

RAPPORT D'ACCOMPAGNEMENT : SYNTHÈSE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 2012

Projet d'agglomération
franco-valdo-genevois 2012

Juin 2012

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



CRFG
comité régional franco-genevois



.....

Rapport d'accompagnement

.....

**Synthèse du
Projet d'agglomération 2012**



Auteurs :

Équipe Projet d'agglomération

Philippe Steiner, chef de projet pour le Canton de Genève

Frédéric Bessat, chef de projet pour l'Arc syndicat mixte

Pascale Roulet, cheffe de projet pour Régionyon/Canton de Vaud

Sur la base des travaux des bureaux mandataires du Schéma d'agglomération 2012:

GGAU : urbanisme

mrs-partner : mobilité

Ar-ter : paysage

HYL : paysage

CSD : environnement

CITEC : modélisation mobilité

CEAT : diagnostic

Microgis : diagnostic

Observatoire universitaire de la mobilité : diagnostic

Avec l'appui de :

Comité de pilotage et Comité de projet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Fred Wenger et Bernard Woeffray, urbanistes, bureau urbaplan

Texte rédigé par :

Richard Quincerot, urbaniste FSU, bureau Permis de construire

© Agglomération franco-valdo-genevoise, juin 2012

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a été sélectionné dans le cadre du programme de coopération territoriale européenne INTERREG IV A France-Suisse 2007-2013. Il a bénéficié du soutien de l'Union européenne et de la Confédération suisse, à travers le fonds européen de développement régional.





Avertissement

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération est constitué des documents suivants:

> **Charte 2012 du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois**
Engagement politique des partenaires

> **Rapport d'accompagnement - synthèse du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2012**

> **Huit annexes :**

- Diagnostic
- Projet paysage 2012
- Schéma d'agglomération 2012
Urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Mesures du Projet d'agglomération 2012
Urbanisation, mobilité, paysage et environnement
- Evaluation des mesures et critères d'efficacité
- Evaluation environnementale stratégique
- Rapport de mise en œuvre du Projet d'agglomération 2007
- Politiques de services dans le cadre du Projet d'agglomération



Sommaire

1. Continuité du Projet d'agglomération.....	9
1.1 Un projet global.....	10
1.2 Les accords de base.....	12
1.2.1 Une agglomération multipolaire, compacte et verte	12
1.2.2 Une agglomération solidaire, dynamique et efficace	13
1.2.3 Accords de programmation à l'horizon 2030	13
1.3 Périmètre d'agglomération.....	16
1.4 Le contexte de la Métropole lémanique.....	23
2. État actuel et tendances	25
2.1 Fonctionnement global : points forts, points faibles	25
2.2 Environnement et paysage	30
2.3 Urbanisation : une structure forte	34
2.3.1 Structure générale de l'urbanisation	35
2.3.2 Agglomération centrale : un centre-ville transfrontalier	36
2.3.3 Agglomérations régionales : des pôles urbains dynamiques	37
2.3.4 Agglomération diffuse : une forte dynamique résidentielle	38
2.3.5 Évolution 2007-2012.....	38
2.3.6 Densification des localités : une tendance nette	39
2.4 Transports : transition engagée	40
2.4.1 Un retard historique	40
2.4.2 550'000 passages de la frontière par jour	41
2.4.3 Un système de mobilité surchargé et en mutation	43
3. Vision d'ensemble : trois enjeux fédérateurs	49
3.1 Approfondissement du Projet d'agglomération 2007.....	49

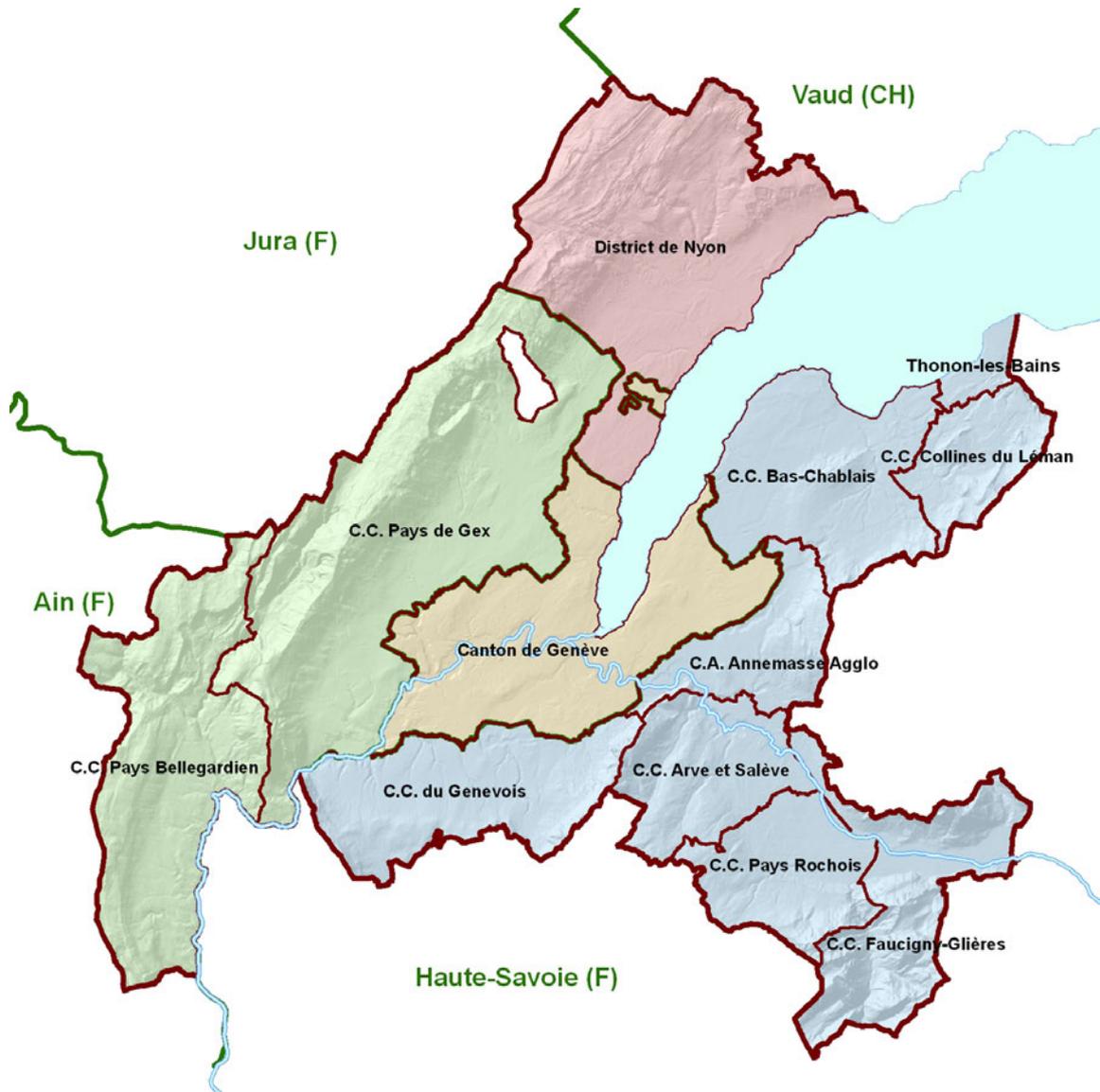


3.2	Trois groupes d'enjeux.....	56
3.3	Renforcer les fonctions métropolitaines.....	57
3.4	Optimiser le fonctionnement en réseau.....	61
3.5	Partager équitablement le bassin de vie.....	64
4.	Stratégies sectorielles : environnement, urbanisation et transports à l'horizon 2030.....	69
4.1	Environnement et paysage : des avancées significatives.....	69
4.2	Urbanisation : projet d'ensemble et projets localisés.....	76
4.2.1	Projet d'ensemble : faire la ville sur la ville.....	76
4.2.2	Projets localisés.....	77
4.3	Mobilité : des investissements nécessaires.....	93
4.3.1	Ensemble de l'agglomération.....	93
4.3.2	Agglomération centrale : un réseau de transport structurant, hiérarchisé et structuré....	99
4.3.3	Agglomérations régionales et leurs bassins versants.....	111
5.	Mise en œuvre, phasage et mesures.....	119
5.1	Principes de cohérence et de priorisation.....	119
5.1.1	Cohérence entre environnement, urbanisation et transports.....	120
5.1.2	Le plan-guide, traduction graphique de la coordination d'ensemble.....	121
5.1.3	Mise en œuvre opérationnelle : coordination d'ensemble et PSD.....	122
5.2	Phasage coordonné urbanisation-transports.....	125
5.3	Phasage des infrastructures de transport.....	128
5.3.1	Ferroviaire.....	129
5.3.2	Axes forts de transport public de l'agglomération centrale.....	132
5.3.3	Réseau routier structurant.....	136
5.4	Principes de priorisation des mesures A et B.....	140
5.5	Mesures d'infrastructures de transport A et B.....	144



6. Gouvernance et démarches participatives : une agglomération pérennisée et structurée	147
6.1 Portée de l'instrument « Schéma d'agglomération »	147
6.2 Des moyens de mise en œuvre renforcés.....	148
6.2.1 Légitimité : intégration dans les documents des territoires	148
6.2.2 Moyens de mise en œuvre	150
6.2.3 Politiques publiques transfrontalières.....	153
6.2.4 Dispositif de financement transfrontalier	153
6.2.5 Ressources humaines	153
6.3 Une gouvernance pérennisée et structurée.....	154
6.3.1 Le GLCT « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois »	155
6.3.2 Pérennisation de l'échelon intermédiaire des PACA.....	158
6.3.3 Maîtrises d'ouvrage pour la réalisation des mesures	159
6.4 Démarches participatives : Forum d'agglomération et PACA.....	160
7. Exigences de base et critères d'efficacité : éléments pour l'évaluation	163
7.1 Exigences de base	163
7.2 Critères d'efficacité	166
Synthèse des travaux menés dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (décembre 2007 - juin 2012)	167
Sigles et abréviations.....	173







1. Continuité du Projet d'agglomération

L'agglomération franco-valdo-genevoise qui s'est formée ces dernières décennies autour de Genève est un fait. Les trois composantes du territoire partagent les bénéfices d'un rythme de croissance exceptionnel, soutenu au fil du temps. Elles en partagent aussi les impacts. La rapidité du développement a des effets majeurs sur l'urbanisation, les transports et les paysages, qui dépassent les frontières entre les aires d'action instituées des collectivités publiques. Pour répondre aux besoins des populations et des activités, pour garantir la mobilité des ménages et des marchandises, pour préserver l'environnement et le paysage remarquable qui est l'un des grands atouts partagés de l'agglomération, une action concertée est indispensable. C'est la raison d'être du Projet d'agglomération.

