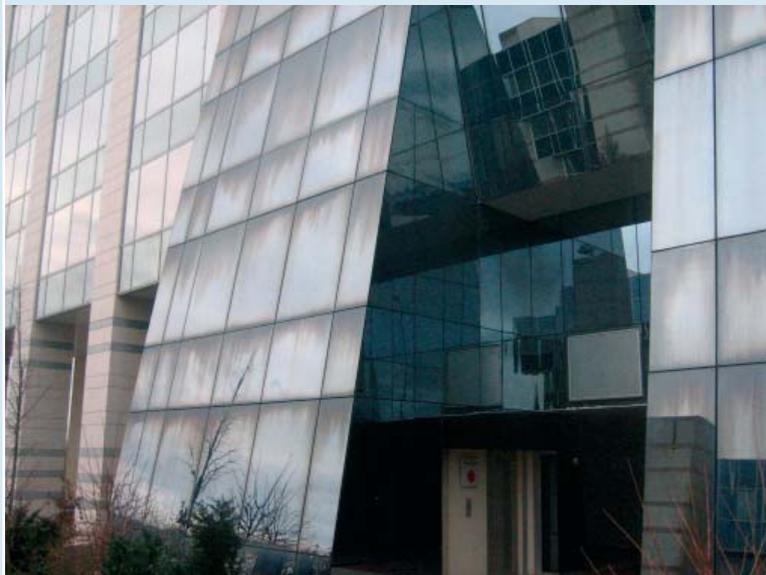
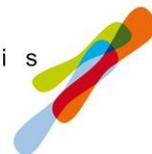


**Inventaire de base  
Premières études en vue de l'élaboration progressive  
d'une PPDE franco-valdo-genevoise**

Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français  
de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération







## **Cahier n° 11-2**

# **Inventaire de base Premières études en vue de l'élaboration progressive d'une PPDE franco-valdo-genevoise**

**Analyse des potentiels des sites stratégiques  
des territoires français de l'agglomération  
en regard du schéma d'agglomération**

**Rapport final  
Novembre 2008**

**Auteurs :**

**Metron SA**

Peter Marti, dr. ès économie politique/SVI  
Samuel Waldvogel, lic. ès économie politique  
Ramona Testuri, géographe  
Nathalie Reichert-Blaser, géographe  
Maria Andreou, secrétaire

Avec l'appui  
de l'Equipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet,  
les agences de développement économique des territoires français de l'agglomération  
et les différents partenaires mobilisés pour le suivi de cette étude.





## Table des matières

<b>Résumé</b>	<b>7</b>
<b>1 Point de départ, objectifs et démarche</b>	<b>19</b>
1.1 Une étude de mise en œuvre du Projet d'agglomération	19
1.2 Démarche et méthodologie	19
1.2.1 L'offre et la demande	19
1.2.2 Un processus dynamique	20
1.2.3 Déroulement de l'étude	21
1.3 Analyse d'ensemble	23
<b>2 La demande de surfaces</b>	<b>24</b>
2.1 La structure de la demande	24
2.1.1 Trois dimensions décisives pour la demande des entreprises	24
2.1.2 Une typologie de la demande de sites par les entreprises	25
2.2 Aspects qualitatifs	26
<b>3 Offre de surfaces des sites d'accueil pour les activités économiques</b>	<b>29</b>
3.1 Inventaire des sites analysés	29
3.2 Analyse qualitative des sites	30
3.3 Dimension quantitative	32
3.4 Digression : le rôle du prix foncier	34
<b>4 L'aptitude des sites</b>	<b>35</b>
4.1 L'aptitude des différents sites pour les branches/fonctions	35
4.2 Analyse globale de l'offre	37
4.2.1 Aptitude du point de vue des branches/fonctions	37
4.2.2 Aptitude pour des utilisations avec une forte fréquentation	39
<b>5 Potentiel de développement des sites</b>	<b>40</b>
<b>6 La dynamique temporelle</b>	<b>42</b>
<b>7 Conclusions et recommandations</b>	<b>44</b>
7.1 Conclusions de l'étude	44
7.2 Conclusions pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise	44
<b>8 Annexe</b>	<b>47</b>
8.1 Typologie des entreprises	48
8.2 Explication des facteurs de localisation et échelle d'évaluation	50
8.3 Fiches des sites	53
8.4 Analyse qualitative de l'offre : cartes des qualités des sites	114
8.5 Analyse quantitative de l'offre	125
8.6 Cartes de l'aptitude des sites du point de vue des différentes branches/activités	127
8.7 Aptitude des sites pour des installations à forte fréquentation du point de vue de l'aménagement du territoire	141
8.8 Développement des sites	145
<b>9 Remarques des différents partenaires</b>	<b>183</b>





## Résumé

*Remarque préliminaire : le contenu de ce rapport fait l'objet de plusieurs commentaires de la part des partenaires français de l'étude (Communautés de Communes, Agences de Développement économique). Ces commentaires peuvent être consultés dans le chapitre 9 du présent document.*

### Une étude de mise en œuvre du Projet d'agglomération

L'image d'une agglomération est caractérisée par le rythme quotidien de la vie sociale et économique, les heures de pointe, les activités économiques, personnelles et culturelles. Si l'on approfondit le zoom sur l'agglomération, on découvre deux autres dynamiques, plus lentes, qui se superposent au quotidien rapide :

- Pendant des mois et des années – si l'on considère le côté économique – des entreprises étendent ou réduisent leurs activités, changent de localisation, les branches d'activités voient croissance et ralentissement se succéder. Ces transformations ont souvent lieu dans le cadre de l'environnement bâti existant. C'est un processus continu et discret qui n'est pas influencé par les décisions politiques – tout du moins lorsque l'affectation légale des surfaces est respectée.
- Par contre, lorsque que ce corset devient trop étroit, ou lorsque les structures concernées ne trouvent pas de localisations répondant à leurs exigences, l'urbanisation s'étend, en hauteur ou en largeur. Cela est valable aussi bien pour le logement que pour les activités commerciales et culturelles. L'environnement bâti est donc aussi en perpétuelle transformation.

Selon les scénarii de développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ce sont 100'000 emplois supplémentaires qui s'implanteront d'ici 2030 dans l'agglomération. Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) a comme objectif explicite d'en implanter au moins 30'000 dans la partie française, particulièrement des emplois qualifiés.

Dans le cadre du PAFVG, des concepts pour un développement optimal de la structure territoriale ont été développés. Le PAFVG a identifié des sites qui sont particulièrement bien adaptés du point de vue territorial pour l'accueil d'activités économiques. Il s'agit maintenant d'identifier les leviers pour que ces sites puissent offrir une capacité d'accueil suffisante, et soient optimaux d'un point de vue qualitatif.

L'étude sur l'analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français s'inscrit dans le cadre des études préalables à la mise en œuvre du Projet d'agglomération. Ses résultats seront notamment exploités lors des études sur les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération.

### Une analyse d'ensemble

L'analyse de l'offre en surfaces pour l'accueil d'activités économiques et de la demande de telles surfaces dans la partie française de l'agglomération s'insère dans une analyse d'ensemble. En effet, la partie française de l'agglomération est à la fois partie intégrante d'un espace transfrontalier et d'autre part clairement distincte de la partie genevoise, en fonction des éléments expliqués ci-dessous :

- Les conditions cadres institutionnelles en Suisse et en France sont différentes. Ces différences ne font pas partie par définition de l'analyse. Leur conséquence est que la demande en France varie au niveau de la quantité en fonction des différentes branches d'activités. Par contre, pour une même branche d'activités, les qualités de localisation recherchées sont les mêmes des deux cotés de la frontière : elles sont homogènes sur l'ensemble des sites.  
De plus, à l'intérieur du territoire français, tous les sites ont les mêmes possibilités d'accueillir de nouvelles implantations. La pertinence de l'analyse qualitative n'est donc pas affectée.



- La partie suisse de l'agglomération est plus homogène du point de vue territorial. Elle représente en tant que marché de l'emploi (mais aussi en grande partie en tant que marché des produits et des services) un seul espace très cohérent. Ce n'est pas le cas du côté français. Le marché du travail, mais également en grande partie le marché des produits, est clairement fractionné. Bellegarde et Thonon – pour ne citer que ces exemples – ne sont pas des alternatives comparables pour certaines branches. Le territoire français de l'agglomération est en partie divisé en sous-centres et sous-marchés. Dans l'éventail de la demande, il faut donc distinguer les branches qui cherchent un site optimal dans l'agglomération entière (surtout des activités avec exigences élevées vis-à-vis à leur localisation comme des grands quartiers généraux, des organisations à caractère international ou des entreprises high-tech, ...) et celles qui ont un ancrage local.

### **L'offre et la demande**

L'implantation d'emplois est examinée dans cette étude à l'aide du schéma classique de l'offre et de la demande :

- Les entreprises décident de manière autonome de localiser leurs activités économiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (ou dans un secteur précis de l'agglomération) ou d'étendre leurs activités déjà présentes. Elles demandent des sites et des surfaces correspondant aux exigences de leurs domaines d'activité.
- L'agglomération franco-valdo-genevoise doit pouvoir offrir et mettre à disposition des sites et des surfaces qui correspondent aux exigences de la demande et soient en accord avec les principes du Projet d'agglomération.

Il s'agit d'un processus dynamique. La mise à disposition d'une offre adaptée peut engager, selon les circonstances, des processus pouvant durer des années. Une « gamme de produits » doit être développée pour assurer que des surfaces soient mises à disposition de manière continue et en quantité et qualité suffisantes.

### **La demande de surfaces : Des exigences qualitatives très diverses**

Une économie en croissance n'a cependant pas besoin de n'importe quelles surfaces. Les entreprises exigent des **qualités de localisation** spécifiques en fonction de leurs activités, afin de pouvoir se développer de manière optimale. Elles renoncent à une implantation si elles ne les trouvent pas.

La demande est évaluée en fonction de 10 facteurs de localisation recherchés par les entreprises : L'accessibilité en transports publics, l'existence d'un raccordement ferroviaire, l'accessibilité en voiture (proximité de l'autoroute), la proximité de l'aéroport, la disponibilité de places de stationnement, la proximité du cœur de l'agglomération, l'offre de services de proximité, la proximité des services aux entreprises, la représentativité du site et son effet vitrine et, enfin, l'environnement du site (calme, espaces verts alentours).

**Les exigences de qualités de localisation diffèrent fortement entre les branches et les fonctions**, par exemple celles d'une entreprise de construction sont très éloignées de celles d'un grand quartier général. La combinaison des qualités de localisation exigées par chaque entreprise est unique. Néanmoins, sur la base d'exigences de localisation similaires, des groupes « aux caractéristiques d'implantation homogènes »



peuvent être formés. 13 branches et fonctions ont été différenciées<sup>1</sup> en fonction d'exigences de localisation semblables.

Le tableau suivant montre la qualité souhaitée pour un facteur de localisation de la part de ces 13 branches et fonctions. La qualité recherchée montre l'importance particulière d'une qualité élevée pour un critère, en comparaison avec les autres branches/fonctions. La qualité par critère est mesurée sur une échelle de 0 (qualité moindre suffisante) à 3 (qualité maximale recherchée), excepté pour la qualité de l'accessibilité en transports publics notée sur une échelle de 0 à 4.

Les exigences sont très élevées : une agglomération prospère doit avoir comme objectif de mettre à disposition pour chaque branche des surfaces avec les qualités demandées en quantité suffisante.

Qualités recherchées par branche d'activités / fonction		Critères de localisation									
		Accessibilité				Disponibilité places de parking	Proximité du coeur de l'agglomération	Services de proximité, caractère urbain	Proximité des services aux entreprises	Représentativité du site	Calme, espaces verts alentours
		TP (et MD)	Raccordement fer	Autoroute	Aéroport						
Demande											
2	Stockage	0	0	3	1	2	0	0	0	0	0
3	Entreprises de technologie avancée	3	0	1	2	2	2	2	3	3	2
4a	Industries traditionnelles	1	0	2	0	2	0	1	2	0	0
4b	Artisanat de production	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
5	Construction	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0
6a	Centre Commercial léger	3	0	2	0	1	1	0	0	1	0
6b	Centre Commercial lourd	2	0	3	0	3	2	0	0	0	0
7	Services aux entreprises ("productifs")	3	0	1	3	2	2	2	3	2	1
8	Quartiers généraux	4	0	1	3	3	3	2	3	3	2
9	Administration privée (back-offices)	3	0	2	0	2	2	2	1	0	0
10	Administration publique	3	0	1	0	2	0	2	0	1	1
11	Organisations à caractère international	4	0	2	2	2	3	1	2	3	2
12	Logistique	0	1	3	0	2	1	0	0	0	0

Tableau : demande de qualités de localisation par différents groupes d'entreprises

<sup>1</sup> La structure suit la logique des branches, mais pas de manière stricte. Il y a par exemple des fonctions d'entreprises importantes, comme les « back-offices », qui ne sont pas des entreprises en soi et ne peuvent donc pas être regroupées avec d'autres branches.



## Le « Projet d'agglomération » : une ligne directrice pour une offre de surfaces optimale

Les entreprises doivent d'une part trouver les localisations qui leur conviennent dans une perspective individuelle. D'autre part, la logique individuelle des entreprises ne correspond pas toujours à la logique de la société. « Tout le monde sur les routes, personne ne roule », dit-on pour le trafic. Ce qui convient pour l'individu ne convient pas forcément pour la société. La tâche complexe du monde politique est de générer suffisamment de surfaces dans des sites optimaux d'un point de vue social et économique tout en satisfaisant le plus possible les exigences de localisation des entreprises.

Cette tâche a été remplie par le « Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ». Sa mission était de donner une structure au développement territorial de l'agglomération genevoise en coordonnant le mieux possible urbanisation et transports. L'objectif est de satisfaire les exigences d'une structure territoriale durable, c'est-à-dire économiquement, écologiquement et socialement optimale. Pour remplir cet objectif, le Projet d'agglomération propose une agglomération compacte et multipolaire, s'appuyant sur différentes centralités d'importance différente (le cœur de l'agglomération, des centralités régionales et des centralités locales) et en particulier sur des sites stratégiques et des axes de développement.

Du point de vue de l'accueil d'activités, cette démarche a été concrétisée dans l'étude présente en définissant 17 sites d'accueil économique comptant 40 secteurs distincts. Ces sites sont présentés dans l'illustration suivante. Une partie importante de ces sites est désignée comme localisations préférentielles à développer et renforcer dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise : les projets stratégiques de développement, les centres régionaux et les centralités locales. De plus, d'autres sites ont été sélectionnés, soit dans le sens d'un élargissement à des terrains qui se trouvaient hors du périmètre du PAFVG en 2007, soit dans le sens d'une importance régionale spécifique.

Les sites retenus pour l'analyse sont ceux d'intérêt d'agglomération ou ceux « à enjeux », c'est-à-dire qui présentent des potentiels importants qui peuvent les faire devenir, suite à la mise en œuvre des mesures prévues, d'intérêt d'agglomération. Il ne s'agit donc pas d'une étude exhaustive sur l'ensemble des sites des territoires français.

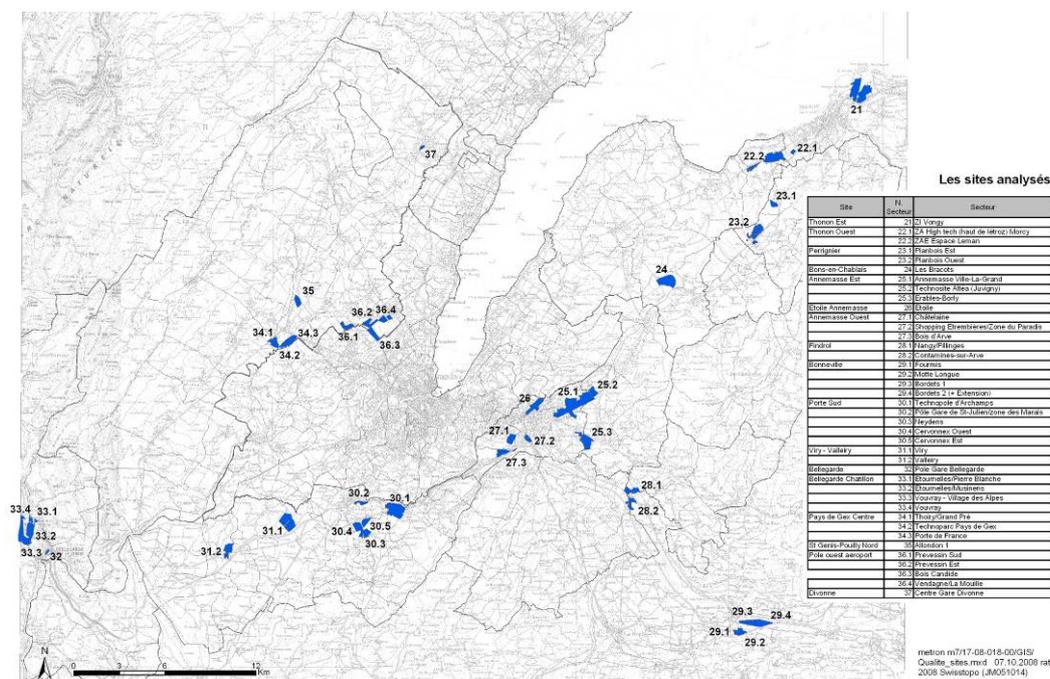


Illustration : Sites analysés



## L'offre de surfaces : une question de qualité et de disponibilité

Pour évaluer les qualités des sites, il faut utiliser les mêmes critères que les différentes branches/fonctions utilisent pour choisir une implantation. Les sites ont donc été jugés en fonction des 10 critères de localisation décrits précédemment.

La base de l'analyse est un **travail d'inventaire** des sites mentionnés qui a été effectué par les agences de développement économique des territoires concernés. Toutefois, les mandataires ont interprété de façon restrictive, au travers de visites sur le terrain, les données sur les qualités des sites, de sorte à atteindre une même « subjectivité » pour l'ensemble de l'étude.

Les qualités des sites ne sont pas des grandeurs fixes car elles évoluent. Elles dépendent en grande partie des décisions politiques concernant le développement de l'infrastructure de transport, de la politique d'affectation mais aussi du nombre et du type d'entreprises s'implantant dans un certain site et créant ainsi un environnement plus ou moins attractif pour des implantations futures.

L'illustration suivante montre pour l'un des facteurs de localisation, la desserte en transports publics, comment la qualité des sites analysés évolue entre l'état actuel et 2030. Pendant ce laps de temps, les mesures d'infrastructure prévues dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise seront réalisées. La valorisation des sites dans les axes de développement est particulièrement bien visible.

Les autres qualités de localisation des sites analysés sont également en **continue évolution**. Et avec l'évolution de leurs qualités, l'aptitude des sites pour les différentes branches d'activités se transforme également. Par conséquent, ce travail d'inventaire aura vocation à être régulièrement actualisé pour tenir compte de l'évolution des qualités des sites.

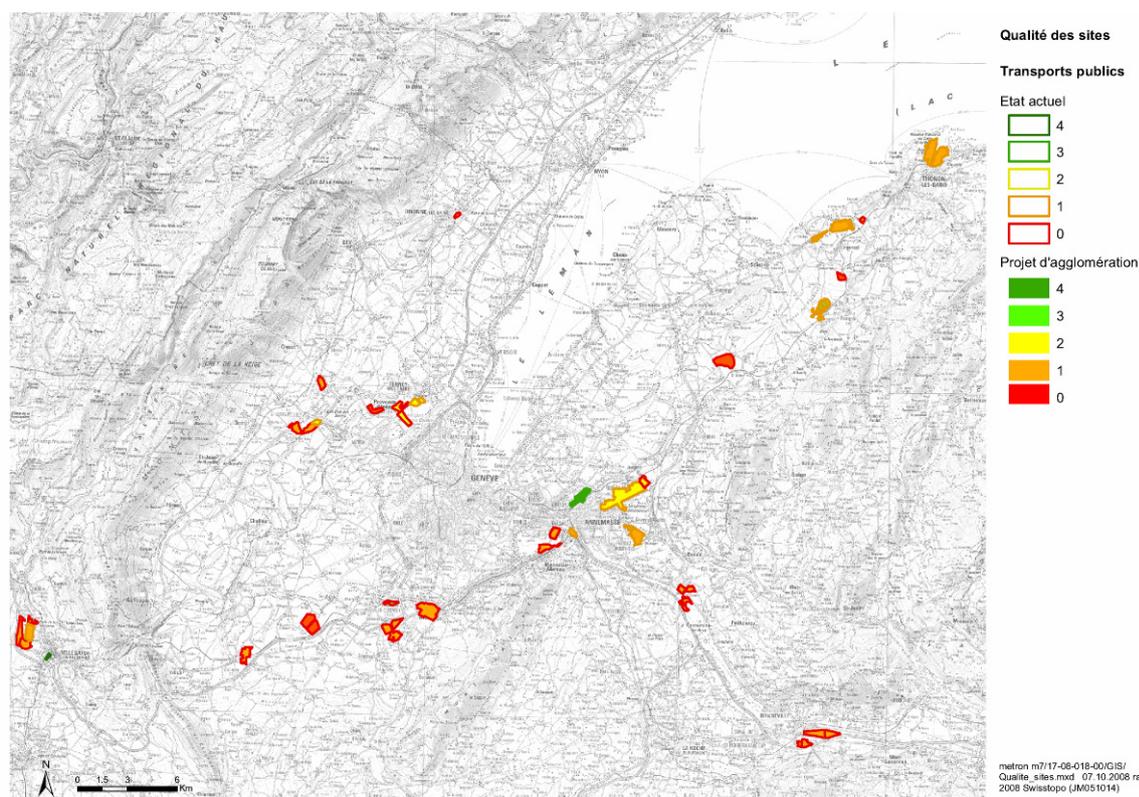


Illustration : Qualité de l'accessibilité TP des sites de développement économique analysés, en l'état actuel et en l'état 2030 (4=très bonne, 0=insuffisante)



Le côté qualitatif n'est qu'un aspect. L'autre aspect décisif est la **disponibilité de terrains** sur les sites. La disponibilité dépend de plusieurs facteurs plus ou moins influençables par le pouvoir public : l'aptitude du site à la construction selon le droit de planification (selon les PLU en vigueur et les SCOT), l'état de la disponibilité technique, l'utilisation actuelle, le nombre et la nature des propriétaires (publics ou privés), la volonté politique de développer un site, etc.

L'illustration suivante montre pour chaque site les surfaces de terrain potentiellement disponibles à court, moyen et long terme. La taille du gâteau correspond à la surface totale. Les estimations ont des niveaux de précision très différents. Il existe pour certains sites des projets concrets tandis que de nombreuses questions concernant les surfaces effectivement disponibles sont encore ouvertes pour d'autres sites. En outre, plusieurs sites sont déjà pleins et n'offrent donc plus de terrains à disposition.

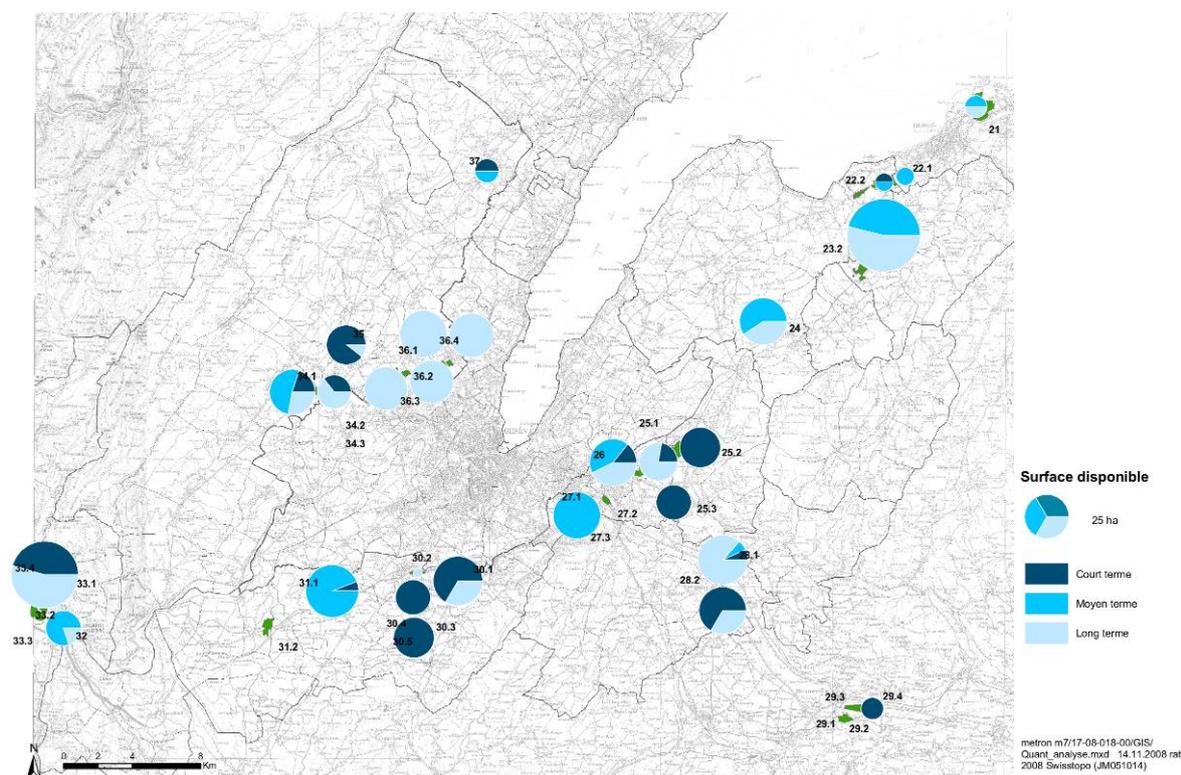


Illustration : Surfaces de terrain potentiellement disponibles par site

Avec les hypothèses de densité choisies, les surfaces quantifiables à ce jour se montent à environ 600 ha de terrain constructible, dont environ 180 ha potentiellement disponibles à court terme et environ 160 ha à moyen terme. Avec l'hypothèse d'un tiers du terrain à réserver pour la voirie (etc.), une utilisation moyenne de 0.6 et une moyenne de surface par emploi de 50 m<sup>2</sup>, environ 50'000 emplois supplémentaires trouvent une place dans les différents sites à long terme.



## L'aptitude des différents sites du point de vue des différentes branches et fonctions

Après la présentation de la demande et de l'offre, il s'agit maintenant de confronter les deux cotés du marché : **quels sites correspondent aux besoins des différentes branches/fonctions, avec leurs qualités actuelles et leurs qualités en 2030 avec le Projet d'agglomération**. Dans la perspective d'une structure territoriale optimale, les collectivités publiques s'efforceront de travailler sur le long terme. Les aptitudes des sites en 2030, après réalisation du Projet d'agglomération, sont donc déterminantes.

Les entreprises souhaitant s'implanter chercheront les localisations les plus adaptées pour elles. Les considérations partent donc toujours du point de vue de la **demande** : où est-ce que l'entreprise trouve les surfaces dont elle a besoin et avec la qualité souhaitée ?

L'illustration suivante montre l'exemple de la branche des grands quartiers généraux. L'échelle (de 0 à 23) présentée sur la carte représente un déficit pondéré de chaque site du point de vue de la branche en question : **plus le chiffre est grand, moins le site est adapté pour la branche/fonction**.

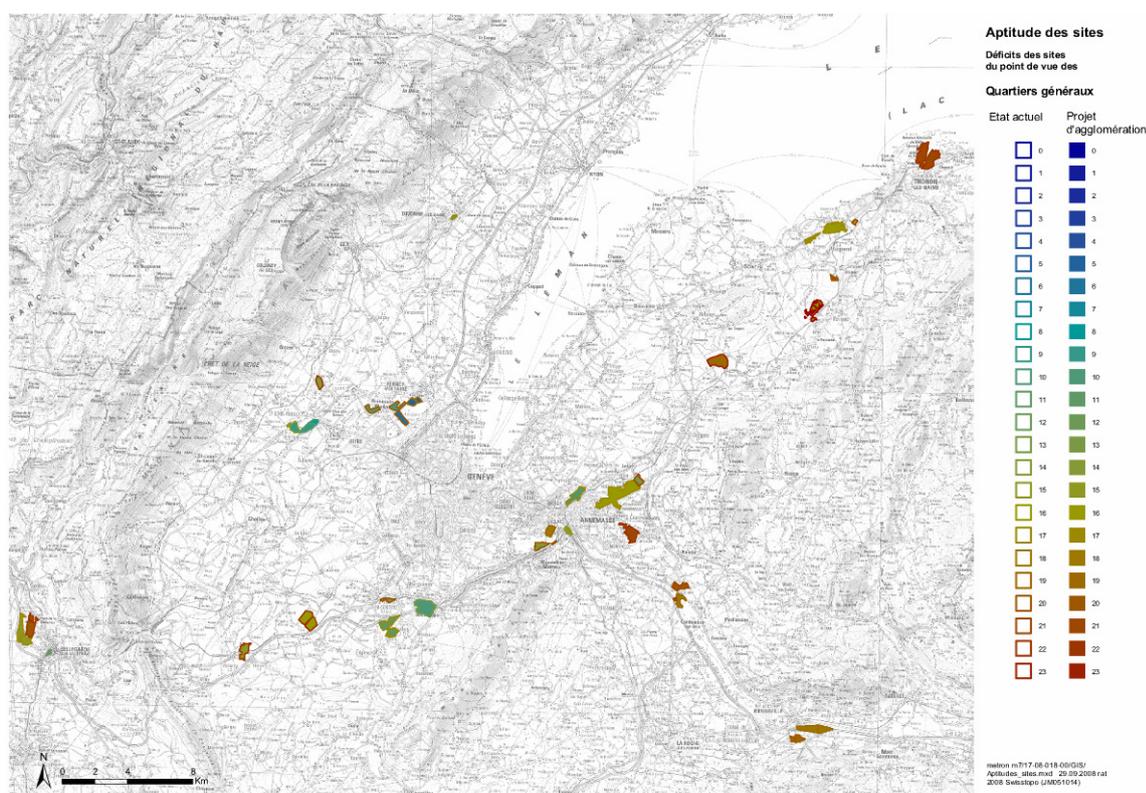


Illustration : Aptitudes des sites analysés du point de vue des grands quartiers généraux

Cette analyse a été effectuée pour l'ensemble des branches et fonctions. Bien sûr : plus les exigences d'une branche sont élevées, plus ses choix de localisation sont sélectifs. Le tableau suivant identifie les sites privilégiés du point de vue de la demande. Quatre classes sont distinguées en fonction de leurs exigences de localisation. De manière générale, on part du principe que les sites qui satisfont les activités avec des exigences de localisation élevées sont également satisfaisants pour les activités avec des exigences moindres.

Les sites sont distribués en fonction de leur aptitude (déficits) dans l'optique des différentes activités. **Les cas limites sont mentionnés en italique**, c'est-à-dire les sites adaptés pour une partie des activités d'une classe mais présentant des déficits nettement plus élevés pour d'autres activités de la même classe.

Etat 2030 (selon projets connus – octobre 2008)	Secteur de l'agglomération→				
Sites adaptés... ↓ <i>italique : adapté pour une partie des activités de la classe</i>	Chablais	Annemasse et Vallée de l'Arve	CC Genevois	Bellegarde	CC Pays de Gex
<b>...pour des activités avec de très nombreuses et très fortes exigences quant à leur localisation</b> (grands quartiers généraux, organisations à caractère internationale)		26 <i>Etoile Annemasse</i>	30.1 <i>Technopole d'Archamps</i>	32 <i>Pole Gare Bellegarde</i>	36.3 Bois Candide 36.4 Vendagne/La Mouille 34.3 Porte de France 34.1 <i>Grand Pré</i> 34.2 <i>Technoparc Pays de Gex</i>
<b>pour des activités avec de nombreuses et fortes exigences quant à leur localisation</b> (services aux entreprises, technologie avancée)		25.1 <i>Ville-la-Grand</i> 25.2 <i>Technosite Altéa</i>  27.3 <i>Bois d'Arve</i>	30.2 Pôle Gare de St-Julien 30.3 <i>Neydens</i> 30.4 <i>Cervonnex Ouest</i>  30.5 <i>Cervonnex Est</i>		36.1 Prevessin Sud 36.2 Prevessin Est 37 <i>Centre Gare Divonne</i>
<b>...pour des activités avec des exigences moyennes</b> (back-offices)	22.1 ZA High tech (haut de létroz) Morcy 22.2 ZAE Espace Leman  23.2 <i>Planbois Ouest</i>	25.3 Erables-Borly 27.1 Châtelaine 27.2 Shopping Etrembières/Zone du Paradis 28.2 Contamines-sur-Arve 29.1 Fourmis 29.2 Motte Longue 29.3 Bordets 1 29.4 Bordets 2		33.1 Etournelles/Pierre Blanche 33.2 Etournelles/Musine ns 33.3 Vouvray - Village des Alpes  33.4 Vouvray	
<b>...pour des activités avec des exigences peu nombreuses</b> (stockage, industrie traditionnelle, artisanat de production, construction, logistique)	21 ZI Vongy 23.1 Planbois Est 24 Les Bracots	28.1 Nangy/Fillinges	31.1 Viry 31.2 Valleiry		35 Allondon 1

Tableau : vue d'ensemble de l'aptitude des sites dans les différents secteurs de l'agglomération (projets connus-Octobre 2008). Ce tableau ne donne pas les vocations à décider par les autorités publiques mais traduit les capacités d'un site à maximiser ses chances pour accueillir un type d'activités/fonctions d'entreprise.

Remarque : en règle générale, un site adapté pour un type d'activités est également adapté pour les activités avec des exigences de localisation moins importantes



## Commentaires

- Ces aptitudes seront celles de 2030 et prennent donc en compte les projets de développement connus en octobre 2008 (y compris les mesures du Projet d'agglomération arrêté le 5 décembre 2007).
- Il y a peu de sites adaptés pour des utilisations avec de très fortes exigences de localisation. Quelques sites ont par contre des bons résultats pour la plupart des branches/fonctions.
- Il existe un grand nombre de sites avec des qualités moyennes qui entreront en concurrence pour attirer des activités à moyenne valeur ajoutée.
- Les sites périphériques ou mal desservis en transports publics (selon projets connus p.ex. Thonon-Vongy, Les Bracots, Findrol) sont adaptés pour des utilisations avec des exigences peu nombreuses quant à leur localisation.
- Les sites du Pays de Gex profitent de leur proximité avec l'aéroport, un critère important pour les activités à haute valeur ajoutée.

## L'aptitude pour des utilisations avec une forte fréquentation

Le tableau précédent ne prend pas encore en compte l'aptitude du point de vue de l'aménagement du territoire. Pour les **installations à forte fréquentation** (commerces, équipements publics de sport et de formation, hôpitaux etc.), le point de vue de la demande n'est pas très pertinent :

- D'une part les exigences de localisation de l'offre sont faibles (en règle générale ce qui compte avant tout sont la proximité de l'autoroute, des places de stationnement en nombre suffisant et un effet vitrine intéressant).
- D'autre part, et bien plus important, une planification de l'offre pour de telles utilisations doit être effectuée par les **pouvoirs publics** puisque ces installations ont des impacts significatifs sur la structure territoriale et sur les comportements de mobilité des utilisateurs et utilisatrices. Cette planification de l'offre doit pondérer les critères de localisation autrement que du point de vue de la demande.

Dans le cadre du PAFVG, des principes pour l'implantation des installations commerciales à forte fréquentation ont été développés. Des réflexions du même ordre peuvent tout à fait être menées pour les autres utilisations à forte génération de déplacements, comme certains secteurs de l'administration publique. Dans cette optique de **l'aptitude d'un site du point de vue de l'aménagement du territoire**, trois facteurs jouent un rôle décisif : L'intégration urbaine du site, sa desserte TP et sa proximité à l'autoroute.

Une application des principes du PAFVG sur les sites de développement économique de la partie française de l'agglomération franco-valdo-genevoise est présentée dans la partie annexe de ce rapport.

## Le potentiel de développement des sites

La méthodologie de cette étude et les données à disposition permettent des analyses très fines. Il est possible de savoir par branche et par site, sur la base des qualités demandées et des qualités offertes par le site, comment une aptitude élevée ou insuffisante se met en place. Il est donc possible de tirer des conclusions sur la manière dont un site devrait être développé pour améliorer son aptitude pour une certaine branche.

Ce travail a été effectué pour chaque site grâce à une « fiche de développement du site ». L'ensemble de ces fiches de développement se trouve dans le chapitre annexe. La question posée à chaque fois était la suivante : « **est-ce qu'un site peut contribuer à attirer des emplois à valeur ajoutée dans la partie française de l'agglomération** (un objectif central du PAFVG) ? ». Il s'agit donc en premier lieu d'activités qui cherchent une localisation au niveau de l'ensemble de l'agglomération.



Les analyses montrent que ce sont toujours les mêmes critères qui ne sont pas remplis :

- **La proximité du cœur de l'agglomération et de l'aéroport** : la distance ne peut pas être modifiée pour les sites périphériques. C'est une raison importante pour laquelle ces sites ont des difficultés à attirer des activités à haute valeur ajoutée de niveau d'agglomération.
- **La qualité de la desserte TP** : un vrai défaut pour de nombreux sites dans la partie française de l'agglomération, déjà relevé comme enjeu central par le PAFVG.
- **La proximité des services aux entreprises** : un problème surtout pour les sites périphériques ou non intégrés dans un centre régional où une offre minimale existe généralement. La valorisation des centres régionaux au travers de la mise en œuvre des mesures du Projet devrait faciliter l'arrivée des services aux entreprises dans ces centres.
- **La représentativité** : elle dépend avant tout du type et de la qualité des entreprises qui sont déjà établies et donc de la réputation du site. Quelques aménagements paysagers ne suffisent en général pas.

Pour autant, il est important de noter que les centres régionaux ou locaux, situés en périphérie de l'agglomération, occupent souvent une fonction de bassin d'emplois pour un marché régional ou local. Ils peuvent accueillir des emplois qualifiés liés à ces marchés régionaux ou locaux (ex ZA High Tech Thonon les Bains).

## Conclusions et recommandations de l'étude

La politique d'agglomération dans la partie française ne se distingue pas de la politique suisse au niveau du contenu, mais clairement sur le plan des conditions de départ : les conclusions générales suivantes peuvent être tirées de cette étude :

- Il n'y a de manière générale pas de pénurie de sites et de surfaces pour capter la demande attendue.
- Il n'existe cependant qu'un nombre limité de sites adaptés pour des activités avec de très nombreuses et très fortes exigences quant à leur localisation et qui soient de niveau d'agglomération. Ce sont en premier lieu les sites proches du cœur d'agglomération et de l'aéroport, dans ou à proximité des centres régionaux.
- Pour rendre ces sites encore plus attractifs, il faut d'une part viser une amélioration de la desserte TP, non seulement en direction de Genève mais aussi vers le bassin d'origine des employés et vers les centres régionaux. D'autre part, il faut trouver une meilleure connexion aux centres régionaux. Le développement de ces sites doit être entrepris dans le contexte général du développement urbain des ces centres.
- Comme tous les sites ne peuvent pas être développés dans la même mesure (un ordre de priorité est inévitable, surtout en ce qui concerne les infrastructures et les offres de transports), il est capital que les implantations d'emplois soient concentrées dans les sites dont la desserte peut être réellement améliorée.
- Il est également très important que ces quelques sites identifiés comme présentant un grand potentiel soient réservés pour des utilisations à forte valeur ajoutée et ne soient pas remplis pour des utilisations à valeur ajoutée moins importante avant que les mesures d'amélioration ne soient réalisées.

Les sites périphériques doivent se concentrer sur les branches avec un ancrage local ou régional. Pour ces marchés partiels, et dans les régions avec des qualités de localisation a priori relativement faibles, il faut s'employer à mettre les sites qui y sont les meilleurs à disposition et dans des endroits adaptés. Une concentration du développement dans les meilleurs sites, respectivement dans les sites qui sont les plus adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire, doit être encouragée. Certains de ces sites liés à un ancrage régional ou local présentent des capacités à accueillir des emplois qualifiés liés à ces marchés. Il convient de valoriser ces capacités.



Dans la partie française de l'agglomération, tout l'art de la politique territoriale et de la politique des transports consistera à favoriser les meilleures surfaces, aussi bien au niveau de l'ensemble de l'agglomération que dans les marchés partiels locaux. Cela à l'aide de mesures de développement territorial et du choix d'une politique adroite de desserte en transports. Une politique foncière active et ciblée et des règlements d'urbanisme adaptés pourront appuyer cela.

## Conclusions pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

A côté du travail de coordination entre les différents partenaires et territoires, qui est probablement l'aspect le plus important, le Projet d'agglomération a aussi une fonction importante pour le développement des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération : il s'agit de savoir quelles mesures du PAFVG ont le plus d'influence sur la **qualité des sites** et doivent donc être réalisées en priorité. Il faut distinguer deux aspects : les effets des **mesures d'infrastructure** sur l'accessibilité et les effets du **développement urbain** sur la ville et la qualité du territoire.

En ce qui concerne les **mesures d'infrastructure** (et parmi celles-ci surtout celles relatives aux transports publics), les relations suivantes sont observées :

- Les améliorations liées au CEVA favorisent le site d'Etoile Annemasse et les autres sites de l'Agglomération Annemassienne ainsi que le site de Perrignier si un raccordement efficace peut être réalisé. L'importance du CEVA est incontestée, ainsi que celle des raccordements qui lui sont liés.
- Les sites de la Porte Sud profitent du TCSP par la Plaine de l'Aire jusqu'à Saint-Julien (BHNS ou tram). En fonction de la variante de prolongement du TCSP qui va être retenue, l'un ou l'autre des secteurs de la Porte Sud pourra aussi profiter de cette infrastructure. En même temps, un choix entre les secteurs va être nécessaire puisque que tous les sites ne peuvent pas obtenir la même qualité d'accès. Du point de vue du développement urbain, le site de Saint-Julien Gare représente l'enjeu majeur : il s'agit de profiter du site disponible pour renforcer et développer le centre régional.
- Le site d'Annemasse Ville-la-Grand profite du BHNS perpendiculaire au tram Genève – Annemasse.
- Par contre, les trams sur les axes en direction de Saint-Genis et Ferney courent le danger de passer à côté des sites de développement économiques. Les sites du Pays de Gex centre et du secteur Nord de l'aéroport seront peu desservis par les nouvelles infrastructures, si aucune mesure de valorisation des potentiels liés au tram n'est engagée. Les secteurs proches du tramway devront préférentiellement être développés avant les secteurs plus éloignés, en intégrant dans la planification des liaisons attractives vers les arrêts de tram. Ainsi, le développement de ces sites peut contribuer à maximiser l'utilité de ces lignes de tram transfrontalières.
- Pour Saint-Genis-Pouilly et Ferney, les sites doivent également être examinés en relation avec le développement des centres régionaux, leurs fonctions et localisation doivent donc être définies en conséquence<sup>2</sup>.

Dans la perspective du **développement urbain**, le Projet d'agglomération peut avant tout influencer l'évolution dans le sens d'une concentration du développement dans les lieux adaptés.

- Il s'agit d'une part des exemples cités relatifs aux lignes de tram.
- D'autre part, les sites d'accueil d'activités économiques des parties périphériques de l'agglomération peuvent agir comme leviers pour concentrer le développement territorial à des endroits spécifiques. Cependant, ces sites - en raison de leur localisation à la limite de l'urbanisation actuelle - participent peu au renforcement des centres urbains. A court terme, leur accessibilité en TP est difficile à garantir. Pour répondre aux objectifs du Projet d'agglomération, une planification soigneuse doit être engagée pour favoriser une densification et intégration urbaine progressive et une desserte performante en TP.

<sup>2</sup> A noter qu'en France les SCOT constituent le document réglementaire de référence pour la localisation des activités





# 1 Point de départ, objectifs et démarche

Remarque préliminaire : Le contenu de ce rapport fait l'objet de plusieurs commentaires de la part des partenaires français de l'étude (Communautés de communes, Agences de Développement économique). Ces commentaires peuvent être consultés dans le chapitre 9 du présent document.

## 1.1 Une étude de mise en œuvre du Projet d'agglomération

Selon les scénarii de développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ce sont 100'000 emplois supplémentaires qui s'implanteront d'ici 2030 dans l'agglomération. Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) a comme objectif explicite d'en implanter au moins 30'000 dans la partie française, particulièrement des emplois qualifiés.

Dans le cadre du PAFVG, des concepts pour un développement optimal de la structure territoriale ont été développés. Le PAFVG a identifié des sites qui sont particulièrement bien adaptés du point de vue territorial pour l'accueil d'activités économiques. Il s'agit maintenant d'identifier les leviers pour que ces sites puissent offrir une capacité d'accueil suffisante, et soient optimaux d'un point de vue qualitatif.

L'étude sur l'analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français s'inscrit dans le cadre des études préalables à la mise en œuvre du Projet d'agglomération. Ses résultats seront exploités lors des études sur les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération.

Finalement, il est à noter que les sites retenus pour l'analyse sont ceux d'intérêt d'agglomération, ou ceux « à enjeux », c'est-à-dire qui présentent des potentiels importants qui peuvent les mener, suite à la mise en œuvre des mesures prévues, à devenir d'intérêt d'agglomération. Il ne s'agit donc pas d'une étude exhaustive sur l'ensemble des sites des territoires français.

## 1.2 Démarche et méthodologie

### 1.2.1 L'offre et la demande

L'implantation d'emplois est examinée dans cette étude à l'aide du schéma classique de l'offre et de la demande :

- Les entreprises décident de manière autonome de localiser leurs activités économiques dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (ou dans un secteur précis de l'agglomération) ou d'étendre leurs activités déjà présentes. Elles demandent des sites et des surfaces correspondant aux exigences de leurs domaines d'activité.
- L'agglomération franco-valdo-genevoise doit pouvoir offrir et mettre à disposition des sites et des surfaces qui correspondent aux exigences de la demande et soient en accord avec les principes du Projet d'agglomération.



## 1.2.2 Un processus dynamique

Des considérations statiques ne suffisent pas, comme par exemple prouver que X emplois peuvent être localisés dans les zones Y et Z jusqu'en 2030.

La mise à disposition d'une offre adaptée peut engager, selon les circonstances, des processus pouvant durer des années. Une « gamme de produits » doit être développée pour assurer que des surfaces soient mises à disposition de manière continue et en quantité et qualité suffisantes.

La dynamique temporelle dans le développement de l'offre doit pouvoir couvrir la demande à tout moment. Pour l'analyse, il suffit cependant de définir trois horizons temporels pour lesquels l'offre doit correspondre à la demande :

- Besoin immédiat : couverture de la demande à court terme, au cours des trois à cinq prochaines années, si possible en accord avec les principes du Projet d'agglomération.
- Besoin à moyen terme : couverture de la demande des 10 prochaines années, en accord avec les concepts du Projet d'agglomération.
- Besoin à long terme : couverture de la demande jusqu'en 2030, en accord avec les concepts du Projet d'agglomération.



### 1.2.3 Déroulement de l'étude

L'illustration suivante montre le déroulement de l'étude:

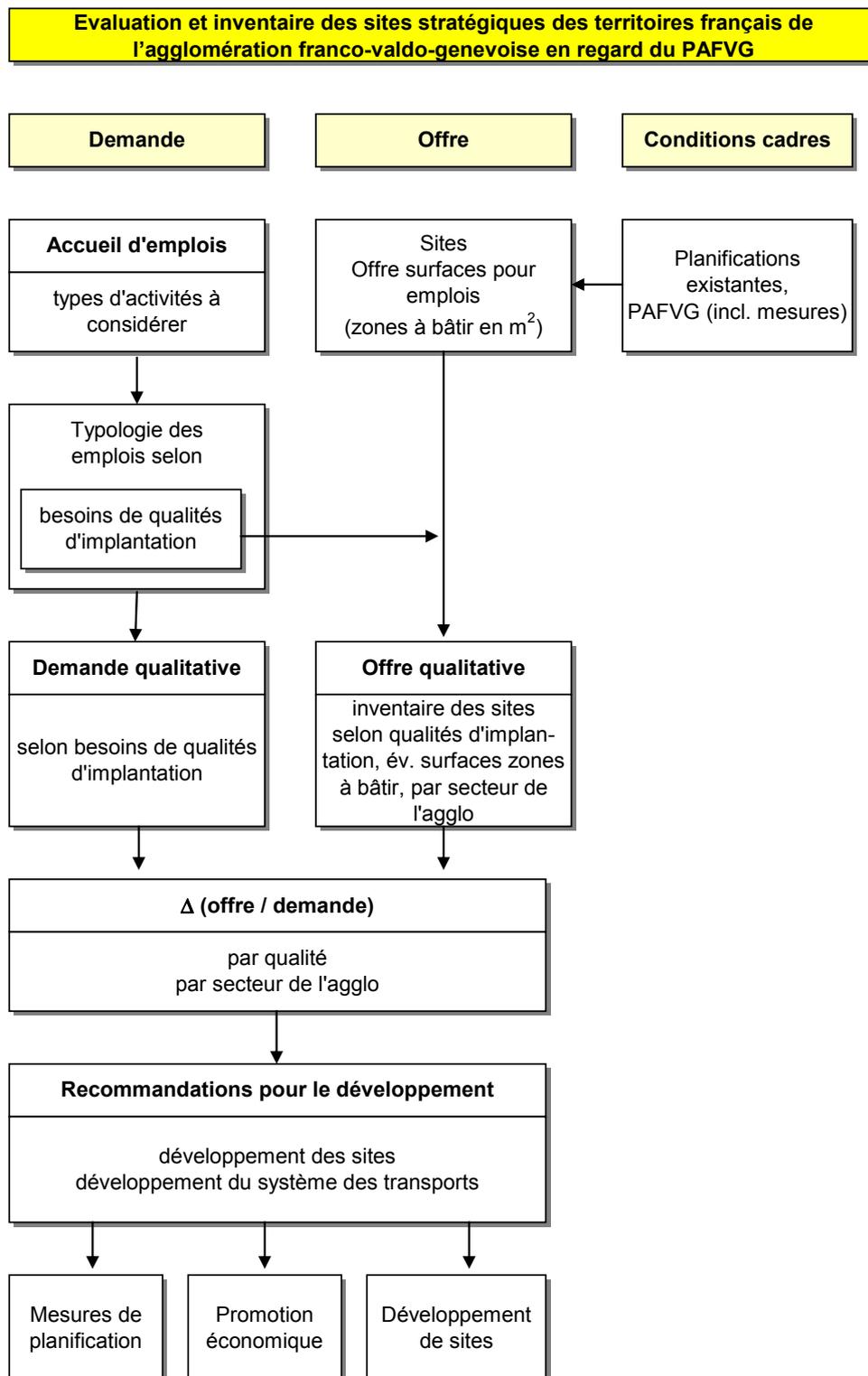


illustration 1: démarche



## Description des étapes

### 1. Analyse de la demande

Analyse qualitative<sup>3</sup> selon les branches d'activités et fonctions (groupes aux caractéristiques d'implantation homogènes).

