies à proximité des centres de formation). Il est également courant de voir ces commerces se regrouper afin de créer un pôle de vente, ou grappe d'installation, leur permettant d'obtenir aisément une bonne zone de chalandise. Cette dynamique peut être rapprochée de celle opérée lors de la création d'un centre commercial. Ces localisations centrales et relativement bien desservies en transport en commun drainent relativement peu de trafic automobile.

Cependant, certaines enseignes, essentiellement vestimentaires et d'accessoires, préfèrent se localiser dans des périphéries, accessibles essentiellement en transport individuel. Souvent à proximité de commerces alimentaires ou d'hypermarchés, bien que parfois isolées, elles disposent ainsi de locaux de taille plus importante à un coût moindre et peuvent distribuer leurs produits en faisant bénéficier leurs clients de tarifs avantageux. Au vu de leur accessibilité, ces structures disposent, contrairement aux enseignes situées en milieu plus urbain, de parkings permettant à leurs clients de les rejoindre en voiture.

Structure de l'installation

Généralement, ces structures se regroupent dans des localisations communes, profitant ainsi des flux apportés par les autres installations à proximité. Les grappes formées peuvent regrouper des installations commerciales de même type, de type complémentaire (prêt à porter et chaussures ; livres et multimédia) ou complètement différents (vêtements et mobilier). Les parkings de ces installations peuvent être partagés entre les enseignes. Ces localisations multiples sont appréciées par les clients qui profitent ainsi pour leurs achats de concurrence directe ou de la complémentarité des installations.

Cette logique de rente de situation peut être étendue à d'autres installations telles que le lien entre les institutions de formation, secondaires essentiellement, et les commerces de livres et de multimédia.

Ces raisonnements commerciaux montrent qu'il est d'autant plus rare de trouver une structure sise en périphérie et isolée, même si ce cas de figure existe. Cependant, si ces localisations disposent d'espace disponible aux alentours, elles verront s'installer de nouveaux commerces profitant des flux existants déjà.

3.4.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

Les clients rejoignent généralement ces installations en transport en commun, dans la mesure où ces commerces sont centraux et bien reliés au réseau. Lors de localisations périphériques, c'est la voiture individuelle qui est usitée, cette tendance étant renforcée par les chaînages de déplacements.

La voiture individuelle est également fortement utilisée si cette possibilité est offerte (disponibilité de places de parking, accessibilité, etc.) et que des déplacements purement utilitaires ou familiaux sont envisagés (présence d'enfants en bas âge).

Ces installations créent essentiellement des flux importants en fin de semaine et lors de périodes particulières et relativement ponctuelles telles que les soldes de fin de saison. De plus, un phénomène qui ne se rencontre pas pour toutes les installations ressort clairement, à savoir celui du déplacement de loisir. L'installation peut aisément devenir un lieu de loisir où les gens viennent passer du temps sans qu'il y ait forcément un achat consécutif à la visite.

La fréquentation quotidienne de ces installations peut être estimée équivalente à la moyenne basse déterminée pour les commerces de biens mixtes, à savoir environ *300 visiteurs / jour d'ouverture / 1000m^2* de surface commerciale.

Les modes de déplacement du personnel sont moins évidents à déterminer, cependant dans la mesure où la localisation est plus fréquemment urbaine que dans le cas de figure des commerces de biens pondéreux, les déplacements sont plus aisément effectués en transport en commun. Malgré tout, la dimension de la contrainte personnelle demeure.

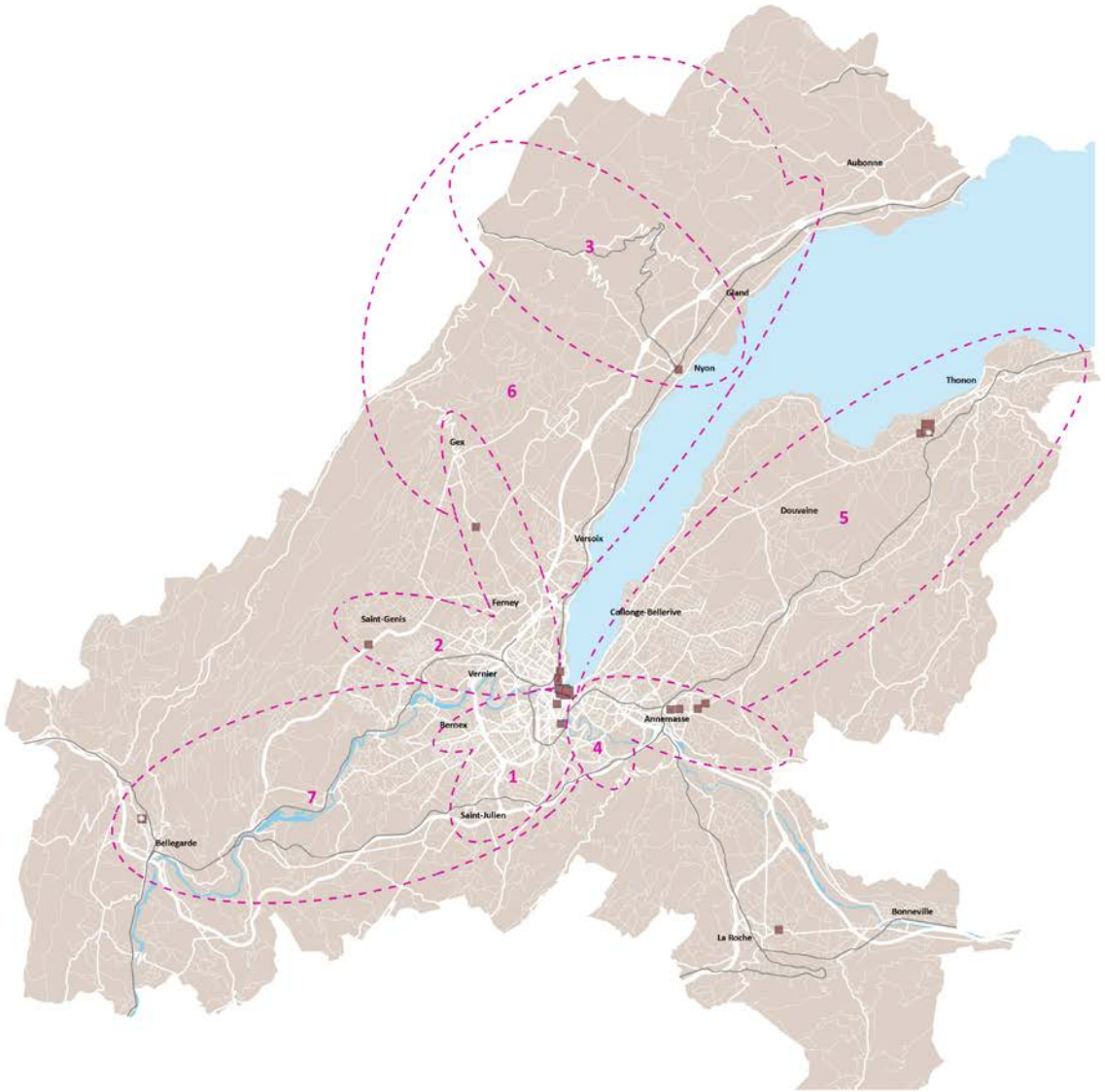
Biens entrants

De par la taille et la diversité des articles proposés, les livraisons sont essentiellement effectuées par camion. Contrairement aux installations commerciales vendant des biens pondéreux, une solution par le rail semble malaisée, au vu de la typologie d'articles et de la localisation préférentielle des structures.

Certains établissements disposent de cafés ou de snacks, des biens alimentaires justifiant une livraison quotidienne y sont donc acheminés.

Biens sortants

En plus des biens achetés par les clients, des déchets, essentiellement des emballages (cartons, plastiques, etc.) et des invendus, sont rassemblés par camion comme pour les autres commerces et redirigés soit vers les points de collecte et de recyclage, soit vers une centrale de distribution.



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Biens non pondéreux

Cette catégorie comprend toute installation destinée à la vente de biens de consommation de petite taille, peu encombrants et facilement transportables à la main, notamment les commerces d'habillement et de chaussures, de loisirs (livres, multimédia, etc.) et biens similaires.

- Installation existante
- Installation projetée (fin 2009)

Installations
(SV : surface de vente)

- entre 5'000 et 2'000 m2 SV
- entre 2'000 et 1'000 m2 SV

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- **Limites PACA / LD**

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.5 Établissements de santé

3.5.1 Définition

Est considérée comme installation de santé toute structure, qu'elle soit publique ou privée, dispensant des soins médicaux ou paramédicaux dont le rayonnement est au minimum suprarégional, et qui offre un accueil de court, moyen ou long terme des patients. Sont donc compris dans cette catégorie les hôpitaux et cliniques.

3.5.2 Localisations en 2010

Ces établissements sont à la fois localisés dans les centres urbains, périurbains et suburbains. Cette diversité de localisation est essentiellement la conséquence de circonstances historiques (site des HUG), ainsi que de la disponibilité de terrains publics ou privés. Les localisations préférentielles sont aujourd'hui celles qui permettent à la fois de garantir une bonne accessibilité, calculée en temps d'accès, et un environnement calme, propice au rétablissement. La question des nuisances aux centres habités causées par ces structures détermine également l'implantation.

Structure de l'installation

En fonction de leur taille, les structures de soins sont soit spécialisées en quelques domaines particuliers ou alors traitent de nombreuses affections. L'organisation des différentes installations est donc très variable, ce d'autant plus que les règles régissant les établissements médicaux dans l'agglomération sont édictées à différentes échelles, soit à celle du canton pour Genève et Vaud et à celle de l'Etat pour la France. Les différents services ainsi que leurs articulations vont ainsi déterminer le fonctionnement de l'installation. Notons également que les structures médicales sont en étroite relation pour offrir une complémentarité des soins, celles-ci ne pouvant offrir l'ensemble des prestations même pour les grands hôpitaux, ce qui nécessite une bonne connexion entre les structures.

Les HUG et la plupart des structures médicales sont également en relation avec les instituts et hautes écoles de niveau universitaire, formant professionnellement des deux côtés de la frontière le futur personnel soignant.

3.5.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

Un complexe hospitalier de la taille des Hôpitaux Universitaires Genevois totalise annuellement 733'200 journées d'hospitalisation, 58'000 urgences adultes, 26'200 urgences pédiatriques, 800'200 prises en charges ambulatoires ainsi que 48'300 admissions (chiffres 2008, pour l'ensemble des sites), qui se déploient sur une surface de 522'600m^2 en exploitation.

Les flux de patients dépendent toutefois largement du type de service proposé dans la structure. Une installation urbaine telle que le site Cluse-Roseraie des HUG connaît des déplacements de patients essentiellement réalisés en transport en commun et à pied ou à vélo. La part modale des transports individuels, courses de taxi y compris, s'élève à moins d'un tiers des déplacements (transports en ambulance non compris). Ces tendances ne sont malheureusement pas généralisables à l'ensemble des établissements dans la mesure où elles dépendent des connexions au réseau de transport en commun.

Quant aux visiteurs et aux collaborateurs, ils semblent préférer la voiture ou les motocycles. Ce phénomène peut éventuellement être expliqué par la distance potentiellement plus importante parcourue par les visiteurs et les collaborateurs que par les patients, ainsi que par les horaires de travail du personnel soignant. Il n'est pas évident pour les personnes travaillant jusqu'à minuit de trouver un transport en commun correspondant à leurs besoins. Cependant, il est constaté, toujours pour les sites urbains, que le manque de places de parking est pallié par l'usage de places de stationnements à disposition dans un rayon d'un kilomètre, allié à l'usage du vélo ou de la trottinette (généralement placés dans le coffre de la voiture ou cadenassés sur place). Ces systèmes sont souvent utilisés par les travailleurs frontaliers pour lesquels l'usage de la voiture individuelle est essentiel et ne souhaitant pas utiliser les transports en commun.

Notons encore que pour les sites situés dans des zones moins bien desservies par les transports en commun, la proportion de déplacements de patients, visiteurs et employés effectués en voiture est bien plus importante.

Les circuits supplémentaires qu'engendrent les installations sur plusieurs sites doivent également être mentionnés. Ainsi, la coordination entre les différentes structures est importante tant du point du vue des soins dispensés que des installations. Les parkings sont parfois partagés, des services de navettes entre les sites principaux étant prévus.

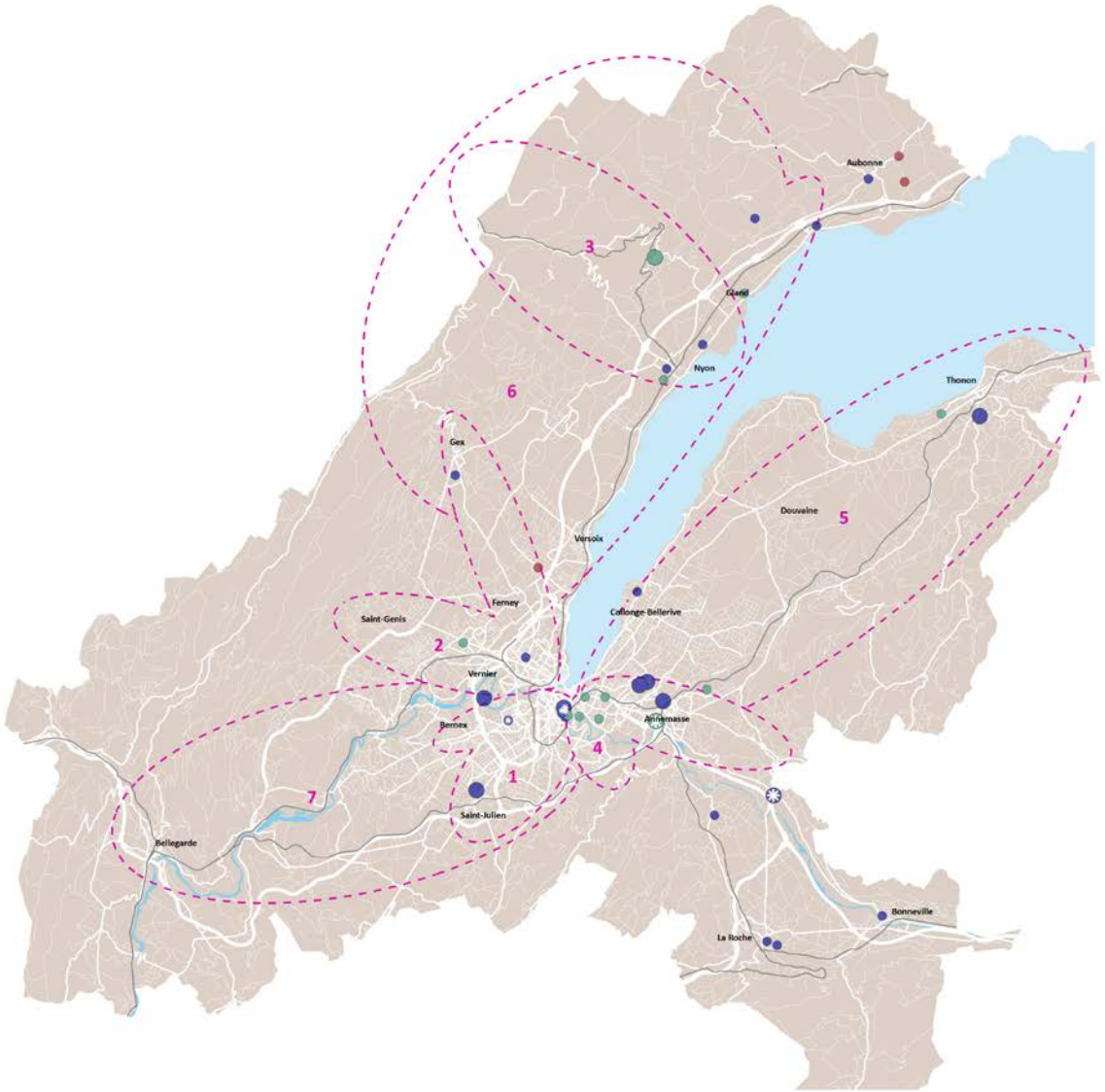
Biens entrants

Les biens entrants sont acheminés généralement de jour et par camion.

Les structures installées sur plusieurs sites ont une logique de centralisation des tâches telles que la blanchisserie et la restauration. Ainsi, le linge est collecté avant d'être apporté à la blanchisserie du site principal et d'être redistribué sur les différents pôles en fonction des nécessités. Il en va de même pour la restauration. Les livraisons arrivent sur le site principal où les plateaux repas sont préparés avant d'être redistribués. La préparation exécutée localement est marginale.

Biens sortants

Les déchets suivent des filières de destruction ou de recyclage particulières, ceux-ci demandant généralement des traitements spéciaux. Leur acheminement jusqu'aux filières de retraitement est effectué en camion.



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Installations de santé

Les installations de santé regroupent tous les équipements - privés ou publics - reconnus par les systèmes sanitaires des pays dans lesquels ils se trouvent qui offrent des soins de médecine générale ou spécialisée, et permettent l'hospitalisation (de courte, moyenne ou logue durée) de patients dans des chambres afin d'en assurer le suivi médical.

Installations principales

- Hôpital public
- Clinique privée
- Institut spécialisé

Installations mineures

- Hôpital public
- Clinique privée
- Institut spécialisé
- Installation projetée

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.6 Établissements de formation

3.6.1 Définition

Sont comprises dans la typologie des installations de formation les institutions publiques ou privées dispensant une formation de type secondaire post-obligatoire ou réunissant sur un même site les divers degrés de formation obligatoire et post-obligatoire jusqu'à l'obtention d'un diplôme d'études secondaires. Entrent ainsi dans cette catégorie les bâtiments de l'Université de Genève, les hautes écoles et instituts de formation ainsi que les campus des écoles privées.

3.6.2 Localisations 2010

Les localisations actuelles sont le fruit de localisations historiques, d'opportunités créées par la disponibilité des terrains (privés ou publics) au moment de la construction ou encore de reconversions de bâtiments existants. Généralement, les choix de localisation de ces structures sont des lieux aisément accessibles en transport en commun ou dans lesquels ils peuvent être renforcés, à savoir des localisations essentiellement de type urbaines. La question du rayonnement de l'installation et la complémentarité entre les différentes structures que ce soit du point de vue de l'enseignement, des infrastructures ou de la localisation sont également prises en compte.

Quelques structures font cependant exception et sont sises en zones périurbaines ou suburbaines. Il s'agit dans la plupart des cas d'établissements privés ou de sites ayant des besoins particuliers en matière d'espace ou d'infrastructure. Ces installations nécessitent alors une prise en charge différente de leurs flux qui au vu de la localisation et du grand rayonnement de ces installations est alors essentiellement de type motorisé, ce d'autant plus si la localisation est proche des frontières cantonales ou étatiques.

Structure de l'installation

Le fonctionnement en réseau des différentes installations de formation est dû essentiellement à l'organisation en plusieurs sites de la formation post-obligatoire. L'université de Genève est par exemple une structure dont l'administration est unique mais qui dispose de nombreux bâtiments sur l'ensemble du canton. Ces structures sont en interrelation de par les flux d'étudiants et de professeurs dont les activités ont lieu sur plusieurs sites. Ils sont généralement en lien étroit avec d'autres structures d'études secondaires telles que HES, universités d'autres cantons ou instituts de formation secondaire, de même que les laboratoires de recherche privés et publics.

Les installations sur plusieurs sites sont également de mise pour les écoles privées. Faute de pouvoir étendre les installations déjà localisées, la délocalisation d'une partie des activités permet à la fois l'extension et la couverture d'une zone plus large de l'agglomération. La

gestion de ces sites est généralement unique ceci afin de permettre une économie d'échelle. Ces structures disposent également de nombreux équipements sportifs et de salles (aulas, salles de musique, de spectacle, etc.) rendues disponibles pour des activités culturelles telles. Ces salles, de même que les salles de cours, sont souvent utilisées pour des activités organisées par des partenaires externes à la structure scolaire.
Les parkings de ces installations sont également souvent ouverts pour d'autres structures.

3.6.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

La localisation des installations permet généralement une bonne desserte en transport en commun qui est largement utilisée par les usagers et les employés. Les transports individuels sont cependant également utilisés, mais dans une moindre mesure. Cet usage peu important est également une conséquence de la faible capacité des parkings et de leur prix.
Cependant, un certain nombre de sites ne disposent pas de connexions au réseau de transport en commun ou voient ce réseau régulièrement saturé. Ainsi, les écoles privées, dont le rayonnement est d'importance d'agglomération, organisent des services de ramassage scolaires. Il est constaté que ces services sont plus largement utilisés pour les situations périphériques (site de l'école internationale de la Châtaigneraie) que pour les situations plus urbaines pour lesquelles les transports en commun sont utilisés. Cependant, les coûts supplémentaires occasionnés par les systèmes de bus privés ainsi que la faible capacité de desserte de ces bus scolaires (c'est généralement la base maximale d'une heure de parcours qui est retenue) entravent le développement de cette forme de transport en commun au profit des transports individuels visant à déposer les enfants. Ainsi, ce sont près de 500 véhicules qui passent quotidiennement le matin devant le site de la Châtaigneraie et viennent prendre les enfants en fin de journée créant alors de nombreuses nuisances pour les riverains. Les sites urbains ne sont pas épargnés, les parents profitant généralement du trajet vers leur propre travail pour déposer leur progéniture. Ce trajet est d'ailleurs vu par beaucoup comme un moment privilégié. Notons cependant le jeune âge d'une partie des enfants scolarisés et l'habitude prise par les parents qui profitent parfois de l'occasion pour enchaîner dépose des enfants et trajet pour le travail ou pour les commissions dans les centres commerciaux alentours.
La masse critique estimée de ces installations se situe à environ 100 élèves pour 1000 m^2 d'installations scolaires (salles de classes) et parascolaires (activités manuelles, salles de sport, etc.)[4].
Le rayonnement de ces installations privées crée des flux qu'il est d'autant plus malaisé de canaliser tant les provenances sont nombreuses. La mise à disposition de places de parking

[4] Données relatives à des établissements privés, les établissements publics se situant toutefois dans les mêmes ordres de grandeur.

pour le personnel enseignant et administratif et de places permettant la dépose des élèves provoque également un surcroît de trajets automobiles. Les tentatives de report modal ont semble-t-il eu pour l'instant peu de succès.

Si pour les écoles privées, le choix du moyen de transport dépend de l'offre à disposition entre le domicile et sa destination, il en va de même pour les structures de type universitaire ou de formation professionnelle. L'âge des usagers de ces structures permet cependant un bon report modal sur des types de mobilités douces tels que le vélo et la marche à pied. Ces moyens de transport sont souvent perçus comme plus efficaces et laissant plus de liberté lors de chaînages de déplacements tels que ceux liés aux besoins de la formation.

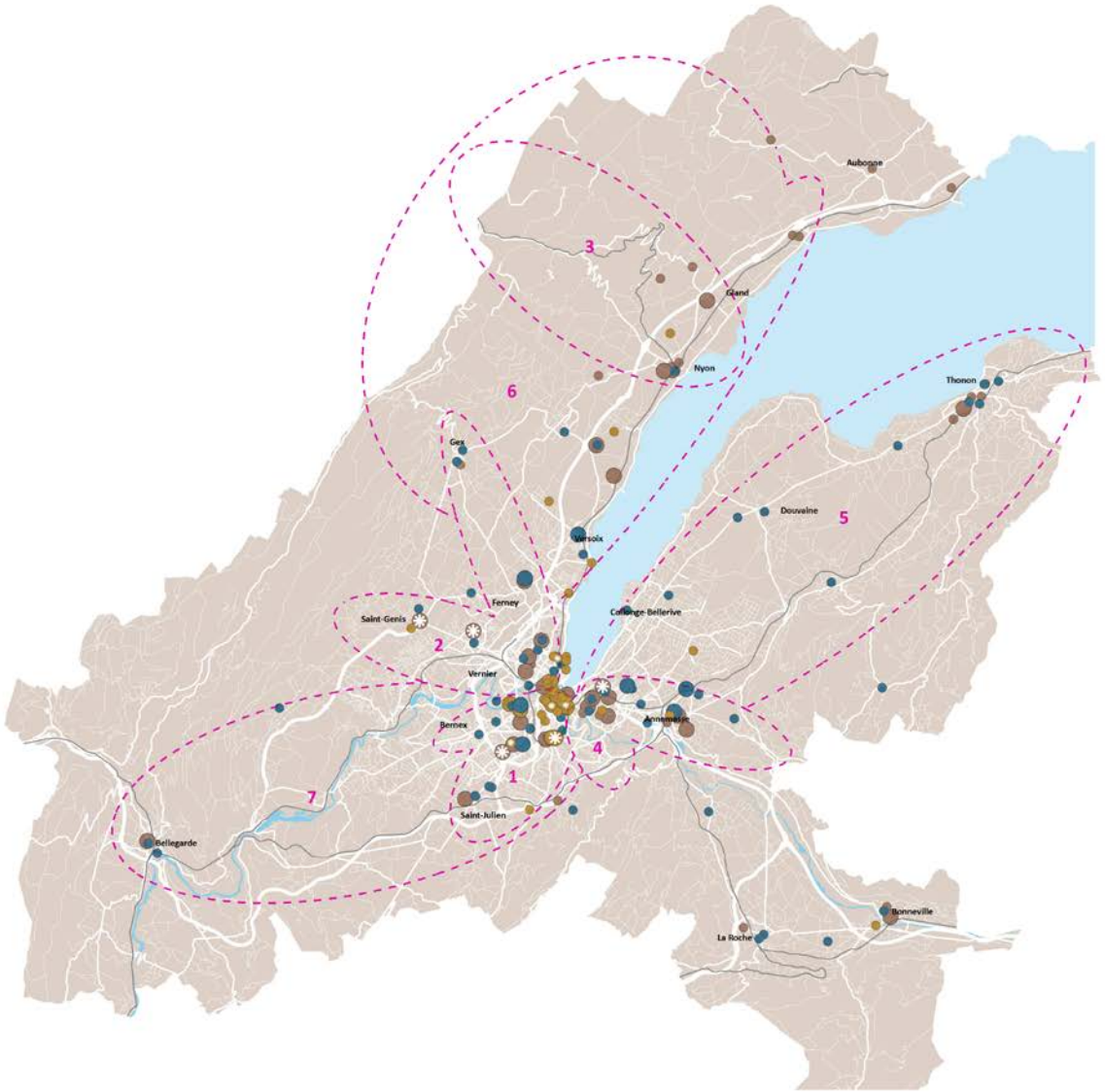
Les problématiques de transport liées aux zones auxquelles les étudiants des établissements publics sont affectés méritent également mention, ces flux ayant des impacts importants, à l'échelle locale ou régionale, en matière de transports. Certaines zones d'habitation se voient attribuées à un établissement scolaire particulier du fait de logiques de répartitions en cercles scolaires, surchargeant parfois des lignes de transport en commun déjà fortement utilisées sur certains tronçons terminaux, alors qu'une autre attribution déchargerait ces tronçons. Il existe par ailleurs, dans certains cas, une inadaptation des horaires scolaires à ceux des lignes de transport public, générant des reports sur d'autres mobilités ou des temps d'attente très importants.

Biens entrants

Il s'agit essentiellement de fournitures et aliments qui sont convoyés par camion, quelle que soit la localisation de l'installation. Il arrive que les déplacements entre les différents sites soient enchaînés afin de permettre une économie dans les livraisons dont les commandes sont souvent centralisées.

Biens sortants

Les déchets sont également sortis par camion en direction des différentes filières d'élimination ou de recyclages.



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Installations de formation

Les installations de formation regroupent les équipements - privés ou publics - dispensant des enseignements de type secondaire obligatoire, post-obligatoire de niveau secondaire ou universitaire, et disposant d'une capacité d'accueil supérieure à 100 étudiants pour l'ensemble des degrés de leurs filières secondaires.

Installations principales

- Etablissement d'enseignement secondaire obligatoire
- Etablissement d'enseignement secondaire post-obligatoire
- Etablissement d'enseignement universitaire ou similaire

Installations mineures

- Etablissement d'enseignement secondaire obligatoire
- Etablissement d'enseignement secondaire post-obligatoire
- Etablissement d'enseignement universitaire ou similaire
- Installation projetée

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.7 Lieux culturels

3.7.1 Définition

Les lieux culturels sont des établissements ou sites destinés au partage, entendu au sens large, de la culture passée et présente. Sont regroupés dans cette catégorie les lieux d'exposition (arts plastiques), les salles de spectacles (arts vivants), les bibliothèques et les lieux de projection cinématographique.

3.7.2 Localisations 2010

Une grande partie des musées, lieux d'exposition, théâtres et salles de spectacles de l'agglomération ayant une certaine importance (évaluée en fonction de leur capacité, la quantité et la nature de leurs collections ou de leur programmation) est située sur le canton de Genève, et plus précisément sur le territoire de la Ville de Genève (Musée d'Art et d'Histoire, Muséum, Grand Théâtre) et des communes de la première couronne (ForumMeyrin, Théâtre de Carouge, Arena). Les autres pôles de l'agglomération (Annemasse, Nyon, Thonon) abritent également des équipements susceptibles d'être attractifs pour des usagers de l'ensemble de l'agglomération, parfois plus en raison de leur programmation que par leur taille et capacité d'accueil (Château Rouge, Usine à Gaz, Maison des Arts de Thonon). Des équipements culturels plus modestes, tels que musées locaux et salles polyvalentes, sont par ailleurs disséminés sur l'ensemble de l'agglomération.

La plupart des grandes bibliothèques sont localisées en Ville de Genève (Bibliothèque de la Cité, Bibliothèque Universitaire Cantonale). Certaines autres communes de l'agglomération (Annemasse, Divonne, Thonon) possèdent des bibliothèques significatives en termes de documents disponibles pour le public, certaines d'entre elles abritant par ailleurs des fonds thématiques particuliers (fonds sur l'art contemporain à Thonon, sur la montagne savoyarde à Bonneville, sur l'espace lémanique transfrontalier à Annemasse).

Les cinémas étaient, il y a une vingtaine d'années encore, essentiellement concentrés au cœur de l'agglomération (en Ville de Genève et dans les communes de première couronne), à quelques exceptions près (Annemasse, St-Julien, Bellegarde, Thonon, Nyon). La création de grands multiplex en première et seconde couronne, aussi bien sur France que sur Suisse (Pathé Balexert, Gaumont Archamps) a provoqué une redistribution des équipements sur le territoire, entraînant la fermeture d'un nombre significatif de petites salles ; la plupart de celles qui subsistent au cœur de l'agglomération ont opté d'ailleurs pour des programmations particulières (films d'auteur ou thématiques) afin d'assurer leur survie.

Les bâtiments à valeur patrimoniale, à considérer comme des équipements culturels à part entière (châteaux, bâtiments cultuels, ruines), sont disséminés sur l'ensemble de l'agglomération. Il faut noter enfin qu'un petit nombre d'équipements culturels importants ont,

en lien avec leur histoire ou leur fonction, une localisation particulière, qui peut être dans certains cas très périphérique ou isolée (Musée National Suisse de Prangins ; Fort de l'Ecluse).

Structure de l'installation

Les installations culturelles sont souvent implantées sur des sites centraux (centre de l'agglomération ou des pôles secondaires) qui disposent d'une bonne desserte en transport publics. Il faut souligner ainsi qu'un nombre significatif de lieux culturels ne possèdent ainsi pas de parking spécifique.

Certains lieux culturels font toutefois exception à cette règle, en particulier les cinémas multiplex de périphérie, qui profitent souvent de la proximité d'un parking appartenant à un centre commercial, dans lequel ils sont parfois même implantés. Autres exceptions significatives, les lieux culturels « isolés », mal desservis par les transports en commun, qui possèdent parfois des parkings très importants (Château de Prangins, Cité médiévale d'Yvoire) conçus pour absorber des flux saisonniers importants.

3.7.3 Profil de mobilité

Biens entrants

Les flux entrants sont en général faibles pour les installations culturelles. Certaines d'entre elles doivent toutefois disposer d'un accès spécifique en transports lourds pour des livraisons particulières (appareils de scène, instruments, artefacts, etc.), transports effectués presque exclusivement en camions ou en transports individuels motorisés.

Biens sortants

Les flux matériels sortants se révèlent être également faibles, et sont de même type que les flux entrants.

Flux de personnes

La variété des fonctionnements des installations culturelles implique également une grande variété en matière de flux de personnes. La plupart des installations culturelles semblent toutefois générer des flux relativement modestes par rapport à d'autres installations à forte fréquentation. Exception faite des lieux prestigieux et de grande capacité (Arena, Grand Théâtre, grands musées), et d'éventuels évènements exceptionnels, la plupart des installations culturelles de l'agglomération semblent accueillir moins de 700 – 800 visiteurs hebdomadaires en moyenne, qui peuvent toutefois être regroupés, en fonction de la nature de l'activité culturelle, sur des périodes de temps très brèves (2h – 3h d'un seul jour de la semaine).

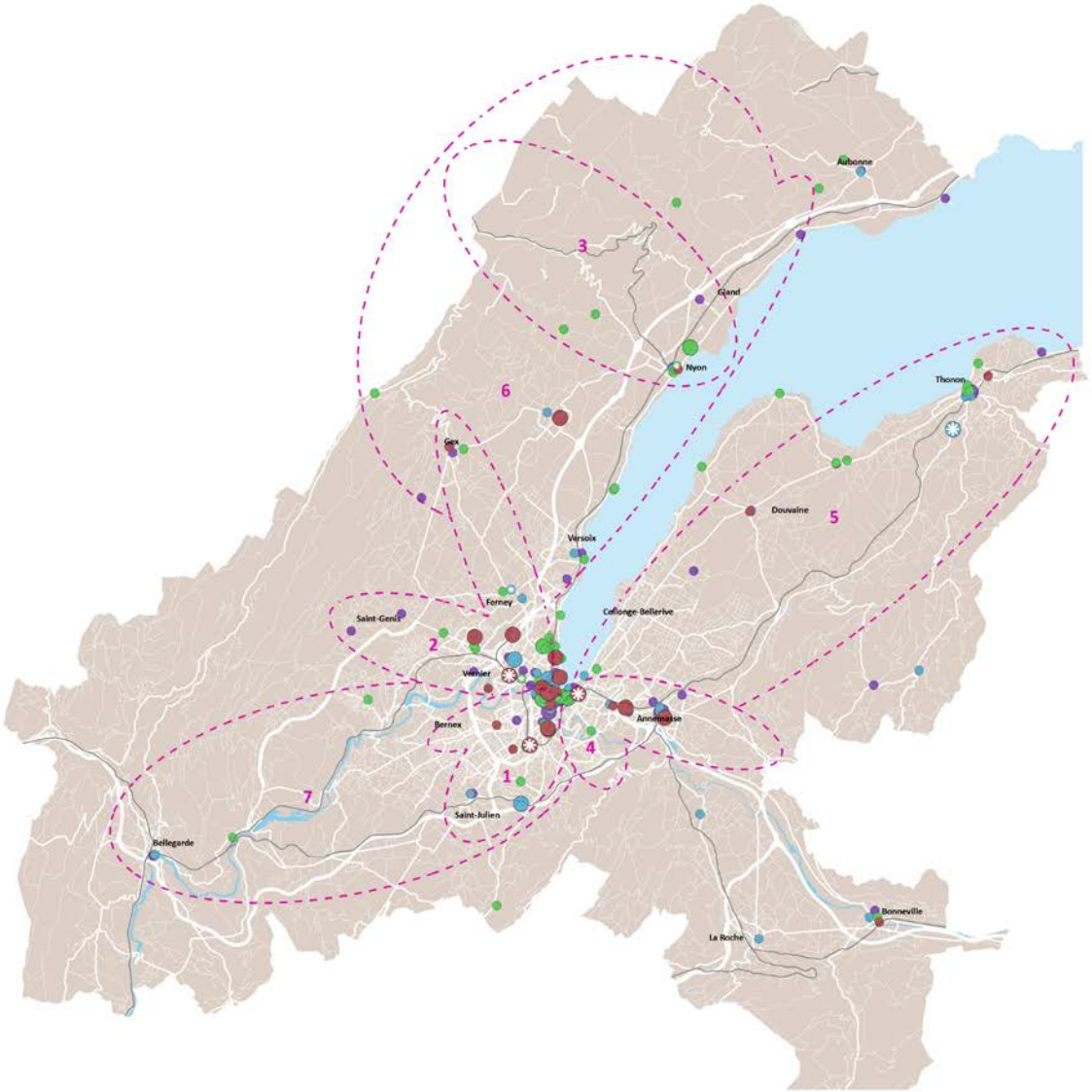
A titre d'exemple, un établissement culturel significatif à l'échelle de l'agglomération comme le Grand Théâtre de Genève (1'500 places) accueille environ 100'000 spectateurs par an (environ 275 personnes par jour en moyenne, qui se regroupent toutefois sur certains jours et heures où ont lieu les représentations). Des lieux de spectacles de moyenne capacité,

comme la Comédie de Genève (609 places) ou de grande capacité, mais avec une fréquence de spectacles moins importante, comme le Château Rouge d'Annemasse (1'500 places) reçoivent entre 30'000 et 40'000 spectateurs par an (autour de 100 spectateurs par jour).

Les musées génèrent des flux comparativement supérieurs, qui s'étalent par ailleurs sur des périodes de temps plus longues (heures d'ouverture, jours de la semaine) : parmi les plus grandes installations de l'agglomération, le Musée d'Art et d'Histoire de Genève accueille ainsi environ 200'000 visiteurs par an (environ 600 personnes par jour), le Muséum d'histoire naturelle 225'000 (610 personnes par jour). Des établissements plus petits, comme la Maison Tavel ou le Musée de l'Ariana connaissent des taux de fréquentation d'environ 50'000 visiteurs par an (à peu près 140 personnes par jour). D'autres musées à vocation touristique, tels que le Musée international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, accueillent environ 100'000 visiteurs par an (275 personnes par jour en moyenne).

Les cinémas méritent une mention particulière en matière de fréquentation : les 24 écrans présents sur le Canton de Genève en 1990 accueillaient annuellement plus de 2 millions de visiteurs par an (environ 230 personnes par jour et par écran) ; en 2008, les 42 écrans du Canton ont reçu 1,4 millions de spectateurs (environ 100 personnes par jour et par écran). Cette baisse significative du nombre global de visiteurs est sans doute à mettre en relation avec l'essor des installations à domicile pour le visionnage de films, devenues plus accessibles pour les particuliers.

Compte tenu de l'absence de parkings pour un certain nombre d'installations culturelles, et du fait de leur localisation dans des centres denses, une partie non négligeable des déplacements vers et depuis ces installations sont réalisés par de moyens de transports publics et de mobilité doux. Cependant, certaines de ces activités ont lieu ou prennent fin en dehors des horaires de desserte des transports en commun, ce qui accroît la part modale en transports individuels motorisés.



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Installations culturelles

Les installations culturelles regroupent tous les équipements spécifiquement destinés à abriter des spectacles d'arts vivants ou mettant à disposition du public des artefacts ayant une valeur artistique ou documentaire reconnue (livres, arts plastiques, iconiques, artisanat, photos, objets archéologiques, ethnographiques, historiques ou tout autre artefact du même ordre).