En ce sens, la signature de la première Charte « Stratégies et priorités 2030 », en décembre 2007, a marqué une profonde évolution géopolitique.

- > Le Canton de Genève avait longtemps été coupé de ses voisins français par une frontière nationale qui s'était durcie pendant les guerres du XXe siècle, paralysant le développement d'infrastructures d'intérêt commun (ferroviaires, notamment). Il est aujourd'hui l'artisan central de la construction d'une gouvernance partenariale, indispensable pour assumer des enjeux toujours plus interdépendants.
- > La couronne française avait longtemps été traitée comme doublement périphérique : par rapport à Genève (dont elle dépendait économiquement, mais non politiquement) et par rapport à la France (dont elle était une marge très éloignée des centres de décision). Fédérée dans l'ARC Syndicat Mixte, elle s'est positionnée comme un acteur majeur de l'émergence de l'agglomération transfrontalière, avec le soutien de partenariats avec la Région Rhône-Alpes, les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie et l'Etat français.
- > Le district de Nyon fut longtemps un territoire vaudois essentiellement rural aux portes de Genève : dorénavant, son Conseil régional entend valoriser son dynamisme propre et maîtriser sa position de double appartenance à l'espace politique du Canton de Vaud et au bassin de vie genevois.



1.1 Un projet global

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ne se limite pas aux transports et à l'urbanisation, mais porte sur l'ensemble des politiques publiques dont dépend la vie quotidienne des populations. C'est un projet global qui vise à remédier aux problèmes de toute sorte créés par l'extension du fait urbain sur un large périmètre transfrontalier.

Il s'inscrit dans le cadre du Comité régional franco-genevois CRFG. Créé en 1973 par un accord international entre la France et la Suisse, cet organisme a pour vocation de traiter des problèmes de voisinage liés à la frontière. Ses activités sont conduites par sept commissions thématiques permanentes.

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois occupe dans le CRFG une place particulière.

- > D'une part, il coopère avec les commissions thématiques, bénéficiant de leurs avancées et leur apportant ses contributions propres. C'est ainsi que se développent diverses **politiques de services** d'agglomération, à des rythmes variables selon la nature des enjeux et les difficultés à surmonter (voir encadré page suivante).
- > D'autre part, il développe une **dynamique particulière**, impulsée par diverses politiques d'échelon supérieur. Ainsi, le Projet d'agglomération 2007 était placé au point de convergence entre la politique suisse des agglomérations, la politique française des projets de coopération métropolitaine, la politique des grands projets de la Région Rhône-Alpes et les politiques des Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.



Politiques de services

Les politiques de services visent à améliorer la qualité de vie dans l'agglomération et corriger les distorsions et les disparités entre les territoires. Elles consistent en un certain nombre de politiques publiques communes transfrontalières, touchant à tous les aspects de la vie quotidienne de l'ensemble des habitants de l'agglomération. Les principaux domaines concernés sont les suivants.

Économie - Pour corriger les déséquilibres, des actions concrètes améliorent l'information des entreprises et la promotion du territoire : procédure allégée pour les PME visant à limiter les incertitudes liées aux « prix de transfert », détachement de personnel de part et d'autre de la frontière, promotion dans des salons et réseaux, cellule transfrontalière d'accueil des entreprises, prochainement élargie aux Organisations internationales non gouvernementales (ONG), politique des pôles de développement économique (PPDE).

Formation - Une Charte de coopération transfrontalière en matière d'emploi-formation a été signée en 2009. Des avancées ont été réalisées en matière de formation initiale et continue : dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche (mémento), de la formation continue (offres sur Internet), formation professionnelle (Cité des Métiers), etc. Ces démarches sont en cours d'approfondissement (diagnostic du potentiel des coopérations en matière universitaire, de recherche et d'innovation, modularisations facilitant la reconnaissance de diplômes, formation des personnels de santé).

Logement - Les réflexions de fond et les données sur le logement qui avaient fondé le Plan directeur de l'habitat transfrontalier de 2007 sont prolongées par un suivi permanent et par diverses enquêtes (notamment sur les aspirations résidentielles). Une révision est prévue.

Cohésion sociale - L'amélioration des connaissances (notamment des précarités) et des actions tissant du lien social entre les territoires sont en cours.

Santé - Si la mise en place d'une collaboration sanitaire au niveau transfrontalier reste un objectif ambitieux, plusieurs actions opérationnelles se sont concrétisées (secours d'urgence, crises sanitaires, épidémiologie et santé environnementale, prévention des conduites addictives). Ces démarches sont en voie d'approfondissement.

Culture - Un atlas culturel transfrontalier recense plus de 500 lieux dans l'agglomération et une Stratégie de définition et d'implantation des grands équipements nourrit la réflexion sur l'avenir des projets culturels structurants.

Environnement et agriculture - L'unité du bassin de vie est particulièrement manifeste quand on aborde les thèmes de l'environnement, du paysage et de l'agriculture, qui donnent lieu à de nombreux travaux portés par le Projet d'agglomération et par la Commission environnement du CRFG (paysage, agriculture, nature, sols, déchets, climat, énergie, qualité de l'air, bruit, etc.).

Sécurité publique et protection de la population - Plusieurs accords ont été signés entre la Suisse et la France, qui ont abouti à la création de divers organes transfrontaliers, dont le Centre de coopération policière et douanière de Genève et la plateforme « Rens police GE/01/74 ». Des démarches sont engagées pour améliorer les échanges d'informations, mieux connaître la criminalité transfrontalière, instaurer un organe transfrontalier de coordination en matière de protection de la population, élaborer un plan coordonné d'intervention en cas de catastrophe et dresser un inventaire des moyens feu, protection civile et sanitaire dans l'agglomération.



Ce rapport d'accompagnement ne développe pas de manière détaillée tous les aspects du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui comprend diverses politiques de services et se concrétise par diverses lignes d'action sectorielles (Projet paysage, contrats de territoire corridors biologiques, Projet agricole d'agglomération, relations économiques, accueil d'entreprises, accueil d'Organisations internationales non gouvernementales, économie solidaire, etc.). Mais il apporte des éléments de réponse aux attentes spécifiques de la Suisse sur l'élaboration d'un Schéma d'agglomération 2012, ayant vocation de coordonner l'urbanisation, les transports et l'environnement, et sur les questions de participation, de communication et de gouvernance, tout en intégrant les avancées réalisées sur les autres thématiques transfrontalières.

1.2 Les accords de base

Le Projet d'agglomération s'inscrit dans la perspective générale du développement durable, que partagent les territoires partenaires français, genevois et vaudois. Cette convergence se traduit par trois accords de base :

- > le concept d'une agglomération multipolaire, compacte et verte
- > le concept d'une agglomération solidaire, dynamique et efficace
- > une programmation du développement à l'horizon 2030.

1.2.1 Une agglomération multipolaire, compacte et verte

Le Projet d'agglomération 2007 exprimait la volonté des partenaires de développer une agglomération multipolaire, compacte et verte.

- > Multipolaire : non dominée par une seule ville-centre, mais constituée d'un réseau de pôles urbains et de pôles d'activités bien intégrés, aux fonctions et aux profils complémentaires.
- > Compacte : non dispersée dans des quartiers de faible densité, mais concentrée dans un espace limité, faible consommatrice de sol agricole et naturel et de ressources énergétiques, donnant la priorité aux urbanisations denses, aux transports publics et aux mobilités douces (ville des proximités).
- > Verte : non segmentée par l'urbanisation, mais avec des espaces agricoles et naturels maintenus et structurés, le développement d'un maillage vert et d'espaces publics de qualité, essentiels pour maintenir la qualité de vie et la biodiversité dans l'agglomération.

Dans le Projet d'agglomération 2012, ce concept est confirmé et renforcé.



1.2.2 Une agglomération solidaire, dynamique et efficace

Le Projet d'agglomération 2007 avait placé, parmi ses premières finalités, la solidarité, la cohésion et l'équité sociale: il s'agissait « de promouvoir un espace de vie commun en rapprochant les populations et en rééquilibrant l'emploi et l'habitat » (Charte 2007, p. 24).

Le Projet d'agglomération 2012 confirme cette finalité et la complète: il entend construire une agglomération solidaire, dynamique et efficace.

Solidaire: il y a d'une part la solidarité imposée par les faits, la nécessité de gérer ensemble les transports, l'urbanisation et l'environnement aux fonctionnements désormais indissociables; et il y a d'autre part la volonté politique de renforcer la solidarité des territoires partenaires, en corrigeant des décalages injustifiés et en rééquilibrant les niveaux de vie et la qualité des services dans toutes les composantes de l'agglomération.

Dynamique: en tant que pôle Ouest de la Métropole lémanique, deuxième moteur économique de la Suisse, l'agglomération franco-valdo-genevoise se doit d'entretenir et de renouveler son profil métropolitain, dans un contexte de concurrence mondiale accrue, en renforçant les synergies et en s'assurant que la croissance ne s'effectue pas au détriment de la qualité de la vie (logement, cadre urbain, paysage, transports, environnement, tensions sociales, etc.).

Efficace: depuis 2007, l'approfondissement du Projet d'agglomération et les démarches de mise en œuvre des mesures ont mis en évidence, plus que jamais, la nécessité de construire une agglomération plus efficace, à la fois plus économe en ressources et plus déterminée à engager les investissements lourds indispensables au fonctionnement de l'agglomération transfrontalière.

1.2.3 Accords de programmation à l'horizon 2030

Le Projet d'agglomération 2007 avait été établi sur la base d'accords de programmation à l'horizon 2030, qui sont maintenus tels quels dans le Projet 2012. En effet, il est trop tôt pour modifier ces éléments de bases politiquement approuvés en fonction des événements observés depuis 4 ans. En particulier, la croissance observée s'est avérée nettement plus rapide que prévu: mais rien n'assure que ce rythme intense se poursuive dans les années à venir, surtout étant donné les incertitudes de la conjoncture internationale.

Les accords de programmation sont de trois types :

- > perspectives de croissance à l'horizon 2030
- > accueil de la croissance dans l'agglomération
- > répartition de la croissance dans les territoires.



> **Perspective de croissance à l'horizon 2030**

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois est dimensionné selon les hypothèses de croissance du scénario «dynamisme urbain» établi en 2012 par l'Observatoire statistique transfrontalier.