→ résultat : les exigences des branches et fonctions quant aux sites de localisation

### 2. Analyse de l'offre

Analyse qualitative et quantitative des sites. Inventaire des sites d'accueil d'activités économiques (description, surfaces, affectation, propriétés, qualités actuelles et en 2030 après la réalisation des mesures du Projet d'agglomération, estimation des surfaces potentielles à court, moyen et long terme).

→ résultat : les caractéristiques des sites et l'offre de terrain en hectares

### 3. Comparaison de l'offre et de la demande

Comparaison des qualités des sites avec les exigences des branches et fonctions

→ résultat : l'aptitude des différents sites pour les différentes branches et fonctions, représentée par des cartes

### 4. Analyse globale de l'offre

Portefeuille des sites d'intérêt d'agglomération des différents territoires de la partie française. Identification de sites privilégiés du point de vue des activités à haute valeur ajoutée (demande).

### 5. Potentiel de sites

Identification du potentiel de développement de sites

→ résultat : comparaison de la vocation actuelle et future avec l'aptitude du site et potentiel de développement du site

### 6. Conclusions et recommandations

---

<sup>3</sup> Une analyse quantitative précise n'a pas été effectuée en raison de l'absence de prévisions concernant le type des nouveaux emplois.



### 1.3 Analyse d'ensemble

L'analyse de l'offre en surfaces pour l'accueil d'activités économiques et de la demande de telles surfaces dans la partie française de l'agglomération s'insère dans une analyse d'ensemble. En effet, la partie française de l'agglomération est à la fois partie intégrante d'un espace transfrontalier et d'autre part clairement distincte de la partie genevoise, en fonction des éléments expliqués ci-dessous :

- Les conditions cadres institutionnelles en Suisse et en France sont différentes. La demande en France varie au niveau de la quantité en fonction des différentes branches d'activités. Par contre, pour une même branche d'activités, les qualités de localisation recherchées sont les mêmes des deux cotés de la frontière : elles sont homogènes sur l'ensemble des sites.  
A l'intérieur du territoire français, tous les sites ont les mêmes possibilités d'accueillir de nouvelles implantations. La pertinence de l'analyse qualitative n'est donc pas affectée.
- La partie suisse de l'agglomération est plus homogène du point de vue territorial. Elle représente en tant que marché de l'emploi (mais aussi en grande partie en tant que marché des produits et des services) un seul espace très cohérent. Ce n'est pas le cas du côté français. Le marché du travail, mais également en grande partie le marché des produits, est clairement fractionné. Bellegarde et Thonon – pour ne citer que ces exemples – ne sont pas des alternatives comparables pour certaines branches. Le territoire français de l'agglomération est en partie divisé en sous-centres et sous-marchés.

Ce deuxième constat ne change rien non plus à la pertinence de l'analyse. Elle doit par contre être légèrement modifiée dans le cadre des conclusions, surtout en ce qui concerne les aspects quantitatifs (qui sont ici secondaires) :

- Dans l'éventail de la demande, il faut distinguer les branches qui cherchent un site optimal dans l'agglomération entière (entreprises high-tech, quartiers généraux, ...) et celles qui ont un ancrage local. A titre d'exemple illustratif, la construction ne se concentrera pas seulement à Bellegarde pour toute l'agglomération française parce que les qualités de localisation pour cette branche y sont particulièrement bonnes. Pour les branches à ancrage local, il y aura une demande pour chaque sous-secteur.
- Par conséquent, ces sous-secteurs devront aussi développer des sites adaptés pour les branches à vocation locale.

On peut citer comme sous-secteurs liés à l'ensemble de l'agglomération mais aussi aux marchés locaux le Chablais, Bellegarde, la Vallée de l'Arve et certains secteurs du Pays de Gex.



## 2 La demande de surfaces

### 2.1 La structure de la demande

#### 2.1.1 Trois dimensions décisives pour la demande des entreprises

Une offre adéquate de sites doit être en tout temps à disposition des entreprises. Il faut donc estimer les exigences des entreprises pour le choix d'un site. Pour cela, une « radiographie » des entreprises demandeuses doit être faite. En principe, toutes les branches d'activités entrent en ligne de compte.

Les trois dimensions suivantes permettent de caractériser les entreprises et les fonctions :

##### 1. La structure de l'entreprise

Une entreprise peut exercer une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- hautes technologies et technologies avancées
- production (activités industrielles et artisanales traditionnelles)
- entrepôt, stockage, logistique
- administration et vente
- R+D
- Management.

En principe, ces fonctions ont des besoins de localisation différents.

La combinaison des demandes de sites de ces six fonctions donne comme résultat la demande de site de l'entreprise sur le marché. Deux éléments jouent ici un rôle :

- La question de la division des fonctions dans l'entreprise et donc de la possibilité d'implanter les différentes fonctions dans un site optimal pour chacune → cette question est étroitement liée à la **taille des entreprises**.
- La question de l'importance des différentes fonctions → cette question est étroitement liée à la **branche** d'activités.

##### 2. La taille des entreprises

Plus une entreprise est grande, plus il est facile de séparer les différentes fonctions. Il n'y a que peu d'exemples de branches où il est difficile de séparer les fonctions, comme par exemple la **construction de machines**, où la recherche et le développement sont toujours liés à des sites de production.

La division des fonctions est donc possible dans presque toutes les branches.

##### 3. La branche d'activités

La troisième dimension importante est la branche d'activités dans laquelle les entreprises sont actives. La demande de sites se différencie ici selon :

- le produit que propose la branche.
- l'importance de chaque fonction (production, administration...) et donc la demande de sites liée à cette fonction.



## 2.1.2 Une typologie de la demande de sites par les entreprises

Une typologie des entreprises ressort de ces trois dimensions et se révèle déterminante pour la structure de la demande de sites. Cette typologie est basée sur les catégories NOGA du recensement suisse des entreprises<sup>4</sup> et prend en considération les particularités mentionnées dans le chapitre 1.

Nous partons de l'hypothèse que les entreprises forment des **groupes aux caractéristiques d'implantation homogènes** en fonction de leur activité, et nous différencions les groupes suivants (une liste des activités par groupe se trouve dans le chapitre annexe) :

Entreprises		Ancrage
1	Secteur primaire	local
2	Stockage	partiellement local
3	Secteur II <sup>aire</sup> : Entreprises de technologie avancée (« high tech ») ou à haute valeur ajoutée	
4 4a 4b	Secteur II <sup>aire</sup> : Industrie traditionnelle <ul style="list-style-type: none"> <li>• Industries traditionnelles</li> <li>• Artisanat de production</li> </ul>	part. local
5	Secteur II <sup>aire</sup> : construction	part. local
6 6a 6b	Secteur III <sup>aire</sup> : Services de distribution et services à la personne. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce « léger » : vente de biens légers et de services (sans besoin de transport motorisé)</li> <li>• Commerce « lourd »</li> </ul>	part. local
7	Secteur III <sup>aire</sup> : Services aux entreprises (« productifs »)	
8	Secteur III <sup>aire</sup> : Quartiers généraux	
9	Secteur III <sup>aire</sup> : Administration privée (back-offices)	
10	Secteur III <sup>aire</sup> : Administration publique	part. local
11	Secteur III <sup>aire</sup> : Organisations à caractère international	
12	Logistique	part. local

tableau 1:

*Groupes aux caractéristiques d'implantation homogènes pour la typologie de la demande*

Le secteur primaire n'est pas pris en compte dans la suite de l'étude parce qu'il est sans importance pour les sites d'accueil d'activités économiques.

Dans cette étude, la demande de surfaces commerciales a de plus été divisée en **commerce léger** (vente de biens légers et de services, sans besoin de transports motorisés) et **commerce lourd**. Cette distinction est dû aux exigences de localisation différentes, du point de vue des commerces d'une part, et du point de vue de l'aménagement du territoire d'autre part.

<sup>4</sup> La nomenclature suisse est choisie pour des raisons de cohérence avec l'étude parallèle sur les sites d'accueil économique du Canton de Genève.



Si l'on compare ces deux types de commerces et les exigences de localisation définies par le PAFVG (Charte du PAFVG, page 36) pour les installations commerciales à forte fréquentation, le commerce léger correspond très approximativement aux types 2a, 3b et 4 et le commerce lourd aux types 2b et 3b. Le type 1 concerne en premier lieu les localisations diffuses hors des sites d'accueil.

Le tableau suivant montre l'importance des différents secteurs d'activités dans l'agglomération.

	Aire urbaine de Genève							
	Ville centre	Banlieue			Couronne périurbaine			Total
		suisse	française	Ensemble	suisse	française	Ensemble	
<b>Emplois en 2005</b>	<b>102 735</b>	<b>98 873</b>	<b>30 353</b>	<b>129 226</b>	<b>15 331</b>	<b>19 781</b>	<b>35 112</b>	<b>267 073</b>
<i>dont</i> Industrie	5 108	15 999	5 521	21 520	4 320	3 603	7 923	34 551
Construction	4 495	9 896	1 984	11 880	1 953	2 814	4 767	21 142
Commerce de détail	11 329	8 554	5 895	14 449	1 203	2 563	3 766	29 544
Hôtellerie et restauration	9 654	5 574	1 714	7 288	796	1 471	2 267	19 209
Activités financières	19 593	4 933	803	5 736	171	522	693	26 022
Services aux entreprises	20 634	16 497	4 363	20 860	1 794	1 594	3 388	44 882
Education	3 112	2 296	360	2 656	83	481	564	6 332
Santé	9 091	9 956	2 704	12 660	1 117	1 522	2 639	24 390
Services personnels	1 752	1 108	700	1 808	142	469	611	4 171
<b>Variation 1995 - 2005 en %</b>	<b>1,7</b>	<b>22,8</b>	<b>18,6</b>	<b>21,8</b>	<b>23,0</b>	<b>21,4</b>	<b>22,1</b>	<b>13,2</b>
<i>dont</i> Industrie	- 39,5	15,1	- 8,7	7,9	3,0	- 6,0	- 1,3	- 5,1
Construction	- 21,6	11,3	32,4	14,3	31,3	19,1	23,8	5,9
Commerce de détail	- 7,5	- 1,8	30,0	9,0	- 2,7	21,5	12,6	2,4
Hôtellerie et restauration	- 2,3	1,6	18,5	5,1	29,0	15,7	20,1	2,7
Activités financières	- 2,5	41,1	18,3	37,4	106,0	1,0	15,5	4,7
Services aux entreprises	25,8	50,2	40,4	48,0	82,5	72,7	77,8	38,5
Education	29,2	37,5	18,0	34,5	15,3	42,3	37,6	32,1
Santé	19,3	23,5	50,3	28,4	20,9	70,8	45,4	26,4
Services personnels	6,6	2,0	13,1	6,0	42,0	29,6	32,3	9,4

tableau 2:

Structure des emplois dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. Source : OCSTAT, 2007

Malheureusement, la répartition des secteurs ne correspond pas exactement aux groupes aux caractéristiques d'implantation homogènes. Cependant, le tableau montre bien l'importance de différents secteurs et branches. Il faut tout particulièrement relever les éléments suivants :

- Le poids nettement plus important de l'industrie et du commerce dans la partie française de l'agglomération
- La concentration élevée des activités financières dans le centre de Genève, tout comme celle, certes moins prononcée mais clairement reconnaissable, des services aux entreprises.

## 2.2 Aspects qualitatifs

Le tableau 3 présente les facteurs de localisation selon lesquels les groupes aux caractéristiques d'implantation homogènes évaluent les localisations. Seules les caractéristiques d'implantation significatives à l'échelle locale sont présentées. Nous partons du principe que les entreprises voulant s'implanter se sont déjà décidées pour l'agglomération franco-valdo-genevoise et qu'elles cherchent maintenant un site optimal au niveau régional.

A la différence de l'étude parallèle sur les sites d'accueil économique du Canton de Genève, il faut ici prendre en compte un facteur de localisation supplémentaire qui distingue les différentes parties de l'agglomération : la distance au cœur de l'agglomération. Ce facteur représente différents avantages liés à la proximité au



centre, comme l'accès à un grand marché du travail, la proximité des instituts de recherche et des centres de formations ainsi que l'attractivité générale de Genève en tant que centre.

Par contre, les facteurs en fonction desquels les sites d'accueil économique dans la partie française de l'agglomération ne se différencient pas ne sont pas pris en considération : ce sont les aspects fiscaux et légaux et l'accessibilité internationale de l'agglomération franco-valdo-genevoise (à ne pas à confondre avec l'accessibilité d'un site à partir de l'aéroport ou par les TP), etc.

Deux dimensions sont différenciées :

- la qualité recherchée pour un critère :  
de 0 (qualité moindre suffisante) à 3 (qualité maximale recherchée)<sup>5</sup>.
- l'importance d'un critère par rapport aux autres critères (pondération)<sup>6</sup>.

Il est clair que toutes les branches/fonctions souhaiteraient les meilleures qualités dans tous les critères, si elles pouvaient les obtenir. Il s'agit donc d'une importance relative : la qualité recherchée montre l'importance particulière d'une qualité élevée pour un critère, en comparaison avec les autres branches/fonctions, et la pondération montre l'importance d'un critère par rapport aux autres critères pour une branche/fonction déterminée.

Les dix facteurs de localisation suivants ont été pris en considération :

- **Distance au cœur de l'agglomération** : distance en km<sup>7</sup>.
- **Accessibilité en transports publics** : type et fréquence de la desserte en TP.
- **Raccordement au chemin de fer pour les marchandises** : seulement important pour la logistique.
- **Accessibilité par voiture** : proximité d'un échangeur autoroutier.
- **Accessibilité de l'aéroport** : temps d'accès à l'aéroport.
- **Disponibilité de places de stationnement** : estimation de la « rareté » aux heures d'affluence.
- **Services de proximité, caractère urbain** : estimation de l'accessibilité aux services aux salariés et visiteurs (restaurants, hôtels, services de proximité, offre loisirs, bureau de poste, crèche,...), intégration urbaine du site.
- **Proximité des services aux entreprises** : proximité de banques, assurances, consultants, avocats, informaticiens, etc.
- **Représentativité du site** : adresse intéressante pour une entreprise, site avec un effet vitrine intéressant. Connotation positive dans le discours public. Rayonnement du site.
- **Calme, espaces verts alentours** : alentours du site, vue, accès à la nature ou à des parcs urbains, etc.

Une explication détaillée de l'échelle d'évaluation par facteur se trouve dans le chapitre annexe.

---

<sup>5</sup> Le critère transports publics est traité sur une échelle de 0 à 4 pour permettre une différenciation supplémentaire (0 = aucun TP, 1 = bus urbain ou régional, 2 = tramway ou bus sur site propre, 3 = RER, 4 = IC).

<sup>6</sup> La valeur par défaut est une pondération de 1 pour tous les critères, sauf pour le critère transports publics avec 0.75 pour compenser la différence d'échelle avec les autres critères.

<sup>7</sup> Ce facteur mesure la centralité d'un site. Cela signifie la proximité avec tout ce que le cœur d'agglomération offre : un grand marché de l'emploi, des instituts de recherche, un nombre important d'organisations privées et publiques, des services etc. La distance à vol d'oiseau, en tant que variable proxy, a été choisie (au lieu d'un temps de parcours), car ce facteur ne mesure pas la distance vers un lieu précis mais un faisceau de destinations possibles, indépendantes d'un mode de transport spécifique.



Qualités recherchées par branche d'activités / fonction		Critères de localisation									
		Accessibilité				Disponibilité places de parking	Proximité du coeur de l'agglomération	Services de proximité, caractère urbain	Proximité des services aux entreprises	Représentativité du site	Calme, espaces verts alentours
		TP (et MD)	Raccordement fer	Autoroute	Aéroport						
Demande											
2	Stockage	0	0	3	1	2	0	0	0	0	0
3	Entreprises de technologie avancée	3	0	1	2	2	2	2	3	3	2
4a	Industries traditionnelles	1	0	2	0	2	0	1	2	0	0
4b	Artisanat de production	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
5	Construction	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0
6a	Centre Commercial léger	3	0	2	0	1	1	0	0	1	0
6b	Centre Commercial lourd	2	0	3	0	3	2	0	0	0	0
7	Services aux entreprises ("productifs")	3	0	1	3	2	2	2	3	2	1
8	Quartiers généraux	4	0	1	3	3	3	2	3	3	2
9	Administration privée (back-offices)	3	0	2	0	2	2	2	1	0	0
10	Administration publique	3	0	1	0	2	0	2	0	1	1
11	Organisations à caractère international	4	0	2	2	2	3	1	2	3	2
12	Logistique	0	1	3	0	2	1	0	0	0	0

Poids des critères de localisation par branche d'activités / fonction		Critères de localisation									
		Accessibilité				Disponibilité places de parking	Proximité du coeur de l'agglomération	Services de proximité, caractère urbain	Proximité des services aux entreprises	Représentativité du site	Calme, espaces verts alentours
		TP (et MD)	Raccordement fer	Autoroute	Aéroport						
Demande											
2	Stockage	0.75	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	Entreprises de technologie avancée	0.75	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4a	Industries traditionnelles	0.75	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4b	Artisanat de production	0.75	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	Construction	0.75	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6a	Centre Commercial léger	1.5	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6b	Centre Commercial lourd	0.75	1	2	1	2	1	1	1	1	1
7	Services aux entreprises ("productifs")	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
8	Quartiers généraux	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1
9	Administration privée (back-offices)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10	Administration publique	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	Organisations à caractère international	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1
12	Logistique	0.75	2	1	1	1	1	1	1	1	1

tableau 3:  
Demande de sites des différentes branches/fonctions

Les exigences que doivent remplir les sites sont très variées et s'étalonnent entre des exigences peu nombreuses jusqu'à de très nombreuses et très fortes exigences. En règle générale, cela est corrélé avec l'augmentation de la valeur ajoutée par emploi. Les branches à valeur ajoutée élevée, c'est-à-dire les branches aux exigences élevées, ont un pouvoir d'achat correspondant. Toutefois il est à noter que des activités à faible valeur ajoutée, comme certaines activités commerciales, peuvent également avoir un pouvoir d'achat important.

Se pose la question de savoir si des surfaces qualifiées correspondent à ces exigences de localisation.



## 3 Offre de surfaces des sites d'accueil pour les activités économiques

### 3.1 Inventaire des sites analysés

Les explications suivantes concernent seulement les sites sélectionnés dans le cadre de cette étude. Les éléments ci-dessous ne sont pas traités :

- L'offre de surfaces provenant d'autres sites d'accueil non sélectionnés<sup>8</sup>.
- L'offre de surfaces provenant de la densification de zones hors des sites choisis.

L'illustration 2 montre les sites analysés dans cette étude. Nombre de ces sites sont désignés comme localisations préférentielles à développer et renforcer dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise : les projets stratégiques de développement, les centres régionaux et les centralités locales. De plus, d'autres sites ont été sélectionnés, soit dans le sens d'un élargissement à des terrains qui se trouvaient hors du périmètre du PAFVG en 2007 soit dans le sens d'une importance régionale spécifique.

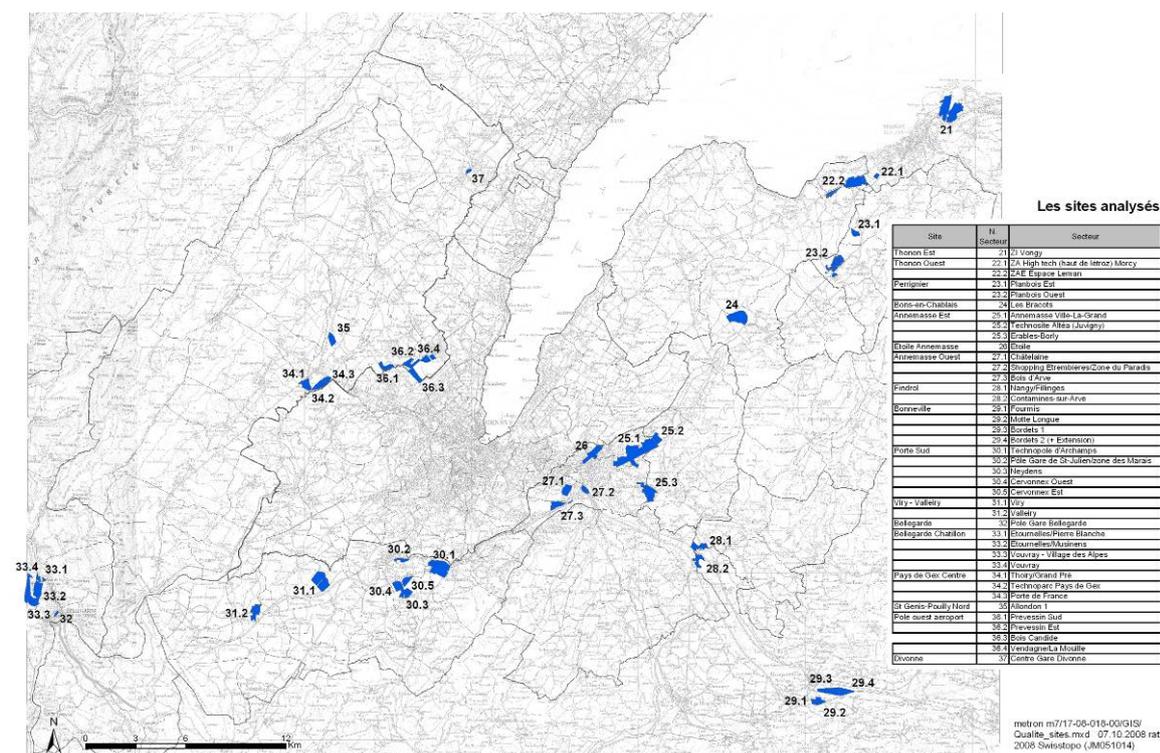


illustration 2: sites analysés

<sup>8</sup> L'étude traite seulement les sites d'intérêt d'agglomération, ou ceux « à enjeux », c'est-à-dire qui présentent des potentiels importants qui peuvent les mener, suite à la mise en œuvre des mesures prévues, à devenir d'intérêt d'agglomération. Il ne s'agit donc pas d'une étude exhaustive sur l'ensemble des sites des territoires français.



La base de l'analyse est un **travail d'inventaire** des sites mentionnés qui a été effectué par les Agences de Développement économique des territoires concernés. Toutefois, les mandataires ont interprété de façon restrictive, au travers de visites sur le terrain, les données sur les qualités des sites, de sorte à avoir une même « subjectivité » pour l'ensemble de l'étude.

Cet inventaire s'est fait sur la base de fiches résumant l'ensemble des informations nécessaires :

- Le nom du site, parfois subdivisé en secteurs.
- L'affectation actuelle du site et l'affectation future envisagée.
- Une analyse **qualitative** du site d'après les dix critères de localisation des branches/fonctions pour l'état actuel et pour 2030, c'est-à-dire après la réalisation des mesures du PAFVG ou d'autres projets connus à ce stade ayant une influence sur la qualité des sites.
- Des informations sur la **disponibilité** des surfaces.
- Une estimation **quantitative** des terrains à disposition à court, moyen et long terme.

**Ces fiches sont présentées dans le chapitre annexe.**

## 3.2 Analyse qualitative des sites

Pour évaluer les qualités des sites, il faut utiliser les mêmes critères que les différentes branches/fonctions utilisent pour choisir une implantation. Les sites ont donc été jugés en fonction des dix critères de localisation décrits en détail au chapitre 2.2.

En raison des différentes personnes impliquées dans l'évaluation des sites, il était important d'harmoniser les évaluations. L'objectif était de trouver une évaluation objective en employant « la même subjectivité pour tous les sites ». Plusieurs itérations d'évaluations ont été effectuées pour atteindre cet objectif.

Comme exemple type, l'illustration ci-dessous montre l'évaluation de la qualité de la desserte par les transports publics. La couleur du cadre autour de chaque site symbolise la qualité actuelle, tandis que la couleur de la surface symbolise la qualité future avec le Projet d'agglomération.

La carte montre bien l'effet des mesures d'infrastructure prévues par le PAFVG, par exemples : le développement du RER pour l'Étoile-gare d'Annemasse, le site de Perrignier, les tramways transfrontaliers vers Annemasse, Ferney ou Saint-Genis, le TCSP vers Saint-Julien et des améliorations importantes du rabattement par bus dans tout le périmètre.

**L'ensemble des cartes avec les évaluations des qualités des sites selon les dix critères se trouve dans le chapitre annexe.**

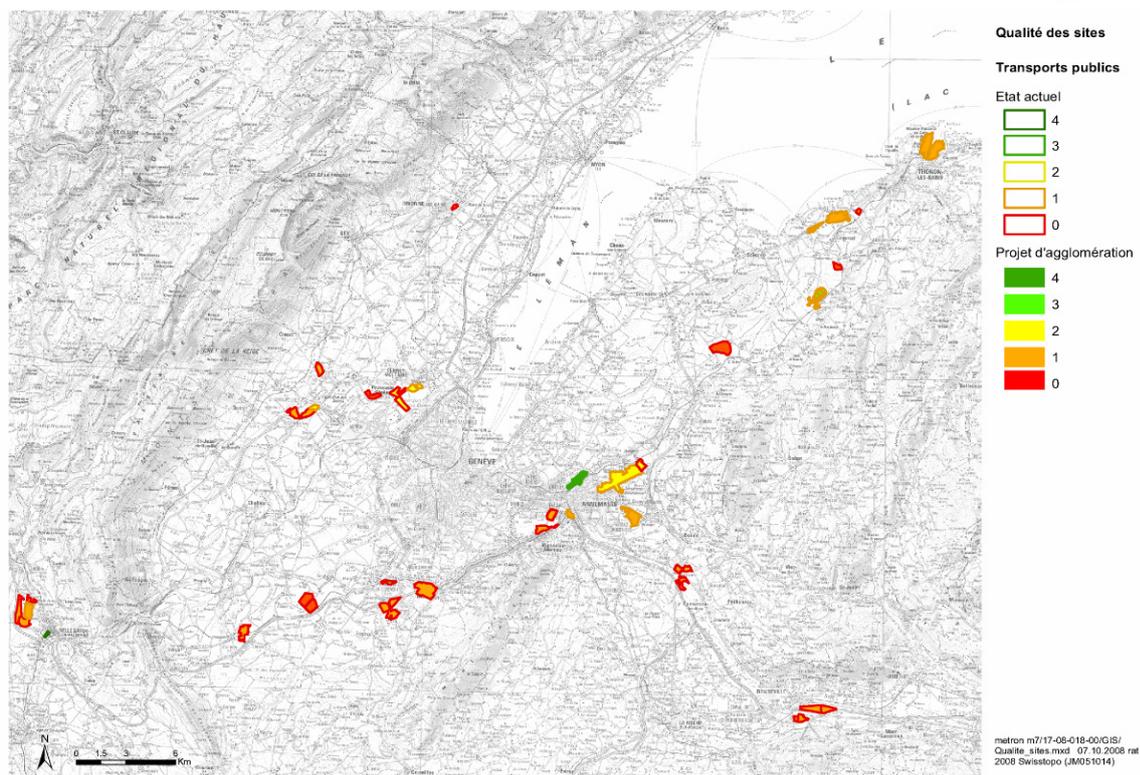


illustration 3 :  
qualité des sites, critère desserte en transports publics



### 3.3 Dimension quantitative

L'inventaire des sites doit aussi comprendre une estimation des aspects quantitatifs en plus de celle des caractéristiques qualitatives. L'illustration suivante montre les surfaces de terrain potentiellement disponibles d'un site par terme.

Les estimations ont des niveaux de précision très différents. Il existe pour certains sites des projets concrets tandis que de nombreuses questions concernant les surfaces effectivement disponibles sont encore ouvertes pour d'autres sites.

La disponibilité dépend des facteurs suivants :

- Aptitude à la construction selon le droit de planification (selon les PLU en vigueur et les SCOT)
- Etat de la disponibilité technique :
  - le terrain est équipé (trafic, eau, canalisations etc.)
  - le site n'est pas contaminé
  - il n'y a pas de servitude inscrite au registre foncier empêchant la construction etc.
- Utilisation actuelle :
  - taux d'utilisation actuel
  - type d'utilisation
  - état des installations (bâtiments etc.)
- Propriétaires
  - qui sont-ils
  - nombre
- La volonté politique

L'illustration à la page suivante montre les surfaces de terrain potentiellement disponibles par site à court, moyen et long terme. La taille du gâteau correspond à la surface totale<sup>9</sup>.

Avec les hypothèses de densité choisies, les surfaces quantifiables à ce jour se montent à environ 600 ha de terrain constructible, dont environ 180 ha potentiellement disponibles à court terme et environ 160 ha à moyen terme.

Avec l'hypothèse d'un tiers du terrain à réserver pour la voirie (etc.), une utilisation moyenne de 0.6 et une moyenne de surface par emploi de 50 m<sup>2</sup><sup>10</sup>, environ 50'000 emplois supplémentaires trouvent une place dans les différents sites à long terme.

Avec une densité plus importante (utilisation moyenne de 0.8 au lieu de 0.6), souhaitée par le projet d'agglomération, ce chiffre augmente à 65'000 emplois. Avec une densité moins importante (utilisation moyenne de 0.4), le chiffre baisse à 34'000 emplois.

---

<sup>9</sup> L'illustration montre que certains sites ne présentent aucune surface disponible. Plusieurs raisons peuvent conduire à ce résultat :

- Des zéros « explicites » : ces sites sont pleins. C'est le cas des sites 27.1 (Châtelaine), 27.2 (Etrembières), 30.3 (Neydens) et 31.1 (Valleiry)
- Les disponibilités de plusieurs secteurs sont représentées ensemble : les quatre secteurs du site 29 (Bonneville) et les secteurs du site 33 (Bellegard-Chatillon)

<sup>10</sup> Actuellement la surface moyenne par emploi est proche de 100m<sup>2</sup>, mais il conviendrait de densifier les espaces en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses. L'hypothèse de 50m<sup>2</sup>/emploi retenue pour ce calcul équivaut donc à une division par deux de la surface moyenne par emploi.

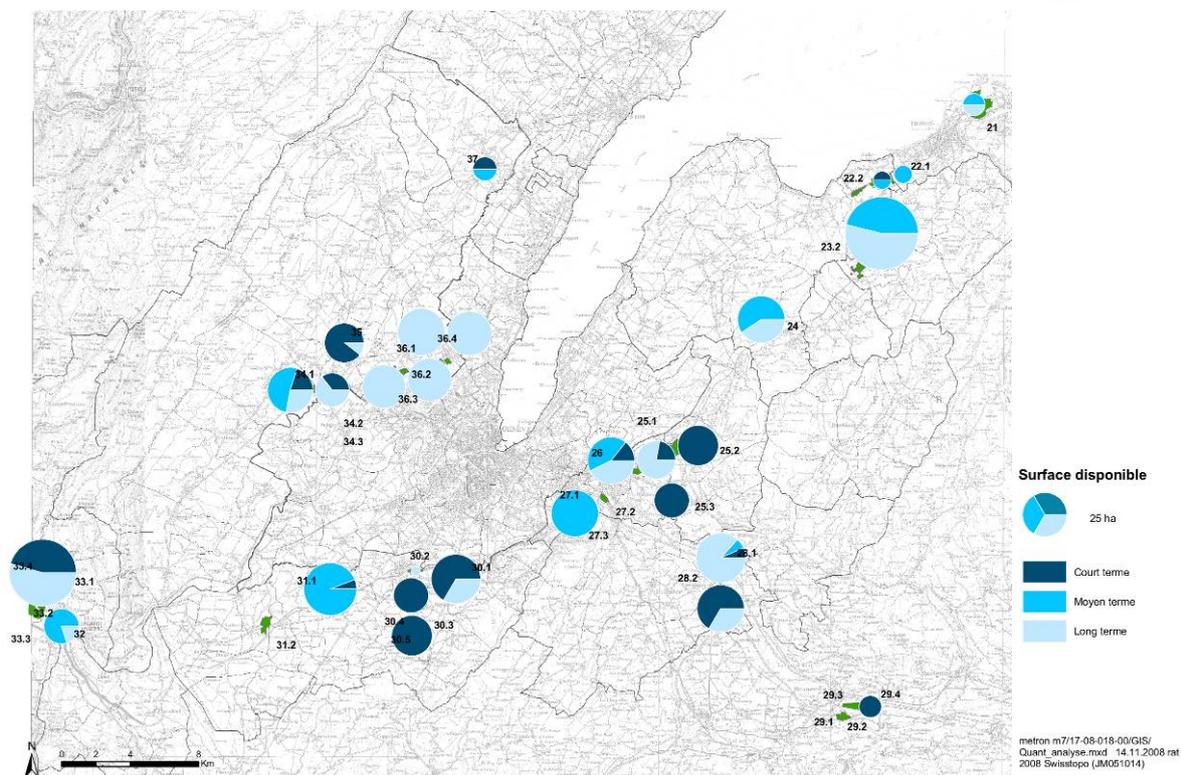


illustration 4 :  
surfaces de terrain potentiellement disponibles par site



### 3.4 Digression : le rôle du prix foncier

Dans une situation de libre marché, les prix des surfaces se différencient en fonction des qualités des différents sites : plus les qualités d'un site sont élevées, et donc plus les surfaces à disposition sont convoitées, plus le prix du terrain est élevé sur le marché.

Dans cette situation de libre marché, les différents prix des surfaces créent une ségrégation de la demande. Les branches qui ne sont pas à même de payer un prix élevé pour les sites qualitativement les meilleurs doivent s'implanter sur des terrains moins chers. Si ces branches sont par contre déjà implantées dans des sites de qualité élevée, il peut alors être avantageux pour elles de vendre leurs surfaces et de s'implanter dans des endroits meilleur marché.

Comme le chapitre précédent l'a présenté, l'offre de surface totale dans la partie française de l'agglomération est grande. De manière générale, il y a un excédent d'offre (buyers market) ce qui réduit la concurrence pour les surfaces et pèse sur les prix fonciers.

Ce constat général n'est cependant pas forcément valable pour les surfaces de qualité élevée. Elles peuvent être rares, même en cas d'une offre généralement excédentaire, ce qui peut conduire à des prix relativement élevés dans des sites avec des qualités spécifiques. Les prix dans ces sites restent toutefois plus bas que si une pénurie générale régnait puisque des alternatives de moins bonne qualité sont disponibles à des prix inférieurs.

En se distançant de la logique de marché, une large palette de politiques d'implantation est possible, de sorte à faire prévaloir d'autres critères que le seul prix des terrains, et, par exemple, en privilégiant ainsi la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire. Dans la réalité, les prix des terrains ne sont pas dépendants du seul marché. Les prix sont partiellement en relation avec l'affectation des terrains ou sont issus d'un choix politique lorsque la puissance publique est propriétaire.

Une politique des prix doit être corrélée à une politique d'aménagement du territoire et à une politique foncière volontariste et anticipatrice. Dans le Canton de Genève, une gestion étatique des prix des terrains assure qu'une certaine mixité des activités se mette en place. Dans la partie française de l'agglomération, l'objectif est plutôt de décourager l'installation d'activités non désirées dans les meilleurs sites :

- Pour cela, il faut une définition précise des vocations des sites dans les documents d'urbanisme ad hoc.
- Il s'agit également de ne pas céder à la pression du court terme sur les sites à fort potentiel à moyen et long terme (voir chapitre 6 pour la question de la dynamique temporelle).
- De plus, une situation insatisfaisante pourrait se développer si des activités avec un faible pouvoir d'achat mais une génération de trafic importante s'implantaient dans les sites périphériques mal desservis par les TP.

En résumé, la politique foncière, corrélée à une politique d'aménagement du territoire, peut aider à gérer la localisation d'activités avec l'objectif d'offrir les surfaces nécessaires aux utilisations souhaitées.



## 4 L'aptitude des sites

Après la présentation de la demande et de l'offre, il s'agit maintenant de confronter les deux cotés du marché : **quels sites correspondent aux besoins des différentes branches/fonctions, avec leurs qualités actuelles et leurs qualités en 2030 après la mise en œuvre des mesures prévues par le Projet d'agglomération.** Ces aptitudes des sites sont décrites au chapitre 4.1.

Les analyses effectuées sont de nature statique et comparative. La comparaison des deux états (état actuel et état 2030) permet aussi d'identifier la « migration », c'est-à-dire le changement d'attractivité des différents sites. Dans le chapitre 6, quelques réflexions sur la transition entre la situation actuelle et une distribution optimale des activités à l'avenir sont proposées. Il faut tout particulièrement empêcher que des erreurs de localisation ne soient faites sur la base de l'état actuel, c'est-à-dire que, en fonction des caractéristiques actuelles, des activités ne s'implantent à des endroits où elles ne seraient plus souhaitées après la mise en œuvre des mesures prévues par le Projet d'agglomération.

Dans le chapitre 5, les potentiels de développement des différents sites sont étudiés. Cette question est importante puisque, dans la partie française de l'agglomération, ce n'est pas vraiment l'offre quantitative de surfaces qui pose problème mais plutôt l'offre de surfaces **de qualité élevée**.

### 4.1 L'aptitude des différents sites pour les branches/fonctions

La comparaison des qualités recherchées par les entreprises et des qualités offertes par les sites permet d'identifier l'aptitude des différents sites pour les branches/fonctions en l'état actuel et futur avec le Projet d'agglomération.

Les considérations partent toujours du point de vue de la **demande** : « où est-ce que l'entreprise trouve les surfaces dont elle a besoin et avec la qualité souhaitée ? ».

Les aptitudes ont été calculées de manière suivante :

- Pour chaque critère de localisation, la qualité demandée par la branche/fonction et la qualité offerte par le site sont comparées.
- Si la qualité offerte ne satisfait pas la qualité demandée, il en résulte un déficit dans un critère : la différence entre qualité demandée et qualité offerte.
- Le déficit par critère est multiplié par le poids du critère de localisation pour la branche/fonction.
- L'échelle (de 0 à 23) présentée sur les cartes suivantes représente les sommes pondérées de ces déficits.  
**Plus le chiffre est grand, moins le site est adapté pour la branche/fonction en question.**

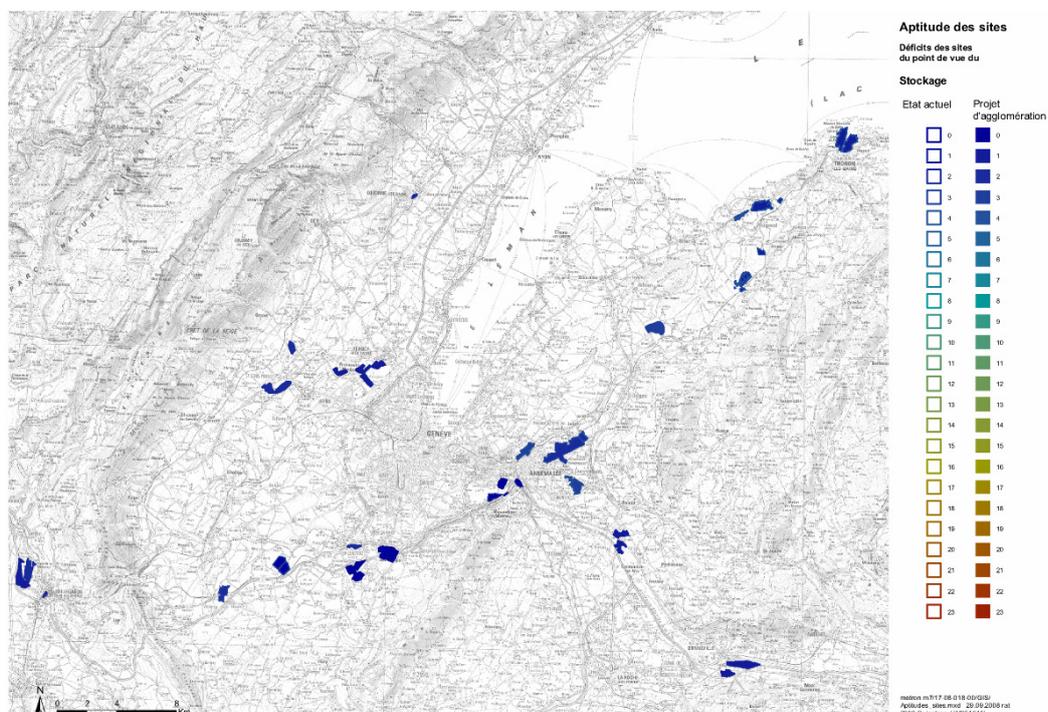
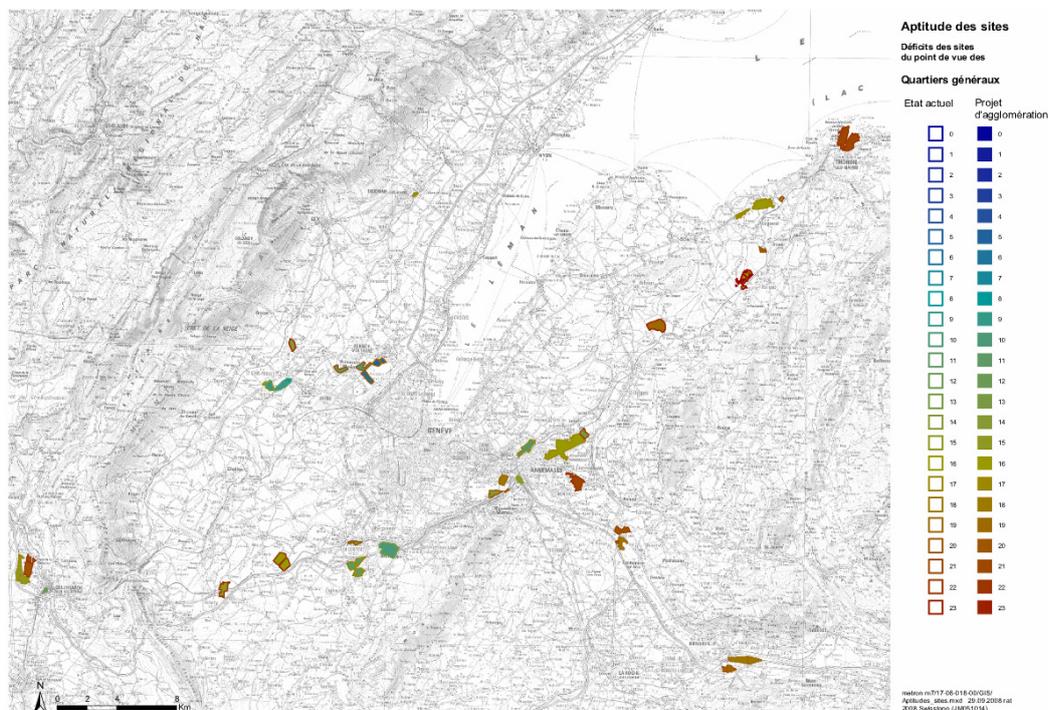
La première carte à la page suivante montre l'aptitude des sites pour les quartiers généraux, une fonction avec de fortes exigences pour ses éventuels sites d'implantation. La deuxième carte montre l'aptitude des sites pour une branche avec de faibles exigences : le stockage.

Les cartes différencient l'aptitude en l'état actuel (couleur du cadre) et l'aptitude après mise en œuvre des mesures prévues par le Projet d'agglomération (notamment les mesures d'infrastructures) et mise en œuvre des projets connus des territoires (octobre 2008). Nous partons du principe que c'est la qualité « état actuel » qui est décisive à court terme mais qu'à moyen et à long terme la qualité « avec le Projet d'agglomération » est à appliquer.



Les cartes pour toutes les branches/fonctions se trouvent dans le chapitre annexe.

**Une remarque importante : le prix du terrain n'est pas pris en compte** dans cette analyse, il s'agit donc d'une aptitude purement qualitative des sites. Normalement, les branches avec une disposition à payer relativement basse ne pourraient jamais s'établir dans les sites qualitativement les meilleurs en raison du prix.



*illustration 5:*  
aptitude des sites pour les quartiers généraux et pour le stockage. Illustrations pour les autres branches/fonctions dans le chapitre annexe



Pour l'interprétation des cartes, il faut comparer les aptitudes relatives des sites du point de vue d'**une seule branche/fonction**, chaque branche/fonction souhaitant s'installer sur les sites les plus aptes selon ses critères de localisation.

En revanche, une comparaison entre les différentes branches/fonctions est plus difficile en raison des exigences différentes des branches/fonctions. Par définition, les déficits absolus sont plus élevés pour les branches avec de fortes exigences pour leurs éventuels sites d'implantation (quartiers généraux) que pour les branches avec de faibles exigences (stockage). Il ne faut donc en aucun cas partir du principe qu'un site doit être attribué à l'activité présentant le déficit le moins important.

Les cartes montrent que le PAFVG a un effet important. En effet, l'aptitude future est meilleure qu'en l'état actuel pour presque tous les sites, ceci grâce à des mesures d'amélioration de la desserte TP, de valorisation du site et des espaces publics etc.

## 4.2 Analyse globale de l'offre

Portefeuille de sites dans la partie française de l'agglomération et dans ces différents secteurs.

### 4.2.1 Aptitude du point de vue des branches/fonctions

Le tableau suivant identifie les sites privilégiés du point de vue de la demande. Quatre classes sont distinguées en fonction de leurs exigences de localisation. De manière générale, on part du principe que les sites qui satisfont les activités avec des exigences de localisation élevées sont également satisfaisants pour les activités avec des exigences moindres.

Les sites sont distribués en fonction de leur aptitude (déficits) dans l'optique des différentes activités. **Les cas limites sont mentionnés en italique**, c'est-à-dire les sites adaptés pour une partie des activités d'une classe mais présentant des déficits nettement plus élevés pour d'autres activités de la même classe.

Le tableau suivant ne prend pas encore en compte l'aptitude du point de vue de l'aménagement du territoire. Les activités avec une forte génération de trafic doivent être plus précisément examinées de ce point de vue : les activités commerciales mais aussi certains secteurs de l'administration publique (équipements publics de sport et de loisirs, écoles, hôpitaux, guichets d'accueil etc.).

Etat 2030 (selon projets connus-octobre 2008)	Secteur de l'agglomération→				
Sites adaptés ... ↓ <i>italique : adapté pour une partie des activités de la classe</i>	Chablais	Annemasse et Vallée de l'Arve	CC Genevois	Bellegarde	CC Pays de Gex
<b>...pour des activités avec de très nombreuses et très fortes exigences quant à leur localisation</b> (grands quartiers généraux, organisations à caractère internationale)		26 <i>Etoile Annemasse</i>	30.1 <i>Technopole d'Archamps</i>	32 <i>Pole Gare Bellegarde</i>	36.3 Bois Candide 36.4 Vendagne/La Mouille 34.3 Porte de France 34.1 <i>Grand Pré</i> 34.2 <i>Technoparc Pays de Gex</i>
<b>pour des activités avec de nombreuses et fortes exigences quant à leur localisation</b> (services aux entreprises, technologie avancée)		25.1 <i>Ville-la-Grand</i> 25.2 <i>Technosite Altéa</i>  27.3 <i>Bois d'Arve</i>	30.2 Pôle Gare de St-Julien 30.3 <i>Neydens</i> 30.4 <i>Cervonnex Ouest</i>  30.5 <i>Cervonnex Est</i>		36.1 Prevessin Sud 36.2 Prevessin Est  37 <i>Centre Gare Divonne</i>
<b>...pour des activités avec des exigences moyennes</b> (back-offices)	22.1 ZA High tech (haut de létroz) Morcy 22.2 ZAE Espace Leman  23.2 <i>Planbois Ouest</i>	25.3 Erables-Borly 27.1 Châtelaine 27.2 Shopping Etrembières/Zone du Paradis 28.2 Contamines-sur-Arve 29.1 Fourmis 29.2 Motte Longue 29.3 Bordets 1 29.4 Bordets 2		33.1 Etournelles/Pierre Blanche 33.2 Etournelles/Musines 33.3 Vouvray - Village des Alpes  33.4 Vouvray	
<b>...pour des activités avec des exigences peu nombreuses</b> (stockage, industrie traditionnelle, artisanat de production, construction, logistique)	21 ZI Vongy 23.1 Planbois Est 24 Les Bracots	28.1 Nangy/Fillinges	31.1 Viry 31.2 Valleiry		35 Allondon 1

tableau 4 :

vue d'ensemble de l'aptitude des sites dans les différents secteurs de l'agglomération (projets connus -Octobre 2008). Ce tableau ne donne pas les vocations à décider par les autorités publiques mais traduit les capacités d'un site à maximiser ses chances pour accueillir un type d'activités/fonctions d'entreprise.