Installations principales

- Salle de spectacle
- Lieu d'exposition, Musée, Jardin historique, Site archéologique
- Bibliothèque, Médiathèque
- Cinéma, Salle de projection cinématographique

Installations mineures

- Salle de spectacle
- Lieu d'exposition, Musée, Jardin historique, Site archéologique
- Bibliothèque, Médiathèque
- Cinéma, Salle de projection cinématographique

- Installation projetée

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.8 Lieux de sport

3.8.1 Définition

Les lieux de sport ont pour objectif principal la pratique du sport en général, entendue comme activité physique de délassement ou de compétition, exercée en équipe ou individuellement. Dans cette catégorie se trouvent les piscines et les centres permettant plusieurs activités sportives.

3.8.2 Localisations 2010

L'important besoin de surface au sol pour les complexes sportifs (terrains de football, salles omnisport, piscines, etc.) fait que ces installations se trouvent fréquemment en périphérie des grands centres urbains.

Toutefois, dans le contexte de la région franco-valdo-genevoise, l'indépendance des communes en matière de planification des équipements sportifs (aussi bien en France que dans les Cantons de Vaud et Genève) a conduit jusqu'à présent à une concentration significative des grandes installations dans le cœur de l'agglomération, en particulier dans la commune de Genève, qui dispose de la taille et des capacités financières nécessaires pour la réalisation de telles infrastructures : ainsi, la seule piscine olympique couverte de l'agglomération – les Vernets - est située sur le territoire de la commune de Genève. D'autres équipements d'une certaine importance se retrouvent dans différents pôles secondaires (Nyon, St-Julien, Annemasse, Thonon), alors que des équipements mineurs, à rayonnement local, sont disséminés sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Structure de l'installation

Les centres sportifs sont pour la plupart composés de bâtiments spécifiques (salles omnisport) et de terrains extérieurs (football, basketball,..) regroupés sur des terrains délimités et formant des complexes bien identifiés. L'avantage de ces sites est de regrouper plusieurs activités sportives au même endroit, et permet ainsi de réaliser des économies d'échelle. Par exemple, le même vestiaire pourra servir aux joueurs de football, de basketball et aux joggeurs. Un partage des infrastructures (salles, vestiaires, terrains,..) est opéré pour augmenter leur taux d'occupation. Autre facteur d'économie d'échelle, certains centres sportifs significatifs, ouverts au public, sont associés à des établissements scolaires (en particulier lycées et gymnases, cf. St-Julien, Gland), ce qui permet d'éviter les « heures creuses » dans l'usage des équipements.

Les sites de pratique sportive sont presque systématiquement équipés de parkings, qui dans certains cas peuvent être très importants (plusieurs centaines de places). Ce nombre diminue si l'installation est plus petite (piscine avec un unique bassin de 25 m, par exemple) ou si elle se situe dans un centre très dense. Généralement, les sites d'implantation des centres

sportifs sont plutôt bien desservis en transports publics (afin d'en assurer la desserte pour les groupes scolaires et enfants) ; cependant, la fréquence de desserte de ces derniers est parfois faible, principalement pour les sites les plus périphériques.

3.8.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

Les flux de personnes entrants et sortants sont principalement les utilisateurs des installations sportives. Les employés, qui travaillent principalement durant les heures d'ouverture, s'avèrent être en effet peu nombreux en comparaison à la surface d'implantation de l'installation (à titre indicatif, une piscine olympique telle que les Vernets nécessite moins de 20 employés - gardiens, caissiers, techniciens – pour fonctionner à plein régime).

Les utilisateurs peuvent représenter, pour les installations les plus importantes, des flux significatifs. A titre d'exemple, la piscine des Vernets accueille, en moyenne, 300'000 visiteurs par an (ce qui représente entre 700 et 1'000 personnes par jour, en fonction des saisons et des conditions météorologiques). Des valeurs similaires sont observées pour le centre sportif de Varembé (piscine couverte de 33 m, bassin extérieur de 50 m, installations pour d'autres sports). D'autres installations particulières, également destinées aux pratiques sportives, affichent des ambitions de fréquentation supérieures (Vitam'parc prévoit environ 630'000 entrées par an, qui comprennent toutefois le centre commercial).

En ce qui concerne les modes de transport des utilisateurs, différentes études sur les pratiques sportives à Genève indiquent qu'environ la moitié des individus utilisent les transports individuels motorisés pour atteindre leur lieu de pratiques sportives, un tiers les modes de déplacement doux (vélo ou marche à pied), alors que seuls les 15% optent pour les transports publics. Cette distribution des modes de transport peut s'expliquer par le fait que ces installations sportives sont fréquentées principalement à des heures où les dessertes en transports publics ne sont pas les plus performantes (soirs et week-ends), et par le fait que certains équipements disposent par ailleurs de places de parkings gratuites.

Le choix modal semble être également corrélé aux conditions météorologiques et aux variations saisonnières, ce qui crée de fortes variabilités de trafic et de nuisances provoquées aux riverains de ces installations. Les piscines constituent un exemple éloquent : elles connaissent un afflux d'utilisateurs très important pendant la saison estivale, en particulier si elles disposent de bassins extérieurs, à tel point que des rues alentours peuvent être saturées dans certains cas de voitures parquées.

Biens entrants

Les flux de biens entrants représentent des quantités très limitées. Les inputs sont essentiellement des produits d'entretiens (nettoyage), qui peuvent faire l'objet de livraisons spécifiques (chlore pour les piscines, etc.).

Biens sortants

Les outputs des installations sportives, très modestes, sont principalement des déchets organiques (gazons) et inorganiques (emballage nourriture et boissons).

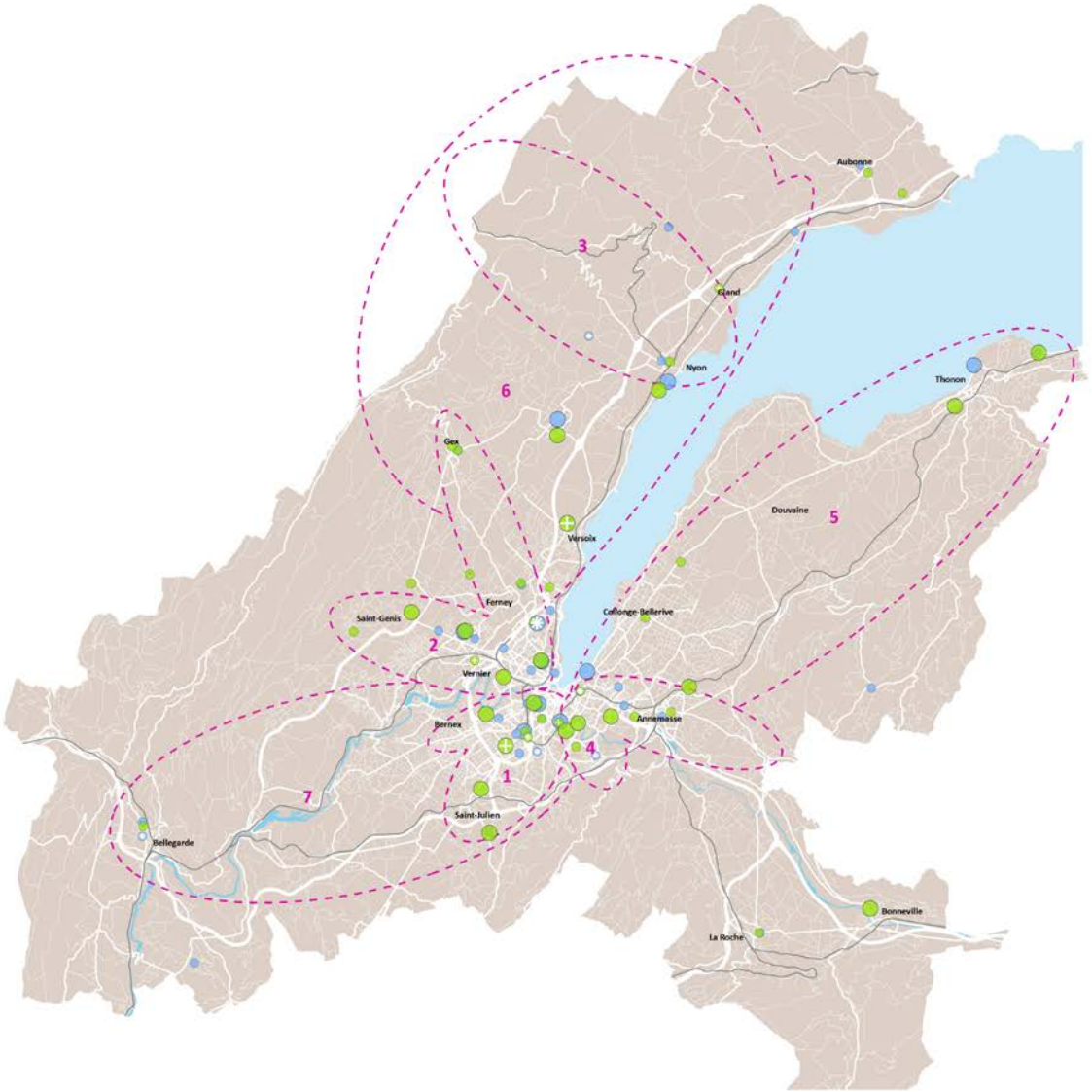
Les enquêtes relatives aux pratiques sportives indiquent qu'environ les trois-quarts des individus pratiquent une activité sportive de manière régulière (au moins une fois par semaine). Même si cette demande ne nécessite pas forcément, pour y répondre, la réalisation d'installations particulières (marche, jogging, etc.), les collectivités publiques ont eu tendance, ces dernières années, à poursuivre et accroître leurs investissements en matière d'offre. Ainsi, sur l'ensemble du territoire français, au cours des deux dernières décennies, les collectivités publiques (également dans l'agglomération franco-valdo-genevoise) ont considérablement renforcé leur action dans le sport, multipliant globalement par trois leurs investissements dans ce domaine.

Point commun entre Genève, Vaud et la France, la réalisation des salles et terrains de sport relève essentiellement des communes (qui possèdent environ 80% des équipements sportifs), même si la planification au sein de communautés ou groupement de communes tend à prendre de l'importance. Les autres collectivités territoriales jouent un rôle plus secondaire dans la planification. En France, les départements financent ainsi la construction des équipements sportifs dédiés à l'enseignement de l'éducation physique et sportive dans les collèges, alors que les régions interviennent principalement par le financement des équipements sportifs des lycées et le soutien au développement d'équipements d'une certaine importance (destinés aux sports de haut niveau en particulier). Les Cantons ont la charge de ces installations en Suisse. L'Etat français participe également à la planification, mais de manière indirecte, par la reconnaissance de fédérations sportives : celles-ci ont la compétence de vérifier la conformité des équipements à leurs pratiques sportives, en particulier pour les compétitions officielles ; la Confédération, quant à elle, est susceptible d'intervenir, par le biais de financements, pour des installations considérées comme d'importance nationale, en particulier pour la formation de sportifs d'élite.

Les collectivités publiques qui planifient des installations sportives profitent des opportunités foncières qui se présentent à elles, mais prennent souvent en considération des sites bien connectés aux réseaux de transport public, afin de rendre possible l'utilisation de ces installations à l'ensemble de la population. L'implantation idéale pour une infrastructure offrant des activités extérieures se situe ainsi sur un terrain « vert » d'une taille importante, à proximité d'une zone densément peuplée.

Remarques particulières

Les installations destinées au sport ne sont, dans la plupart des cas, financièrement pas rentables, et sont largement soutenues par les collectivités publiques. De ce point de vue, les décisions d'implantation concernant ce type d'équipements tendent à favoriser des sites qui minimisent les coûts d'investissement.



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Centres sportifs

Les centres sportifs constituent des lieux de pratiques sportives (les sites abritant exclusivement des manifestations sportives étant exclus). Les installations représentées sont à considérer d'importance régionale ou supracommunale par leur taille (nombre d'infrastructures) ou leur spécificité (piscine).

Installations principales

- Centre sportif
- Piscine

Installations mineures

- Centre sportif
- Piscine
- Installation projetée
- Projet d'extension significatif d'une installation existante

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

3.9 Lieux de loisirs

3.9.1 Définition

Est qualifié de lieu de loisirs toute installation dont le but premier est le divertissement, la récréation, le délassement. Ces installations ont des profils de fonctionnements diversifiés permettant de les catégoriser en fonction de la temporalité des activités proposées, à savoir essentiellement leur caractère diurne ou nocturne.

Ainsi, il existe au sein des activités de loisirs de type diurne les thermes (installations équipées d'infrastructures pour l'accueil de visiteurs (vasques, salles de massages, etc.) liées à des sources thermales), les ports (installations destinées à l'amarrage de barques et bateaux) et les plages (lieux possédant des infrastructures minimales pour l'accueil de visiteurs et offrant un accès direct au lac).

Quant aux loisirs nocturnes, leurs activités se déroulent de manière prépondérante en soirée ou de nuit, bien qu'elles puissent également se passer en journée. Dans cette catégorie se trouvent les casinos, les discothèques et les lieux de manifestations sportives.

3.9.2 Localisations 2010

La localisation et la répartition territoriale sont dirigées par les différentes fonctions des installations.

Ainsi, les ports et les plages, activités lacustres, se localisent en bordure de lac. Ils sont répartis d'une manière assez homogène sur les rives du lac, les structures les plus importantes se trouvant à proximité des zones plus densément peuplées. Leur rayonnement est régional à suprarégional pour la majorité des structures. Seuls les plus gros ports ont une influence au niveau de l'agglomération.

Les thermes sont situés dans des zones propices à l'exploitation d'une eau abondante aux qualités minérales particulières. Afin d'obtenir un coût énergétique raisonnable, le terrain choisi doit avoir un gradient de température qui augmente rapidement avec la profondeur. L'exploitation de ces lieux est dépendante de la structure et des composantes géologiques du sol. Peu nombreux, ils ont un rayonnement d'agglomération.

Notons cependant que pour ces zones de loisirs, le choix du lieu d'implantation est conditionné par des impératifs d'ordre naturel : eau minérale et thermale pour les thermes, zone longeant le lac pour les ports et les plages. Les rives du lac étant très appréciées, les zones libres de construction ou non protégées (marais) sont peu nombreuses.

Quant aux loisirs nocturnes, leur localisation est le fait de deux tendances distinctes. Tout d'abord, les anciennes infrastructures se situent essentiellement en centre villes ou dans les zones de forte densité démographique et dans des quartiers accueillant d'autres loisirs nocturnes (restaurants, bars, etc.). Celles-ci n'ont souvent pas de parking privé et leur accès

en transport public est généralement bon. Leur taille est modérée. Ensuite, les nouvelles infrastructures, qui se localisent majoritairement en périphérie des villes, parfois dans les zones commerciales. Disposant souvent de grands parkings, elles sont par ailleurs peu accessibles en transport public. Leur rayonnement dépend des phénomènes de mode et de la taille de l'installation, mais est généralement d'échelle régionale ou d'agglomération.

Structure de l'installation

Les activités diurnes sont fréquemment associées à d'autres installations complémentaires souvent localisées à proximité comme par exemple les cafés et restaurants. Quant aux plages, on leur associe plus particulièrement des activités sportives telles que location de bateaux, jeux et sports divers.

Les infrastructures de loisirs diurnes sont pour la plupart accessible en TIM, elles disposent donc de parkings. Elles sont malgré tout souvent desservies en TP, mais avec une fréquence assez faible si elles se situent dans des zones peu densément peuplées.

La caractéristique des activités nocturnes de type urbain est de regrouper diverses activités généralement enchaînées telles que restauration et discothèque ou bar et discothèque. Ces installations se regroupent généralement afin de créer des zones d'activités nocturnes importantes. Il en va de même pour les installations extra-urbaines qui sont généralement de taille importante et ont une fonction double (loisir + restauration ou centre commercial). Leur parking peut accueillir une clientèle différente selon le moment de la journée.

3.9.3 Profil de mobilité

Flux de personnes

Les infrastructures de loisirs diurnes sont généralement fréquentées en transport en commun ou en transports individuels motorisés. Leur usage dépend également de la localisation de l'installation, de la saison, et des conditions météorologiques. La conjonction de certaines de ces variables à des jours de la semaine spécifiques peut provoquer des saturations importantes des voies d'accès et sites de stationnement de ces installations, par ailleurs peu fréquentés le reste du temps.

Quant aux installations dont l'activité est de type nocturne, le nombre peut varier d'une petite centaine à quelques milliers. Les flux ont la particularité d'être fortement concentrés en un laps de temps réduit, juste avant le spectacle ou à la fin de la représentation. Par conséquent une saturation des axes routiers et de transports publics alentours peut survenir.

Les spectacles de grande envergure, générant des milliers de visiteurs, sont généralement assortis d'une organisation particulière offrant des transports publics supplémentaires (bus/trains spéciaux supplémentaires).

Biens entrants

D'une manière générale, ce sont des consommables (boissons et nourriture) qui entrent dans les différents lieux de loisirs. Cependant, les ports voient également arriver des bateaux pour lesquels il est nécessaire d'avoir un bon accès routier et les termes doivent se fournir en produits divers pour les massages et l'entretien des bassins, ainsi qu'en matériel de soin tel que serviettes et peignoirs dont le retraitement n'est pas forcément géré en interne. Ces biens sont livrés par la route.

Biens sortants

Les biens sortants sont des déchets urbains (gobelets, papiers, bouteille). La partie recyclable est séparée et envoyée dans les différentes filières de récupération (conteneurs PET, bouteille), tandis que le reste suit le parcours traditionnel des matières non-recyclables.

INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITUATION 2010

Installations de loisirs

Les installations de loisirs regroupent tous les équipements dont le but premier est le divertissement, la récréation et le délassement, au sens large, de la population, exception faite pour les activités culturelles et sportives (qui forment des catégories de délassement particulières).

Installations principales

- Lieu de manifestation sportive
- Discothèque
- Casino
- Etablissement thermal
- Port
- Plage

Installations mineures

- Lieu de manifestation sportive
- Discothèque
- Casino
- Etablissement thermal
- Port
- Plage

- Installation projetée
- Projet d'extension significatif d'une installation existante

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

4. DIAGNOSTIC ET ENSEIGNEMENTS POUR LA STRATEGIE

4.1 Diagnostic des localisations des IFF dans l'agglomération FVG

4.1.1 Caractéristiques des localisations des diverses catégories IFF et de leur distribution sur le territoire

Si l'on fait l'analyse des IFF considérés dans leur ensemble (installations commerciales et équipements publics) à partir d'un certain nombre de principes obéissant aux objectifs d'une évolution durable du développement territorial – localisation sur les axes de transport publics et à proximité des lieux d'habitation des populations intéressées, concentration des installations, etc. –, alors on constate que, sur le territoire du Canton de Genève, les IFF sont globalement plutôt bien positionnées et distribuées spatialement. Sur les territoires vaudois et français de l'agglomération, l'urbanisation dispersée a cependant contribué à favoriser des implantations commerciales positionnées dans les périphéries et sur les grandes voies de circulation.

Pour la quasi totalité des équipements publics, la situation est plutôt favorable ; un résultat somme toute logique puisque ces équipements se mettent en place, en règle générale, dans le cadre des processus de décisions existants et du débat démocratique habituel. Les cartes montrent que leur distribution sur le territoire de l'agglomération est équilibrée et répond aux besoins des habitants et de leur répartition. Les écoles, par exemple, suivent les habitants et non l'inverse. Et les acteurs publics choisissent en général des sites qui exploitent les disponibilités en transports publics. La seule implantation véritablement surprenante, toujours par rapport à ces mêmes objectifs d'évolution durable du territoire, est celle de l'hôpital de Findrol, qui n'est pas situé sur un nœud du réseau des transports publics.

Pour les centres commerciaux, le résultat est globalement moins favorable. Si beaucoup d'entre eux sont localisés sur les principaux axes de transports publics et contribuent à la vitalité de centralités devenues fortes au sein de l'agglomération, il faut relever aussi les centres commerciaux de périphéries, sur les territoires vaudois et français de l'agglomération, dont on sait qu'ils seront peu favorables à une inscription dans un dispositif urbain.

Du point de vue de l'équilibre de la distribution des centres commerciaux sur le territoire - l'équilibre étant défini par la proximité des zones d'habitation et la distance la plus courte possible pour la population pour accéder aux centres d'une certaine taille pour les biens qui dépassent les besoins du quotidien -, on s'aperçoit pour les biens mixtes que :

- Le territoire genevois est couvert de manière assez équilibrée, toutes les grandes zones sont couvertes par une offre élargie,

- Le territoire vaudois est couvert par des localisations sur des voies d'accès,

- Le territoire français est couvert par une offre plutôt concentrée sur Annemasse et sur Archamps et par des localisations isolées et dispersées sur les axes routiers principaux dans le Pays de Gex.

Pour les biens pondéreux, la situation est caractérisée par une concentration de l'offre sur les rives droite et gauche du lac, avec des localisations hors du territoire genevois. Littoral Parc assure la distribution de la rive droite du lac et procure une centralité pour ce type d'achats à l'échelle de l'arc lémanique, alors que la rive gauche du lac est couverte par une offre centralisée sur Annemasse et, au-delà de l'agglomération, sur Annecy. L'implantation de Ikea à Vernier constitue un changement notoire dans la répartition actuelle de ce type de commerces. Le constat permet de dire que les Genevois sont condamnés, pour l'instant, à de longs déplacements pour ce type de commerces.

4.1.2 Des caractéristiques de localisation différentes en France, dans le canton de Genève et dans le canton de Vaud

L'analyse qui précède révèle des différences notoires entre la France, le canton de Genève et le canton de Vaud, principalement pour les équipements commerciaux. Alors que sur le territoire genevois les localisations semblent bien maîtrisée, au regard des exigences actuelles qui privilégient la concentration dans des espaces d'urbanisation, en France et dans le canton de Vaud, on a privilégié une accessibilité par transports individuels. Cette caractéristique semblable des situations vaudoises et françaises s'explique probablement par le fait de la dispersion de l'urbanisation ; les centres commerciaux s'y sont implantés à la fin des années 80 et durant les années 90, à une période où la dispersion de l'urbanisation et son corollaire, la mobilité individuelle, n'était pas considérées comme des facteurs de déséquilibre en termes de durabilité.

4.2 Des IFF avec des enjeux de localisation différents

L'analyse des localisations des IFF produite dans le chapitre précédent permet de les distinguer les unes des autres selon leur impact sur le développement territorial : charge que ces installations sont susceptibles d'imposer à l'organisation du territoire ou pour l'aménagement des conditions cadre nécessaires à leur fonctionnement.

On peut distinguer quatre catégories caractéristiques.

4.2.1 Les IFF à forts enjeux de localisation

Les IFF à forts enjeux sont celles dont la localisation tendancielle (en périphérie, bénéficiant d'une bonne desserte par la route) et l'impact sur le territoire, en termes d'infrastructures, de pollution, d'utilisation du sol, sont les plus préoccupants et pour lesquelles l'élaboration d'une stratégie d'implantation semble indispensable.
Les installations concernées sont :

- Les commerces de biens pondéreux.
- Les commerces de biens mixtes et de biens non pondéreux.
- Les zones sportives intercommunales.
- Les installations inclassables.

4.2.2 Les IFF urbains de proximité

D'une manière générale, il s'agit d'équipements publics, d'équipements commerciaux de petite et de moyenne taille, qui couvrent les besoins des habitants dans leur proximité. Ces équipements se mettent en place, en règle générale, dans le cadre des processus de décisions existants et du débat démocratique habituel. Les cartes montrent que leur distribution sur le territoire de l'agglomération est équilibrée et répond aux besoins des habitants et de leur répartition. Les écoles, par exemple, suivent les habitants et non l'inverse. Et les acteurs publics choisissent en général des sites qui exploitent les disponibilités en transports publics.

Pour toutes ces installations, il est proposé de renoncer à une stratégie qui viendrait se superposer aux bonnes pratiques déjà en place.
Les installations concernées sont :

- Les établissements de formation.
- Les établissements culturels, de sport et de loisirs de proximité.

4.2.3 IFF orphelins

Il s'agit de tous les équipements qui, compte tenu de leurs spécificités, sont des cas rares d'implantations nouvelles, ce qui explique le qualificatif d'orphelin. Le développement de ces installations est imprévisible et suit avant tout les logiques des politiques publiques sectorielles.
Il est proposé de renoncer à développer des stratégies pour des équipements insaisissables et des situations qui seront obligatoirement très rares.
Les installations concernées sont :

- Les équipements de santé.
- Les grands établissements culturels, de sport et de loisirs.

4.3 Caractéristiques d'implantation des IFF à forts enjeux

4.3.1 Les commerces de biens pondéreux

Les implantations commerciales qui vendent des biens pondéreux imposent, comme corollaire immédiat à l'acte d'achat, un moyen de transport ou une organisation permettant la livraison de la marchandise achetée. Ces implantations se caractérisent par le fait qu'elles sont dépendantes d'une accessibilité TIM, raison pour laquelle on les observe aux abords des grandes voies du réseau routier et à proximité des jonctions autoroutières.

Ces installations ont tendance au regroupement avec des installations analogues ou des installations qui apportent un complément d'attractivité pour la clientèle, tels que commerces de biens mixtes en particulier. Ce mécanisme conduit à la formation de grappes d'installations et à la constitution de véritables plateformes commerciales. Les promoteurs de commerces de biens pondéreux ne peuvent plus se permettre de développer seuls une localisation, ils ont besoin d'entraîner d'autres promoteurs dans leur sillage. Parmi ces promoteurs, il n'y a que IKEA qui dispose actuellement du potentiel suffisant pour imposer seul une localisation nouvelle et entraîner d'autres enseignes dans son sillage.

4.3.2 Les commerces de biens mixtes et de biens non pondéreux

Les commerces de biens mixtes et de biens non pondéreux sont classés dans une même catégorie typologique. Ils assurent les besoins d'approvisionnement des ménages et, par conséquent, sont attentifs à une couverture optimale du territoire. Dans cette quête, ils sont partagés entre des objectifs contradictoires : celui d'être accessibles par le plus grand nombre en voiture et celui d'être localisés dans les espaces centraux. Dans cette recherche, les collectivités, si elles sont coordonnées, ont une bonne carte à jouer, parce qu'elles peuvent imposer des localisations qui soutiennent l'attractivité des centres et répondent à la quête de sens, qui est aussi un objectif pour les promoteurs.

Les ambitions en termes de stratégies doivent compter avec les incertitudes que fait peser sur la branche l'évolution des pratiques d'achat. Une stratégie à 20 ans demeure sensible à des évolutions peu prévisibles, dont le commerce électronique n'est qu'une des manifestations perceptibles.

Enfin, il faut intégrer aussi l'idée que les promoteurs de commerces de biens mixtes sont des grands groupes qui travaillent à développer leurs propres stratégies, face aux exigences que

l'acteur public cherche à leur imposer. La maîtrise des implantations sur le territoire suppose donc d'entrer dans un jeu d'actions et d'interactions qui rendent le résultat pas toujours prévisible.

4.3.3 Les installations sportives intercommunales

Les installations sportives présentent une problématique un peu particulière. Certes, ce ne sont pas des IFF à enjeux majeurs en termes de consommation de mobilité, mais il apparaît contradictoire de les localiser systématiquement hors de portée des transports publics, parce qu'elles sont prioritairement destinées à des populations jeunes, pas nécessairement motorisées, et parce que les activités qui s'y pratiquent font appel à la motricité humaine. Ce qui est acceptable pour une installation isolée ne l'est plus lorsque l'on projette des équipements d'une certaine taille dans des contextes d'intercommunalités. Quant aux contingences de leur localisation, elles imposent des situations en espace ouvert, qui rend peu réaliste le raccordement au réseau TP dans de bonnes conditions.
Il est proposé de soumettre les IFF sportifs à une stratégie d'action, pour les intégrer elles aussi dans une logique de mobilité durable.

4.3.4 Les inclassables

Les inclassables sont les installations difficiles à inscrire dans une autre catégorie. Avec l'évolution des pratiques d'achat, l'évolution des loisirs, ou encore les stratégies que peuvent développer les promoteurs pour inscrire leurs installations dans des combinaisons nouvelles pour suivre des tendances ou pour contourner les contraintes trop restrictives à leurs yeux, il faut s'attendre à voir apparaître des installations de type nouveau. C'est, par exemple, le cas des « cinémas multiplex », qui ont à un moment donné bousculé la typologie des grands équipements et interpellé les urbanistes.

On admettra que lorsque ces installations requièrent du stationnement pour fonctionner, elles rentreront dans le processus de validation imposé aux IFF à forts enjeux.

4.3.5 Les phénomènes de grappes d'installations

Au vu des différentes définitions présentées ci-dessus, la question se pose de savoir comment considérer la concentration géographique d'installations de plus petite taille, ou grappe d'installations, dont l'incidence sur l'environnement peut être semblable.
On appelle l'effet grappe, le regroupement de plusieurs équipements de taille réduite qui, ensemble, constituent une IFF. C'est par exemple le cas de petites structures commerciales ayant de fortes interactions du point de vue logistique ou simplement de la clientèle (parcs d'activités commerciales), et dont les surfaces de vente cumulées sont comparables à celles d'un centre commercial. En termes statistiques, les composantes de ces grappes échappent

aux caractéristiques des IFF, mais par le regroupement en grappe, elles produisent les mêmes effets de concentration de trafics et de spécialisation de l'espace. Elles doivent donc obéir aux mêmes règles que les IFF et se soumettre à une stratégie d'implantation cohérente.
Dans les pratiques d'implantations, les modèles de développement français basés sur l'organisation de sites par des opérateurs ou des aménageurs constitués en société mixte sont des cas de figure d'ensembles qui relèvent d'un fonctionnement en grappe. Ils seront aisément identifiables comme IFF. Mais dans le cas plus usuel de constitution par additions successives, il sera et restera difficile de déterminer à quel moment se fait le passage d'un statut de « quelques commerces de petite taille » à celui d'IFF, lié au nombre et aux surfaces finalement regroupés sur un même site, ou au trafic induit par l'installation résultante. Toutefois, ce type de situation ne peut pas se développer dans des espaces de développement libres de construction, où cela pourrait présenter un risque pour les opérateurs, mais plutôt en milieu déjà construit, qui ne requiert pas de nouvelles décisions en matière d'occupation du sol. Par conséquent, ce pourrait être une stratégie de contournement, pour des opérateurs, que de développer des sites assimilables par leur impact à des IFF, à partir d'un tissu existant. Le risque demeure donc de voir un certain nombre de sites (plutôt que d'installations proprement dites) échapper à une stratégie.

4.4 Evolution prévisible des IFF dans l'agglomération fvg

Les chapitres précédents permettent de mieux cerner les objets sur lesquels portent la stratégie : définition, caractéristiques et distribution des IFF dans l'agglomération. Le présent chapitre et le chapitre 9 abordent la question de leur évolution à l'horizon 2030 : nombre de nouvelles installations, surface de vente et surface de terrains nécessaires selon différentes entités géographiques. Ces informations constituent l'un des instruments de la stratégie, qui permettra aux pouvoirs publics d'anticiper et d'orienter les implantations futures.
Le calcul est basé sur les projections de population et d'emplois dans l'agglomération à l'horizon 2030, dont la méthode et les résultats détaillés sont présentés aux chapitres 9 et 13.
Le tableau 1 ci-après donne un aperçu du nombre estimé de nouvelles installations commerciales de taille significative à l'horizon 2030.

Typologie	Taille des installations	Nbre d'installations existantes en 2011	Nbre d'installations à l'horizon 2030
Biens pondéreux	> 20'000 m^2	1	+ 0
	> 10 à 20'000 m^2	5	+ 1 à 2
Biens mixtes	> 20'000 m^2	3	+ 1
	> 10 à 20'000 m^2	12	+ 3 à 6

Tableau 1: Nombre de nouvelles installations commerciales de taille significative à l'horizon 2030

Ces chiffres doivent être considérés avec une grande prudence du fait de l'addition des hypothèses participant à la méthode de calcul. Ils permettent néanmoins de faire un diagnostic synthétique de ce qui attend les planificateurs :

- D'abord les chiffres montrent que, malgré l'accroissement attendu du volume de population, le nombre de nouvelles implantations d'installations commerciales de taille significative est modeste.

- Ensuite, si l'on compare ces chiffres au nombre de projets qui sont déjà connus aujourd'hui, alors on fait le constat que si ces projets devaient tous se réaliser, il n'y aurait pas d'autres nouvelles installations de ce type jusqu'en 2030.

- Enfin, on peut dire que les localisations des projets qui auront été réalisés en 2030 sont connues aujourd'hui. Si l'on tient compte des temps de développement de ces projets, il faudra certes se préparer à traiter les demandes qui naîtront dans l'intervalle pour localiser les projets de la période au-delà de 2030.

Cet exercice montre que la stratégie va s'appliquer pour un nombre limité de cas de taille significative dans l'intervalle des 20 prochaines années, et devra aussi évoluer pour s'ajuster à des concepts ou des pratiques d'achat nouvelles.

Au-delà de cette simple approche des chiffres, l'exercice montre que les opérateurs commerciaux prennent de l'avance sur les événements et préparent plutôt trop de projets, probablement pour se conserver des marges de manœuvre leur permettant de s'adapter à des contextes qui changent.

4.5 Les IFF face à des contextes de gestion institutionnels et légaux différents sur le territoire de l'agglomération

4.5.1 Introduction

Une stratégie IFF va s'appuyer sur l'appareil institutionnel et les instruments légaux de la gestion territoriale. Cette partie du document fournit un aperçu sommaire du cadre institutionnel et légal pour comprendre les contingences de cette stratégie à définir. Le but est de cerner à quel niveau de compétence et avec quelles règles il est imaginable de développer une stratégie IFF sur les différents territoires de l'agglomération avec un objectif commun.

4.5.2 Un territoire institutionnel complexe

À titre de rappel, le périmètre du Projet d'Agglomération s'étend sur 3 ensembles institutionnels distincts, les Cantons de Genève et Vaud, et la France, qui disposent chacun de cadres législatifs différents pour gérer le territoire.

En France, le territoire concerné est constitué de 11 structures intercommunales appartenant pour 3 d'entre elles au Département de l'Ain et pour les autres, à la Haute-Savoie. Ces deux départements sont intégrés dans la Région Rhône-Alpes. Les institutions pratiquent un même cadre légal et national en matière de gestion du territoire et d'urbanisme.

En Suisse, la Confédération octroie l'essentiel des pouvoirs de gestion du territoire aux cantons en imposant un minimum de règles communes. Mais en tant qu'Etat, Vaud et Genève vivent des régimes différents, tant au niveau de l'exercice des compétences de gestion que des modes de gestion définis par leur bases légales respectives. Dans le Canton de Genève, les compétences de gestion du territoire appartiennent à l'Etat de Genève, les communes genevoises ne disposant pas de compétences en la matière. Dans le Canton de Vaud, les compétences d'aménagement et d'urbanisme sont attribuées aux communes par la loi cantonale. Le Canton exerce un droit de regard et le contrôle de la conformité des décisions prises par les communes.

4.5.3 Des instruments semblables de gestion du territoire avec des pratiques différentes

Les instruments de gestion du territoire reposent sur les mêmes fondamentaux en France, dans le Canton de Genève, et dans le Canton de Vaud. Les logiques de gestion du territoire, mais aussi et surtout les logiques de la propriété et des voies de droit applicables en matière de droit administratif dessinent des instruments et des étapes de décision et qui se ressemblent.

Ainsi, les Pouvoirs publics ont la compétence d'octroyer des droits à bâtir décidés par le moyen d'une procédure de définition des droits de construction. Ils sont définis dans un document légal, qui prend une multitude de dénomination mais que l'on peut regrouper sous la dénomination générique de document de zonage.

- le plan des zones cantonal dans le Canton de Genève, et le plan d'affectation dans le Canton de Vaud,
- le document de zonage du Plan local d'urbanisme en France, qui remplace l'ancien POS.

L'octroi de ce droit est subordonné à une cohérence spatiale qui est traduite dans les instruments de cohérence territoriale :

- les plans directeurs aux différentes échelles en Suisse,

- les plans directeurs, les schémas de cohérence et le PLU en France.

Cette cohérence se fait cependant aussi par les prescriptions légales en matière d'environnement qui limitent les charges admissibles de diverses natures sur l'environnement du projet. Ces prescriptions sont devenues au fil du temps un dispositif déterminant de la cohérence territoriale.

Les Pouvoirs publics ont finalement la compétence d'octroyer un permis de construire. En sanctionnant un permis de construire, l'Autorité s'assure que la construction projetée s'inscrit bien dans la cohérence voulue et respecte la nature de l'usage et le degré d'utilisation pour l'espace dans lequel elle se situe, les dispositions environnementales, ainsi que les règles de compositions qui lui sont liées.

Les différences notoires apparaissent ensuite dans l'application de ces dispositions. Elles s'expriment en termes de compétences et de capacités d'intervention : Ainsi les Français connaissent déjà une commission ad hoc chargée de se prononcer sur les nouveaux projets de centres commerciaux. (cf ci-dessous § 4.5.5)

4.5.4 Les dispositions légales permettant la régulation des IFF

L'enjeu d'une régulation des IFF, c'est de trouver des dispositions qui puissent s'appuyer sur des bases légales. La capacité d'action que donne les lois constitue la limite de l'action. Les bases légales utiles à une régulation des IFF sont :

- les dispositions qui régissent l'occupation du sol et permettent de déterminer par la réglementation les usages acceptable et ceux qui ne le sont pas,

- les dispositions en matière d'environnement qui permettent de limiter les nuisances d'un équipement.

Le paragraphe précédent montre que les enjeux de décision pour l'implantation des IFF vont se situer principalement au niveau de l'affectation de droits à bâtir et du degré d'utilisation du sol que définissent les plans de zones. Ce sont en effet les dispositifs que l'on maîtrise au niveau local en matière de gestion du territoire. Ni les dispositions environnementales, ni aucune autre d'ailleurs, ne pourront être ajustées au cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise, parce que les territoires institutionnels compétents pour le faire ne se recouvrent pas avec celui de l'agglomération

C'est donc à ce niveau du droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qu'une stratégie pourrait produire des effets. On voit bien d'ailleurs que dans les descriptions des pratiques introduites jusqu'ici dans les différents cantons, c'est au niveau des documents directeurs d'abord, puis dans les spécifications du zonage, que sont introduites les limitations ou les restrictions qui affectent un certain nombre d'IFF :

- l'interdiction d'implantation hors de certaines zones ou l'obligation de se localiser dans des zones ad hoc,
- les limitations en nombre des stationnements
- l'évaluation des prestations kilométriques plafonnées
- etc…

4.5.5 Le rôle particulier en France de la commission départementale d'équipement commercial (CDEC)

Tout projet de création ou d'équipement commercial, préalablement à la délivrance d'un permis de construire, doit être soumis à l'autorisation de la CDEC, constituée des personnalités concernées (élus locaux, chambres consulaires, représentants de consommateurs,…).

Cette autorisation concernait la réalisation de projets de plus de 300 m2. La Loi de modernisation de l'économie a augmenté le seuil de 300 m2 à 1000 m2. Elle introduit pour les collectivités certaines garanties pour les surfaces de vente comprises entre 300 m2 et 1000 m2 (délibération du conseil municipal qui peut décider de saisir la CDEC, demande de permis de construire,…).

C'est donc à ce niveau de la CDEC qu'une stratégie pourrait produire des effets. Des dispositions de régulation pourraient être fournies à l'intention de cette commission à partir des documents de cohérence territoriale (SCOT) pour permettre de répondre aux exigences d'implantation des IFF commerciaux

Cet énoncé qu'une stratégie peut se traduire de diverses manières. Le découpage institutionnel et les diversités de pratiques montrent aussi que la stratégie pourrait reposer sur des bases très différentes dans le Canton de Genève, dans le canton de Vaud et en France.