Soit, à l'horizon 2030 :

- o croissance démographique globale de **+200'000 habitants**, prolongeant la tendance des deux dernières décennies, d'un rythme de croissance soutenu de 1 à 1.3% par an
- o croissance économique de **+100'000 emplois** : le chiffre ne découle pas de prévisions, aléatoires en économie et pour une agglomération qui dépend étroitement des conjonctures internationales, mais de la volonté politique des partenaires de préserver le rapport actuel de 2 habitants pour 1 emploi, estimé équilibré à l'échelon de l'agglomération.

> **Accueil de la croissance dans l'agglomération**

Le Projet d'agglomération s'organise pour accueillir cette croissance à l'intérieur de son périmètre territorial, et non pour accroître l'étalement urbain en repoussant l'habitat encore plus loin des pôles d'emploi. Cette option volontariste va à l'encontre de la tendance observée ces dernières années, d'une extension du bassin d'emploi de plus en plus loin du cœur d'agglomération.

Elle implique que l'agglomération tienne un rythme annuel de construction de l'ordre de 5'000 logements par an, développe des sites d'accueil d'activités et construise des infrastructures et des équipements à la mesure des besoins.



> Répartition territoriale de la croissance

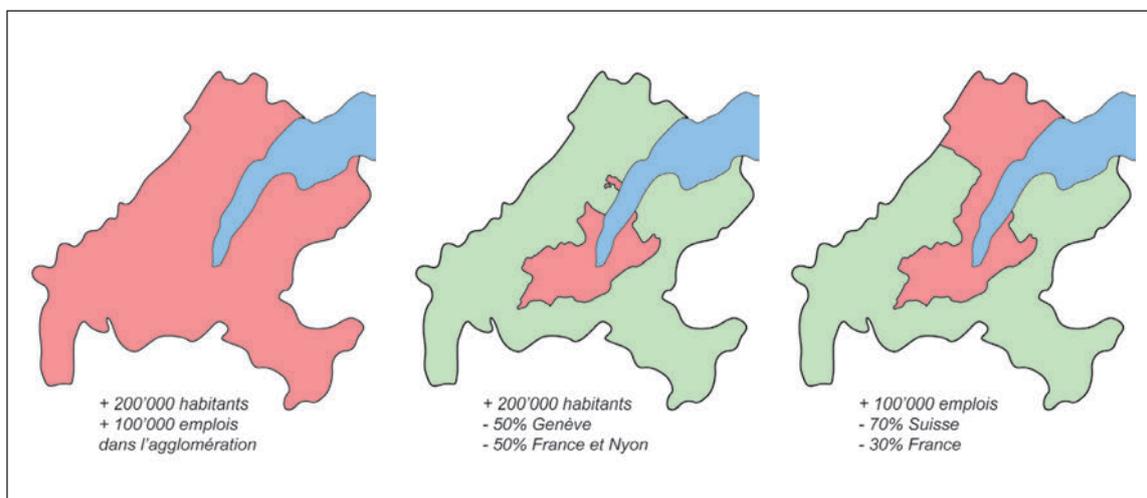
Le Projet d'agglomération entend conduire une politique volontaire de rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi, en renforçant l'habitat côté Genève et l'emploi côté France. Les objectifs sont multiples :

- o réaliser l'agglomération compacte autour des transports publics
- o freiner la dispersion en périphérie
- o mieux répartir les lieux de travail en renforçant les centres périphériques et en répartissant mieux les ressources fiscales.

L'engagement conclu dans la Charte 2007, maintenu dans le Projet d'agglomération 2012, porte sur la répartition suivante :

- > nouveaux habitants : 50% côté Genève, 50% côté France et Vaud : cette répartition fixe au canton de Genève l'objectif ambitieux de doubler son rythme de construction de logements pour le porter à environ 2'500 logements par an
- > nouveaux emplois : 30% côté France (avec une attention particulière sur les emplois qualifiés), 70% côté Suisse ; l'objectif d'attirer 30% de la croissance des emplois côté France est lui-même très ambitieux, étant donné la différence d'attractivité des conditions-cadres (fiscalité, droit du travail, droit des entreprises, etc.).

Voir Charte du Projet d'agglomération 2012





1.3 Périmètre d'agglomération

Le périmètre de l'agglomération franco-valdo-genevoise est à la fois **fonctionnel** et **politique**. C'est la région fonctionnelle du bassin d'emploi, qui vit de manière toujours plus intégrée. Et c'est l'ensemble des collectivités et groupes de collectivités voisines qui ont choisi d'adhérer au Projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour maîtriser ensemble leur mode de développement :

- > le Canton de Genève
- > le Canton de Vaud
- > le Conseil régional du district de Nyon
- > les intercommunalités frontalières françaises et la Ville de Thonon-les-Bains, fédérées dans l'ARC Syndicat Mixte (Assemblée régionale de coopération du Genevois)
- > les autres partenaires français : l'Etat, la Région Rhône-Alpes et les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Périmètre politique, périmètre OFS et Espace transfrontalier genevois

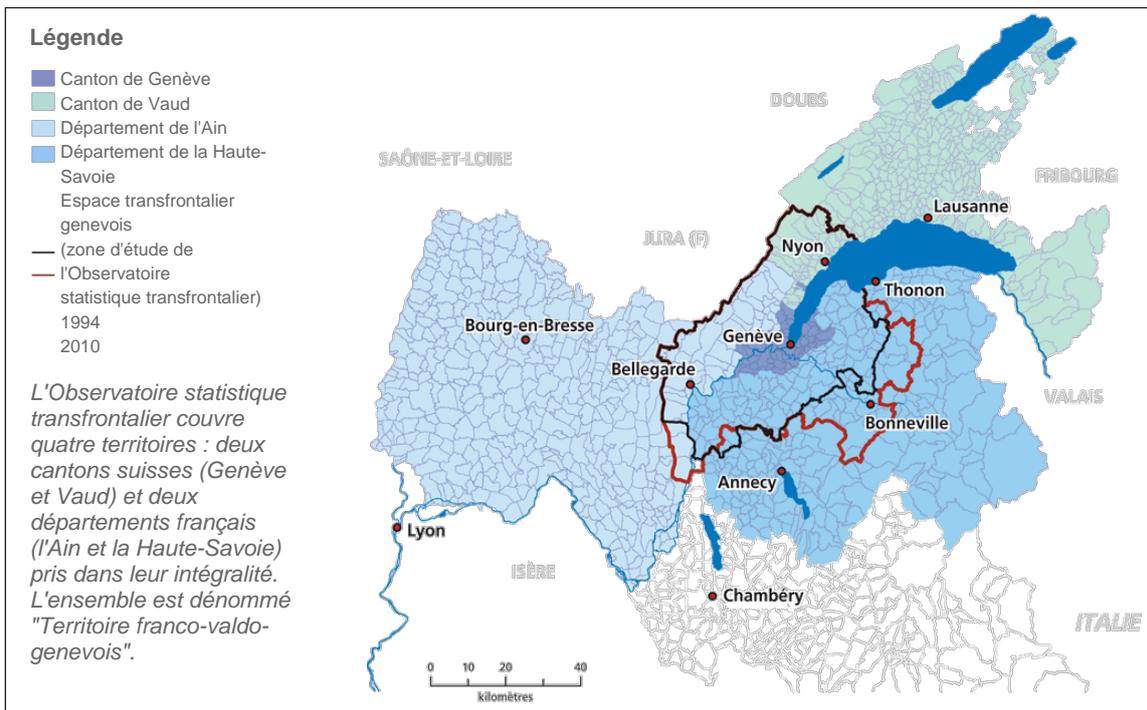
Le périmètre politique de l'agglomération est intermédiaire entre les périmètres statistiques définis par les services de statistique suisse, français et transfrontalier (voir cartes page suivante).

> Périmètre OFS 2000

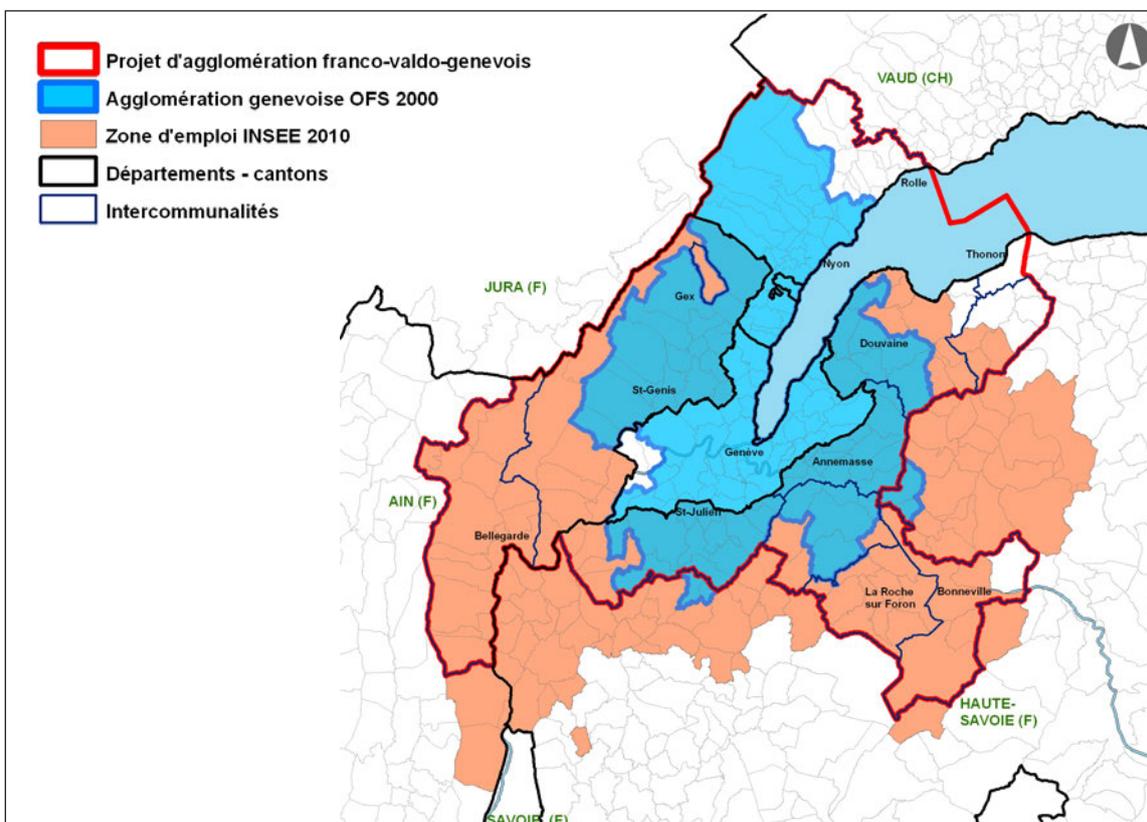
Le périmètre d'agglomération établi par l'Office fédéral de la statistique sur la base des données 2000 (RFP) et inscrit dans la Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin) est transfrontalier, mais nettement plus étroit que le périmètre politique et que l'espace fonctionnel de l'agglomération réelle. Il est en cours de révision, dans le cadre d'une réflexion de base sur la méthode de délimitation des agglomérations.