Remarque : normalement, un site adapté pour un type d'activités est également adapté pour les activités avec des exigences de localisation moins importantes



### Commentaire

- Ces aptitudes seront celles de 2030 et prennent donc en compte les projets de développement connus.
- Il y a peu de sites adaptés pour des utilisations avec de très nombreuses et très fortes exigences de localisation. Quelques sites ont par contre des bons résultats pour la plupart des branches/fonctions.
- Il existe un grand nombre de sites pour des activités avec des exigences moyennes qui entreront en concurrence pour attirer des activités à moyenne valeur ajoutée.
- Les sites périphériques ou mal desservis (p.ex. Thonon-Vongy, Les Bracots, Nangy/Fillinges) sont adaptés pour des utilisations avec des exigences peu nombreuses de localisation.
- Les sites du Pays de Gex profitent de leur proximité avec l'aéroport, un critère important pour les activités à haute valeur ajoutée.

## 4.2.2 Aptitude pour des utilisations avec une forte fréquentation

Pour les installations à forte fréquentation (commerces, équipements publics etc.), le point de vue de la demande n'est pas très pertinent. D'une part les exigences de localisation de l'offre sont faibles (en règle générale ce qui compte avant tout sont la proximité de l'autoroute, des places de stationnement en nombre suffisant et un effet vitrine intéressant). D'autre part, et bien plus important, une planification de l'offre pour de telles utilisations doit être effectuée par les pouvoirs publics puisque ces installations ont des conséquences significatives sur la structure territoriale et sur les comportements de mobilité des utilisateurs et utilisatrices. Cette planification de l'offre doit pondérer les critères de localisation autrement que du point de vue de la demande.

Dans cette optique de **l'aptitude d'un site du point de vue de l'aménagement du territoire**, trois facteurs jouent un rôle décisif<sup>11</sup>:

- La situation intégrée du site : la recherche a clairement mis en évidence que l'intégration dans le tissu urbain a une influence décisive sur le choix du mode de transport. C'est seulement dans un site bien intégré que le transport non motorisé peut jouer un rôle plus que marginal.
- La desserte TP : pour atteindre une part des TP non négligeable, une desserte par tramway ou par un bus à haut niveau de service, c'est-à-dire avec une qualité TP de niveau 2 est indispensable.
- La proximité de l'autoroute : les charges de trafic générées par les utilisations très orientées sur l'automobile doivent être minimisées dans l'environnement urbain.

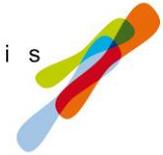
Dans le cadre du PAFVG, des principes pour l'implantation des installations commerciales à forte fréquentation ont été développés, traduisant ces bases théoriques. Des réflexions du même ordre peuvent tout à fait être menées pour les autres utilisations à forte génération de déplacements, comme certains secteurs de l'administration publique : équipements publics de sport et de formation, hôpitaux.

Une application des principes du PAFVG<sup>12</sup> sur les sites de développement économique de la partie française de l'agglomération franco-valdo-genevoise est présentée dans la partie annexe de ce rapport (chapitre 8.7). Des réflexions sur ce sujet se trouvent aussi dans les fiches de développement des sites.

---

<sup>11</sup> Deux références de recherche à ce sujet :

- Installations générant un trafic important (IGT) intégrées dans le plan directeur cantonal, recommandations pour la planification, OFEV-ARE, Berne, 2006
- Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten. Forschungsauftrag SVI 2001/545. Metron, Transitec, Fussverkehr Schweiz, 2005.



## 5 Potentiel de développement des sites

La méthodologie de cette étude et les données à disposition permettent des analyses très fines. Il est possible de savoir par branche et par site, sur la base des qualités demandées et des qualités offertes par le site, comment une aptitude élevée ou insuffisante se met en place. Il est donc possible de tirer des conclusions sur la manière dont un site devrait être développé pour améliorer son aptitude pour une certaine branche.

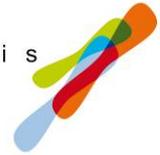
Ce travail a été effectué pour chaque site grâce à une « fiche de développement du site ». La lecture de ces fiches est expliquée ci-dessous. L'ensemble des fiches de développement des sites se trouve dans le chapitre annexe.

La question posée à chaque fois était la suivante : est-ce qu'un site peut contribuer à attirer des emplois à valeur ajoutée dans la partie française de l'agglomération (un objectif central du PAFVG). Il s'agit donc en premier lieu d'activités qui cherchent une localisation au niveau de l'ensemble de l'agglomération. Comme le chapitre 1.3 le décrivait, certaines branches, ou certains secteurs de ces branches, sont plutôt orientées vers le marché local. Ces branches sont ici d'importance secondaire. Dans les branches présentant des différences d'horizon géographique, le secteur orienté sur l'agglomération dans son ensemble sera pris en considération<sup>13</sup>. Dans certaines branches de plus, la demande est purement locale et n'est ici pas prise en compte.

N°	NOM	SITUATION	REMARQUES
57	Divevins Centre Gare	Divevins	7,4
<b>Qualité et aptitude actuelles</b>			
Qualité actuelle	Indicateur	Qualité	Qualité
<b>Qualité et aptitude prévues pour 2030</b>			
<b>Aptitude actuelle et en 2030 du site du point de vue des branches / fonctions et déficits principaux</b> (critères de localisation avec déficit pondéré >2 du point de vue de la branche X)			
Fonctions	1. Commerce	Vert	Indicateur
	2. Services	Vert	Indicateur
	3. Industrie	Orange	Indicateur
	4. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	5. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	6. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	7. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	8. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	9. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	10. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	11. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
	12. Activités tertiaires	Vert	Indicateur
<b>Partie textuelle :</b>			
- <b>Points à améliorer/déficits principaux</b> : résumé des déficits identifiés. En italique : les critères non influençables			
- <b>Remarques</b>			
- <b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b> : Branche/fonction avec la valeur ajoutée maximale et aptitude « verte »			
- <b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>			
- <b>Potentiel de développement</b> : projets prévus ou améliorations à considérer			
- <b>Conclusions et recommandations</b>			

<sup>12</sup> Il est à noter que les principes énoncés ci-dessous ont été formulés dans le cadre de la logique territoriale de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les IFF ayant pour vocation déclarée de desservir une autre zone de chalandise doivent être analysés sous l'angle de leur logique territoriale propre.

<sup>13</sup> C'est pourquoi les critères de localisation comme la proximité du coeur de l'agglomération ou la proximité de l'aéroport ont un poids important.



Les analyses montrent que ce sont toujours les mêmes critères qui ne sont pas remplis :

- **La proximité du cœur de l'agglomération et de l'aéroport** : la distance ne peut pas être modifiée pour les sites périphériques. C'est une raison importante pour laquelle ces sites ont des difficultés à attirer des activités à haute valeur ajoutée de niveau d'agglomération.
- **La qualité de la desserte TP** : un vrai défaut pour de nombreux sites dans la partie française de l'agglomération, déjà relevé comme enjeu central par le PAFVG.
- **La proximité des services aux entreprises** : un problème surtout pour les sites périphériques ou non intégrés dans un centre régional, où une offre minimale existe généralement. La valorisation des centres régionaux au travers de la mise en œuvre des mesures du Projet devrait faciliter l'arrivée des services aux entreprises dans ces centres..
- **La représentativité** : elle dépend avant tout du type et de la qualité des entreprises qui sont déjà établies et donc de la réputation du site. Un peu d'aménagement paysager ne suffit pas en général.

Pour autant, il est important de noter que les centres régionaux ou locaux, situés en périphérie de l'agglomération, occupent souvent une fonction de bassin d'emplois pour un marché régional ou local. Ils peuvent accueillir des emplois qualifiés liés à ces marchés régionaux ou locaux (ex ZA High Tech Thonon les Bains).

Par contre, les problèmes d'accessibilité TIM et de stationnement sont quasiment inexistants. C'est une grande différence par rapport à la partie suisse de l'agglomération, souvent expliquée par une différence culturelle relative aux comportements de mobilité. Cette explication est fallacieuse, car les expériences en France nous apprennent que c'est plutôt l'offre TP insuffisante qui est à l'origine de la prépondérance de la voiture. Si l'offre TP est améliorée de manière substantielle, elle sera aussi bien utilisée.



## 6 La dynamique temporelle

Les analyses effectuées dans cette étude sont de nature comparative et statique. Les états actuel et 2030 avec PAFVG ont été examinés. Il s'agit ici de préciser quelques réflexions sur la transition entre la situation actuelle et une distribution optimale des activités en 2030.

Il s'agit toujours de s'assurer qu'une distribution optimale des activités dans les sites puisse être atteinte et un aspect est spécialement important : le **développement des qualités** des sites et, lié à ce développement, le changement des aptitudes des sites pour les différentes branches/fonctions.

Est-il possible que, sur la base de l'état actuel, des erreurs d'implantation puissent être commises ? Des activités peuvent-elle s'établir dans certains sites sur la base des qualités actuelles, mais qui ne seraient plus souhaitables après la mise en œuvre des mesures prévues par le Projet d'agglomération ? L'illustration sur la page suivante montre les relations possibles pour un site X.

Le site X en l'état actuel n'est adapté que pour une partie des branches/fonctions (branches A, B, C, E, G). Avec une meilleure accessibilité TP, ce site devient plus attractif pour des activités plus exigeantes. A l'aide de mesures de valorisation de l'espace public et de soutien actif à l'implantation de services de proximité ou de certaines activités, d'autres qualités de localisation sont également améliorées. En 2030, le site X se retrouve donc adapté pour presque toutes les activités, mêmes les plus exigeantes.

Le défi délicat pour les collectivités publiques est donc – en plus de la mise en œuvre des mesures de valorisation – d'assurer que les surfaces demeurent disponibles à long terme pour des activités à forte valeur ajoutée. Il faut donc orienter les implantations d'entreprises en fonction de l'objectif final poursuivi par la politique d'aménagement. Cela signifie pour notre exemple fictif qu'à court terme, l'implantation d'activités des branches A à E doit être évitée et, à partir du moyen terme, il faut commencer à localiser des activités de la branche G de manière ciblée.

Cependant, il est clair que même une politique foncière active ne peut que partiellement influencer le jeu de l'offre et de la demande.



**Qualité du site X**

**Aptitude du site X pour l'activité A à K**

**Actuel (extrait)**

TP:	0
Services de prox.:	0
Représentativité:	0

exigences en croissance →  
 valeur ajoutée en croissance →  
 disposition à payer en croissance →



**Politique**

- conserver les surfaces libres ou devenant libres
- tout au plus un usage provisoire adapté, pour les utilisations A, B, C, E, G
- politique foncière active

**201X**

TP:	3
Services de prox.:	0
Représentativité:	0

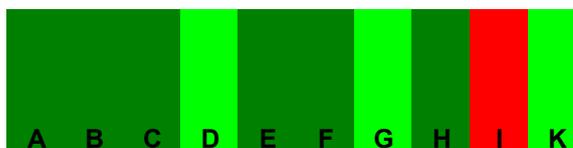


**Politique**

- Implantation de services de proximité
- Implantation d'activités F, G, H, K
- densification

**2030**

TP:	3
Services de prox.:	2
Représentativité:	2



- très apte
- apte
- peu apte
- non apte

illustration 6:  
dynamique temporelle



## 7 Conclusions et recommandations

### 7.1 Conclusions de l'étude

La démarche du Projet d'agglomération dans la partie française ne se distingue pas de la démarche suisse au niveau du contenu, mais clairement sur le plan des conditions de départ: les conclusions générales suivantes peuvent être tirées de cette étude :

- Il n'y a de manière générale pas de pénurie de sites et de surfaces pour capter la demande attendue.
- Il n'existe cependant qu'un nombre limité de sites adaptés pour des utilisations avec de très nombreuses et très fortes exigences quant à leur localisation et qui soient de niveau d'agglomération. Ce sont en premier lieu les sites proches du cœur d'agglomération et de l'aéroport, dans ou à proximité des centres régionaux.
- Pour rendre ces sites encore plus attractifs, il faut d'une part viser une amélioration de la desserte TP non seulement en direction de Genève mais aussi vers le bassin d'origine des employés et vers les centres régionaux. D'autre part, il faut trouver un meilleur accolage aux centres régionaux (services de proximité et aux entreprises !). Le développement de ces sites doit être entrepris dans le contexte général du développement urbain des ces centres.
- Comme tous les sites ne peuvent pas être développés dans la même mesure (un ordre de priorité est inévitable, surtout en ce qui concerne les infrastructures et les offres de transports), il est capital que les implantations d'emplois soient concentrées dans les sites dont la desserte peut être réellement améliorée.
- Il est également très important que ces quelques sites identifiés comme présentant un grand potentiel soient réservés pour des utilisations à forte valeur ajoutée et ne soient pas remplis pour des utilisations à valeur ajoutée moins importante avant que les mesures d'amélioration ne soient réalisées.
- Les sites périphériques doivent se concentrer sur les branches avec un ancrage local ou régional. Pour ces marchés partiels, et dans les régions avec des qualités de localisation a priori relativement faibles, il faut s'employer à mettre les sites qui y sont les meilleurs à disposition et dans des endroits adaptés (Chablais, Bellegarde). Une concentration du développement dans les meilleurs sites, respectivement dans les sites qui sont les plus adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire, est à encourager. Certains de ces sites liés à un ancrage régional ou local présentent des capacités à accueillir des emplois qualifiés liés à ces marchés. Il convient de valoriser ces capacités.
- Dans la partie française de l'agglomération, tout l'art de la politique territoriale et de la politique des transports consistera à favoriser les meilleures surfaces, aussi bien au niveau de l'ensemble de l'agglomération que dans les marchés partiels locaux. Cela à l'aide de mesures de développement territorial et du choix d'une politique adroite de desserte en transports. Une politique foncière active et ciblée et des règlements d'urbanisme adaptés pourront appuyer cela.

### 7.2 Conclusions pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

A côté du travail de coordination entre les différents partenaires et territoires, qui est probablement l'aspect le plus important, le Projet d'agglomération a aussi une fonction importante pour le développement des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération : il s'agit de savoir quelles mesures du PAFVG ont le plus d'influence sur la **qualité des sites** et doivent donc être réalisées en priorité. Il faut distinguer deux aspects : les effets des **mesures d'infrastructure** sur l'accessibilité et les effets du **développement urbain** sur la ville et la qualité du territoire.



En ce qui concerne les **mesures d'infrastructure** (et parmi celles-ci surtout celles relatives aux transports publics), les relations suivantes sont observées :

- Les améliorations liées au CEVA favorisent le site d'Etoile Annemasse et les autres sites de l'Agglomération Annemassienne ainsi que le site de Perrignier si un raccordement efficace peut être réalisé. L'importance du CEVA est incontestée, ainsi que celle des raccordements qui lui sont liés.
- Les sites de la Porte Sud profitent du TCSP par la Plaine de l'Aire jusqu'à St-Julien. En fonction de la variante de prolongement du TCSP qui va être retenue, l'un ou l'autre des secteurs de la Porte Sud pourra aussi profiter de cette infrastructure. En même temps, un choix entre les secteurs va être nécessaire puisque que tous les sites ne peuvent pas obtenir la même qualité d'accès. Du point de vue du développement urbain, le site de St-Julien Gare représente l'enjeu majeur : il s'agit de profiter du site disponible pour renforcer et développer le centre régional.
- Le site d'Annemasse Ville-la-Grand profite du TCSP perpendiculaire au tram Genève – Annemasse.
- Par contre, les trams sur les axes en direction de St-Genis et Ferney courent le danger de passer à côté des sites de développement économiques. Les sites du Pays de Gex centre et le Pôle aéroport nord ne seront que très peu desservis par les nouvelles infrastructures, si aucune mesure de valorisation des potentiels liés au tram n'est engagée. Les secteurs proches du tramway devront préférentiellement être développés avant les secteurs plus éloignés, en intégrant dans la planification des liaisons attractives vers les arrêts de tram. Ainsi, le développement de ces sites peut contribuer à maximiser l'utilité de ces lignes de tram transfrontalières.
- Pour St-Genis-Pouilly et Ferney, les sites doivent également être examinés en relation avec le développement des centres régionaux, leurs fonctions et localisation doivent donc être définies en conséquence<sup>14</sup>.
- Pour le Chablais, le SCOT doit servir de support à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement économique d'ensemble à l'horizon 2020. Il s'attachera à valoriser les potentiels des différents sites et à promouvoir les mesures de qualification nécessaires pour l'accueil d'entreprises (desserte en TP, densification, etc).

Dans la perspective du **développement urbain**, le Projet d'agglomération peut avant tout influencer l'évolution dans le sens d'une concentration du développement dans les lieux adaptés.

- Il s'agit d'une part des exemples cités relatifs aux lignes de tram.
- D'autre part, les sites d'accueil d'activités économiques des parties périphériques de l'agglomération peuvent agir comme leviers pour concentrer le développement territorial à des endroits spécifiques. Leur développement peut être envisagé de façon corrélée au développement des centres régionaux ou locaux. Ces sites - en raison de leur localisation à la limite de l'urbanisation actuelle<sup>15</sup> - participent en une moindre mesure au renforcement des centres urbains. Leur accessibilité en TP est difficile à garantir. Pour répondre aux objectifs du Projet d'agglomération, une planification soignée doit être engagée pour favoriser une densification et intégration urbaine progressive et une desserte performante en TP.

<sup>14</sup> A noter qu'en France les SCOT constituent le document réglementaire de référence pour la localisation des activités

<sup>15</sup> Peut-être à l'exception des sites de Bellegarde Pôle Gare et Perrignier Planbois Ouest qui sont mieux situés par rapport aux centres respectifs.





## 8 Annexe



## 8.1 Typologie des entreprises

Entité d'entreprises		Description
1	Secteur 0+1:	Agriculture Industries extractives
2	Stockage	Fonction séparée des entreprises de construction ou de la production industrielle Entreprises de logistique et de transport de marchandises
3	Secteur 2: Entreprises de technologie avancée (« high tech ») ou à haute valeur ajoutée	Les entreprises de ce secteur ne peuvent pas être réparties dans une catégorie précise. Elles sont caractérisées par les éléments suivants: Industrie productive Produits technologiques de pointe (hard-et software) Procédés de production complexes À haute valeur ajoutée Qualification élevée des collaborateurs Grande importance de la recherche et du développement voué à l'exportation Ces entreprises peuvent faire partie de quasiment toutes les branches traditionnelles (voir secteur 2, branches traditionnelles), mais elles se différencient clairement des autres entreprises de ces branches par leur demande de sites (et par leur disposition à payer pour ces sites, dans certaines limites). Elles comprennent : industrie chimique, fabrication de machines de haute technologie, instruments de précision, horlogerie, appareils électriques, recherche et développement, informatique
4	Secteur 2: Industries traditionnelles	Toutes les entreprises du 2 <sup>ème</sup> secteur sauf celles de technologie avancée : Industries alimentaires Industries textiles, de l'habillement et de la chaussure Fabrication d'articles en bois Industrie du papier Imprimerie et édition Fabrication de produits en plastique etc. Métallurgie Fabrication de matériels de transport Autres industries Production et distribution d'énergie et d'eau
5	Secteur 2: construction	



Entité d'entreprises		Description
6	Secteur 3: Services de distribution et services à la personne (« Commerce »)	Commerce de détail Réparation (entre autres garages) Services de transports et voyages Communication Services immobiliers et de location Divertissement, culture et sport Soins personnels, coiffure etc.
7	Secteur 3: Services aux entreprises (« productifs »)	Banques, assurances, services financiers (y-c. légaux) Conseil et planification, promotion, laboratoires (services aux entreprises) Commerce de gros, trading Organisations associatives Commerce de gros
8	Secteur 3: Grand quartiers généraux	Gestion (« quartiers généraux »), non-compris banques, assurances, QG de trading, organisations de vente)
9	Secteur 3: Administration privé	Back-offices
10	Secteur 3: Administration publique	Administration publique Enseignement public Enseignement privé Secteur de la santé et du social
11	Secteur 3: Organisations internationales	Organisations internationales
12	Cas spéciaux	Hébergement Transports terrestres, par eau, aériens Nettoyage, entretien



## 8.2 Explication des facteurs de localisation et échelle d'évaluation

### Indicateurs/remarques

#### Description et évaluation des qualités de localisation

- (1) Affectation légale
- (2) Indiquer les différents secteurs (1 ; 2 ; etc)
- (3) S'entend par jour ouvrable avec une distance de max. 250 m (bus et tram) ou 500 m (train). Des qualités d'accessibilité très différentes selon les secteurs, doivent être notées de même que les surfaces concernées. A l'intérieur d'un même secteur, on considère la situation la plus favorable.
- |   |      |
|---|------|
| Grands lignes (TGV, IC, IR)   | ++++ |
| RER :   | +++  |
| Tram / TCSP (fréquence forte ou liaison rapide) :                             | ++   |
| Bus urbain (fréquence > ou = à 20 min. aux heures de pointe) :                | +    |
| Bus péri-urbain ou de campagne (fréquence < à 20 min. aux heures de pointe) : | 0    |
| Pas de bus :  | -    |
- (4) Indique les distances d'accessibilité au réseau autoroutier national français ou suisse:
- |                   |     |
|-------------------|-----|
| < 500 m :         | +++ |
| de 500 m à 2 km : | ++  |
| de 2 km à 5 km :  | +   |
- (5) Distances aux heures de pointe:
- |                              |     |
|------------------------------|-----|
| < 10 min. :                  | +++ |
| 10 à 20 min. :               | ++  |
| 20 à 30 min. :               | +   |
| 30 min. à 1 h :              | 0   |
| pas d'accès en moins de 1h : | -   |
- (6) Estimation de la « rareté » aux heures d'affluence :
- |                                |     |
|--------------------------------|-----|
| stationnement très facile :    | +++ |
| stationnement facile :         | ++  |
| stationnement difficile :      | +   |
| stationnement très difficile : | 0   |
- (7) Estimation de l'accessibilité aux services aux salariés et visiteurs (restaurants, hôtel, services de proximité, offre loisir, bureau de poste, crèche,...):
- |  |     |
|--|-----|
| Site intégré en aire urbaine, offre diversifiée accessible à pied (sur le site ou à proximité immédiate):                        | +++ |
| Site adjacent à l'aire urbaine. Offre limitée accessible à pied, offre diversifiée accessible en distance motorisée < à 5 min. : | ++  |
| Site adjacent à l'aire urbaine. Offre diversifiée en distance motorisée > à 5 min. :   | +   |
| Site isolée, offre sur le site très limitée :  | 0   |
- (8) Disponibilité des services aux entreprises (banques, assurances, consultants, avocats, informaticiens, etc.):
- |   |     |
|---|-----|
| Site en cœur de l'agglomération ou en cœur d'un centre régional : offre complète sur le site ou à proximité immédiate : | +++ |
| offre partielle sur le site mais complète sur un rayon de 10 min :  | ++  |
| offre restreinte sur le site et partielle à proximité :   | +   |
| offre inexistante sur le site et restreinte à proximité :   | 0   |



- (9) Liste des qualités et des défauts du site en lui-même (qualité architectonique et urbaine, etc)
- (10) Liste des qualités et des nuisances de l'environnement du site (alentours du site, vue, accès à la nature ou à des parcs urbains, etc). « Qualité pour passer la pause de midi au dehors, possibilité de récréation au dehors ».
- (11) Prix indicatif de vente du sol à l'entreprise par m<sup>2</sup>, par secteur
- (12) Indiquer qualitativement la densité d'utilisation : « très basse », « basse », « moyenne: IUS = ~1 », « haute », « maximale »

### Disponibilité des surfaces

- (13) Différenciation des surfaces par
  - secteurs différents, selon la partie « description et évaluation... » du tableau (2)
  - des utilisations actuelles clairement différentes les unes des autres
- (14) Les conditions suivantes sont remplies :
  - le terrain est équipé (trafic, eau, canalisations etc.)
  - le site n'est pas contaminé
  - il n'y a pas de servitude inscrite au registre foncier empêchant la construction etc.
- (15) Maîtrise foncière par l'opérateur de la zone (public ou privé), en l'état actuel
- (16) Description du type, p. ex: habitation/industrie/artisanat/commerce/bureaux/mixte (différentes combinaisons sont possibles!) et commentaire qualitatif sur la durée de l'utilisation actuelle, sur l'état des bâtiments (« en majeure partie délabré », « nouveaux bâtiments », « établi depuis longtemps » etc.)
- (17) Indiquer si propriétaire privé, public, ou mixte
- (18) Indiquer si la disponibilité est très difficile/difficile/possible/favorable
  - à court terme : dans les 5 ans
  - à moyen terme : dans les 5 à 10 ans
  - à long terme : à l'horizon 2030
- (19) Reprise des valeurs du point 18 ci-dessus
- (20) Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) : distance aérienne, mesure pour la centralité du site du point de vue de l'agglomération entière
- (21) Raccordement fer marchandises : oui /non. Important pour l'aptitude pour la logistique
- (22) Représentativité du site : Adresse intéressante pour une entreprise, site avec un effet vitrine intéressant. Connotation positif dans le discours public. Rayonnement du site. (p.ex. du point de vue d'un quartier général) → de 0 (faible) à +++ (très intéressant, p.ex. Jardin des Nations à GE ou la Plaine-de-l'Aire)





### 8.3 Fiches des sites



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>21</b>	<b>ZI Vongy</b>	<b>Thonon les Bains</b>	<b>39</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Industrie</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Industrie</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>BTP</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>BTP</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		33 km	0	33 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus urbains	+	Bus urbains	+
	Raccordement fer marchandises (21)	Raccordé mais non utilisé NON	non	A voir OUI - NON	2
	Accessibilité autoroute <sup>16</sup> (4)	Accès direct 2x2 voies Contournement de Thonon	0	Désenclavement du Chablais	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		- 0		- 0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			+	En réflexion	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Inexistante sur le site mais complète sur un rayon de 10 minutes	+	En réflexion	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		- Manque d'unité architecturale, signalétique problématique, Site très poussiéreux Problèmes paysagers : réflexion en cours		Densifier pour accueillir de nouvelles entreprises, requalification du site. Installation de fibre optique Démarche paysagère à envisager, travaux de voirie, signalétique, éclairage... Extension du site en cours de réflexion	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		Aucune	0	Faible	0
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Equipements sportifs en proximité Zone d'activité en bordure du lac Léman, à la Chataigneraie (forêt)	++		++
Prix du sol, fourchette (11)		30-50€		?	
Densité d'utilisation (12)		Basse à très basse		Basse	

<sup>16</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible à horizon 2030 (ha)		3		
Surface disponible à moyen terme (5 ans)		3		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		publique		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle			
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Friches industrielles de la savoyarde du meuble 20 000m <sup>2</sup> bâtis		
Propriétaires (17)	Qui			
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court	oui		
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation			Surface (ha)
<b>22.1</b>	<b>ZA High tech (haut de létroz) Morcy</b>	<b>Thonon les Bains</b>			<b>4</b>
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>		<b>Avec pafvg</b>	<b>Entreprises innovantes et de pointes</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		31 km	0	31 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...		0	Bus urbains	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>17</sup> (4)		0	Désenclavement du Chablais 2X2 voies machilly-thonon en accès direct	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		- 0		0 0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			+	Zone contiguë à une grande zone commerciale avec services Projets en réflexion	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)			+	En réflexion (crèche, pépinière...) Zone contiguë à l'Espace Léman pourvu de services aux entreprises	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts				Site à créer avec -Fibre optique -Cadre paysager de qualité -Démarche environnementale	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			+	A côté d'une zone d'activité commerciale importante et sur un axe de passage très important. Equipements et qualité du site donnant un effet vitrine intéressant + typologie d'activités high tech	++

<sup>17</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Environnement du site (10) • qualités • nuisances		++	Environnement et cadre naturel	++
Prix du sol, fourchette (11)			?	
Densité d'utilisation (12)			Moyenne	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible à horizon 2030(ha)				
Surface disponible à moyen terme (5 ans) (ha)	4			
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)	0			
Maîtrise foncière (15)	Publique			
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle Aucune			
	Etat des installations (bâtiments etc. )			
Propriétaires (17)	Qui	Mairie de Thonon		
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court	oui		
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>22.2</b>	<b>ZAE Espace Lemman</b> <b>Sous secteur 1 : Marclaz (1 et 2)</b> <b>Sous secteur 2 : Pré Robert et Pré Biollat</b> <b>Sous secteur 3 : 5 chemins</b>	<b>Thonon les Bains – Anthy et Margencel</b>	<b>62</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerce de gros et de détail</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerce de gros et de détail</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Services</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Service, ingénierie</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		30 km	0	30 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) :	Bus urbains	+	Bus urbains	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>18</sup> (4)	Accès direct contournement de Thonon	0	Désenclavement du Chablais 2X2 voies machilly-thonon en accès direct	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		- 0		- 0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Restaurants, hôtel, remise en forme, poste + offre de services sur la zone et tout à proximité	++	D'autres services aux salariés en réflexion	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Banque, informaticien et offre de services limitée sur la zone	+	D'autres services aux entreprises en réflexion	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Site de qualité architecturale Révision du plan de circulation et de la signalétique en cours Système de gardiennage actif		Densifier pour accueillir de nouvelles entreprises	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		Rayonnement du site intéressant Entrée de ville, accès direct à l'échangeur du contournement de Thonon	++		++
Environnement du site (10)		Environnement naturel de la	++		++

<sup>18</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



• qualités • nuisances	zone			
Prix du sol, fourchette (11)	50-80€		?	
Densité d'utilisation (12)	basse		moyenne	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible à horizon 2030(ha)				
Surface disponible à moyen terme (5 ans) (ha)		1,8		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		1,8		
Maîtrise foncière (15)		Publique		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Aucune		
	Etat des installations (bâtiments etc. )			
Propriétaires (17)	Qui	Mairie de Thonon		
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court	oui		
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation			Surface (ha)
<b>23</b>	<b>Parc d'activités de PLANBOIS</b>	<b>Perrignier-Allinges</b>			hectares bruts <b>65</b>
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>ZA</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Parc d'activités respectueux de l'environnement</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Etude de positionnement économique lancée</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Selon les conclusions de l'étude</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Etude de positionnement économique lancée</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Selon les conclusions de l'étude</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		24 km	0	24 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Desserte ferroviaire, fréquence faible	0	Desserte ferroviaire, RER fréquence ½ h Transports en commun	+++
	Raccordement fer marchandises (21)	OUI	+	OUI	+
	Accessibilité autoroute <sup>19</sup> (4)	A 20 min	0	Voie express, désenclavement du chablais	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		0 -	Accessibilité améliorer : accès direct par voie ferroviaire et faciliter par voie routière / gain de temps	0 0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Réflexion en cours	0		0
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Réflexion en cours	0	Offre de services partielle	0
Qualité du site (9) • qualités • défauts		AEU (approche environnementale de l'urbanisme) en cours de réalisation pour la création et la requalification des zones communales existantes  Charte de qualité environnementale et SME en cours de réflexion		Réalisation d'un parc d'activités respectueux de l'environnement  Certifier ISO 14001 ou EMAS  Volet paysager  Architecture maîtrisée...	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			-	Effet vitrine sur la 2x2 voies désenclavement du Chablais + voie ferrée  Représentativité du site : parc certifié ISO 14001 ou EMAS + typologie et qualité d'entreprises	++

<sup>19</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Environnement du site (10) • qualités • nuisances	Site à proximité immédiate des corridors écologiques identifiés dans le SCOT, forêts de Planbois et vue dégagée Montagnes	+++	Un environnement naturel privilégié	+++
Prix du sol, fourchette (11)			25 à 40 €/m <sup>2</sup>	
Densité d'utilisation (12)	très basse		basse à moyenne ?	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
• Surface potentielle disponible à horizon 2030 (ha)		5 hectares		
• Surface disponible à moyen terme (5 ans) (ha)		30 hectares		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		Publique : CCCL / communes		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle			
	Etat des installations (bâtiments etc. )			
Propriétaires (17)	Qui	Public : CCCL		
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court			
	moyen	Disponibilité à moyen terme		
	long			



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>24</b>	<b>Les BRACOTS</b>	<b>BONS-EN-CHABLAIS</b>	<b>55.3ha</b>		
Bracots 1 : 27.3ha					
Bracots 2 : 28ha (en cours d'aménagement, réalisé à court, moyen et long terme selon les phases d'extensions)					
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>mixte</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>mixte</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>mixte</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>mixte</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>mixte</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>mixte</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
		Etat actuel Bracots 1	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération Bracots 1 + Bracots 2	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		18 km	0	18 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Distance à la gare de Bons : 1 km	-	Réflexion des élus en cours et étude en cours	0
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>20</sup> (4)	15 min via la 2*2 voies Douvaine Annemasse (D1206) accessible à 3.5 kms (- 5 mins)	+	2x2 Annemasse – Thonon : pas d'échangeur prévu pour l'instant pour Bons	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	TP : difficile de puis la zone  Voiture : 40 min si pas de circulation dans le centre de Genève	0  0	TP : CEVA=> meilleure desserte, mais toujours loin	0  0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		1 bar-restaurant dans la zone + offre diversifiée à Bons (1,5 kms – 5 mins))	0	Projet d'améliorer la qualité des services. La densification de Bons va augmenter la diversité de l'offre.  Bons = centralité locale (schéma du PAFVG) → l'offre en services pourra être correcte	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Offre existante à Bons : 6 assureurs, 3 banques, 1 avocat, 1 informatique, 1 imprimerie, 1 poste etc...	+	L'offre va s'améliorer et se diversifier et se rapprocher de la zone (crèche, imprimerie...)	++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : place  Défauts : urbanisation ; intégration paysagère Nuisances : signalétique, manque de services		Qualité : intégration paysagère  Défauts : demande d'entreprises de Genève consommatrices d'espaces	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		Zone d'importance pour le Chablais mais d'aspect peu	0	Intégration paysagère de l'existant et des futurs	+

<sup>20</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail.



	accueillant et mal connue		aménagements Efforts de communication sur la zone et sur les différents travaux menés Montée en puissance de la zone et intégration à une démarche dynamique dans le cadre de l'agglomération		
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	Qualités : paysages, cadre de vie, position géographique	++	Qualité : un cadre de vie pérenne	++	
Prix du sol, fourchette (11)	30 / 32 € / m <sup>2</sup> HT				
Densité d'utilisation (12)	Basse		Moyenne (rationalisation de la consommation de l'espace)		
<b>Disponibilité des surfaces</b>					
			Localisation (13)		
		BRACOTS 1	BRACOTS 2		
			Phase 1	Phase 2	Phase 3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)					11.1 ha
Surface disponible à moyen terme (ha)			6 ha	10.2 ha	
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		aucune			0
Maîtrise foncière (15)		aucune	oui	oui	non
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle				
	Etat des installations (bâtiments etc. )				
Propriétaires (17)	Qui		CCBC	CCBC	particuliers
	Nombre		1	1	?
Disponibilité à ... terme (18)	court		X		
	moyen			X	
	long				X



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>25</b>	<b>Annemasse Est</b> <b>25.1 Annemasse – Ville-La-Grand</b>	<b>Annemasse – Ville-La-Grand</b>	<b>1.1 184 ha</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Zone Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Zone Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Mixte : commerce / industrie / artisanat</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>commerce / industrie / artisanat</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)1.1 Annemasse – Ville-La-Grand		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		9,5 km	++	9,5km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus dans la zone	+	Bus dans la zone	++
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>21</sup> (4)	3,7 Km	+	1KM	++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	30 min en voiture > 1h en TP	0	30 min en voiture 40 min en TP	0
	Disponibilité pl. de parking (6)	Difficulté plus grande sur quelques parties commerciales	++		++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)	Sur zone : restauration, hôtel, commerce, service aux particuliers (coiffure, banque, pressing...) Crèche à 10 à min	++	Souhait d'une crèche	+++	
Disponibilité des services aux entreprises (8)	Sur site : Location véhicules et matériel, expertise technique, agence immobilières Accès services juridiques et comptables sur le centre d'Annemasse	++		++	

<sup>21</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Qualité du site (9) • qualités • défauts	Qualité : voirie large Défaut : manque harmonisation des bâtiments, hétérogénéité de l'entretien, manque d'entretien des espaces publics, manque de signalétique, manque paysagement, ... Zone dégradée		Réhabilitation difficile du fait du manque de maîtrise. Amélioration possible sur la signalétique et l'entretien des espaces public. Rénovation progressive des bâtiments			
Représentativité du site, effet vitrine (22)	++ pour les enseignes commerciales 0 pour les autres activités	+	+	+		
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	Qualités : proximité de zones boisées. Quelques zones d'habitat à proximité, mais relativement bien séparées Nuisances : voiries utilisées pour d'autres flux	+	Meilleure gestion des flux	+		
Prix du sol, fourchette (11)	80 € (fond de zone) à 250 € (vitrine) au m <sup>2</sup>					
Densité d'utilisation (12)	Très basse		Basse ou très basse			
<b>Disponibilité des surfaces</b>						
		Localisation (13)				
		1	2	3		
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		14				
Surface disponible à moyen terme (ha)		0				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		3,5				
Maîtrise foncière (15)		14				
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Friches et terrains vierges				
	Etat des installations (bâtiments etc.)	Dégradé				
Propriétaires (17)	Qui	Privé				
	Nombre	Nombreux				
Disponibilité à ... terme (18)	court	3,5				
	moyen	0				
	long	14				
<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	35000	0	140000	
	Surface shon	m <sup>2</sup>	17000	0	70000	
	Surface commerciale (surface de vente)	m <sup>2</sup>	7000	0	0	Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	70	0	840	
	Emplois (commerce)	N	140	0	0	Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>25</b>	<b>Annemasse Est</b> <b>25.2 Technosite Altéa</b>	<b>Juvigny</b>	<b>19,7</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Industrielle</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Industrielle</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		11km	+	11km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus à 800 m	+	Bus sur la zone	++
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>22</sup> (4)	7 km	0	<1km avec contournement d'Annemasse	++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 32 min TP :>1h	0	Voiture 32 min TP 45 min	0
	Disponibilité pl. de parking (6)	Site en projet, 1 seule entreprise aujourd'hui	+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Restauration, commerces à proximité	++	Crèche	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Rien actuellement, services complets sur Annemasse – Ville-Grand	+	Pôle de services : location matériel, ingénierie, bureaux d'étude	++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : paysage, vocation affichée, espace protégé Défaut : /		/	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	++	++
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : lié au tissu urbain, forêt qui jouxte le site Nuisance : zone d'Annemasse – Ville-La-Grand trop peu qualitative	+++	/	+++
Prix du sol, fourchette (11)		40 à 50 €			
Densité d'utilisation (12)		Très basse		Basse	

<sup>22</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces						
			Localisation (13)			
			1	2	3	
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)						
Surface disponible à moyen terme (ha)						
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)			19,7			
Maîtrise foncière (15)						
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)		Type d'utilisation actuelle	Bois / terrain vague (après démolition)			
		Etat des installations (bâtiments etc. )				
Propriétaires (17)		Qui	Annemasse Agglo			
		Nombre	1			
Disponibilité à ... terme (18)		court	19,7			
		moyen	0			
		long	0			
Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	197000	0	0	
	Surface shon	m <sup>2</sup>	50000	0	0	
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>	0	0	0	Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	1645	0	0	
	Emplois (commerce)	N	0	0	0	Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>25</b>	<b>Annemasse – Est</b> <b>25.3 Erables-Borly</b>	<b>Vétraz-Monthoux – Cranves-Sales</b>	<b>52.6</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Mixte : commerce, industrie, artisanat</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		11,5 km	+	11,5km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus	+	Bus	+
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>23</sup> (4)	6 km	0	4 Km Contournement d'Annemasse	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 30 min TP : >1h	0	Voiture : 30 min TP : 45 min	0
	Disponibilité pl. de parking (6)		++		++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Restauration, hôtel, commerce, banque, service au particulier	++	Restauration, commerce, banque, service au particulier	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Offre complète à Annemasse centre (xx km) Aux environs : location matériel, agence intérim,	+	Offre complète à Annemasse centre (xx km) Aux environs : location matériel, agence intérim, hôtel...	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : taille humaine, proximité habitat (bonne séparation), Défauts : voies de circulation difficiles, mauvais entretien de certains bâtiments Nuisances : accès encombrés, bâtiments peu valorisants		Projet de requalification	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	0	0
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : tissu agricole	+		+

<sup>23</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Prix du sol, fourchette (11)		Public environ 40 € Privé de 70 à 150 €				
Densité d'utilisation (12)		Très basse		Basse ou très basse		
<b>Disponibilité des surfaces</b>						
			Localisation (13)			
			1	2	3	
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)						
Surface disponible à moyen terme (ha)						
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)			15			
Maîtrise foncière (15)			15			
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)		Type d'utilisation actuelle	Agricole et terrain vague			
		Etat des installations (bâtiments etc. )				
Propriétaires (17)		Qui	Annemasse Agglo – Cranves-Sales			
		Nombre	2			
Disponibilité à ... terme (18)		court	0			
		moyen	15			
		long	0			
<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	150000	0	0	
	Surface shon	m <sup>2</sup>	40000			
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>	5000			Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	800			
	Emplois (commerce)	N	160			Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>26</b>	<b>Etoile Annemasse – Genève</b>	<b>Annemasse – Ambilly – Ville-La-Grand</b>	<b>27</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>AUX</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	actuelle	/	Avec pafvg	Tertiaire	
<b>Vocation secondaire</b>	actuelle	/	Avec pafvg	Services aux entreprises et commerce (pôle hôtelier)	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		7km	++	7km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) :	Train + bus	+++	Ceva+ TCSP ou tram	++++
	• Raccordement fer marchandises (21)	OUI	+	OUI	+
	• Accessibilité autoroute <sup>24</sup> (4)	2 km	+	2 km	+
	• Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 30 min TP : >1h	0	Voiture 30 min TP : 25 min	+
	• Disponibilité pl. de parking (6)		+	Parking souterrain du point de vue PAFVG une amélioration n'est pas souhaitable à cet endroit central !	+
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Tous services à proximité piétonne	++	Tous services sur site ou à proximité piétonne	+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Offre complète à Annemasse centre, donc à proximité piétonne Toutefois, l'offre d'Annemasse centre reste incomplète à ce jour.  Agence intérim, hôtels, location véhicules, reprographie, salles à proximité	+++	Offre élargie sur site	+++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : dans le tissu urbain  Défaut : nombreuses friches, site en projet		Qualité : dans le tissu urbain, bâtiments récents soumis à un cahier des charges strict  Défaut : ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	+ ou ++	++
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualités : proximité centre-ville  Espaces agricoles, le Foron ?? Il n'y a pas d'espace agricoles, le Foron est	+	Qualités : proximité centre-ville  Nuisances : ?	+

<sup>24</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



	entouré d'urbanisation sur ce segment Défaut : voisinage immédiat des infrastructures ferroviaires					
Prix du sol, fourchette (11)	100 €					
Densité d'utilisation (12)	Très basse		Moyenne ou haute			
<b>Disponibilité des surfaces</b>						
		Localisation (13)				
		1	2	3		
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		11,5				
Surface disponible à moyen terme (ha)		11,5				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		4				
Maîtrise foncière (15)		Publique				
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Parking				
	Etat des installations (bâtiments etc. )	/				
Propriétaires (17)	Qui	SEDHS				
	Nombre	1				
Disponibilité à ... terme (18)	court	4				
	moyen	11,5				
	long	11,5				
<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	40000	115000	115000	
	Surface shon	m <sup>2</sup>	24000	70000		
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>	0	6000		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	470	1400		
	Emplois (commerce)	N	0	100		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>27</b>	<b>Annemasse Ouest 27.1 Châtelaine</b>	<b>Gaillard</b>	<b>25</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Mixte : commerce / industrie</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerce</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		6,5km	++	6,5km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus peu fréquent	0	Bus	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>25</sup> (4)	>500 m	+++	>500 m	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 25 min TP : > 1h	+	Voiture 25 min TP : 45 min	+
	Disponibilité pl. de parking (6)		++		++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Offre complète à Annemasse-Centre  Restauration, Hôtel, commerce sur place, restant éloigné	+	Restauration, Hôtel, commerce sur place, restant éloigné	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Offre complète à Annemasse-Centre  atelier relais	+		+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : plan d'alignement, taille humaine  Défauts : Mixité, friches		Qualité : plan d'alignement, taille humaine	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	0	0
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : zone maraîchère , Arve  Nuisances : autoroute	++	Qualité : zone maraîchère , Arve  Nuisances : autoroute	++
Prix du sol, fourchette (11)		150 €		/	
Densité d'utilisation (12)		basse		Basse ou moyenne (COS autorisé =1)	

<sup>25</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		0		
Surface disponible à moyen terme (ha)				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		0		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle			
	Etat des installations (bâtiments etc. )			
Propriétaires (17)	Qui			
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court			
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation			Surface (ha)
<b>27</b>	<b>Annemasse Ouest</b> <b>27.2 Shopping Etrembières/ zone du Paradis</b>	<b>Etrembières</b>			<b>5</b>
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerciale</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerciale</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		8km	++	8km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus	+	Bus	+
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>26</sup> (4)	Directe	+++	Directe	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 25 min TP : > 1h	+	Voiture 25 min TP : 45 min	+
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Commerce, restauration	++	Commerce, restauration	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Hôtel	+	Hôtel	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : vocation affichée et respectée, visibilité autoroutière Défaut : Parking consommateur de foncier		Qualité : projet de rénovation Défaut : maintien d'un bon accès ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			+		+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : Arve / Salève Nuisances : autoroute	+	/	+
Prix du sol, fourchette (11)		/		/	
Densité d'utilisation (12)		Haute		haute	

<sup>26</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)	0			
Surface disponible à moyen terme (ha)	0			
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)	0			
Maîtrise foncière (15)	0	0		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	0		
	Etat des installations (bâtiments etc. )	0		
Propriétaires (17)	Qui			
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court			
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>27</b>	<b>Annemasse Ouest</b> <b>27.3 Bois d'Arve</b>	<b>Etrembières</b>	<b>27</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>AUX</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Projet</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerciale et équipement publics</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		6,5km	++	6,5km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Rien	0	Bus voire TCSP	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>27</sup> (4)	Echangeur à 1 KM (encombrements importants)	++	Echangeur dédié ?	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 25 min TP : > 1h	+	Voiture 25 min TP : 50 min	+
	Disponibilité pl. de parking (6)	Projet	+++	A priori stationnement très facile	+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Offre complète à Annemasse Projet	+	Commerce	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Projet	0	Devraient rester faible sur le site, mais quelques possibilités à proximité	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : espace vierge, grande taille Défaut : sous-sols difficiles, accès difficile		Qualité : aménagement d'ensemble Défaut : ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		Nulle aujourd'hui	0	+ ou ++ demain	+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : proximité Arve Nuisances : Autoroute, ombre (Salève)	+	Qualité : proximité Arve Nuisances : Autoroute, ombre (Salève)	++
Prix du sol, fourchette (11)		Projet		80-150e	
Densité d'utilisation (12)		Nulle		Très basse	

<sup>27</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces						
		Localisation (13)				
		1	2	3		
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)						
Surface disponible à moyen terme (ha)		27				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0				
Maîtrise foncière (15)		0				
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	0				
	Etat des installations (bâtiments etc. )	0				
Propriétaires (17)	Qui	Privés				
	Nombre	15				
Disponibilité à ... terme (18)	court	0				
	moyen	27				
	long	0				
Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	M <sup>2</sup>		270000	0	
	Surface shon	M <sup>2</sup>		50000		
	Surface commerciale (surface de vente shon)	M <sup>2</sup>		30000		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N		0		
	Emplois (commerce)	N		300 - 500		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>28.1</b>	<b>ZAE de FINDROL</b>	<b>NANGY/Fillinges</b>			
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>ZAE</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Activités paramédicales</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Services à la personne liés à l'hôpital</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		14 km	+	14 km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 ZAE intercommunale de Findrol • secteur 2 ZAE les Ranaudes et Champs Vieux		0	Lors de l'élaboration du PAFVG, il a été communiqué qu'une offre bus performante pour Annemasse et Bonneville sera développée. Parait nécessaire pour l'hôpital	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>28</sup> (4)		+++		+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		-		-
	Disponibilité pl. de parking (6)		0		0
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			+		+
Disponibilité des services aux entreprises (8)			0		0
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Zone non encore aménagée car emprise routière sur une partie de la zone		Pas encore de visibilité sur les qualités et défauts futurs	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			+		+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Proximité immédiate de l'autoroute et du futur hôpital Paysage périurbain proche plaine de Loex	+	Proximité immédiate de l'autoroute et du futur hôpital Paysage périurbain proche plaine de Loex	+
Prix du sol, fourchette (11)		Prix non fixé actuellement (passage en TPU récent)			
Densité d'utilisation (12)					