4.6 Les limites de la planification

Un des objectifs de départ était de proposer une stratégie de planification positive, qui permette d'orienter les localisations et pas seulement d'évaluer les projets.

Or, plusieurs facteurs semblent limiter les possibilités de planification [5] des IFF. Le développement du territoire est, d'une manière générale en termes d'implantations commerciales, confronté à la triple difficulté de la concurrence entre les enseignes, de l'instabilité des opérateurs et, par conséquent, de l'incertitude de l'évolution de ce territoire. Cette réalité, irréductible pour chacune de ces dimensions, impose le réajustement permanent des stratégies pour chacun des acteurs du développement territorial.

[5] Dans le sens où les localisations seraient définies spatialement sur un plan.

C'est vrai pour tous les acteurs, mais c'est particulièrement vrai pour les opérateurs commerciaux des IFF qui sont subordonnées à une stratégie de localisation.

4.6.1 Les projets sont en situation de concurrence

Leur positionnement se traduit par une recherche d'équilibre entre la rationalité de la répartition sur le territoire et celle, qui peut être très différente, de la défense des positions de marché face à la concurrence. Dans ce jeu, l'acteur public ne peut entrevoir qu'une partie des réalités.

4.6.2 Les acteurs sont en situation d'instabilité

Pour les acteurs commerciaux, cette concurrence va au-delà du seul aspect territorial, mais se construit aussi en fonction des stratégies de positionnements commerciaux, économiques et financiers, qui voient se recomposer les enseignes, les alliances, avec pour conséquence la valorisation des réussites et la sanction des échecs.

4.6.3 L'incertitude de l'évolution du territoire

Les acteurs sachant leur propre instabilité multiplient les scénarios, faute d'avoir la maîtrise de la prévision. Il en résulte pour les opérateurs commerciaux des comportements qui rendent leurs stratégies illisibles aux yeux de l'acteur public, soucieux de maîtriser l'implantation de leurs installations. Ainsi, les opérateurs se consacrent à maîtriser le maximum de cartes dans leur jeu, et pour cela ils oeuvrent à :

- acquérir des terrains partout pour s'assurer de la disponibilité d'emprise à développer ou à échanger contre de meilleurs emplacements,
- multiplier les projets pour multiplier les chances de réussite face au risque d'échec grandissant,
- s'inscrire ou se développer dans des dispositifs existants parce qu'ils savent que leurs extensions ou du moins leurs transformations, peuvent plus difficilement être bloquées par les procédures administratives.

Tous les acteurs du territoire sont dans cette situation d'instabilité. Ils évoluent par rapport à des valeurs, des circonstances particulières, des facteurs externes ou internes. Les pouvoirs publics aussi ! Ils ajustent leurs politiques, leurs engagements, leurs priorités, etc… et pour ces raisons sont eux aussi facteurs d'incertitudes sur le développement du territoire, même si on leur demande, à travers les documents de planification, une certaine stabilité.

Un exemple des plus caractéristiques est illustré par les transversales alpines, dans un tout autre domaine certes, mais qui montre parfaitement les incertitudes de la planification. Dans le dispositif des traversées des Alpes, trois pays sont en concurrence et en complémentarité :

La France avec le Mont Cenis, la Suisse avec le Gothard et l'Autriche avec le Brenner. Dès lors que la Suisse a décidé de son projet et commencé les travaux, la stratégie des autres acteurs et leurs projets sont devenus caduques. Ce syndrome du « Gothard », les IFF y sont particulièrement sensibles. Les projets et les stratégies individuels sont par définition concurrentiels et sans cesse en redéploiement en fonction de l'évolution des situations. Cette réalité impose un réexamen constant des situations et des ajustements permanents.

À cela, il convient d'ajouter, pour les IFF dont il est question, que les Pouvoirs publics ne maîtrisent pas deux facteurs essentiels supplémentaires : le foncier (sauf exception) et la chronologie des événements. Ces facteurs tendent non seulement à accentuer les incertitudes, mais imposent à tous la nécessité de réajuster en permanence ses positions face à l'évolution des situations.

4.7 Enseignements du diagnostic pour une stratégie IFF

Le diagnostic proposé ci-dessus est fait dans la perspective d'une stratégie ; alors, quels sont les enseignements qu'il faut en tirer pour la stratégie IFF à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise?

Une stratégie ciblée sur certaines catégories.

L'analyse de la localisation actuelle des équipements aura montré que la plupart des équipements publics et commerciaux se localisent correctement par rapport à des enjeux de durabilité. Seuls une série réduite d'équipements présentent des enjeux encore trop partiellement ou peu maîtrisés.

On peut donc sereinement se limiter à certaines catégories d'installation à fortes fréquentations, parmi lesquelles les installations commerciales de différents types, et les installations sportives qui ont tendances à se multiplier.

Le cas particulier des commerces de biens pondéreux

Le cas des IFF de biens pondéreux présente une situation un peu particulière. La distribution actuelle de l'offre de biens pondéreux est déséquilibrée et localisée en partie hors de l'agglomération. Deux questions se posent :

- Peut-on localiser ces installations dans les pôles urbains de l'agglomération ? A l'évidence non. Leurs conditions économiques de fonctionnement ne leur permettent pas de viser les mêmes espaces que les commerces de biens mixtes. Et par ailleurs, les polarités doivent être affectées en priorité au logement, aux activités génératrices d'emplois et à l'offre commerciale de biens mixtes, qui soutiennent le mieux l'attractivité de ces pôles. On peut donc imaginer des « show room » pour les grandes marques dans ces pôles, mais on ne peut pas envisager d'y implanter des IFF de biens pondéreux.

- Dès lors, la question se pose de savoir s'il est pertinent d'implanter une plateforme d'IFF de biens pondéreux dans l'Ouest du territoire genevois pour des raisons d'équilibre de leur distribution ? Si l'on se réfère à l'objectif de réduire les besoins de mobilité, alors à l'évidence oui. Avec l'accroissement prévisible de la population dans le croissant Rhône-Arve, le développement d'une offre nouvelle de commerces de biens pondéreux est justifié. Plusieurs formes sont envisageables : la valorisation de Archamps qui trouverait un avenir dans ce segment commercial, la réalisation d'une nouvelle plateforme dédiée dans le croissant Rhône Arve mais sur le territoire genevois. Répondre à cette question relève d'une orientation qui doit être débattue avec les opérateurs, et vérifiée dans les potentiels d'accueil en terme d'espace dans les PACAs concerné.

Des cas « orphelins »

Parmi cette liste d'équipements, il y a un certain nombre d'équipements appelés « orphelins ». Ils sont présentés ainsi parce que le nombre d'événements probables, par exemple pour traiter la localisation d'un nouvel Hôpital d'importance, sera très faible. Il n'est donc pas utile de développer une stratégie lourde pour un cas de figure qui arrivera peut être une seule fois en 20 ans. Il suffit pour ce type d'installations de prévoir leur intégration obligatoire dans un système d'évaluation. L'événement de la localisation de l'hôpital de Findrol est caractéristique pour rappeler que les localisations d'équipements publics aussi particulier obéissent à des règles qui dépassent le cadre de la seule rationalité technique.

Des catégories à géométrie variables.

Les installations sont appelées à évoluer, il faut donc se préparer à intégrer des équipements inclassables, qui ne rentrent pas dans des catégories définies. Aujourd'hui déjà, la définition claire de l'apparentement à l'une ou l'autre catégorie d'IFF n'est pas toujours évidente. Ce sera le cas des situations de grappes et des nouveaux projets qui se jouent des catégories. La pérennité des modèles actuels n'est pas assurée ; les modèles d'installations sont appelés à évoluer avec le temps et en fonction des pratiques d'achat, selon des stratégies sans cesse en recherche d'originalité pour maintenir l'attrait de la clientèle. Il faut donc se préparer à considérer chaque situation comme une situation particulière, pour laquelle une réflexion spécifique doit être formulée.

Là aussi, les dispositions de la stratégie doivent prévoir un passage obligatoire par une évaluation des localisations pour que ces cas de figure soient cernés.

Une stratégie qui devra évoluer

On doit aujourd'hui dans le plan directeur et le projet d'agglomération déterminer une stratégie pour une période longue, plus longue que les pratiques d'achat qui lui servent de cadre de réflexion. Il faut donc admettre que cette stratégie doit pouvoir évoluer. Ceci exclut de travailler par un dispositif légal lourd, et de viser plutôt des dispositions d'application souples et évolutives.

Cette réalité est soulignée par le nombre relativement modeste de cas qui seront à traiter, ce que semble laisser entrevoir la prévision de l'évolution des IFF à l'horizon 2030 face aux enjeux d'évolution de la population.

Cela signifie aussi que la stratégie doit déterminer un processus de suivi de la situation de l'offre en matière d'équipements pour comprendre les évolutions auxquelles elle devra s'adapter.

Une approche qualitative VS normative de l'évaluation

Il faut reconnaître le problème posé par les IFF comme une succession de cas particuliers, qui devront être raisonnés chacun pour soit, en fonction d'un certain nombre de clés.

De plus, chaque projet s'inscrit dans un contexte urbain dynamique, qu'il n'est pas possible d'anticiper dans toutes ses dimensions. Le même IFF, posé à des endroits différents, n'aura pas le même impact. On peut anticiper les aspects liés à l'accessibilité par exemple, mais il y a d'autres critères à prendre en compte, qui sont liés au contexte urbain spécifique dans lequel s'insère un objet et aux objectifs urbanistiques définis dans les planifications territoriales pour le site considéré. L'analyse de ces critères s'effectue forcément de manière qualitative, par objet, pour apporter une évaluation.

IFF et les bases légales pour agir

On pourra donc agir en termes de stratégie sur les projets IFF en agissant sur les règles d'affectation du sol acceptant les nouvelles implantations IFF. Mais on pourra aussi envisager l'introduction de règles particulières dans les textes légaux pour traiter la question pour l'ensemble des projets IFF sur le territoire. Par exemple, l'obligation d'être accessible par les réseaux TP avec une qualité de desserte imposée, des restrictions de stationnement, des surfaces commerciales maximales, etc… C'est possible pour le territoire du Canton de Genève, les institutions de gestion du territoire étant les mêmes que celles qui légifèrent en matière de développement territorial. Mais il n'en est rien pour la partie vaudoise du territoire de l'agglomération et encore moins pour la partie française, où les législateurs ne se superposent pas aux autorités de gestion des territoires concernés.

Cet énoncé montre qu'une stratégie peut se traduire de diverses manières. Le découpage institutionnel et les diversités de pratiques montrent aussi que la stratégie pourrait reposer sur des bases très différentes dans le Canton de Genève, dans le canton de Vaud et en France.

Les limites de la planification positive

Planifier les IFF, à savoir prévoir et préparer activement les localisations dans des sites préférentiels est certes un objectif souhaitable, mais qui présente des limites fortes et insurmontables. On pourra cerner les espaces de localisations préférentielles, on pourra identifier des principes de localisation, mais il sera invraisemblable d'imposer et par conséquent de réserver des localisations pour des installations pour lesquelles la collectivité ne maîtrise pas la décision de l'investissement.

Il faut donc se résoudre à se mettre en situation de comprendre ce qui se passe et se donner les moyens de redéployer en permanence des stratégies pour favoriser des projets là où ils sont souhaitables, et empêcher d'autres d'émerger là où il ne le sont pas. Mais cela signifie malgré tout aussi que les Pouvoirs publics peuvent rester proactifs et assumer le rôle d'attirer des promoteurs d'équipement dans des situations souhaitables pour développer la ville.

5. STRATEGIE PROPOSEE

5.1 Le contenu d'une stratégie IFF

La stratégie IFF, c'est l'action globale entreprise par les Pouvoirs publics des trois espaces institutionnels pour traiter la question de l'implantation des IFF dans l'espace urbain de l'agglomération pour obtenir une action convergente sur les territoires français et vaudois de l'agglomération.

La stratégie IFF proposée est une stratégie ouverte, qui vise à se préparer à comprendre et à raisonner de cas en cas dans le contexte dynamique et incertain de l'agglomération franco-valdo-genevoise à partir d'une cartographie, qui identifie les lieux de fortes opportunités dans l'agglomération, et de principes d'orientation des implantations d'IFF qui répondent à un objectif d'optimisation les mobilités durables. La stratégie proposée ne définit pas la localisation des IFF, elle fournit des indications quant aux lieux d'opportunités et aux conditions cadre auxquelles une IFF doit répondre.

Pour parvenir à agir sur les localisations dans le territoire de l'agglomération, la stratégie commune aux trois espaces institutionnels de l'agglomération doit au préalable assurer la maîtrise de la connaissance pour agir, identifier un processus de décision commun sur chacun des territoires, proposer un instrument de décision et par conséquent une méthode d'évaluation des projets ou des sites d'implantations. Mais elle doit aussi préparer les pouvoirs publics à intervenir de manière proactive pour favoriser la recherche de solutions favorables de localisation.

Cette stratégie se distancie quelque peu de celle, attendue, qui aurait dû déboucher sur la définition de sites d'implantation et de leur potentiel d'utilisation pour chaque type d'IFF ; Pour définir des sites d'implantation, il faudrait pouvoir intervenir dans le jeu foncier et la stratégie des acteurs privés, ce qui n'est pas possible à ce stade.

Le contenu de cette stratégie est présenté ici comme un ensemble à mettre en œuvre en vue d'une meilleure gestion de la question des IFF à l'échelle de l'agglomération. La stratégie proposée se décline en 4 axes :

Axe 1 : Instauration d'une veille IFF

Les Pouvoirs publics de l'agglo doivent disposer des connaissances et des bases de données pour suivre cette évolution des IFF dans l'agglo et espérer développer une maîtrise de cette problématique pour orienter ces implantations dans le sens du développement territorial préconisé.

But poursuivi: acquérir un savoir et une maîtrise

Axe 2 : Définition d'un processus de décision

Partant de l'idée que les Pouvoirs publics doivent agir sur ces localisations d'IFF, il convient de se mettre d'accord pour inscrire cette volonté dans les processus de décision et convenir au sein de l'agglo d'une pratique commune.

But poursuivi: définir un processus de décision sur chacun des espaces institutionnels de l'agglo et un outil commun d'évaluation des IFF.

Axe 3 : Définition de l'outil d'aide à la décision sous la forme d'une méthode d'évaluation de la localisation des IFF

Cet outil de décision est construit sur la base de principes d'orientation pour la localisation des IFF. Ces principes d'orientation se déclinent par un système de critères et d'indicateurs dont la traçabilité imposent une définition claire et partagée. L'ELIFF obéit donc à une méthodologie qui permet une prise de position systématique des pouvoirs publics sur des projets ou sur les potentiels d'accueil d'un site.

But poursuivi: convenir de principe de localisation et d'une méthode commune

Axe 4 : Aide à la localisation d'IFF dans l'agglomération multipolaire

Face à l'enjeu que constituent ces installations, parce qu'elles sont des attracteurs urbains à valoriser pour soutenir la construction des centralités de « l'agglomération multipolaire », et parce qu'ils sont potentiellement source de nuisances en termes d'environnement, les pouvoirs publics doivent développer une capacité à orienter, faciliter, soutenir la localisation au bon endroit des IFF par tous les moyens qui sont à sa disposition.

But poursuivi : développer une posture proactive et des moyens d'action en faveur de la localisation cohérente des IFF sur le territoire de l'agglomération

Chacun de ces axes est décrit ci-dessous pour énumérer les mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs et la liste des outils sur lesquelles les acteurs de la stratégie pourront s'appuyer. Les instruments de la stratégie sont décrits au chapitre 6.

5.2 Les objectifs poursuivis et les principes d'implantations

5.2.1 Objectifs généraux d'une stratégie d'implantation des IFF

Les IFF étant indispensables au fonctionnement de la ville en général, leur implantation poursuit essentiellement deux objectifs que l'on retrouve en filigrane dans les attentes définies par la Confédération dans ses directives à l'intention des Cantons:

- Le premier objectif est de réduire les effets négatifs de projets générateurs de mobilité individuelle et par conséquent de nuisances en matière d'environnement.

- Le deuxième objectif est de tirer parti de l'existence indispensable de ces IFF pour développer le tissu futur de l'agglomération, en localisant ces IFF forts « attracteurs » urbains dans les lieux où ils apportent à la fois une plus-value en termes de composition urbaine et un avantage d'accessibilité pour les populations.

Ces objectifs favorisent un renouvellement de la manière de concevoir le tissu urbain et plus généralement l'organisation d'une agglomération soucieuse de durabilité. Ils inscrivent un certain nombre de projets, les IFF de différentes catégories, dans le dispositif de management de l'agglomération pour parvenir à réaliser ces objectifs, et de trouver pour ces projets à forts enjeux un cadre décisionnel plus clair qu'il ne l'est actuellement.

5.2.2 Objectifs particuliers pour les IFF commerciaux

La catégorie des IFF commerciaux présente les enjeux les plus forts en termes d'environnement. Mais ils offrent aussi le potentiel le plus avantageux pour développer de nouveaux « attracteurs » urbains, c'est-à-dire des lieux favorables à l'urbanité, le mot étant compris dans le sens à la fois de la diversité de la composition urbaine et par conséquent de la multiplicité des possibilités de rencontre que l'on attend du tissu urbain, ce que les anglophones appellent « serendipity ».

L'agglomération franco-valdo-genevoise se prépare à l'accueil d'un volume important de populations nouvelles. Les PACAs traduisent en projet cette exigence de faire face à la croissance de la place genevoise. Cet accroissement de population va générer le besoin de nouveaux équipements publics, installations commerciales, installations publiques et privées de loisirs, etc., qui constituent les IFF dans leur différentes catégories.

L'ambition est de positionner les IFF commerciaux de manière à ce que leur attractivité naturelle profite à la constitution de nouveaux pôles dans l'agglomération pour construire l'agglomération compacte, multipolaire et verte qui soutient le projet territorial.

Ces IFF commerciaux sont donc appelés à se localiser dans le coeur des projets urbains en développement, dans des positions proches des noeuds principaux des réseaux de transports publics, avec une bonne connexion aux réseaux de mobilités douces. Il est attendu qu'ils procurent une diversité d'offre et de services de nature à satisfaire les besoins des populations résidant à proximité. Ces IFF commerciaux seront à ces conditions des pièces maîtresses des projets urbains en développement dans le territoire de l'agglomération avec pour perspective de renouveler le genre du « pôle commercial » en termes de langage architectural, d'intégration dans le tissu urbain, de programmation et d'organisation, de rôle et de position dans l'espace public. C'est un enjeu fort, à la hauteur de l'ambition de réintégrer ces IFF commerciaux dans le tissu urbain.

5.2.3 Principes d'implantation des IFF commerciaux

Les objectifs ci-dessus peuvent se traduire par quelques principes qu'il faut bien énoncer si l'on veut agir en transparence et identifier les paramètres utiles d'une évaluation des implantations.

Principe de la contribution à la construction de l'agglomération compacte multipolaire et verte

Les IFF commerciaux sont des attracteurs urbains et, dans ce rôle, ils **soutiennent le développement des pôles de l'agglomération multipolaire**, c'est-à-dire les centralités en devenir, dont l'agglomération à besoin pour structurer son espace et ses réseaux, ainsi que les centralités existantes. C'est la manière de définir des « localisations qui font sens » pour les promoteurs et pour les usagers et, pour les pouvoirs publics, de traduire l'ambition de « l'urbanité » sur le terrain de l'agglomération.

Principe de l'inscription dans des espaces de mixité

Les IFF commerciaux **s'intègrent dans des espaces de mixité,** des lieux propices à l'urbanité et à la centralité, associant commerces, activités, habitat, équipements publics avec un certain équilibre et une certaine densité favorables à une continuité d'animation durant les journées et durant la semaine.

Principe de la juste taille

Les IFF commerciaux, compte tenu de leur rôle mais aussi de leurs impacts sur le tissu urbain et les réseaux de mobilité, **s'intègrent par leur taille dans le dispositif urbain**. Le commerce d'une manière générale doit se rapprocher de la clientèle et non plus l'inverse, à savoir que le client va au commerce dans des centres en périphérie, qui exploitent avec des impacts négatifs une bonne accessibilité routière que les transports publics ne peuvent tout simplement pas concurrencer en termes d'attractivité.

Principes d'accessibilité

Les principes suivants s'appliquent à la localisation sur les réseaux de mobilité de l'agglomération.

Les **IFF de biens pondéreux** sont à localiser sur les nœuds des réseaux routiers, ils doivent désormais disposer de la possibilité d'une livraison par le rail et, enfin, sont desservis par une ligne de TP du réseau principal. Le plan de mobilité des entreprises constitue un élément non suffisant pour justifier d'une bonne connexion aux réseaux de TP.

Les **IFF de biens mixtes** sont localisés sur les nœuds des axes forts des transports publics. La taille de l'IFF de biens mixtes renforce cette exigence : plus un centre commercial est grand, plus favorable sera une localisation sur des grands axes de transports publics. Une implantation hors des espaces accessibles en transports publics renforce l'exigence de l'accessibilité TIM et apparaît donc comme pénalisante en termes d'objectifs généraux du développement territorial.

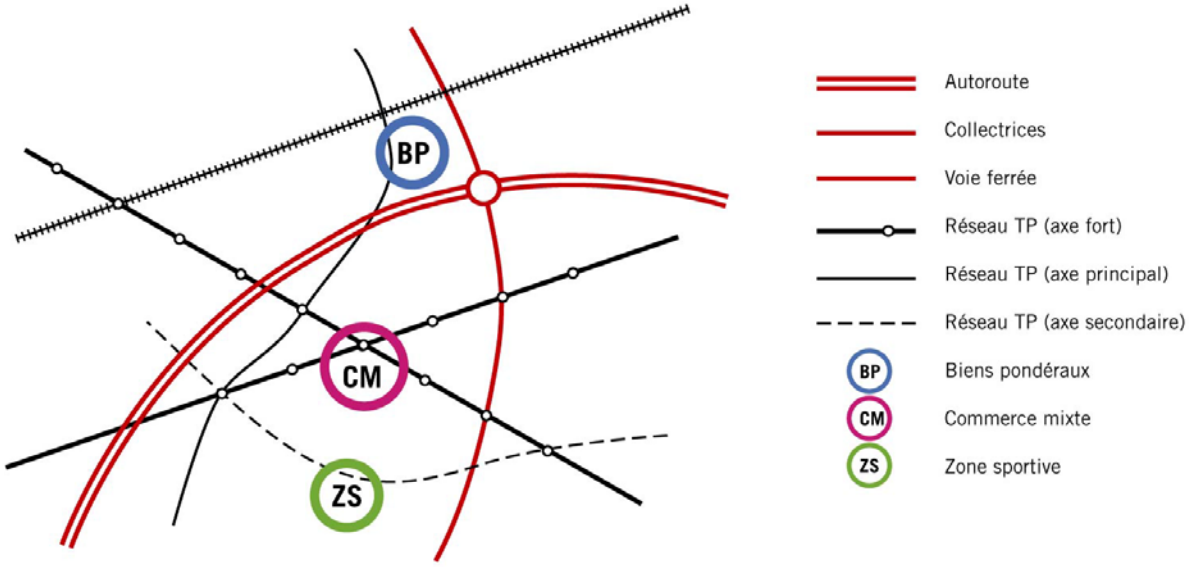


Figure 2 : Principe d'implantation sur les réseaux de mobilité

5.2.4 Objectifs particuliers pour les IFF Zones sportives

Les zones de loisirs, qu'elles soient consacrées à la pratique du sport ou aux loisirs, constituent une catégories d'équipements qui consomment de l'espace. Elles ont donc naturellement tendance à chercher des localisations périphériques pour des raisons d'espaces, de prix de terrains, etc. Leurs connexions aux réseaux de transports sont en principe assurées mais avec des cadences souvent peu attractives. Et pourtant, ce sont des

équipements qui sont fréquentés de manière assidue par des populations scolaires ou plutôt jeunes, dépendants des transports publics.

Le coût de ces équipements, les possibilités de synergies en termes d'exploitation, la multiplication des emprises dans les espaces verts de l'agglomération pourraient avoir pour effet tendanciel de pousser les collectivités à se regrouper pour réaliser des installations communes. Cette tendance est soutenue aussi par les impératifs de gestion des espaces ouverts de l'agglomération. Ces regroupements font des ces installations des IFF. Cela justifie un regard au titre d'une stratégie d'optimisation des accessibilités en transports publics.

5.2.5 Principe d'implantation des zones sportives

Les **IFF de zones sportives** sont localisées dans les espaces ouverts définis par le projet d'agglomération et sont desservies par une ligne TP qui fonctionne le soir et les week-end à des cadences attractives durant les heures d'exploitation, favorisant l'accessibilité du public jeune.

5.2.6 Des principes pour paramétrer une évaluation des implantations d'IFF nouvelles

Ces principes sont contenus en filigrane dans les paramètres de l'évaluation d'une implantation d'IFF, et surtout dans l'accessibilité gravitaire définie par l'OUM. Ces principes ont en effet été traduits en indicateurs, qui sont utilisés avec un certain consensus. Il est donc indispensable et utile de les expliciter et de les définir (chapitre 7).

L'énoncé de ces quelques principes peut surprendre. Les pouvoirs publics ne sont pas coutumiers du fait de formuler des principes de localisation pour les installations commerciales. C'est pourtant tout à fait compréhensible et justifié si l'on replace ces énoncés dans le contexte actuel de la planification urbaine. Les pouvoirs publics ont pour défi de réussir la ville dense. Les installations commerciales, à cause de leur rôle dans le tissu urbain, ne pouvaient pas échapper à l'exigence de recherche d'une cohérence nouvelle, qui s'impose d'ailleurs à tous les acteurs de la ville. Si l'on vise à densifier l'urbain de manière générale et à assurer, par nécessité environnementale et organisationnelle, une desserte des grands attracteurs urbains par les transports publics, il est logique que ce changement de paradigme touche aussi au développement commercial et à ses références, pour appeler à la production de modèles différents, plus compatibles avec les visions contemporaines.

Cette réalité, il faut l'énoncer et la faire entrer dans le discours comme on a fait entrer dans les discours de l'urbanisme les questions, par exemple, de continuité des couloirs naturels.

5.3 Les 4 axes de la stratégie proposée

Voir pages suivantes

AXE N° 1

Instauration d'une veille IFF au sein de l'agglomération

Objectifs

Pour agir, il faut maîtriser une connaissance de la problématique des IFF. Cette connaissance des IFF commerciaux en particulier faisait défaut jusqu'ici. Cette première étude comble une partie des lacunes. Mais si les pouvoirs publics doivent, au titre du défi de la réalisation de la ville compacte, intervenir dans la localisation des IFF commerciaux et des IFF de sports, alors il faut que les administrations publiques, pour être un interlocuteur crédible, s'approprient cette connaissance, développent une veille de l'évolution de ces IFF sur le territoire et maîtrisent les contextes qui influencent leurs implantations.

Mesures

- Mettre sur pied une Cellule de veille IFF à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

- Maintenir à jour, au niveau de la Cellule de veille IFF, la base de données des IFF et la cartographie des sites préférentiels, en intégrant les projets nouveaux et les modifications qui interviennent au niveau des réseaux de mobilité et de leur exploitation.

Organisation et responsabilités (cf chapitre suivant)

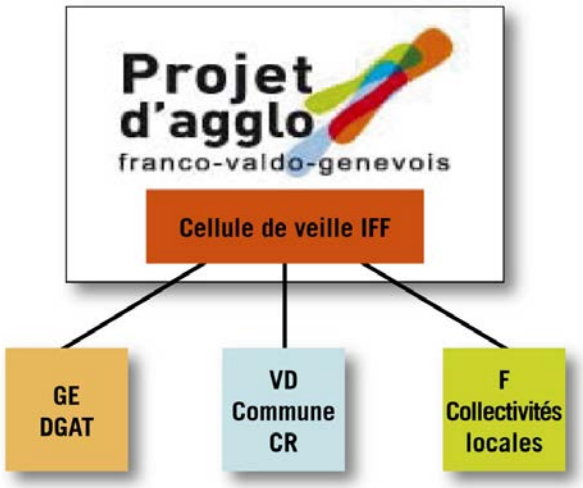


Figure 3 : Position de la Cellule de veille IFF comme instrument du projet d'agglomération.

AXE N° 2

Définition d'un processus de décision commun

Objectifs

Transcrire les intentions d'une planification durable des IFF dans les processus de décision, afin qu'elles puissent être respectées par les acteurs genevois, vaudois et français, au bénéfice du développement harmonieux de l'agglomération.

Mesure

- Adopter dans la Charte d'agglomération pour tous les espaces institutionnels l'instrument d'évaluation comme outil d'aide à la décision des autorités compétentes
- Délivrer un préavis (ELIFF) le plus en amont possible dans le cadre des procédures, pour clarifier les conditions d'implantation des projets.
- Produire pour chaque projet à localiser ou pour chaque site d'implantation d'une IFF à forts enjeux, une Evaluation de la localisation de l'IFF (ELIFF). Cette évaluation doit faire l'objet d'un préavis délivré aux autorités compétentes de l'entité territoriale de l'agglomération concernée, au même titre que les préavis d'autres services spécialisés (environnement, mobilité, etc.).

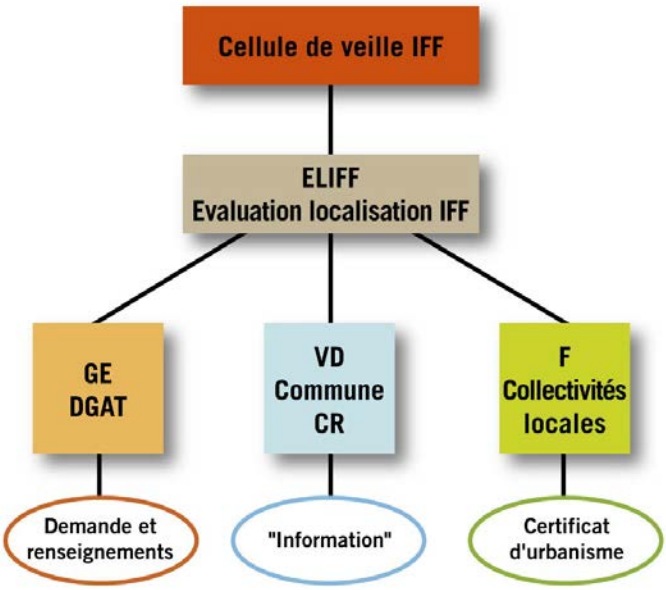


Figure 4 : La Cellule de veille IFF et la délivrance des ELIFF

Instruments de la stratégie

1. La charte d'agglomération comme moyen de coordination

2. Les instruments de la veille technologique et notamment la base de données des IFF avec ses mises à jour.

3. L'outil de décision pour l'évaluation des localisations d'IFF et sa méthode

AXE N° 3

Définition de l'ELIFF comme outil commun d'aide à la décision pour l'évaluation des implantations IFF

Objectifs

Evaluer les projets d'implantation d'IFF sur la base des principes d'implantation définis au chapitre 5, pour tester la conformité des projets par rapport au développement territorial et cerner leur potentiel d'intégration dans les dispositifs urbains existants et en devenir de l'agglomération.

Mesures

- Appliquer les principes d'implantation définis pour déterminer l'acceptabilité des projets et évaluer leur capacité d'intégration.
- Utiliser une base méthodologique commune pour évaluer les implantations nouvelles.
- Introduire la cartographie des périmètres préférentiels et la programmation, très sommaire, que fournissent les prévisions d'évolution des IFF lors des études d'urbanisation du projet d'agglomération (études des PACAs, composition des interfaces de mobilité, organisation et contenu des centralités de l'agglomération, etc…).
- Appliquer les règles en matière de stationnement, conformément aux directives et normes pour ces installations, dont les plus importantes sont soumises, par ailleurs, à Etude d'impact.
- Introduire systématiquement les plans de mobilité comme conditions d'implantation à toutes ces installations, indépendamment de leur taille.

Instruments de la stratégie

1. La veille IFF.
2. L'outil commun d'aide à la décision et la méthode d'évaluation des localisations et des projets IFF (ELIFF) décrite au chapitre suivant.
3. La cartographie des périmètres d'implantation préférentiels que traduit l'application des principes d'accessibilité.
4. Le modèle multimodal transfrontalier de la Direction générale de la mobilité (DGM).

AXE N° 4

Appui à la localisation IFF dans « l'agglomération compacte multipolaire et verte »

Objectifs

Assurer et accompagner les localisations des IFF, parce qu'elles contribuent de manière déterminante au développement de l'agglomération compacte, multipolaire et verte, en recourant à l'ensemble des dispositifs en mains des Autorités territoriales pour soutenir les implantations et les opérateurs

Mesures

- Identifier, à l'intérieur des périmètres préférentiels, les espaces disponibles.
- Inscrire les localisations dans un plan.
- Articuler potentialités, besoins et orientation avec la recherche active d'opérateurs d'IFF pour œuvrer à la convergence entre les porteurs de projets et les propriétaires de sites potentiels.
- Recourir aux dispositifs juridiques de maîtrise foncière existants pour, au besoin, intervenir sur le marché foncier, déterminer la nature de l'usage du sol, préserver les localisations et soutenir la réalisation des projets.

Instruments de la stratégie

1. La Cellule de veille.
2. La cartographie des périmètres d'implantation préférentiels.
3. L'estimation de l'évolution future des IFF.
4. Les Instruments d'intervention sur le foncier à disposition des pouvoirs publics:
   - Définition de la destination des espaces considérés dans les plans d'occupation et les plans de zones.
   - Exercice du droit de préemption.
   - Exercice, lorsque justifié, du droit d'expropriation, pour développer en particuliers les interfaces de transports sur les axes forts et développer les équipements qui doivent les accompagner, afin de créer les polarités d'agglomération.
   - Acquisitions pour assurer la maîtrise foncière et permettre le développement rapide des projets dans des situations de décisions simplifiées.
   - Création d'un fonds d'acquisition foncière ou de valorisation des fonds existants pour faciliter les acquisitions, si l'on veut véritablement être acteur du jeu urbain et non pas

spectateur d'un jeu qui ne s'amorce que par le hasard des circonstances, ce que l'agglomération ne peut plus se permettre.

6. INSTRUMENT DE LA STRATEGIE : ORGANISATION ET RESPONSABILITES DE LA CELLULE DE VEILLE IFF

6.1 Autorité compétente pour la mise en œuvre de la stratégie

La responsabilité de la mise en œuvre de la stratégie devra être définie par un accord entre les autorités partenaires du projet d'agglomération. La logique serait que la veille IFF, qui constitue le dispositif central, soit assurée par l'organisme du projet d'agglomération parce qu'il dispose des outils et des compétences pour le faire, et parce qu'il est une instance transfrontalière.

6.1.1 Cellule de veille IFF

La Cellule de veille IFF travaille sous la responsabilité de l'organisme du projet d'agglomération. Elle sera en mesure de suivre les évolutions qui vont se réaliser dans ce domaine et de raisonner les situations nouvelles qui vont se présenter.
Cette veille constituera alors l'organe représentatif permanent par lequel les pouvoirs publics suisses et français assureront le suivi, le contrôle et, dans une certaine mesure, l'orientation de l'implantation des IFF sur le territoire de l'agglomération.

6.1.2 Attributions

En tant que cellule spécialisée, la Cellule sera investie des attributions suivantes :

- Suivre le développement des IFF sur le territoire de l'agglomération et mesurer l'impact des décisions prises en la matière ;

- Gérer et mettre à jour la base de données géo-référencées ;

- Évaluer les localisations et les projets d'IFF à fort enjeu et délivrer un préavis au service concerné genevois suisse ou français (ELIFF). Ce préavis est rédigé en concertation avec les membres du projet d'agglomération et validé par les organes de pilotage politiques de l'agglomération ;

- Produire des éléments d'aide à la décision (cartes des sites d'implantation préférentiels, éléments de programmation, etc.) et œuvrer pour parvenir à orienter les IFF à fort enjeu ;

- Mettre les acteurs étatiques en situation d'imposer des localisations aux IFF.

6.1.3 Mode d'intervention

Pour l'évaluation des projets, la Cellule de veille doit être sollicitée le plus en amont possible par les services compétents des différents territoires de l'agglomération pour tout projet d'implantation d'une IFF sur le territoire de l'agglomération. C'est à elle de déterminer ensuite s'il s'agit d'une IFF à forts enjeux ou non.

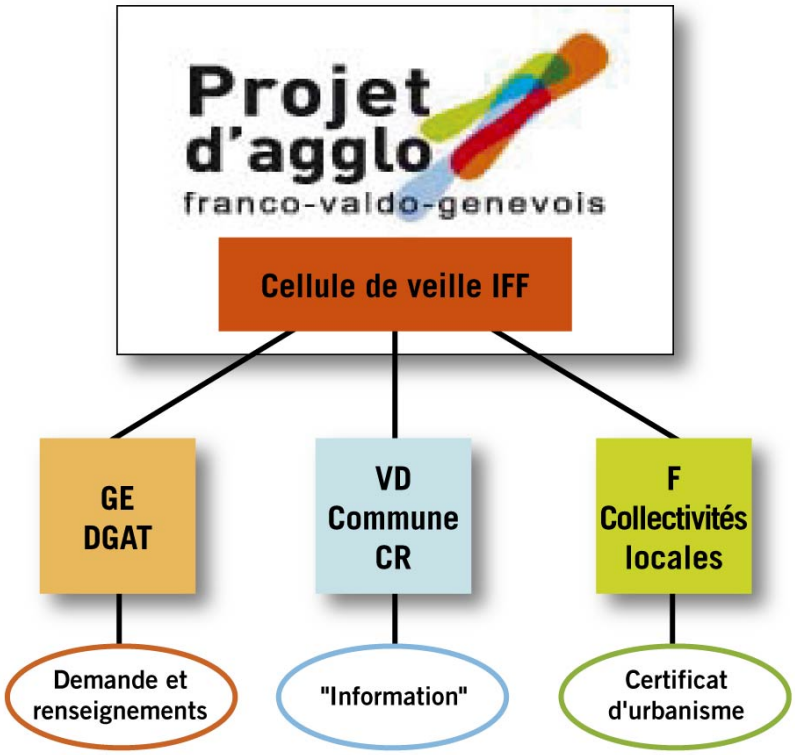


Figure 5 : Mode d'intervention pour l'évaluation des projets IFF

Dans le canton de Genève, c'est la Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) qui est chargée de consulter la cellule de veille lors du dépôt d'une demande de renseignement (DR), au même titre qu'il consulte les autres services de l'Etat.

Dans le canton de Vaud, c'est le Conseil Régional (CR) du district de Nyon qui sollicite la cellule de veille, lorsqu'une demande d'autorisation pour un équipement ou une installation lui est adressée. Le CR coordonnera la stratégie du canton de Vaud et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

En France, c'est la collectivité (commune, communauté de communes ou communauté d'agglomération, selon le niveau de prise de compétence) qui est sollicitée lors de la demande d'un certificat d'urbanisme ou d'un permis de construire par le porteur d'un projet. C'est donc la collectivité qui informera la cellule de veille.

6.1.4 Statut du préavis de la Cellule de veille

Les autorités compétentes de chaque entité territoriale de l'agglomération (DGAT, CR, Collectivité) ne sont pas liées par le préavis de la Cellule de veille.