> Périmètre de l'Espace transfrontalier genevois

L'Observatoire statistique transfrontalier (OST), qui coordonne les Offices de statistique suisse (OFS) et français (Institut national de la statistique et des études économiques INSEE), définit un « Espace transfrontalier genevois » qui comprend le canton de Genève, le district de Nyon et la zone d'emploi du Genevois français (au sens de l'INSEE, en beige sur la carte). Ce périmètre est plus large que le périmètre politique de l'agglomération. Il s'est même étendu en 2010, la zone d'emploi du Genevois français passant de 140 à 173 communes : l'aire d'influence du pôle d'emploi de Genève continue de s'élargir, en incluant des communes rurales éloignées qui n'ont pas souhaité rejoindre la démarche du Projet d'agglomération (cette extension a fait baisser la densité de l'Espace transfrontalier genevois, passée de 392 à 337 habitants au km², alors qu'au contraire, les localités de l'agglomération se sont densifiées).



Zone d'emploi du Genevois-Français selon l'INSEE, évolution : en noir en 1994 ; en rouge en 2010



En rouge, le périmètre politique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ; en bleu le périmètre de l'agglomération au sens de la statistique suisse OFS (2000) ; en beige, la zone d'emploi du Genevois-Français au sens de la statistique française INSEE (2010).



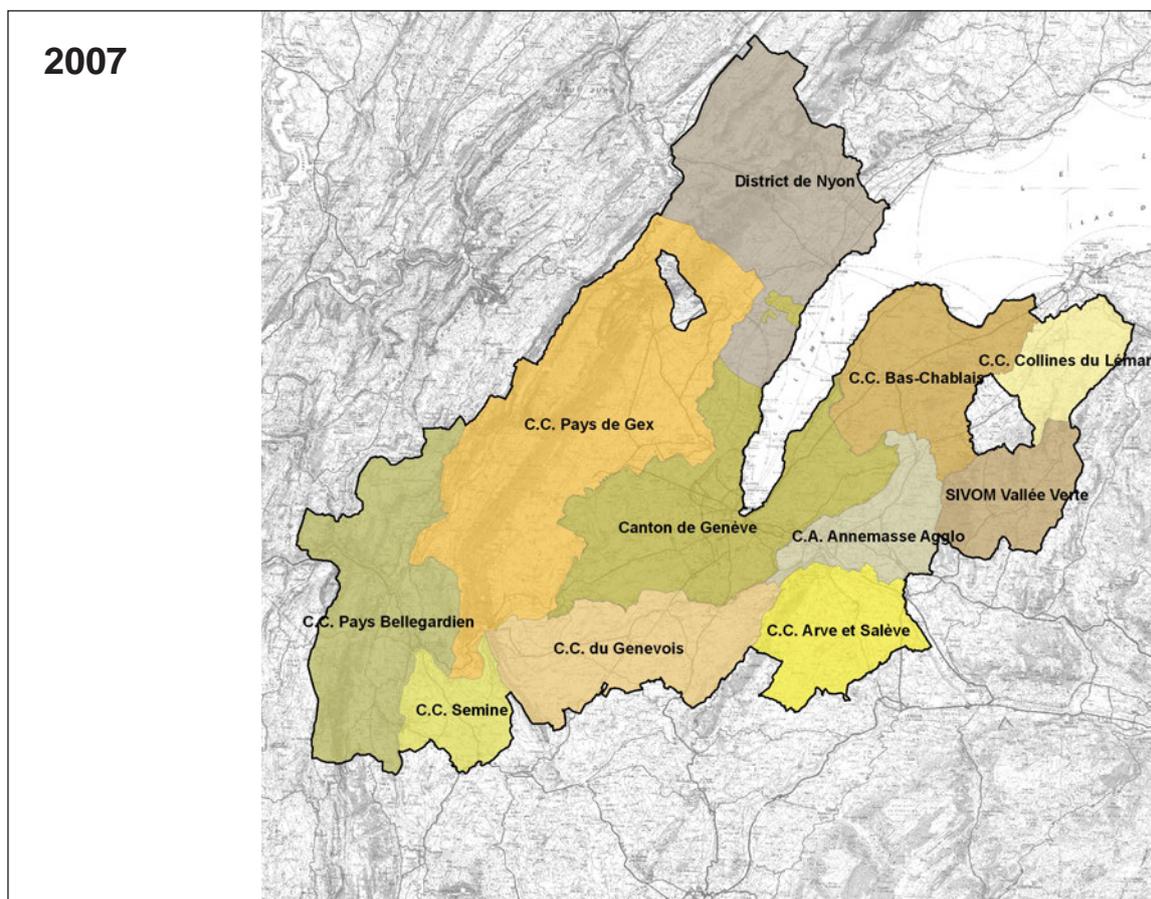
Évolution 2007-2012

Depuis 2007, le périmètre politique de l'agglomération franco-valdo-genevoise a évolué de manière significative, en renforçant son caractère métropolitain:

- > deux intercommunalités françaises au caractère essentiellement rural se sont retirées
- > trois collectivités françaises ont rejoint la démarche: la Ville de Thonon-les-Bains et deux communautés de communes de la Vallée de l'Arve, Faucigny-Glières et Pays Rochois, qui abritent des industries de renommée mondiale spécialisées dans les hautes technologies (décolletage, mécanique de précision).

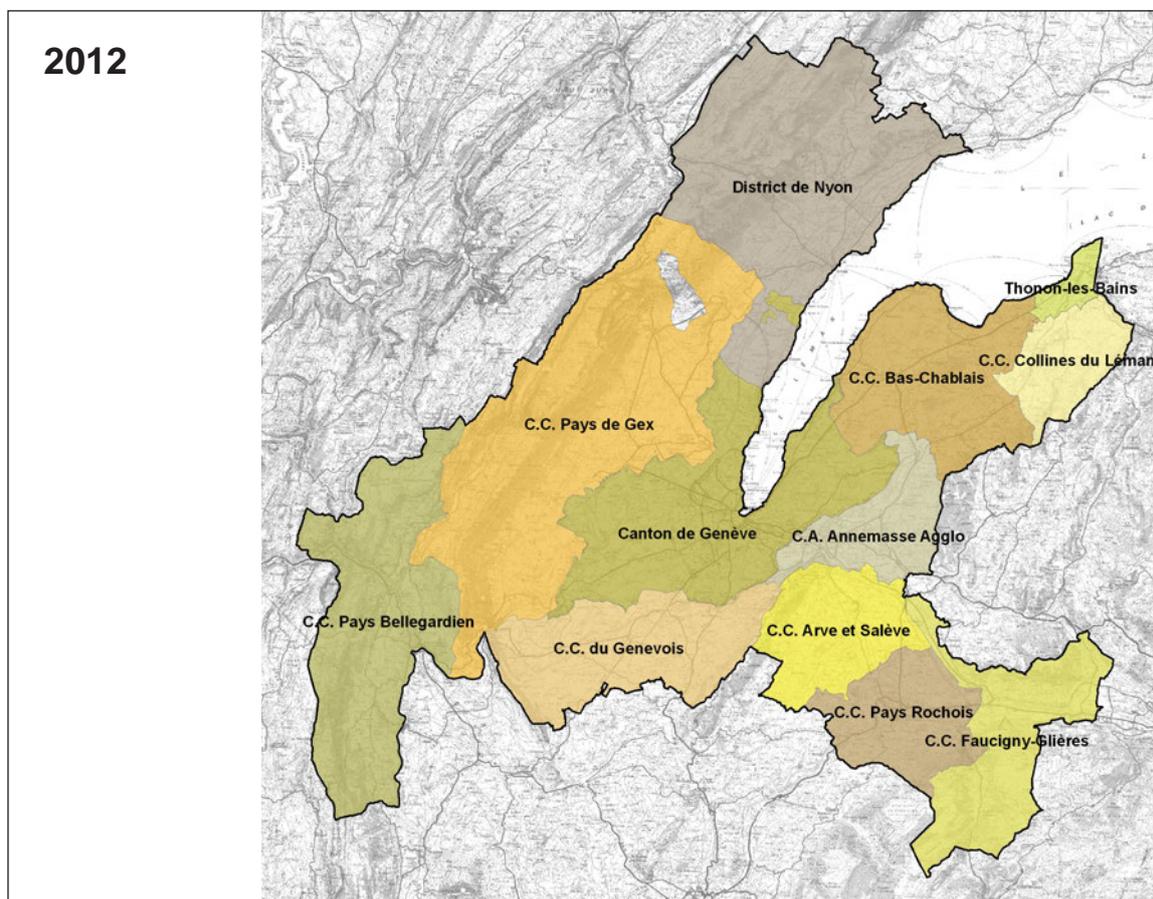
Par ailleurs, deux élargissements résultent de décisions institutionnelles :

- > l'agrandissement du district de Nyon, avec notamment l'intégration de Rolle dans le cadre de la refonte des districts du Canton de Vaud
- > l'élargissement de la communauté de communes du Bassin Bellegardien, rebaptisé Pays Bellegardien
- > l'agrandissement de la Communauté de communes du Bas Chablais, rejointe par trois nouvelles communes.