<sup>28</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces				
		Localisation (13)		
		1 ZAE intrecommunale	2 zone de Findrol de NANGY	3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		120536 m <sup>2</sup>	175437 m <sup>2</sup>	
Surface disponible à moyen terme (ha)		34799 m <sup>2</sup>		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		<3ha		
Maîtrise foncière (15)		Oui	Oui pour 58 512 m <sup>2</sup>	non
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Terrains nus gelés par l'emprise du projet de contournement et des enclavement du Chablais	Terrains nus gelés en partie par l'emprise du projet de contournement et des enclavement du Chablais	
	Etat des installations (bâtiments etc.)			
Propriétaires (17)	Qui	Communauté de communes	Communauté de communes	Privés
	Nombre	1	1	Ne sais pas
Disponibilité à ... terme (18)	court	? (emprise)	? (emprise)	? (emprise)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>28.2</b>	<b>ZI de Findrol</b>	<b>Contamine sur Arve (CCFG)</b>	<b>26.8</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>3.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 1) 16 ha vocation hospitalière (secteur 2) 6.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 3)</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>3.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 1) 16 Ha vocation hospitalière (secteur 2) 6.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 3)</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>3.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 1) 16 Ha vocation hospitalière (secteur 2) 6.9 Ha vocation Activités économiques (secteur 3)</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Futur centre hospitalier intercommunal Annemasse Bonneville	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		18 km	0	18 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Secteurs 1, 2 et 3 : desservis par les lignes régulières du Conseil général	0	Cadencement des lignes régulières	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>29</sup> (4)	Secteur 1,2 et 3 : sortie autoroutière <0.5 km	+++		+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Secteur 1, 2 et 3 : Plus de 30 min en voiture NC pour Transport en communs	0	Secteur 1, 2 et 3 : Plus de 30 min en voiture Voir CEVA ?	0
	Disponibilité pl. de parking (6)	Secteur 1 : pas de besoins extérieurs aux entreprises Secteur 2 : sera intégré dans projet (places ext et souterraines) Secteur 3 : non projeté à ce jour	+++	id	+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Commerces et restauration < 5 min motorisé	+	Secteur 2 : Commerces et restauration intégrés au site Secteur 3 : non projeté à ce jour	+

<sup>29</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des services aux entreprises (8)	Services aux entreprises partiels à proximité	+	Secteur 3 : non projeté à ce jour	+
+Qualité du site (9) • qualités • défauts	<u>Qualités</u> : Desserte autoroutière immédiate, foncier disponible, thématique hospitalière, environnement paysager  <u>Défaut</u> : site en cours de construction, intégration des services aux entreprises non définis à ce jour ; plages horaires restreintes pour une desserte en BUS		<u>Qualités</u> : id <u>Défauts</u> : /	
Représentativité du site, effet vitrine (22)	<u>Localisation du site bénéficiant de la notoriété du Centre Hospitalier</u>	+	<u>Secteur 3 disposera de vitrine sur la RD 1205</u>	+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	<u>Qualités</u> : Vue dégagée sur les Voirons, le salève, proximité de la Rypisylve de l'Arve, entouré d'espaces agricoles paysagers  <u>Nuisances</u> : /	+++	<u>Qualités</u> : id <u>Nuisances</u> : /	+++
Prix du sol, fourchette (11)	Tarif des domaines du secteur 2 en 2007 : 25 euros/m2		Ne sais pas	
Densité d'utilisation (12)	basse		basse	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1 (AUx)	2 (UH)	3 (1AU2)
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		3.9 Ha	16 ha	6.9 Ha
Surface disponible à moyen terme (ha)				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		2.07 Ha	16 ha	0 ha
Maîtrise foncière (15)		0.2 Ha	16 ha	0 Ha
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Activités économiques et services de santé (IRM, Radiothérapie)	Chantier à venir	Agricole
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Bâtiments récents	Constructions projetées jusqu'en 2011	/
Propriétaires (17)	Qui	Propriétaires privés et Publics (CCFG)	Propriétaire public (SMDHIAB)	Propriétaires privés
	Nombre	5	1	15
Disponibilité à ... terme (18)	court	0.2 Ha	0 Ha	0 Ha
	moyen	2 Ha	0 ha	6.9 Ha
	long	0 Ha	0 Ha	0 ha

**Remarque importante :** Le PADD du SCOT Faucigny Glières a été soumis à débat du Conseil communautaire de la CCFG le 30/10/2008 et présente la perspective de 60 ha de zones industrielles supplémentaires sur le périmètre de la CCFG à horizon 15 ans. Ces surfaces supplémentaires n'ont pas été prises en compte lors de l'étude présente.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>29</b> (29.1-29.4)	<b>ZI de Bonneville</b>	<b>Bonneville (CCFG)</b>	<b>133Ha totale (dont 6.1 Ha surface disponible)</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>29.1 : Secteur 1 « Fourmis » : 55 ha vocation Activités économiques (Ux) 29.2 : Secteur 2 « Motte Longue » : 10 ha vocation Activités économiques (Ux / Uxb) 29.3 : Secteur 3 « Bordets 1 » : 41.62 Ha Vocation activités économiques et commerciales (NAx / Naxc) 29.4 : Secteur 4 « Bordets 2 » : 26.68 vocation activités industrielles</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Activités économiques et industrielles</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Activités commerciales (ne pouvant toutefois plus accueillir d'ERP en raison du PPR)</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Sans incidence</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		28 km	0	28 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Secteurs 1, 2, 3, 4 : desservis par les lignes régulières du Conseil général, Gare SNCF TER située entre 1 km et 1.5 km selon secteurs (pied/vélo)	0	Déploiement des lignes régulières des BUS interurbains du Conseil Général de la Haute-Savoie. Déploiement de bus urbains à la demande .	+
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>30</sup> (4)	Secteur 1,2, 3 et 4 : sortie autoroutière <0.5 km (échangeur simple)	+++	Finalisation du demi échangeur en échangeur complet en 2009	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Secteur 1, 2, 3 et 4 : Plus de 30 min en voiture NC pour Transport en communs	0	Secteur 1, 2 et 3 : Plus de 30 min en voiture Voir CEVA	0
	Disponibilité pl. de parking (6)	Secteur 1, 2, 3, 4 : pas de besoins exprimés en dehors des parcelles privées ; quelques demande en stationnement PL	+++	Id + prévision de parking de co-voiturage Autoroutier	+++

<sup>30</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Services aux salariés et aux visiteurs (7)	Commerces et restauration < 5 min motorisé : Restaurant d'entreprise au bord d'un lac de plaisance en zone industrielle (accessible >1km)	++	id	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)	Services aux entreprises partiels à proximité	+	id	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts	<u>Qualités</u> : Desserte autoroutière immédiate, foncier disponible, effet d'entraînement par une dynamique de belles implantations industrielles, environnement paysager <u>Défaut</u> :		<u>Qualités</u> : id <u>Défauts</u> : /	
Représentativité du site, effet vitrine (22)	<u>Terrains disponibles en façade autoroutière et visibilité depuis RD 1205 (20.000 véhicules / jour)</u>	+		+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	<u>Qualités</u> : qualités paysagères importantes des secteurs 3 et 4 (récents), en bord de la Rivière Arve Secteur 1 et 2 <u>Nuisances</u> : /	++  +	<u>Qualités</u> : id <u>Nuisances</u> : /	++  +
Prix du sol, fourchette (11)	Tarif des domaines du secteur 2 en 2007 : 25 euros/m2		Ne sais pas	
Densité d'utilisation (12)	basse		basse	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
			Localisation (13)	
		1 et 3	2 ZI Motte Longue	4 ZI des Bordets 2
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		0 Ha	0 Ha	0 Ha
Surface disponible à moyen terme (ha)		0 Ha	0 Ha	0 Ha
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0 Ha	0.3 Ha	5.8 ha
Maîtrise foncière (15)		0 Ha	0.3 ha	5.8 Ha
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Activités économiques et commerciales	Activités industrielles et commerciales	Activités industrielles
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Bâtiments anciens (secteur 1) et très récents en secteur 3	Constructions récentes (<10 ans)	Constructions récentes (moins de 3 ans)
Propriétaires (17)	Qui	Propriétaires privés et Publics (CCFG)	Propriétaire public (CCFG)	Propriétaire public (CCFG via SEDHS)
	Nombre	nc	1	1
Disponibilité à ... terme (18)	court	0 Ha	0.3 Ha	5.8 Ha
	moyen	0 Ha	0 ha	0 Ha
	long	0 Ha	0 Ha	0 ha



Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1 (secteurs 1, 2 et 3)	Surface terrain	m <sup>2</sup>	3000			
	Surface shon	m <sup>2</sup>	1500			
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
2 (secteur 4)	Surface terrain	m <sup>2</sup>	13 000			
	Surface shon	m <sup>2</sup>	6 000			
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
3 (secteur 5)	Surface terrain	m <sup>2</sup>	45000			
	Surface shon	m <sup>2</sup>	22500			
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> <b>30.1</b> <b>Technopole d'Archamps</b>	<b>Archamps</b>	<b>80</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Tertiaire</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Tertiaire</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerciale</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerciale</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		7,5km	++	7,5km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Rien	-	Bus à fréquence élevée selon les infos fournies lors de l'élaboration du PAFVG	+
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>31</sup> (4)	Directe	+++	Directe	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 15 min TP : /	++	Voiture : 15 min TP : ?	++
	Disponibilité pl. de parking (6)		++		++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Restauration, St-Julien ?? à 5km, donc voiture	+	Restauration, crèche,... St-Julien ?? à 5km, donc voiture	++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Salle, conseil, laboratoire... En grande partie sur place	++	Salle, conseil, laboratoire... En grande partie sur place	++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : harmonisation des bâtiments, signalétique, vitrine... Défauts : Vocation partiellement respectée		Qualité : harmonisation des bâtiments, signalétique, vitrine... Défauts : Vocation partiellement respectée	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			++		++
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : Agricole, paysagement Nuisance : autoroute,	+	Qualité : Agricole, paysagement Nuisance : autoroute,	++
Prix du sol, fourchette (11)		99€		120 €	
Densité d'utilisation (12)		Basse		basse	

<sup>31</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces						
		Localisation (13)				
		1	2	3		
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		10				
Surface disponible à moyen terme (ha)						
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		20				
Maîtrise foncière (15)		20				
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Agricole				
	Etat des installations (bâtiments etc. )	/				
Propriétaires (17)	Qui	Public				
	Nombre	1				
Disponibilité à ... terme (18)	court	20				
	moyen	0				
	long	10				
Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	200000		100000	
	Surface shon	m <sup>2</sup>	50000			
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>	0			
	Emplois (sans commerce)	N	2340+1000			
	Emplois (commerce)	N	0			



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> <b>30.2 Pôle Gare de St-Julien &amp; zone des Marais</b>	<b>St-Julien</b>	<b>10</b>		
<b>Affectation (1)</b>		<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>
<b>Vocation principale</b>		actuelle	Industrielle	Avec pafvg	Industrielle → densité et valeur suffisantes pour un centre régional et interface TP important ?? Je ne sais pas, à définir, peut-être pas aujourd'hui, mais avec le développement du tertiaire sur la Gare
<b>Vocation secondaire</b>		actuelle		Avec pafvg	Tertiaire
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		8,5km	++	8,5km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Rien	-	Interface TP : Tram ou TCSP vers GE, train en direction de Bellegarde et Annemasse	+++
	Raccordement fer marchandises (21)	OUI	+	oui	+
	Accessibilité autoroute <sup>32</sup> (4)	3 KM	+	3 km	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 15 min TP : /	+	Voiture 15 min TP : 25 min ? seulement si en directe par autoroute	+
	Disponibilité pl. de parking (6)		++	? év. stationnement à limiter avec la desserte TP excellente	++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Centre St Julien : restauration, commerce, logement	++	St.J = centre régional selon schéma PAFVG, donc un effort conséquent à prévoir Sur site : commerce, restauration, ?	+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		St-Julien et Archamps (+loin)	+	St.J = centre régional selon schéma PAFVG, donc un effort conséquent à prévoir St-Julien en développement ? Sur site ?	++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : Lié à St-Julien Défaut : bâti dégradé, circulation difficile		Qualité : Lié à St-Julien, accès TC Défaut : ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	0 ou +	+
Environnement du site (10)		Qualité	0	Qualité :	+

<sup>32</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



• qualités • nuisances	Nuisances : voie ferrée		Nuisances : ?	
Prix du sol, fourchette (11)	40 €		40 – 100 €	
Densité d'utilisation (12)	Moyenne ou très basse		moyenne	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		1		
Surface disponible à moyen terme (ha)		0		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		0		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Dépôt		
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Dégradé		
Propriétaires (17)	Qui	Privés		
	Nombre	Nombreux		
Disponibilité à ... terme (18)	court	0		
	moyen	1		
	long	0		

**Remarque importante:** En complément aux surfaces quantifiées ci-dessus, il existe un potentiel supplémentaire pour le pôle Gare de Saint-Julien-en-Genevois à travers des surfaces potentiellement mutables :

Phase 1 (vision court terme):

- 7'650 m2 au sol (capacité de 450 logements)
- 2'100 m2 SHON bâtiments tertiaires

Phase 2 (vision long terme) :

- 10'500 m2 au sol (capacité 750 logements)
- 4'200 m2 SHON bâtiments tertiaires

<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	0	10000		
	Surface shon	m <sup>2</sup>		2000		
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N		200		
	Emplois (commerce)	N		0		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)

Développement supérieurs prévus avec une liaison transports publics fortes depuis Genève, dans des espaces mixtes habitats – activité.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> <b>30.3 : Pôle de loisirs de Neydens</b>	<b>Neydens</b>	<b>11</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerce loisirs</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Commerce loisirs</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		10km	+	10km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	rien	0	Bus à fréquence élevée selon les infos fournies lors de l'élaboration du PAFVG	++
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute <sup>33</sup> (4)	<500 m	+++	<500 m	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 17 min TP : /	++	Voiture 17 min TP : 45 min	++
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		A St-Julien	+	A St-Julien	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Archamps	+	Archamps	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : thématique affichée Défaut : Eclaté		Qualité : thématique affichée Défaut : Eclaté ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	0 ou +	++
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : agricole Nuisance : autoroute	+	Qualité : agricole, paysagement Nuisance : autoroute	++
Prix du sol, fourchette (11)		40 – 150 €		40 – 150 €	
Densité d'utilisation (12)		Basse		Basse	

<sup>33</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		0		
Surface disponible à moyen terme (ha)		0		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		0		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle			
	Etat des installations (bâtiments etc.)			
Propriétaires (17)	Qui			
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court			
	moyen			
	long			

Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	0	0	0	
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	250 en cours avec le Vitam Parc			
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> <b>30.4</b> <b>Cervonnex<sup>34</sup></b>	<b>St-Julien</b>	<b>40</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>NAX</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>A définir</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>A définir</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		10 km	+	10km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Rien	0	Bus ? voire tram à fréquence élevée selon les infos fournies lors de l'élaboration du PAFVG	++
	Raccordement fer marchandises (21)	NON	0	NON	0
	Accessibilité autoroute <sup>35</sup> (4)	<500 m	+++	<500m	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 17 min TP : /	++	Voiture 17 min TP : 30 min ? seulement si en directe par autoroute	++
	Disponibilité pl. de parking (6)	/	+++	?	+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		St-Julien	+	?idem	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Archamps – St-Julien	+	?idem	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : espace vierge		Qualité : ? Défaut : ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)			0		++
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : , agricole Défaut : autoroute	+	Qualité : , agricole, paysagement Défaut : autoroute	++
Prix du sol, fourchette (11)		?		60 – 150 € en fonction de la vocation	
Densité d'utilisation (12)		Nulle		Basse ?	

<sup>34</sup> La zone du Châble servira de satellite au pôle de Cervonnex

<sup>35</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces						
		Localisation (13)				
		1	2	3		
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		20				
Surface disponible à moyen terme (ha)		0				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0				
Maîtrise foncière (15)		20				
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Agricole				
	Etat des installations (bâtiments etc. )	/				
Propriétaires (17)	Qui	Public				
	Nombre	1				
Disponibilité à ... terme (18)	court	0				
	moyen	40				
	long	0				
Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	0	400000		
	Surface shon	m <sup>2</sup>		150000		
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>		0		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N		4000		
	Emplois (commerce)	N		0		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation		Surface (ha)	
<b>31</b>	<b>Pôle logistique Viry-Valleiry</b> <b>31.1 Viry</b>	<b>Viry</b>		<b>67</b>	
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux et AUx</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Logistique</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Logistique</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Artisanat</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		12 km	+	12km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Rien Raccordée fer marchandises	0	Rien ?	0
	Raccordement fer marchandises (21)	oui	+	oui	+
	Accessibilité autoroute <sup>36</sup> (4)	7 km	0	Directe	+++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture 25 min TP : /	+	Voiture 22 min TP : /	++
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Viry : commerces	+	Viry : commerces	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Hôtel	0	Services autour de la logistique ?	+
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : ?accès voies ferrées Défaut : bâti peu qualitatif, manque d'harmonisation		Qualité : vocation logistique affirmée, requalification ? accès voie ferrée Défaut : ?	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0	0	+	+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : agricole, proximité frontière, Nuisances : autoroute	+	Qualité : proximité logement Nuisances : autoroute	+
Prix du sol, fourchette (11)		30 €		35€	
Densité d'utilisation (12)		Très basse		Très basse	
<b>Disponibilité des surfaces</b>					
			Localisation (13)		
			1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)					
Surface disponible à moyen terme (ha)			32		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)			2		
Maîtrise foncière (15)			2		
Utilisation actuelle des surfaces		Type d'utilisation actuelle	Agricole, friche		

<sup>36</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



immédiatement disponibles (16)		Etat des installations (bâtiments etc. )		/		
Propriétaires (17)		Qui		Privé		
		Nombre		?		
Disponibilité à ... terme (18)		court		2		
		moyen		32		
		long		0		
<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	20000	320000		
	Surface shon	m <sup>2</sup>	10000	150000		
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>	0	0		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N		280		
	Emplois (commerce)	N	0	0		Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>31</b>	<b>5. Pôle logistique Viry – Valleiry</b> <b>31.2 Valleiry</b>	<b>Valleiry</b>	<b>15</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Ux</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Ux</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Logistique</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Logistique</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		16 km	0	16km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Bus de campagne Fer de marchandises	0	Bus ?	+
	Raccordement fer marchandises	oui	+	oui	+
	Accessibilité autoroute <sup>37</sup> (4)	10 km	0	3 km	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Voiture : 30 min TP : 45 min	+	Voiture 27 min TP : 40 min	++
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		Valleiry : commerces	+	Valleiry : commerces	+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		Nuls	0	Viry ?	0
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualité : harmonisation des activités Défauts : bâtiments vieillissants		Qualité : vocation affichée Défaut : ?	
Effet vitrine		0	0	+	+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances		Qualité : agricole, habitat à proximité Nuisances : /	+	Qualité : agricole, habitat à proximité, meilleure desserte Nuisances : /	++
Prix du sol, fourchette (11)		30 €		35 €	
Densité d'utilisation (12)		Basse		Basse	

<sup>37</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des surfaces						
			Localisation (13)			
			1	2	3	
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)			0	réalisation d'une plateforme en cours sur 10 hectares		
Surface disponible à moyen terme (ha)						
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)			0			
Maîtrise foncière (15)			Privée			
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle					
	Etat des installations (bâtiments etc. )					
Propriétaires (17)	Qui					
	Nombre					
Disponibilité à ... terme (18)	court					
	moyen					
	long					
Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>	0	0	0	
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N	70			
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation			Surface (ha)	
<b>32</b>	<b>Pole gare</b>	<b>Bellegarde</b>			<b>15 ha</b>	
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Activités et équipements publics</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Pôle stratégique</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Equipements publics</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Quartier mixte (équipements publics, bureaux, logements, commerces)</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Activités</b>	<b>Avec pafvg</b>			
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>						
(2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>secteur 1 : pôle multimodal</li> <li>secteur 2 : friche ferroviaire + entrepôts</li> </ul>	Etat actuel S1 : Nouvelle gare TGV + Parkings en construction S2 : pas de plan d'aménagement bien défini	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron	
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		>15km	0	>15km	0	
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : <ul style="list-style-type: none"> <li>secteur 1 : pôle multimodal</li> <li>secteur 2 : friche+entrepôts</li> </ul>		++++		++++	
	Raccordement fer marchandises (21)	Oui	+	Oui	+	
	Accessibilité autoroute38 (4)		++		++	
	Accessibilité de l'aéroport (5) <ul style="list-style-type: none"> <li>avec TP</li> <li>en voiture</li> </ul>	Par train vers Cornavin, puis aéroport par Pays de Gex	0 0		Par train vers Cornavin, puis aéroport ou tram via PdGex	0 0
	Disponibilité pl. de parking (6)	Stationnement difficile	++		Stationnement à recalibrer	++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			+++		+++	
Disponibilité des services aux entreprises (8)			+++		+++	
Qualité du site (9) <ul style="list-style-type: none"> <li>qualités</li> <li>défauts</li> </ul>		Environnement urbain - Pôle multimodal avec liaison au centre de l'agglomération par train en 20 minutes – Importante surface aménageable d'un seul tenant Faible qualité architecturale de l'environnement – Déficit d'image de la ville (vieille cité industrielle et ouvrière)		Liaisons au centre de l'agglomération renforcées		
Représentativité du site, effet vitrine (22)			++		+++	
Environnement du site (10) <ul style="list-style-type: none"> <li>qualités</li> <li>nuisances</li> </ul>		Environnement de qualité autour de la ville, voire en ville côté Rhône	++		++	
Prix du sol, fourchette (11)		ND				
Densité d'utilisation (12)		S1 : moyenne S2 : très basse		Moyenne à haute		



Disponibilité des surfaces		
		Localisation (13)
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		15 ha
Surface disponible à moyen terme (ha)		12 ha environ <sup>39</sup>
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		
Maîtrise foncière (15)		SNCF + RFF + Ville de Bellegarde
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Gare + parking « sauvage » + activités
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Anciens entrepôts et ateliers ferroviaires loués bon marché – Si bâtiments conservés (patrimoine industriel), importants travaux à prévoir
Propriétaires (17)	Qui	SNCF + RFF + Ville de Bellegarde
	Nombre	3
Disponibilité à ... terme (18) <sup>40</sup>	court	Pôle multimodal
	moyen	15 ha
	long	

39 Surface du pôle multimodal et des parkings attenants pas disponible pour l'élaboration de la présente fiche

40 Il est question de relocaliser sur ce site le collège du centre ville, actuellement situé dans des locaux anciens en cœur de ville, ainsi que le pôle culturel (école de musique et médiathèque).



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>33</b> (33.1 - 33.3)	<b>Zone de Vouvray</b>	<b>Bellegarde/Chatillon</b>	<b>54,9</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>UX, 2NA</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerce et activités</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Logement</b>	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		> 15km	0	> 15km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (2) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 33.3, Secteur 1 : Village des Alpes Vouvray (commerce - loisirs)</li> <li>▪ 33.2, Secteur 2 : Etournelles/Musinens (activités)</li> <li>▪ Secteur 3 : Habitat existant 33.1,</li> </ul>	A l'heure actuelle bus urbain sur le bas de la zone 33,2 à la jonction avec les quartiers d'habitation	33. 2 :+ autres :0	Navettes bus tous les ¼ d'heures avec VDA depuis pôle multimodal vers le secteur 33,3 et renforcement des liaisons bus urbain prévues pour le 33.1	+ pour tous les secteurs
	Raccordement fer marchandises (21)	non	0	non	0
	Accessibilité autoroute41	33.3 33.2, 33.1  Les secteurs 33,1 et 33,2 sont éloignés de l'échangeur de 1 à 2 km, avec une voie qui y mène directement, soit un temps de trajet inférieur à 5 minutes.	+++ ++	33.3 33.2, 33.1	+++ ++
	Accessibilité de l'aéroport (5) ▪ avec TP ▪ en voiture		0		0
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			++	Avec villages des alpes	+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)			++		++

41 Pour marchandises: aussi connexion au rail



Qualité du site (9) ▪ qualités ▪ défauts	Secteur 1 : contraintes architecturales et paysagères fortes, intégration dans l'environnement, nuisances limitées  Secteur 2 : activités nuisantes à déplacer  Secteur 3 : habitat individuel ou semi collectif  Secteur 4 : prolongation de la zone des Etournelles ; contraintes architecturales et paysagères ; aménagements publics renforcés			
Représentativité du site, effet vitrine (22)	33,3 33,2 33,1	+++ 0 0		+++ 0 0
Environnement du site (10) ▪ qualités ▪ nuisances	33,3 33,2 33,1	+++ 0 +		+++ + +
Prix du sol, fourchette (11)	12 € < Prix < 30 €/m <sup>2</sup>			
Densité d'utilisation (12)	Moyenne			
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		VDA	Localisation (13) Activités Habitat (secteurs 2 + 4)	
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		24,6 ha	26,5	3,8
Surface disponible à moyen terme (ha)				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		24,6 ha		
Maîtrise foncière (15)		oui	13 ha privés 13,5 ha publics	Publique et privée
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Agriculture	Agriculture et activités (dépôt et démolition de gravats)	agriculture
	Etat des installations (bâtiments etc. )	-	-	-
Propriétaires (17)	Qui	publique	13 ha privés 13,5 ha publics	Publique et privée
	Nombre	CCBB	Ville de Chatillon + 1 privé	Ville de Chatillon + divers privés
Disponibilité à ... terme (18)	court	x		
	moyen		Secteur 2	x
	long		Secteur 4	



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>34.1</b>	<b>Grand Pré (ex-Technopolis)</b>	<b>Thoiry</b>	<b>27 ha</b> dont 1,6 ha en zone Nh protégée		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	quartier mixte équilibré avec hôtels, infrastructures sociales (EPAD, MAPAD, crèche), logements (dont 20% logements sociaux, résidences "étudiantes" avec services), maisons d'entreprises (activités en RdC + logements en étage) et bâtiments de bureaux (en façade de la 2x2 voies) + parc au centre du site	<b>Avec pafvg</b>	Le SCOT définit un axe de développement économique allant de Ferney à Thoiry en passant par le Technoparc. Le site du Grand Pré entre dans cet axe. Un quartier mixte plutôt qu'une zone purement économique comme le Technoparc entrerait bien dans le schéma d'agglomération.	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	agriculture	<b>Avec pafvg</b>	Quartier mixte	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	1 bâtiment tertiaire de 2000 m <sup>2</sup> environ	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2) Zone Nh protégée de 1,6 ha en bordure de rivière + Zone 1AUXt* de 24,5 ha + zone Nh1 de 0,9 ha divisées en sous-secteurs opérationnels (SO) :		<b>Etat actuel</b> Site stratégique Projet autorisé par le PLU (modification de juillet 2007) Recours engagé par une association au Tribunal administratif Demande de la nouvelle municipalité de « rapatrier » les services médicalisés en continuité du centre bourg de Thoiry (site en continuité urbaine de St Genis)	<b>Valeur selon Metron</b>	<b>Etat avec Projet d'agglomération</b>	<b>Valeur selon Metron</b>
SO1 : hébergement hôtelier et para hôtelier, services de proximité SO2 : équipements collectifs dans le domaine de la santé, hébergement 3ème âge + étudiants SO3 : logements SO4 : activités industrielles, artisanales, de R&D + 20 logements de fonction SO5.1 et SO5.2 : Activités tertiaires et de R&D SO6 : activités de loisirs sportifs et de détente (ce sous-secteur intègre la zone Nh1)				Le projet est cohérent avec le SCOT et le projet d'agglomération. L'étude du PACA Meyrin-Thoiry devrait inclure cette zone.	
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)		10 km	++	10 km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) :	Pas d'accessibilité TP directe; Bus au CERN + changement à Meyrin	0	Dans l'hypothèse d'une extension du Tram de St Genis vers Thoiry, l'axe pourrait passer devant le site. Une amélioration de la liaison TC St Genis-Thoiry, même sans tram, pourrait intégrer ce secteur.  Une connexion routière est possible entre le site du Technoparc et le site du Grand Pré, avec un raccordement sur la rue du Mont Blanc, ce qui permettrait un « bouclage TP » des 2 sites.	+
	Raccordement fer marchandises (21)		0		0
	Accessibilité autoroute42 (4)	N1 Meyrin	+	Idem	+

42 Pour marchandises: aussi connexion au rail



Accessibilité de l'aéroport (5) <ul style="list-style-type: none"> <li>• avec TP</li> <li>• en voiture</li> </ul>	Pas d'accessibilité TP directe; Bus au CERN + changement à Meyrin  TIM : 12 min à Ferney  Total	0  +++  ++	Pas d'accessibilité TP directe; Tram à St Genis + changement Meyrin OU via TC entre Thoiry, St Genis et Ferney si renforcement de la connexion transversale existante (TER) TIM : 12 min à Ferney	++
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++	
Services aux salariés et aux visiteurs (7)		++		+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)		++		++
Qualité du site (9) <ul style="list-style-type: none"> <li>• qualités</li> <li>• défauts</li> </ul>	Site en continuité du site de St Genis Pouilly du Technoparc et en continuité urbaine de la ville de St Genis  Bonne prise en compte des questions de qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages dans le projet  Prise en compte du développement durable dans les projets de constructions ; aménagements piétons importants		Desserte TC améliorée	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0		++
Environnement du site (10) <ul style="list-style-type: none"> <li>• qualités</li> <li>• nuisances</li> </ul>	Vue ; Accès à la zone protégée aménagée en bord de rivière ; Intégration d'une zone de loisirs dans le site	+++		+++
Prix du sol, fourchette (11)	Non communiqué			
Densité d'utilisation (12)	<b>Coefficient d'emprise au sol :</b> SO1 et SO5.1 : 0,20 SO2, SO3, SO4 : 0,,25 SO5.2 : 0,10 SO6 : pas réglementé  <b>Coefficient d'occupation du sol :</b> SO1 : 0,20 – SO2 : 0,35 SO3 : 0,40 – SO4 : 0,30 SO5.1 : 0,60 – SO : 5.2 : 0,20 SO6 : pas réglementé			
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
Pas d'indication précise de la surface des différents sous-secteurs disponible dans le PLU, en dehors d'une carte sommaire.  Le phasage de l'opération suivrait la pente naturelle du terrain et se déroulerait à partir de l'avenue du Mont Blanc. Les secteurs SO1 et SO2 seraient aménagés en première phase (initialement prévu pour la période 2009-2013), puis le secteur SO3 (100 logements) à court et moyen terme et les secteurs SO4 et SO5.1 et SO5.2 à moyen et long terme.		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		7 ha		
Surface disponible à moyen terme (ha)		13,4 ha		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		5 ha		
Maîtrise foncière (15)		oui		



Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)		Type d'utilisation actuelle				
		Etat des installations (bâtiments etc. )				
Propriétaires (17)		Qui		Comptoir Genevois Immobilier		
		Nombre		1		
Disponibilité à ... terme (18)		court				
		moyen				
		long				
<b>Estimation de l'offre à disposition (19)</b>						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	m <sup>2</sup>				
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				
	Emplois (sans commerce)	entre 1300 et 1700				<b>Emplois créés estimés (Cf. PLU) :</b> Pôle hôtelier et de services : +/- 90 Pôle retraite, étudiants, logements : +/- 97 Pôle bureaux : Entre 1000 et 1400 Pôle activités : +/- 100 Pôle loisirs : +/- 3
	Emplois (commerce)	N				
2	Surface terrain	m <sup>2</sup>				
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				
3	Surface terrain	m <sup>2</sup>				
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				



<b>34.2 et 34.3</b>	<b>34.2 Technoparc Pays de Gex 34.3 Porte de France</b>	<b>St Genis-Pouilly Sud</b>			<b>40 ha (30 ha cessibles)</b>
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>ZAC</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Accueil d'activités industrielles et tertiaires</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Accueil d'activités de formation</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2) Ensemble du site		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre)/(20)		9 km	++	9 km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : ▪ secteur 1 ▪ secteur 2 ...	34.2 Arrêt bus à 500 m au nord du site 34.3 bus	0 +	34.2 Accès tram à 500 m au nord du site 34.3 Accès tram	+ ++
	Raccordement fer marchandises (21)	Non	0	Non	0
	Accessibilité autoroute43 (4)	N1 Meyrin	+	Idem	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) ▪ avec TP ▪ en voiture	pas d'accessibilité TP directe Bus au CERN + changement Meyrin TIM : 7 à 12 min par Ferney	0 +++	pas d'accessibilité TP directe - Tram à St Genis + changement Meyrin OU via TC entre St Genis et Ferney si renforcement de la connexion transversale existante (TER) TIM : 7 à 12 min	+ +++
	Total		++	Total	+++ ++
Disponibilité pl. de parking (6)			+++		+++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			++		+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)			++		++



Qualité du site (9) ▪ qualités ▪ défauts	Qualités : importants aménagements paysagers, bonne intégration dans l'environnement (zone verte protégée à l'arrière du site), image globale correcte car vocation respectée (pas d'activités commerciales) ; projets de constructions de qualité  Défauts : maîtrise de l'urbanisme au niveau communal avec probable réduction de la densité lors de la prochaine révision du PLU; partie industrielle ancienne (+ de 20 ans) à requalifier.		Densification possible sur les 8,9 ha encore disponibles	
Représentativité du site, effet vitrine (22)		++		++
Environnement du site (10) ▪ qualités ▪ nuisances	Connexion piétons et vélos au centre de St Genis ; zone verte à l'arrière du site avec aménagements prévus (sentier de promenade le long de la rivière notamment)	+++		+++
Prix du sol, fourchette (11)	27 € /m <sup>2</sup>			
Densité d'utilisation (12)	Basse en raison d'un règlement inadapté en particulier quant au nombre de places de stationnement			
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		8,9 ha		
Surface disponible à moyen terme (ha)				
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		5 ha		
Maîtrise foncière (15)		oui		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Espaces verts, terrains agricoles		
	Etat des installations (bâtiments etc.)	Pas de constructions		
Propriétaires (17)	Qui	Communauté de communes du Pays de Gex		
	Nombre	1		
Disponibilité à ... terme (18)	court	5 ha		
	moyen	8.9 ha		
	long	0		



Estimation de l'offre à disposition (19)						
Localisation	Surfaces	Valeur	Terme			Remarques
			court	moyen	long	
1	Surface terrain	8,9 ha				Projet de restriction des possibilités de construire affectant 75% des surfaces encore disponibles dans le cadre de la révision du PLU
	Surface shon	m <sup>2</sup>				Variable en fonction des activités qui seront implantées Projet de modification du PLU pour restreindre les possibilités de construction, au lieu de densifier le site
	Surface commerciale (surface de vente shon)	0				Pas d'utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux, hors hôtellerie, mais rejet des permis par la ville
	Emplois (sans commerce)	1 500				Environ
	Emplois (commerce)	0				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
2	Surface terrain	m <sup>2</sup>				
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
3	Surface terrain	m <sup>2</sup>				
	Surface shon	m <sup>2</sup>				
	Surface commerciale (surface de vente shon)	m <sup>2</sup>				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)
	Emplois (sans commerce)	N				
	Emplois (commerce)	N				Utilisations alternatives aux surfaces industrielles, artisanales et de bureaux)



No	Nom	Localisation	Surface (ha)		
<b>35</b>	<b>Allondon 1</b>	<b>Saint Genis Pouilly Nord</b>	<b>19</b>		
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Zone d'urbanisation future</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Accueil d'activités commerciales, culturelles et de loisirs</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2)		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
	Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) (20)	13km	+	13km	+
Accessibilité	Accessibilité TP (3) :	L'offre de transport en commun disponible sur la commune de Saint-genis-Pouilly se détail par une offre routière qui se répartit entre 2 opérateurs de transport, en l'occurrence la SNCF (car TER Bellegarde-Saint-Genis-Pouilly-Divonne/Ferney) et les TPG (Ligne Y reliant Val-Thoiry à Blandonnet). Mais seule la ligne de car TER Bellegarde-saint-Genis-Divonne dispose d'un arrêt situé à proximité du site. L'offre de desserte du site en transports en commun est donc à l'heure actuelle relativement faible.	0	Dans le cadre des réflexions en cours sur le prolongement du tramway genevois jusqu'à rond-point Porte de France dans un premier temps, la mise en place d'une ligne de bus de rabattement sur ce terminus est envisagée, avec une desserte toutes les 10 minutes en heure de pointe. Dans cette hypothèse, l'offre en transports en commun serait considérablement améliorée. A fortiori avec le lancement de l'étude de faisabilité de la deuxième tranche sur partie France qui soit traverser le centre de St Genis. Un des scénario s'arrête à côté du site.	+
	Raccordement fer marchandises (21)		0		0
	Accessibilité autoroute <sup>44</sup> (4)	La RD 984 au sud relie Saint Genis à Bellegarde et à l'autoroute A 40 ; A l'Est, la RD 984f relie St Genis à Genève et à l'autoroute suisse A1 (dite autoroute de contournement de Genève).	+		+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	Pas d'accessibilité TP directe. Bus au CERN et changement à Meyrin.  TIM : 9 à 15 min par Ferney	+	Pas d'accessibilité TP directe, Tram à St Genis + Changement Meyrin	++
	Disponibilité pl. de parking (6)	Grande	+++		+++

<sup>44</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Services aux salariés et aux visiteurs (7)	Contiguë à la zone d'activités de l'Allondon	0		+
Disponibilité des services aux entreprises (8)		0		+
Qualité du site (9) • qualités • défauts	Le site se présente sous la forme d'un ensemble globalement plat, vierge de constructions, faiblement incliné selon un axe Nord-Ouest/Sud-Est.  Une zone naturelle peut être aménagée qui participera à la qualité d'ensemble.			
Représentativité du site, effet vitrine (22)		0		+
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	La zone d'activités de l'Allondon à proximité du site devra être requalifiée pour le rendre plus attractif	+	Le choix d'un tracé de la deuxième tranche du prolongement du tram sur France sera l'occasion de requalifier l'ensemble de l'environnement du site.	++
Prix du sol, fourchette (11)	50 € / m <sup>2</sup>			
Densité d'utilisation (12)	basse			
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potential disponible horizon 2030 (ha)		19 ha		
Surface disponible à moyen terme (ha)		17 ha		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		17 ha		
Maîtrise foncière (15)		La commune est propriétaire de la totalité du tènement		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Espaces verts, espaces naturels et agricoles		
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Aucun bâtiments		
Propriétaires (17)	Qui	Commune		
	Nombre	1		
Disponibilité à ... terme (18)	court	17 ha		
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation		Surface (ha)	
<b>36.1 à 36.4</b>	<b>Pole aeroport Nord<sup>45</sup></b> 36.1 <b>Prevessin Sud</b> 36.2 <b>Prevessin Est</b> 36.3 <b>Bois Candide</b> 36.4 <b>Vendagne/La Mouille</b>	<b>Ferney + Prévessin + Meyrin</b>			
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	projet inscrit dans le SCOT du Pays de Gex (juillet 2007)  Zones agricoles (456, 482 574, 489) + habitat (482 partie nord + zones d'activités de commerce, hotellerie et artisanat (482 partie sud, 483	<b>Avec pafvg</b>	Accueil international notamment ONG (36.4), Technologies IT et R&D (36.3), bureaux (36.3 et 36.4), formation (36.4), lieux de vie multifonctions (36.1, 36.2, 36.4), parc urbain nature et loisirs	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	agriculture	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	Commerce et activités artisanales	<b>Avec pafvg</b>		
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2) Ensemble du site		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	Valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre)/(20)		5 à 9 km	++	5 à 9 km	++
Accessibilité	Accessibilité TP (3) :	36,1 + 36.2 36,3 36,4 (bus)	- - +	36.1 36.2 et 36.3 : bus sur site propre 36.4 : tramway	0 ++ ++
	Raccordement fer marchandises (21)		0		0
	Accessibilité autoroute46 (4)	N1 Ferney/Aéroport	++		++
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture		+ +++		++ +++
	Disponibilité pl. de parking (6)		+++		++
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			0		+++

<sup>45</sup> Par un souci de cohérence entre les études préalables, ce cahier annexe retient comme nom pour ce site celui de « Pole aéroport Nord ». La dénomination « aéroport Ouest » est utilisée notamment par la Communauté de communes du Pays de Gex.)

<sup>46</sup> Pour marchandises: aussi connexion au rail



Disponibilité des services aux entreprises (8)		0		++
Qualité du site (9) • qualités • défauts	Site avec importants atouts naturels (paysage) dans la zone de sécurité de l'aéroport (limitation des possibilités de construction, bruit)		Préservation des espaces naturels (zone humide en particulier), accès mobilité douce favorisés, développement de l'accessibilité TP (bouclage autour de l'aéroport) Bruit	
Représentativité du site, effet vitrine (22)	TOUS LES SECTEURS	0	36.3 + 36.4 36,2 + 36,1	+++ +
Environnement du site (10) • qualités • nuisances	proche des centres de Ferney et de Meyrin, très proche de l'aéroport		parc urbain et zones naturelles préservées, constructions aérées de type « Campus », HQE + eco-construction + éco-gestion des bâtiments, développement de services de restauration et récréation Bruit	36.2 et 36.3 : + autres : ++
Prix du sol, fourchette (11)	Inconnu à ce jour		Inconnu à ce jour et fonction du montage des opérations	
Densité d'utilisation (12)	Très basse		De très bas (36.1.) à moyenne voir plus (36.4)	
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
Horizon du projet = 2030  Création estimée de l'ordre de 8 à 10'000 emplois directs  De l'ordre de 300 000 m <sup>2</sup> planchers (toutes surfaces confondues)		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		36.1 23ha 36.2 27ha 36.3 23ha 36.4 24ha <b>(estimation très approximative des surfaces de terrain, basée sur une analyse SIG, pas de chiffres officiels disponibles à ce jour)</b>		



Surface disponible à moyen terme (ha)		0		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0		
Maîtrise foncière (15)		Privée multiple		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle			
	Etat des installations (bâtiments etc. )			
Propriétaires (17)	Qui			
	Nombre			
Disponibilité à ... terme (18)	court			
	moyen			
	long			



No	Nom	Localisation			Surface (ha)
<b>37</b>	<b>Divonne Centre Gare</b>	<b>Divonne</b>			<b>7,4 ha</b>
<b>Affectation (1)</b>	<b>état actuel</b>	<b>Zone 1AUaj au PLU =&gt; urbanisation à court terme</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Accueil d'activités tertiaires (commerces, hotels, bureaux et équipements publics en « couches » superposées pour densifier le quartier), de logements et parc urbain</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Accueil d'activités de formation</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>idem</b>	
<b>Description et évaluation des qualités de localisation</b>					
(2) Ensemble du site		Etat actuel	Valeur selon Metron	Etat avec Projet d'agglomération	valeur selon Metron
Distance en km au cœur de l'agglomération (Genève-Centre) / (20)		>15 km	0	>15 km	0
Accessibilité	Accessibilité TP (3) : • secteur 1 • secteur 2 ...	Arrêt bus Divonne Nyon et Divonne Coppet sur le site, fréquence faible	0	Augmentation des dessertes Divonne Nyon et Divonne Coppet	+
	Raccordement fer marchandises (21)	Non	0	Non	0
	Accessibilité autoroute 47 (4)	N1 Coppet	+	idem	+
	Accessibilité de l'aéroport (5) • avec TP • en voiture	pas d'accessibilité TP directe Bus vers Nyon ou Coppet + train	0	pas d'accessibilité TP directe Bus vers Nyon ou Coppet + train	+
		TIM : 12 à 20 min	++	TIM : 12 à 20 min	++
Disponibilité pl. de parking (6)		Total	+	Total	+
Services aux salariés et aux visiteurs (7)			++		+++
Disponibilité des services aux entreprises (8)			++		++
Qualité du site (9) • qualités • défauts		Qualités : excellente image de Divonne, aménagements publics de qualité, parc urbain, espaces détente proche – Vision architecturale et urbanistique forte  Défauts : maîtrise du foncier encore dispersée entre différents propriétaires			
Représentativité du site, effet vitrine (22)			+		+++
Environnement du site (10)		site de centre ville avec	+++		+++

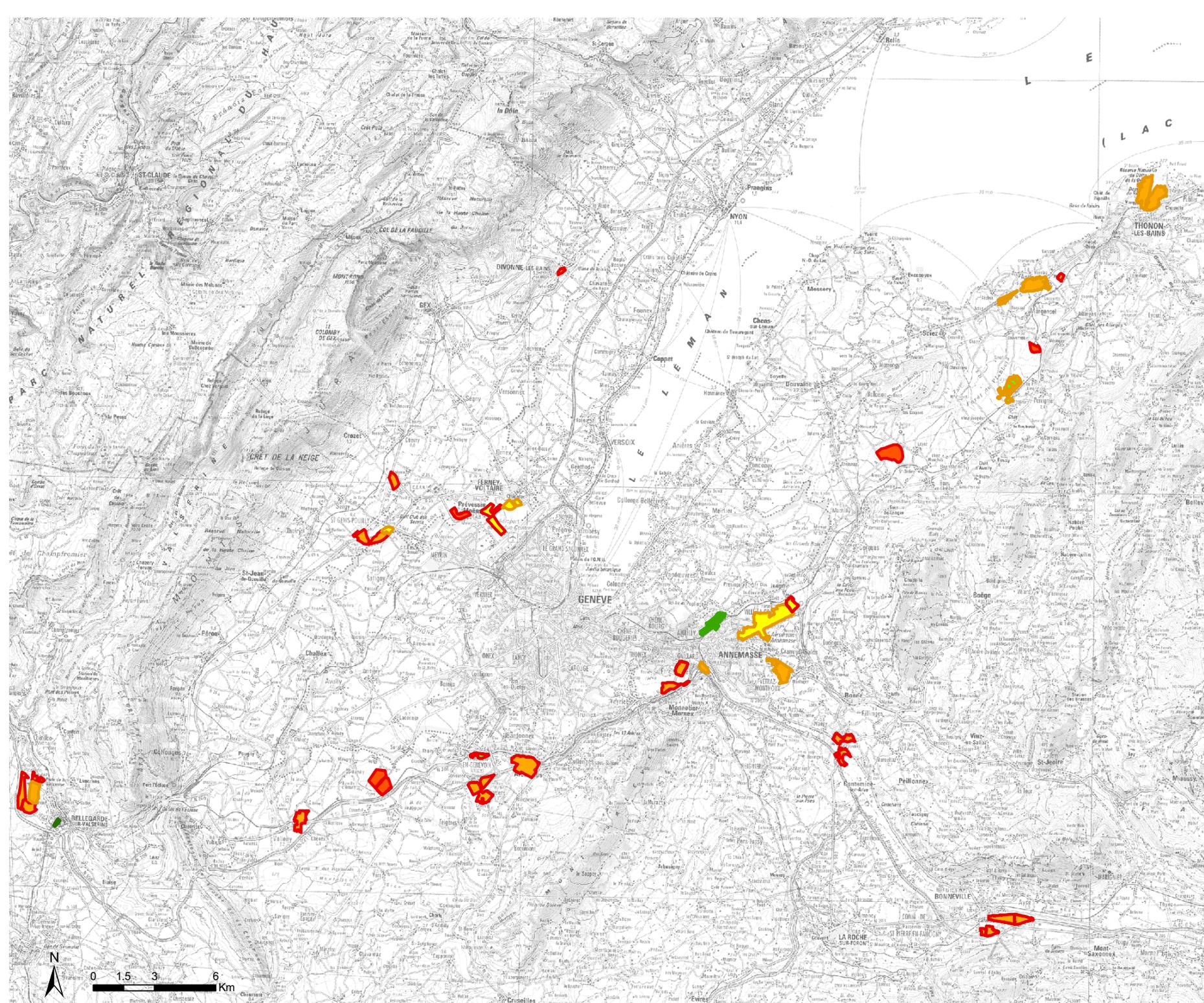
47 Pour marchandises: aussi connexion au rail



<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualités</li> <li>• nuisances</li> </ul>	restauration, commerces et services, aménagements de détente proches			
Prix du sol, fourchette (11)	Non fixé à ce jour			
Densité d'utilisation (12)	Moyenne à haute (parkings souterrains)			
<b>Disponibilité des surfaces</b>				
		Localisation (13)		
		1	2	3
Surface potentielle disponible horizon 2030 (ha)		8 ha environ		
Surface disponible à moyen terme (ha)		8 ha		
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		3,5 ha		
Maîtrise foncière (15)		partielle		
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Espaces verts, friche ferroviaire, parking en partie aménagé,		
	Etat des installations (bâtiments etc. )	habitat collectif vétuste, habitat individuel (5 ou 6 petites villas anciennes), petit bâtiment de l'ancienne gare en grande partie désaffecté		
Propriétaires (17)	Qui	Commune, SNCF, quelques propriétaires privés		
	Nombre	2+5 ou 6		
Disponibilité à ... terme (18)	court	3,5 ha		
	moyen	7,4 ha		
	long	0		



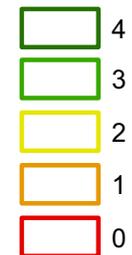
## **8.4 Analyse qualitative de l'offre : cartes des qualités des sites**