6.2 Détermination de la nature de l'IFF

Lorsque la Cellule de veille IFF est interpellée par une collectivité pour produire une ELIFF, elle doit commencer par déterminer s'il s'agit bien d'une IFF, puis identifier la catégorie à laquelle elle est assimilable. La Cellule dispose pour cela :

- des définitions des types d'IFF proposées au chapitre 3 ci-dessus,
- de la typologie et des catégories d'IFF proposés au chapitre 4 ci-dessus.

L'évaluation de ces appartenances peut se heurter à des incertitudes et rencontrer des cas de figure inconnus. Le but est de rattacher toute IFF à un type pour cerner le mieux possibles ses exigences de fonctionnement, son intégration possible dans le tissu urbain, ses impacts et ses effets sur le contexte environnant.

L'enjeu est de pouvoir cerner un projet le plus en amont possible, avec l'ambition de proposer des localisations éventuelles favorables, dans une posture proactive de constitution du tissu urbain, de proposer des améliorations de projet lorsque nécessaire pour favoriser sa compatibilité avec les objectifs poursuivis ou encore de stopper un projet dont les chances de réalisation sont inexistantes.

6.3 Catégories cibles et seuils de prise en compte des IFF

L'évaluation ELIFF s'applique aux installations suivantes :

- Biens mixtes (BM) : équipements commerciaux de plus de 800m2 de surface de vente. Ce seuil permet en général d'exclure les commerces de quartiers, respectivement de retenir ceux destinés à un bassin de clientèle étendu.
- Biens pondéreux (BP) : équipements commerciaux de plus de 800 m2 de surface de vente. Ce seuil est choisi pour harmoniser les surfaces et éviter les pièges d'une affectation délicate à l'une ou l'autre catégorie. Il permet d'inclure toutes les offres commerciales de ce type.
- Zones sportives (ZS) : toute installation d'échelle intercommunale. En fin 2009, le nombre d'installations de ce type recensé sur le territoire de l'agglomération s'élevait à 42 ; selon les projections réalisées, entre 10 et 21 installations supplémentaires de ce type pourraient voir le jour à l'horizon 2030.

7. INSTRUMENT DE LA STRATEGIE: OUTIL D'AIDE A LA DECISION

7.1 L'outil d'aide à la décision et sa méthode d'évaluation ELIFF

Cet outil d'aide à la décision a été développé pour permettre un mécanisme d'évaluation praticable des projets d'IFF et de leur implantation sur le territoire de l'agglomération.

L'outil repose sur une méthode d'analyse qui vise à évaluer systématiquement un projet ou le potentiel que représente un site donné, pour cerner comment le projet ou le site peut contribuer à la fabrication de la ville compacte, multipolaire et verte visée par le projet d'agglomération.

La méthode s'applique dans le cadre :

- de l'évaluation des projets, pour apprécier l'adéquation des sites d'implantation envisagés ou identifier des périmètres potentiels adaptés ;

- des travaux d'élaboration des plans pour orienter les choix en matière d'affectation (identification des périmètres adaptés à l'accueil d'IFF, etc.) et d'infrastructures (amélioration de l'accessibilité d'un périmètre de développement, prise en compte des incidences d'une infrastructure nouvelle dans les options de développement, etc.).

La méthodologie décrite dans ce chapitre est destinée à un usage interne des administrations. Les valeurs utilisées pour cerner les paramètres dans leurs indicateurs ne constituent pas un référentiel absolu, encore moins une norme opposable à des tiers. Mais la méthode constituera désormais la base d'une approche commune des IFF sur chacun des territoires institutionnels de l'agglo.

7.2 La méthode d'évaluation

Pour permettre l'évaluation d'un projet ou d'un site, les principes d'implantation définis dans le chapitre 5.2 ci-dessus sont déclinés en une série de paramètres permettant d'évaluer la performance d'un projet ou le potentiel d'un site. La méthode fait la distinction entre la conformité aux orientations du développement urbain et territorial et le souhaitable au titre des objectifs poursuivis par les pouvoirs publics. Ce double questionnement est utile et intéressant pour finaliser une prise de position. Il permet de structurer l'évaluation entre des exigences contraignantes et des attentes plus qualitatives dans la recherche d'une intégration favorable de ces IFF dans le tissu urbain. Cette évaluation du potentiel d'intégration d'un projet fait appel aussi à des appréciations car elle ne peut être réalisée uniquement sur la

base d'indicateurs fermés, inévitablement trop réducteurs face à la diversité des situations qui vont devoir être appréciées.

La méthode définit ainsi deux catégories de paramètres. Ces deux catégories structurent un déroulement de l'évaluation en 2 étapes avec, en amont, une étape préalable qui définit la catégorie IFF et, à partir de là, les indicateurs applicables dans le cadre de l'évaluation.

7.2.1 1ère catégorie : les paramètres de conformité aux principes du développement de l'agglomération

Ces paramètres sont contraignants. La réponse apportée à ces exigences contraignantes définit la conformité du projet d'IFF à la planification du développent urbain et territorial. Cette conformité est évaluée à partir d'indicateurs fermés, par exemple : la distance maximale à l'interface de transports publics la plus proche. Ces indicateurs permettent de répondre à la question : « Est-ce que le projet est acceptable ? » Ou, pour l'évaluation d'un site, « Est-ce que le site présente un potentiel valorisable ? ». La valeur des indicateurs est propre à chaque type d'IFF, les exigences ne sont par exemple pas les mêmes pour une installation de biens pondéreux et pour une installation de biens mixtes.

Cette conformité est évaluée à partir des paramètres suivants :

- La qualité des opportunités disponibles (accessibilité gravitaire) et conjointement, parce que intégrée dans la définition de l'accessibilité gravitaire :
    - l'accessibilité aux réseaux des transports publics (TP),
    - l'accessibilité aux réseaux de transports individuels motorisés (TIM).
- Conformité aux exigences en termes d'environnement et de respect du patrimoine naturels et bâti.
- Conformité aux objectifs de mixité urbaine.

L'accessibilité gravitaire est un paramètre qui permet de mesurer la qualité des opportunités que procure un point du territoire grâce à sa connexion aux réseaux de mobilité. Les opportunités sont définies par le nombre et la diversité des autres lieux accessibles – exprimés en volume d'habitants et emplois - et les temps de parcours pour atteindre ces lieux.

En définissant cette accessibilité gravitaire, on qualifie la performance d'un site par rapport à l'agglomération. Les opportunités sont bonnes lorsqu'un site est bien connecté à un nombre élevé de lieux réunissant un grand nombre d'habitants et d'emplois ; elles sont modestes si le site est peu connecté, ou connecté mais par un réseau peu performant, ou encore que les connexions donnent accès à des lieux plutôt pauvres en habitants et emplois.

Établie à partir d'une base de données, cette accessibilité gravitaire est cartographiée. La carte propose une lecture du territoire à partir de la qualité des opportunités propres à chaque lieu ; elle donne à voir les sites d'implantation préférentiels, soit les sites conformes aux principes de localisation synthétisés sur la figure 2 du chapitre 5 .

L'accessibilité gravitaire est une manière de caractériser une centralité. Les IFF commerciaux considérés visant a priori un large bassin de clientèle en même temps qu'une forte attractivité s'implanteront prioritairement dans des sites offrant de bonnes opportunités.

7.2.2 2ème catégorie : les paramètres d'intégration dans le tissu urbain

Ces paramètres sont plus qualitatifs que les précédents. Les réponses apportées à ces questions qualitatives définissent le potentiel d'intégration du projet IFF dans le tissu urbain et dans l'espace de l'agglomération. Cette intégration est appréciée à partir de questions ouvertes. Les réflexions à formuler font appel aux savoirs de l'urbanisme. Ces réflexions doivent répondre à la question : « Est-ce que le projet est souhaitable? » ou, pour l'évaluation d'un site, « Est-ce qu'une implantation sur le site est souhaitable? »

Cette intégration se définit par des paramètres définissant le potentiel d'intégration du projet IFF dans le dispositif urbain, avec à la clé une série de 4 questions ouvertes et de 2 questions analysant le potentiel de valorisation des mobilités douces et de la faisabilité d'un transport des marchandises par le rail.

Des réponses favorables à ces questions relatives aux thèmes de l'urbanisme et des mobilités renforceront la crédibilité du projet et son potentiel d'intégration dans le dispositif urbain.

Ces évaluations, cadrées par des indicateurs et des questions, ne constituent pas un résultat suffisant. Chacun des deux questionnements doit être complété par un bilan et des propositions d'adaptation du projet ou de modifications des conditions cadres qui permettraient de rendre une IFF acceptable pour les paramètres de conformité, ou souhaitable pour les paramètres d'intégration, ainsi que par une évaluation de l'effet de ces mesures sur le projet lui-même, soit sur le contexte du projet.

Comme indiqué au chapitre 7.2.1, ces différents paramètres ne s'appliquent pas uniformément à chaque catégorie d'IFF. L'absence de maîtrise de la nature d'un projet potentiel sur un site rend inopérants certains paramètres ; de même, certains paramètres ne sont pas pertinents pour certaines catégories d'IFF. L'applicabilité de ces paramètres peut être synthétisée comme suit :

	Evaluation de Sites			Evaluation de Projets		
Catégorie des IFF	BP	BM	ZS	BP	BM	ZS
Analyses Opportunités	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**
Accessibilité TP	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**
Accessibilité TIM	**oui**	**non**	**non**	**oui**	**non**	**non**
Protection de l'Environnement	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**
Mixité urbaine	**non**	**oui**	**oui**	**non**	**oui**	**oui**
Questions relatives à l'urbanisme	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**	**oui**
Questions relatives aux mobilités douces	**non**	**non**	**non**	**oui**	**oui**	**oui**
Qualité des mobilités TP et TIM	**non**	**non**	**non**	**oui**	**oui**	**oui**
Questions relatives au raccordement au rail	**oui**	**oui**	**non**	**oui**	**oui**	**non**

Tableau 2 : Paramètres pour l'évaluation des localisations et des projets, selon le type d'IFF

7.2.3 L'exigence de bilan de l'évaluation des paramètres

Le bilan global de l'évaluation dresse une synthèse et propose les recommandations pour la décision à prendre par les autorités compétentes de chacun des espaces institutionnels de l'agglomération.

7.3 Description des paramètres de conformité

7.3.1 L'analyse des opportunités (l'accessibilité gravitaire)

La méthodologie qui a conduit à déterminer l'accessibilité gravitaire et à définir des sites préférentiels est décrite dans l'annexe méthodologique.

Ce paramètre d'opportunité, un peu abstrait (l'accès à un grand nombre d'habitants et d'emplois est considéré comme un atout), devient plus concret si l'on considère le fait que tous les nœuds du réseau de TP et, par conséquent, tous les lieux du territoire n'offrent pas la même accessibilité à des opportunités. On peut être proche d'un nœud, mais ce nœud ne procure pas de bonnes opportunités. Il y a donc un potentiel d'opportunités propre à chaque lieu du territoire, potentiel que l'on peut paramétrer et cartographier.

La qualité d'opportunité offerte est mesurée sur la base de la qualité des réseaux TP disponibles (distance à une halte TP, fréquence, temps de parcours, nombre de transbordements) et par le volume d'habitants et d'emplois desservi par ces liaisons TP. Autrement dit, il s'agit de prendre en compte la masse de populations qui est effectivement susceptible de recourir aux TP pour l'accès au site considéré, compte tenu de l'ensemble des caractéristiques de l'offre TP et de la densité humaine présente autour de cette offre.

L'agrégation de ces données permet d'établir la cartographie qui qualifie chaque lieu de l'espace de l'agglomération par ses performances d'accessibilité gravitaire.
Pour ce qui est de l'accessibilité TP, elle permet de classer les sites en deux catégories :

- les sites bénéficiant de "bonnes" opportunités, autrement dit desservis par un réseau TP offrant un accès performant à une masse importante de population+emplois ;

- les sites bénéficiant de "faibles" opportunités, autrement dit desservis par un réseau TP moins performant et desservant moins de monde.

Les IFF considérés visant a priori un large bassin de clientèle, seuls les sites tombant dans la première catégorie sont à retenir.
La même appréciation est établie pour l'accessibilité TIM. Elle tient compte, comme pour les TP, des "opportunités" offertes. Autrement dit, elle prend en compte la masse des populations et d'emplois susceptible d'accéder rapidement au site (optimisation du nombre de véhicules x km parcourus).
L'analyse des opportunités permet, pour ce qui est de l'accessibilité TIM, de classer les sites en deux catégories :

- les sites bénéficiant de "bonnes" opportunités, autrement dit dont l'accès autoroutier permet d'atteindre très vite une masse importante de population+emplois ;

- les sites bénéficiant de "faibles" opportunités, autrement dit dont l'accès autoroutier ne permet pas d'atteindre très vite un grand nombre d'habitants+emplois.

Pour les Biens pondéreux, les Biens mixtes et les Zones sportives d'une certaine taille, qui visent a priori un large bassin d'usagers, seuls les sites tombant dans la première catégorie sont à retenir. Les installations plus petites, visant des bassins d'usagers plus réduits, peuvent être admises dans les autres sites, pour autant que ceux-ci répondent aux critères correspondants de disponibilité des réseaux.
La cartographie de l'accessibilité gravitaire propose donc plusieurs échelles de lecture. Pour l'évaluation de la conformité au paramètre d'opportunité, on admettra que les IFF doivent être dans le périmètre préférentiel définit par les cartes.

7.3.2 L'accessibilité au réseau des transports publics

L'accessibilité TP est déjà prise en compte dans l'analyse des opportunités. Mais la cartographie permet d'établir plusieurs niveaux de performance pour l'accessibilité TP et, par conséquent, d'affiner la recherche d'un site d'implantation ou l'évaluation d'un projet.
La qualité de la disponibilité TP est déterminée en partie par la distance entre le site et le point d'arrêt, en considérant que plus le site est éloigné de cet accès au réseau, plus l'intérêt de l'usage du réseau devient faible. Trois seuils de distance sont retenus sur la base

d'observations, dans d'autres contextes, de l'influence des points d'arrêts TP sur leur milieu d'implantation, en tenant compte des réseaux réels (graphe routier + graphe de la mobilité douce). Dans la mesure où une gare/halte ferroviaire a une "visibilité" naturellement plus large qu'un simple arrêt de bus, des seuils différents sont considérés :

- pour les gares et haltes ferroviaires : 500 mètres et moins (accès aisé), entre 500 et 1'000 mètres (accès moyen), et plus de 1'000 mètres (accès faible) ;

- pour les arrêts des lignes de transports publics des réseaux urbains et régionaux : 250 mètres et moins (accès aisé), entre 250 et 500 mètres (accès moyen), et plus de 500 mètres (accès faible).

La qualité de la disponibilité TP dépend bien sûr aussi de la fréquence de desserte : plus la fréquence de passage est faible, moins le réseau sera attractif pour une implantation. Pour ce critère également, trois seuils sont retenus. Ceux-ci sont identiques pour tous les types de réseaux et s'appliquent à l'offre en périodes de pointe : un passage au moins toutes les 10 min. (desserte soutenue), un passage toutes les 11 à 20 min. (desserte moyenne), moins d'un passage toutes les 20 min. (desserte faible). Ces seuils peuvent paraître relativement hauts, cependant ils permettent de garantir un niveau de desserte acceptable en tout temps, sachant que les IFF considérés (activités commerciales, zones sportives) sont sollicitées en grande partie en dehors des périodes de pointe, avec des pics d'affluence en fin de journée et le week-end. Dans le cas du chemin de fer, ces seuils permettent de distinguer les gares urbaines bénéficiant d'une desserte par plusieurs lignes ou plusieurs types de trains, et ayant de ce fait une fonction de pôle de transport important. Les haltes situées dans l'agglomération bénéficient d'un niveau de desserte "urbain" (p. ex. RER au quart d'heure), et les haltes des lignes plus périphériques bénéficient d'un niveau de service plutôt de type "régional" (p. ex. un train toutes les demi-heures ou toutes les heures).
Ces valeurs sont différentes de celles pratiquées par la Direction générale de la mobilité. La volonté est de stimuler une attractivité de l'offre pour être en situation de concurrence favorable par rapport aux TIM, son avantage étant plus évident pour les déplacements liés aux achats puisqu'ils permet d'éviter d'avoir à porter les achats.
Le croisement de ces deux critères (distance à l'arrêt et fréquence de desserte) permet de définir 4 niveaux d'accessibilité TP :

Distance à l'arrêt TP		Nombre de passages (périodes de pointe)		
urbain/régional	ferroviaire	0 à 10 min.	11 à 20 min.	21 min. et plus
moins de 250 m	500 m	1	2	4
entre 250 m et 500 m	500 m 1'000 m	2	3	4
plus de 500 m	1'000 m	4	4	4

Tableau 3 : Niveaux d'accessibilité TP

Les niveaux à atteindre sont les suivants pour chaque type d'IFF :

		Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
Biens pondéreux (BP)		**excessif**	**optimal**	**admissible**	**non admis**
Biens mixtes (BM)		**optimal**	**admissible**	**non admis**	**non admis**
Zones sportives (ZS)		**excessif**	**optimal**	**admissible**	**non admis**

Tableau 4 : Niveaux d'accessibilité TP à atteindre selon le type d'IFF

Définitions :

- excessif : le site est à réserver à des affectations ou des types d'IFF susceptibles de tirer un meilleur parti de cette très grande qualité d'accessibilité TP ;
- optimal : le site est optimal pour le type d'IFF considéré ;
- admissible : le site n'atteint pas tout à fait le niveau d'exigence souhaité pour ce type d'IFF, mais il peut néanmoins être envisagé si d'autres atouts majeurs que l'accessibilité TP peuvent être mis en avant dans le cas du site considéré ;
- non admis : le site n'atteint pas le niveau d'exigence souhaité et n'est en principe pas à retenir pour ce type d'IFF.

Dans le cas des zones sportives, les niveaux à atteindre concernent avant tout des équipements destinés à l'agglomération et susceptibles d'être utilisés par une large population (p. ex. piscine, patinoire, etc.). Pour les installations intercommunales en milieu rural, intéressant une population essentiellement locale, le niveau d'accessibilité TP pourra être inférieur, mais on veillera néanmoins à la présence d'une desserte régulière aux périodes d'utilisation de l'installation.

7.3.3 L'accessibilité au réseau des transports individuels motorisés

L'accessibilité TIM est déjà prise en compte dans l'analyse des opportunités. Mais pour les mêmes raisons que ci-dessus, la cartographie permet d'établir plusieurs niveaux de performances pour l'accessibilité TIM et par conséquent d'affiner la recherche d'implantation ou l'évaluation d'un projet IFF de Biens Pondéreux. Une bonne disponibilité TIM est un critère important pour cette catégorie, pour laquelle l'acheminement des marchandises ainsi que le type de bien acquis par les clients conduit à une forte sollicitation des accès routiers.

S'agissant, dans cette catégorie d'IFF, d'équipements ciblant un large bassin de chalandise, le critère considéré comme déterminant est la proximité d'un accès autoroutier : plus l'accès à l'autoroute est éloigné, plus le trafic induit par l'IFF sollicitera le réseau routier local, avec potentiellement un impact d'autant plus important sur le fonctionnement de ce réseau (congestion) et sur les quartiers traversés (nuisances).

Ainsi, 3 niveaux d'accessibilité TIM sont définis pour les biens pondéreux :

Distance de l'accès autoroutier :	Niveau
moins de 1 km	1
entre 1 et 2 km	2
plus de 2 km	3

Tableau 5 : Niveaux d'accessibilité TIM pour les biens pondéreux

Les niveaux à atteindre sont les suivants pour les Biens pondéreux (BP) :

	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Biens pondéreux (BP)	**optimal**	**admissible**	**non admis**

Tableau 6 : Niveaux d'accessibilité TIM à atteindre pour les biens pondéreux.

Les définitions (optimal, admissible, non admis) sont précisées sous §7.3.2.

Les cartes du chapitre 8 définissent des sites d'implantation préférentiels sur la base de combinaisons de critères d'opportunité et d'accessibilité. La légende de ces cartes y est explicitée en détail.

7.3.4 Conformité aux exigences de la protection da la nature et de l'environnement

Les thématiques de l'environnement sont traitées selon les paramètres de conformité usuels à l'examen des projets dans ce domaine. Les contraintes environnementales sont répertoriées dans les bases de données qui fournissent les cartes des contraintes à prendre en compte.

Il s'agit des thématiques suivantes, qui sont documentées dans les données de base de la gestion du territoire en Suisse et en France et font l'objet de cartes, prescriptions et obligations au titre du cadre législatif en matière de protection de l'environnement :

- Site de protection des eaux
- Site de protection de la nature et des couloirs à faune
- Site de protection du patrimoine
- Cartes des dangers naturels
- Zones à risques (rayonnement et accidents majeurs)
- Sites pollués
- Plans de protection de l'air
- Plans de protection contre le bruit

7.3.5 Conformité aux exigences de mixité des activités

Le Principe de l'inscription dans des espaces de mixité définit que les IFF commerciaux s'intègrent dans des espaces de mixité, des lieux propices à l'urbanité et à la centralité, associant commerces, activités, habitat, équipements publics avec un certain équilibre et une

certaine densité favorables à une continuité d'animation durant les journées et durant la semaine.

Cette exigence est vérifiable sur la base des éléments suivants, qui déterminent la situation existante :

- les bases de données statistiques de la population et des emplois,
- la cartographie des IFF équipements publics et IFF commerciaux qui entrent dans la définition de la mixité,

Pour la situation future, ce sont les données des instruments de planification qui établissent les perspectives de développement de la zone d'implantation :

- les plans d'occupation des sols et les plans des zones selon leurs dénominations spécifiques,
- les PACAs et leurs plans de synthèse dans l'agglomération,
- les instruments de développement territorial selon leurs dénominations, qui engagent les pouvoirs publics.

7.4 Description des paramètres d'intégration

7.4.1 Analyse du contexte et des objectifs urbanistiques

L'urbanisation des sites bénéficiant des meilleures accessibilités doit contribuer à valoriser au mieux un tel atout. En même temps, si la mobilité est une donnée importante pour le développement du territoire et la construction de la ville, ce n'est évidemment pas le seul paramètre à considérer pour une implantation d'IFF, et ce n'est pas forcément le plus déterminant.

Ainsi, les cartes des sites préférentiels (et les principes qui président à l'élaboration de ces cartes) offrent un angle de lecture "mobilité", qui doit être complété, voire amendé, par d'autres angles de lecture en termes d'urbanisme.

Le projet doit s'inscrire dans le contexte existant et futur du développement urbain de son aire d'implantation. Il doit contribuer à atteindre les objectifs définis dans les planifications territoriales pour le site considéré.

Ce type d'analyse s'effectue donc forcément de manière qualitative, par objet. Cette analyse est argumentée à partir des 6 interrogations suivantes, sachant que l'objectif de mixité est déjà traité dans les paramètres de conformité :

- L'IFF est-elle une réponse à la vocation du lieu, à son affectation, à son développement actuel ou futur ?

- L'IFF est-elle une réponse à une volonté d'équilibre territorial et de diversification de l'attractivité ?

- L'IFF est-elle un facteur de constitution d'une centralité, d'une urbanité, d'un pôle existant ou futur de l'agglomération ?

- L'IFF projetée est-elle compatible, en termes de fonctionnement et d'exploitation, avec son environnement construit et ne compromet-elle pas les fonctions de centralité souhaitées pour le lieu considéré?

- L'IFF est-elle une valorisation optimale du foncier ou le site se prêterait-il à une valorisation plus prometteuse pour une autre utilisation?

- l'IFF permet-elle d'envisager des synergies intéressantes avec d'autres activités présentes ou une valorisation accrue des infrastructures ou encore, peut-elle être le catalyseur d'un développement souhaité ?

Chacune de ces questions ouvertes est complétée par une appréciation des mesures ou des ajustements qui permettraient une amélioration des conditions d'intégration du projet dans son contexte.

7.4.2 Analyse des mobilités douces

Il s'agit de s'assurer que le projet s'intègre au mieux dans le réseau des cheminements doux et qu'il contribue à la perméabilité du tissu urbain. Les catégories d'IFF considérées visent certes en principe un large bassin de chalandise.

On notera que l'analyse de l'accessibilité gravitaire TP/TIM conduit à ne retenir que les sites offrant de "bonnes opportunités" (soit les sites depuis lesquels on atteint très vite une masse importante de population et d'emplois). Autrement dit, la méthode de sélection des sites maximise indirectement le potentiel des mobilités douces.

On notera également qu'hormis la distance d'accès, le potentiel des mobilités douces est également conditionné par d'autres facteurs (confort et sécurité des cheminements, politique de stationnement, solutions de livraison à domicile, etc.). Ces facteurs sont à optimiser lors de l'élaboration des projets.

Dans le cas des zones sportives intercommunales en milieu non urbain, on veillera tout particulièrement à ce que le site retenu permette à un maximum d'usagers d'accéder à pied ou en vélo et à ce que le solde des usagers dispose d'une solution TP satisfaisante. C'est un élément d'autant plus important lorsque l'installation est utilisée en grande partie par les élèves et les jeunes.

7.4.3 Analyse des possibilités d'acheminement des marchandises par le rail

Dans le cas des Biens pondéreux (BP), mais aussi des Biens mixtes (BM), on cherchera dans toute la mesure du possible à encourager un acheminement des marchandises par le rail.

La faisabilité et l'intérêt d'un approvisionnement par le rail dépend en grande partie des enseignes, dont la stratégie en matière logistique, ainsi que la sensibilité aux questions environnementales peuvent différer sensiblement.

Il y a lieu d'identifier rapidement les sites qui, à la fois :

- disposent d'une possibilité de raccordement ferroviaire,
- ont un niveau d'accessibilité TP adapté aux BM, respectivement un niveau d'accessibilité TP/TIM adapté aux BP,
- se prêtent à une affectation commerciale BP et/ou BM.

Ces sites, a priori rares, seront à réserver en toute priorité à des enseignes commerciales pouvant s'engager à privilégier le rail pour l'acheminement de leurs marchandises.

7.5 Grille d'évaluation

L'outil d'aide à la décision peut être synthétisé sous la forme de la grille d'évaluation proposée ci-dessous. Elle fournit un bon aperçu de la structure de l'évaluation et de son déroulement. Elle offre également la structure des ELIFF qui seront établies sur cette base par la Cellule de veille.

Si l'on compare ce tableau aux grilles d'évaluation proposées par la stratégie développée simultanément par le Canton de Vaud, on s'aperçoit que cette grille ne fournit pas d'indicateurs. La raison est due au fait que les indicateurs sont contenus dans la cartographie de l'accessibilité gravitaire. En effet, cette accessibilité gravitaire est une agrégation des indicateurs qui permettent de qualifier les accessibilités TP et TIM, dont la carte est la résultante. La carte permet d'évaluer directement les qualités relatives d'une implantation.

Les dénominations utilisées dans la grille pour désigner les documents d'urbanisme et les thématiques de l'environnement sont génériques et ne recouvrent pas nécessairement les dénominations d'usage dans les trois espaces institutionnels.

	Evaluation	Bases de l'évaluation
1ERE ETAPE	**IDENTIFICATION DU TYPE IFF**	
	• IFF commercial de biens mixtes • IFF commercial de biens pondéreux • IFF zones de sports et loisirs	Descriptif des typologies IFF de la stratégie IFF
2EME ETAPE	**EVALUATION DES PARAMETRES DE CONFORMITE AU DEVELOPPEMENT**	

	TERRITORIAL	
	Accessibilité gravitaire • Accessibilité aux réseaux des TP • Accessibilité aux réseaux des TIM	Cartographie de l'accessibilité gravitaire de la stratégie IFF • Horizon 2010 • Horizon 2030
	Protection de l'Environnement et de la Nature	Cartographie et données de base • Site de protection des eaux • Site de protection de la nature et des couloirs à faune • Site de protection du patrimoine • Cartes des dangers naturels • Zones à risques (rayonnement et accidents majeurs) • Sites pollués • Plan de protection de l'air • Plan de protection contre le bruit
	Mixité urbaine	• Données statistiques des populations et emplois • Inventaires des IFF de la stratégie IFF • Documents d'urbanisme • Projet d'agglomération • Documents d'orientation du développent territorial (Plans directeurs, Schémas d'orientation, etc…)
3EME ETAPE	**EVALUATION DES PARAMETRES D'INTEGRATION**	
	Urbanisme • Vocation du lieu • Equilibre territorial • Facteur de centralité • Compatibilité de taille • Valorisation foncière • Synergies avec d'autres activités	Analyse qualitative à partir des documents d'urbanisme et de travail de terrain
	Mobilité douces	Plans des mobilités douces
	Qualité de mobilité TP et TIM	Cartographie de l'accessibilité gravitaire de la stratégie IFF • Horizon 2010 • Horizon 2030
	Possibilité de transport marchandises par rail	Plan du réseau ferroviaire et Stratégie de transports marchandise

Tableau 7 : Grille d'évaluation des implantations d'IFF

8. INSTRUMENT DE LA STRATEGIE: CARTOGRAPHIE DES PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS[6]

L'outil cartographique mis au point par l'OUM permet d'établir des cartes à l'échelle de l'agglomération, utiles pour la planification mais aussi pour apprécier la localisation d'un projet en première approche. L'analyse est réalisée ici en tenant compte des évolutions de population, d'emplois et de réseaux de transport pour les années de référence 2010 et 2030, ainsi que pour 2030 avec réalisation d'une traversée du lac. Elle est effectuée pour chacune des trois catégories d'IFF, à l'échelle de l'ensemble du territoire de l'agglomération, sur la base des paramètres suivants :

- qualité de l'accès au réseau ferroviaire (pour les passagers) ;
- qualité de l'accès aux réseaux de transports publics urbains/régionaux ;
- qualité de l'accès au réseau autoroutier (biens pondéreux uniquement) ;
- qualité de l'accès à des opportunités (population et emplois).

Les cartes présentées dans ce chapitre sont une illustration des possibilités de l'outil développé. Elles sont conçues pour être analysées à une échelle plus fine et doivent être considérées comme un complément à l'outil d'aide à la décision (ELIFF).
Des investigations plus ciblées ou pour un horizon temporel différent restent évidemment possibles. Bien évidemment, l'utilisation ultérieure de cet outil dans le cadre de la planification ou de l'évaluation d'un projet devra tenir compte de l'horizon à considérer avec, au besoin, une adaptation des données de référence (population et emplois, réseaux TIM et TP).

L'instrument est disponible au sein de la Direction générale de l'aménagement du territoire. Des cartes plus détaillées peuvent donc être générées pour des échelles différentes que celles qui sont proposées dans ce document.
Une cartographie à l'échelle des PACAs a été constituée et réunie sous la forme d'un document complémentaire indépendant de ce dossier.

[6] Le titre des cartes présentées dans ce chapitre – « sites préférentiels » - sera remplacé dans la version définitive du rapport par « périmètres d'implantation préférentiels ».

La légende des cartes, pour chaque catégorie d'IFF est explicitée ci-dessous.

Cartes des périmètres d'implantation préférentiels pour les biens pondéreux

Légende	**Critères**
Périmètre d'implantation optimal	Distance d'une jonction autoroutière < 1 km. ***et*** Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe ***ou*** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe

Périmètre d'implantation admissible	a) Distance d'une jonction autoroutière < 1 km. ***et*** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe b) Distance d'une jonction autoroutière entre 1 et 2 km. **et** Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe ***ou*** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe c) Distance d'une jonction autoroutière entre 1 et 2 km. **et** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe
Périmètre de rayonnement d'agglomération	Périmètres bénéficiant de bonnes opportunités: desservis par un réseau TP offrant un accès performant à une masse importante de population+emplois
Périmètre de rayonnement local ou intercommunal	Périmètres bénéficiant de faibles opportunités: desservis par un réseau TP moins performant, donnant accès à moins de monde

Périmètre à réserver en priorité à d'autres IFF	Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe *Commentaire:* *La qualité de l'accessibilité TP est considérée comme excessive pour un commerce de biens pondéreux. Le site devrait être réservé à des affectations ou des types d'IFF susceptibles de tirer un meilleur parti de cette qualité d'accessibilité.*

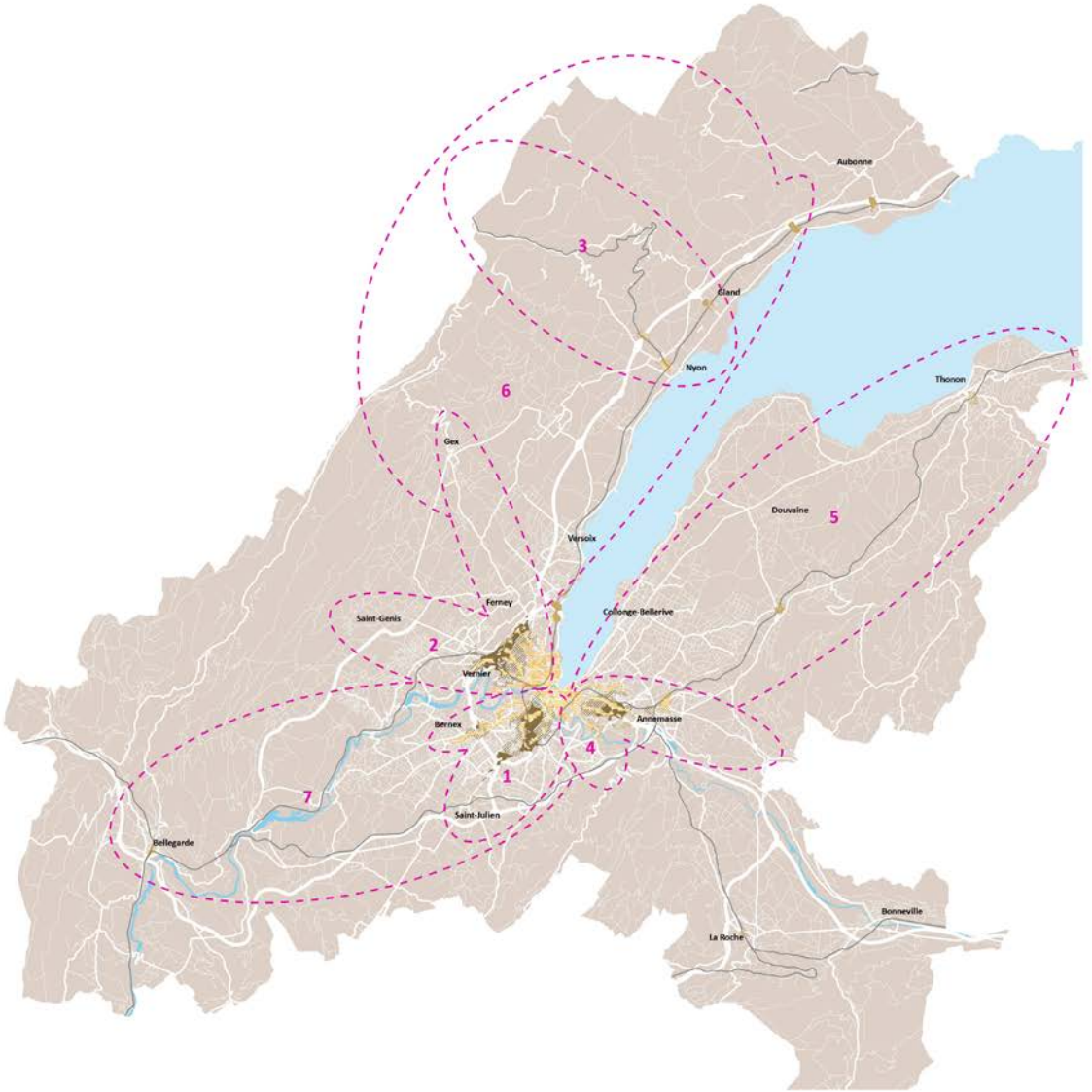
Cartes des périmètres d'implantation préférentiels pour les biens mixtes

Légende	**Critères**
Périmètre d'implantation optimal	Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe
Périmètre d'implantation admissible	Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe ***ou*** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe
Périmètre de rayonnement d'agglomération	Périmètres bénéficiant de bonnes opportunités: périmètres desservis par un réseau TP offrant un accès performant à une masse importante de population+emplois
Périmètre de rayonnement local ou intercommunal	Périmètres bénéficiant de faibles opportunités: périmètres desservis par un réseau TP moins performant, donnant accès à moins de monde

Cartes des périmètres d'implantation préférentiels pour les zones sportives

Légende	Critères
Périmètre d'implantation optimal	Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe ***ou*** Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe
Périmètre d'implantation admissible	Distance à un arrêt TP urbain/régional entre 250 et 500 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire entre 500 et 1000 m. *et* 1 passage toutes les 11-20 minutes en période de pointe
Périmètre de rayonnement d'agglomération	Périmètres bénéficiant de bonnes opportunités: desservis par un réseau TP offrant un accès performant à une masse importante de population+emplois
Périmètre de rayonnement local ou intercommunal	Périmètres bénéficiant de faibles opportunités: desservis par un réseau TP moins performant, donnant accès à moins de monde
Périmètres à réserver en priorité à d'autres IFF	Distance à un arrêt TP urbain/régional < 250 m. *et/ou* Distance à une halte ferroviaire < 500 m. *et* 1 passage toutes les 0-10 minutes en période de pointe *Commentaire:* *La qualité de l'accessibilité TP est considérée comme excessive pour une zone sportive. Le site devrait être réservé à des affectations ou des types d'IFF susceptibles de tirer un meilleur parti de cette qualité d'accessibilité*.

Tableau 8 : Paramètres pour l'évaluation des localisations et des projets, selon le type d'IFF



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS - SITUATION 2010

Biens pondéreux

Cette catégorie comprend les commerces de meubles et décorations d'intérieur, d'outils, matériaux et objets pour le bricolage et le jardinage et autres installations destinées à la vente de biens similaires.