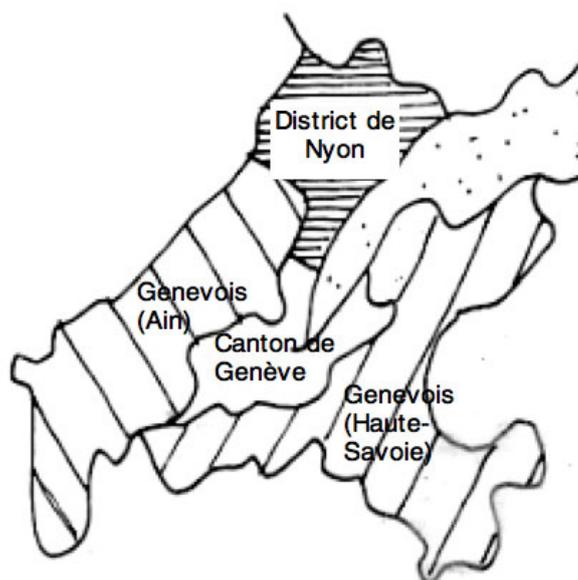
Évolution 2007-2012		communes	habitants	emplois
Retraits	Communauté de communes Semine	-7	-3'355	-764
	Syndicat intercommunal Vallée Verte SIVOM	-8	-6'912	-1'187
	Total	-15	-10'267	-1'951
Nouveaux	Ville de Thonon-les-Bains	+1	+32'824	+14'981
	Communauté de communes Faucigny-Glières	+7	+24'485	+11'764
	Communauté de communes Pays Rochois	+9	+23'849	+8'720
	Total	+17	+81'158	+35'465
Extensions	Communauté de communes du Bas-Chablais	+3	+2'260	+288
	Communauté de communes du Pays Bellegardien	+2	+668	+214
	District de Nyon	+15	+15'213	+4'966
	Total	+20	+18'141	+5'468
Ensemble de l'agglomération		+22	+89'032	+38'468





L'agglomération en chiffres (2010)

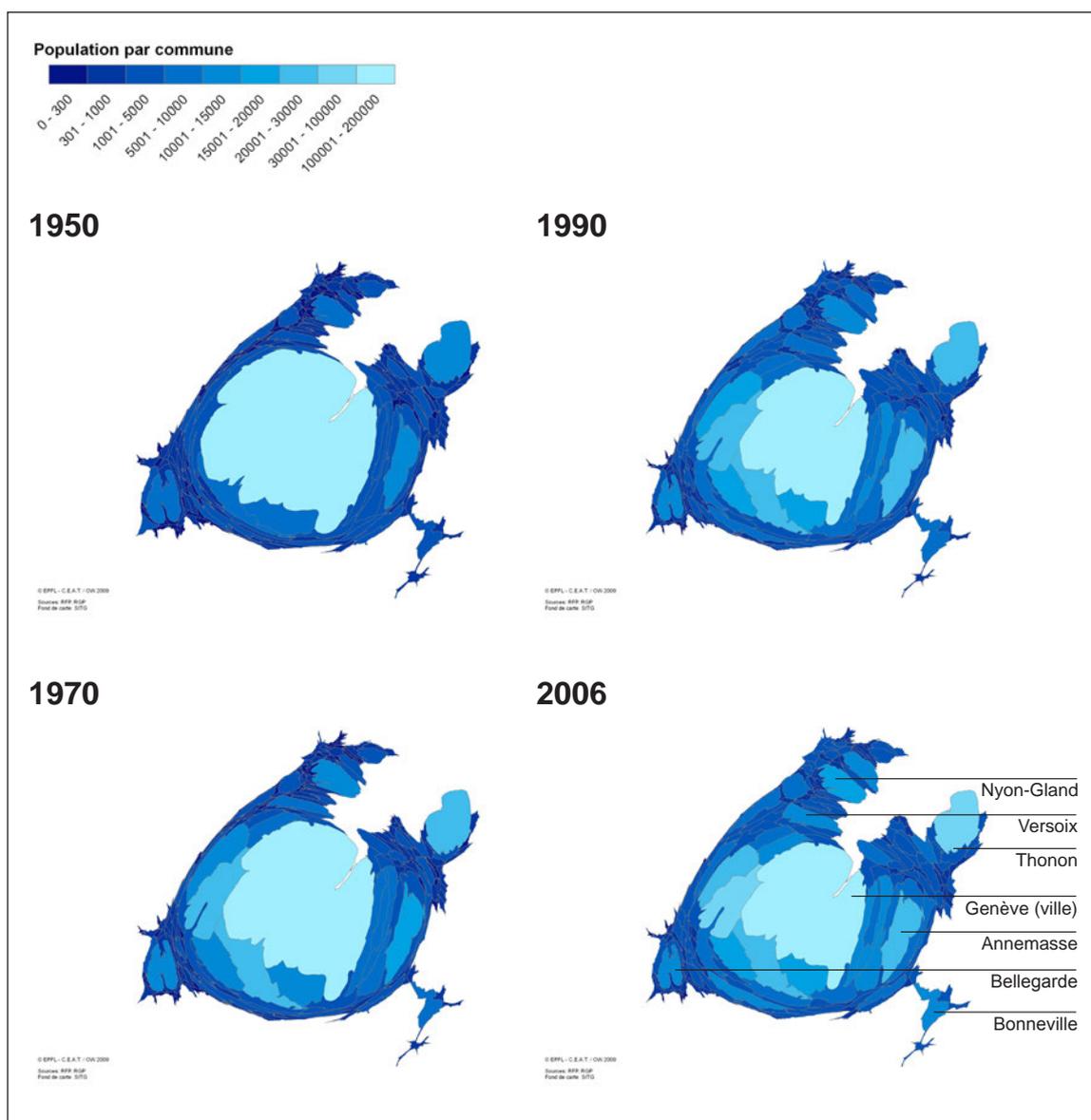
	Agglomération transfrontalière	Canton de Genève	District de Nyon	Genevois (Ain)	Genevois (Haute-Savoie)
Surface (km ² , sans lac) Part dans l'agglomération	1968 100 %	246 13 %	307 16 %	620 32 %	795 40 %
Nombre de communes Part dans l'agglomération	211 100 %	45 13 %	47 22 %	41 19 %	78 37 %
Population en 2010 (France: estimation) Part dans l'agglomération	918'000 100 %	464'000 51 %	87'000 9 %	99'000 11 %	268'000 29 %
Densité en 2010 (habitants au km ²)	466	1'886	283	160	337
Taux de croissance annuel de la population sur 1990-2010	1.4 %	1.0 %	2.2 %	1.8 %	1.6 %
Emplois en 2008 Part dans l'agglomération	440'000 100 %	299'000 68 %	33'000 8 %	24'000 5 %	84'000 19 %
Taux de croissance annuel des emplois sur 1990-2008	1.2 %	1.2 %	1.7 %	0.9 %	1.0 %
Frontaliers actifs à Genève	-	-	-	13'600	54'000
Zones à bâtir en 2011 (ha) Part dans l'agglomération	38'420 100 %	7'160 19 %	2'560 7 %	4'110 11 %	24'590 64 %
Logements commencés (2000-2010) Part dans l'agglomération	65'460 100 %	15'400 24 %	7'350 11 %	12'660 19 %	30'050 46 %





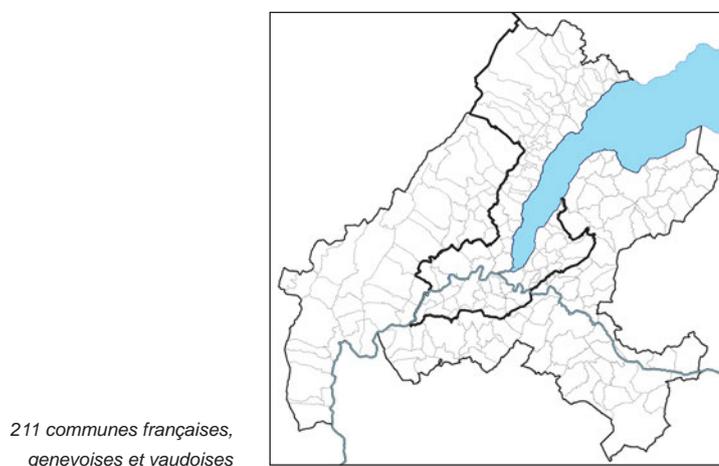
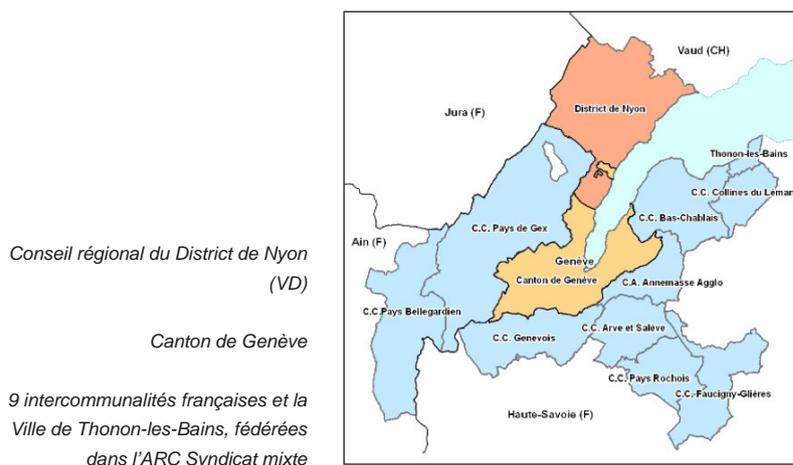
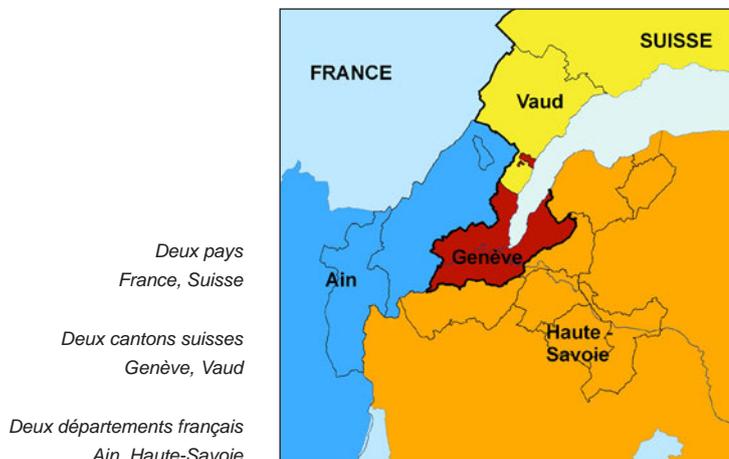
L'agglomération en anamorphose (1950-2006)

En 1950, le territoire présentait l'image d'une ville-centre concentrant l'essentiel de la population, entouré de couronnes nettement moins importantes. Au fil des années, l'agglomération est devenue multipolaire: la ville-centre a perdu en poids relatif et les communes de couronne genevoises, vaudoises et françaises ont connu une croissance nettement plus rapide et formé des pôles significatifs, gagnant en importance dans l'agglomération.