**Qualité des sites**

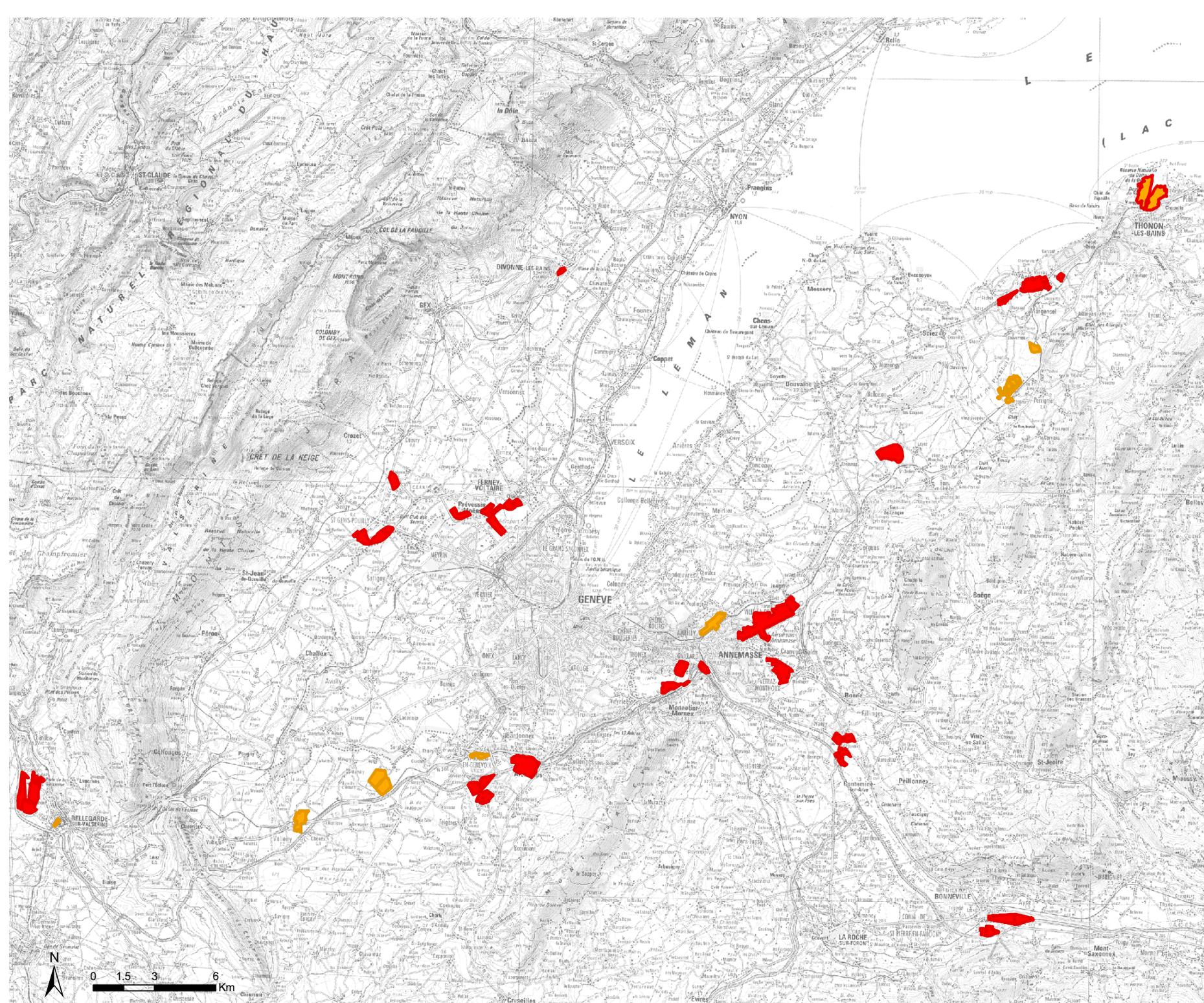
**Transports publics**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**





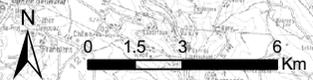
**Qualité des sites**

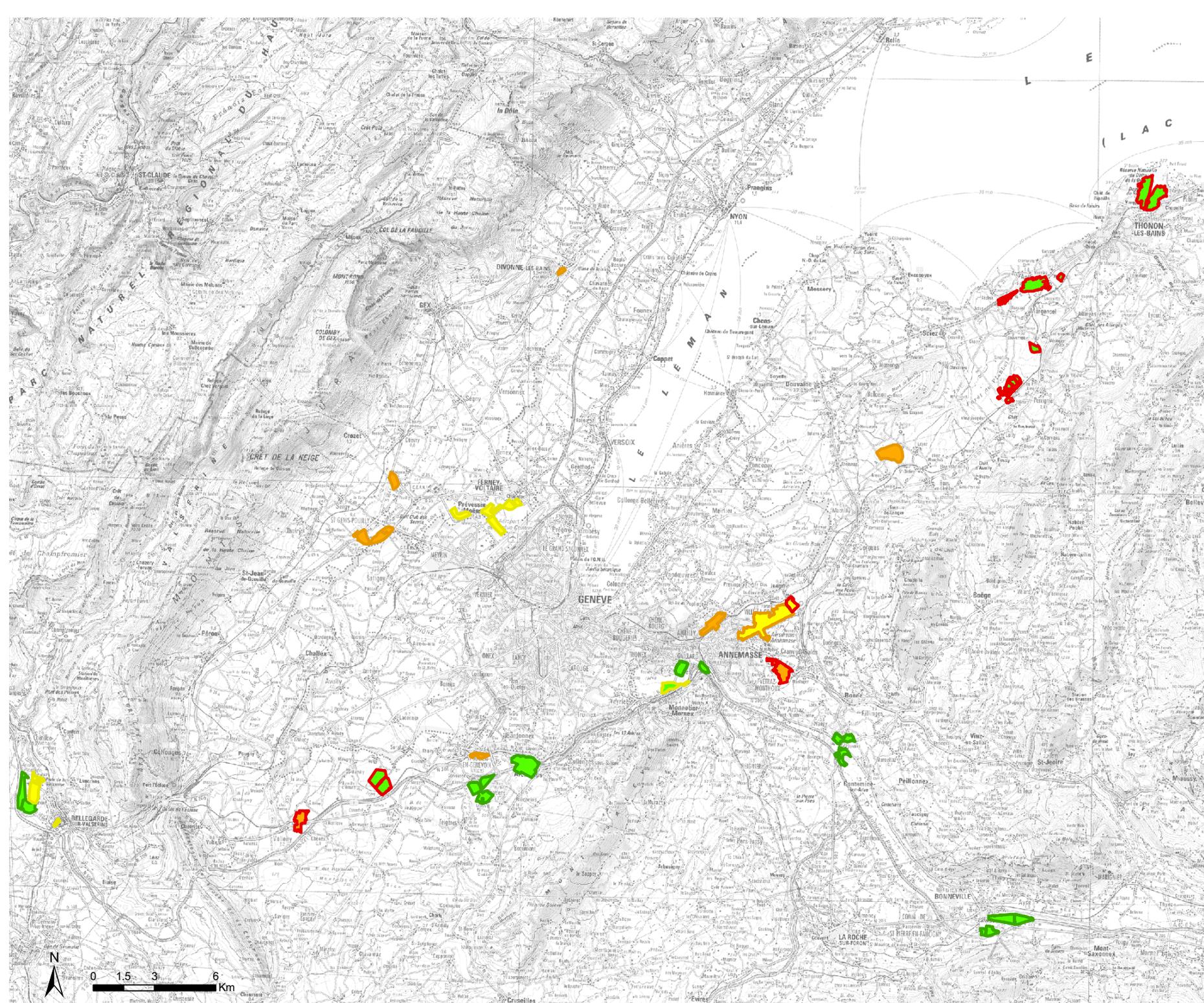
**Raccordement fer**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

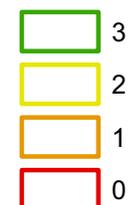




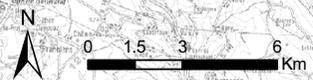
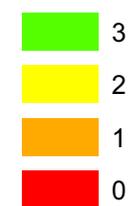
**Qualité des sites**

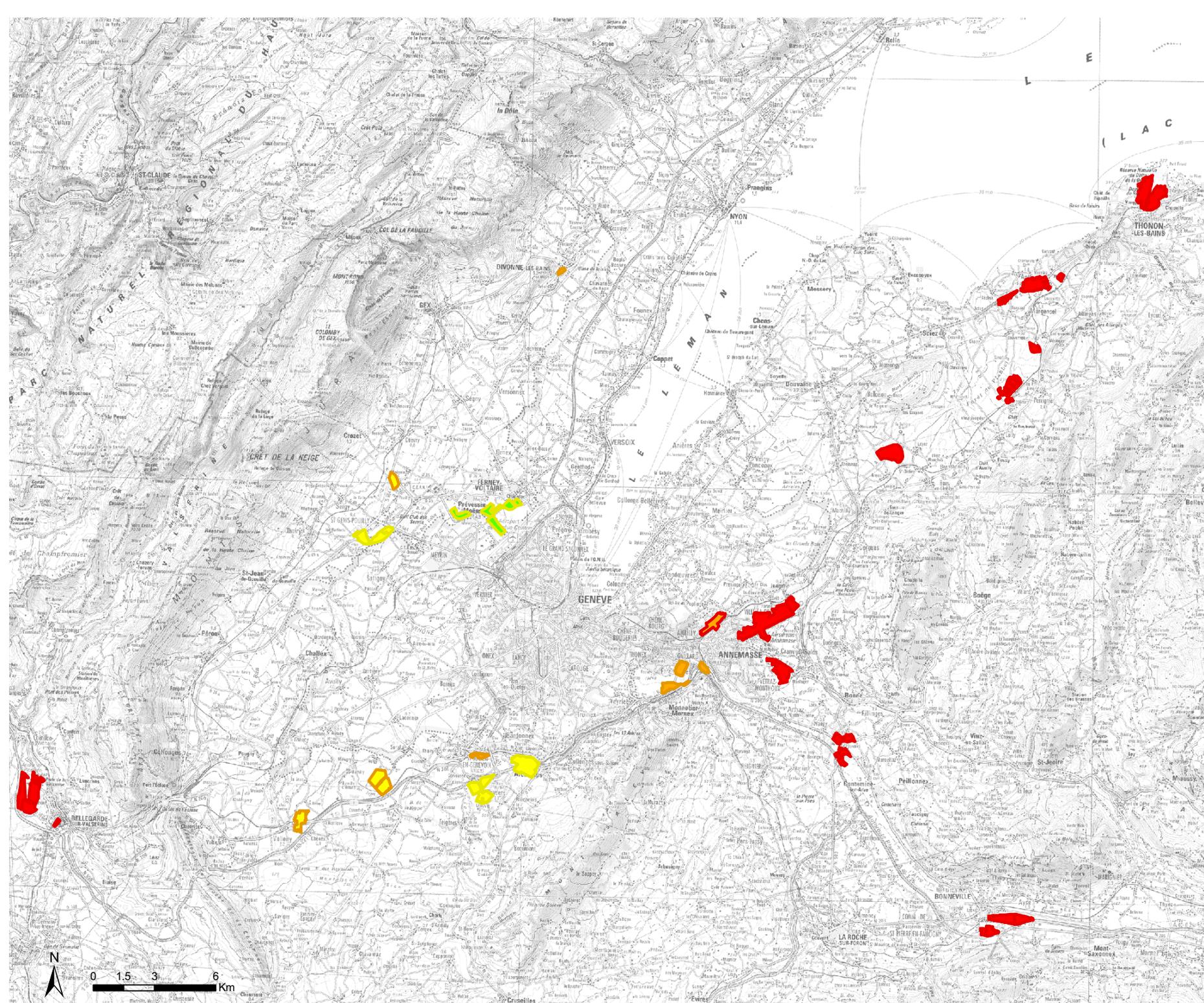
**Autoroutes**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

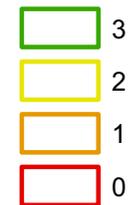




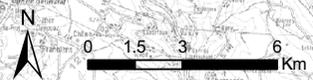
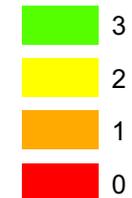
**Qualité des sites**

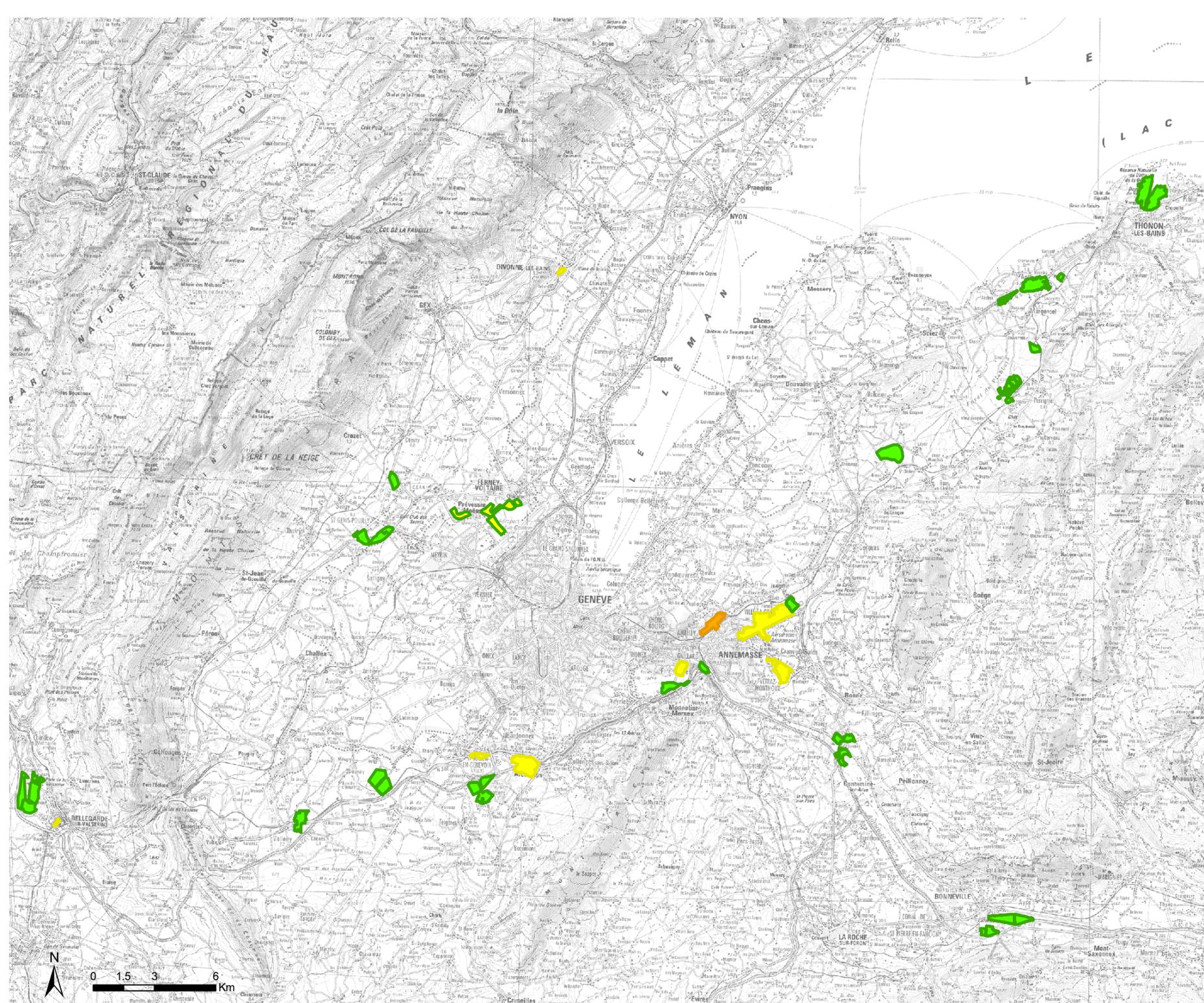
**Proximité de l'aéroport**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

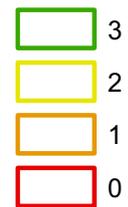




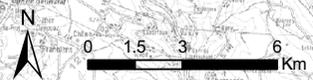
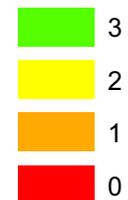
**Qualité des sites**

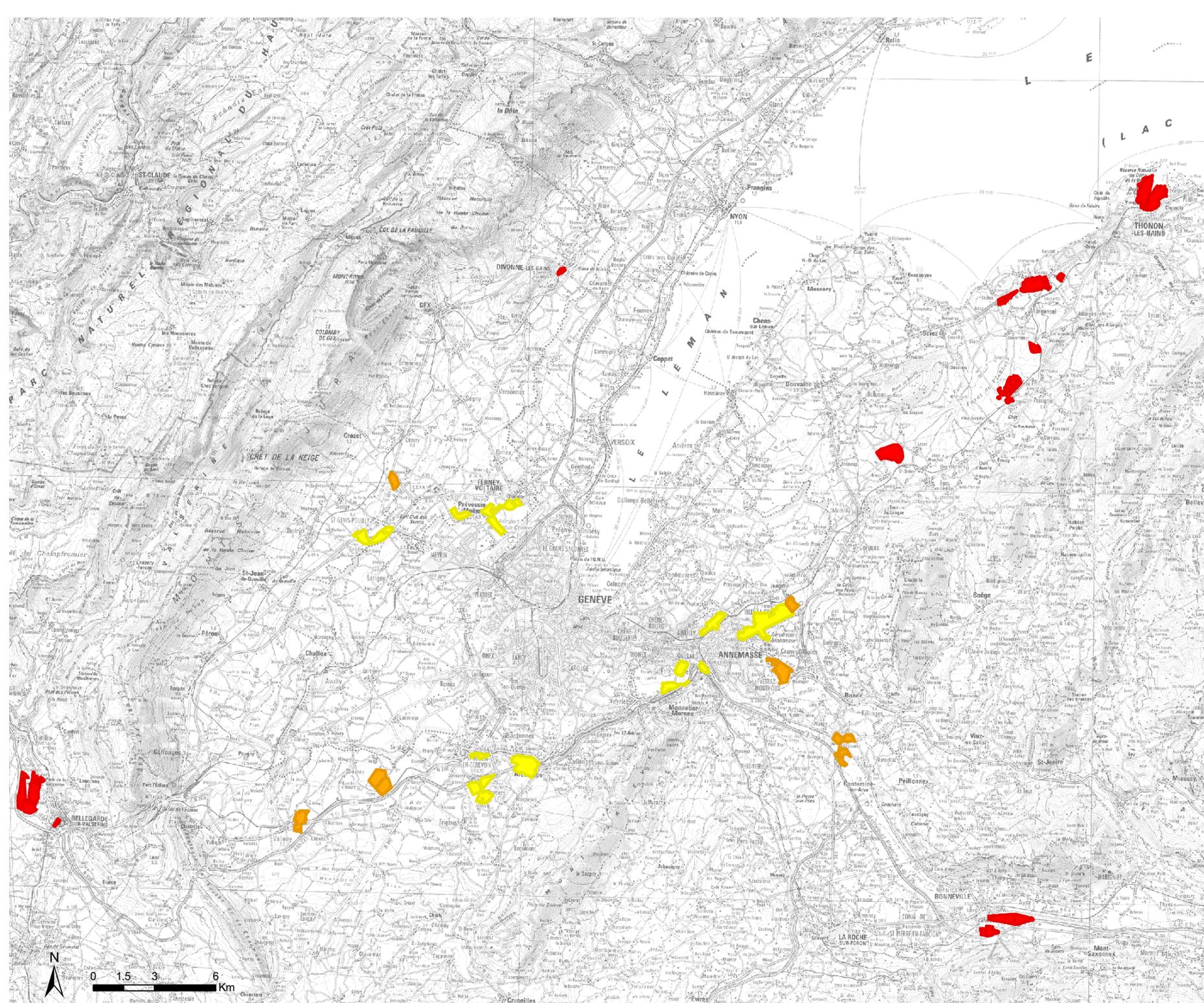
**Places de stationnement**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

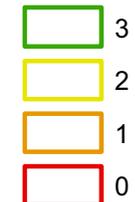




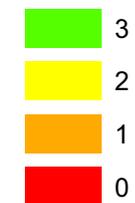
**Qualité des sites**

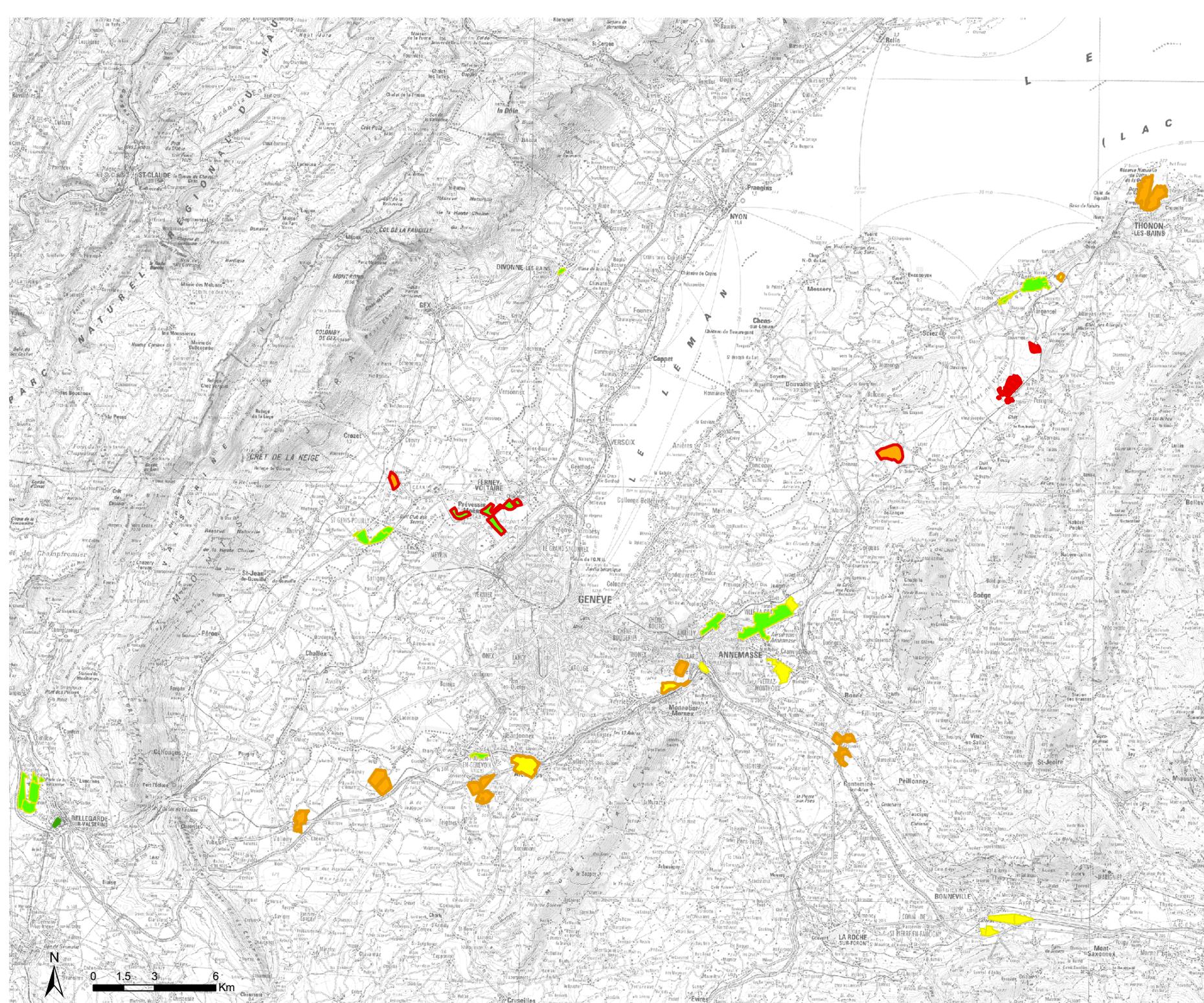
**Proximité du coeur de l'Agglomération (distance en km)**

Etat actuel



Projet d'agglomération

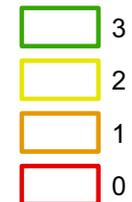




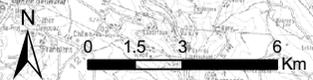
**Qualité des sites**

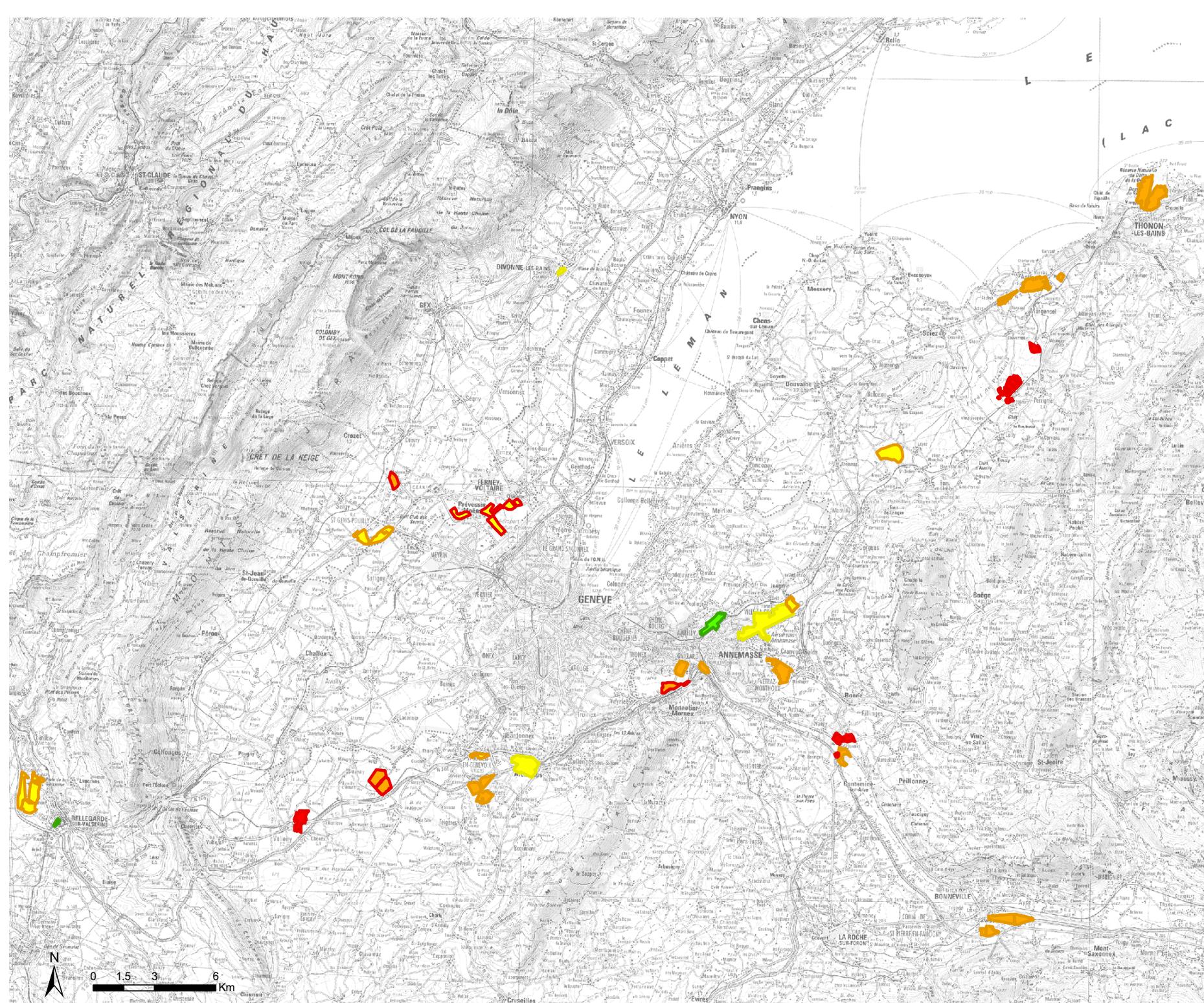
**Services de proximité**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

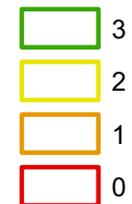




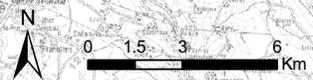
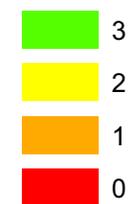
**Qualité des sites**

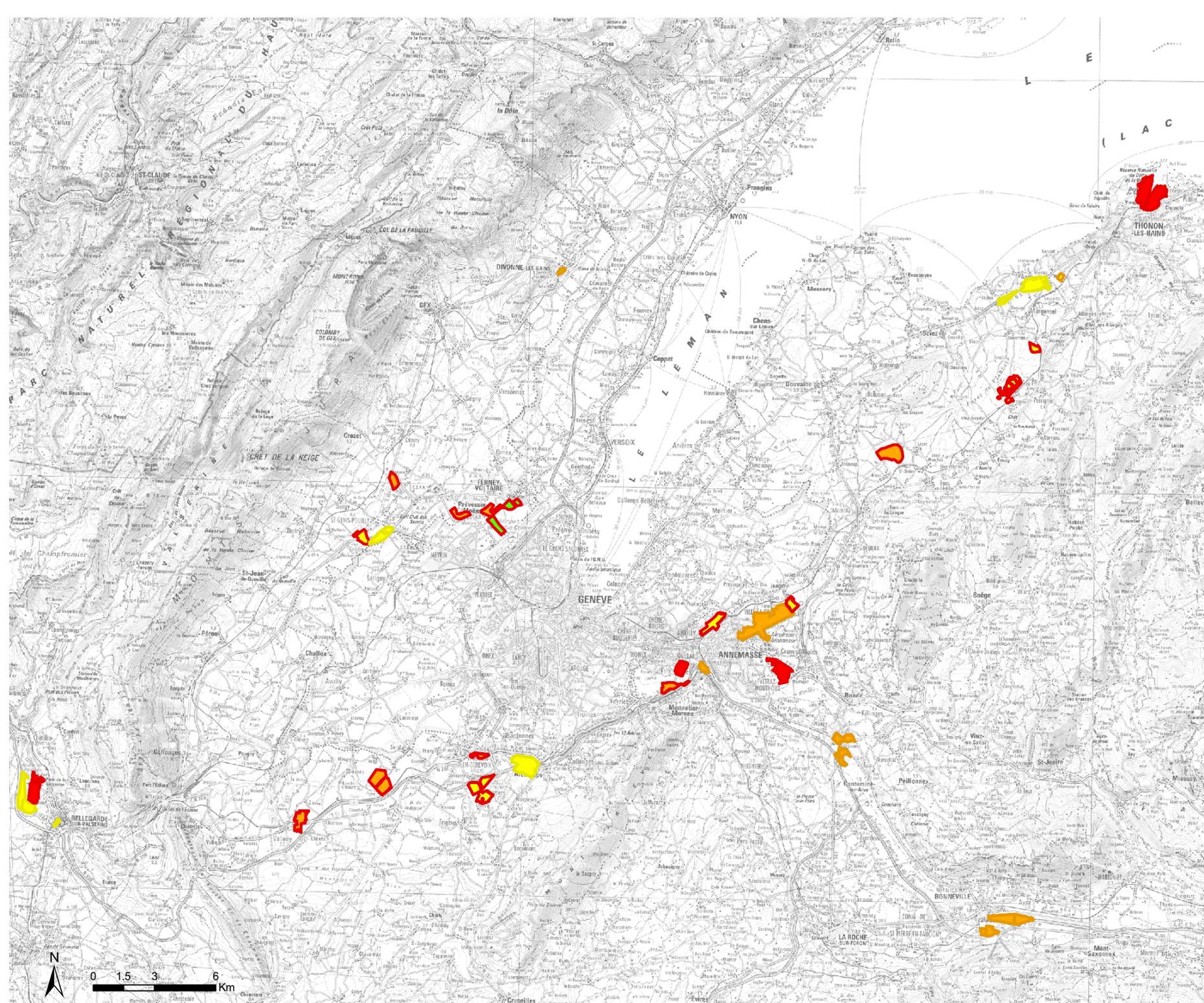
**Proximité des services aux entreprises**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

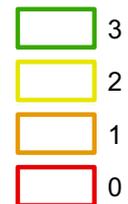




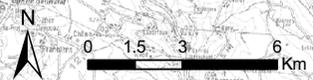
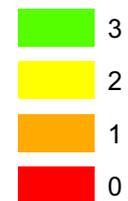
**Qualité des sites**

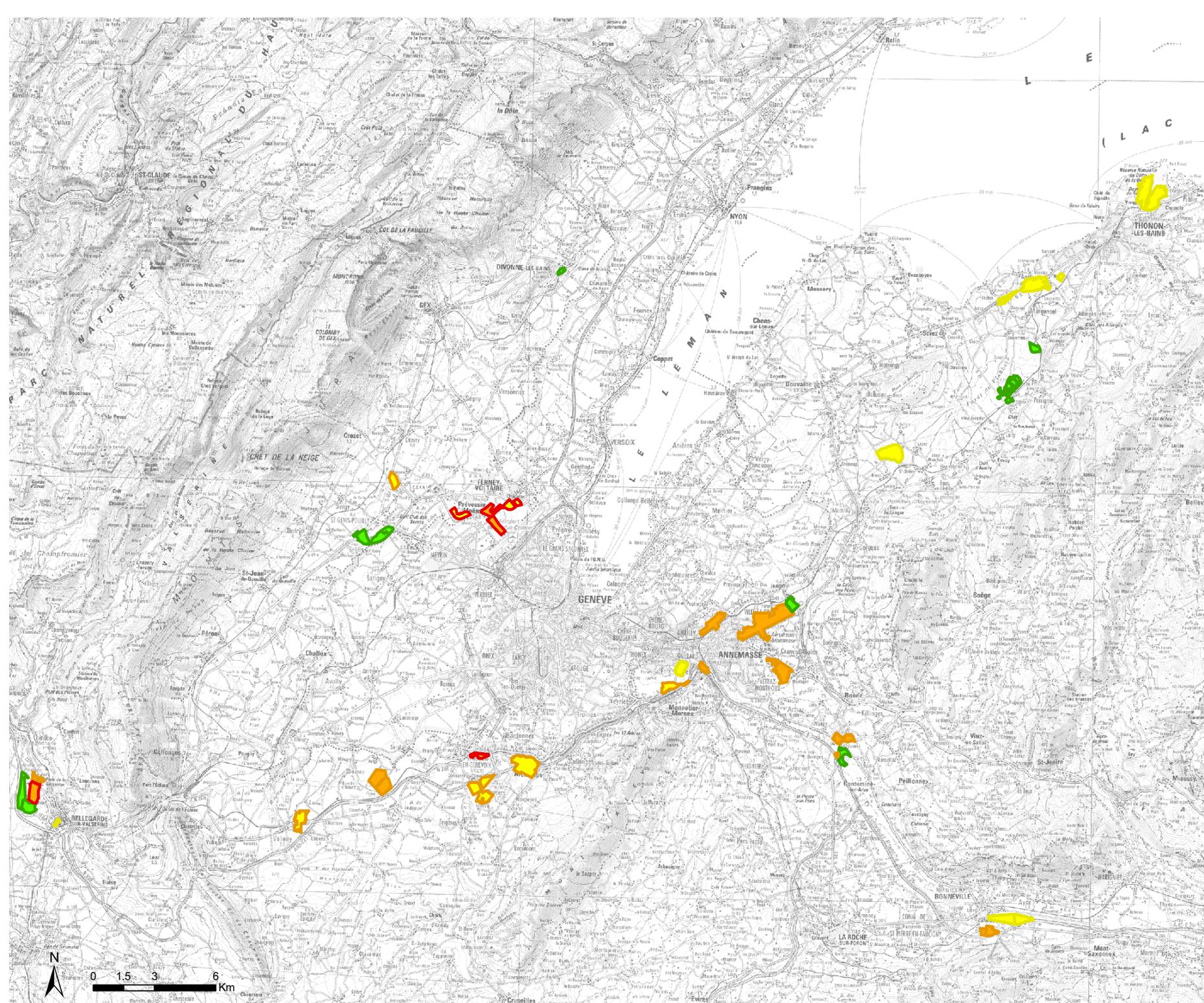
**Représentativité, effet vitrine**

**Etat actuel**



**Projet d'agglomération**

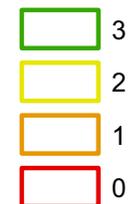




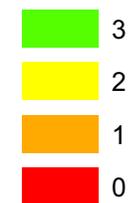
**Qualité des sites**

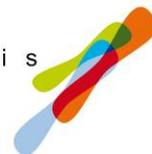
**Calme, paysage**

**Etat actuel**

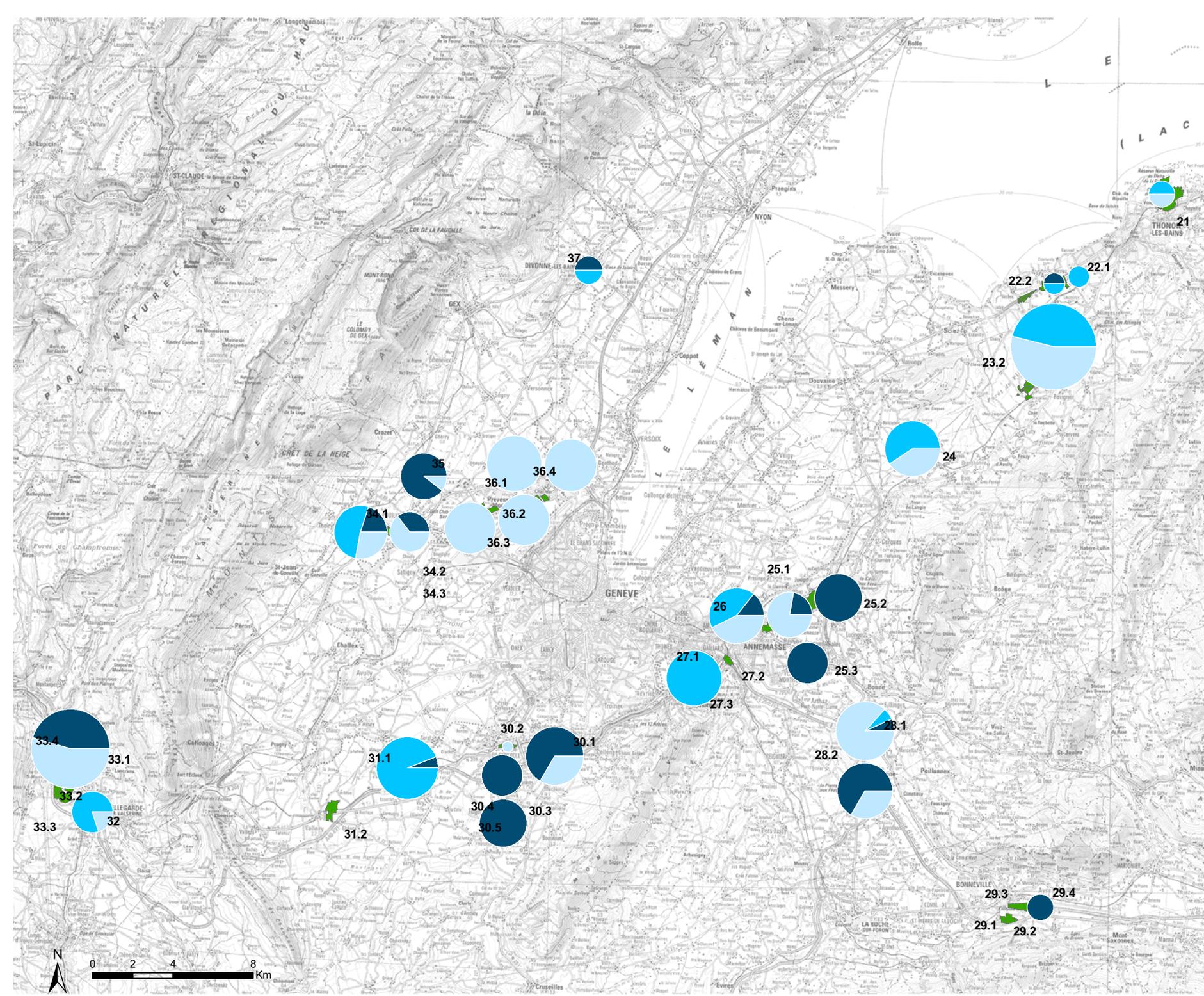


**Projet d'agglomération**

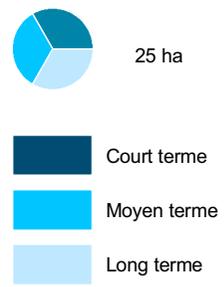




## 8.5 Analyse quantitative de l'offre



**Surface disponible**





## 8.6 Cartes de l'aptitude des sites du point de vue des différentes branches/activités

Explications :

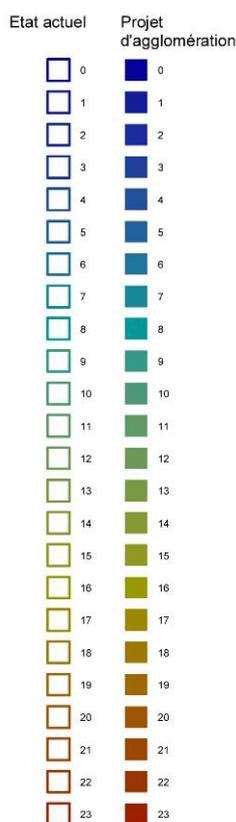
Les cartes différencient l'aptitude en l'état actuel (couleur du cadre) et l'aptitude avec Projet d'agglomération (surfaces).

Le chiffre présenté sur les cartes suivantes est la somme pondérée des déficits

### Aptitude des sites

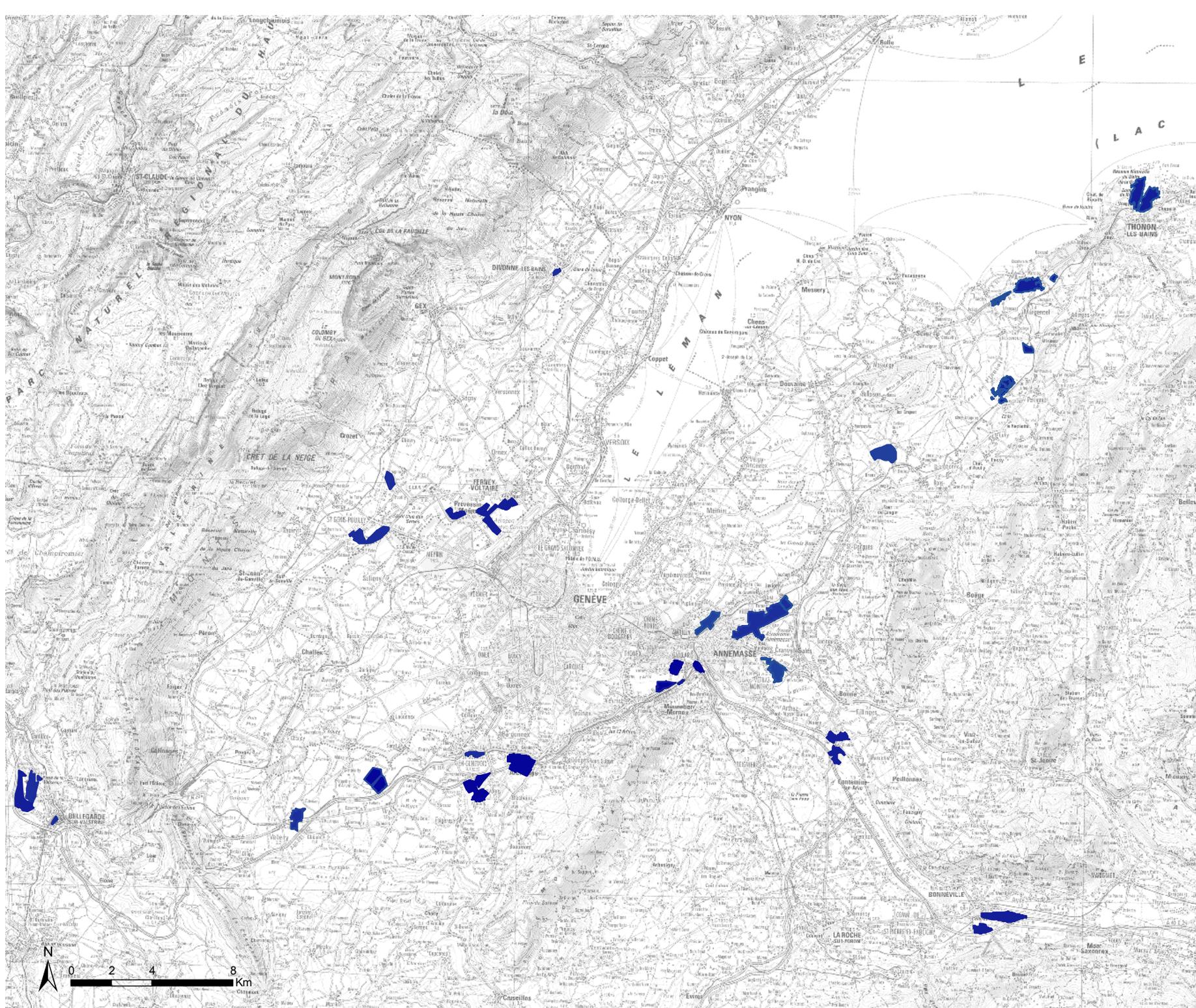
Déficits des sites  
du point de vue de

XXX



**Plus le chiffre est grand, moins le site est adapté pour la branche/fonction en question.**

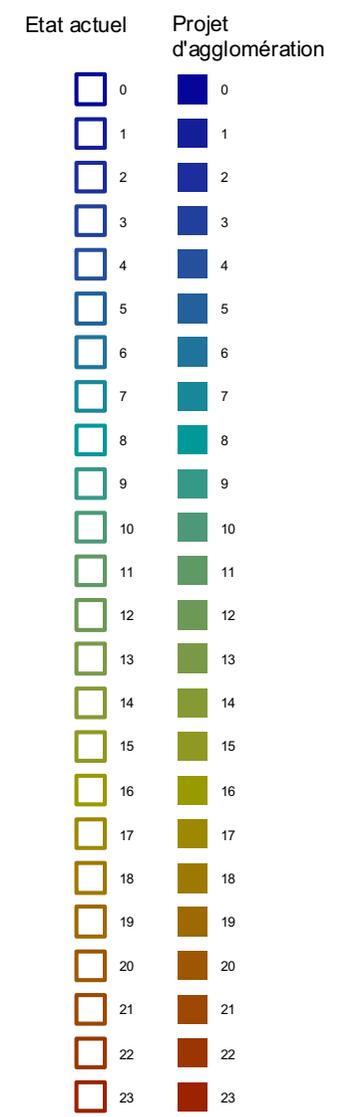
**Une remarque importante : le prix du terrain n'est pas pris en compte** dans cette analyse, il s'agit donc d'une aptitude purement qualitative des sites. Il est clair que les branches avec une disposition à payer relativement basse ne pourraient jamais s'établir dans les sites qualitativement les meilleurs en raison du prix.