Périmètre d'implantation optimal

Périm. de rayonnement d'agglomération

Excellente desserte TIM et très bonne desserte RER ou/et TP

Périm. de rayonnement local ou intercommunal

Excellente desserte TIM et très bonne desserte RER ou/et TP

Périmètre d'implantation admissible

Périm. de rayonnement d'agglomération

Bonne desserte TIM et bonne desserte RER ou/et TP

Périm. de rayonnement local ou intercommunal

Bonne desserte TIM et bonne desserte RER ou/et TP

Périm. à réserver en priorité à d'autres installations à forte fréquentation (excellente desserte RER et / ou TP)

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

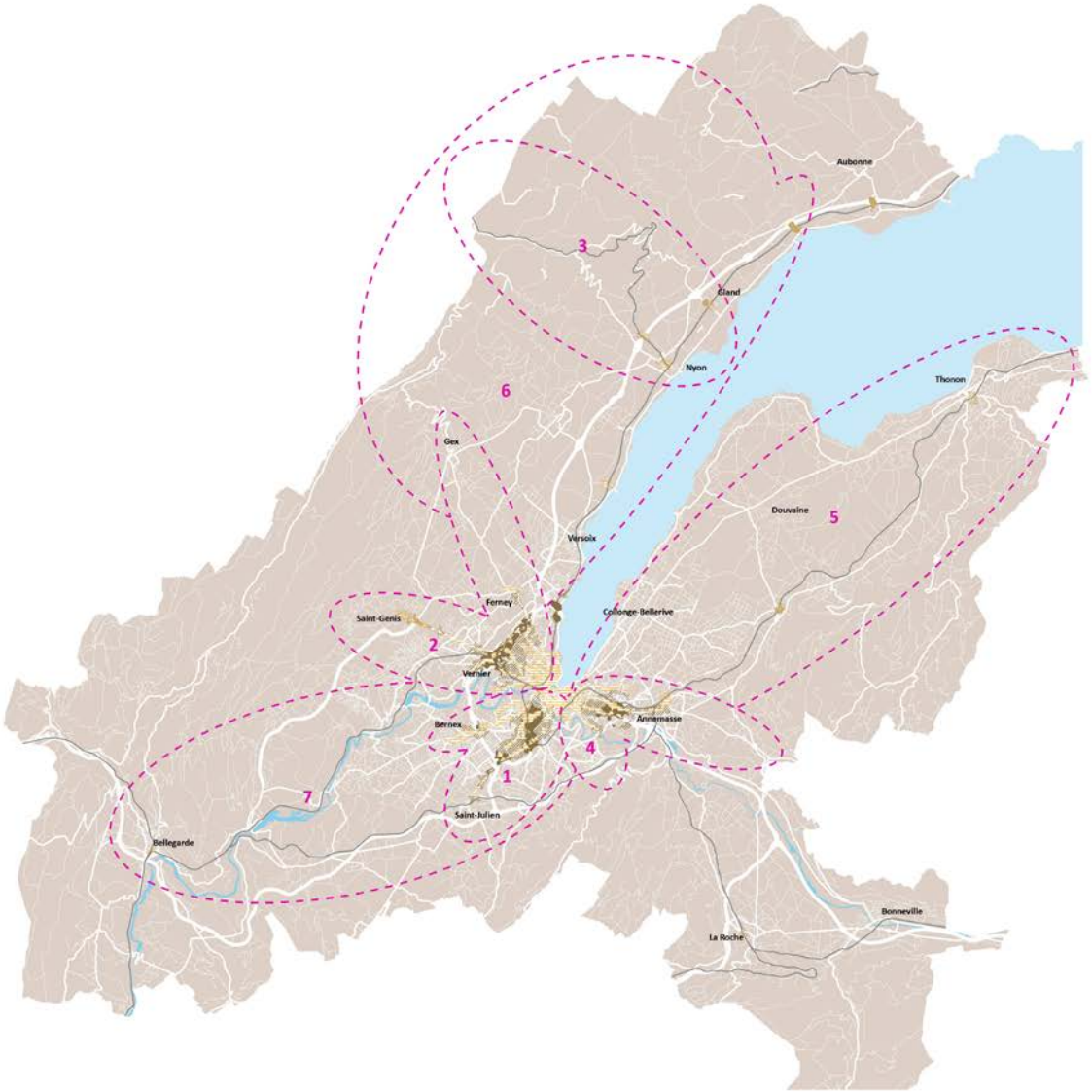
Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS - HORIZON 2030

Biens pondéreux

Cette catégorie comprend les commerces de meubles et décorations d'intérieur, d'outils, matériaux et objets pour le bricolage et le jardinage et autres installations destinées à la vente de biens similaires.

Périmètre d'implantation optimal

Périm. de rayonnement d'agglomération

Excellente desserte TIM et très bonne desserte RER ou/et TP

Périm. de rayonnement local ou intercommunal

Excellente desserte TIM et très bonne desserte RER ou/et TP

Périmètre d'implantation admissible

Périm. de rayonnement d'agglomération

Bonne desserte TIM et bonne desserte RER ou/et TP

Périm. de rayonnement local ou intercommunal

Bonne desserte TIM et bonne desserte RER ou/et TP

Périm. à réserver en priorité à d'autres installations à forte fréquentation (excellente desserte RER et / ou TP)

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

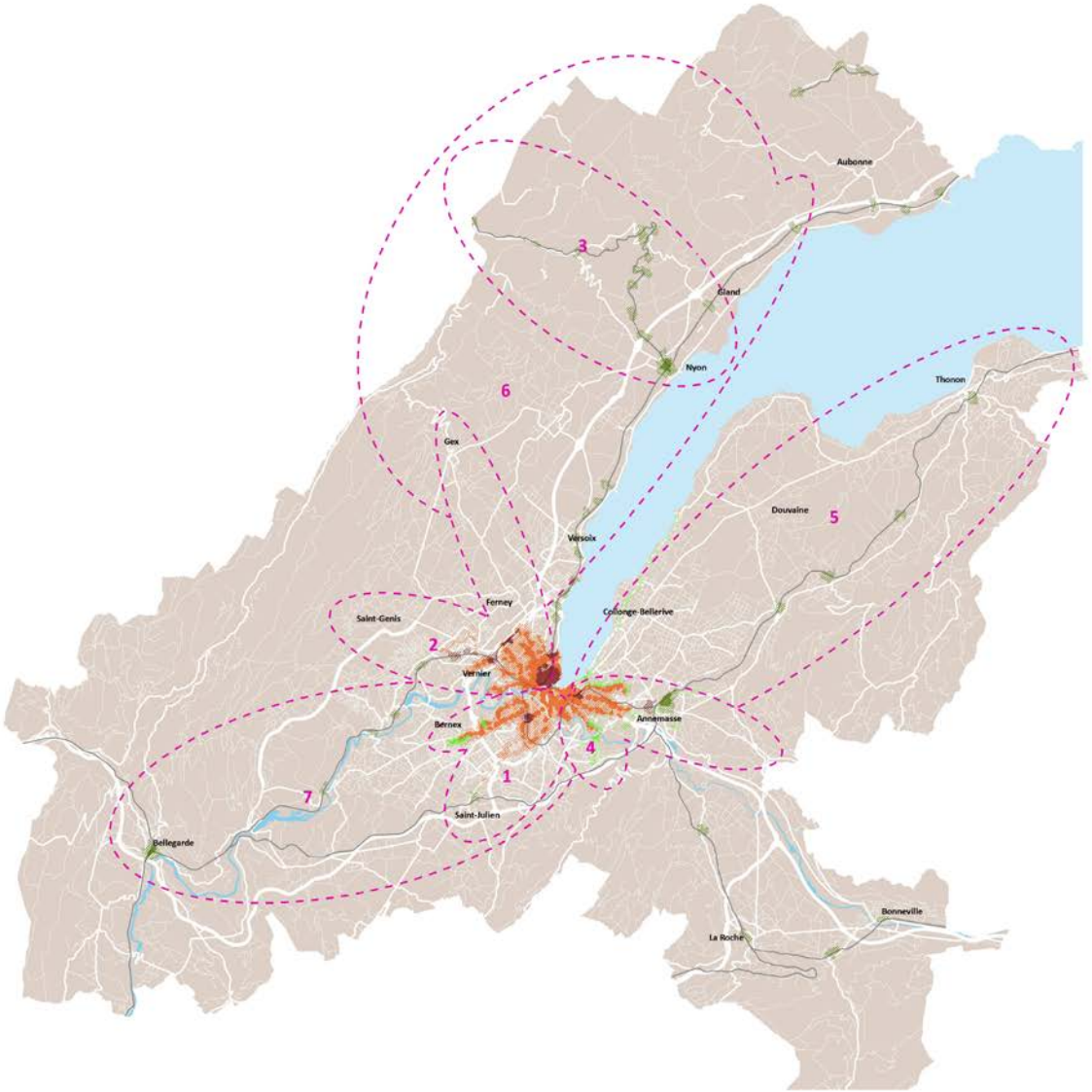
Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS - SITUATION 2010

Biens mixtes

Cette catégorie comprend les centres commerciaux généralistes, les galeries marchandes, les magasins d'alimentation, et les commerces de biens électroniques.

Périmètre d'implantation optimal

Périm. de rayonnement d'agglomération
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périm. de rayonnement local ou intercommunal
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périmètre d'implantation admissible

Périm. de rayonnement d'agglomération
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périm. de rayonnement local ou intercommunal
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

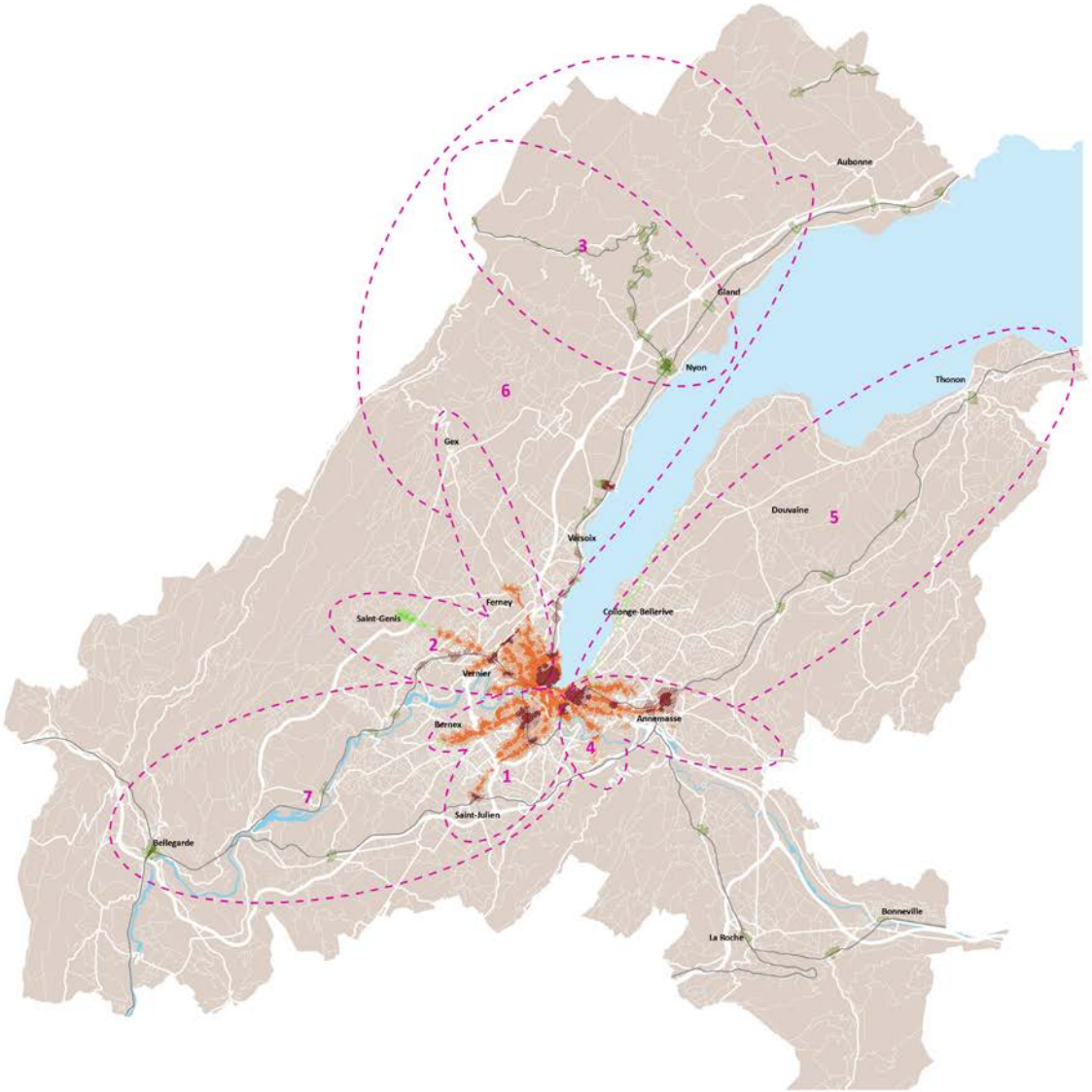
- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010



INSTALLATIONS COMMERCIALES A FORTE FREQUENTATION

PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS - HORIZON 2030

Biens mixtes

Cette catégorie comprend les centres commerciaux généralistes, les galeries marchandes, les magasins d'alimentation, et les commerces de biens électroniques.

Périmètre d'implantation optimal

Périm. de rayonnement d'agglomération
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périm. de rayonnement local ou intercommunal
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périmètre d'implantation admissible

Périm. de rayonnement d'agglomération
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périm. de rayonnement local ou intercommunal
- Desserte RER et TP forte fréquence
- Desserte TP forte fréquence seule

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

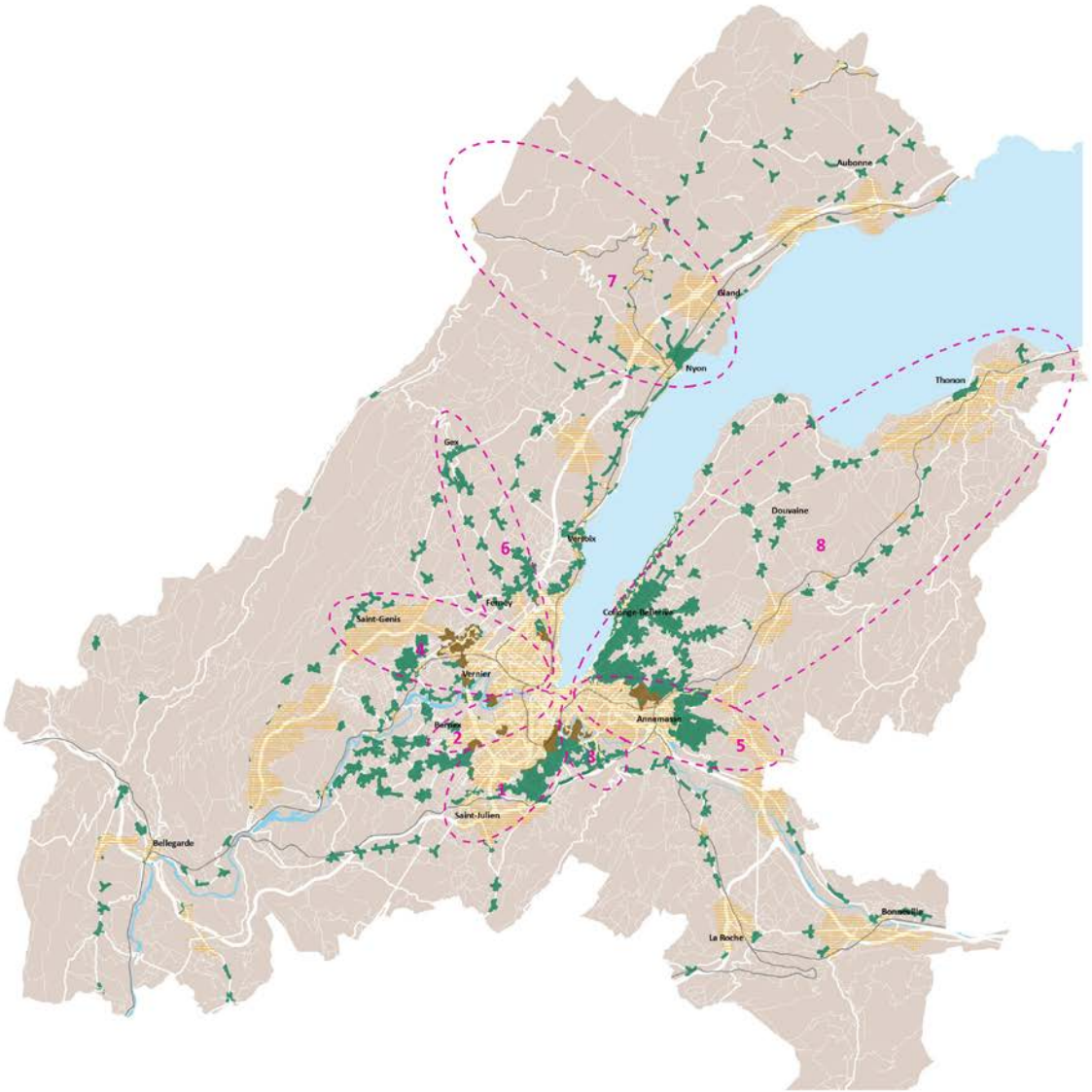
- Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

SITES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS SITUATION 2010

Zones sportives

Les centres sportifs constituent des lieux de pratiques sportives (les sites abritant exclusivement des manifestations sportives étant exclus). Les installations représentées sont à considérer d'importance régionale ou supracommunale par leur taille (nombre d'infrastructures) ou leur spécificité (piscine).

Site d'implantation admissible

Site de rayonnement d'agglomération

Desserte TP existante

Site de rayonnement local ou intercommunal

Desserte TP existante

Site à réserver en priorité à d'autres installations à forte fréquentation ou autres activités (excellente ou très bonne desserte RER et / ou TP et / ou TIM)

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

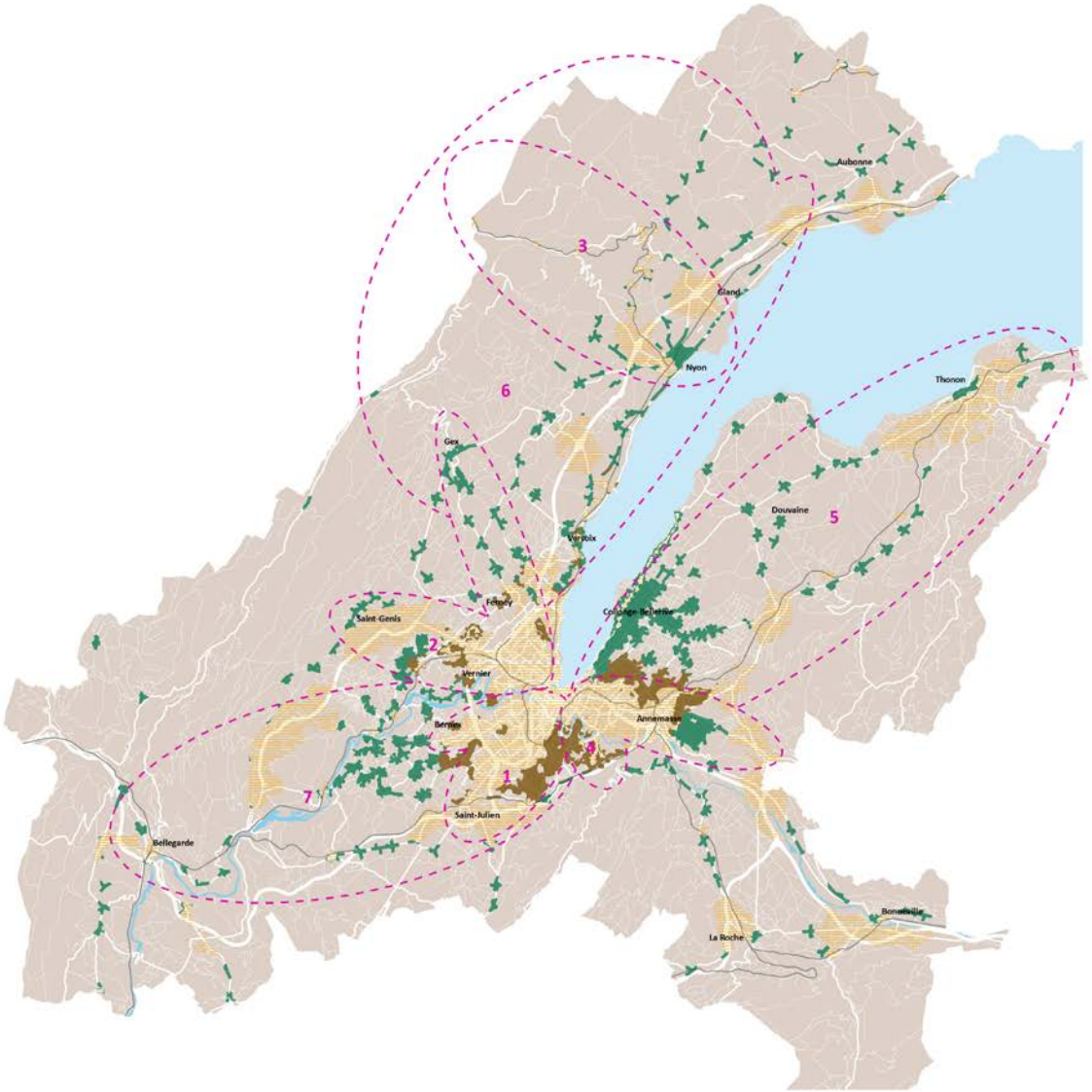
Limites PACA / LD

1 Saint-Julien - Plaine de l'Aire
2 Bernex
3 Piémont Salève
4 Meyrin - Saint-Genis
5 Eaux-Vives - Annemasse
6 Ferney - Gex
7 Nyon - Saint-Cergue
8 Chablais

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Avril 2010



INSTALLATIONS DE SERVICE AU PUBLIC A FORTE FREQUENTATION

PERIMETRES D'IMPLANTATION PREFERENTIELS - HORIZON 2030

Zones sportives

Les centres sportifs constituent des lieux de pratiques sportives (les sites abritant exclusivement des manifestations sportives étant exclus). Les installations représentées sont à considérer d'importance régionale ou supracommunale par leur taille (nombre d'infrastructures) ou leur spécificité (piscine).

Périmètre d'implantation admissible

Périm. de rayonnement d'agglomération

Desserte TP existante

Périm. de rayonnement local ou intercommunal

Desserte TP existante

Périm. à réserver en priorité à d'autres installations à forte fréquentation ou autres activités (excellente ou très bonne desserte RER et / ou TP et / ou TIM)

Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et lignes directrices (LD)

Limites PACA / LD

1 Bernex - Saint-Julien
2 Genève - Saint-Genis - Gex
3 Nyon - Saint-Cergue - Morez
4 Annemasse - Salève
5 Chablais
6 Genève - Rolle
7 Bellegarde

N

7 3.5 0 7 Km

Observatoire Universitaire de la Mobilité
Gianluigi Giacomel, Octobre 2010

9. INSTRUMENT DE LA STRATEGIE : PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES IFF A L'HORIZON 2030

9.1 But de l'instrument

Les perspectives d'évolution des installations commerciales et des zones sportives à l'horizon 2030 dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (nombre de nouvelles installations et besoins en surfaces supplémentaires par grand territoire de l'agglomération et par PACA) est l'un des instruments de la stratégie d'implantation des IFF, qui permet d'anticiper et d'orienter les choix de localisation de ces installations. Elles peuvent en effet constituer des éléments de programmation des PACA par exemple qui, croisés avec d'autres informations, comme la cartographie des sites d'implantation préférentiels, permettront aux pouvoirs publics de faire des choix en matière d'affectation (identification des périmètres adaptés à l'accueil d'IFF) et d'infrastructures (amélioration de l'accessibilité d'un périmètre de développement, prise en compte des incidences d'une installation nouvelle dans les options de développement du territoire, etc.).

9.2 Méthode de calcul

Le calcul est basé sur 3 hypothèses d'évolution de la surface de vente par habitant à l'horizon 2030 et les projections de croissance de population et d'emplois connues à ce jour pour l'agglomération franco-valdo-genevoise (voir les détails en annexe, chapitre 13) :

- **Le premier scénario** postule que la surface de vente par habitant sera la même en 2030 qu'aujourd'hui, ce qui signifie que la surface totale va augmenter proportionnellement à la progression du nombre d'habitants. Cette évolution suppose une action forte de la part de l'Etat pour limiter les ICFF, la surface de vente ayant eu plutôt tendance à croitre ces 20 dernières années.

- **Le second scénario** part du principe d'une reproduction du taux d'accroissement des surfaces de vente par habitant observé ces dernières années, évalué par des études à environ 2% par an (études CBRE et METRON). À l'horizon 2030, la surface de vente supplémentaire par habitant devrait donc représenter environ +48% des surfaces de vente existantes en 2010. Cette évolution suppose une situation de « laisser-faire » de la part de l'Etat.
  Compte tenu du manque de données fiables en matière de différentiation géographique, le scénario postule que la croissance annuelle de 2% des surfaces de

vente en ICFF par an se produira dans l'ensemble des différents territoires de l'agglomération.

N.B. A l'échelle des PACA, le fait que ce scénario ne soit pas lié à des croissances de population pose problème pour les périmètres voués à connaître des urbanisations très significatives par rapport à la situation actuelle (Bernex, Plaine de l'Aire). Les croissances de population de ces secteurs dépassant sur la période considérée les 2% par an, le scénario *croissance soutenue* aboutit paradoxalement à des valeurs inférieures à celles des scénarii 1 et 3.

- **Le troisième scénario** constitue une estimation de croissance intermédiaire, le pourcentage de croissance de la surface de vente par habitant se situant entre les scénarios de croissance soutenue (scénario 2) et de stabilisation du niveau actuel (scénario 1). Cette évolution implique une certaine maîtrise par l'Etat de l'implantation de nouvelles ICFF et de l'extension d'installations existantes.

Dans les tableaux ci-après sont présentés les chiffres du scénario intermédiaire (scénario 3), plus réaliste que les deux premiers scénarios et plus cohérent aussi par rapport aux objectifs d'une stratégie IFF, qui vise justement une meilleure maîtrise de leur implantation par l'Etat. Les résultats complets sont présentés au chapitre 13.

Ces chiffres doivent être considérés avec prudence, du fait de l'addition des hypothèses participant à la méthode de calcul et aux nombreuses inconnues concernant notamment l'évolution du comportement et des besoins des consommateurs, l'impact du e-commerce et les stratégies développées par les acteurs commerciaux (les choix des opérateurs privés ne répondent pas aux besoins d'approvisionnement des populations car ces opérateurs sont dans une situation de concurrence. Telle enseigne peut décider de s'implanter à tel endroit, même si elle fait doublon avec une installation existante, pour ne pas lui abandonner le marché).

9.3 Principaux résultats

9.3.1 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des grands territoires de l'agglomération

a) Biens pondéreux

	Habitants	Nombre d'ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
GENEVE	457'538	15	77'771	116'657	0.17
Rive gauche	*147'475*	*6*	*14'700*	*22'050*	*0.10*
Rive droite	*179'877*	*4*	*30'050*	*45'075*	*0.17*
Rhône - Arve	*113'934*	*5*	*33'021*	*49'532*	*0.29*
AIN	90'204	17	46'780	70'170	0.52
HAUTE-SAVOIE	257'130	53	149'960	224'940	0.58
VAUD	107'725	10	100'338	150'507	0.93
AGGLO	**912'597**	**95**	**374'849**	**562'274**	**0.41**

Tableau 9 : Biens pondéreux, situation 2010

Pour les biens pondéreux, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à *150 %* de la surface de vente totale.

	Habitants suppl.	Surf. Vente (SV) suppl.	SBP suppl.	Croissance de la SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	25'757	38'636	33.12
Rive gauche	*24'552*	*4'795*	*7'193*	*32.62*
Rive droite	*29'560*	*9'770*	*14'655*	*32.51*
Rhône - Arve	*42'182*	*14'136*	*21'204*	*42.81*
AIN	28'804	18'835	28'253	40.26
HAUTE-SAVOIE	73'470	57'860	86'790	38.58
VAUD	35'450	40'889	61'334	40.75
AGGLO	**218'444**	**135'941**	**203'912**	**36.27**

Tableau 10 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 3

Situation 2010	**Nb**	**SV totale**
entre 1'000 et 2'000 m2 SV	45	63'753
entre 2'001 et 5'000 m2 SV	27	85'710
entre 5'001 et 10'000 m2 SV	17	116'365
entre 10'001 et 20'000m2 SV	5	84'021
plus de 20'000 m2 SV	1	25'000
TOTAL	95	374'849
Nouveaux IFF en 2030	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	16	22'668
entre 2'001 et 5'000	10	31'744
entre 5'001 et 10'000	6	41'070

entre 10'001 et 20'000	2	33'608
plus de 20'000m2	0	0
TOTAL	**34**	**135'941**

Tableau 11 : Biens pondéreux, nombre d'installations supplémentaires en 2030 selon le scénario 3

b) Biens mixtes

	Habitants	Nombre d'ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
GENEVE	457'538	61	383'879	460'655	0.84
Rive gauche	*147'475*	*14*	*112'310*	*134'772*	*0.76*
Rive droite	*179'877*	*22*	*177'983*	*213'580*	*0.99*
Rhône - Arve	*113'934*	*25*	*93'586*	*112'303*	*0.82*
AIN	90'204	16	46'621	55'945	0.52
HAUTE-SAVOIE	257'130	41	137'357	164'828	0.53
VAUD	107'725	14	92'414	110'897	0.86
AGGLO	**912'597**	**132**	**660'271**	**792'325**	**0.72**

Tableau 12 : Biens mixtes, situation 2010

Pour les biens mixtes, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à *120 %* de la surface de vente totale.

	Habitants suppl.	Surf. Vente (SV) suppl.	SBP suppl.	Croissance de la SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	127'135	152'562	33.12
Rive gauche	*24'552*	*36'637*	*43'964*	*32.62*
Rive droite	*29'560*	*57'870*	*69'444*	*32.51*
Rhône - Arve	*42'182*	*40'063*	*48'076*	*42.81*
AIN	28'804	18'771	22'525	40.26
HAUTE-SAVOIE	73'470	52'998	63'598	38.58
VAUD	35'450	37'660	45'192	40.75
AGGLO	**218'444**	**239'451**	**287'341**	**36.27**

Tableau 13 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 3

Situation 2010	**Nb**	**SV totale**
entre 1'000 et 2'000 m2 SV	**38**	59'527
entre 2'001 et 5'000 m2 SV	**59**	184'116
entre 5'001 et 10'000 m2 SV	**20**	161'910
entre 10'001 et 20'000m2 SV	**12**	183'820
plus de 20'000 m2 SV	**3**	90'898
TOTAL	**132**	680'271
Nouveaux IFF en 2030	**Nb Suppl.**	**SV suppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	**13**	20'365
entre 2'001 et 5'000	**21**	65'533
entre 5'001 et 10'000	**7**	56'669
entre 10'001 et 20'000	**4**	61'273

plus de 20'000m2	**1**	30'299
TOTAL	**46**	*239'451*

Tableau 14 : Biens mixtes, nombre d'installations supplémentaires en 2030 selon le scénario 3

c) Installations sportives (IS) intercommunales

	Habitants	Nombre grandes IS	Surf. au sol tot (estim)	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. Eff /nb
GENEVE	457'538	18	1'994'292	25'419	7'066
AIN	90'204	9	997'146	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	257'130	10	1'107'940	25'713	7'148
VAUD	107'725	5	553'970	21'545	5'990
AGGLO	**912'597**	**42**	**4'653'348**	**21'729**	**6'041**

Tableau 15 : Installations sportives, situation 2010

	Habitants suppl.	Nombre suppl.	Surf. au sol suppl. nécessaires
GENEVE	80'720	4	490'531
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	4	484'603
VAUD	35'450	2	201'408
AGGLO	**218'444**	**14**	**1'497'933**

Tableau 16 : Installations sportives, différences 2010-2030, scénario 3

9.3.2 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des PACAs[7]

a) Biens pondéreux

TERRITOIRE	Habitants	Nombre ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	91'675	6	15'153	19'699	0.17
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	329'452	26	86'201	112'061	0.26
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	31'808	1	5'688	7'394	0.18
PACA ANNEMASSE - SALEVE	327'868	43	134'665	175'065	0.41
PACA CHABLAIS	142'891	53	120'840	157'092	0.85
PACA GENEVE - ROLLE	140'128	8	40'883	53'148	0.29
PACA BELLEGARDE	42'330	5	9'170	11'921	0.22
AGGLO	**912'597**	**95**	**374'849**	**562'274**	**0.41**

Tableau 17 : Biens pondéreux, situation 2010

[7] La liste des communes retenues par PACA pour l'estimation de l'évolution des IFF figure au chapitre 13.2

TERRITOIRE	Habitants suppl.	Surf. Vente (SV) suppl.	SBP suppl.	Croissance de la SV / 20 ans (%)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	33'898	6'483	8'428	42.79
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	49'054	27'362	35'571	31.74
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	9'869	2'265	2'945	39.81
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	44'794	58'232	33.26
PACA CHABLAIS	42'607	47'377	61'590	39.21
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	15'873	20'635	38.83
PACA BELLEGARDE	10'956	3'415	4'440	37.24
AGGLO	**218'444**	**147'569**	**191'840**	**36.27**

Tableau 18 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 3

PROJETS CONNUS	Nb projets	SV
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	0	0
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	2	31'990
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	1	13'000
PACA ANNEMASSE - SALEVE	1	11'010
PACA CHABLAIS	1	11'010
PACA GENEVE - ROLLE	1	13'000
PACA BELLEGARDE	0	0
AGGLO	**5**	**60'300**

Tableau 19 : Biens pondéreux, nombre de projets, situation 2010

b) Biens mixtes[8]

TERRITOIRE	Habitants	Nombre d'ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	91'675	13	77'565	100'835	0.85
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	329'452	53	312'144	405'787	0.95
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	31'808	3	18'800	24'440	0.59
PACA ANNEMASSE - SALEVE	327'868	51	262'486	341'232	0.80
PACA CHABLAIS	142'891	22	76'090	98'917	0.53
PACA GENEVE - ROLLE	140'128	16	75'367	97'977	0.54
PACA BELLEGARDE	42'330	5	12'102	15'733	0.29
AGGLO	**912'597**	**132**	**660'271**	**792'325**	**0.72**

Tableau 20 : Biens mixtes, situation 2010

TERRITOIRE	Habitants suppl.	Surf. Vente (SV) suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	33'898	33'187	43'143	42.79
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	49'054	99'081	128'805	31.74
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	9'869	7'484	9'729	39.81
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	87'311	113'504	33.26
PACA CHABLAIS	42'607	29'832	38'782	39.21
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	29'261	38'039	38.82
PACA BELLEGARDE	10'956	4'506	5'858	37.24
AGGLO	**218'444**	**239'451**	**287'341**	**36.27**

Tableau 21 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 3

PROJETS CONNUS	Nb projets	SV
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	2	10'500
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	8	119'500
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	0	0
PACA ANNEMASSE - SALEVE	8	103'184
PACA CHABLAIS	4	18'635
PACA GENEVE - ROLLE	2	46'175
PACA BELLEGARDE	2	41'085
AGGLO	**22**	**316'895**

Tableau 22 : Biens mixtes, projets connus, situation 2010

c) Installations sportives (IS)[9]

[8] N.B. Pour les biens mixtes, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à 120 % de la surface de vente totale

GRAND TERRITOIRE	Habitants	Nb grandes IS	Surf. au sol tot (estim.)	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. eff. / nb
GENEVE	457'538	18	1'994'292	25'419	7'066
AIN	90'204	9	997'146	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	257'130	10	1'107'940	25'713	7'148
VAUD	107'725	5	553'970	21'545	5'990
AGGLO	**912'597**	**42**	**4'653'348**	**21'729**	**6'041**

Tableau 23 : Installations sportives, situation 2010

GRAND TERRITOIRE	Habitants suppl.	Nb grandes IS suppl.	Surf. au sol nécessaires suppl.
GENEVE	80'720	4	490'531
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	4	484'603
VAUD	35'450	2	201'408
AGGLO	**218'444**	**14**	**1'497'933**

Tableau 24 : Installations sportives, différence 2010-2030, scénario 3

[9] L'estimation par PACA des grandes installations sportives n'est pas significative compte tenu du nombre limité d'installations concernées. L'estimation de l'évolution de ces installations à l'horizon 2030 est effectuée par grand territoire de l'agglomération.

10. COMPLEMENTS A ENTREPRENDRE

10.1 Les modalités de la coordination pour le territoire vaudois de l'agglomération FVG

Le cas vaudois va constituer une particularité en ce sens que le Canton de Vaud met en place lui-même une méthode d'évaluation des localisations des sites d'implantation. Les IFF dans la région de Nyon devraient donc se conformer au modèle vaudois, et en même temps par convention au modèle appliqué dans l'agglomération FVG. Une coordination doit encore être assurée, lorsque les deux méthodes seront sous toit.

On peut signaler pour l'instant que les méthodes sont assez semblables. Elles ont recours toutes les deux à des critères à deux niveaux. Le premier niveau concerne des critères contraignants qui touchent à des exigences d'accessibilité. Ils sont définis pour l'agglomération FVG par l'accessibilité gravitaire proposée par OUM et, pour le Canton de Vaud, selon des critères associant accessibilité et densité de population desservie. Le deuxième niveau concerne plutôt des critères d'intégration urbaine pour vérifier que l'IFF considérée présente bien un potentiel d'intégration dans les dispositifs urbains existants ou projetés.

10.2 Évaluation des effets de taille des IFF

La taille est un facteur de l'intégration d'une IFF dans le contexte de son site d'implantation. Plus cette taille est réduite, plus son intégration est aisée. Inversement, plus la taille est grande plus les difficultés vont se cumuler. D'une part, une IFF de grande taille draine un bassin de population plus grand qui, par conséquent, dépasse le cercle de la proximité. La taille de ce bassin élargi impacte sur la taille des parkings dont le trafic induit s'additionne au trafic d'exploitation et de livraison. D'autre part, la grande taille de l'IFF accroît les besoins de dégagements et d'espaces de services, qui favorisent l'isolement et pénalisent les possibilités d'intégration, etc. Ces phénomènes sont différents dans l'hypercentre et dans les polarités périphériques. Mais il y a bien un effet de taille.

Or, la méthode ne permet pas de cerner l'incidence de la taille ni de déterminer des effets de seuil. Il y a sur le fond une contradiction, parce que les IFF de grande taille justifient certes une localisation dans les centralités où l'accessibilité gravitaire est la meilleure mais leur taille, qui tend à les isoler de leur environnement construit, rend difficile leur intégration dans des espaces de mixité.

Cette question mériterait une étude complémentaire pour identifier les effets de seuils de la taille des IFF.

10.3 Recherche d'une implantation pour une plateforme IFF biens pondéreux dans l'Ouest de l'agglomération

L'analyse de la répartition des IFF de biens pondéreux révèle un déséquilibre manifeste. Les concentrations d'enseignes sur l'arc lémanique à Littoral Parc, rive droite du lac, et sur Annemasse, rive gauche, oblige les habitants de l'agglomération à des déplacements assez longs pour acquérir ce type de biens. L'ouverture IKEA vient compenser ce déséquilibre géographique dans son segment de marché.

L'hypothèse est donc formulée d'un besoin pour une plateforme nouvelle dans l'Ouest de l'agglomération. Elle pourrait se révéler indispensable pour répondre aux demandes des populations qui seront accueillies dans l'agglomération à l'horizon 2030.

Cette implantation devra répondre aux exigences formulées à l'encontre de ce type d'IFF, à savoir : se situer en dehors des polarités de l'agglomération pour éviter de consommer des ressources en foncier mieux valorisables pour d'autres fonctions, être accessible à la fois en TP et en TIM. Une organisation en plateforme semble un facteur à la fois nécessaire et favorable à l'implantation de plusieurs enseignes qui, seules, n'ont pas la capacité d'attirer et de fidéliser une clientèle.

Cette recherche doit être effectuée sur le plan spatial. Mais elle doit aussi être entreprise en termes économiques et associer des acteurs de la branche. Pour cela une étude conjointe liant ces aspects de planification et de faisabilité économique dans un seul et même processus d'étude semble être la voie indiquée. C'est une manière de développer la posture proactive posée comme objectif de la stratégie sous axe 4.

11. GUIDE D'APPLICATION DE LA METHODE D'EVALUATION DES IMPLANTATIONS POTENTIELLES

11.1 Applicabilité

Le document décrit les éléments de la stratégie en 4 axes. Elle définit comment traiter la question des IFF dans le territoire de l'agglomération FVG. L'application de cette stratégie suppose de disposer d'une méthode d'évaluation des implantations potentielles et son utilisation pour les cas où une ELIFF est requise.

La méthode décrite dans les outils de la stratégie au chapitre 6 ci-dessus permet d'apprécier une localisation potentielle. Cette évaluation peut être requise soit dans un processus de projet pour orienter des localisations nouvelles dans un travail de planification, ou un travail d'accompagnement d'un promoteur pour une recherche de localisation, soit lors d'une évaluation ELIFF pour déterminer une prise de position de l'autorité compétente pour apprécier une demande d'implantation.