L'agglomération en institutions

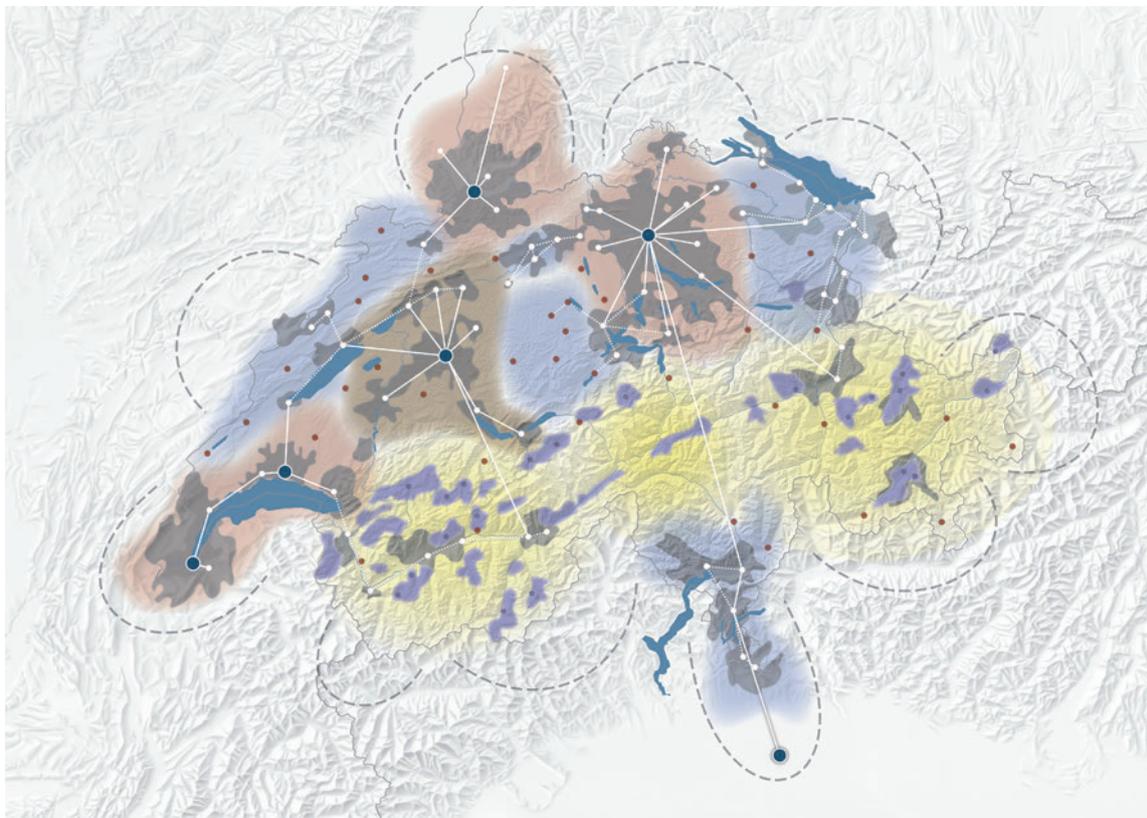




1.4 Le contexte de la Métropole lémanique

Depuis 2007, le contexte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois s'est enrichi de l'échelon de la « Métropole lémanique ». En 2011, le Projet de territoire Suisse a identifié cet ensemble urbanisé autour du lac Léman comme le deuxième espace métropolitain du pays, après Zurich et avant Bâle et Berne, et incité les autorités à développer des stratégies communes.

De fait, il existe de fortes convergences entre les agglomérations franco-valdo-genevoise et Lausanne-Morges (PALM). Elles ont des fonctions métropolitaines complémentaires (aéroport international à Genève et noeud ferroviaire de la Suisse romande à Lausanne, organisations internationales à Genève et sport international à Lausanne, etc.). Elles font preuve du même dynamisme économique, battant tous les records de croissance en Suisse. Elles multiplient les synergies au niveau des équipements et des services (santé, recherche, par exemple). Elles sont liées par des flux de déplacements d'habitants et d'activités toujours plus intenses. Et elles partagent la même vision d'un Arc lémanique qui ne soit pas une conurbation continue, mais une suite de localités compactes séparées par des césures vertes, partageant la même philosophie d'un développement durable.

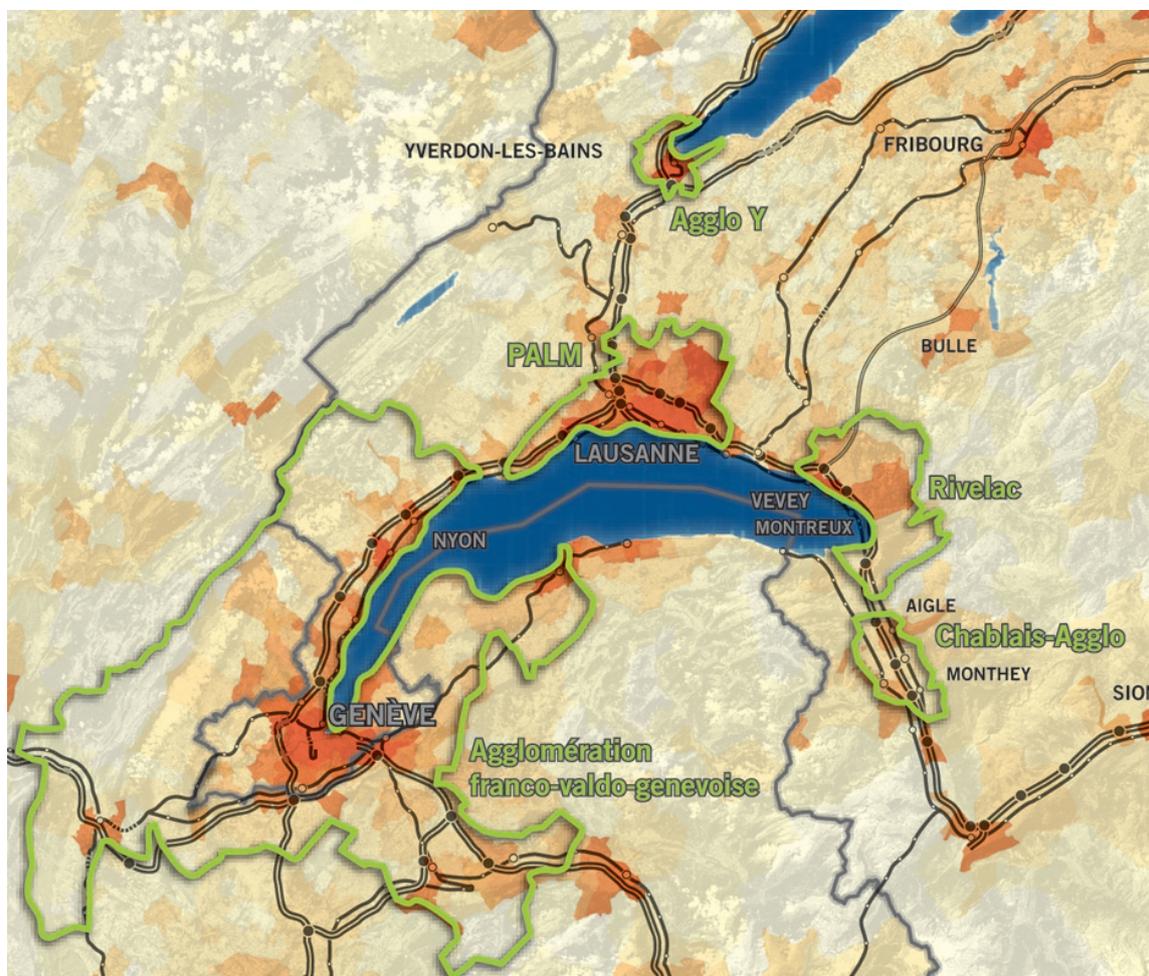


Projet de territoire Suisse (mis en consultation en janvier 2011), carte 1



En novembre 2011, ces rapprochements ont débouché sur le projet « Métropole lémanique », lancé par les cantons de Genève et Vaud pour promouvoir ensemble les intérêts d'un territoire fonctionnel transfrontalier de 1,5 million d'habitants. Quatre domaines prioritaires sont retenus : la mobilité, l'accueil des organisations internationales et des fédérations internationales sportives, la santé, la recherche et la formation.

Pour la partie française de l'agglomération, l'idée de « métropole » est portée par l'ARC Syndicat Mixte, qui prévoit de se transformer en « Pôle métropolitain », nouveau type d'établissement public défini dans l'article 20 de la loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités locales françaises.



Les projets d'agglomération de la Métropole lémanique (2012) : Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ; Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ; Rivelac (polarisée sur Vevey-Montreux) ; Agglo Y (polarisée sur Yverdon) ; Chablais Agglo (polarisée sur Aigle et Monthey).



2. État actuel et tendances

Quatre ans sont insuffisants pour changer la trajectoire d'une agglomération. Depuis 2007, les tendances à l'étalement urbain héritées des décennies passées se sont poursuivies: les principaux éléments du diagnostic réalisé en 2007 restent valides. Mais les premiers signes du rééquilibrage voulu par le Projet d'agglomération se multiplient (densifications, fréquentation des transports publics, moindre dépendance automobile, etc.). Pour répondre à l'attente de l'ARE, d'un document utilisable ne présupposant pas la lecture de documents antérieurs, ce chapitre présente les principaux éléments d'un diagnostic de l'état actuel et des tendances. L'annexe 1 « diagnostic » en offre une présentation détaillée.

2.1 Fonctionnement global: points forts, points faibles

L'agglomération franco-valdo-genevoise doit faire face aux déséquilibres créés par un rythme de croissance exceptionnel, accentués par la frontière.

Dynamisme global, emmené par les fonctions métropolitaines

L'agglomération franco-valdo-genevoise est en voie d'atteindre le million d'habitants: moins que les agglomérations de Zurich (1'110'000 habitants) ou de Lyon (1'430'000 habitants), mais plus que celles de Bâle (690'000 habitants) ou de Lausanne (330'000 habitants).

Comme l'ensemble de la métropole lémanique, c'est l'un des territoires les plus dynamiques de Suisse et d'Europe. Entre 1999 et 2010, sa population a augmenté au rythme de 1.55% par an (périmètre OFS), soit plus que les agglomérations de Zurich (+1.26% par an) ou Lyon (+0.7% par an) ou que la moyenne suisse (+0.9% par an). De même entre 1998 et 2008, les emplois ont augmenté de 90'000 unités, soit 1.1% par an.