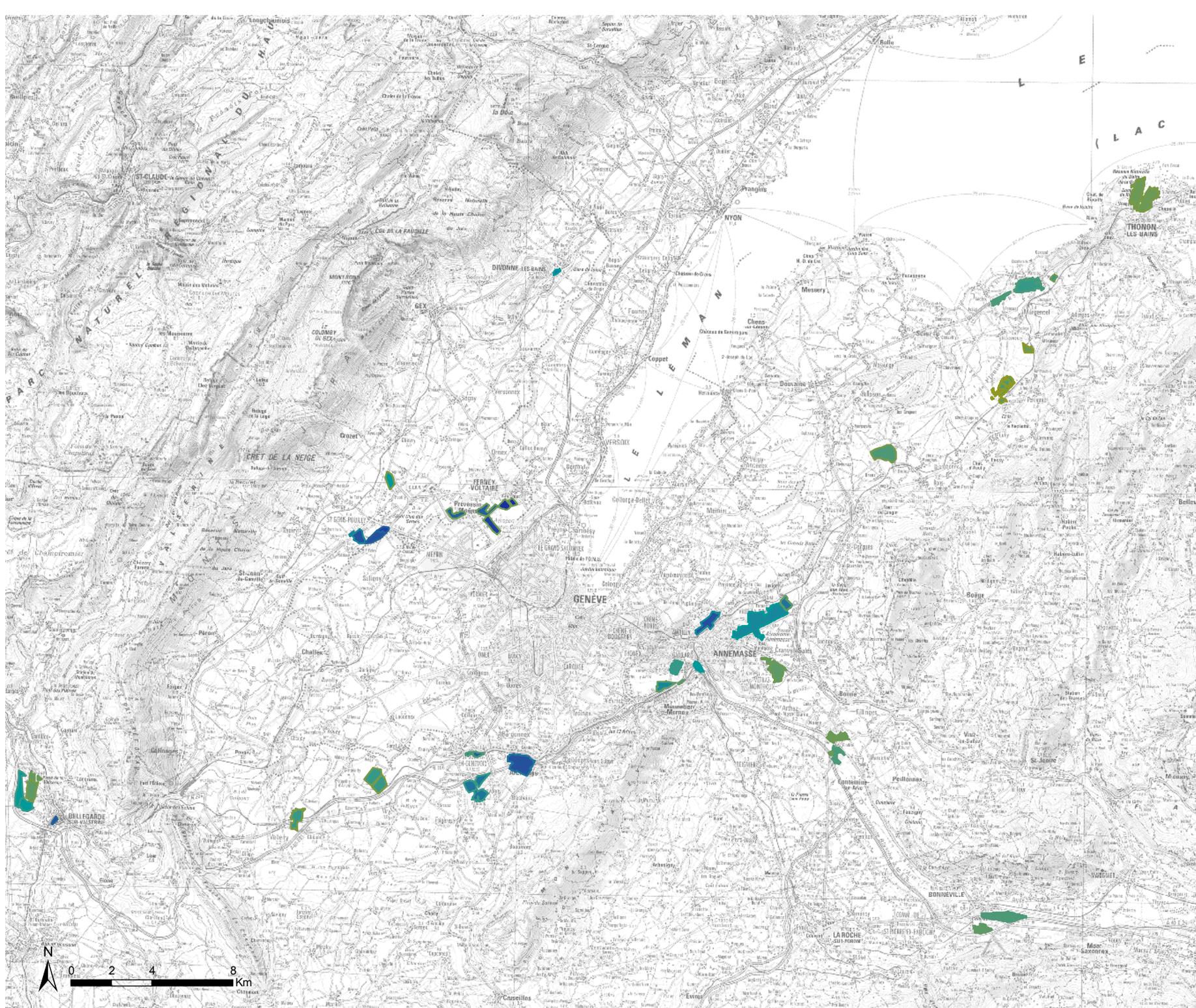


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue du

### Stockage

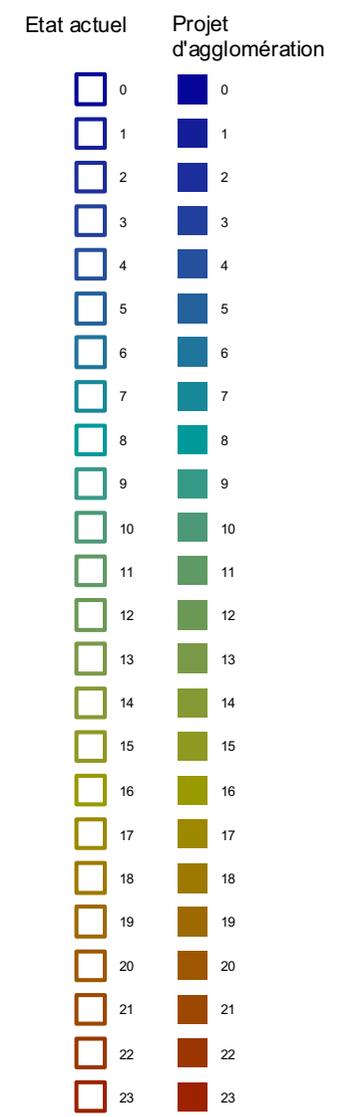


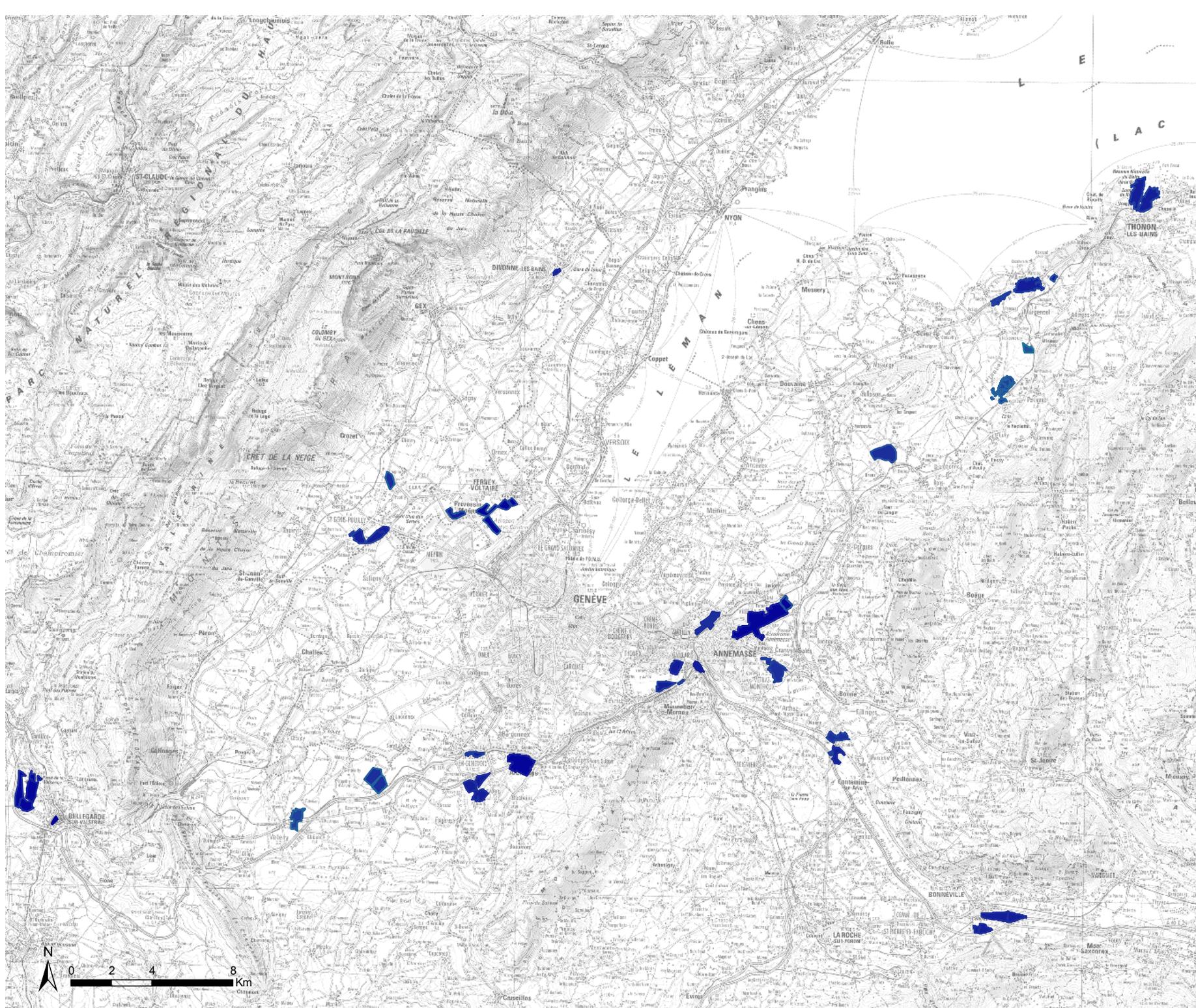


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

### Entreprises techn. avancée

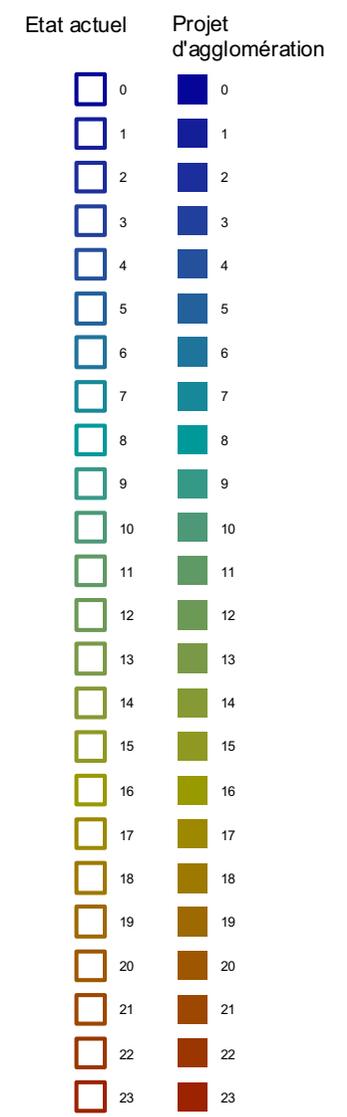


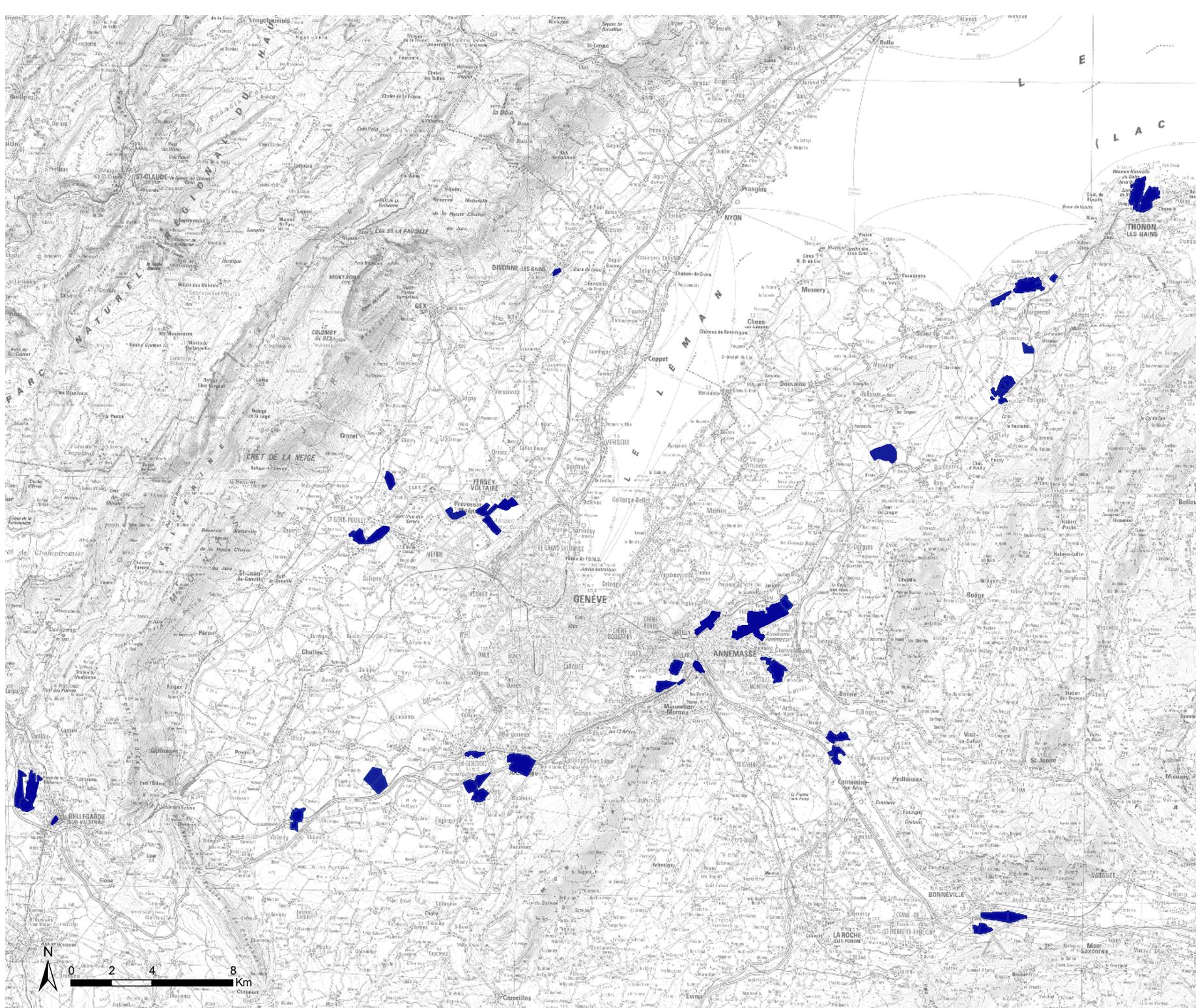


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

### Industries traditionnelles



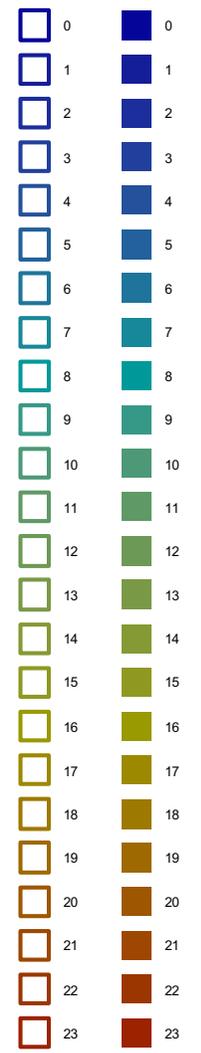


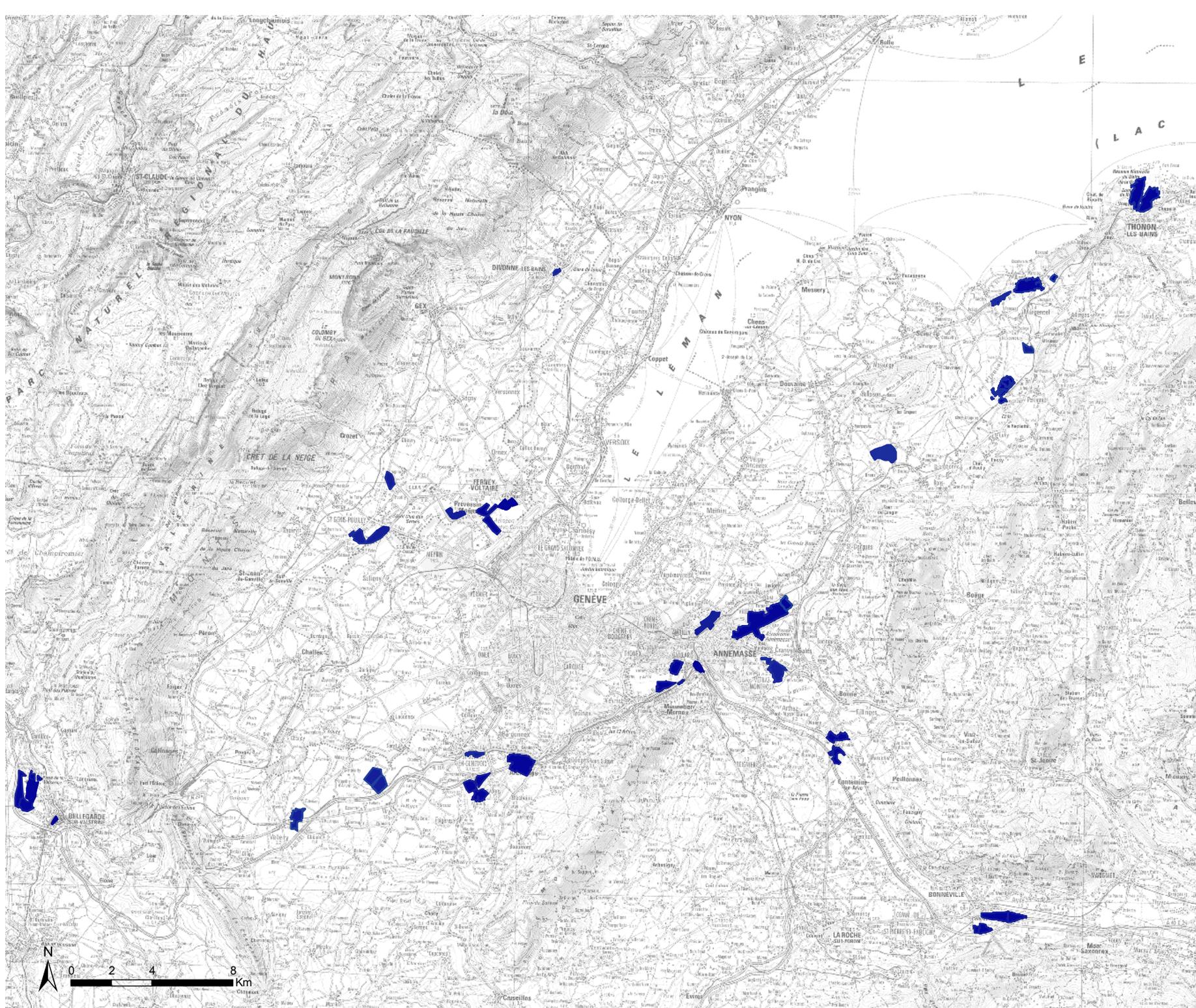
**Aptitude des sites**

Déficits des sites  
du point de vue de l'

**Artisanat de production**

Etat actuel      Projet  
d'agglomération

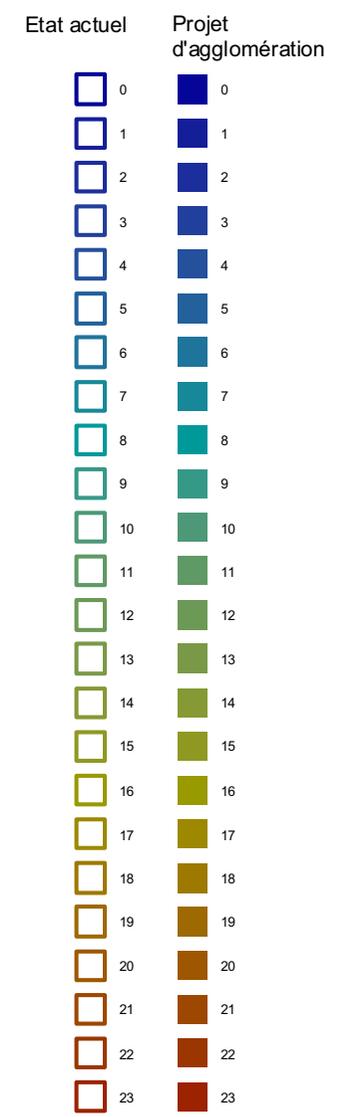




### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue de la

### Construction

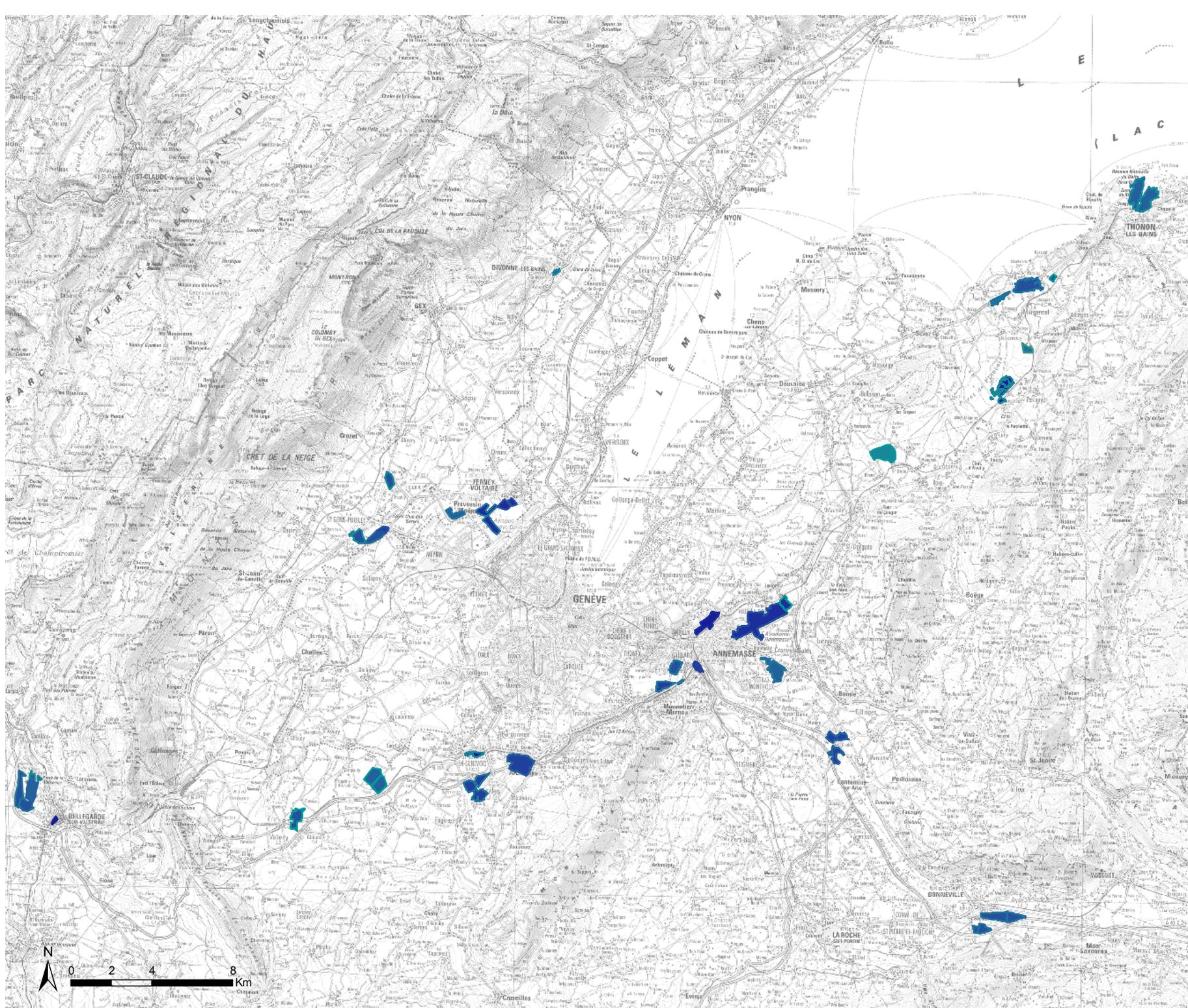
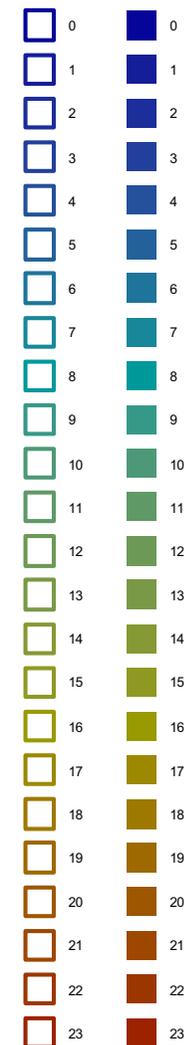


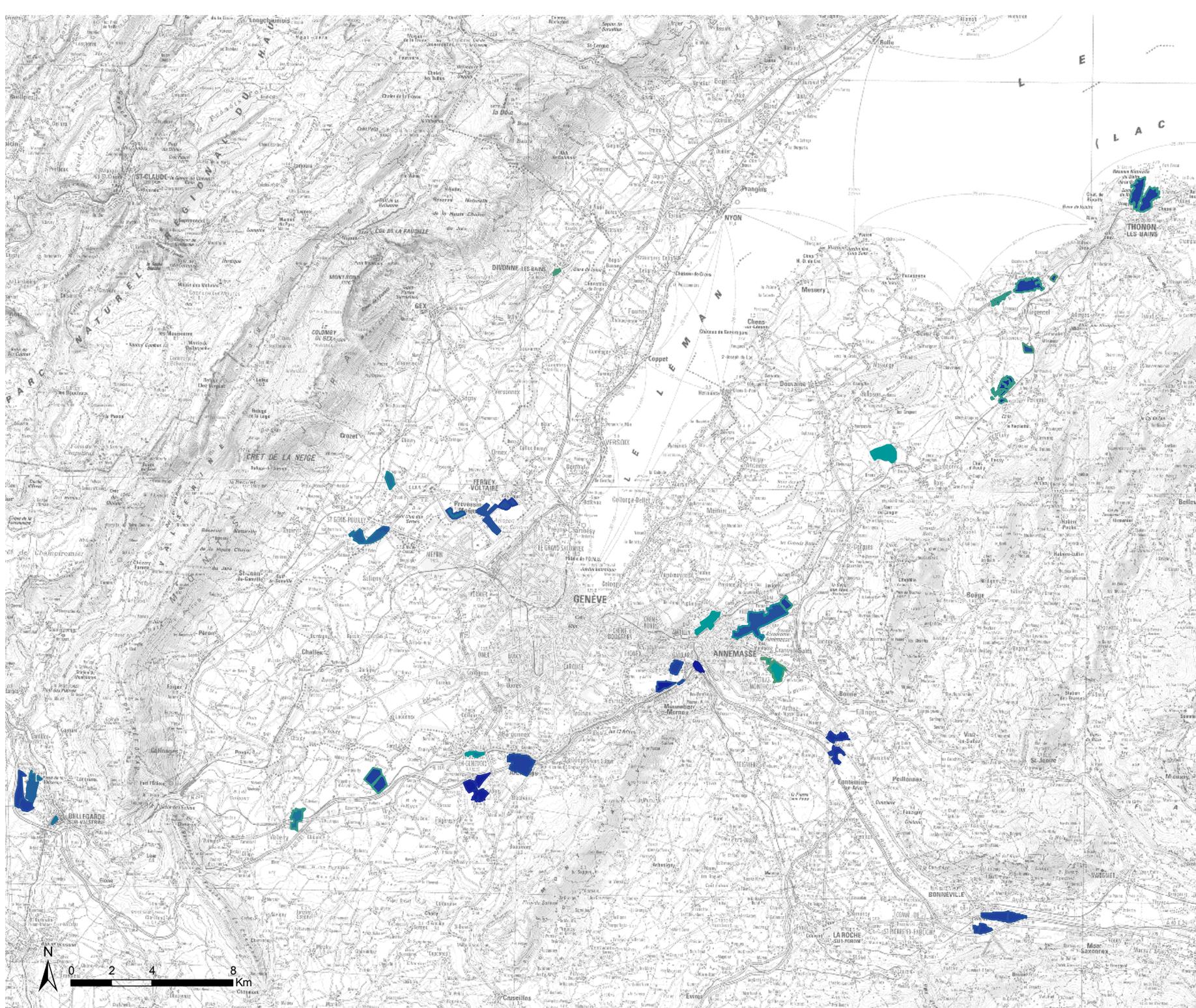
# Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

Centres commerciaux  
achats légers

Etat actuel      Projet  
d'agglomération



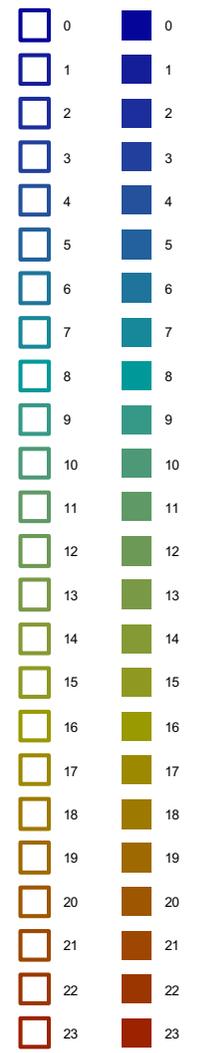


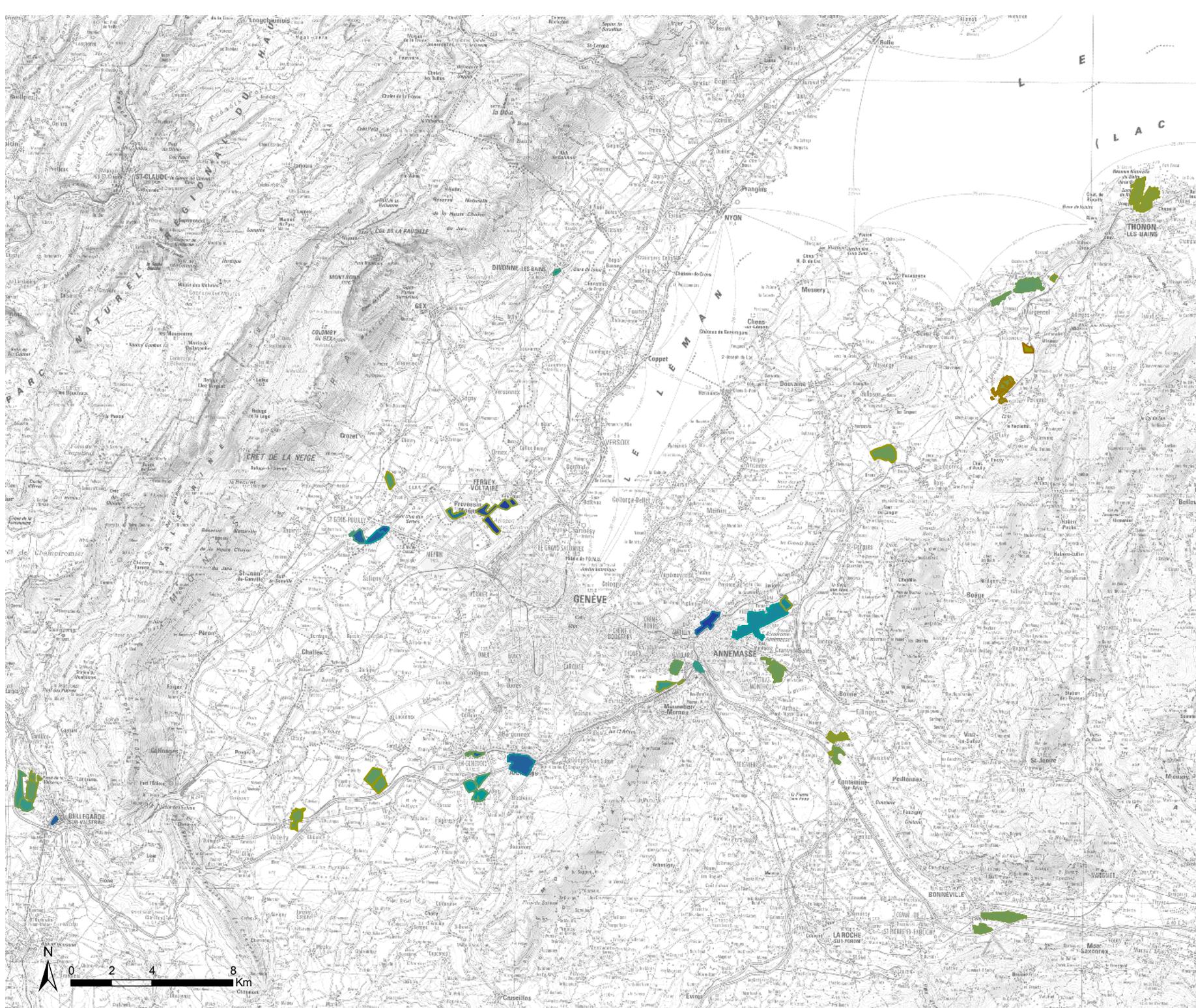
**Aptitude des sites**

Déficits des sites  
du point de vue des

Centres commerciaux  
achats lourds

Etat actuel      Projet  
d'agglomération

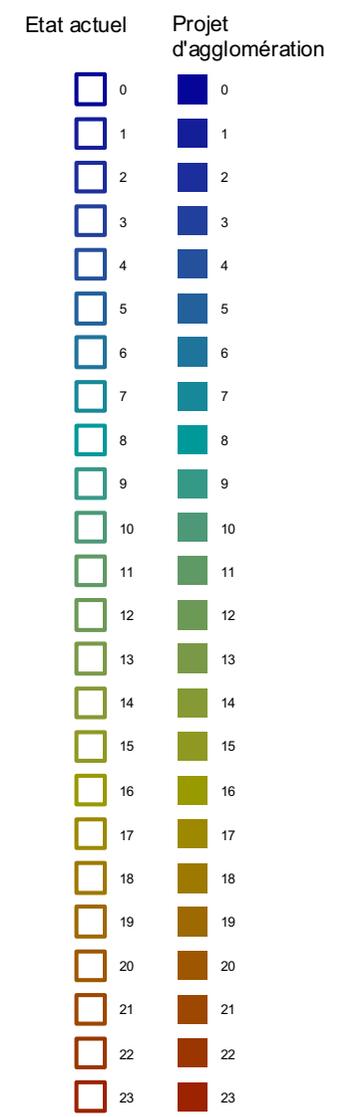


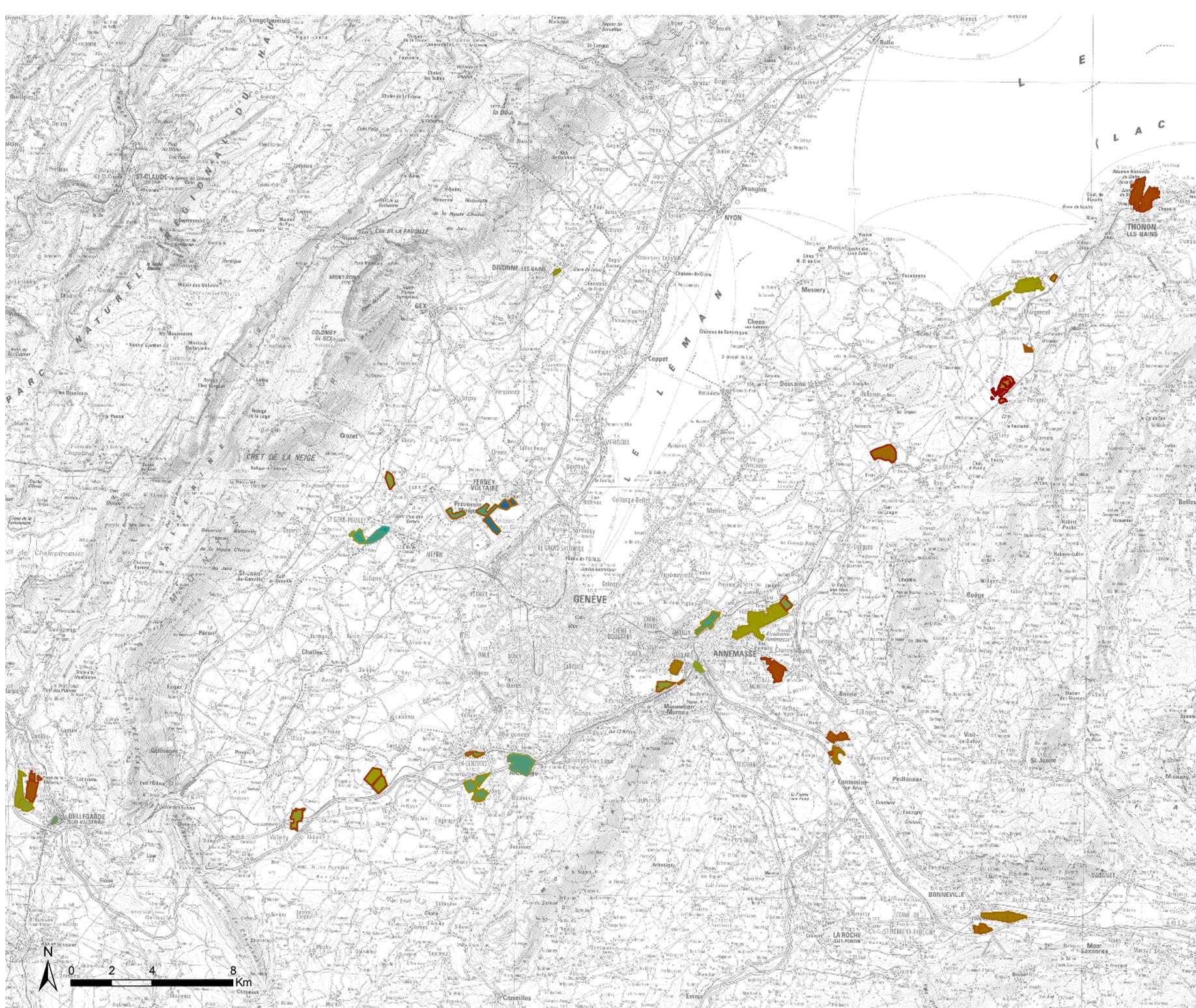


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

### Services aux entreprises

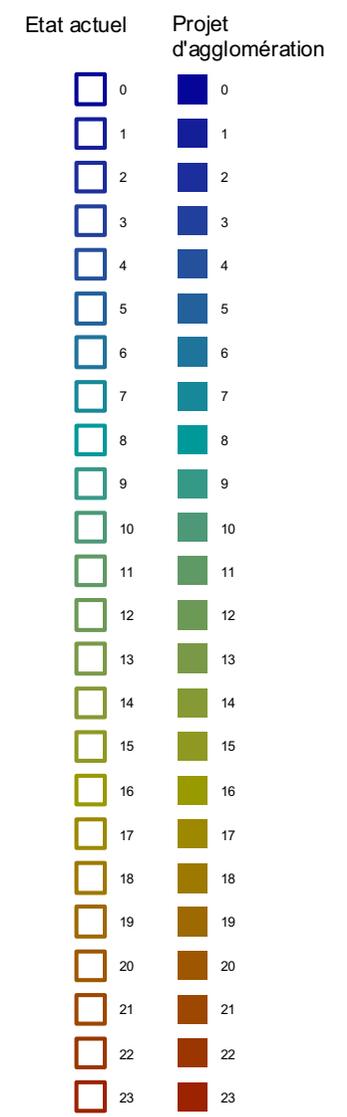


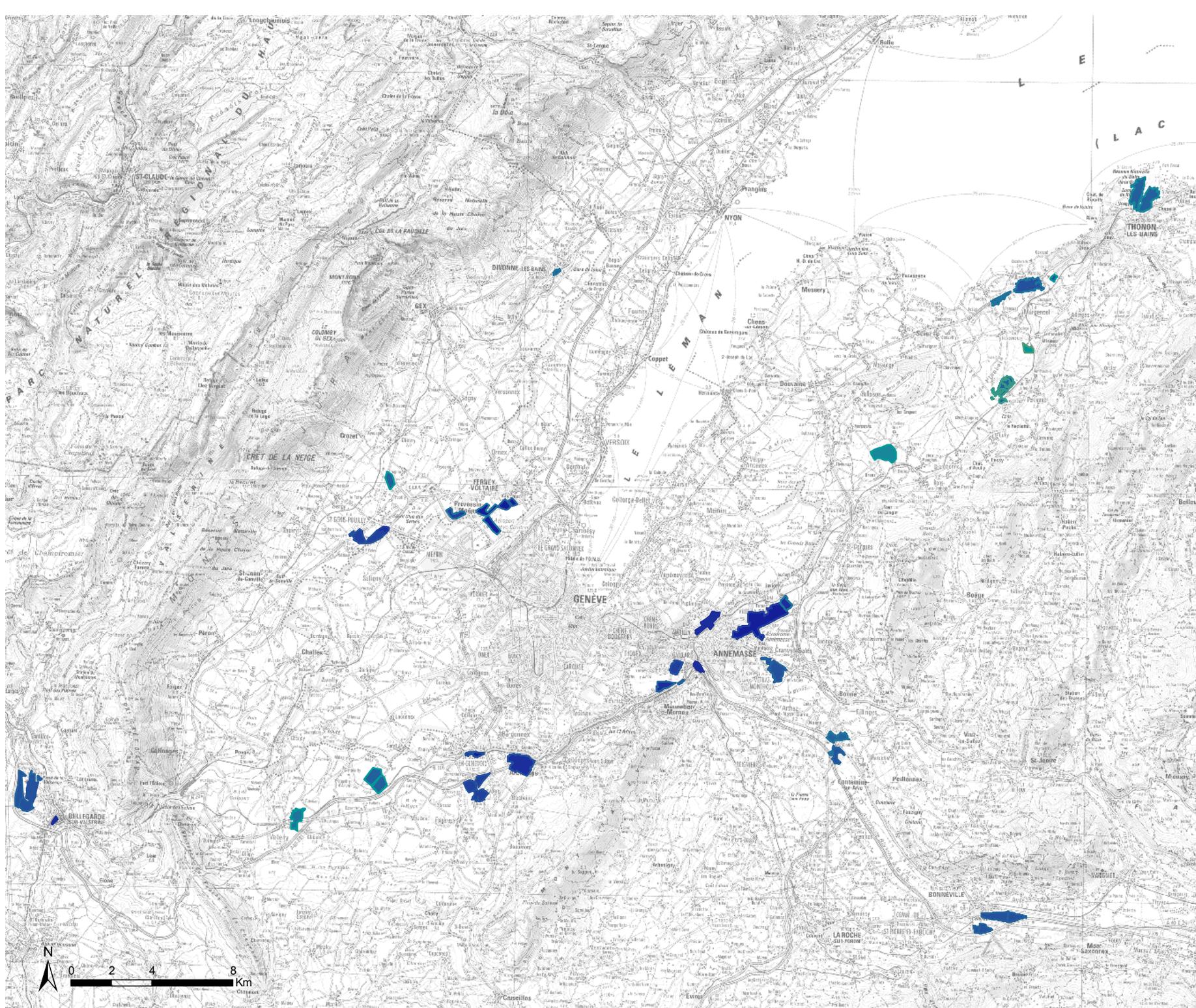


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

### Quartiers généraux



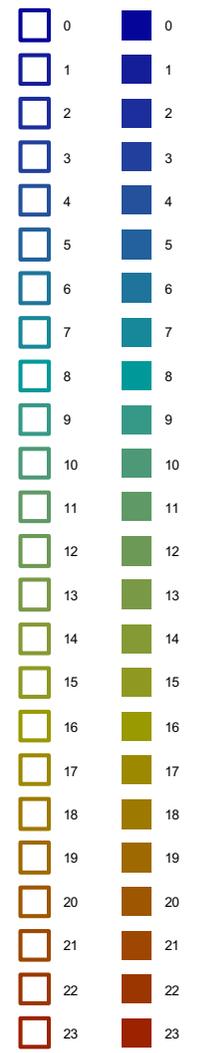


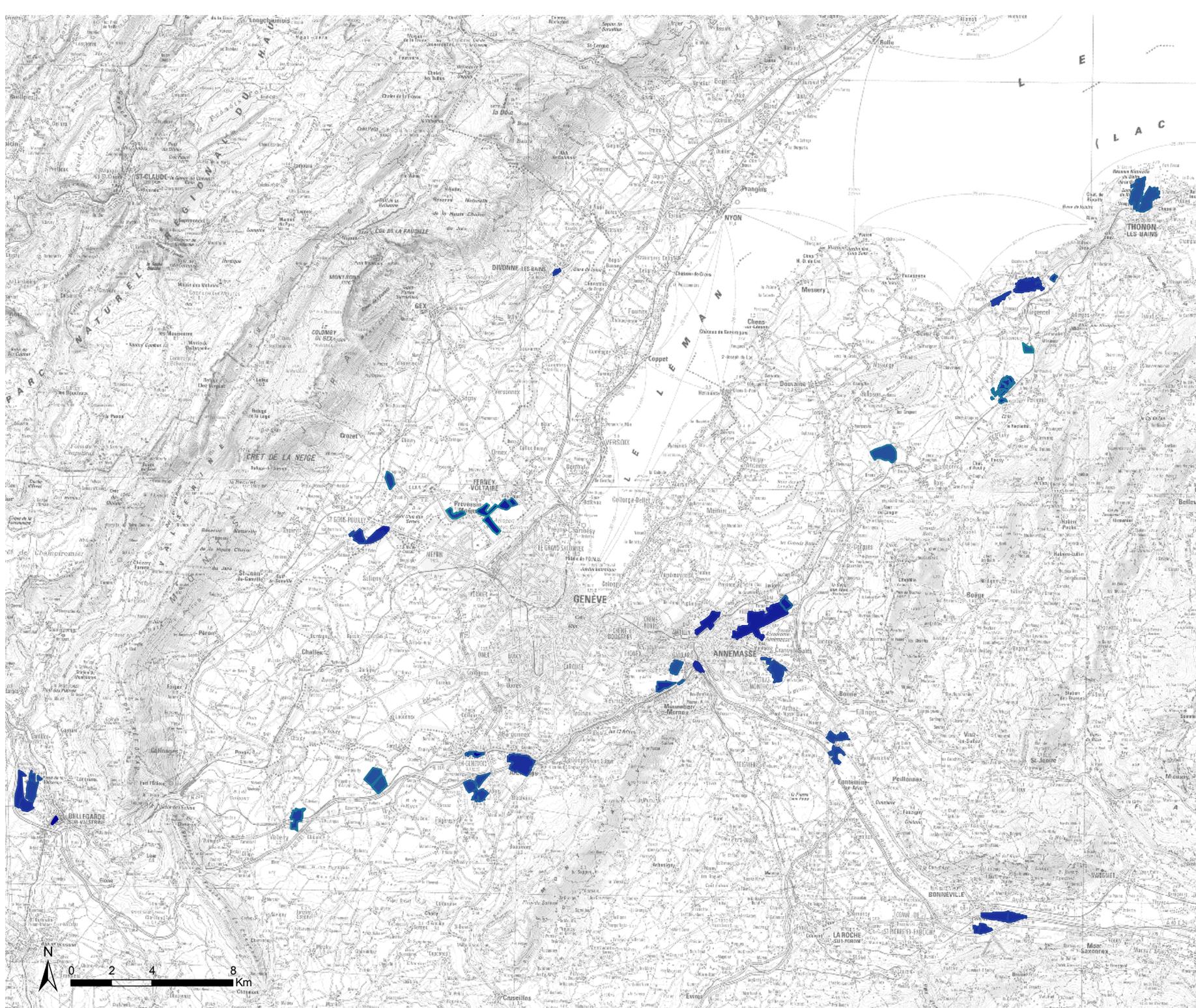
### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

Back-offices  
(administration privée)

Etat actuel      Projet  
d'agglomération



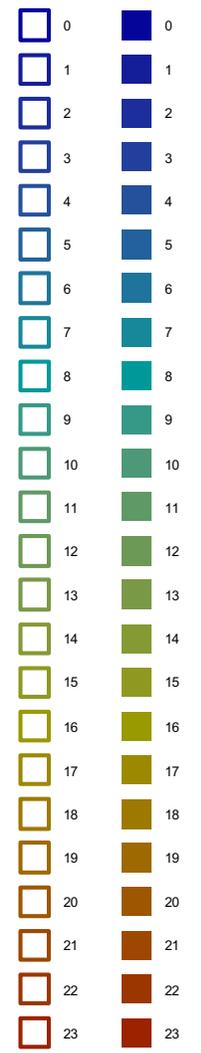


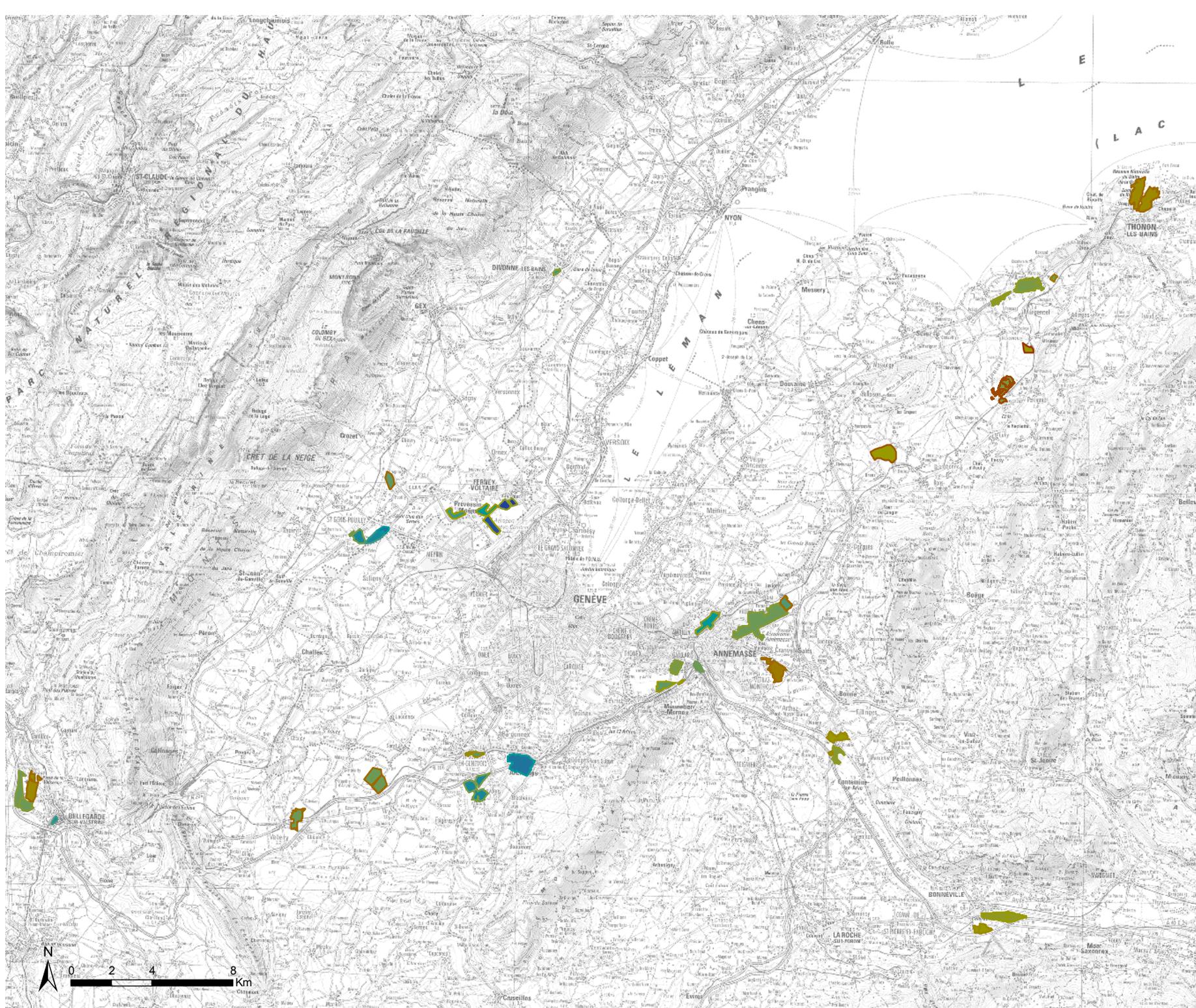
### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue de l'

### Administration publique

Etat actuel      Projet  
d'agglomération

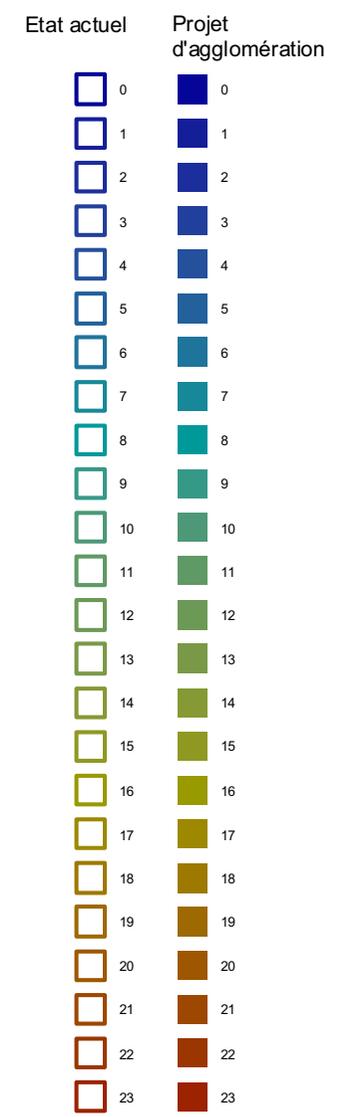


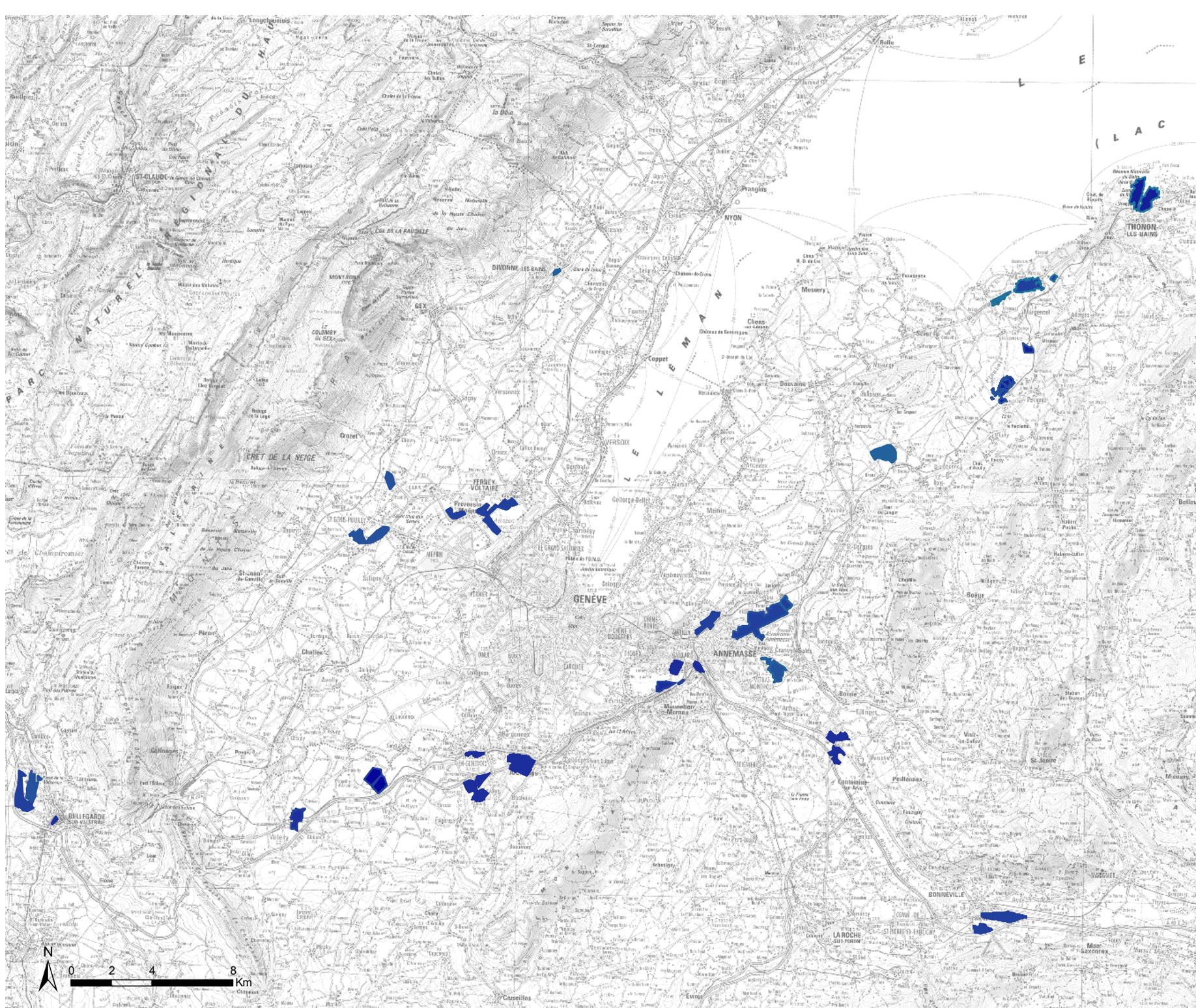


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue des

### Organisations internationales



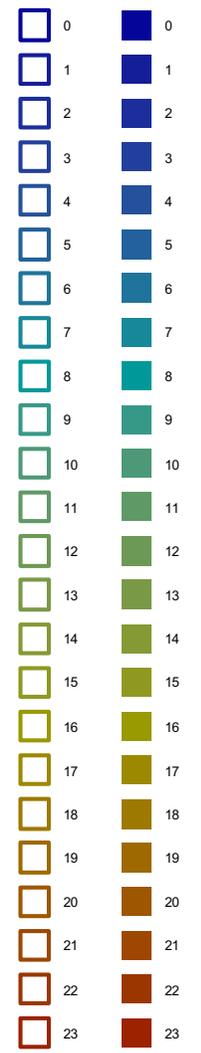


### Aptitude des sites

Déficits des sites  
du point de vue de la

### Logistique

Etat actuel      Projet  
d'agglomération





## 8.7 Aptitude des sites pour des installations à forte fréquentation du point de vue de l'aménagement du territoire

Les illustrations présentent l'aptitude des sites pour des installations à forte fréquentation du point de vue de l'aménagement du territoire. Elles sont une traduction graphique des trois facteurs de localisation :

- L'intégration urbaine du site : la recherche a clairement mis en évidence que l'intégration dans le tissu urbain a une influence décisive sur le choix du mode de transport.
- La desserte TP : pour atteindre une part des TP non négligeable, une desserte par tramway ou par un bus à haut niveau de service, c'est-à-dire avec une qualité TP de niveau 2, est indispensable.
- La proximité de l'autoroute : les charges de trafic générées par les utilisations très orientées sur l'automobile doivent être minimisées dans l'environnement urbain.