La méthode s'applique prioritairement aux IFF commerciaux. Il a été admis dans la stratégie que les localisations des IFF équipements publics s'opèrent par traditions dans de bonnes conditions d'implantation pour les populations et pour les besoins d'une mobilité durable, et que par conséquent il n'y avait pas lieu de les soumettre à des évaluations autres que celles imposées par le débat conduit usuellement par les populations concernées.

Mais la méthode peut être appliquée à tous les types d'IFF. Il suffit pour cela d'accepter que certains paramètres pourront se révéler non pertinents.

11.2 La démarche d'évaluation et ses étapes

La Cellule de veille établit les ELIFF.

La démarche s'apparente à une étude d'impact, elle poursuit des objectifs énoncés, et se détermine selon un canevas qui permet de scanner systématiquement les enjeux du projet ou de la localisation concernée.

Cette ELIFF est établie le plus en amont possible dès que le projet est suffisamment connu pour permettre une évaluation. La même exigence s'impose aux études d'impact dites préliminaires. Elles visent à ce que les projets intègrent le plus tôt possibles les contraintes qui leur seront imposées dans les processus de décision. La situation est identique pour les ELIFF

Les étapes de la démarche de l'évaluation ELIFF sont lisibles dans la grille d'évaluation : ce sont suivantes :

1ère étape : Cette partie vise à cerner les conditions de fonctionnement de l'installation pour identifier la catégorie à laquelle elle appartient. Cela permet d'appliquer les conditions adéquates pour l'évaluation.

Cette détermination pourra présenter des particularités si l'installation répond à plusieurs fonctions simultanées. Dans ce cas, l'IFF devra répondre aux conditions de la fonction la plus pénalisante par rapport aux objectifs poursuivis.

2ème étape : Cette partie de l'évaluation détermine si le site ou le projet d'implantation est admissible et conforme aux orientations du développement territorial de l'agglomération.

Les paramètres de l'évaluation de cette conformité touchent à des éléments contraignants qui traduisent les objectifs et principes, et qui intègrent les dimensions de la protection de l'environnement.

Le bilan de cette évaluation en conformité doit énoncer également les mesures qui permettraient une amélioration et les effets attendus de ces mesures

3ème étape : Cette partie détermine les conditions de l'intégration du projet IFF dans le dispositif urbain existant ou projeté. Cette partie de l'évaluation est plus qualitative et se base sur questions ouvertes qui font appel aux savoirs des urbanistes

Le bilan de cette évaluation du potentiel d'intégration du projet dans son contexte, est complété par des mesures d'ajustement visant soit le projet lui-même, soit par des transformations de l'environnement du projet favorisant son intégration.

Le résultat de cette évaluation ELIFF fait l'objet d'une prise de position au nom de la Cellule. Cette prise de position est transmise à l'autorité de décision concernée qui en tient compte dans sa décision.

12. ANNEXES METHODOLOGIQUES

13. EXPLICATION DE LA DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE GRAVITAIRE

L'analyse de la qualité de l'accès aux opportunités (population et emplois) a été effectuée pour le réseau TP ainsi que pour le réseau TIM. Elle ne tient pas compte de la mobilité douce en termes de moyen de transport, mais valorise la masse de population accessible, un facteur qui exige une bonne connexion par des réseaux de mobilité douce. La mobilité douce est donc indirectement intégrée pour autant que cette disponibilité soit bien évaluée dans l'ELIFF.

L'analyse a consisté, dans un premier temps, à établir les temps de parcours depuis un point de départ vers toutes les autres destinations de l'agglomération. Les calculs ont été réalisés à l'aide de l'extension ArcGIS Network Analyst (ESRI), alors que la représentation cartographique des résultats a été effectuée dans le logiciel ArcMap (ESRI).

Les temps de parcours sont calculés sur la base d'une version simplifiée du graphe routier régional. Les temps estimés tiennent compte des vitesses réglementaires des différents tronçons et d'une évaluation des périodes d'attente aux principaux carrefours, ainsi que, pour les transports publics, des temps d'attente aux arrêts et fréquences de passages aux heures de pointe.

A partir du réseau actuel, l'évolution des accessibilités est calculée en se basant sur les listes de nouveaux projets d'infrastructures de transport recensés par le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : les projets définis comme priorités A et B ont été considérés comme réalisés dès 2020, les projets de priorité C dès 2030. Une fois identifiées et recensées, ces infrastructures sont intégrées au réseau actuel, en estimant la vitesse réglementaire des tronçons en fonction de leur typologie (autoroute, route principale, route secondaire, chemin vicinal).

Un nouveau calcul des temps de parcours est ensuite lancé tenant compte ainsi des gains de temps induits par ces nouvelles infrastructures. Les points de départ et d'arrivée pris en compte sont tous les centres habités des communes et sous-secteurs statistiques du Canton de Genève. Depuis ces points de départ, le temps nécessaire pour rejoindre tous les autres centres de l'agglomération par le biais du moyen de transport le plus rapide est calculé[10]. L'analyse produit donc une matrice origine – destination de 595'984 trajets (772 sites de départ * 772 sites d'arrivée). Les données ont ensuite été agrégées pour obtenir une valeur composite pour chacun des lieux de départ, qui exprime un temps de parcours cumulé, en minutes, vers toutes les autres destinations de l'agglomération.

[10] L'analyse prend ainsi en compte le fait que les utilisateurs du réseau peuvent parcourir une distance avec plusieurs moyens de transport.

Dans un deuxième temps, ce premier calcul est affiné, en considérant que toutes les destinations, depuis un point de départ donné, n'ont pas la même « valeur » pour un individu. En effet, si le calcul simple considère toutes les destinations de manière parfaitement équivalente (1 minute gagnée pour une destination x = 1 minute gagnée pour une destination y), le calcul affiné permet de tenir compte du fait qu'il existe des destinations plus attractives que d'autres en termes d'opportunités, de lieux de travail – estimé par le nombre d'emplois de la destination - et d'opportunité d'interactions sociales – estimé par le nombre d'habitants de la destination. Un gain de temps de parcours vers ces destinations est donc plus profitable que [vers] les autres.

Le calcul tient également compte du fait que le lieu d'origine du déplacement peut lui-même être suffisamment attractif pour les déplacements qu'il génère, sous forme d' « auto-attractivité ». Ces idées, développées par E. Taaffe et H. Gauthier[11] à partir du modèle gravitaire classique[12] (J. Q. Stewart, G. K. Zipf, 1941-49) de l'interaction spatiale, se fondent sur le présupposé que l'interaction entre les deux unités géographiques est proportionnelle au produit de leurs masses respectives et inversement proportionnelle à la distance les séparant. Dans l'estimation, les valeurs de distance (exprimées en temps de parcours en minutes) ont donc été pondérées par la nature de la destination (exprimées par des quantités de population et d'emplois). Cette pondération permet de tenir compte des opportunités qui peuvent être atteintes par un temps de trajet déterminé. Cela se traduit par une formule, exprimable par

$$P_i = \frac{k \cdot \Sigma M_j}{d_{ij}^{\ a}}$$

où : Pi = potentiel du lieu i sur les lieux j, j = 1…n.

Mj = émissivité des lieux j, j = 1…n.

dij = distance entre les lieux i et j (en temps de parcours), j = 1…n.

k, a = constantes

En fonction du gain de temps offert par les nouvelles infrastructures de transport, ces valeurs sont amenées à évoluer. Ces évolutions sont modulées en outre par la croissance de population et d'emplois des destinations prises en compte, ainsi que par l'évolution même du site de départ. Cette analyse permet dès lors d'estimer plus précisément « l'intérêt » réel d'un gain de temps grâce aux nouvelles infrastructures de transport, comme l'illustre l'exemple suivant (valeurs arrondies, sans tenir compte des constantes) : L'exemple ci-dessus montre

[11] Taaffe E., Gauthier H.L. (1996, éd. orig. 1973) Geography of Transportation. Engelwood Cliffs (N. J), Prentice-Hall, Foundations of Economic Geography Series.

[12] Stewart J.O. (1947) « Empirical Mathematical Rules Concerning the Distribution and Equilibrium of Population ». The Geographical Review, Vol 37, pp. 461–486 ; Zipf G. K. (1949) Human Behavior and the Principle of Least Effort. Cambridge, Massachusetts, Addison-Wesley Press.

que, comparé à la situation de départ, dans le cas du trajet Bellegarde – Châtillon-en-Michaille, le temps de parcours est en proportion divisé quasiment par deux. Cependant, comme la destination est moins «prisée» par rapport à Genève, pôle considérablement plus important en termes d'emplois et d'habitants, l'augmentation de l'indice s'avère inférieure par rapport à un gain de temps a priori peu important (2 minutes sur 30) pour une destination significativement plus intéressante.

Dans l'analyse effectuée, les points de départ et d'arrivée i et j sont constitués par tous les centres habités des communes ou sous-secteurs statistiques du Canton de Genève, dont sont connues, par ailleurs, les valeurs de populations et emplois de 2009 et 2030. Le coefficient d'auto-attractivité du lieu de départ a été défini par ailleurs via une constante établie sur la base de la densité humaine de celui-ci (population + emplois par hectare). Les données obtenues sont ensuite agrégées pour calculer une valeur composite pour chacun des lieux de départ, qui exprime un indice de présence d'opportunités de ce lieu par rapport à tous les lieux de destination. Cet indicateur, qui n'a pas d'unité de mesure, est traduit en deux classes d'opportunités (bonne / faible), en fonction de la médiane des valeurs.

14. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES IFF A L'HORIZON 2030 : METHODE DE CALCUL ET RESULTATS DETAILLES

14.1 Prévisions des effectifs communaux de population et d'emplois - horizon 2030

L'analyse des opportunités, ainsi que l'estimation de l'évolution future des IFF, a nécessité une estimation des populations et des emplois pour chacune des communes de l'agglomération à l'horizon 2030.

Ces projections ont eu pour objectif de fournir à l'étude IFF des estimations géographiquement plus fines des emplois et habitants à l'horizon 2030. Toutefois, compte tenu de leur mode d'élaboration, elles ne peuvent en aucun cas être considérées comme des référentiels pour estimer les effectifs de population ou d'emplois pour une commune prise individuellement.

14.1.1 Population

Pour les communes françaises et vaudoises, les projections de croissance de population au niveau des départements et districts, établis par l'INSEE[13] et le SCRIS, ont été utilisées. Les projections établies par l'INSEE et le SCRIS proposent plusieurs scénarii différents (forte immigration, croissance de la natalité, etc.). Pour cette étude, les valeurs utilisées sont issues des scénarii "médians" ou "centraux" (INSEE : scénario "central"[14] pour 2030 ; SCRIS : scénario "de base"[15] pour 2030) présentées ci-dessous.

---

[13] L'INSEE réalise des projections de population départementales à l'aide du modèle OMPHALE, qui applique, d'année en année, et pour chaque sexe et âge, des quotients migratoires, de fécondité et de mortalité, aux populations correspondantes. Ces quotients sont déterminés en prenant en compte les tendances de fécondité, mortalité et de migrations départementales observées par le passé.
Source : http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=0&ref_id=pop_departement

[14] Le scénario dit « central » est basé sur les hypothèses suivantes :
- les taux de fécondité par âge de chaque département sont maintenus à leur niveau de 2005 ;
- la mortalité baisse dans chaque département au même rythme qu'en France métropolitaine ;
- les quotients migratoires, calculés entre 1990 et 2005, sont maintenus sur toute la période de projection.

Ces quotients reflètent les échanges de population entre le département et l'extérieur. Toutefois, les projections départementales présentées ici ont été calées sur la projection de population métropolitaine centrale publiée par l'Insee en juillet 2006, afin de tenir compte du solde migratoire national (+ 100'000 individus par an) et de faire coïncider la somme des projections départementales avec la projection métropolitaine réalisée avec le scénario central.

[15] Le scénario "de base" de croissance de la population établi par le SCRIS tient compte d'hypothèses concernant le taux de fécondité, l'espérance de vie et le solde migratoire pour les périodes quinquennales entre 2010 et 2030.
Source : SCRIS, *Perspectives démographiques - Population, ménages, logements : 2006-2030*. Lausanne, Juin 2007.

Pour le Canton de Genève, les projections localisées de population (au sous-secteur statistique) à l'horizon 2015, 2020 et 2030 réalisées par le DGAT ont servi de référence. Etablies à partir d'hypothèses sur la croissance globale de la population du Canton, ces projections ont été distribuées géographiquement en fonction du nombre de nouveaux logements prévus dans chaque secteur et pondérées selon différentes variables, notamment l'évolution du nombre de personnes par ménage et la surface brute de plancher par personne.

14.1.1.1 a) Valeurs de référence - Districts et Départements

Département de l'Ain

2010	2015	2020	2025	2030
592'248	625'463	658'664	692'543	727'222

Tableau 25 : Effectifs de population, Département de l'Ain

2010 - 2015	+5.61
2015 - 2020	+5.31
2020 - 2025	+5.14
2025 - 2030	+5.01

Tableau 26 : Variations quinquennales, en pourcent

Département de Haute-Savoie

2010	2015	2020	2025	2030
726'038	765'095	803'973	843'339	882'435

Tableau 27 : Effectifs de population, Département de Haute-Savoie

2010 - 2015	+5.38
2015 - 2020	+5.08
2020 - 2025	+4.90
2025 - 2030	+4.64

Tableau 28 : Variations quinquennales, en pourcent

District de Nyon

2010	2015	2020	2025	2030
86'733	93'760	99'655	105'593	111'409

Tableau 29 : Effectifs de population, District de Nyon

2010 - 2015	+8.10
2015 - 2020	+6.29

2020 - 2025	+5.96
2025 - 2030	+5.50

Tableau 30 : Variations quinquennales, en pourcent

District de Morges

2010	2015	2020	2025	2030
73’113	77’818	81’908	86’082	90’126

Tableau 31 : Effectifs de population, District de Morges

2010 - 2015	+6.44
2015 - 2020	+5.26
2020 - 2025	+5.10
2025 - 2030	+4.90

Tableau 32 : Variations quinquennales, en pourcent

Canton de Genève

2010	2015	2020	2025	2030
453'439	477'954	491'113	514'696	538'258

Tableau 33 : Effectifs de population, canton de Genève

2010 - 2015	+5.41
2015 - 2020	+2.75
2020 - 2025	+4.80
2025 - 2030	+4.58

Tableau 34 : Variations quinquennales, en pourcent

14.1.1.2 b) Agglomération franco-valdo-genevoise - estimation des effectifs par commune

Ces données à l'échelle des districts et départements ont été utilisées comme valeurs de référence globales de l'évolution des populations dans les communes de l'agglomération.
Chaque commune participant au trend global du territoire auquel elle appartient possède toutefois des spécificités (situation géographique, options de développement, etc.) qui font que la croissance de sa population est différente de celle de ses voisines.

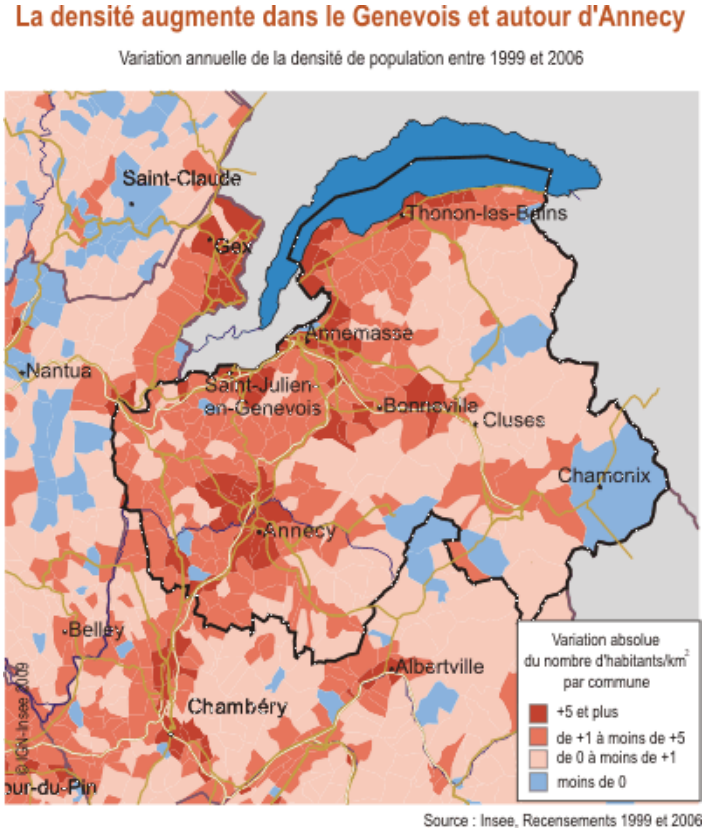


Figure 6 : Agglomération franco-valdo-genevoise – estimation des effectifs par commune

Afin de rendre compte de cette diversité, une typologie des communes de l'agglomération a été établie[16]. Celle-ci a permis une attribution différenciée des taux de croissance de population régionaux, selon des hypothèses élaborées sur la base d'observations de l'évolution démographique des communes de l'agglomération entre 1990 et 2010 (cf. carte ci-dessous).

[16] Cette opération de distribution différenciée par commune n'a pas été nécessaire pour Genève, les évaluations par sous-secteur élaborées par la DGAT ayant été agrégées par commune.

- Commune de type 0 : pas de dynamique clairement identifiée.

Le taux de croissance de la population est en ligne avec la moyenne de croissance du périmètre (département, district) à laquelle elle appartient.

- Commune de type 1 : communes possédant une bonne accessibilité, proche des grands centres d'emplois, souvent de « première frange » (lac, frontières). Elles connaissent actuellement une croissance démographique importante. Dès lors, leur croissance démographique est plus soutenue que la moyenne du périmètre à laquelle elle appartient. L'hypothèse est toutefois que cette croissance tendra à se normaliser à l'horizon 2015-2020 (saturation des espaces à bâtir libres, augmentation des prix du foncier).

Le taux de croissance démographique régional est multiplié par 1.2 pour les communes de type 1 entre 2010 et 2020, puis s'ajuste entre 2020 et 2030 au niveau de croissance moyenne régionale.

- *Commune de type 2* : communes de « deuxième couronne », qui ont actuellement une accessibilité moyenne aux grands centres d'emplois, et une croissance démographique moyenne. L'hypothèse est que, compte tenu de l'amélioration de leur accessibilité par la réalisation d'infrastructures (transport, équipements) et par la progressive saturation des communes voisines de type 1, leur croissance future (dès 2020 environ) devrait être plus importante qu'aujourd'hui.

Le taux de croissance démographique estimé pour ces communes est équivalent au taux régional entre 2010 et 2020 ; le taux de croissance est multiplié par 1.2 entre 2020 et 2030.

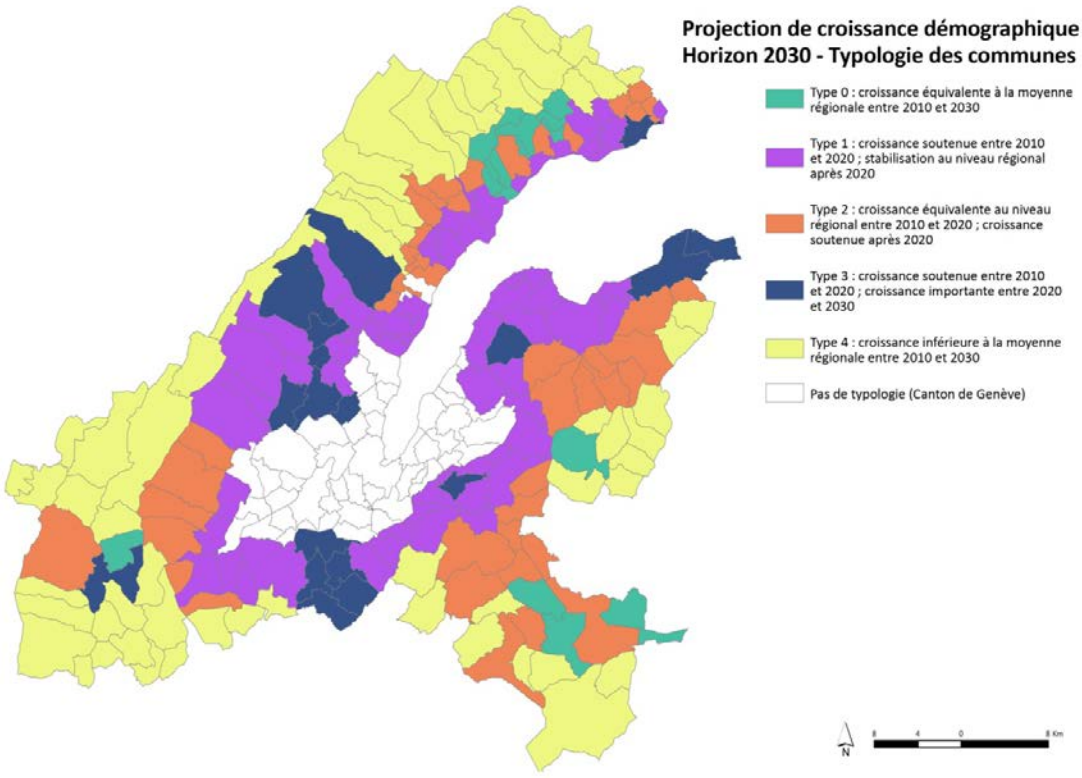


Figure 7 : Croissance démographique – Horizon 2030

- *Commune de type 3 : communes vouées à devenir des pôles de développement du projet d'agglomération. L'hypothèse est que les volontés politiques de densification, de requalification et de reconversion urbaine vont assurer à ces communes une croissance plus soutenue que les autres centres de l'agglomération pendant l'ensemble des 20 prochaines années.*

Le taux de croissance régional est multiplié pour ces communes par 1.2 entre 2010 - 2015, puis par 1.5 entre 2015 et 2025.

- *Commune de type 4 : communes de périphérie, dont l'accessibilité au cœur de l'agglomération est faible et qui ne font pas l'objet de projet spécifique d'améliorations en la matière. Il s'agit essentiellement des petites communes périphériques agricoles ou de montagne, dont la croissance de population sera sans doute significativement inférieure à celle de la moyenne de l'unité de référence dans les 20 prochaines années.*

En considérant que le taux de croissance de ces communes restera inférieur à celui de la moyenne régionale au cours des 20 prochaines années, le taux de croissance démographique du district / du département d'appartenance est multiplié par 0.5.

Synthèse - Hypothèses de croissance : valeurs appliquées selon la typologie de commune

période	Tx regio	Comm. Type 1	Comm. Type 2	Comm. Type 3	Comm. Type 4	Comm. Type 0
2010 - 2015	**5.61**	6.732	5.61	6.732	2.805	5.61
2015 – 2020	**5.31**	6.372	5.31	7.965	2.655	5.31
2020 - 2025	**5.14**	5.14	6.168	7.71	2.57	5.14
2025 - 2030	**5.01**	5.01	6.012	6.012	2.505	5.01

Tableau 35 : Hypothèses de croissance démographique, Département de l'Ain

période	Tx regio	Comm. Type 1	Comm. Type 2	Comm. Type 3	Comm. Type 4	Comm. Type 0
2010 - 2015	**5.38**	6.456	5.38	6.456	2.69	5.38
2015 – 2020	**5.08**	6.096	5.08	7.62	2.54	5.08
2020 - 2025	**4.90**	4.90	5.88	7.35	2.45	4.90
2025 - 2030	**4.64**	4.64	5.568	5.568	2.32	4.64

Tableau 36 : Hypothèses de croissance démographique, Département de Haute-Savoie

période	Tx regio	Comm. Type 1	Comm. Type 2	Comm. Type 3	Comm. Type 4	Comm. Type 0
2010 - 2015	**8.1**	9.72	8.1	9.72	4.05	8.1
2015 – 2020	**6.29**	7.548	6.29	9.435	3.145	6.29
2020 - 2025	**5.96**	5.96	7.152	8.94	2.98	5.96
2025 - 2030	**5.5**	5.5	6.6	6.6	2.75	5.5

Tableau 37 : Hypothèses de croissance démographique, District de Nyon

période	Tx regio	Comm. Type 1	Comm. Type 2	Comm. Type 3	Comm. Type 4	Comm. Type 0
2010 - 2015	**6.44**	7.728	6.44	6.44	3.22	6.44
2015 – 2020	**5.26**	6.312	5.26	7.89	2.63	5.26
2020 - 2025	**5.1**	5.1	6.12	7.65	2.55	5.1
2025 - 2030	**4.9**	4.9	5.88	4.9	2.45	4.9

Tableau 38 : Hypothèses de croissance démographique, District de Morges

14.1.1.3 c) Validation de l'hypothèse de distribution des taux selon le type de commune

La cohérence de la distribution des croissances démographiques régionales à l'échelle des communes a été testée sur le district de Nyon (la seule unité administrative - exception faite de Genève - dont toutes les communes participent au projet d'agglomération), en les comparant aux effectifs de population estimés par le SCRIS.

2010	2015	2020	2025	2030
86'733	93'760	99'655	105'593	111'400

Tableau 39 : Valeurs de référence (modèle « de base » SCRIS)

2010	2015	2020	2025	2030
84'649	90'542	97'139	103'591	109'463

Tableau 40 : Valeurs obtenues suite à la répartition de la croissance de population par commune, réagrégées à l'échelle du district

Il existe une différence plus ou moins importante des effectifs de population sur laquelle s'est basée l'étude IFF avec les objectifs fixés par les PACA Ces différences s'expliquent essentiellement pour deux raisons :

- les PACA couvrent des périmètres qui ne coincident pas exactement avec des limites communales, alors que les valeurs retenues pour l'étude IFF considèrent les effectifs de l'ensemble des populations des communes intégrées dans les PACA ;

- certains projets d'urbanisation retenus par les PACA ont des horizons de réalisation qui peuvent aller au delà de 2030.

Les objectifs de population préfigurés par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour les différents PACA sont les suivants :

PACA BERNEX - SAINT-JULIEN : + 53'000 hab. / + 29'000 emp.

PACA GENEVE - SAINT-GENIS - GEX : + 28'000 hab. / + 25'000 emp.

PACA NYON - ST-CERGUE : + 4'000 hab. / + 4'000 emp.

PACA ANNEMASSE - SALEVE : + 32'000 hab. / + 17'000 emp.

PACA CHABLAIS : + 45'000 hab. / + 15'000 emp. (max)

PACA GENEVE - ROLLE : + 29'000 hab. / + 12'000 emp.

PACA BELLEGARDE : + 10'000 hab. / + 10'000 emp.

TOTAL AGGLOMERATION : + 200'000 hab. / + 100'000 emp.

14.1.2 Emplois

L'estimation du nombre d'emplois par commune à l'horizon 2030, compte tenu des variations conjoncturelles, s'avère beaucoup plus difficile à estimer, et ne peut donc être établi selon la méthode de redistribution de taux de croissance régionaux.

Les valeurs pour le Canton de Genève ont été tirées des estimations élaborées par la DGAT (2008) par sous-secteur statistique, sur le même mode que les estimations de population.

Pour les autres secteurs de l'agglomération, les nombres d'emplois ont été extrapolés sur la base des objectifs chiffrés établis par les PACA. A chaque commune des différents PACA a été attribué un nombre d'emplois supplémentaires en 2030 selon une série d'hypothèses (nombre d'emplois actuels de la commune, zones de développement existantes, zones de développement envisagées, etc.).

Afin de tenir compte d'une croissance par ailleurs plus "diffuse" des emplois, les objectifs des PACA ont étés ajustés par le biais d'évaluations tendancielles basées sur les séries de données historiques du SCRIS (Recensement fédéral des entreprises 2005, 2000, 1995) et

de l'INSEE (Recensement population 2006 et antérieurs). Cette même méthode d'extrapolation tendancielle a été utilisée pour toutes les communes hors PACA.

14.2 Communes retenues pour le calcul à l'échelle des PACA

PACA BERNEX - SAINT-JULIEN (11 communes) : Bernex, Confignon, Onex, Lancy, Saint-Julien-en-Genevois, Neydens, Archamps, Bardonnex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates , Collonges-sous-Salève.

PACA GENEVE - SAINT-GENIS - GEX (22 communes) : Grand-Saconnex, Collex-Bossy, Pregny-Chambésy, Bellevue, Meyrin, Versoix, Genthod, Genève, Vernier, Satigny, Saint-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns, Thoiry, Sergy, Crozet, Ferney-Voltaire , Ornex, Segny, Versonnex, Sauverny, Cessy, Gex.

PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ (10 communes) : Saint-Cergue, Arzier, Givrins, Genolier, Trélex, Nyon, Bois d'Amont, Les Rousses, Prémanon, Lamoura.

PACA ANNEMASSE - SALEVE (19 communes) : Genève, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Puplinge, Ambilly, Gaillard, Annemasse, Ville-la-Grand, Juvigny, Cranves-Sales, Etrembieres, Vétraz-Montoux, Bonne, Carouge, Veyrier, Troinex, Bossey, Collonges-sous-Salève.

PACA CHABLAIS (42 communes) : Annemasse, Thonon-les-Bains, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Douvaine, Excenevex, Loisin, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Sciez, Veigy-Foncenex, Yvoire, Allinges, Armoy, Draillant, Cervens, Le Lyaud, Perrignier, Orcier, Juvigny, Saint-Cergues, Machilly, Ville-la-Grand, Brenthone, Fessy, Lully, Cologny, Vandoeuvres, Puplinge, Choulex, Collonge-Bellerive, Presinge, Corsier, Jussy, Meinier, Gy, Anières, Hermance.

PACA GENEVE - ROLLE (60 communes) : Arnex-sur-Nyon, Arzier-le-Muids, Begnins, Bogis-Bossey, Borex, Bursins, Burtigny, Chavannes-de Bogis, Chavannes-des Bois, Chéserex, Coinsins, Commugny, Coppet, Crassier, Duillier, Dully, Eysins, Founex, Genolier, Gilly, Gingins, Givrins, Gland, Grens, Le Vaud, Longirod, Luins, Marchissy, Mies, Mont-sur-Rolle, La Rippe, Nyon, Perroy, Prangins, Rolle, Saint-Cergue, Saint-George, Signy-Avenex, Tannay, Tartegnin, Trélex, Vich, Vinzel, Versoix, Genthod, Bellevue, Chambesy, Colley-Bossy, Grand Saconnex, Divonne-les-Bains, Gex, Grilly, Vesancy, Sauverny, Versonnex, Céligny, Crans-près-Céligny, Bassin, Bursinel, Essertines-sur-Rolle.

PACA BELLEGARDE (25 communes) : Chancy, Avusy, Soral, Avully, Cartigny, Laconnex, Dardagny, Russin, Aire-la-Ville, Léaz, Collonges, Farges, Péron, Saint-Jean-de-Gonville, Pougny, Challex, Chevrier, Vulbens, Viry, Valleiry, Chénex, Feigères, Bellegarde, Lancrans, Châtillon-en-Michaille.

14.2.1 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des grands territoires de l'agglomération (résultats détaillés)

a) Biens pondéreux

	Habitants	Nombre d'ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
GENEVE	457'538	15	77'771	116'657	0.17
Rive gauche	*147'475*	*6*	*14'700*	*22'050*	*0.10*
Rive droite	*179'877*	*4*	*30'050*	*45'075*	*0.17*
Rhône - Arve	*113'934*	*5*	*33'021*	*49'532*	*0.29*
AIN	90'204	17	46'780	70'170	0.52
HAUTE-SAVOIE	257'130	53	149'960	224'940	0.58
VAUD	107'725	10	100'338	150'507	0.93
AGGLO	**912'597**	**95**	**374'849**	**562'274**	**0.41**

Tableau 41 : Biens pondéreux, situation 2010

Pour les biens pondéreux, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à *150 %* de la surface de vente totale.

	Habitants	Surf. Vente (SV)	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	91'492	137'238	0.17
Rive gauche	*172'027*	*17'147*	*25'721*	*0.10*
Rive droite	*209'437*	*34'988*	*52'482*	*0.17*
Rhône - Arve	*156'116*	*45'246*	*67'869*	*0.29*
AIN	119'008	61'718	92'577	0.52
HAUTE-SAVOIE	330'600	192'808	289'212	0.58
VAUD	143'175	133'357	200'036	0.93
AGGLO	**1'131'041**	**464'575**	**696'863**	**0.41**

Tableau 42 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 1

	Habitants suppl.	Surf. Vente (SV) suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	13'721	20'582	17.64
Rive gauche	*24'552*	*2'447*	*3'671*	*16.65*
Rive droite	*29'560*	*4'938*	*7'407*	*16.43*
Rhône - Arve	*42'182*	*12'225*	*18'338*	*37.02*
AIN	28'804	14'938	22'407	31.93
HAUTE-SAVOIE	73'470	42'848	64'272	28.57
VAUD	35'450	33'019	49'529	32.91
AGGLO	**218'444**	**89'726**	**134'589**	**23.94**

Tableau 43 : Biens pondéreux, différence 2010- 2030, scénario 1

	Habitants	Surf. Vente (SV)	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	115'564	173'345	0.21
Rive gauche	*172'027*	*21'843*	*32'765*	*0.13*

Rive droite	*209'437*	*44'653*	*66'979*	*0.21*
Rhône - Arve	*156'116*	*49'067*	*73'601*	*0.31*
AIN	119'008	69'513	104'269	0.58
HAUTE-SAVOIE	330'600	222'833	334'249	0.67
VAUD	143'175	149'097	223'645	1.04
AGGLO	**1'131'041**	**557'006**	**835'509**	**0.49**

Tableau 44 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 2

	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	37'793	56'689	48.59
Rive gauche	*24'552*	*7'143*	*10'715*	*48.59*
Rive droite	*29'560*	*14'603*	*21'904*	*48.59*
Rhône - Arve	*42'182*	*16'046*	*24'070*	*48.59*
AIN	28'804	22'733	34'099	48.59
HAUTE-SAVOIE	73'470	72'873	109'309	48.59
VAUD	35'450	48'759	73'138	48.59
AGGLO	**218'444**	**182'157**	**273'235**	**48.59**

Tableau 45 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 2

	Habitants	Surf. Vente (SV)	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	103'528	155'292	0.19
Rive gauche	*172'027*	*19'495*	*29'243*	*0.11*
Rive droite	*209'437*	*39'820*	*59'730*	*0.19*
Rhône - Arve	*156'116*	*47'157*	*70'736*	*0.30*
AIN	119'008	65'615	98'423	0.55
HAUTE-SAVOIE	330'600	207'820	311'730	0.63
VAUD	143'175	141'227	211'841	0.99
AGGLO	**1'131'041**	**510'790**	**766'185**	**0.45**

Tableau 46 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 3

	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans
GENEVE	80'720	25'757	38'636	33.12
Rive gauche	*24'552*	*4'795*	*7'193*	*32.62*
Rive droite	*29'560*	*9'770*	*14'655*	*32.51*
Rhône - Arve	*42'182*	*14'136*	*21'204*	*42.81*
AIN	28'804	18'835	28'253	40.26
HAUTE-SAVOIE	73'470	57'860	86'790	38.58
VAUD	35'450	40'889	61'334	40.75
AGGLO	**218'444**	**135'941**	**203'912**	**36.27**

Tableau 47 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 3

Situation 2010	**Nb**	**SV totale**
entre 1'000 et 2'000 m2 SV	45	63'753
entre 2'001 et 5'000 m2 SV	27	85'710
entre 5'001 et 10'000 m2 SV	17	116'365

entre 10'001 et 20'000m2 SV	5	84'021
plus de 20'000 m2 SV	1	25'000
TOTAL	**95**	**374'849**
NOUVEAUX IFF HORIZON 2030		
Scénario 1	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	11	15'584
entre 2'001 et 5'000	7	22'221
entre 5'001 et 10'000	4	27'380
entre 10'001 et 20'000	1	16'804
plus de 20'000m2	0	0
TOTAL	**23**	**89'726**
Scénario 2	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	22	31'168
entre 2'001 et 5'000	13	41'268
entre 5'001 et 10'000	8	54'760
entre 10'001 et 20'000	2	33'608
plus de 20'000m2	0	0
TOTAL	**46**	**182'157**
Scénario 3	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	16	22'668
entre 2'001 et 5'000	10	31'744
entre 5'001 et 10'000	6	41'070
entre 10'001 et 20'000	2	33'608
plus de 20'000m2	0	0
TOTAL	**34**	**135'941**

Tableau 48 : Biens pondéreux, estimation du nombre d'installations en 2030 selon le scénario

b) Biens mixtes

	Habitants	Nombre d'ICFF	Surf. Vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
GENEVE	457'538	61	383'879	460'655	0.84
Rive gauche	*147'475*	*14*	*112'310*	*134'772*	*0.76*
Rive droite	*179'877*	*22*	*177'983*	*213'580*	*0.99*
Rhône - Arve	*113'934*	*25*	*93'586*	*112'303*	*0.82*
AIN	90'204	16	46'621	55'945	0.52
HAUTE-SAVOIE	257'130	41	137'357	164'828	0.53
VAUD	107'725	14	92'414	110'897	0.86
AGGLO	**912'597**	**132**	**660'271**	**792'325**	**0.72**

Tableau 49 : Biens mixtes, situation 2010

Pour les biens mixtes, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à *120 %* de la surface de vente totale.