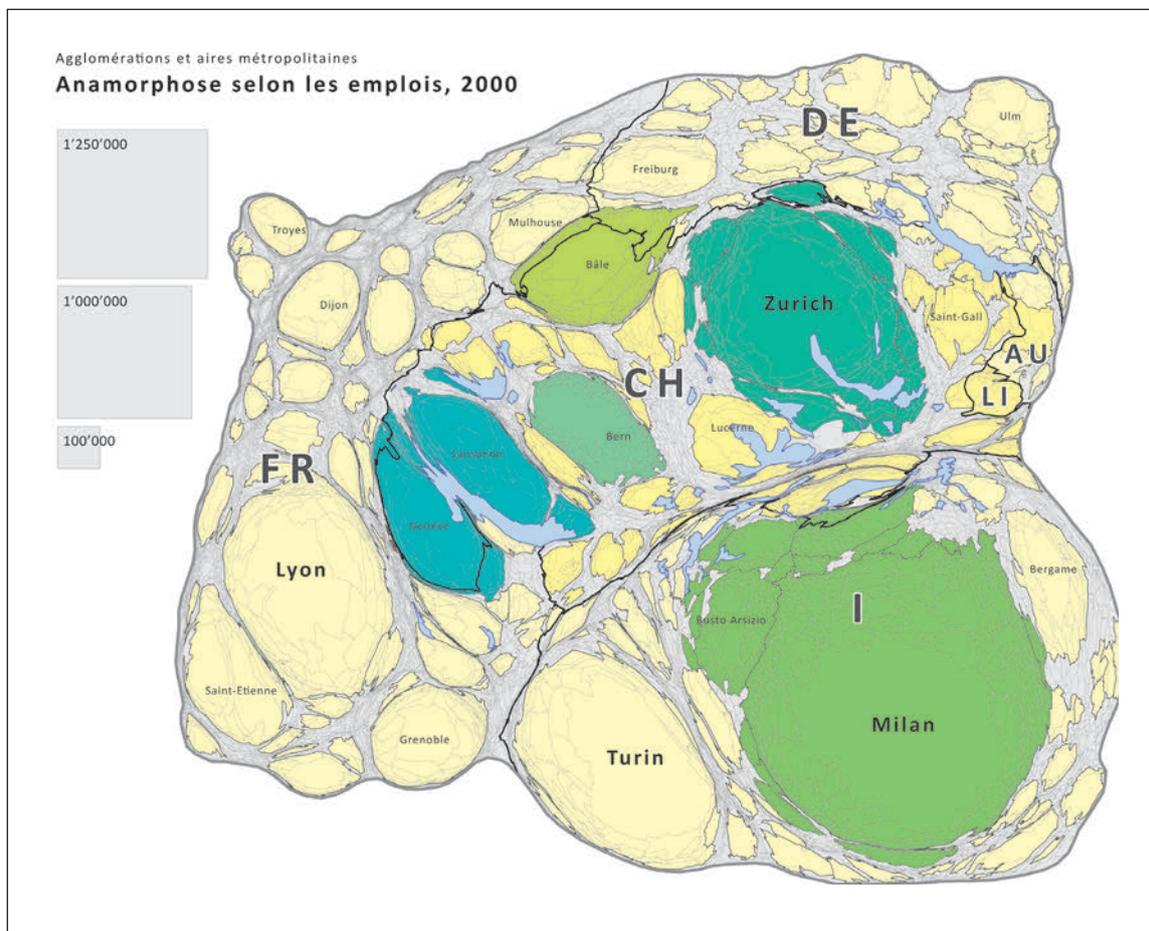
Ce dynamisme est impulsé par la métropolisation avancée de l'agglomération. La forte proportion d'emplois liés à des fonctions métropolitaines (45%) la place au même niveau que Zurich (44%), devant Grenoble (40%), Bâle (37%) et Lyon (37%). Ces emplois sont surtout spécialisés dans la banque, les activités de négoce et de gestion d'entreprise des multinationales établies à Genève (plus de 900 multinationales en 2008, soit trois fois plus qu'en 1975 et 34% des emplois du canton).

L'économie de l'agglomération repose également sur une concentration exceptionnelle d'organisations internationales (25'000 fonctionnaires, soit 10% des emplois du canton), une fonction de carrefour international (Aéroport international, Palexpo, gares TGV, etc.), des équipements de formation et de recherche de haut niveau (CERN, Université), des pôles d'excellence en haute technologie et un riche tissu d'entreprises de tous niveaux.



Nées historiquement dans le canton de Genève, les fonctions métropolitaines se répartissent aujourd'hui dans tous les territoires de l'agglomération : notamment le district de Nyon qui bat tous les records de croissance (qualifié de « tigre économique » par un récent rapport du Crédit Suisse) et la Vallée de l'Arve, avec une spécialité de décolletage (micromécanique) réputée au plan mondial.

Ce profil de « ville internationale » s'allie à une qualité du cadre de vie réputée, composante également essentielle de l'attractivité de l'agglomération. La proximité du lac, de la campagne et des montagnes lui permet de soutenir avantageusement la comparaison avec des métropoles offrant le même niveau de services, mais nettement plus importantes et réputées moins agréables à vivre.



Une agglomération d'un poids significatif sur la carte des métropoles (anamorphose selon les emplois en 2000, source EPFL-CEAT/Alain Jarne, données OFS, INSEE, ISTAT, Statistik Austria, AVW Statistik, Statistische Landesämter Baden-Württemberg/Bayern).



Déséquilibre local : polarisation de l'emploi et étalement de l'habitat

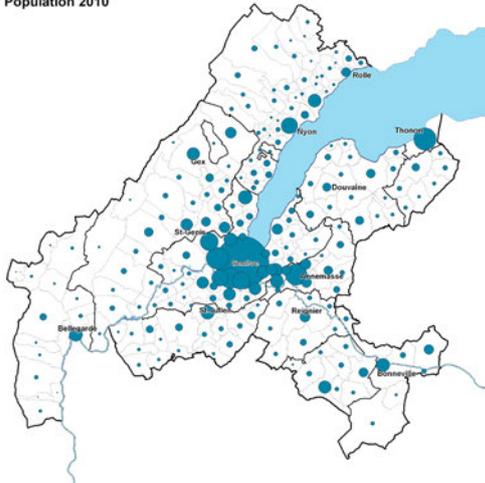
Le principal point faible de l'agglomération franco-valdo-genevoise est l'éloignement croissant des lieux d'habitat et de travail, facteur clé du mitage du territoire et de l'explosion de la mobilité, avec les impacts que cela implique sur l'environnement et sur la vie quotidienne des populations – notamment un effet de ségrégation massif pour les familles les moins aisées, contraintes d'habiter toujours plus loin des centres.

Deux tiers des emplois de l'agglomération sont localisés dans le canton de Genève et seulement la moitié de la population. Ce déséquilibre tend à s'accroître sous l'effet de plusieurs facteurs :

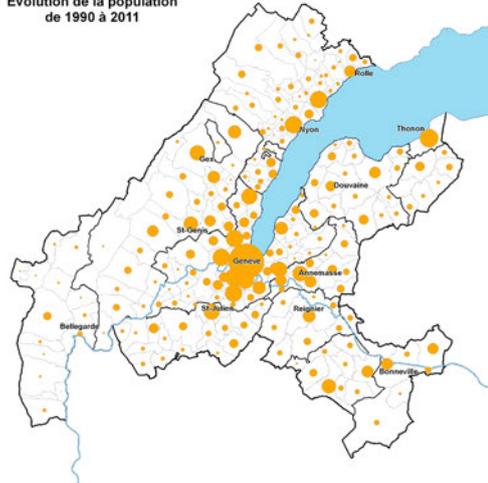
- > les accords bilatéraux qui permettent d'habiter et de travailler librement des deux côtés de la frontière
- > les conditions-cadres des activités économiques, en général plus attractives côté Suisse que côté France (fiscalité, droit du travail, règles comptables, niveau des salaires, etc.)
- > la faible production de logements dans le canton de Genève (voir encadré), alors qu'elle est trois fois plus importante en périphérie
- > les prix immobiliers et fonciers très élevés dans le canton de Genève et d'autant moins élevés qu'on s'éloigne du centre, le différentiel étant accentué par la frontière (variations du taux de change)
- > la faiblesse de l'offre de logements sociaux côté Suisse (9 % à Genève et 1.6 % dans le district de Nyon en 2010), alors qu'une offre plus importante est assurée dans la couronne française (14 % côté Ain, 12 % côté Haute-Savoie).



Population 2010

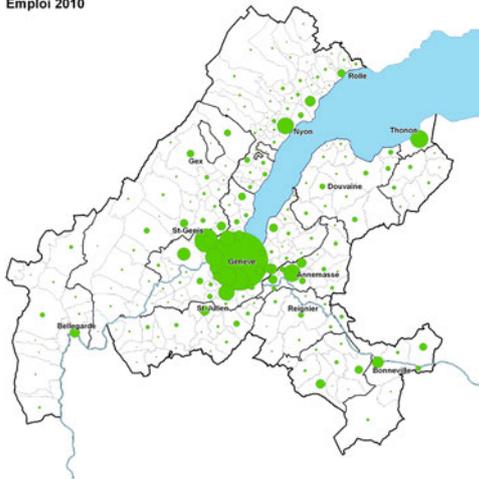


Evolution de la population de 1990 à 2011

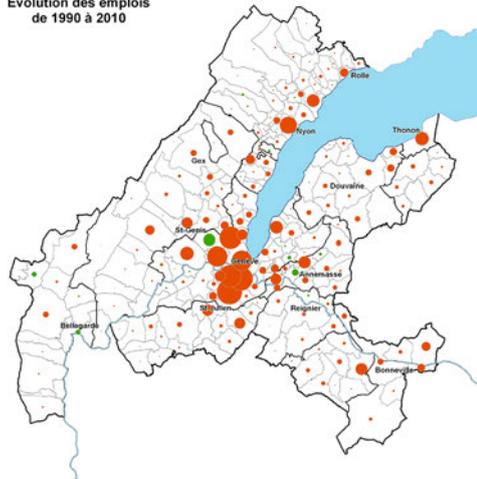


En 2010 (carte de gauche), la population est encore fortement polarisée au centre de l'agglomération. Mais l'évolution 1990-2011 (carte de droite) montre qu'elle tend à se disperser (croissance relativement plus faible au centre que sur le reste du périmètre d'agglomération).