Le système de réflexion est pareil à celui sur l'aptitude du site du point de vue des branches et fonctions : des exigences du point de vue de l'aménagement de territoire ont été formulées pour le commerce léger, le commerce lourd et les équipements publics à forte génération de déplacements (« demande de la planification ») :

	commerce léger	commerce lourd	équipements publics
<b>TP</b>			
qualité souhaitée	2	2	3
pondération	2	1	2
<b>autoroute</b>			
qualité souhaitée	0	3	2
pondération	1	2	1.5
<b>intégration urbaine</b>			
qualité souhaitée	2	1	2
pondération	2	1	2

En ce qui concerne les qualités « desserte TP » et « proximité de l'autoroute », les appréciations connues ont été appliquées. La situation intégrée du site a été notée comme suit :

- 2 points lorsque le site est bien intégré dans l'aire urbaine
- 1 point pour les sites à la limite de l'urbanisation
- 0 point pour les sites isolés

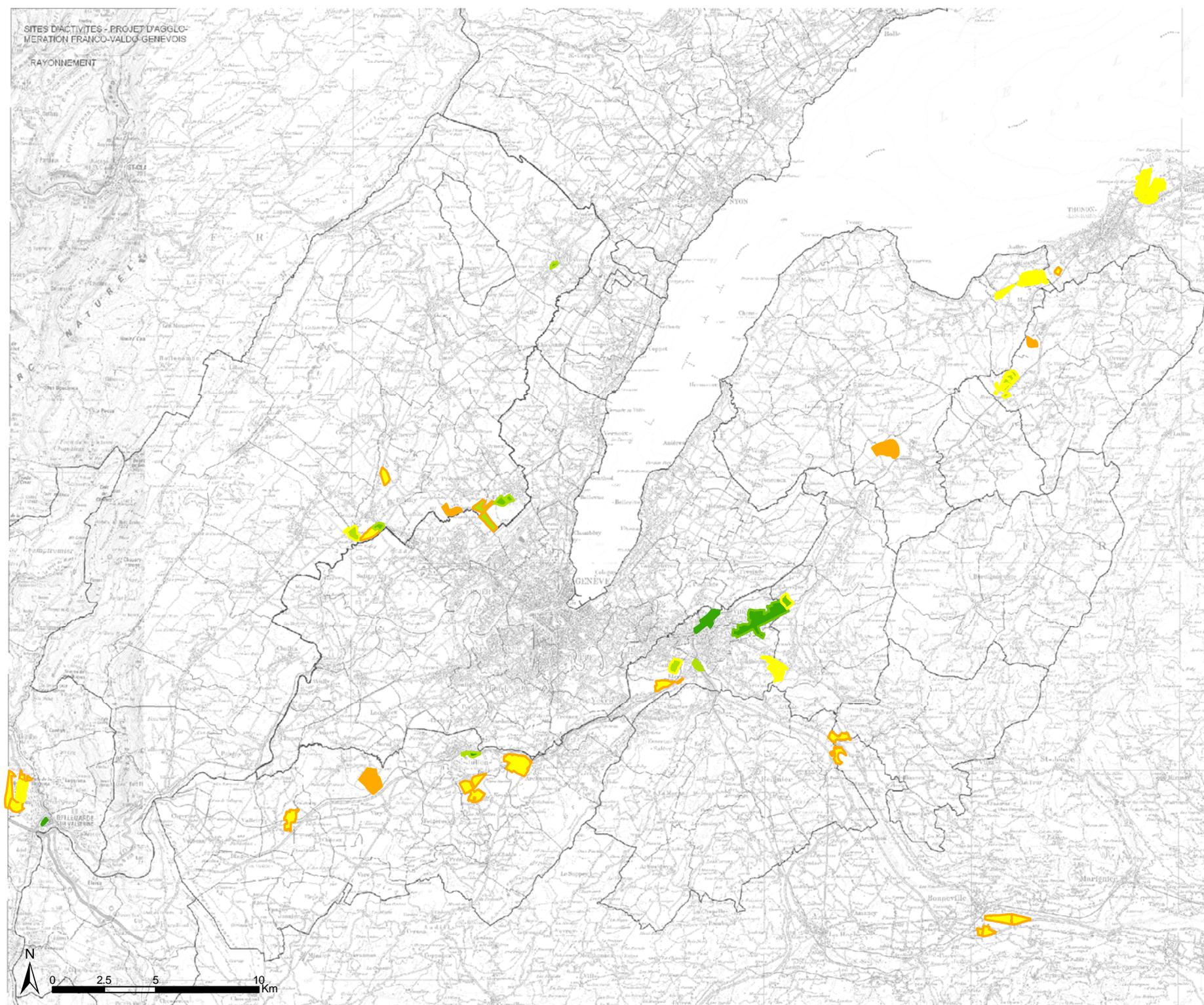
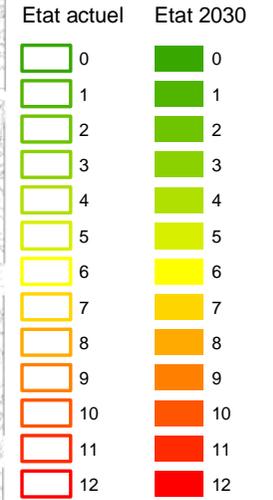
Les cartes aux pages suivantes montrent le déficit des sites du point de vue de ces demandes de la planification. Le chiffre présenté sur les cartes suivantes est la somme pondérée des déficits. **Plus le chiffre est grand, moins le site est adapté pour l'activité en question.**

Les illustrations différencient l'aptitude en l'état actuel (couleur du cadre) et l'aptitude avec Projet d'agglomération (surfaces).

### Aptitude selon les exigences du PAFVG

Déficits des sites du point de vue du

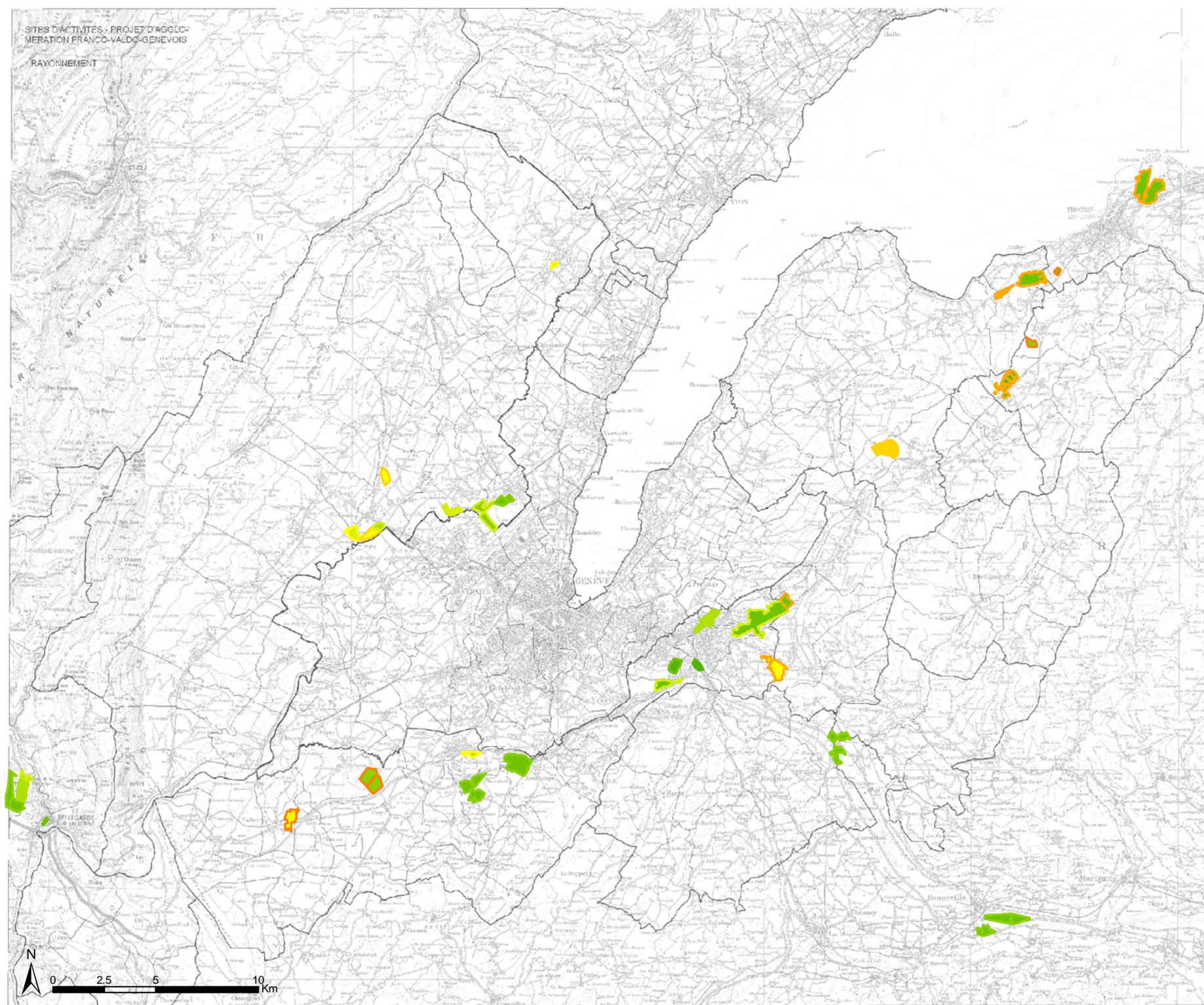
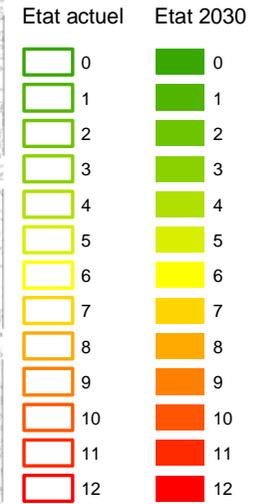
Commerce léger



### Aptitude selon les exigences du PAFVG

Déficits des sites du point de vue du

Commerce lourd









No	Nom	Localisation	Surface (ha)	
<b>21</b>	<b>ZI Vongy</b>	<b>Thonon les Bains</b>	<b>39</b>	
<b>Vocation selon planification actuelle</b>				
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Industrie</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>Industrie</b>
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>BTP</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>BTP</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 21 Thonon Est		21 ZI Vongy		Principaux déficits du site du point de vue des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage			Autoroute	
	3	Entreprises de technologie avancée			Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle				
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger			TP, Autoroute	TP
	6b	Centre Commercial lourd			Autoroute, prox. Coeur	prox. Coeur
	7	Services aux entreprises			TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
	8	Quartiers généraux			TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)			TP, Autoroute, prox. Coeur	TP, prox. Coeur
	10	Administration publique			TP	TP
	11	Organisations à caractère international			TP, Autoroute, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
12	Logistique			Autoroute, racc. fer marchandises		



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>proximité aéroport, proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Un accès ferroviaire pour des marchandises existe et pourrait être remis en fonction
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation peu nombreuses à moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Cohérent
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Même avec un renforcement important du centre régional de Thonon, le site reste périphérique du point de vue de l'agglomération. Pour atteindre une valorisation claire des possibilités d'utilisations, des mesures importantes pour améliorer la représentativité du site et l'accessibilité TP seraient nécessaires.
<b>Conclusions, recommandations</b>
La vocation actuelle et l'aptitude sont cohérentes et réalistes.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>22.1 et 22.2</b>	<b>ZA High tech (haut de létroz) Morcy  ZAE Espace Lemman</b>	<b>Thonon les Bains – Anthy et Margencel</b>	<b>4 / 62</b>

**Vocation selon planification actuelle Secteur 22.1**

<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>		<b>2030</b>	<b>Entreprises innovantes et de pointe</b>
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>		<b>2030</b>	

**Vocation selon planification actuelle Secteur 22.2**

<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerce de gros et de détail</b>	<b>2030</b>	<b>Commerce de gros et de détail</b>
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Services</b>	<b>2030</b>	<b>Services, ingénierie</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 22 Thonon Ouest		22.1 ZA High tech (haut de létroz) Morcy		22.2 ZAE Espace Lemman		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage	4	1	4	1	Autoroute	
	3	Entreprises de technologie avancée	12.25	8.5	9.5	8.5	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises
	4a	Industrie traditionnelle	3.75	1	3	1	Autoroute	
	4b	Artisanat de production	1.75	0	1	0		
	5	Construction	2.75	0	2	0	Autoroute	
	6a	Centre Commercial léger	7.5	4	6	4	TP, Autoroute	TP
	6b	Centre Commercial lourd	9.5	2.75	8.75	2.75	Autoroute, prox. coeur	prox. coeur
	7	Services aux entreprises	15	11	12	11	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises
	8	Quartiers généraux	21	16	17	16	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)	8	4	6	4	TP, Autoroute, prox. Coeur	TP, prox. Coeur
	10	Administration publique	5	2	3	2	TP	TP
	11	Organisations à caractère international	18	13	15	13	TP, Autoroute, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
12	Logistique	6	3	6	3	Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>aéroport, proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
<p>Pour le secteur 22.1 : un effort sera nécessaire pour attirer des entreprises innovantes et de pointe.</p> <p>Pour le secteur 22.2 : cohérent du point de vue de la demande. Du point de vue du développement territorial, la faible desserte en TP du secteur doit amener à reconsidérer l'implantation d'un plus grand nombre d'activités commerciales (installations à forte fréquentation, générant des flux et un trafic important)</p>
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
<p>La distance au cœur de l'agglomération et à l'aéroport ne peut pas être améliorée : le site est périphérique du point de vue de l'agglomération.</p> <p>Par contre, pour le site 22.1, il existe un potentiel de développement s'il est possible de desservir le site avec une nouvelle halte RER et que, de manière générale, le centre régional de Thonon soit renforcé de façon à ce que des services aux entreprises supplémentaires s'y implantent, le site pourrait être adapté pour localiser de la technologie avancée, voire même des services aux entreprises.</p> <p>Pour le site 22.2, la situation est plus délicate puisque ses alentours sont déjà en grande partie occupés par des utilisations commerciales et qu'une amélioration importante de la desserte TP n'est pas possible.</p>
<b>Conclusions, recommandations</b>
Evaluer la faisabilité et l'opportunité d'une halte RER. Si cette halte peut être réalisée, mettre l'accent sur le développement de ce site.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>23</b>	<b>Parc d'activités de PLANBOIS</b>	<b>Perrignier-Allinges</b>	<b>65</b> (ha bruts)

**Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Etude de positionnement économique lancée	Avec pafvg	Selon les conclusions de l'étude
Vocation secondaire	actuelle	Etude de positionnement économique lancée	Avec pafvg	Selon les conclusions de l'étude

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 23 Perrignier		23.1 Planbois Est		23.2 Planbois Ouest		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage					Autoroute	
	3	Entreprises de technologie avancée					TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises
	4a	Industrie traditionnelle					Autoroute, serv. aux entreprises	serv. aux entreprises
	4b	Artisanat de production						
	5	Construction					Autoroute	
	6a	Centre Commercial léger					TP, Autoroute	
	6b	Centre Commercial lourd					Autoroute, prox. coeur	prox. coeur
	7	Services aux entreprises					TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises
	8	Quartiers généraux					TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)					TP, Autoroute, prox. Coeur, services prox.	prox. Coeur, services prox.
	10	Administration publique					TP, services prox.	services prox.
	11	Organisations à caractère international					TP, Autoroute, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
12	Logistique					Autoroute		



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b>
<i>Aéroport, proximité du cœur de l'agglomération, services de proximité/caractère urbain, proximité des services aux entreprises, représentativité.</i>
<b>Remarques</b>
Le secteur 23.1 est loin de la halte RER de Perrignier et n'offre qu'une desserte TP minimale L'état 2030 intègre l'amélioration de la desserte ferroviaire (CEVA et mesures complémentaires : points de croisements, etc.) ainsi que le désenclavement routier du Chablais
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation peu nombreuses (site 23.1) à moyennes (site 23.2).
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
La vocation n'est pas encore définie. L'étude engagée par la CC des Collines du Léman permettra de clarifier son positionnement.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Site 23.1 : peu de potentiel de développement en l'état actuel de la planification territoriale Site 23.2 : en raison de la desserte par le RER Genève-Annemasse-Thonon et de l'amélioration de l'offre ferroviaire (CEVA et mesures suivantes : points de croisement, etc.), le site dispose d'une bonne situation de départ. La difficulté réside cependant dans les alentours (taille faible de Perrignier, distance par rapport aux grands centres) : l'offre de services de proximité et aux entreprises est faible. Les premiers pourraient éventuellement se développer dans le cadre du développement du site (ce qui nécessiterait toutefois un large programme d'un seul coup), les services aux entreprises par contre ne devraient rester que peu intéressés. Il semble y avoir assez de potentiel pour l'implantation de back-offices de l'administration privée.
<b>Conclusions, recommandations</b>
site 23.1: peu de potentiel de développement en l'état actuel de la planification territoriale L'atout, et l'élément distinctif du site 23.2 par rapport aux autres sites, est le RER : orienter son développement autour de cette halte RER en créant un accès agréable au train par un cheminement piéton et des espaces publics attrayants, développer des services de proximité en relation avec la gare (p. ex. combinaison magasin, restaurant, vente de tickets, etc.). Développer les TP aussi avec le bassin d'origine des employés et clients du site.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)	
<b>24</b>	<b>Les BRACOTS</b>	<b>BONS-EN-CHABLAIS</b>	<b>55.3</b>	
<b>Vocation selon planification actuelle</b>				
<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>mixte</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>mixte</b>
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>mixte</b>	<b>Avec pafvg</b>	<b>mixte</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 24 Bons-en-Chablais			24 Les Bracots		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
			état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage	■	■	Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée	■	■	TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle	■	■		
	4b	Artisanat de production	■	■		
	5	Construction	■	■		
	6a	Centre Commercial léger	■	■	TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd	■	■	Autoroute, prox. coeur	Autoroute, prox. coeur
	7	Services aux entreprises	■	■	TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises
	8	Quartiers généraux	■	■	TP, Aéroport, prox. coeur, services prox., serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)	■	■	TP, prox. coeur, services prox.	TP, prox. coeur
	10	Administration publique	■	■	TP, services prox.	TP
	11	Organisations à caractère international	■	■	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
12	Logistique	■	■	Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises, Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, autoroute, <i>aéroport</i> , <i>proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
La gare de Bons est à plus de 1 km, donc pas de desserte du site.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation peu nombreuses.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Pas d'estimation possible car la planification « mixte » prévue est large
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Pour un potentiel de développement substantiel, la desserte TP est clairement à améliorer et une intégration urbaine du site est à viser.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Site avec une importance territoriale. Réfléchir à la diminution de la taille des parcelles pour aller dans le sens de la densification (en renforcement de la tendance déjà engagée pour l'aménagement de la 3 <sup>ème</sup> tranche) .



No	Nom	Localisation	
<b>25</b>	<b>Annemasse Est</b> 25.1 Annemasse – Ville-La-Grand 25.2 Technosite Altéa 25.3 Erables-Borly	<b>Annemasse – Ville-La-Grand</b>	

**25.1 Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Mixte : commerce / industrie / artisanat	Avec pafvg	commerce / industrie / artisanat
Vocation secondaire	actuelle		Avec pafvg	

**25.2**

Vocation principale	actuelle	Industrielle	Avec pafvg	Industrielle
---------------------	----------	--------------	------------	--------------

**25.3**

Vocation principale	actuelle	Mixte : commerce, industrie, artisanat	Avec pafvg	
---------------------	----------	--	------------	--

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 25 Annemasse Est		25.1 Annemasse Ville-La-Grand		25.2 Technosite Altéa		25.3 Erables-Borly		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage						Autoroute	
	3	Entreprises de technologie avancée						TP, Aéroport, représentativité	Aéroport, représentativité (25.1, 25.3)
	4a	Industrie traditionnelle						Autoroute	
	4b	Artisanat de production							
	5	Construction						Autoroute	
	6a	Centre Commercial léger						TP, Autoroute	TP (25.3)
	6b	Centre Commercial lourd						Autoroute, Disponibilité parking	Autoroute, Disponibilité parking
	7	Services aux entreprises						TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité	TP (25.3), Aéroport, serv. aux entreprises
	8	Quartiers généraux						TP, Aéroport, représentativité	TP, Aéroport, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)						TP, Autoroute	
	10	Administration publique						TP	
	11	Organisations à caractère international						TP, Autoroute	TP, Aéroport, représentativité
12	Logistique						Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
<i>Aéroport, TP, proximité des services aux entreprises, représentativité.</i>
<b>Remarques</b>
Les secteurs 25.1 et 25.2 seront desservis par un Bus à Haut Niveau de Services (BHNS)..
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
25.1 et 25.2 : activités avec des exigences de localisation moyennes voire nombreuses et fortes exigences ; 25.3 : activités avec des exigences moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
En ce qui concerne les activités commerciales, une amélioration de la desserte TP doit être effectuée. Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible ne sont pas aptes pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements, car une desserte uniquement par bus n'offre pas une vraie alternative à l'utilisation des transports individuels.  Cohérent, avec la possibilité d'augmenter la qualité en relation avec la future desserte tramway
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Grâce à l'amélioration de la desserte TP, les sites 25.1 et 25.2 deviennent plus intéressants pour des activités à moyenne valeur ajoutée. Autrement, ce sont la représentativité du site et l'offre en services aux entreprises qui représentent le potentiel d'amélioration le plus important. En améliorant ces critères, les sites deviendraient aussi intéressants pour la technologie avancée et les services aux entreprises. Par contre pour les quartiers généraux et les organisations à caractère internationale, l'aéroport se situe probablement trop loin.  Le site 25.3 est plutôt périphérique et présente moins d'intérêt pour des activités à haute valeur ajoutée.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Mettre l'accent sur les sites 25.1 et 25.2. Maximiser les avantages du futur tramway par un effort de requalification des espaces publics et de la représentativité du site.  Pour la planification à long terme du site 25.1, tenir en compte que les implantations actuelles sont sous-qualifiées par rapport au potentiel du site.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>26</b>	<b>Etoile Annemasse – Genève</b>	<b>Annemasse – Ambilly – Ville-La-Grand</b>	<b>27</b>
<b>Vocation selon planification actuelle</b>			
Vocation principale	actuelle	/	Avec pafvg Tertiaire
Vocation secondaire	actuelle	/	Avec pafvg Services aux entreprises et commerce (pôle hôtelier)
<b>Aptitude du site du point de vue des branches</b>			

Site 26 Etoile Annemasse		26 Etoile		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
<b>Branches d'activité et fonctions</b>	2	Stockage			Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée			Aéroport, Représentativité	
	4a	Industrie traditionnelle				
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger				
	6b	Centre Commercial lourd			Autoroute, Disponibilité Parking	Autoroute, Disponibilité Parking
	7	Services aux entreprises			Aéroport, Représentativité	Aéroport
	8	Quartiers généraux			TP, Aéroport, Disponibilité Parking, Représentativité	Aéroport, Disponibilité Parking, Représentativité
	9	Administration privée (back-offices)				
	10	Administration publique				
	11	Organisations à caractère international			TP, Aéroport, Représentativité	Aéroport, Représentativité
12	Logistique			Autoroute	Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
Autoroute, disponibilité places de parking, <i>aéroport</i> , représentativité.
<b>Remarques</b>
Une offre restreinte en places de stationnement n'est pas un vrai défaut, mais souhaitée à cet endroit très bien desservi en TP.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec de très nombreuses et très fortes exigences quant à leur localisations : services aux entreprises, technologie avancée, administration privée
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Cohérent. Le Projet de la Cité de la Solidarité Internationale, qui prévoit l'accueil d'ONG sur l'Etoile, est adapté.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Grâce au CEVA, le site d'Etoile Annemasse devient l'un des sites les mieux accessibles en TP de l'agglomération. Si l'on arrive à améliorer la représentativité de l'endroit par un effort conséquent de valorisation du site et de ses environs et en offrant des trains aussi directs que possible pour connecter le site à l'aéroport, le site a un potentiel même pour des utilisations avec une valeur ajoutée encore plus élevée (organisations à caractère internationale, quartiers généraux).
<b>Conclusions, Recommandations</b>
Site excellemment situé, à promouvoir. Réserver pour des utilisations à haute valeur ajoutée et avec forte génération de déplacements. Essayer d'augmenter la représentativité par un traitement adéquat des espaces publics et de l'architecture. Etendre le site si possible. Choisir une densité d'utilisation importante



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>27</b>	<b>Annemasse Ouest</b> 27.1 Châtelaine 27.2 Shopping Etrembières/ zone du Paradis 27.3 Bois d'Arve	<b>Gaillard (27.1)</b> <b>Etrembières (27.2 et 27.3)</b>	<b>25 /</b> <b>5 /</b> <b>27</b>

**27.1 Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Mixte : commerce / industrie	Avec pafvg	Commerciale
---------------------	----------	------------------------------	------------	-------------

**27.2**

Vocation principale	actuelle	Commerciale	Avec pafvg	Commerciale
---------------------	----------	-------------	------------	-------------

**27.3**

Vocation principale	actuelle	Commerciale	Avec pafvg	Commerciale
---------------------	----------	-------------	------------	-------------

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 27 Annemasse Ouest		27.1 Châtelaine		27.2 Shopping Etrembières / Zone du Paradis		27.3 Bois d'Arve		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030		
Branches d'activité et fonctions	2								
	3							TP, serv. aux entreprises, représentativité	TP, serv. aux entreprises, représentativité
	4a								
	4b								
	5								
	6a							TP	TP
	6b								
	7							TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité
	8							TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité
	9							TP	TP
	10							TP	TP
	11							TP, Aéroport, représentativité	TP, Aéroport, représentativité
12							Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>aéroport</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Desserte TP prévue pour 2030 : bus (voire TCSP pour 27.3)
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
25.1 et 25.2 : activités avec des exigences de localisation peu nombreuses à moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Du point de vue des entreprises commerciales, les sites sont adaptés pour des activités commerciales lourdes et légères. Du point de vue du PAFVG et des principes fixés pour la localisation d'activités commerciales à forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible (seulement bus) ne sont pas adaptés pour l'accueil du commerce léger.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
une amélioration de la desserte TP est indispensable en raison de leur vocation.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Mettre l'accent sur l'un des sites et mettre en place un TP plus performant pour ce site.



No	Nom	Localisations	Surface (ha)
<b>28</b>	<b>Findrol</b> 28.1 ZAE NANGY/ Fillinges 28.2 ZI Contamine sur Arve	<b>NANGY/Fillinges</b> <b>Contamine sur Arve (CCFG)</b>	

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique  
(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

28.1 Vocation selon planification actuelle				
Vocation principale	actuelle	Activités paramédicales	2030	
Vocation secondaire	actuelle	Services à la personne liés à l'hôpital	2030	
28.2				
Vocation principale et secondaire	actuelle	3.9 ha vocation activités économiques (secteur 1) 16 ha vocation hospitalière (secteur 2) 6.9 ha vocation activités économiques (secteur 3)	2030	Sans incidence

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 28 Findrol		28.1 Nangy/Fillinges		28.2 Contamines sur-Arve		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage					
	3	Entreprises de technologie avancée				TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, serv. aux entreprises, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle				Serv. aux entreprises	Serv. aux entreprises
	4b	Artisanat de production					
	5	Construction					
	6a	Centre Commercial léger				TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd					
	7	Services aux entreprises				TP, Aéroport, serv. aux entreprises	TP, Aéroport, serv. aux entreprises
	8	Quartiers généraux				TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)				TP	TP
	10	Administration publique				TP	TP
	11	Organisations à caractère international				TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, serv. aux entreprises, représentativité
12	Logistique				Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>aéroport</i> , <i>proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Les autorités publiques ont décidé de l'implantation du nouvel hôpital intercommunal depuis plusieurs années sur ce site et l'aménagement est en cours. TP prévu : desserte bus, en cadencement du CEVA
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec des exigences de localisation peu nombreuses à moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Selon les principes de localisation retenus dans la Charte du Projet d'agglomération (5 décembre 2007) pour la localisation d'activités commerciales à forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible ne sont pas adaptés pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements, car une desserte uniquement par bus n'offre pas une vraie alternative à l'utilisation des transports individuels. L'application de ces principes pour les équipements à forte génération de déplacements mène à la conclusion que les sites de Findrol ne sont pas adaptés aux équipements publics avec une forte génération de déplacements.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le site présente une excellente accessibilité en voiture. Par sa situation périphérique, il a un intérêt réduit pour le niveau d'agglomération. Le nombre de total de surfaces disponibles en fait un site d'importance, en deuxième couronne d'agglomération pour la basse vallée de l'Arve.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Le développement d'un transport public <u>performant (rapide et fréquent)</u> , reliant le futur hôpital avec Annemasse et Bonneville est indispensable. Il devra notamment s'inscrire dans la continuité et dans le cadencement prévu du CEVA.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>29</b> (29.1-29.4)	<b>ZI de Bonneville</b>	<b>Bonneville (CCFG)</b>	<b>20</b> (surface disponible)

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique  
(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**29.1 à 29.4 Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Activités économiques et industrielles	Avec pafvg	Sans incidence
Vocation secondaire	actuelle	Activités commerciales (ne pouvant toutefois plus accueillir d'ERP en raison du PPR)	Avec pafvg	Sans incidence

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 29 Bonneville		29.1 Fourmis		29.2 Motte Longue		29.3 Bordets 1		29.4 Bordets 2		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage									
	3	Entreprises de technologie avancée								TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle									
	4b	Artisanat de production									
	5	Construction									
	6a	Centre Commercial léger								TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd									
	7	Services aux entreprises								TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises
	8	Quartiers généraux								TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)								TP, prox. coeur	TP, prox. coeur
	10	Administration publique								TP	TP
	11	Organisations à caractère international								TP, Aéroport, prox. coeur, Représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, Représentativité
12	Logistique								Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>aéroport</i> , <i>proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises.
<b>Remarques</b>
Selon les informations à disposition, les 4 secteurs ne se différencient que peu.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation peu nombreuses à moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Pour permettre une comparaison, la vocation du site demande à être précisée
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Les sites, situés à plus de 1 km de la gare de Bonneville, profitent peu du développement du RER Genève – Annemasse – Vallée de l'Arve. Les potentiels de développement concernent donc les TP urbains et régionaux et la localisation de services aux entreprises.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Sites avec une excellente desserte en transports individuels motorisés, et donc intéressants pour des utilisations qui recherchent cette qualité.



No	Nom	Localisation
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> 30.1 Technopole d'Archamps 30.3 Pôle de loisirs de Neydens 30.4 Cervonnex Ouest 30.5 Cervonnex Est	<b>Archamps, Neydens, Cervonnex</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique  
(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

Vocation selon planification actuelle				
<b>30.1 Archamps</b>				
Vocation principale	actuelle	Tertiaire	Avec pafvg	Tertiaire
Vocation secondaire	actuelle	Commerciale	Avec pafvg	Commerciale
<b>30.3 Neydens</b>				
Vocation principale	actuelle	Commerce loisirs	Avec pafvg	Commerce loisirs
<b>30.4 et 30.5 Cervonnex ouest et est</b>				
Vocation principale	actuelle	A définir	Avec pafvg	A définir

Aptitude des sites du point de vue des branches												
Site 30 Porte Sud		30.1 Technopole d'Archamps		30.3 Neydens		30.4 Cervonnex Ouest		30.5 Cervonnex Est		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage										
	3	Entreprises de technologie avancée									tous sites : TP 30.3 à 30.5 : Services aux entreprises, représentativité	30.3 à 30.5 : TP, Services aux entreprises, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle										
	4b	Artisanat de production										
	5	Construction										
	6a	Centre Commercial léger									TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd										
	7	Services aux entreprises									tous sites : TP 30.3 à 30.5 : Services aux entreprises, représentativité	tous sites : TP 30.3 à 30.5 : Services aux entreprises, représentativité
	8	Quartiers généraux									tous sites : TP, Aéroport, représentativité 30.3 à 30.5 : Services aux entreprises	tous sites : TP, Aéroport, représentativité 30.3 à 30.5 : Services aux entreprises
	9	Administration privée (back-offices)									TP	TP, prox. coeur
	10	Administration publique									TP	TP
	11	Organisations à caractère international									TP, représentativité	TP, représentativité
12	Logistique									Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<p><b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b></p> <p>Tous sites : TP, représentativité, <i>aéroport</i>,</p> <p>30.3 à 30.5 : services aux entreprises</p>
<p><b>Remarques</b></p> <p>Une éventuelle extension du tramway au-delà de Saint-Julien Gare n'a pas été prise en compte pour cette analyse, car le choix de variante n'a pas encore été effectué. Ce choix, qui se fera dans le cadre du PACA, influencera fortement le potentiel des sites.</p>
<p><b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b></p> <p>30.1 : activités avec des exigences nombreuses et fortes à très nombreuses et très fortes : services aux entreprises, technologie avancée, administration privée voire organisations à caractère international.</p> <p>30.3 à 30.5 : activités avec des exigences moyennes (administration privée).</p>
<p><b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b></p> <p>En raison de la faible desserte TP et des bonnes qualités dans d'autres critères, menant à une bonne aptitude pour des activités à forte valeur ajoutée, la vocation commerciale du site d'Archamps est à reconsidérer.</p> <p>Pour les sites 30.3 à 30.5 : en ce qui concerne les activités commerciales, une amélioration de la desserte TP (tramway au minimum) est indispensable. Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales à forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible ne sont pas adaptés pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements, car une desserte uniquement par bus n'offre pas une vraie alternative à l'utilisation des transports individuels.</p>
<p><b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b></p> <p>Développement des transports publics, renforcement de la représentativité des sites 30.3 à 30.5 par l'implantation d'activités non commerciales et en évitant l'implantation de trop d'utilisations fortement génératrices de déplacements individuels motorisés.</p>
<p><b>Conclusions, recommandations</b></p> <p>Les sites « Porte Sud » sont proches du cœur de l'agglomération et bien accessibles en voiture. En relation avec le renforcement du centre régional de Saint-Julien et le développement d'une « aire urbaine Porte Sud », les sites ont un potentiel important pour des activités à valeur ajoutée élevée si l'implantation d'un trop grand nombre d'utilisations fortement génératrices de déplacements motorisés est évitée.</p> <p>Focaliser le développement sur 1 ou 2 sites (probablement Archamps et un autre) et mettre à disposition une desserte TP performante pour ces sites ciblés. Développer les TP non seulement vers Genève, mais aussi vers le bassin d'origine des employés et clients du site.</p>



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>30</b>	<b>Porte Sud de Genève</b> 30.2 Pôle Gare de St-Julien et zone des Marais	<b>St-Julien</b>	<b>20</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque spécifique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

Vocation selon planification actuelle				
Vocation principale	actuelle	Industrielle	Avec pafvg	??
Vocation secondaire	actuelle		Avec pafvg	Tertiaire

### Aptitude du site du point de vue des branches

Site 30 Porte Sud		30.2 Pôle Gare de St-Julien/zone des Marais		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage			Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée			TP, Services aux entreprises, représentativité, alentours verts	représentativité
	4a	Industrie traditionnelle				
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger			TP	
	6b	Centre Commercial lourd			Autoroute, disponibilité parking	Autoroute, disponibilité parking
	7	Services aux entreprises			TP, aéroport, services aux entreprises, représentativité	aéroport, services aux entreprises
	8	Quartiers généraux			TP, Aéroport, Services aux entreprises, représentativité, alentours verts	Aéroport, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)			TP	
	10	Administration publique			TP	
	11	Organisations à caractère international			TP, Aéroport, représentativité, alentours verts	Aéroport, représentativité
12	Logistique			Autoroute	Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
Autoroute, disponibilité places de parking, aéroport, proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Pour 2030, une desserte tramway reliant St.Julien Gare et Genève est admise.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec des moyennes à nombreuses et fortes exigences, utilisations avec une forte génération de déplacements (équipements publics, commerce léger).
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
En vue de la valorisation prévue du centre régional de St.Julien, la desserte tramway et la position d'interface bus-tram-train, le site de St.Julien –Gare doit être traité avec beaucoup de soin : il s'agit de développer un nouveau centre de St.Julien. Donc, des activités industrielles ne sont plus aptes à cet endroit central. Sont à développer : du tertiaire, de l'administration privée et publique, des services de proximité et aux entreprises, etc.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le développement d'un tramway ou TCSP est prévu. L'effort à fournir concerne avant tout l'urbanisation: un véritable centre régional doit être créé et l'utilisation du tramway doit être optimisée.
<b>Conclusions, Recommandations</b>
Site très bien localisé et, dans le futur, bien accessible en TP de Genève, Annemasse et Bellegarde. L'effort à fournir concerne avant tout l'urbanisation: un véritable centre régional doit être créé et ce site central doit être l'interface TP et l'élément central de ce développement. Les activités industrielles existantes doivent être déplacées vers des sites moins attractifs.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>31</b>	<b>Pôle logistique Viry-Valleiry</b> <b>31.1 Viry</b> <b>31.2 Valleiry</b>	<b>Viry - Valleiry</b>	<b>35 / 15</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque politique

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

Vocation selon planification actuelle				
Vocation principale	actuelle	Logistique	Avec pafvg	Logistique
Vocation secondaire	actuelle	Artisanat	Avec pafvg	

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Viry - Valleiry		31.1 Viry		31.2 Valleiry		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
2	Stockage	■	■	■	■	Autoroute	
3	Entreprises de technologie avancée	■	■	■	■	TP, Services aux entreprises, représentativité	TP, Services aux entreprises, représentativité
4a	Industrie traditionnelle	■	■	■	■	Autoroute, Services aux entreprises	Services aux entreprises
4b	Artisanat de production	■	■	■	■		
5	Construction	■	■	■	■	Autoroute	
6a	Centre Commercial léger	■	■	■	■	TP, Autoroute	TP
6b	Centre Commercial lourd	■	■	■	■	Autoroute	
7	Services aux entreprises	■	■	■	■	TP, Aéroport, Services aux entreprises, représentativité	TP, Services aux entreprises
8	Quartiers généraux	■	■	■	■	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité
9	Administration privée (back-offices)	■	■	■	■	TP, Autoroute	TP
10	Administration publique	■	■	■	■	TP	TP
11	Organisations à caractère international	■	■	■	■	TP, Autoroute, Aéroport, prox. coeur, services aux entreprises, représentativité	TP, prox. coeur, représentativité
12	Logistique	■	■	■	■	Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, <i>aéroport</i> , <i>proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Le projet de création d'un échangeur autoroutier à Viry a été pris en compte.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation peu nombreuses. Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible ne sont pas adaptés pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements, car une desserte uniquement par bus n'offre pas une vraie alternative à l'utilisation des transports individuels.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Cohérent. Le raccordement ferroviaire existant du site est un atout en vue de sa vocation « Logistique ».
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le potentiel de développement (au-delà d'un site à vocation « Logistique ») est faible en l'état actuel de la planification. Il est à chercher en relation avec la ligne de chemin de fer du Salève et la création de nouveaux pôles d'urbanisation autour des haltes RER.
<b>Conclusions, recommandations</b>
La vocation actuelle et l'aptitude sont en cohérentes et réalistes.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>32</b>	<b>Pôle gare</b>	<b>Bellegarde</b>	<b>15</b>

**Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Equipements publics	Avec pafvg	Quartier mixte (équipements publics, bureaux, logements, commerces)
Vocation secondaire	actuelle	Activités	Avec pafvg	

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 32 Bellegarde		32 Pole Gare Bellegarde		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage				
	3	Entreprises de technologie avancée			Aéroport, prox. coeur	Aéroport, prox. coeur
	4a	Industrie traditionnelle				
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger				
	6b	Centre Commercial lourd			Autoroute, Disponibilité Parking, prox. coeur	Autoroute, Disponibilité Parking, prox. coeur
	7	Services aux entreprises			Aéroport, prox. coeur	Aéroport, prox. coeur
	8	Quartiers généraux			Aéroport, prox. coeur, représentativité	Aéroport, prox. coeur
	9	Administration privée (back-offices)			prox. Coeur	prox. Coeur
	10	Administration publique				
	11	Organisations à caractère international			Aéroport, prox. coeur, représentativité	Aéroport, prox. Coeur
12	Logistique					



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b>
Autoroute, disponibilité places de parking, <i>aéroport, proximité du cœur de l'agglomération</i> .
<b>Remarques</b>
Une offre restreinte en places de stationnement est souhaitée à cet endroit très bien desservi en TP.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec des nombreuses et fortes exigences : technologie avancée, administration privée et publique, éventuellement des services aux entreprises ou des organisations à caractère internationale. Grâce à l'excellente desserte en TP, le site se prête aussi à des activités commerciales de produits légers (shopping).
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Cohérent
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le site de Bellegarde Pôle Gare est l'un des sites les mieux accessibles en TP de l'agglomération. Si l'on arrive à améliorer la représentativité par un effort conséquent de valorisation du site et de ses environs, il aura un grand potentiel pour des utilisations avec une valeur ajoutée élevée.
<b>Conclusions, Recommandations</b>
Site excellemment situé, à promouvoir. Réserver pour des utilisations à forte valeur ajoutée et avec forte génération de déplacements. Essayer d'augmenter la représentativité par un traitement adéquat des espaces publics et de l'architecture. Choisir une densité d'utilisation importante



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>33</b> (33.1 - 33.3)	<b>Zone de Vouvray</b>	<b>Bellegarde/Chatillon</b>	<b>54,9</b>

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque  
(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Vocation selon planification actuelle**

<b>Vocation principale</b>	<b>actuelle</b>	<b>Commerce et activités</b>	<b>Avec pafvg</b>
<b>Vocation secondaire</b>	<b>actuelle</b>	<b>Logement</b>	<b>Avec pafvg</b>

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 33 Bellegarde Chatillon		33.1 Etournelles/Pierre Blanche		33.2 Etournelles/Muslins		33.3 Vouvray - Village des Alpes		33.4 Vouvray		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage									
	3	Entreprises de technologie avancée								TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle									
	4b	Artisanat de production									
	5	Construction									
	6a	Centre Commercial léger								TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd								prox. Coeur	prox. Coeur
	7	Services aux entreprises								TP, Aéroport, prox. Coeur, Services aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. Coeur, Services aux entreprises, représentativité
	8	Quartiers généraux								TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)								TP, prox. Coeur	TP, prox. Coeur
	10	Administration publique								TP	TP
	11	Organisations à caractère international								TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité
12	Logistique								Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b>
TP, <i>proximité aéroport, proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises, représentativité
<b>Remarques</b>
Desserte TP prévue pour 2030 : bus cadencé (shuttle avec la gare de Bellegarde)
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
activités avec des exigences de localisation peu nombreuses à moyennes
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
<p>Du point de vue des entreprises commerciales, les sites sont adaptés pour des activités commerciales lourdes et légères.</p> <p>Du point de vue du PAFVG et des principes de localisation retenus dans la Charte du Projet d'agglomération (5 décembre 2007) pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible (uniquement par bus) ne sont pas adaptés pour l'accueil du commerce léger.</p> <p>La localisation retenue par le projet du Village des Alpes, projet d'ampleur pour le bassin, est une localisation préférentielle, mais la desserte en bus cadencé entre la gare de Bellegarde et le site n'assure pas un rapport modal en faveur des TP.</p>
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Amélioration de la desserte TP, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.
<b>Conclusions, recommandations</b>
<p>L'idée de concentrer le développement de la région Bellegardienne à un endroit proche du centre de Bellegarde est à saluer. Toutefois, le site est actuellement éloigné du centre-ville. Il ne pourra renforcer le centre régional que dans la mesure où une planification soignée et cohérente est mise en place, privilégiant une desserte TP performante et favorisant une densification et intégration urbaine progressive.</p> <p>Une amélioration de la desserte TP est indispensable, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.</p> <p>Le projet de village des marques gagnerait à être connecté de manière très performante au centre multi-modal de Bellegarde.</p>



No	Nom	Localisation	
<b>34</b>	<b>Pays de Gex Centre</b> 34.1 Thoiry/Grand Pré 34.2 Technoparc Pays de Gex 34.3 Porte de France	<b>Thoiry</b> <b>St Genis-Pouilly</b>	

A noter : cette fiche fait l'objet d'une remarque

(voir chapitre 1 consacré aux commentaires des différents partenaires)

**Vocation selon planification actuelle**

<b>34.1</b>				
Vocation principale	actuelle	agriculture	Avec pafvg	Quartier mixte
Vocation secondaire	actuelle	1 bâtiment tertiaire de 2000 m <sup>2</sup> environ	Avec pafvg	
<b>34.2 et 34.3</b>				
Vocation principale	actuelle	Accueil d'activités industrielles et tertiaires	Avec pafvg	Idem
Vocation secondaire	actuelle	Accueil d'activités de formation	Avec pafvg	Idem

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 34 Pays de Gex Centre		34.1 Thoiry/Grand Pré		34.2 Technoparc Pays de Gex		34.3 Porte de France		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage						Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée						TP, représentativité, services aux entreprises	
	4a	Industrie traditionnelle							
	4b	Artisanat de production							
	5	Construction							
	6a	Centre Commercial léger						TP	TP (34.1 et 34.2)
	6b	Centre Commercial lourd						Autoroute	Autoroute
	7	Services aux entreprises						TP, représentativité, services aux entreprises	TP (34.1 et 34.2), Services aux entreprises
	8	Quartiers généraux						TP, aéroport, représentativité, services aux entreprises	TP, Aéroport, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)						TP	TP (34.1 et 34.2)
	10	Administration publique						TP	TP (34.1 et 34.2)
	11	Organisations à caractère international						TP, représentativité	TP, représentativité
12	Logistique						Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises, Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP (en particulier pour 34.1 et 34.2), autoroute, proximité des services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Seul le secteur 34.3 est directement desservi par l'extension de la ligne tramway CERN – Saint-Genis Centre. Les deux autres sites sont à plus de 300 m (34.2), resp. plus de 1 km (34.1) à pied.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec des nombreuses et fortes exigences : services aux entreprises, technologie avancée voire des organisations à caractère internationale. L'atout spécifique du secteur 34.3 est la desserte directe par le futur tramway. Il présente donc le plus grand potentiel.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
En cohérence
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le site est proche de l'aéroport, mais non intégré du point de vue de l'urbanisation. Une meilleure intégration est possible par le renforcement et l'agrandissement du centre régional de Saint-Genis-Pouilly et en rapport avec le futur tramway.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Le site est bien localisé et adapté pour des activités à haute valeur ajoutée. Le site 34 nécessite une approche d'ensemble avec un mode de gestion intégré. L'analyse montre que la parcelle 34.3 a un fort potentiel au regard de l'arrivée du tram, et de ce fait peut être structurante pour l'ensemble du site 34. Une éventuelle extension supplémentaire du site devrait s'orienter sur l'axe tramway.  En outre, la desserte TP, pas seulement en direction de Genève, mais aussi avec le bassin d'origine des employés et clients du site, est à développer.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>35</b>	<b>Allondon 1</b>	<b>Saint Genis Pouilly Nord</b>	

**Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	Actuelle	Accueil d'activités commerciales, culturelles et de loisirs	Avec pafvg	idem
Vocation secondaire	Actuelle		Avec pafvg	

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 35 St Genis-Pouilly Nord		35 Allondon		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage			Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée			TP, Services de proximité, Services aux entreprises, représentativité	TP, Services aux entreprises, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle			Services aux entreprises	
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger			TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd			TP, Autoroute	Autoroute
	7	Services aux entreprises			TP, Aéroport, Services de proximité, Services aux entreprises, représentativité	TP, Services aux entreprises
	8	Quartiers généraux			TP, Aéroport, prox. coeur, Services de proximité et aux entreprises, représentativité	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises, représentativité
	9	Administration privée (back-offices)			TP, Services de proximité	TP
	10	Administration publique			TP, Services de proximité	TP
	11	Organisations à caractère international			TP, Aéroport, prox. coeur, Services de proximité et aux entreprises, représentativité	TP, prox. coeur, représentativité
12	Logistique			Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises, Autoroute	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
TP, autoroute, <i>aéroport</i> , <i>proximité du cœur de l'agglomération</i> , services aux entreprises, représentativité.
<b>Remarques</b>
Une éventuelle desserte tramway du site, prévue dans l'une des variantes de prolongement, n'est pas prise en compte dans cette étude.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Activités avec des exigences de localisation peu nombreuses
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
<p>Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible ne sont pas adaptés pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements.</p> <p>Donc, soit la desserte TP est à améliorer (non seulement vers Genève, mais aussi avec le reste du bassin d'origine des clients) soit la vocation pour des utilisations fortement génératrices de déplacements doit être reconsidérée.</p>
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Le site pourra devenir intéressant pour des activités avec des exigences de localisation moyennes telles que l'administration privée ou la technologie avancée, si sont développés une desserte tramway, une meilleure connexion avec le centre régional de Saint-Genis-Pouilly, et une meilleure représentativité
<b>Conclusions, recommandations</b>
Réaliser le potentiel décrit ci-dessus. Eviter trop d'utilisations fortement génératrices de déplacements.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>36.1 à 36.4</b>	<b>Pole aéroport nord</b>	<b>Ferney + Prévessin + Meyrin</b>	

**Vocation selon planification actuelle**

<b>Vocation principale</b>	actuelle	agriculture	Avec pafvg
<b>Vocation secondaire</b>	actuelle	Commerce et activités artisanales	Avec pafvg

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 36 Pole aéroport nord		36.1 Prévessin Sud		36.2 Prévessin Est		36.3 Bois Candide		36.4 Vendagneux/Mouille		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions	
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	état actuel	état 2030
Branches d'activité et fonctions	2	Stockage									
	3	Entreprises de technologie avancée								TP, services de proximité et aux entreprises, représentativité, calme	TP, représentativité
	4a	Industrie traditionnelle								Services aux entreprises	
	4b	Artisanat de production									
	5	Construction									
	6a	Centre Commercial léger								TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd								TP, Autoroute	TP, Autoroute, Disponibilité Parking
	7	Services aux entreprises								TP, services de proximité et aux entreprises	TP, Services aux entreprises
	8	Quartiers généraux								TP, aéroport (36.1 et 36.2), services de proximité et aux entreprises,	TP, représentativité (36.1 et 36.2)
	9	Administration privée (back-offices)								TP, services de proximité et aux entreprises	TP
	10	Administration publique								TP, services de proximité et aux entreprises	TP
	11	Organisations à caractère international								TP, services de proximité et aux entreprises, représentativité, calme	TP, représentativité
12	Logistique								Racc. fer marchandises	Racc. fer marchandises	



<b>Points à améliorer/déficits principaux 2030 (<i>en italique : critère non influençable</i>)</b>
Les déficits à l'horizon 2030 dépendent du développement du site. D'après les hypothèses : TP, représentativité, services aux entreprises
<b>Remarques</b>
Peu d'informations à disposition sur le projet.
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Secteurs 36.3 et 36.4 : potentiellement adaptés pour des activités avec des exigences maximales (quartiers généraux, organisations à caractère internationale, services aux entreprises)  Secteurs 36.1 et 36.2 : adaptés pour des activités avec des exigences moyennes à nombreuses et fortes (administration privée, éventuellement services aux entreprises)
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
Pas d'évaluation possible
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
L'atout du site est la proximité de l'aéroport et du cœur de l'agglomération. Les déficits principaux sont difficiles à cerner parce qu'ils dépendent fortement du développement du site : est-ce qu'il est possible de créer un nouveau quartier urbain, en connexion avec Ferney ou Meyrin, avec une desserte TP performante, avec des services de proximité et aux entreprises et avec une représentativité élevée ?
<b>Conclusions, recommandations</b>
Le site, et en particulier les secteurs 36.3 et 36.4, présentent un grand potentiel mais un effort important est nécessaire.