	Habitants	SV	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	451'604	541'925	0.84
Rive gauche	*172'027*	*131'008*	*157'210*	*0.76*
Rive droite	*209'437*	*207'232*	*248'678*	*0.99*
Rhône - Arve	*156'116*	*128'235*	*153'882*	*0.82*
AIN	119'008	61'508	73'810	0.52
HAUTE-SAVOIE	330'600	176'604	211'925	0.53
VAUD	143'175	122'825	147'390	0.86
AGGLO	**1'131'041**	**818'317**	**981'980**	**0.72**

Tableau 50 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 1

	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	67'725	81'270	17.64
Rive gauche	*24'552*	*18'698*	*22'438*	*16.65*
Rive droite	*29'560*	*29'249*	*35'099*	*16.43*
Rhône - Arve	*42'182*	*34'649*	*41'579*	*37.02*
AIN	28'804	14'887	17'864	31.93
HAUTE-SAVOIE	73'470	39'247	47'096	28.57
VAUD	35'450	30'411	36'493	32.91
AGGLO	**218'444**	**158'046**	**189'655**	**23.94**

Tableau 51 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 1

	Habitants	SV	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	570'424	684'509	1.06
Rive gauche	*172'027*	*166'887*	*200'264*	*0.97*
Rive droite	*209'437*	*264'473*	*317'368*	*1.26*
Rhône - Arve	*156'116*	*139'064*	*166'877*	*0.89*
AIN	119'008	69'276	83'132	0.58
HAUTE-SAVOIE	330'600	204'105	244'926	0.62
VAUD	143'175	137'322	164'787	0.96
AGGLO	**1'131'041**	**981'128**	**1'177'354**	**0.87**

Tableau 52 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 2

	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	186'545	223'854	48.5947396
Rive gauche	*24'552*	*54'577*	*65'492*	*48.5947396*
Rive droite	*29'560*	*86'490*	*103'788*	*48.5947396*
Rhône - Arve	*42'182*	*45'478*	*54'573*	*48.5947396*
AIN	28'804	22'655	27'186	48.5947396
HAUTE-SAVOIE	73'470	66'748	80'098	48.5947396
VAUD	35'450	44'908	53'890	48.5947396
AGGLO	**218'444**	**320'857**	**385'028**	**48.5947396**

Tableau 53 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 2

	Habitants	SV	SBP	Ratio SV
GENEVE	538'258	511'014	613'217	0.95
Rive gauche	*172'027*	*148'947*	*178'736*	*0.87*
Rive droite	*209'437*	*235'853*	*283'024*	*1.13*
Rhône - Arve	*156'116*	*133'649*	*160'379*	*0.86*
AIN	119'008	65'392	78'470	0.55
HAUTE-SAVOIE	330'600	190'355	228'426	0.58
VAUD	143'175	130'074	156'089	0.91
AGGLO	**1'131'041**	**899'722**	**1'079'666**	**0.80**

Tableau 54 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 3

	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV / 20 ans (%)
GENEVE	80'720	127'135	152'562	33.12
Rive gauche	*24'552*	*36'637*	*43'964*	*32.62*
Rive droite	*29'560*	*57'870*	*69'444*	*32.51*
Rhône - Arve	*42'182*	*40'063*	*48'076*	*42.81*
AIN	28'804	18'771	22'525	40.26
HAUTE-SAVOIE	73'470	52'998	63'598	38.58
VAUD	35'450	37'660	45'192	40.75
AGGLO	**218'444**	**239'451**	**287'341**	**36.27**

Tableau 55 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 3

Situation 2010	**Nb**	**SV totale**
entre 1'000 et 2'000 m2 SV	38	59'527
entre 2'001 et 5'000 m2 SV	59	184'116
entre 5'001 et 10'000 m2 SV	20	161'910
entre 10'001 et 20'000m2 SV	12	183'820
plus de 20'000 m2 SV	3	90'898
TOTAL	**132**	**680'271**
NOUVEAUX IFF HORIZON 2030		
Scénario 1	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	9	14'099
entre 2'001 et 5'000	14	43'689
entre 5'001 et 10'000	5	40'478
entre 10'001 et 20'000	3	45'955
plus de 20'000m2	1	30'299
TOTAL	**31**	**158'046**
Scénario 2	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	18	28'197
entre 2'001 et 5'000	28	87'377

entre 5'001 et 10'000	9	72'860
entre 10'001 et 20'000	6	91'910
plus de 20'000m2	1	30'299
TOTAL	**62**	**320'857**
Scénario 3	**Nb Suppl.**	**SV sppl. totale**
entre 1'000 et 2'000	13	20'365
entre 2'001 et 5'000	21	65'533
entre 5'001 et 10'000	7	56'669
entre 10'001 et 20'000	4	61'273
plus de 20'000m2	1	30'299
TOTAL	**46**	**239'451**

Tableau 56 : Biens mixtes, estimation du nombre d'installations en 2030 selon le scénario

c) Installations sportives (IS) intercommunales

	Habitants	Nombre grandes IS	Surf. au sol tot (estim)	Ratio hab /nb IS	Ratio utili. Eff /nb
GENEVE	457'538	18	1'994'292	25'419	7'066
AIN	90'204	9	997'146	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	257'130	10	1'107'940	25'713	7'148
VAUD	107'725	5	553'970	21'545	5'990
AGGLO	**912'597**	**42**	**4'653'348**	**21'729**	**6'041**

Tableau 57 : Installations sportives, situation 2010

	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab /nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	21	25'419	7'066
AIN	119'008	12	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	330'600	13	25'713	7'148
VAUD	143'175	7	21'545	5'990
AGGLO	**1'131'041**	**52**	**21'729**	**6'041**

Tableau 58 : Installations sportives, situation 2030, scénario 1

	Habitants suppl.	Nb suppl.	Surf. au sol suppl.
GENEVE	80'720	3	351'838
AIN	28'804	3	318'409
HAUTE-SAVOIE	73'470	3	316'573
VAUD	35'450	2	182'300
AGGLO	**218'444**	**10**	**1'113'850**

Tableau 59 : Installations sportives, différence 2010-2030, scénario 1

	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab /nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	27	20'000	5'560
AIN	119'008	12	10'000	2'780
HAUTE-SAVOIE	330'600	17	20'000	5'560
VAUD	143'175	7	20'000	5'560
AGGLO	**1'131'041**	**63**	**18'096**	**5'031**

Tableau 60 : Installations sportives, situation 2030, scénario 2

	Habitants suppl.	Nb suppl.	Surf. au sol suppl.
GENEVE	80'720	9	987'496
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	7	723'485
VAUD	35'450	2	239'177
AGGLO	**218'444**	**21**	**2'271'548**

Tableau 61 : Installations sportives, différences 2010-2030, scénario 2

	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab /nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	22	24'000	6'672
AIN	119'008	12	10'000	2'780
HAUTE-SAVOIE	330'600	14	23'000	6'394
VAUD	143'175	7	21'000	5'838
AGGLO	**1'131'041**	**56**	**20'372**	**5'663**

Tableau 62 : Installations sportives, situation 2030, scénario 3

	Habitants suppl.	Nb suppl.	Surf. au sol suppl.
GENEVE	80'720	4	490'531
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	4	484'603
VAUD	35'450	2	201'408
AGGLO	**218'444**	**14**	**1'497'933**

Tableau 63 : Installations sportives, différences 2010-2030, scénario 3

14.2.2 Estimation de l'évolution des IFF à l'échelle des PACAs[17]

a) Biens pondéreux

TERRITOIRE	Habitants	Nombre ICFF	Surface de vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	91'675	6	15'153	19'699	0.17
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	329'452	26	86'201	112'061	0.26
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	31'808	1	5'688	7'394	0.18
PACA ANNEMASSE - SALEVE	327'868	43	134'665	175'065	0.41
PACA CHABLAIS	142'891	53	120'840	157'092	0.85
PACA GENEVE - ROLLE	140'128	8	40'883	53'148	0.29
PACA BELLEGARDE	42'330	5	9'170	11'921	0.22
AGGLO	**912'597**	**95**	**374'849**	**562'274**	**0.41**

Tableau 64 : Biens pondéreux, situation 2010

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente (SV)	SBP	Ratio SV
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	125'573	20'756	26'983	0.17
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	378'506	99'036	128'747	0.26
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	41'677	7'453	9'689	0.18
PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	158'812	206'456	0.41
PACA CHABLAIS	185'498	156'872	203'934	0.85
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	52'762	68'591	0.29
PACA BELLEGARDE	53'286	11'543	15'006	0.22
AGGLO	**1'131'041**	**464'575**	**696'863**	**0.41**

Tableau 65 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 1

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	33'898	5'603	7'284	36.98
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	49'054	12'835	16'686	14.89
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	9'869	1'765	2'295	31.03

[17] La liste des communes retenues par PACA pour l'estimation de l'évolution future des IFF figure au chapitre 13.2

PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	24'147	31'391	17.93
PACA CHABLAIS	42'607	36'032	46'842	29.82
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	11'879	15'443	29.06
PACA BELLEGARDE	10'956	2'373	3'085	25.88
AGGLO	**218'444**	**89'726**	**134'589**	**23.94**

Tableau 66 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 1

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente (SV)	SBP	Ratio SV
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	125'573	22'517	29'272	0.18
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	378'506	128'090	166'517	0.34
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	41'677	8'452	10'988	0.20
PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	200'105	260'137	0.52
PACA CHABLAIS	185'498	179'562	233'430	0.97
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	60'750	78'975	0.34
PACA BELLEGARDE	53'286	13'626	17'714	0.26
AGGLO	**1'131'041**	**557'006**	**835'509**	**0.49**

Tableau 67 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 2

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	33'898	7'364	9'573	48.59
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	49'054	41'889	54'456	48.59
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	9'869	2'764	3'593	48.59
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	65'440	85'072	48.59
PACA CHABLAIS	42'607	58'722	76'338	48.59
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	19'867	25'827	48.59
PACA BELLEGARDE	10'956	4'456	5'793	48.59
AGGLO	**218'444**	**200'502**	**260'652**	**48.59**

Tableau 68 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 2

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente (SV)	SBP	Ratio SV
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	125'573	21'636	28'127	0.17
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	378'506	113'563	147'632	0.30
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	41'677	7'953	10'339	0.19

PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	179'459	233'297	0.46
PACA CHABLAIS	185'498	168'217	218'682	0.91
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	56'756	73'783	0.31
PACA BELLEGARDE	53'286	12'585	16'361	0.24
AGGLO	**1'131'041**	**510'790**	**766'185**	**0.45**

Tableau 69 : Biens pondéreux, situation 2030, scénario 3

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX – SAINT-JULIEN	33'898	6'483	8'428	42.79
PACA GENEVE – ST-GENIS - GEX	49'054	27'362	35'571	31.74
PACA NYON – ST-CERGUE - MOREZ	9'869	2'265	2'945	39.81
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	44'794	58'232	33.26
PACA CHABLAIS	42'607	47'377	61'590	39.21
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	15'873	20'635	38.83
PACA BELLEGARDE	10'956	3'415	4'440	37.24
AGGLO	**218'444**	**147'569**	**191'840**	**36.27**

Tableau 70 : Biens pondéreux, différence 2010-2030, scénario 3

PROJETS CONNUS	Nb projets	SV projets
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	0	0
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	2	31'990
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	1	13'000
PACA ANNEMASSE - SALEVE	1	11'010
PACA CHABLAIS	1	11'010
PACA GENEVE - ROLLE	1	13'000
PACA BELLEGARDE	0	0
AGGLO	**5**	**60'300**

Tableau 71 : Biens pondéreux, nombre de projets, situation 2010

b) Biens mixtes[18]

TERRITOIRE	Habitants	Nombre ICFF	Surface de vente (SV)	SBP totale (estim.)	Ratio (m2 SV / hab.)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	91'675	13	77'565	100'835	0.85
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	329'452	53	312'144	405'787	0.95
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	31'808	3	18'800	24'440	0.59
PACA ANNEMASSE - SALEVE	327'868	51	262'486	341'232	0.80
PACA CHABLAIS	142'891	22	76'090	98'917	0.53
PACA GENEVE - ROLLE	140'128	16	75'367	97'977	0.54
PACA BELLEGARDE	42'330	5	12'102	15'733	0.29
AGGLO	**912'597**	**132**	**660'271**	**792'325**	**0.72**

Tableau 72 : Biens mixtes, situation 2010

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente (SV)	SBP	Ratio SV
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	125'573	106'246	138'120	0.85
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	378'506	358'621	466'207	0.95
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	41'677	24'633	32'023	0.59
PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	309'553	402'419	0.80
PACA CHABLAIS	185'498	98'778	128'411	0.53
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	97'265	126'445	0.54
PACA BELLEGARDE	53'286	15'234	19'804	0.29
AGGLO	**1'131'041**	**818'317**	**981'980**	**0.72**

Tableau 73 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 1

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	33'898	28'681	37'285	36.98
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	49'054	46'477	60'420	14.89
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	9'869	5'833	7'583	31.03
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	47'067	61'187	17.93
PACA CHABLAIS	42'607	22'688	29'494	29.82
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	21'898	28'467	29.06
PACA BELLEGARDE	10'956	3'132	4'072	25.88
AGGLO	**218'444**	**158'046**	**189'655**	**23.94**

Tableau 74 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 1

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente	SBP	Ratio SV

[18] N.B. Pour les biens mixtes, sur la base d'installations existantes dans l'agglomération, la surface brute de plancher est estimée à 120 % de la surface de vente totale

		(SV)		
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	125'573	115'258	149'835	0.92
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	378'506	463'830	602'978	1.23
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	41'677	27'936	36'317	0.67
PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	390'040	507'053	1.01
PACA CHABLAIS	185'498	113'066	146'985	0.61
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	111'991	145'589	0.62
PACA BELLEGARDE	53'286	17'983	23'378	0.34
AGGLO	**1'131'041**	**981'128**	**1'177'354**	**0.87**

Tableau 75 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 2

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	33'898	37'693	49'000	48.59
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	49'054	151'686	197'191	48.59
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	9'869	9'136	11'877	48.59
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	127'554	165'821	48.59
PACA CHABLAIS	42'607	36'976	48'068	48.59
PACA GENEVE - ROLLE	40'714	36'624	47'612	48.59
PACA BELLEGARDE	10'956	5'881	7'645	48.59
AGGLO	**218'444**	**320'857**	**385'028**	**48.59**

Tableau 76 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 2

TERRITOIRE	Habitants	Surface de vente (SV)	SBP	Ratio SV
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	125'573	110'752	143'978	0.88
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	378'506	411'225	534'593	1.09
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	41'677	26'284	34'169	0.63
PACA ANNEMASSE - SALEVE	386'659	349'797	454'736	0.90
PACA CHABLAIS	185'498	105'922	137'699	0.57
PACA GENEVE - ROLLE	180'842	104'628	136'016	0.58
PACA BELLEGARDE	53'286	16'608	21'590	0.31
AGGLO	**1'131'041**	**899'722**	**1'079'666**	**0.80**

Tableau 77 : Biens mixtes, situation 2030, scénario 3

TERRITOIRE	Habitants suppl.	SV suppl.	SBP suppl.	Croissance SV /20 ans (%)
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	33'898	33'187	43'143	42.79
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	49'054	99'081	128'805	31.74
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	9'869	7'484	9'729	39.81
PACA ANNEMASSE - SALEVE	58'791	87'311	113'504	33.26
PACA CHABLAIS	42'607	29'832	38'782	39.21

PACA GENEVE - ROLLE	40'714	29'261	38'039	38.82
PACA BELLEGARDE	10'956	4'506	5'858	37.24
AGGLO	**218'444**	**239'451**	**287'341**	**36.27**

Tableau 78 : Biens mixtes, différence 2010-2030, scénario 3

PROJETS CONNUS	Nb projets	SV projets
PACA BERNEX - SAINT-JULIEN	2	10'500
PACA GENEVE - ST-GENIS - GEX	8	119'500
PACA NYON - ST-CERGUE - MOREZ	0	0
PACA ANNEMASSE - SALEVE	8	103'184
PACA CHABLAIS	4	18'635
PACA GENEVE - ROLLE	2	46'175
PACA BELLEGARDE	2	41'085
AGGLO	**22**	**316'895**

Tableau 79 : Biens mixtes, projets connus, situation 2010

c) Installations sportives (IS)[19]

GRAND TERRITOIRE	Habitants	Nb grandes IS	Surf. au sol tot (estim.)	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. eff. / nb
GENEVE	457'538	18	1'994'292	25'419	7'066
AIN	90'204	9	997'146	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	257'130	10	1'107'940	25'713	7'148
VAUD	107'725	5	553'970	21'545	5'990
AGGLO	**912'597**	**42**	**4'653'348**	**21'729**	**6'041**

Tableau 80 : Installations sportives, situation 2010

GRAND TERRITOIRE	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	21	25'419	7'066
AIN	119'008	12	10'023	2'786
HAUTE-SAVOIE	330'600	13	25'713	7'148
VAUD	143'175	7	21'545	5'990
AGGLO	**1'131'041**	**52**	**21'729**	**6'041**

Tableau 81 : Installations sportives, situation 2030, scénario 1

[19] L'estimation par PACA des grandes installations sportives n'est pas significative compte tenu du nombre limité d'installations concernées. L'estimation de l'évolution future de ces installations est effectuée par grand territoire de l'agglomération.

GRAND TERRITOIRE	Habitants suppl.	Nb grandes IS suppl.	Surf. au sol nécessaires suppl.
GENEVE	80'720	3	351'838
AIN	28'804	3	318'409
HAUTE-SAVOIE	73'470	3	316'573
VAUD	35'450	2	182'300
AGGLO	**218'444**	**10**	**1'113'850**

Tableau 82 : Installations sportives, différence 2010-2030, scénario1

GRAND TERRITOIRE	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	27	20'000	5'560
AIN	119'008	12	10'000	2'780
HAUTE-SAVOIE	330'600	17	20'000	5'560
VAUD	143'175	7	20'000	5'560
AGGLO	**1'131'041**	**63**	**18'096**	**5'031**

Tableau 83 : Installations sportives, situation 2030, scénario 2

GRAND TERRITOIRE	Habitants suppl.	Nb grandes IS suppl.	Surf. au sol nécessaires suppl.
GENEVE	80'720	9	987'496
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	7	723'485
VAUD	35'450	2	239'177
AGGLO	**218'444**	**21**	**2'271'548**

Tableau 84 : Installations sportives, différence 2010-2030, scénario 2

GRAND TERRITOIRE	Habitants	Nb grandes IS	Ratio hab / nb IS	Ratio utili. eff. / nb.
GENEVE	538'258	22	24'000	6'672
AIN	119'008	12	10'000	2'780
HAUTE-SAVOIE	330'600	14	23'000	6'394
VAUD	143'175	7	21'000	5'838
AGGLO	**1'131'041**	**56**	**20'372**	**5'663**

Tableau 85 : Installations sportives, situation 2030, scénario 3

GRAND TERRITOIRE	Habitants suppl.	Nb grandes IS suppl.	Surf. au sol nécessaires suppl.

GENEVE	80'720	4	490'531
AIN	28'804	3	321'391
HAUTE-SAVOIE	73'470	4	484'603
VAUD	35'450	2	201'408
AGGLO	**218'444**	**14**	**1'497'933**

Tableau 86 : Installations sportives, différence 2010-2030, scénario 3

15. BASE DE DONNEES GEOREFERENCEES – BD INSTALLATIONS – GUIDE D'UTILISATION DE LA BASE DE DONNEES

15.1 Introduction

Afin d'établir un diagnostic de la situation existante dans l'agglomération en matière d'installations à forte fréquentation (nombre, type et répartition géographique), un recensement spatialisé des installations existantes et projetées a été effectué. Ce recensement vise à donner un aperçu des installations présentes et envisagées, leur nature

et leur importance. Ces informations ont été collectées en partant de trois sources principales de données :

- Couche des équipements, SITL (1999 – 2001)
- Base des équipements publics cantonaux, DGAT (mise à jour régulière)
- Base des installations commerciales de l'agglomération, DGAT (mise à jour occasionnelle)

Les données mentionnées ci-dessus ont été ensuite mises à jour, complétées (sur la base de différentes autres sources de données : cf. chapitre 14.3.2) et harmonisées. Sur la base de ce recensement géoréférencé des installations (comprenant plus de 800 objets appartenant à une trentaine de catégories) est constituée une base de données géographique unique : la *BDG Installations*, réalisée à l'aide du logiciel ArcGIS (version 9.3) de la société ESRI.

Pour permettre également les analyses stratégiques et opérationnelles des sites d'implantation souhaitables, des données historiques (depuis 1967) et prévisionnelles (jusqu'en 2030) de population et d'emplois, des données sur les réseaux de transport (TIM, TP, RER), ainsi qu'un recensement des potentiels à bâtir et sites d'activités de l'agglomération sont également intégrées à la BDG. D'autres données, telles qu'un modèle numérique d'altitude à 30 mètres, ombrage, réseau hydrographique, etc. sont incluses en outre dans la BDG pour l'habillage des représentations cartographiques produites.

15.2 Usages

La *BDG Installations* a pour but de constituer un référentiel pour le recensement et le monitoring des installations projetées et existantes (localisation, analyses spatiales de répartition, estimations quantitatives des installations par territoire), et donc de fournir un aperçu de la situation globale des installations à forte fréquentation dans l'agglomération (ainsi que certaines installations mineures) en fournissant notamment des renseignements concernant leur statut, leur fonctionnement ou leur taille (cf figure 8).

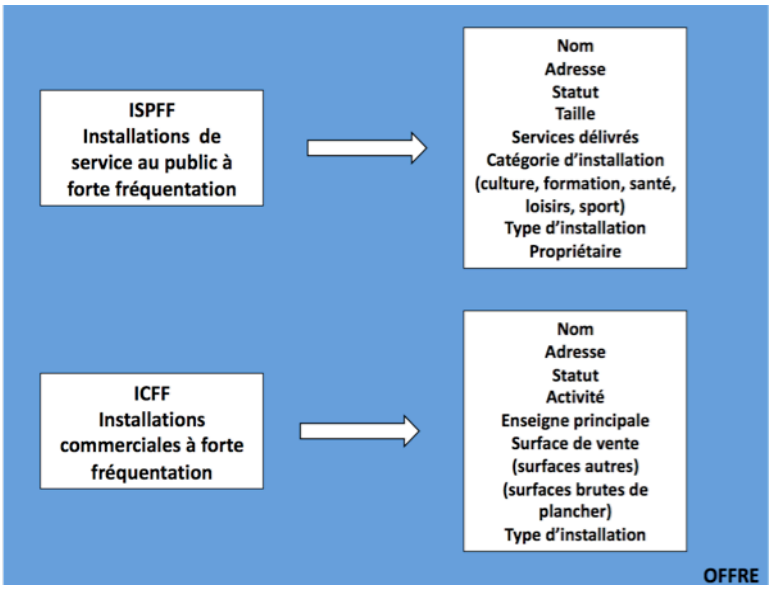


Figure 8 : Contenu de la BDG Installations (offre)

Par l'intégration de données permettant de saisir les conditions-cadre de fonctionnement des IFF (population, emplois, réseaux de transport, etc.), la *BDG Installations* a également pour ambition de constituer un outil d'aide à la décision pour l'évaluation des sites d'implantation potentiels (cf figure 9).

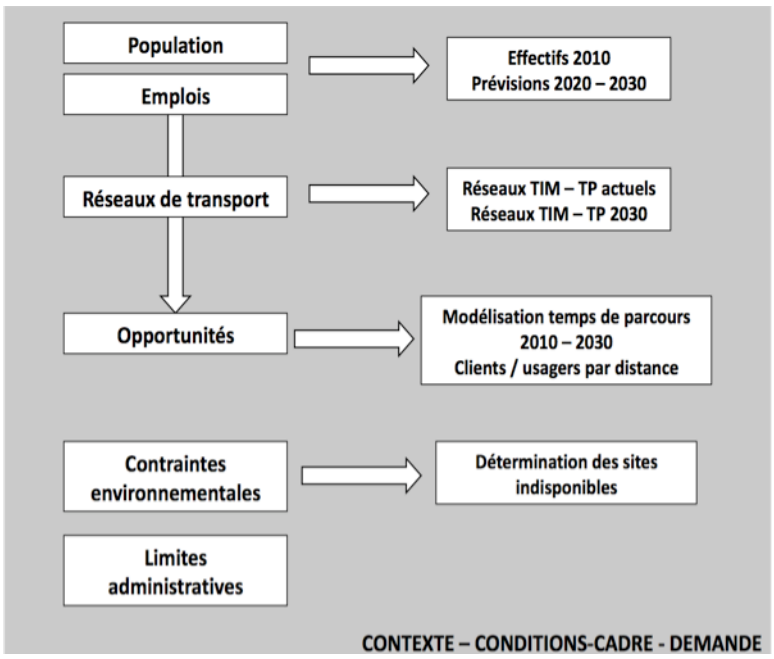


Figure 9 : Contenu de la BDG (contexte, conditions-cadre, demande)

Cet outil d'aide à la décision peut être mobilisé aussi bien pour des opérations ayant trait à la gestion stratégique des installations (échelle d'agglomération), en particulier la définition des sites acceptables ou non, selon une série de critères établis pour leur implantation, mais également, à une autre échelle, de gestion opérationnelle de projets particuliers (évaluation de la qualité du site spécifique lors de demandes de renseignement, par ex.)(cf figure 10).

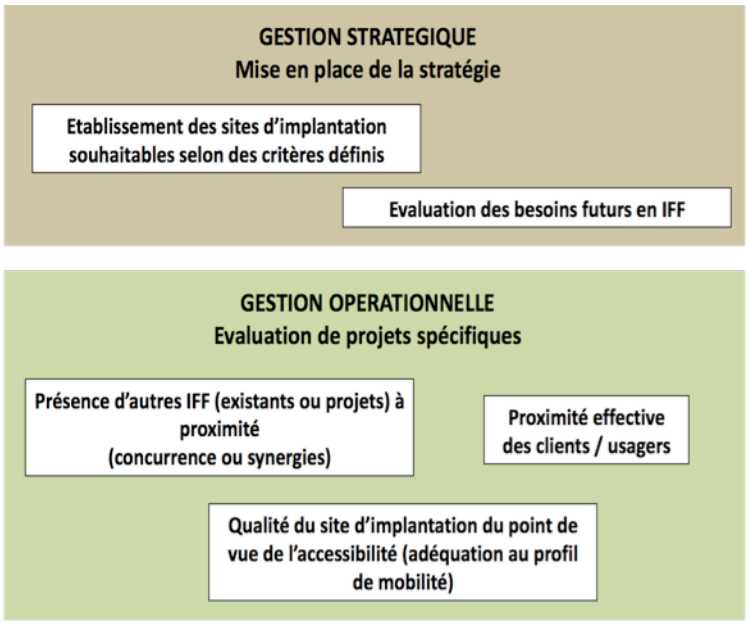


Figure 10 : La BDG comme outil d'aide à la décision

15.3 Contenu

15.3.1 Couverture spatiale des données

Dans le cadre de cette étude, le périmètre de référence pour la récolte des données intégrées dans la *BDG Installations* comprend les communes partenaires du projet d'agglomération à la fin 2008 (218 communes). Ce périmètre a été par ailleurs étendu à certains territoires adjacents (fraction occidentale du district de Morges, comprenant 20 communes, ainsi que la commune de Publier à l'Est de Thonon), caractérisés par la présence d'installations desservant également l'agglomération franco-valdo-genevoise (cf. cartes ci-dessous).

Au total, 14 territoires politiques partenaires du projet d'agglomération – Cantons, Districts, Communautés de communes, etc. – ont été traités, ainsi que la fraction occidentale du district de Morges, les communes de Publier, Lully, Fessy, Brenthonne et Vesancy (ces quatre dernières ne prenant pas part au projet d'agglomération, mais faisant partie du bassin de vie analysé) pour un total de 243 communes.

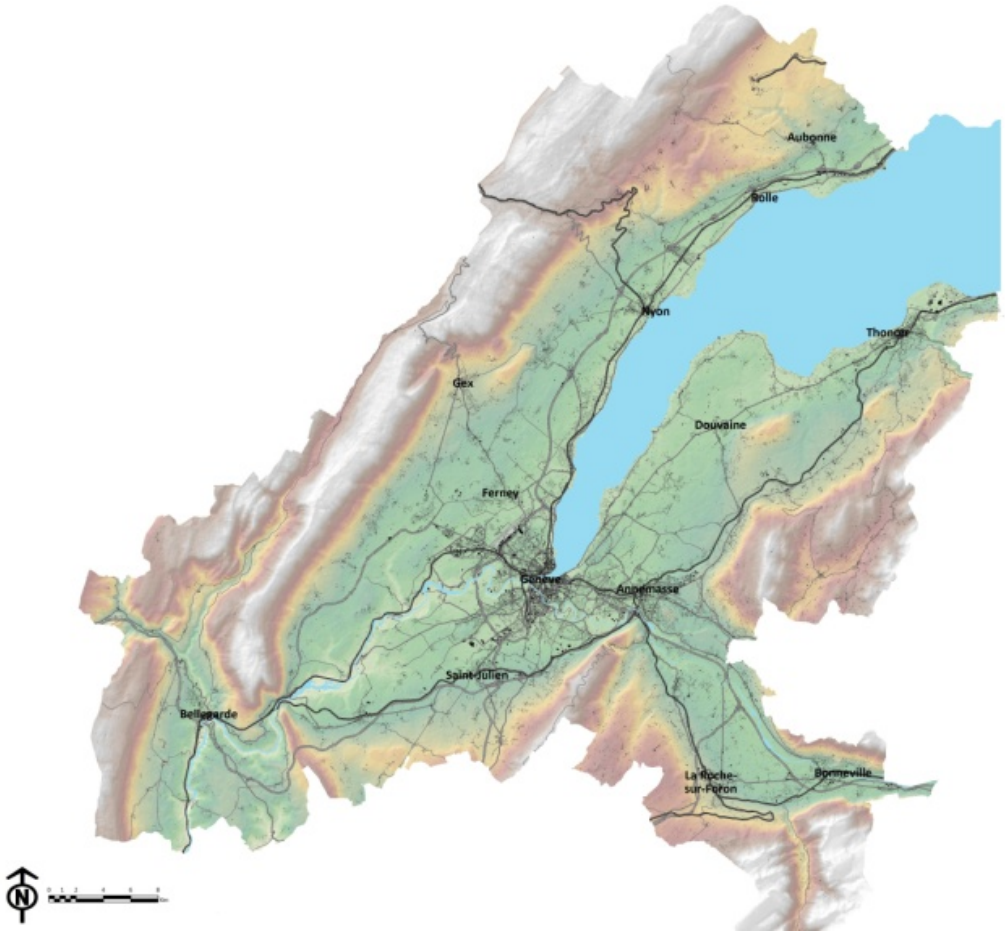


Figure 11 : Périmètre physique de l'étude

Figure 12 : Périmètre administratif de l'étude

15.3.2 Données intégrées dans la BDG

a) Installations (Jeu de données : installations_forte_fréquentation)

Compte tenu de l'impossibilité de recenser l'ensemble des installations de toutes les tailles et catégories, accessibles au public dans l'agglomération, il a été nécessaire de dresser une liste de critères afin de déterminer si un objet pouvait être intégré à la base de données ou non. Compte tenu de la diversité des installations, des critères différentiés ont été établis, présentés dans les tableaux ci-dessous.

Le recensement a été effectué sur une base assez large, en prenant en compte du fait que des petites installations peuvent, dans le cas d'interactions avec des installations plus grandes ou de concentrations spatiales « en grappes », jouer le même rôle qu'une IFF « classique » seule. Les installations existantes au 31 décembre 2009, ainsi que celles qui sont en cours de construction ou qui font l'objet d'un projet d'implantation à cette même date ont été recensées.

Les installations ont été divisées en deux grandes catégories (installations commerciales à forte fréquentation ; installations de service au public à forte fréquentation), chacune d'entre elles étant à son tour divisée en groupes d'installations de même type.

Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

COMMERCES : BIENS PONDEREUX, BIENS MIXTES, BIENS NON-PONDEREUX (Classes d'entités : ICFF ; commerce, biens mixtes ; commerce, biens pondéreux ; commerce biens non pondéreux)	
Définition	Installations qui : - ont pour objectif principal la vente de biens et services de consommation courante, exception faite des lieux de spectacles et de manifestations culturelles ou sportives (projections cinématographiques, concerts, etc.) ; - disposent d'une surface de vente supérieure à 1'000m2 ; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève : Couche centres commerciaux d'agglomération, Direction générale de l'aménagement du territoire, DT ; mise à jour, complétée et corrigée avec données grandes chaînes de commerce. Ain / Haute-Savoie : Couche centres commerciaux d'agglomération (DGAT), mise à jour, complétée et corrigée avec les données de la Commission départementale d'équipement commercial (commerces existants et projets) (Préfectures de l'Ain et de la Haute-Savoie) ; données de la chambre de commerce et d'industrie de Haute-Savoie ; informations fournies par les grandes chaînes de commerce Vaud : Couche centres commerciaux d'agglomération ; mise à jour, complétée et corrigée avec données grandes chaînes de commerce ; sources de données autres pour Littoral Parc (travaux de recherche académiques, etc.)

Tableau 87 : Sources pour le recensement des installations commerciales

Installations de service au public à forte fréquentation (ISPFF)

CENTRES SPORTIFS (CE : sport - centres sportifs)	
Définition	Installations qui : - ont pour objectif principal la pratique du sport en général, entendue comme activité physique de délassement ou de compétition, exercée en équipe ou individuellement ; - disposent au moins de 5 équipements destinés à la pratique du sport (terrain, salle, piste, etc.), qui permettent la pratique d'au moins 5 types de sports différents (jeux de balles, sports de combat, etc.) sur le site considéré ; - sont accessibles au grand public. Les centres sportifs privés, aussi bien que publics, qui répondent aux critères ci-dessus ont été recensés.
Sources	Genève : Recensement des installations sportives – OUSL / DCTI ; Ville de Genève, OCSTAT et enquêtes OUSL pour données de fréquentation Ain / Haute-Savoie : Recensement national des Equipements Sportifs, espaces et sites de pratiques (RES) - Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative (MSJSVA) Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges incluses dans l'étude

Tableau 88 : Sources pour le recensement des centres sportifs

PISCINES (CE : sport - piscines)	
Définition	Installations qui : - ont pour objectif principal la pratique de sports aquatiques (natation, waterpolo, danse synchronisée...) ; - possèdent un ou plusieurs bassins d'une taille minimale de 25 mètres (couvert ou en plein air) ; - sont accessibles au grand public. Les pataugeoires en libre accès (en particulier dans les parcs) n'ont pas été recensées.
Sources	Genève : Recensement des installations sportives – OUSL / DCTI ; Ville de Genève, OCSTAT et enquêtes OUSL pour données de fréquentation Ain / Haute-Savoie : Recensement national des Equipements Sportifs, espaces et sites de pratiques (RES) - Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative (MSJSVA) Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges incluses dans l'étude

Tableau 89 : Sources pour le recensement des piscines

Installations culturelles

SALLES DE SPECTACLE (CE : culture, salles de spectacle)	
Définition	Installations qui : - sont constituées d'au moins une salle permettant l'organisation de spectacles d'arts vivants (concert, théâtre, opéra, etc.), salle dont la capacité minimale est de 470 places debout ; - possèdent une programmation régulière d'évènements d'arts vivants ; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève : Recensement des équipements culturels – OUM – DIP / Ville de Genève, OCSTAT pour données de fréquentation Ain / Haute-Savoie : Direction Régionale de l'Action Culturelle Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges inclues dans l'étude

Tableau 90 : Sources pour le recensement des salles de spectacle

LIEUX D'EXPOSITION (CE : culture, musées, lieux d'exposition)	
Définition	Installations qui : - sont spécifiquement destinées à abriter des expositions d'objets ayant une valeur artistique ou documentaire reconnue (arts plastiques, iconiques, artisanat, photos, etc.), d'objets archéologiques, ethnographiques, historiques ou tout autre type d'artefacts du même ordre : - ont des heures d'ouverture régulières (sur l'année ou saisonnière) ; - sont accessibles au grand public. Sont inclus dans cette catégorie les musées, mais également les résidences et jardins historiques, les zoos, les sites archéologiques, pour autant qu'ils répondent aux critères d'ouverture et d'accessibilité au public précités.
Sources	Genève : Recensement des équipements culturels – OUM – DIP / Ville de Genève, OCSTAT pour données de fréquentation Ain / Haute-Savoie : Bases de données de structures culturelles et artistes de Rhône-Alpes (Direction Régionale de l'Action Culturelle) Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges inclues dans l'étude.

Tableau 91 : Sources pour le recensement des lieux d'exposition

CINEMAS (CE : culture, cinémas)	
Définition	Installations qui : - possèdent des équipements permettant la projection de films dans des bâtiments /

	salles spécifiquement dédiés (ou dans des infrastructures extérieures, pour autant que ces dernières sont installées chaque année depuis au moins 10 ans) ; - sont accessibles au grand public. Les salles qui ont fermé leurs portes en 2009, et dont la réouverture n'est pas certaine, ont été recensées.
Sources	Genève : Recensement des équipements culturels – OUM – DIP / OCSTAT pour données de fréquentation Ain / Haute-Savoie : Bases de données de structures culturelles et artistes de Rhône-Alpes (Direction Régionale de l'Action Culturelle) Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges inclues dans l'étude.

Tableau 92 : Sources pour le recensement des cinémas

BIBLIOTHEQUES (CE : culture, bibliothèques)	
Définition	Installations qui : - permettent la consultation sur place et le prêt à domicile des documents ; - possèdent plus de 10'000 documents référencés dans leurs catalogues (compris documents papier, documents numériques, iconiques, etc.) - sont accessibles au grand public à heures fixes ;
Sources	Genève : Recensement des équipements culturels – OUM – DIP ; information auprès des communes pour le nombre de documents mis à disposition Ain : Base ARALD (Agence Rhône-Alpes pour le livre et la documentation) Haute-Savoie : Annuaire des Bibliothèques de Savoie Vaud : District de Nyon, communes du district de Morges incluses dans l'étude.

Tableau 93 : Sources pour le recensement des bibliothèques

Installations de formation et recherche

CENTRES DE FORMATION UNIVERSITAIRES (CE : formation, universités, HES)	
Définition	Installations qui : - offrent des enseignements de type post-obligatoire de niveau universitaire (post-baccalauréat, post-maturité), délivrent des diplômes universitaires, hébergent des activités de recherche scientifique en lien avec ces enseignements ; - abritent des activités administratives liées aux activités précitées. Les établissements privés aussi bien que publics ont été recensés. Compte tenu de leur fonctionnement, qui s'apparente fortement à celui des universités classiques, les HES suisses ont été recensées (pas d'équivalent en France).
Sources	Genève : Département de l'Instruction Publique ; Université de Genève Ain : Académie de Lyon, Inspection académique de l'Ain Haute-Savoie : Académie de Grenoble Vaud : Département de la formation, de la jeunesse et de la culture, Direction générale de l'enseignement supérieur.

Tableau 94 : Sources pour le recensement des centres de formation universitaires

ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE POST-OBLIGATOIRE (COLLEGES, LYCEES, GYMNASES) (CE : formation, collèges et lycées)	
Définition	Installations qui : - offrent des enseignements de type post-obligatoire de niveau secondaire ; - ont une capacité d'accueil supérieure à 100 étudiants pour l'ensemble des degrés de leurs filières secondaires ; - abritent des activités administratives liées aux activités précitées. Les établissements privés aussi bien que publics ont été recensés.
Sources	Genève : Département de l'Instruction Publique, annuaire SRED Haute-Savoie : Base de données des établissements, Académie de Grenoble Ain : Base de données des établissements, Académie de Lyon, Inspection académique de l'Ain Vaud : Département de la formation, de la jeunesse et de la culture, Direction générale de l'enseignement obligatoire.

Tableau 95 : Sources pour le recensement des établissements d'enseignement secondaire post-obligatoire

ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE OBLIGATOIRE (CE : formation secondaire obligatoire)	
Définition	Installations qui : - offrent des enseignements de type secondaire obligatoire ; - ont une capacité d'accueil supérieure à 100 étudiants pour l'ensemble des degrés de leurs filières secondaires ; - abritent des activités administratives liées aux activités précitées. Les établissements privés aussi bien que publics ont été recensés.
Sources	Genève : Département de l'Instruction Publique, annuaire SRED Haute-Savoie : Base de données des établissements, Académie de Grenoble Ain : Base de données des établissements, Académie de Lyon, Inspection académique de l'Ain Vaud : Département de la formation, de la jeunesse et de la culture, Direction générale de l'enseignement obligatoire.

Tableau 96 : Sources pour le recensement des établissements d'enseignement secondaire obligatoire

Installations de santé

HOPITAUX ET CLINIQUES (CE : santé, hôpitaux, cliniiques)	
Définition	Installations qui : - offrent des soins de médecine générale ou spécialisée ; - permettent l'hospitalisation (de courte, moyenne ou longue durée) de patients dans des chambres afin d'en assurer le suivi médical ; - sont reconnues par les systèmes sanitaires des pays dans lesquelles elles se trouvent. Les installations privées aussi bien que publiques sont recensées.
Sources	Genève : Hôpitaux Universitaires Genevois ; Association des Cliniques privées de Genève Ain / Haute-Savoie : Schéma régional d'organisation sanitaire (Rhône-Alpes), Banque de Données Hospitalière de France (Fédération hospitalière de France) Vaud : Données de référence du système sanitaire vaudois, Service de la Santé publique, Département de la Santé et de l'Action Sociale

Tableau 97 : Sources pour le recensement des hôpitaux et cliniques

Installations de loisir

LIEUX DE MANIFESTATIONS SPORTIVES (CE : loisirs, lieux de manifestations sportives)	
Définition	Installations qui : - sont destinées à l'accueil de grandes manifestations sportives, ouvertes à un large public, dans des équipements spécifiques au sport en question (stade, patinoire, etc.) ; - possèdent plus de 500 places en gradins ou tribunes ; - sont accessibles au grand public, en général lors des manifestations.
Sources	Genève / Vaud : http://www.stades.ch/ Ain / Haute-Savoie : http://www.france-stades.com

Tableau 98 : Sources pour le recensement des lieux de manifestations sportives

DISCOTHEQUES (CE : loisirs, discothèques)	
Définition	Installations qui : - sont destinées aux loisirs nocturnes, principalement à la danse, performances de DJs et aux activités connexes ; - ont des surfaces destinées à l'accueil de la clientèle supérieure à 1000m2 ;; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève / Ain / Haute-Savoie / Vaud :

Tableau 99 : Sources pour le recensement des discothèques

CASINOS (CE : loisirs, casino)	
Définition	Installations qui : - sont destinées à la pratique des jeux de hasard et d'argent, et sont soumises, pour leur exploitation, à un régime de concession spécifique ; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève / Vaud : DPFJ, Commission fédérale des maisons de jeu Ain / Haute-Savoie : Ministère de l'Intérieur, Commission nationale des jeux

Tableau 100 : Sources pour le recensement des casinos

PLAGES (CE : loisirs, plages)	
Définition	Installations qui : - offrent un accès direct au lac ; - sont équipées d'infrastructures minimales pour l'accueil de visiteurs et la pratique de sports aquatiques (toilettes et douches) ; - ont accessibles au grand public.

Sources	Genève / Ain / Haute-Savoie / Vaud : CIPEL

Tableau 101 : Sources pour le recensement des plages

PORTS (CE : loisirs, ports)	
Définition	Installations qui : - sont destinées à l'amarrage de barques et bateaux ; - ont une capacité d'accueil de plus de 300 embarcations (à terre et à l'eau) ; - sont équipées d'installations spécifiques pour les pratiques de plaisance (grues, stations-service, etc.) ; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève / Vaud / Haute-Savoie : Les sauveteurs du Léman / SISL

Tableau 102 :Sources pour le recensement des ports

ÉTABLISSEMENTS THERMAUX (E : loisirs, établissements thermaux)	
Définition	Installations qui : - sont équipées d'infrastructures pour l'accueil de visiteurs (vasques, salles de massages, etc.) liés à des sources thermales ; - offrent des services de soins / cure ; - sont accessibles au grand public.
Sources	Genève / Vaud : néant Ain / Haute-Savoie : Conseil National des Exploitants Thermaux

Tableau 103 :Sources pour le recensement des établissements thermaux

B. Sites d'implantation (Jeu de données : *accessibilités*)

L'analyse des sites a pour objectif d'évaluer leur répartition spatiale et leur qualité (optimale, acceptable, excessive) pour l'implantation d'IFF. Concrètement, l'analyse vise à proposer une lecture de l'agglomération permettant de distinguer les sites en fonction de leur accessibilité avec différents réseaux de transports (Autoroutier, TP, RER). De ce point de vue, l'analyse s'approche de la méthode ABC « classique ». Toutefois, cette méthode est affinée en intégrant des variables supplémentaires. En effet, si la méthode ABC caractérise les sites en fonction de la présence d'un réseau, l'approche adoptée dans le cadre de cette étude propose d'intégrer également la qualité du réseau disponible (en particulier la fréquence de desserte, pour les réseaux de transports publics) et les opportunités auxquelles les réseaux présents sur le site donnent accès (autrement dit, l'aire de chalandise et ses qualités sur le site en question).

Compte tenu de l'intérêt de l'étude à identifier de nouveaux sites d'implantation, l'analyse est effectuée à l'échelle de l'agglomération, sans se restreindre à caractériser les sites d'implantation existants et bien délimités, identifiés dans des études précédentes et dont

l'évaluation a par ailleurs déjà été réalisée20. Cette analyse est réalisée - en tenant compte des évolutions de population, d'emplois et de réseaux de transport - pour les années de référence 2010 et 2030, ainsi que pour 2030 avec la réalisation d'une Traversée du Lac.
La démarche adoptée permet par conséquent de caractériser l'ensemble du territoire de l'agglomération selon quatre critères :

- Qualité de l'accès à un réseau ferré (rail, RER) (4 classes);
- Qualité de l'accès à un réseau de transport en commun (bus, trams, etc.) (4 classes);
- Qualité de l'accès à un réseau autoroutier (réseaux autoroutiers nationaux) (4 classes);
- Qualité de l'accès à des opportunités (population et emplois) (4 classes).

Ces qualités sont déterminées par analyse spatiale, réalisée notamment à l'aide de l'extension ArcGIS Network Analyst (ESRI), qui effectue des analyses spatiales basées sur les réseaux, notamment pour le routage, les itinéraires, l'installation la plus proche et les zones de desserte.

Le croisement de ces critères permet en fin de compte de dresser des cartes de synthèse permettant de qualifier l'ensemble du territoire de l'agglomération (CE : qualite_sites_synthese_ALL_2010 ; qualite_sites_synthese_ALL_2030 ; qualite_sites_synthese_ALL_2030_TL). Une seconde version de ces cartes est disponible, excluant les zones inappropriées pour des raisons de configuration du territoire (cours d'eau, pentes, altitudes, etc.) (CE : qualite_sites_synthese_ALL_2010_sans_zones_non_hab ; qualite_sites_synthese_ALL_2030_sans_zones_non_hab ; qualite_sites_synthese_ALL_2030_TL_sans_zones_non_hab).

a) Qualité de l'accès au réseau ferré

(CE : gares_rail_poly_ALL_2009 ; gares_rail_poly_ALL_2030)

La qualité de l'accès au réseau ferré est déterminée selon la distance des sites à une gare ou halte, en considérant que plus le site est éloigné de cet accès au réseau, plus l'intérêt de l'usage du réseau devient faible. Trois seuils de distance sont retenus, sur la base d'observations dans d'autres contextes de l'influence des gares sur leur milieu d'implantation, en tenant compte des réseaux réels (graphe routier + graphe de la mobilité douce) : 500 mètres et moins (accès aisé), entre 500 et 1'000 mètres (accès moyen), et plus de 1'000 mètres (accès faible).
Autre critère intégré dans cette évaluation, la fréquence de desserte. En effet, plus la fréquence de passage des rames est faible, moins le réseau rendu disponible à la gare sera attractif pour une implantation. Par conséquent, une implantation à distance moyenne d'une gare à forte desserte sera considérée comme plus intéressante qu'une implantation proche d'une gare peu desservie. Pour ce critère également, trois seuils sont retenus : une rame ou plus toutes les 10 min. (aux heures de pointe) constitue une desserte forte ; une rame toutes

[20] PAFVG, Cahier n°11-3 : *Evaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève* (Novembre 2008) ; Cahier n°11-2 : *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération* (Novembre 2008).

les 10 min. – 20 min. est considérée comme une desserte moyenne ; moins d'une rame toutes les 20 min. comme une desserte faible.
Le croisement des critères de proximité et fréquence permet de caractériser l'ensemble du territoire de l'agglomération en 4 classes (champ CLASSE) :

- A : moins de 500 m. d'une gare à forte desserte (plus d'un train toutes les 10 min.) ;
- B : entre 500 et 1000 m. d'une gare à forte desserte ou moins de 500 m. d'une gare à desserte moyenne (1 train toutes les 20 min. minimum) ;
- C : entre 500 et 1000 m. d'une gare à desserte moyenne ou moins de 1000 m. d'une gare à faible desserte (moins d'un train toutes les 20 min.) ;
- D : pas de gare à moins de 1000 m. de distance.

b) Qualité de l'accès au réseau de transports en commun

(CE : arrets_TC_poly_ALL_2009 ; arrets_TC_poly_ALL_2030)

La qualité de l'accès au réseau de transports en commun est évaluée de manière similaire à celle du réseau ferré (qualification par la distance aux arrêts et la fréquence de desserte), avec des seuils différents :

- Critère de proximité : moins de 250 m. (accès très aisé au réseau) ; entre 250 et 500 m. (accès moyen) ; plus de 500 m. (accès peu aisé) ;
- Critère de desserte : un véhicule ou plus toutes les 10 minutes, aux heures de pointe (desserte forte) ; un véhicule toutes les 10 – 20 minutes (desserte moyenne) ; un véhicule toutes les 20 minutes ou moins (desserte faible).

Comme pour le réseau ferré, le croisement des critères de proximité et fréquence permet de caractériser l'ensemble du territoire de l'agglomération en 4 classes (champ CLASSE) :

- A : moins de 250 m. d'un arrêt TP à forte desserte (plus d'un véhicule toutes les 10 min.) ;
- B : entre 250 et 500 m. d'un arrêt TP à forte desserte ou moins de 250 m. d'un arrêt TP à desserte moyenne (1 véhicule toutes les 20 min. minimum) ;
- C : entre 250 et 500 m. d'un arrêt TP à desserte moyenne ou moins de 500 m. d'un arrêt à faible desserte (moins d'un véhicule toutes les 20 min.) ;
- D : pas d'arrêt TP à moins de 500 m. de distance.

c) Qualité de l'accès au réseau autoroutier

(CE : noeuds_autoroute_poly_ALL_2009 ; noeuds_autoroute_poly_ALL_2030 ; noeuds_autoroute_poly_ALL_2030_TL)

La qualité de l'accès au réseau autoroutier est déterminée sur la base du seul critère de la distance à un échangeur autoroutier (ou de type autoroutier, 2 x 2 voies rapides). Compte tenu de la nature du réseau routier et de son fonctionnement, les seuils fixés sont plus larges

que pour les réseaux de transports publics : moins de 1 km à une sortie (excellente desserte, classe A) ; de 1 à 2 km (bonne desserte, classe B) ; de 2 à 3 km (desserte moyenne, classe C) ; plus de 3 km (desserte faible, classe D).

d) Qualité de l'accès aux opportunités (population et emplois)

(CE : opportunités_poly_2009 ; opportunités_poly_2030 ; opportunités_poly_2030_TL)

Afin de déterminer la qualité de l'accès à des opportunités aux différents sites, l'analyse s'est avérée plus complexe à réaliser. Elle a consisté dans un premier temps à établir les temps de parcours, depuis un point de départ, vers toutes les autres destinations de l'agglomération. Les calculs ont été réalisés à l'aide de l'extension ArcGIS Network Analyst (ESRI), alors que la représentation cartographique des résultats a été effectuée dans le logiciel ArcMap (ESRI).

Les temps de parcours sont calculés sur la base d'une version simplifiée du graphe routier régional. Les temps estimés tiennent compte des vitesses réglementaires des différents tronçons et d'une évaluation des périodes d'attente aux principaux carrefours, ainsi que, pour les transports publics, des temps d'attente aux arrêts et fréquences de passages aux heures de pointe. A partir du réseau actuel, l'évolution des accessibilités est calculée en se basant sur les listes de nouveaux projets d'infrastructures de transport recensés par le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : les projets définis comme priorités A et B ont été considérés comme réalisés dès 2020, les projets de priorité C dès 2030. Une fois identifiées et recensées, ces infrastructures sont intégrées au réseau actuel, en estimant la vitesse réglementaire des tronçons en fonction de leur typologie (autoroute, route principale, route secondaire, chemin vicinal, etc.). Un nouveau calcul des temps de parcours est ensuite lancé tenant compte ainsi des gains de temps induits par ces nouvelles infrastructures.

Les points de départ et d'arrivée pris en compte sont tous les centres habités des communes et sous-secteurs statistiques du Canton de Genève. Depuis ces points de départ, le temps nécessaire pour rejoindre tous les autres centres de l'agglomération par le biais du moyen de transport le plus rapide est calculé [21]. L'analyse produit donc une matrice origine – destination de 595'984 trajets (772 sites de départ * 772 sites d'arrivée). Les données ont ensuite été agrégées pour obtenir une valeur composite pour chacun des lieux de départ, qui exprime un temps de parcours cumulé, en minutes, vers toutes les autres destinations de l'agglomération.

Dans un deuxième temps, ce premier calcul est affiné, en considérant que toutes les destinations, depuis un point de départ donné, n'ont pas la même « valeur » pour un individu. En effet, si le calcul simple considère toutes les destinations de manière parfaitement équivalente (1 minute gagnée pour une destination x = 1 minute gagnée pour une destination y), le calcul affiné permet de tenir compte du fait qu'il existe des destinations plus attractives que d'autres en termes d'opportunités, de lieux de travail – estimé par le nombre d'emplois de la destination - et d'opportunité d'interactions sociales – estimé par le nombre d'habitants de la destination. Un gain de temps de parcours vers ces destinations est donc plus profitable que vers les autres. Le calcul tient également compte du fait que le lieu d'origine du déplacement peut lui-même être suffisamment attractif pour les déplacements qu'il génère, sous forme d' « auto-attractivité ».

[21] L'analyse prend ainsi en compte le fait que les utilisateurs du réseau peuvent parcourir une distance avec plusieurs moyens de transport.

Ces idées, développées par E. Taaffe et H. Gauthier 22 à partir du modèle gravitaire classique23 (J. Q. Stewart, G. K. Zipf, 1941-49) de l'interaction spatiale, se fondent sur le présupposé que l'interaction entre les deux unités géographiques est proportionnelle au produit de leurs masses respectives et inversement proportionnelle à la distance les séparant.

Dans l'estimation, les valeurs de distance (exprimées en temps de parcours en minutes) ont donc été pondérées par la nature de la destination (exprimées par des quantités de population et d'emplois). Cette pondération permet de tenir compte des opportunités qui peuvent être atteintes par un temps de trajet déterminé.

Cela se traduit par une formule, exprimable par

$$P_i = \frac{k * \Sigma M_j}{d_{ij}^{\ a}}$$

où : $\mathbf{P_i}$ = potentiel du lieu i sur les lieux j, j = 1…n.
$\mathbf{M_j}$ = émissivité des lieux j, j = 1…n.
$\mathbf{d_{ij}}$ = distance entre les lieux i et j (en temps de parcours), j = 1…n.
k, a = constantes

En fonction du gain de temps offert pas les nouvelles infrastructures de transport, ces valeurs sont amenées à évoluer. Ces évolutions sont modulées en outre par la croissance de population et d'emplois des destinations prises en compte, ainsi que par l'évolution même du site de départ.

Cette analyse permet dès lors d'estimer plus précisément « l'intérêt » réel d'un gain de temps grâce aux nouvelles infrastructures de transport, comme l'illustre l'exemple suivant (valeurs arrondies, sans tenir compte des constantes) :

[22] Taaffe E., Gauthier H.L. (1996, éd. orig. 1973) *Geography of Transportation*. Engelwood Cliffs (N. J), Prentice-Hall, Foundations of Economic Geography Series.

[23] Stewart J.O. (1947) « Empirical Mathematical Rules Concerning the Distribution and Equilibrium of Population ». *The Geographical Review*, Vol 37, pp. 461–486 ; Zipf G. K. (1949) *Human Behavior and the Principle of Least Effort*. Cambridge, Massachusetts, Addison-Wesley Press.

Origine : *Bellegarde* – Destination : *Genève* Temps de parcours en 2009 = 30 min. Temps de parcours pondéré par la population et les emplois de Genève : (190'000 hab. + 140'000 emplois) / 30 min = **11'000** **Si 2 minutes sont gagnées vers cette destination en 2030 (avec population et emplois estimés en 2030) :** (205'000 hab. + 155'000 emplois) / 28 = **12'857** **Augmentation de la valeur de l'indice pour cette destination : 1'857**
Origine : *Bellegarde* – Destination : *Châtillon-en-Michaille* Temps de parcours en 2009 = 5 min. Temps de parcours pondéré par la population et les emplois de Châtillon-en-Michaille : (3'000 + 1'300) / 5 = **860** **Si 2 minutes sont gagnées vers cette destination en 2030 (avec population et emplois estimés en 2030) :** (4'000 hab. + 1'700 emplois) / 3 = **1'900** **Augmentation de la valeur de l'indice pour cette destination : 1'160**

L'exemple ci-dessus montre que, comparé à la situation de départ, dans le cas du trajet Bellegarde – Châtillon-en-Michaille, le temps de parcours est en proportion divisé quasiment par deux. Cependant, comme la destination est moins « prisée » par rapport à Genève, pôle considérablement plus important en termes d'emplois et d'habitants, l'augmentation de l'indice s'avère inférieure par rapport à un gain de temps à priori peu important (2 minutes sur 30) pour une destination significativement plus intéressante.
Dans l'analyse effectuée, les points de départ et d'arrivée i et j sont constitués par tous les centres habités des communes ou sous-secteurs statistiques du Canton de Genève, dont sont connues, par ailleurs, les valeurs de populations et emplois de 2009 et 2030. Le coefficient d'auto-attractivité du lieu de départ a été défini par ailleurs via une constante établie sur la base de la densité humaine de celui-ci (population + emplois par hectare).
Les données obtenues sont ensuite agrégées pour calculer une valeur composite pour chacun des lieux de départ, qui exprime un indice de présence d'opportunités de ce lieu par rapport à tous les lieux de destination.

Cet indicateur, qui n'a pas d'unité de mesure, est traduit par des classes d'opportunités :

- très forte (classe A) : 1er quartile de valeurs ;
- forte (classe B) : 2ème quartile ;
- moyenne (classe C) : 3ème quartile ;
- faible (classe D) : 4ème quartile.

e) Synthèse - qualité des sites d'implantation

(Jeu de données : installations_sites_implantation ; CE : Sites_Biens_mixtes_2010 ; Sites_Biens_mixtes_2030 ; Sites_Biens_pondéreux_2010 ; Sites_Biens_pondéreux_2030 ; Sites_Zones_sportives_2010 ; Sites_Zones_sportives_2030)

L'évaluation de la qualité des sites d'implantation est déterminée sur la base du croisement des quatre critères précédents, pour les années de référence 2010 et 2030.

Compte tenu de leur fonctionnement et de leurs contraintes spécifiques, l'évaluation est effectuée séparément pour chacun des types d'installation analysés (installations commerciales de biens pondéreux, installations commerciales de biens mixtes, installations sportives), en fonction des critères considérés comme pertinents à leur implantation (bonne accessibilité TP, présence d'opportunités, par exemple).

Pour plus de détails sur les critères retenus et leur justification, se référer aux chapitres 5 et 7.

C. Données relatives aux conditions-cadre

Réseaux de transports (Jeu de données : mobilité)

- **Graphe routier régional** (Département du territoire, Service de l'organisation et des systèmes d'information, 2009)
  Le graphe routier régional recense tous les tronçons d'infrastructures routières de transport, à tous les niveaux hiérarchiques (autoroutes, routes principales, routes secondaires, etc.) des cantons de Vaud et Genève, ainsi que des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. Afin de pouvoir construire un réseau d'analyse, et ainsi procéder aux calculs de distance et de temps de parcours sur la base du réseau régional, une valeur relative à la vitesse de transit réelle (vitesse autorisée en fonction du type de route, pondérée par le type d'espace traversé - milieu urbain, périurbain, etc. - qui implique dans certains cas des vitesses commerciales plus faibles) est attribuée à chacun des tronçons du réseau. La valeur de vitesse de chaque tronçon permet ensuite de calculer les temps de parcours.

- **Graphe de la mobilité douce** (Département du territoire, Service de l'organisation et des systèmes d'information, 2009)
  Le graphe de la mobilité douce est la forme géométrique des tronçons des cheminements et passages pour piétons, vélos ou autre moyen de déplacements à propulsion musculaire qui ne sont pas déjà présents dans le graphe routier, ainsi que les attributs spécifiques à ce graphe de base. S'y trouvent les chemins dans les parcs, les passages entre les bâtiments, les cheminements dans la nature (champs, parcs, forêts). Afin de disposer d'un réseau relatif à l'ensemble des tronçons disponibles pour les moyens de déplacements à propulsion musculaire, le graphe routier et le graphe de la mobilité douce ont été additionnés. Ces données sont utilisées afin de créer un réseau d'analyse permettant de déterminer les distances autour des gares et arrêts de transports publics.

- **Lignes et gares ferroviaires régionales** (Département du territoire, Service de l'organisation et des systèmes d'information, 2009)

- **Fréquences et horaires du RER franco-valdo-genevois** (Transferis, 2009)

Les horaires et fréquences de passages aux différentes gares du RER (état septembre 2009) sont établis par Transferis, société d'études et de marketing commune aux CFF et à la SNCF, dans la perspective de la mise en place du CEVA. Ces horaires permettent d'évaluer la fréquence de desserte des gares RER de l'agglomération à l'horizon 2030.

- **Lignes et arrêts de transport public UNIRESO** (TPG, 2009)
  Ces données se réfèrent aux lignes de bus, trolleybus et tramways exploités par les sociétés faisant partie du groupement UNIRESO (TPG, CFF et autres partenaires), ainsi que les données des arrêts (points de montées et de descentes des passagers sur le réseau).

- **Lignes et arrêts autres transports en commun** (TPN, TAC, BUT, 2009)
  Ces données se réfèrent aux lignes de bus exploités par les sociétés opérant sur les territoires de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ainsi que les données des arrêts (points de montées et de descentes des passagers sur le réseau)

- **Fréquence de desserte des lignes régionales de transport en commun** (2009)
  Les horaires et temps de parcours des lignes concernées par le périmètre d'étude (TPG, TPN, TAC, CFF, etc.) ont été utilisés pour déterminer leur fréquence de desserte, sur la base des informations diffusées sur les sites internet des sociétés d'exploitation.

- **Projets de nouvelles infrastructures de transport** (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009)
  Pour estimer l'évolution des réseaux de transport à l'horizon 2030, les projets mentionnés par le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ont servi de référence principale. Plus spécifiquement, les nouvelles infrastructures mentionnées dans le Schéma d'agglomération[24] ont été intégrées dans les réseaux de transports routiers et de transports en commun existant, en fonction de leur horizon temporel de réalisation envisagé. A titre indicatif, parmi les infrastructures intégrées dans le réseau 2030, se trouvent notamment de nouvelles jonctions autoroutières (Collex, Viry), de nouvelles routes de desserte urbaine (route des Nations, desserte de Nyon), ainsi que divers projets de transports en commun (CEVA, TCOB, ligne de tram Nations - Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire, etc.). Le tracé de la Traversée du Lac, projet qui n'est pas mentionné dans le Schéma d'agglomération actuel, a été déterminé sur la base du dernier projet connu d'octobre 2009 (Vengeron – Pointe-à-la-Bise). A été incluse dans l'analyse une bretelle de contournement de type autoroutier à l'est du Canton, avec échangeurs à La Pallanterie et au PAC MICA.

Population et emplois (Jeux de données : population ; emplois)

- **Recensements de population et d'emplois (OCSTAT, SCRIS, INSEE, 2009)**
  Les effectifs de population et d'emplois sont tirés des recensements de l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT, GE), du Service cantonal de recherche et d'information statistiques (SCRIS, VD) et de l'Institut national de la statistique et des

[24] CRFG (2007) *Projet d'agglomération-franco-valdo-genevois - Cahier annexe n°3 : Le Schéma d'agglomération et ses mesures*.

études économiques française (INSEE, France). Les données françaises, issues du recensement général de 2006, ont été projetées à 2009 sur la base d'une croissance tendancielle afin d'obtenir une date de référence homogène pour la population et les emplois sur l'ensemble de la zone d'étude.

- **Estimation des effectifs de population et d'emplois par commune et sous-secteurs, horizon 2030**
  Afin d'évaluer précisément les opportunités en termes d'emplois et d'habitants accessibles depuis les différents sites d'implantation potentielle des IFF de l'agglomération, il a été nécessaire de travailler sur des estimations détaillées de population et d'emplois. Des évaluations de ce type existent pour le canton de Genève : élaborées par la Direction générale de l'aménagement du territoire, elles se basent sur les projets de construction connus (PAC, PACA, PLQ, etc.) dans les différents sous-secteurs, en considérant des hypothèses de taux d'occupation des logements et de nombre d'emplois par surface d'activité, afin de déterminer le nombre final d'emplois et d'habitants en 2030.
  Aucune simulation équivalente n'est disponible pour le canton de Vaud et les territoires français appartenant à l'agglomération. Dans le cadre de cette étude, il a donc été nécessaire d'établir une projection de population et d'emplois par commune. Pour plus de détails concernant cette évaluation, se référer à l'annexe xxx.

Frontières administratives (Jeux de données : limites administratives)

- **Communes suisses et françaises** (SITG, 2009)
  La base de données des limites communales françaises et suisses, gérée par le Service de la planification directrice cantonale et régionale (DT, Etat de Genève) et distribuée via le Système d'Information du Territoire Genevois, est utilisée dans cette étude pour définir les communes d'implantation des installations à forte fréquentation. Ces données sont également utilisées pour déterminer les centres géométriques, puis, sur base d'une carte régionale d'occupation du sol, les centres habités des communes, qui permettent de déterminer les origines – destinations des temps de parcours évalués pour l'analyse des sites.

- **Sous-secteurs GIREC (**SITG, 2009)
  Les sous-secteurs statistiques sont des unités d'observation du territoire à une échelle intermédiaire entre la parcelle et la commune. Ils permettent de distinguer, dans les zones urbaines, les différents quartiers, ou dans les zones rurales, des villages et hameaux des zones agricoles ou forestières. Le canton de Genève est découpé en 475 sous-secteurs.

Environnement naturel (Jeux de données : environnement)

- **Secteurs de protection de l'environnement** (DIREN, OFS, 2009)
  Ce groupe de données comprennent les différents périmètres de protection de l'environnement présents sur le territoire de l'agglomération (Natura 2000, Ramsar, réserves naturelles, ZNIEFF, etc.) ainsi que les objets de type naturel classés ou inscrits à l'inventaire (inventaires fédéraux, etc.)

D. Autres données

Données d'habillage (Jeux de données : habillage)

- **Modèle numérique de terrain** (Earth Remote Sensing Data Analysis Center, 2009)
  Le modèle numérique de terrain de l'agglomération franco-valdo-genevoise a été élaboré sur la base des données de la mission ASTER (Advanced Spaceborne Thermal Emission and Reflection Radiometer), conduite conjointement par le Ministère de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie du Japon et la NASA. Ces données mondiales, distribuées par le Earth Remote Sensing Data Analysis Center, se caractérisent par leur niveau de précision (résolution de 30 mètres au sol) et permettent de réaliser une cartographie homogène à l'échelle de l'agglomération.

- **Rhône, Arve, Lac** (SITG, 2009)
  Les polygones des principaux plans d'eau de l'agglomération sont issus des données du SITG.

15.3.3 Modèle de données

Nom champ	Type	Description	Valeurs
OBJECTID	Double	No Identifiant	-
COMM_NOM	Text	Nom de l'installation	-
ADRESSE	Text	Adresse de l'installation	-
COMMUNE	Text	Nom de la commune d'implantation	-
ACTIVITE	Text	Catégorie de l'installation	Alimentaire, bazar, bricolage - jardinage, centre commercial, commerce spécialisé autre, électronique, grand magasin, hard discount, livres - produits culturels, meubles - décorations d'intérieur, prêt-à-porter - chaussures
SURFVTOT	Double	Surface de vente de l'installation, en m2	-
STATUT	Text	Statut de l'installation	Existant, Projeté
ENSPRINC	Text	Enseigne principale de l'installation (en taille)	-
SURFENSPRI	Double	Surface de vente de l'enseigne principale, en m2	-
NBCOMM	Double	Nombre de commerces	-
COMM_TYPE	Text	Type d'installation	Centre commercial, Centre commercial spécialisé, Galerie commerciale, Grand magasin, Hypermarché, Hypermarché-galerie, Supermarché, Supermarché-galerie, Surface spécialisée
SURFLOISIR	Text	Surface destinée aux activités de loisirs, en m2	-
SURFDépOTS	Text	Surface destinée aux dépôts, en m2	-

Nom champ	Type	Description	Valeurs
SURFPLTOT	Text	Surface brute de plancher totale, en m2	-
NBRSTATION	Double	Nombre de places de stationnement	-
COMM_ANNée	Double	Année d'implantation	-
COMM_RQ	Text	Remarques	-

Tableau 104 : Modèle de données, installations commerciales

Nom champ	Type	Description	Valeurs
OBJECTID	Double	No Identifiant	-
NOM	Text	Nom de l'installation	-
ADRESSE	Text	Adresse de l'installation	-
COMMUNE	Text	Nom de la commune d'implantation	-
STATUT	Text	Statut de l'installation	Existant, Projeté
SERVICES1	Text	Type de services au public offerts par l'installation (type de sport, type de spectacles, type de services hospitaliers, etc.)	-
CAPACITES1	Double	"Capacité" de l'installation, exprimée par une valeur quantitative	-
UNITES1	Text	Unités de capacité	-
EMPLOIS1	Double	Nombre d'emplois, équivalents plein-temps	-
PROPRIETE1	Text	Propriétaire de l'installation	-
TYPE1	Text	Type d'installation	Archives, Bibliothèque, Casino, Centre de formation professionnelle, Centre sportif, Centre sportif et de loisirs, Centre sportif et stade, Cinéma, Clinique privée, Collège, Collège et Ecole de Commerce, Collège secondaire obligatoire, Cycle d'Orientation, Discothèque, Ecole de commerce, Ecole de culture générale, Etablissement secondaire, Etablissement thermal, Formation pour adultes, Gymnase, Haute Ecole Spécialisée, Hôpital public, Institut, Fondation culturelle privée, Jardins, Lieu de manifestation sportive, Lieu d'exposition, Lycée polyvalent, Lycée polyvalent et professionnel, Lycée polyvalent et technologique, Lycée professionnel, Lycée technologique, Médiathèque, Musée, Piscine, Plage, Port, Salle de spectacle, Site archéologique, Université, Zoo
CATEGORIE1	Text	Catégorie d'installation	Culture, Formation, Loisirs, Santé, Sport
REMARQUES1	Text	Remarques	-

Tableau 105 : Modèle de données, Installations de service public

Pour les autres données intégrées dans la BDG, se référer à la source indiquée ainsi qu'aux métadonnées consultables par ArcCatalog.

15.4 Préconisations relatives à la mise à jour de la BDG

15.4.1 Installations commerciales

Compte tenu du contexte de concurrence et d'adaptation rapide dans lequel elles évoluent, la mise à jour du recensement des installations commerciales devrait être effectuée de manière régulière, avec une fréquence au minimum annuelle, en partant de la base des informations collectées dans la BDG Installations et consolidées pour fin 2009.
L'opération de mise à jour consiste à intégrer les installations ayant ouvert leurs portes au public dans l'année en cours. Ces nouvelles installations sont identifiées par comparaison entre les objets existants dans la BDG et les installations recensées, à une date déterminée, par les sources de données relatives aux différents types d'installations (cf. "Données intégrées dans la BDG" ci-dessus).

Afin de permettre également un monitoring des installations projetées, l'intégration systématique des projets soumis à la DGAT (demandes de renseignement) ou aux Commissions départementales d'aménagement commercial devra être effectuée. En annexe au recensement des projets, un catalogue non géoréférencé des "intentions" pourra être établi, le cas échéant, dans la perspective de proposer à ces opérateurs certains sites d'implantations préférentiels.
Une mise à jour annuelle permet par ailleurs de mettre en place une veille des reconfigurations des opérateurs commerciaux (changements d'enseigne, notamment). Ces processus doivent faire l'objet d'un monitoring compte tenu de leurs effets sur la typologie de biens disponibles dans les installations, et donc sur la nature de leur profil de mobilité (modes de transports préférentiels de la clientèle).
Au-delà de l'intégration des nouvelles implantations, une mise à jour annuelle du recensement permet d'assurer un suivi des modifications des tailles des installations (croissance des surfaces de vente, qui ont une influence importante en terme de nouvelle clientèle, et donc de nouveaux flux, à destination de celles-ci), ainsi que leur éventuel remplacement ou disparition (cas qui restent toutefois relativement rares pour les installations de plus de 1'000m2 de SV).

15.4.2 Installations de services au public

Le recensement des installations de service au public, compte tenu de leur nombre et de leur variété au sein de l'agglomération, devra être également faire l'objet d'une mise à jour annuelle, en partant de la base des informations collectées dans la BDG Installations et consolidées pour fin 2009.
Une telle fréquence est rendue possible par l'existence de différentes bases de données et inventaires faisant l'objet d'une mise à jour régulière (Base des équipements publics cantonaux, Recensement des installations sportives cantonales, autres bases sur des installations spécifiques pour les parties françaises et vaudoises de l'agglomération), qui doivent toutefois faire l'objet d'opérations de nettoyage et d'harmonisation spécifiques (par ex. l'exclusion des installations techniques, qui ne sont pas fréquentées par le public).

Compte tenu du manque de centralisation en la matière à l'échelle de l'agglomération, le monitoring des projets devra être effectué par sondage / consultation auprès des collectivités publiques ou autres opérateurs en charge de la planification de ces installations (communautés de communes). Une difficulté est représentée toutefois par le fait que les collectivités responsables peuvent avoir dans certains cas des contours à "géométrie variable" (groupements de communes pour des installations sportives, par exemple), ce qui rend l'identification du fournisseur de données pour ces projets difficilement identifiable.
Certaines données particulières (nombre d'emplois, nombre et type de services fournis par une installation spécifique) nécessitent en outre des démarches plus complexes de mise à jour (grande variété des sources de données pour un même type d'installations, entre autres) afin de conserver un niveau de précision élevé. Elles peuvent dès lors faire l'objet d'un mandat de mise à jour séparé, dans le contexte d'études s'intéressant à des catégories d'installations spécifiques (installations sportives, installations culturelles à l'échelle de l'agglomération, par exemple). Dans l'idéal, l'objectif de mise à jour annuel devra toutefois être maintenu afin de conserver une homogénéité de référence temporelle pour l'ensemble de la base de données.

15.5 MODIFICATION DES PARAMÈTRES

Les seuils pour la détermination des zones d'implantation optimales et admissibles des installations sont fixés sur la base des critères retenus par l'étude IFF.
Les couches intégrées dans la BD Installations permettent toutefois de faire varier, dans une certaine mesure, ces seuils et critères selon les besoins. Par exemple, dans le cas où une installation projetée peut se contenter d'une desserte TP (et / ou rail) faible, mais nécessite d'une excellente desserte en réseaux de type autoroutiers, les données des couches qualite_sites_synthese_ALL du jeu de données accessibilités (cf. chapitre 3. Données, sec. B) permettent d'effectuer une nouvelle sélection attributaire ne retenant que les zones qui répondent à ces critères. Il est possible, de manière analogue, de procéder à des regroupements de classes sur la base de critères différents de ceux retenus par l'étude.
Par ailleurs, les valeurs et couches de la BD Installations peuvent également être modifiées par l'intégration de données externes, telles que le Modèle multimodal transfrontalier (MMT). Celui-ci peut être mobilisé pour :

- la mise à jour des infrastructures de transport existantes et projetées (réseaux, fréquences, etc.) selon les évolutions du projet d'agglomération et des options retenues par les PACA ;

- l'amélioration de la définition des périmètres d'implantation optimales et admissibles (intégration de nouveaux nœuds de transports, en particulier TP, mise à jour des fréquences de desserte, etc.), ce qui offre la possibilité de préciser les différentes distances aux nœuds de transport, ainsi que les opportunités effectives que ceux-ci permettent d'atteindre ;

- la prise en compte des phénomènes de saturation des réseaux, en particulier des réseaux routiers, qui réduisent considérablement l'accessibilité de certains sites.

15.6 LIMITES ET CONTRAINTES D'UTILISATION

L'usage de la BD Installations implique un certain nombre de contraintes et de précautions spécifiques. Elles concernent en particulier le recensement des installations et les zones d'implantation :

- Installations : le recensement des installations existantes dans la BD Installations est à considérer comme exhaustif et fiable. Des projets relatifs à certains types d'installations (en particulier de service au public) peuvent par contre avoir échappé au recensement effectué. Ce problème est lié notamment au fait que de multiples opérateurs interviennent dans leur planification, que ces projets peuvent être à des degrés d'avancement divers et que certains d'entre eux peuvent être momentanément ou définitivement abandonnés par leurs promoteurs, sans que ce statut soit clairement affiché.

- Il existe par ailleurs des objets spécifiques qui n'ont pas encore de localisation clairement définie (cf. Maison de la Danse, entre autres). Compte tenu du parti pris de réaliser un recensement géoréféré, ces projets n'ont pas été intégrés au sein de la BD Installations. Ils devraient toutefois faire l'objet d'un recensement de type aspatial à intégrer dans la base dans un second temps.

- Zones d'implantation : en premier lieu, il convient de rappeler qu'une zone d'implantation admissible ou optimale ne signifie pas nécessairement qu'une installation puisse y être effectivement implantée, dans la mesure où les critères retenus pour la délimitation ne tiennent pas compte de l'affectation ou de la nature de l'occupation du sol effective dans le périmètre.

- Les limites des zones d'implantation optimales et admissibles ne doivent par ailleurs pas être considérées comme absolues. En effet, la modélisation ayant permis la définition de ces périmètres est sujette à une série d'incertitudes (en particulier pour les périmètres 2030, compte tenu des inconnues concernant le tracé et la nature exacte de certaines infrastructures, ainsi que leurs délais de réalisation). Cette précaution est en particulier valable pour les zones admissibles, dont les frontières externes peuvent varier : il faut dès lors considérer que ces périmètres peuvent être, localement, légèrement plus réduits ou étendus (de l'ordre de + / - 100 mètres)

- Compte tenu des principes de localisation retenus, les périmètres modélisés permettent de délimiter des emplacements d'implantations optimaux ou admissibles. Ces emplacements peuvent être considérés comme pertinents à l'échelle de l'agglomération ou des PACA. Toutefois, pour déterminer si un site est réellement approprié à une installation spécifique, même si l'installation projetée se situe dans un emplacement considéré comme optimal ou admissible, il doit faire l'objet d'une analyse plus fine (sur l'exemple de la fiche présentée en Annexe 1). La BD Installations, couplée à d'autres données (en particulier le modèle multimodal transfrontalier), peut toutefois être mobilisée pour une telle analyse (cf. chapitre 2. Usages) : celle-ci doit permettre de prendre en compte précisément, entre autres, les phénomènes de saturation des réseaux (routiers, en particulier), ainsi que les spécificités du site en matière de réseaux qui pourraient faire l'objet de contraintes

spécifiques pour l'implantation d'une installation. L'intégration de ces critères supplémentaires peut permettre une redéfinition locale des zones optimales et acceptables pour l'implantation de nouvelles IFF. D'autres études peuvent également être mises à contribution dans le même objectif (par exemple l'étude sur le trafic marchandise d'agglomération, qui pourrait permettre par exemple de réévaluer l'accessibilité offerte par les gares ferroviaires, certains tronçons n'étant pas destinés au transport marchandises).

15.7 Outil cartographique

La qualité de l'accessibilité est déterminée par analyse spatiale, réalisée notamment à l'aide de l'extension ArcGIS Network Analyst (ESRI), qui effectue des analyses spatiales basées sur les réseaux, notamment pour le routage, les itinéraires, l'installation la plus proche et les zones de desserte ; la mise en forme et représentation cartographique des résultats est effectuée à l'aide du logiciel ArcMap (ESRI). Le croisement de ces critères permet de dresser des cartes de synthèse qualifiant l'ensemble du territoire de l'agglomération.