No	Nom	Localisation	Surface (ha)
<b>37</b>	<b>Divonne Centre Gare</b>	<b>Divonne</b>	<b>7,4</b>

**Vocation selon planification actuelle**

Vocation principale	actuelle	Accueil d'activités tertiaires (commerces, hôtels, bureaux et équipements publics en « couches » superposées pour densifier le quartier), de logements et parc urbain	Avec pafvg	idem
Vocation secondaire	actuelle	Accueil d'activités de formation	Avec pafvg	idem

**Aptitude du site du point de vue des branches**

Site 37 Divonne		37 Centre Gare Divonne		Principaux déficits du site du pdv des branches / fonctions		
		état actuel	état 2030	état actuel	état 2030	
<b>Branches d'activité et fonctions</b>	2	Stockage			Autoroute	Autoroute
	3	Entreprises de technologie avancée			TP, prox. coeur, représentativité	TP, prox. Coeur
	4a	Industrie traditionnelle				
	4b	Artisanat de production				
	5	Construction				
	6a	Centre Commercial léger			TP	TP
	6b	Centre Commercial lourd			TP, Autoroute, Disponibilité Parking, prox. Coeur	TP, Autoroute, Disponibilité Parking, prox. Coeur
	7	Services aux entreprises			TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises	TP, Aéroport, prox. coeur, Services aux entreprises
	8	Quartiers généraux			TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. Coeur
	9	Administration privée (back-offices)			TP, prox. Coeur	TP, prox. Coeur
	10	Administration publique			TP	TP
	11	Organisations à caractère international			TP, Aéroport, prox. coeur, représentativité	TP, Aéroport, prox. Coeur
12	Logistique			Racc. fer marchandises, Autoroute	Racc. fer marchandises, Autoroute	



<b>Points à améliorer/Déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b>
TP, autoroute, <i>prox. aéroport, proximité du cœur de l'agglomération</i> , proximité des services aux entreprises
<b>Remarques</b>
-
<b>Aptitude 2030 / Potentiel maximal</b>
Utilisations avec des exigences de localisation moyennes.
<b>Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude</b>
hérent du point de vue des entreprises. Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales à forte fréquentation, la desserte TP de Divonne devrait être fortement améliorée pour accueillir des activités fortement génératrices de déplacements comme des hôtels.
<b>Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)</b>
Une meilleure connexion en transports publics avec le cœur d'agglomération et l'aéroport serait capitale pour rendre le site plus intéressant pour des activités avec un rayonnement à l'échelle de l'agglomération.
<b>Conclusions, recommandations</b>
Le renforcement de la centralité locale de Divonne est à saluer. Pour des activités avec une forte génération de déplacements, la desserte en TP est à améliorer.





## 9 Remarques des différents partenaires

- Chablais Léman Développement
- Remarques de la Maison de l'Economie Développement, suite à la rencontre d'Annemasse Agglo sur le projet de rapport de l'étude Analyses des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération – le 27/09/2008
- Communauté de Communes Faucigny Glières CCFG
- Remarque de la Communauté de Commune Arve et Salève CCAS
- Remarques de la Maison de l'Economie Développement, suite à la rencontre de la Communauté de Communes du Genevois, sur le projet de rapport de l'étude Analyses des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération
- Remarques des Communautés de Communes du Pays de Gex et du Bassin Bellegardien sur le projet de rapport de l'étude : « Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération » - le 27/09/2008
- Communauté de Communes Pays de Gex
- Agence de Développement Economique Pays de Gex - Bassin Bellegardien. Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Projet de rapport de l'étude « Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération ». Remarques complémentaires au courrier de la CC du Pays de Gex du 3 novembre et des remarques formulées par la CC du Bassin Bellegardien



## COMMENTAIRES CHABLAIS ETUDE METRON

### Commentaires Généraux :

- Le schéma de désenclavement du Chablais aujourd'hui porté par le Syndicat Intercommunal du Chablais devra modifier de façon importante la lecture des zones d'activités du Chablais. Ce désenclavement multimodal aura beaucoup d'influence sur les zones de Perrignier et de Bons en Chablais en particulier. Sur la même thématique, la future liaison CEVA aura des impacts importants sur le repositionnement des zones d'activités du Chablais.
- Des positionnements économiques de zones ne sont pas encore arrêtés aujourd'hui (ZAE Letroz pour Thonon et Planbois pour Perrignier) et des études sont en cours de démarrage. Des axes d'amélioration pour ce qui est potentiellement modifiables (équipements et services...) pourront donc être adaptés en fonction de ces choix.
- Une stratégie de développement économique globale est en cours de constitution dans le cadre de la mise en place d'un projet de territoire du Chablais. La définition de cette stratégie dans le cadre du SCOT du Chablais aura également des conséquences sur les positionnements des zones d'activité au regard de l'agglomération franco-valdo-genevoise.
- La notion de back office devrait être plus détaillée pour permettre une meilleure lecture et une meilleure compréhension.

### Commentaires spécifiques :

- Services de proximité : il faut relativiser la distance entre la zone des Bracots et les services de proximité disponibles pour les salariés et/ou les visiteurs. Certes les services ne sont pas directement présents sur la zone mais sont situés en cœur de ville à 1km. Cette remarque vaut également pour la zone de Vongy à Thonon les Bains.
- Effet vitrine : dans le cadre du schéma de désenclavement, la zone de Planbois bénéficiera d'un effet vitrine important tant pour ce qui concerne sa localisation (rail, route, nature...) que par la qualité de services (volet environnemental...) et qualité paysagère.
- Densification : Il est à noter que le futur agrandissement (3<sup>ème</sup> tranche) de la zone des Bracots à Bons en Chablais a d'ores et déjà intégré la nécessité de densifier l'utilisation de l'espace dans les implantations à venir.
- Planbois Est : Attention à ne pas dévaloriser un projet de développement économique de territoire (même s'il reste soumis à variation et à étude) par une forme très sèche dans la formulation de l'étude du mandataire.



**Perspectives:**

- Les acteurs du territoire valident de façon générale l'étude et ses conclusions mais souhaitent une préconisation supplémentaire du mandataire. Dans l'hypothèse où le territoire du Chablais dans son ensemble souhaite créer une zone positionnée sur les services et les entreprises de technologie avancée, quelle serait la meilleure localisation chablaisienne avec quels niveaux et types de services ?
- Cette recommandation supplémentaire permettrait d'avoir une vision plus prospective, et plus positive, et éviterait au territoire du Chablais de se sentir relégué et « jugé » comme territoire de seconde zone

**Remarques de la Maison de l'Economie Développement,  
suite à la rencontre d'Annemasse Agglo sur le projet de rapport de l'étude  
*Analyses des potentiels des sites stratégiques des territoires français de  
l'agglomération en regard du schéma d'agglomération – le 27/09/2008***

**Remarques sur le rapport par les élus d'Annemasse Agglo**

Dans la partie « 4 – Conclusions pour le Projet d'Agglomération Franco Valdo Genevois »  
3<sup>ème</sup> paragraphe

« Les améliorations liées au Ceva favorisent le site de l'Etoile Annemasse et – si un raccordement efficace peut être réalisé – les autres sites de l'Agglomération d'Annemasse ainsi que le site de Perignier. »

Propositions de forme

« Les améliorations liées au Ceva favorisent le site de l'Etoile Annemasse, les autres sites de l'Agglomération d'Annemasse ainsi que le site de Perignier si un raccordement efficace peut être réalisé »

RP 15 « Alors que dans le canton de Genève, une gestion étatique des prix des terrains assure qu'une certaine mixité des activités se mettent en place un niveau artificiellement élevé des prix serait approprié dans la partie française de l'agglomération. Ceci avec l'objectif de décourager les activités à faible valeur ajoutée de s'implanter sur les meilleurs sites »

Les élus ont réagit très vivement à cet argument – en effet notre véritable atout en terme de promotion est le prix des terrains. Cet élément nous permet de rester compétitif face aux conditions fiscale plus avantageuses côté genevois

En résumé, et de manière très schématique (nombreux sont les cas particuliers nuanciant ou infirmant ces chiffres), on pourrait synthétiser la comparaison dans le tableau suivant :

	FRANCE	GENEVE
<b>COUTS</b>		
Salaires bruts	100	137-175
Charges sociales employeur	100	48
Coût salarial total pour l'employeur	100	110 - 120 <sup>1)</sup>
Coûts immobiliers	100	142
Charges externes hors-loyer	100	117
<b>IMPOSITION</b>		
Impôts sur les bénéfices	100	75 <sup>2)</sup>
		35,5 <sup>3)</sup>
		28,2 <sup>4)</sup>
Taxes diverses	100	21
Chiffres 2005		

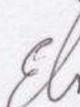
Dans ces conditions, il est impératif de ne PAS augmenter le prix des terrains.

Bonneville, le 14 Novembre 2008

Projet d'Agglomération Franco-Valdo-  
Genevois  
Monsieur Jean NEURY, Co-Président  
Clos Babuty  
27, Rue Jean Jaurès  
74100 AMBILLY

*A l'attention de Marianne BAUDAT*

Votre interlocuteur : Stéphanie MUGNIER, Directrice Générale Adjointe  
Tel : 04.50.97.51.58 - Fax : 04.50.97.51.73 - Courriel : s.mugnier@ccfg.fr  
Nos Réf : n° 2962/2008  
Objet : Contribution à l'Etude PDDE

 Monsieur le co-Président,

La Communauté de Communes Faucigny Glières, associée aux travaux de l'Arc du genevois en qualité de territoire de seconde couronne de l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise pour le département de la Haute-Savoie, a contribué à l'étude METRON visant à recenser les potentiels des sites stratégiques économiques.

A la lecture de la version quasi définitive de cette étude [*Ebauche rapport final novembre 08*], je souhaitais soulever les remarques suivantes en guise de contributions complémentaires :

- Il convient de revoir à la baisse « *le tiers du terrain des zones industrielles à réserver pour la voirie* » (cf p.12) : les préoccupations croissantes en matière de consommation de l'espace et les fortes orientations en la matière issue notamment du *Grenelle de l'Environnement* ne nous permettent plus à ce jour de consacrer autant de surfaces pour les infrastructures.
- En ce qui concerne le « *Tableau récapitulatif de la carte d'aptitude des sites* » (p.14), s'agissant d'un état des lieux des zones au regard des équipements existants ou prévus, il conviendrait de substituer « *Aptitude à court terme* » à « *aptitude à horizon 2030* » ; En effet, nombreux équipements n'étant pas ce jour actés ou en passe de l'être vont bouleverser ce classement sous quelques années.  
Par ailleurs, il serait préférable de pondérer cette aptitude avec l'ambition globale qui est donné au site, devenant de ce fait un élément de levier pour les projets d'équipements qui pourraient être en arbitrage.  
En ce qui concerne la Zone 28.2 « *Findrol* » à Contamine sur Arve, l'implantation en cours de l'hôpital intercommunal Annemasse Bonneville

Communauté de Communes  
Faucigny Glières

56, place de l'Hôtel de ville  
7413 0 Bonneville - F  
Tél. (+33) 04 50 97 51 58  
Fax (+33) 04 50 97 51 73  
Email : courrier@ccfg.fr

n° siret 200000720001  
Code APE 751A



Papier recyclé

positionne de fait cette zone comme pouvant prétendre à très court terme à constituer une offre d'accueil pour les activités à fortes exigences. A Horizon 2012 cette zone aura le rayonnement d'un secteur d'importante notoriété pour tout le nord du département de la Haute-Savoie. Il convient dès lors de l'apprécier dès aujourd'hui dans son potentiel.

- Le Conseil communautaire de la communauté de communes a acté, lors de son débat autour d'un projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT Faucigny Glières en date du 30/10/2008 **LA PERSPECTIVE DE 64 HA DE ZONES INDUSTRIELLES NOUVELLES À CRÉER À L'HORIZON DU SCOT, QU'IL CONVIENT DE RAJOUTER À « L'OFFRE POTENTIELLEMENT DISPONIBLE À HORIZON 2030 »** de la présente étude :

Les modifications concernent particulièrement :

**FICHE 28.2 ZI FINDROL CONTAMINE SUR ARVE : 26.8-► 27.9 HA**

**ET BONNEVILLE (FICHE 29 (29.1-29.4) ZI DE BONNEVILLE : 133 HA DONT 6.1 DISPONIBLE) PAR LA CRÉATION DE 2 NOUVEAUX SITES « ZONE DE PRÉ MOUCHET » ET « ZONE DE BONNEVILLE-VOUGY » DE 6,5 ET 47 HA.**

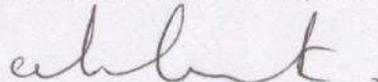
En effet, la première offrira 6,5 Ha supplémentaires à l'activité économique locale et la création de la seconde « ZI Bonneville – Vougy » offrira 47 Ha, accessible à moins de 1 km d'un échangeur autoroutier complet.

A ce titre, la fiche p.155 mentionne « 20 ha de surface disponibles », chiffre erroné, qui pourrait être ainsi porté à 60 ha.

De plus, outre son rayonnement en qualité d'offre importante dans la seconde couronne du PAFVG, cette ZI vise à soutenir le pôle de compétitivité Arve Industrie par l'opportunité de foncier industriel aux entreprises de la vallée de l'Arve, moteur de l'industrie haut-savoiarde.

Vous remerciant par avance de l'intégration de ces éléments au sein de cette étude, et de leur prise en compte dans l'évolutivité de ce document chemin faisant.

Je vous prie de croire, Monsieur le co-président, en l'expression de mes salutations les meilleures.



Martial SADIET  
Président

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
FAUCIGNY GLIÈRES

Copie : Bureau de l'ARC



**ANNEXE : FICHES À COMPLÉTER / MODIFIER**

(p.80) **FICHE 28.2 ZI FINDROL CONTAMINE SUR ARVE : 26.8-► 27.9 HA**  
 Décomposée selon le tableau suivant :

Disponibilité des surfaces				
		Localisation (13)		
		1 (AUx)	2 (UH)	3 (1AU2)
Surface potentiellement disponible horizon 2030 (ha)		0 Ha	0 Ha	nc Ha
Surface totale disponible à moyen terme (ha)		3.9 Ha	0 Ha	8 ha
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		2.07 Ha	16 ha	0 ha
Maîtrise foncière (15)		0.2 Ha	16 ha	0 Ha
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Activités économiques et services de santé (IRM, Radiothérapie)	Chantier à venir	Agricole
	Etat des installations (bâtiments etc. )	Bâtiments récents	Constructions projetées jusqu'en 2011	/
Propriétaires (17)	Qui	Propriétaires privés et Publics (CCFG)	Propriétaire public (SMDHIAB)	Propriétaires privés
	Nombre	5	1	15
Disponibilité à ... terme (18)	court	2 Ha	0 Ha	0 Ha
	moyen	3.9 Ha	0 ha	8 Ha
	long	0 Ha	0 Ha	0 ha

Il est également entendu que la surface disponible à terme est sujette à évolution.

Cette évolution nécessite également une modification de la fiche de prospective p.155 :

<b>Déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)</b>
TP, <i>aéroport, proximité du cœur de l'agglomération, proximité des services aux entreprises, représentativité</i>
→ Supprimer « déficit de représentativité » : cette zone est vouée à une représentativité importante liée à l'implantation du futur centre hospitalier de rayonnement départemental, qui sera ouvert fin 2011.
<b>Remarques</b>
TP prévu : desserte bus
→ A noter la desserte bus arrivera « en continuité et en cadencement du CEVA »
<b>Aptitude 2030 / potentiel maximal</b>
Activités avec des exigences de localisation faibles à moyennes
→ L'attractivité du site, sa desserte autoroutière sera complétée à court terme par sa future desserte en TC en lien direct avec le CEVA et permettra de répondre à moyen terme à des exigences moyennes à élevées, voire en réponse à des demandes en relation avec des exigences de recherche et développement en lien avec les technologies médicales.

Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude
<p>Selon le PAFVG et les principes fixés pour la localisation d'activités commerciales à forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte faible ne sont pas adaptés pour l'accueil des activités commerciales fortement génératrices de déplacements, car une desserte uniquement par bus n'offre pas une vraie alternative à l'utilisation des transports individuels.</p> <p>Le même raisonnement mène à la conclusion que les sites de Findrol ne sont pas adaptés aux équipements publics avec une forte génération de déplacements</p> <p>→ Ne pourriez vous pas simplement évoquer que « Ce site, de part sa notoriété hospitalière et sa desserte performante en transport individuels, et prochainement dans la continuité du CEVA en TC, n'écarte pas le potentiel lié à de grands équipements publics »</p>
Potentiel de développement (développement déjà prévu ou à prendre en considération)
<p>Le site présente une excellente accessibilité en voiture. Par sa situation périphérique, il a un intérêt réduit pour le niveau d'agglomération</p> <p>→ Merci de compléter par « mais représente un potentiel de développement important en qualité d'offre de notoriété de seconde couronne de l'Agglomération »</p>
Conclusions, recommandations
<p>Le développement d'un transport public performant reliant le futur Hôpital avec Annemasse et Bonneville est indispensable.</p> <p>→ Merci de compléter par « Et devra s'inscrire dans la continuité et le cadencement prévu pour le CEVA ».</p>

### FICHE 29(-5 ?) ZI BONNEVILLE VOUGY : 47 Ha

La création d'une nouvelle zone « Bonneville-Vougy » de 47 Ha  
Décomposée selon le tableau suivant :

Disponibilité des surfaces			
		Localisation (13)	
Surface potentiellement disponible horizon 2030 (ha)		47 Ha	
Surface totale disponible à moyen terme (ha)		47 Ha	
Surfaces immédiatement disponibles (ha) (14)		0Ha	
Maîtrise foncière (15)		0 Ha	
Utilisation actuelle des surfaces immédiatement disponibles (16)	Type d'utilisation actuelle	Agricole	
	Etat des installations (bâtiments etc.)		
Propriétaires (17)	Qui	Propriétaires privés	
	Nombre	nc	
Disponibilité à ... terme (18)	court	47 Ha	
	moyen	47 Ha	
	long	0 Ha	

# Commentaire de la CCAS

Suite au courriel du 3 octobre qui nous transmet l'analyse du bureau Metron, je suis surprise que la fiche de la CDC sur le site de l'Eculaz/Scientrier n'apparaisse pas dans les documents de travail. Sur quels critères a-t-elle été écartée considérant les 10 facteurs de localisation pris en compte :

- la distance au coeur de l'agglomération qui est de 8 km environ par l'autoroute
- l'accessibilité en transports publics est en cours de réflexion par le conseil général qui étudie notamment la desserte de l'hôpital dans ce secteur
- le raccordement au chemin de fer pour les marchandises est assuré par la gare de Reignier
- l'accès est facile par la voiture, l'échangeur étant à Findrol
- il y a une grande disponibilité de places de stationnement sur le site de Findrol (futur hôpital) mais aussi sur l'Eculaz/Scientrier avec en plus un P+R prévu à Reignier
- les services de proximité sont assurés par le bourg de Reignier (2km)
- la proximité des services aux entreprises est également assurée par le bourg de Reignier
- la représentativité du site est assurée par l'hôpital à Findrol et par l'entreprise Velsol à l'Eculaz
- le calme, espaces verts alentour, c'est la vue sur le Mont Blanc mais aussi le site de la plaine des Rocailles ou encore le Golf d'Esery. Ce secteur est un site exceptionnel et recherché par les entreprises du fait de son cadre paysager.

Enfin, la disponibilité actuelle sur le site de l'Eculaz/Scientrier est de 14 ha prioritaires de la CDC, ce qui n'est pas moins important que d'autres secteurs retenus.

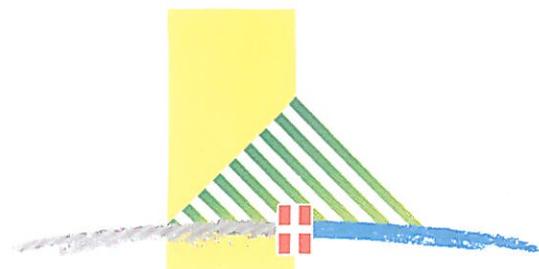
Cette zone (Eculaz/Scientrier) avec celle de Findrol constitue une cohérence territoriale traduite dans le SCOT Arve et Saleve. La communauté de communes est d'ailleurs passée en TPU au 1er janvier 2008, confortant cette unité de territoire.

Les élus de la CDC Arve et Saleve sont donc désagréablement surpris de l'absence du secteur de l'Eculaz/Scientrier dans cette étude.

Pour toutes ces raisons, il est opportun de rattacher le secteur de l'Eculaz/Scientrier à celui de Findrol (les distances entre les zones étant de 1 à 1,5 km).

Vous remerciant de rapporter ces remarques et espérant vivement qu'elles soient prises en considération

Cdc Arve et Saleve  
8 octobre 2008



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

BÂT. ATHÉNA - SITE D'ARCHAMPS  
74160 ARCHAMPS  
TÉL. 04.50.95.92.60 - FAX 04.50.95.92.69  
[www.cc-genevois.fr](http://www.cc-genevois.fr)

## **Remarques de la Maison de l'Economie Développement, suite à la rencontre de la Communauté de Communes du Genevois, sur le projet de rapport de l'étude *Analyses des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération***

### **Remarques sur le rapport par les élus de la Communauté de Communes du Genevois**

1 Compte tenu d'un important potentiel de développement sur le site du Châble Beaumont/Présilly, environ 5 hectares pour la première tranche, qui viennent s'ajouter à la requalification d'une friche industrielle, les élus souhaiteraient que cette zone soit intégrée à l'étude comme un nouveau pôle. Les élus s'appuient sur le fait que cette zone pourrait présenter un intérêt pour le desserrement de la demande artisanale genevoise, notamment liée au projet Praille Acacias Vernets.

En outre, l'introduction de ce site éviterait que la Communauté Communes ne propose d'offre pour les activités à exigences moyennes.

2 Concernant les déficits, pour les éléments non en italiques, c'est-à-dire influençables, les élus préféreraient que soient évoqués les « *Points à améliorer* ».

Dans le cas Archamps / Cervonnex, ils estiment qu'il faut envisager une desserte TP performante d'ici à 2030. Ils souhaitent que l'étude préconise cette infrastructure.

3 Concernant le Pôle Gare de Saint-Julien-en-Genevois, les élus souhaiteraient que les conclusions prévoient un raccordement TP vers Genève, Annemasse, Bellegarde (comme cela est écrit), mais également vers Archamps et Cervonnex.

4 Concernant Viry/Valleiry, les élus souhaiteraient que l'accent soit davantage mis sur le fait que ces sites sont d'ores et déjà raccordés au fer.

**Remarques des Communautés de Communes  
du Pays de Gex et du Bassin Bellegardien sur le projet de rapport de l'étude :**

**« Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français  
de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération »**

---

**Demandes de modifications du rapport**

---

**p15 §6-7-8**

*p15 §6 : "Alors que dans le Canton de Genève, une gestion étatique des prix des terrains assure qu'une certaine mixité des activités se mette en place, un niveau artificiellement élevé des prix serait approprié dans la partie française de l'agglomération. Ceci avec l'objectif de décourager les activités à faible valeur ajoutée de s'implanter dans les meilleurs sites."*

**CCPG**

**1°)**

Les niveaux de prix dans la partie française de l'agglomération ne peuvent être comparés aux niveaux de prix genevois. En effet, les conditions cadres et l'offre de services sont radicalement différents.

Une politique de prix élevés conduirait d'une part à annuler l'un des principaux arguments concurrentiels de la partie française de l'agglomération, par rapport à l'agglomération lyonnaise notamment, d'autre part à renforcer la pression pour le développement de projets commerciaux. Le résultat serait donc inverse à celui recherché.

De plus, le choix d'un certain niveau de prix peut être un choix politique en vue de favoriser l'implantation d'activités.

Pour éviter les dérapages et les installations d'activités non désirées, l'accent doit être mis sur la définition précise des vocations des sites dans les documents d'urbanisme. C'est sur ce point que le rapport devrait insister.

**2°)**

Arrêter le texte au §5.

**p20 - Tableau**

Le site de la Porte de France et le site du Technoparc ne peuvent absolument pas être dissociés et doivent impérativement être présentés ensemble : site Technoparc/Porte de France.

**P21 §4.2.2**

**CCBB**

Les remarques dans ce paragraphe s'appliquent aux commerces dont la zone de

chalandise est l'agglomération. Le cas des commerces exceptionnels, comme le Village des Alpes, doit être explicitement différencié.

**p28**

*« Les secteurs qui sont desservis par le tram doivent donc absolument être développés en priorité, finalement aussi pour maximiser l'utilité de cette ligne de tram transfrontalière, voire même pour justifier sa réalisation. »*

### **CCPG**

La formulation devra être reprise comme suit : « les secteurs proches du Tram devront de préférentiellement être développés avant les secteurs plus éloignés, en intégrant dans la planification des aménagements et les découpages parcellaires les liaisons vers les lignes de tram, notamment par modes doux.

• *Pour St-Genis-Pouilly et Ferney, les sites doivent également être examinés en relation avec le développement des centres régionaux, leurs fonctions et localisation doivent donc être définies en conséquence. »*

Seuls les SCOT font foi pour la localisation des activités. Le mot « localisation » ne peut en aucun cas être maintenu.

---

## **Demandes de modifications du cahier annexe**

---

### **CCBB**

#### **Annexe 8.3 – Fiche 32 – Pôle Gare de Bellegarde**

sur la 2ème page renvoi 3 en bas de la page:

*« Il était question de relocaliser sur ce site le Collège (cycle) du centre ville (actuellement situé dans des locaux anciens en cœur de ville. Une médiathèque devait aussi être construite en contrebas mais le projet a été gelé pour des raisons financières. La médiathèque pourrait être intégrée dans un plan d'ensemble et dans une opération privée. Une solution pour le collège serait plus difficile à trouver. »*

#### **A modifier comme suit :**

Il est question de relocaliser sur ce site le collège du centre ville, actuellement situé dans des locaux anciens en cœur de ville, ainsi que le pôle culturel (école de musique et médiathèque).

#### **Annexe 8.7 – Fiche 33 – Zone de Vouvray – CCBB**

##### ***Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude***

Proposition de modification PAFVG : « ... ce critère est moins pertinent lorsque la nature spécifique de l'offre

*commerciale peut être assimilée à une offre de commerce lourd. La localisation retenue par le projet du Village des Alpes est une localisation préférentielle, mais non optimale du point de vue de la mobilité. »*

Tout le Bassin Bellegardien pense au contraire que la liaison ferroviaire qui relie le cœur de Genève et le cœur de Bellegarde (Pôle multimodal) en moins de 25 mn, et le cœur de Bellegarde à Lyon par des TER à cadencement renforcé, positionne ce projet comme une localisation optimale en matière de mobilité, puisque le réseau ferroviaire permet une alternative pertinente au transport individuel.

**Il est formellement demandé d'enlever la fin de la phrase :** " mais non optimale du point de vue de la mobilité."

**Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)**

**Il est formellement demandé d'enlever intégralement la phrase** "même avec un renforcement important du centre régional de Bellegarde, le site reste périphérique du point de vue de l'agglomération et il a donc une importance limitée".

**Conclusions, recommandations**

*« L'idée de concentrer le développement de la région Bellegardienne à un endroit proche du centre de Bellegarde est à saluer. En même temps, le site demeure trop éloigné du centre-ville pour vraiment renforcer le centre régional de Bellegarde. »*

**Nouvelle rédaction demandée :**

- " L'idée de concentrer le développement futur, au plan économique, de la région bellegardienne à un endroit proche du centre d'une part et d'autre part de faire évoluer un site à vocation économique ancienne directement connecté sur l'échangeur autoroutier, est à saluer"

- **enlever** "en même temps, le site est trop éloigné du centre ville pour renforcer le centre régional de Bellegarde".

En effet, le bassin bellegardien dans son ensemble, et donc le centre régional de Bellegarde, serait renforcé en termes de poids et d'image par ce projet, dans, mais aussi hors, du cadre de l'agglomération.

---

## CCPG

### Fiche 34 – Pays de Gex Centre

Pour l'ensemble de la fiche, la distinction entre les secteurs 34.2 (Technoparc) et 34.3 (Porte de France) telle qu'elle est formulée ne peut être acceptée : ces secteurs doivent être traités comme une seule entité Technoparc/Porte de France (voir remarques sur le rapport).

**« Aptitude 2030 / Potentiel maximal**

*34.1 et 34.2 : activités avec des exigences moyennes à fortes : technologie avancée, administration privée etc.*

*34.3 : activités avec des fortes exigences : services aux entreprises, technologie avancée voire même des organisations internationales »*

Pour cette partie, la formulation doit être modifiée comme suit :

34.1 : activités avec des exigences moyennes à fortes : technologie avancée, administration privée etc.

34.2 et 34.3 : activités avec des fortes exigences : services aux entreprises, technologie avancée voire des organisations internationales.

**« Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)**

*Le site est proche de l'aéroport, mais non intégré du point de vue de l'urbanisation. Par le renforcement et l'agrandissement du centre régional de Saint-Genis-Pouilly et en rapport avec le futur tramway, il faut encourager une meilleure intégration.*

*Le site 34.3, desservi directement par le tram, présente le plus grand potentiel. »*

La distinction 34.2 et 34.3 telle qu'elle est formulée ne peut être acceptée (voir remarques sur le rapport).

Pour cette partie, la formulation doit être reprise comme suit :

Le site est proche de l'aéroport, mais non intégré du point de vue de l'urbanisation. Par le renforcement et l'agrandissement du centre régional de Saint-Genis-Pouilly et en rapport avec le futur tramway, il faut encourager une meilleure interconnexion. Pour le secteur 34.2, les connexions vers la ligne de tram devront en particulier être améliorées, en insistant notamment sur les modes doux.

**« Conclusions, recommandations**

*Le site est bien localisé et adapté pour des activités à valeur ajoutée. Le développement du secteur 34.3, adapté pour des activités encore plus intéressantes, est à développer en priorité.*

*La desserte TP, pas seulement en direction de Genève, mais aussi avec le bassin d'origine des employés et clients du site, est à développer.*

*Une éventuelle extension supplémentaire du site devrait se localiser sur l'axe tramway. »*

Pour cette partie, la formulation doit être modifiée comme suit :

Le site est bien localisé et adapté pour des activités à valeur ajoutée.

La desserte TP, pas seulement en direction de Genève, mais aussi avec le bassin d'origine des employés et clients du site, est à développer.

Une éventuelle extension supplémentaire du site devrait se localiser sur l'axe tramway.

**CABINET DU PRESIDENT**

Votre interlocuteur :  
**Guillaume de COCK**  
**Directeur de Cabinet**  
04 50 42 65 09

gdecock@cc-pays-de-gex.fr

Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois  
Clos Babuty  
27 Rue Jean Jaurès  
74100 AMBILLY

Saint-Genis-Pouilly, le 28 octobre 2008

**OBJET : Projet d'Agglomération**

N/Réf : EB/GdC/PB/08/ *512*

V/Réf :

**A l'attention de**  
**Madame Nicole SURCHAT et Monsieur Frédéric BESSAT**  
**Chefs de Projet**

Madame, Monsieur,

Lors de la dernière réunion du bureau de l'ARC, il a été convenu que les remarques de notre collectivité sur le projet de rapport de l'étude « Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération » vous seraient communiquées par notre agence de développement économique, ce qui a été fait.

Je souhaite néanmoins revenir sur deux points et bien insister sur les demandes qui vous ont été transmises.

1°) En page 15 du rapport, la question des prix du foncier économique dans la partie française de l'agglomération est abordée. Il y est indiqué que ces prix seraient trop faibles au regard des prix pratiqués à Genève.

J'insiste sur le fait qu'une politique de prix élevé conduirait au résultat inverse de celui recherché. Elle ouvrirait un boulevard aux seules activités commerciales alors que l'objectif est de rééquilibrer les emplois qualifiés.

Pour éviter les dérapages et les installations d'activités non désirées, la politique d'urbanisme, dont les grandes lignes sont dessinées par les SCOT, est l'outil le plus efficace, avec une définition précise des vocations des sites dans les documents *ad hoc*. C'est sur ce point que le rapport devrait insister et les 3 derniers paragraphes n'ont donc pas lieu d'être.

Economie et emploi  
Relations Frontalières  
Aménagement du territoire  
Eau et assainissement  
Gestion des déchets  
Contrat de rivières  
Environnement  
Affaires culturelles  
Tourisme  
Affaires sociales  
Contrat de sécurité  
Politique contractuelles  
Montagne et Randonnée  
CRI

Cessy  
Chaillex  
Chevry  
Chézery-Forens  
Collonges  
Crozet  
Divonne-les-Bains  
Echenevex  
Farges  
Ferney-Voltaire  
Gex  
Grilly  
Léaz  
Lélèx  
Mijoux  
Ornex  
Péron  
Pougny  
Prévessin-Moëns  
Saint-Genis-Pouilly  
Saint-Jean-de-Gonville  
Sauverny  
Segny  
Sergy  
Thoiry  
Versonnex

Technoparc  
50, rue Gustave Eiffel  
F-01630 Saint-Genis-Pouilly  
Tél: 04 50 42 65 00  
Fax: 04 50 42 65 01  
info@ccpg.fr

2°) Dans l'ensemble du rapport et de ses annexes, pour le secteur Pays de Gex Centre, la distinction entre le site du Technoparc (34.2) et le secteur de la Porte de France (34.3) telle qu'elle est formulée ne peut être acceptée : ces secteurs doivent être traités comme une seule entité Technoparc/Porte de France.

Des liaisons vers l'axe du tramway devront être recherchées dans les aménagements futurs, notamment par modes doux.

Enfin, je tiens à vous rappeler que, pour ce qui concerne les sites stratégiques de la partie française de l'agglomération, seuls les SCOT font foi et qu'il n'est en aucun cas question de modifier la localisation des sites tels qu'ils ont été définis. Cette dernière est une donnée que le projet d'agglomération doit intégrer et non remettre en question.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération cordiale et dévouée.

Le Président,

 Etienne BLANC  
Député de l'Ain



**Projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

**Projet de rapport de l'étude  
« Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français  
de l'agglomération en regard du schéma d'agglomération »**

Remarques complémentaires au courrier de la CC du Pays de Gex du 3 novembre et des  
remarques formulées par la CC du Bassin Bellegardien

---

**Page 16 – Texte actuel**

- Les sites périphériques doivent se concentrer sur les branches avec un ancrage local ou régional. Pour ces marchés partiels, et dans les régions avec des qualités de localisation a priori relativement faibles, il faut s'employer à mettre les sites qui y sont les meilleurs à disposition et dans des endroits adaptés (Chablais, Bellegarde). Une concentration du développement dans les meilleurs sites, respectivement dans les sites qui sont les plus adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire, doit être encouragée.

Dans la partie française de l'agglomération, tout l'art de la politique territoriale et de la politique des transports consistera à favoriser les meilleures surfaces, aussi bien au niveau de l'ensemble de l'agglomération que dans les marchés partiels locaux. Cela à l'aide de mesures de développement territorial et du choix d'une politique adroite de desserte en transports. Une politique foncière active et ciblée et des mesures régulatrices et fiscales pourront appuyer cela.

**Page 16 – Proposition de modifications**

- Les sites périphériques doivent se concentrer sur les branches avec un ancrage local ou régional. Pour ces marchés partiels, et dans les régions avec des qualités de localisation a priori relativement faibles, il faut s'employer à mettre les sites qui y sont les meilleurs à disposition et dans des endroits adaptés (~~Chablais, Bellegarde~~). Une concentration du développement dans les meilleurs sites, respectivement dans les sites qui sont les plus adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire, doit être encouragée. **Pour les projets dont l'envergure dépasse le cadre local ou régional, et dont l'ampleur est incompatible avec les caractéristiques urbaines et les disponibilités foncières des centralités régionales, et qui par conséquent sont intégrés dans les sites périphériques, des connexions TP performantes (fréquences au quart d'heure minimum) devront être recherchées.**

Dans la partie française de l'agglomération, tout l'art de la politique territoriale et de la politique des transports consistera **donc** à favoriser les meilleures surfaces, aussi bien au niveau de l'ensemble de l'agglomération que dans les marchés partiels locaux. Cela à l'aide de mesures de développement territorial et du choix d'une politique adroite de desserte en transports. Une politique foncière active et ciblée et des ~~mesures régulatrices et fiscales~~ **règlements d'urbanisme adaptés** pourront appuyer cela.

**Page 17 – Texte actuel**

- D'autre part, les sites d'accueil d'activités économiques des parties périphériques de l'agglomération peuvent agir comme leviers pour concentrer le développement territorial à des endroits spécifiques. Cependant, ces sites - en raison de leur localisation à la limite de l'urbanisation actuelle - participent peu au renforcement des centres. En plus, leur accessibilité en TP est difficile à garantir. Cette contradiction partielle par rapport aux objectifs du Projet d'agglomération doit être précisément examinée et surmontée à **l'aide** d'une planification soigneuse.

**Page 17 – Proposition de modifications**

- D'autre part, les sites d'accueil d'activités économiques des parties périphériques de l'agglomération peuvent agir comme leviers pour concentrer le développement territorial à des endroits spécifiques. Cependant, ces sites - en raison de leur localisation à la limite de l'urbanisation actuelle – **peuvent ne pas participer** au renforcement des centres urbains. ~~En plus,~~ Pour ce faire, leur accessibilité en TP ~~est difficile à garantir~~ doit être garantie. ~~Cette contradiction partielle par rapport aux objectifs du Projet d'agglomération doit être précisément examinée et surmontée à l'aide d'une planification soignée.~~ Pour répondre aux objectifs du Projet d'agglomération, une planification soignée doit être mise en place pour les sites périphériques, en cohérence avec le renforcement des centres.

**Page 167 - Fiche 33 – Zone de Vouvray – Texte actuel**

**Déficits principaux 2030 (*en italique : critère non influençable*)**

TP, *proximité aéroport, proximité du coeur de l'agglomération, proximité des services aux entreprises, représentativité*

**Remarques**

Desserte TP prévue pour 2030 : bus cadencé (shuttle avec la gare de Bellegarde)

**Aptitude 2030 / Potentiel maximal**

activités avec des exigences de localisation faibles à moyennes

**Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude**

Du point de vue des entreprises commerciales, les sites sont adaptés pour des activités commerciales lourdes et légères.

Du point de vue du PAFVG et des principes fixés pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible (uniquement par bus) ne sont pas adaptés pour l'accueil du commerce léger.

La localisation retenue par le projet du Village des Alpes, projet d'ampleur pour le bassin, est une localisation préférentielle, mais la desserte en bus cadencé entre la gare de Bellegarde et le site n'assure pas un rapport modal en faveur des TP.

**Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)**

Amélioration de la desserte TP, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.

**Conclusions, recommandations**

L'idée de concentrer le développement de la région Bellegardienne à un endroit proche du centre de Bellegarde est à saluer. En même temps, le site demeure trop éloigné du centre-ville pour vraiment renforcer son centre régional.

Une amélioration de la desserte TP est indispensable, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.

Le projet de village des marques gagnerait à être localisé proche d'un centre multi-modal tel que la gare de Bellegarde.

**Page 167 - Fiche 33 – Zone de Vouvray – Modifications demandées**

**Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude**

Du point de vue des entreprises commerciales, les sites sont adaptés pour des activités commerciales lourdes et légères.

Du point de vue du PAFVG et des principes fixés pour la localisation d'activités commerciales de forte fréquentation, les sites non intégrés et avec une desserte TP faible (uniquement par bus) ne sont pas adaptés pour l'accueil du commerce léger.

La localisation retenue par le projet du Village des Alpes, projet d'ampleur pour le bassin, est une localisation préférentielle, mais la desserte en bus cadencé entre la gare de Bellegarde et le site n'assure pas un rapport modal **optimum** en faveur des TP.

**Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)**

Amélioration de la desserte TP, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.

**Conclusions, recommandations**

L'idée de concentrer le développement de la région bellegardienne à un endroit proche du centre de Bellegarde est à saluer. ~~En même temps, le site demeure trop éloigné du centre-ville pour vraiment renforcer son centre régional.~~ Toutefois, le site ne pourra renforcer le centre régional que dans la mesure où une **planification soignée et cohérente est mise en place.**

Une amélioration de la desserte TP est indispensable, non seulement en lien avec le centre de Bellegarde, mais aussi avec le bassin d'origine des futurs clients et employés du site.

Le projet de village des marques gagnerait à être **extrêmement bien connecté au localisé proche d'un** centre multi-modal ~~tel que de~~ la gare de Bellegarde.

# Agence de Développement Economique

## Pays de Gex - Bassin Bellegardien

---

### Page 169 – Fiche 34 – Pays de Gex Centre – Modifications demandées

#### **Déficits principaux 2030 (en italique : critère non influençable)**

TP (en particulier pour 34.1-~~et 34.2~~), autoroute, ~~proximité des~~ services aux entreprises, représentativité.

#### **Remarques**

Seul le secteur 34.3 est directement desservi par l'extension de la ligne tramway CERN – Saint-Genis Centre. Les deux autres sites sont à plus de ~~500 m~~ 300 m (34.2), resp. plus de 1 km (34.1) à pied.

#### **Aptitude 2030 / Potentiel maximal**

Activités avec des fortes exigences : services aux entreprises, technologie avancée voire ~~même~~ des organisations à caractère internationale. L'atout spécifique du secteur 34.3 est la desserte directe par le futur tramway. ~~Il présente donc le plus grand potentiel.~~

#### **Cohérence entre vocation actuelle / prévue et aptitude**

En cohérence

#### **Potentiel de développement (développements déjà prévus ou à prendre en considération)**

Le site est proche de l'aéroport, mais non intégré du point de vue de l'urbanisation. Une meilleure intégration est possible par le renforcement et l'agrandissement du centre régional de Saint-Genis-Pouilly et en rapport avec le futur tramway.

#### **Conclusions, recommandations**

Le site est bien localisé et adapté pour des activités à haute valeur ajoutée. Le site 34 nécessite une approche d'ensemble avec un mode de gestion intégré. L'analyse montre que la parcelle 34.3 a un fort potentiel au regard de l'arrivée du tram, et de ce fait peut être structurante pour l'ensemble du site 34. Une éventuelle extension supplémentaire du site devrait ~~se~~ s'orienter sur l'axe tramway.

En outre, la desserte TP, pas seulement en direction de Genève, mais aussi avec le bassin d'origine des employés et clients du site, est à développer.

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