Emploi 2010



Evolution des emplois de 1990 à 2010

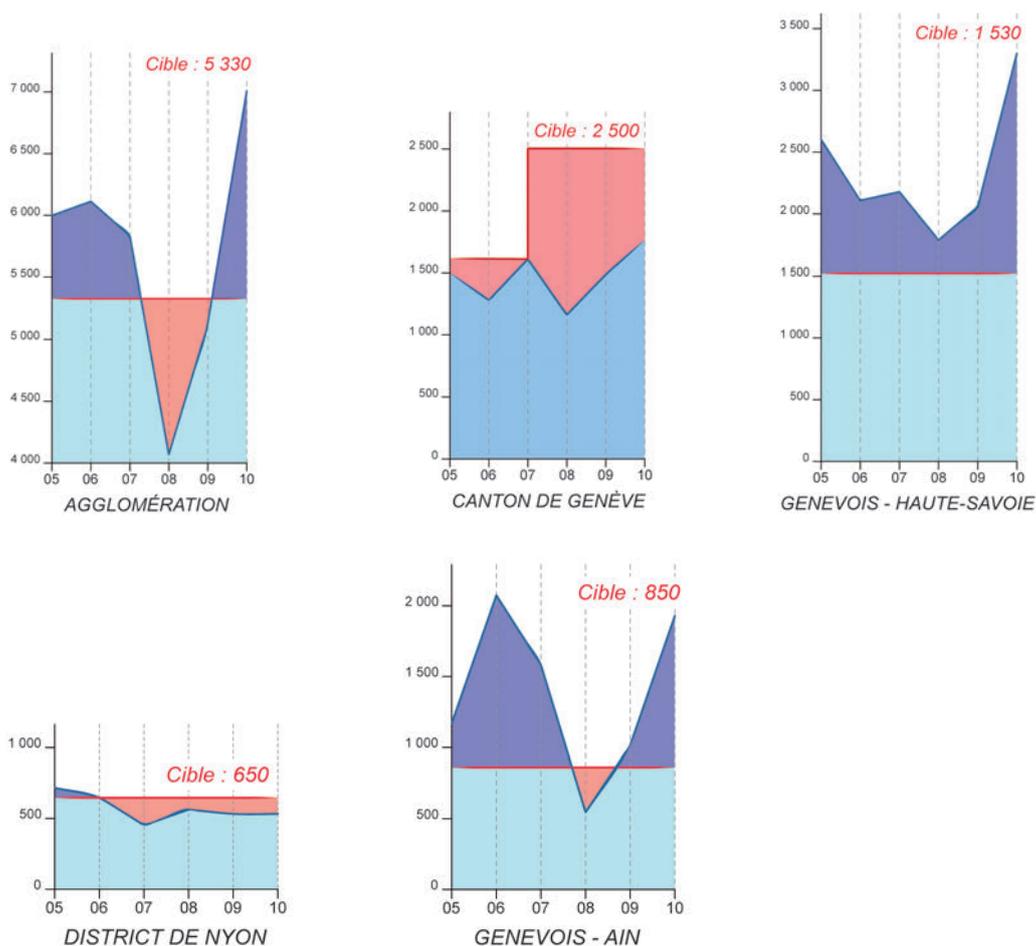


En revanche, la polarisation des emplois, très forte en 2010 (carte de gauche), a continué de se renforcer depuis vingt ans (évolution 1990-2010 carte de droite, croissance en rouge, déclin en vert). (source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, monitoring, 2012)



Construction de logements : un déséquilibre persistant

Paradoxalement, une politique de lutte contre l'étalement urbain conduite par Genève à l'échelon du canton s'est accompagnée d'un processus d'étalement à l'échelon plus vaste de l'agglomération transfrontalière. Lancées dès les années 80, les politiques cantonales de préservation des espaces agricoles et naturels se sont traduites par un fort ralentissement du rythme de construction de logements, de 6'500 logements en 1975 à 1'000 à 2'000 logements par an après 1980. L'impact de cette évolution a été masqué par la récession économique des années 90, où la perte de 30'000 emplois entre 1991 et 1995 explique le ralentissement de la croissance démographique, ce qui, combiné à une production élevée de logements, avait conduit à une hausse momentanée du taux de vacance, passé de 0.2 à 1.5%. Dès 2001, la fin de la récession (retour au niveau d'emploi de 1991) et un nouveau rythme de croissance élevé et allant s'accéléralant (près de 30'000 emplois créés entre 2005 et 2008) ont provoqué une tension plus forte que jamais sur le marché du logement. Le taux de vacance est retourné au niveau très faible de 0.2% et les prix des logements sont devenus inabordables pour une part croissante de la population, contrainte de chercher hors du canton des logements à la mesure de ses revenus (étude Crédit Suisse). Ainsi en 2009, 1700 personnes ont quitté Genève pour s'établir dans le district de Nyon et 2000 dans la couronne française.



Logements commencés chaque année entre 2005 et 2010 dans l'ensemble de l'agglomération et dans ses territoires, avec mention de l'objectif-cible retenu en 2007 (production supérieure à l'objectif en bleu, inférieure en rouge).



2.2 Environnement et paysage

L'environnement et le paysage sont structurants pour le développement territorial : l'urbanisation et les transports sont conçus de façon à ne pas leur porter atteinte, mais au contraire à les intégrer, les améliorer et les valoriser. C'est pourquoi ces enjeux sont évoqués au début du chapitre sur l'état actuel et les tendances de l'agglomération transfrontalière. Une présentation détaillée est disponible dans l'annexe 1 « diagnostic ».

Paysage

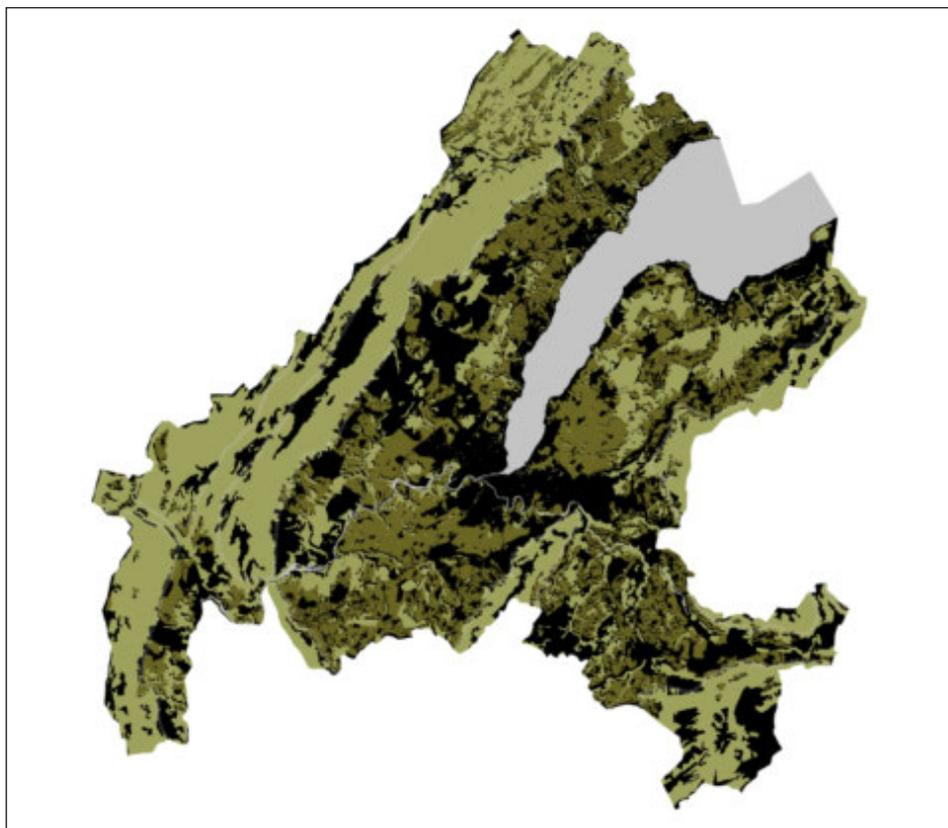
Un atout majeur de l'agglomération franco-valdo-genevoise est son paysage et ses composantes diversifiées : le lac et ses rives aux différents caractères urbains et naturels, le Rhône et l'Arve et de nombreux cours d'eau qui structurent le territoire, le plateau et les collines du bassin transfrontalier, les pentes du Jura et celles des contreforts des Alpes, avec le Salève, le Vuache et les Voirons au premier plan et le Mont-Blanc dans les lointains. Localement, ce socle paysager se diversifie encore en micropaysages de forêts, vignobles, grandes cultures, pâturages, vergers, vallons, etc. La trame paysagère s'insère profondément entre les radiales urbanisées de la ville centre et se prolonge dans le tissu urbain par le réseau des espaces verts, planifiés à Genève depuis les années 1930.

Les espaces bâtis n'occupent qu'une faible partie des 2'000 km² du périmètre de l'agglomération.

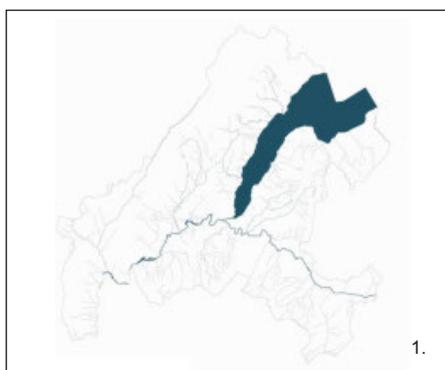
- > **L'hydrographie** (lac, Rhône, Arve et autres cours d'eau) occupe 13 % du territoire.
- > **Les forêts** occupent 41 % du territoire : elles sont utilisées pour la production d'énergie, de bois construction, ... et sont protégées côté suisse par diverses dispositions.
- > **Les espaces agricoles** représentent 33 % du territoire : ils sont utilisés par environ 1'300 exploitations agricoles. Le Projet agricole d'agglomération permet d'accompagner une meilleure prise en compte des espaces agricoles et de maintenir, développer l'agriculture locale.
- > **Les espaces bâtis** n'occupent que 13 % du périmètre : ils offrent une riche palette de cadres de vie très diversifiés, allant de la ville-centre très dense aux villages.

Sur les 87 % d'espaces non bâtis, 27 % sont des espaces protégés ou inventoriés au titre de la nature et du paysage. Ces espaces non bâtis constituent **la charpente paysagère, socle préalable à l'urbanisation** et structurant le développement de l'agglomération. Le maillage vert, comme les mailles d'un filet posé sur le territoire, est un réseau traversant les échelles, constitué d'éléments de la charpente paysagère, des corridors biologiques, des pénétrantes de verdure, des espaces publics, ... **Ce maillage vert** est à préserver, renforcer et développer.

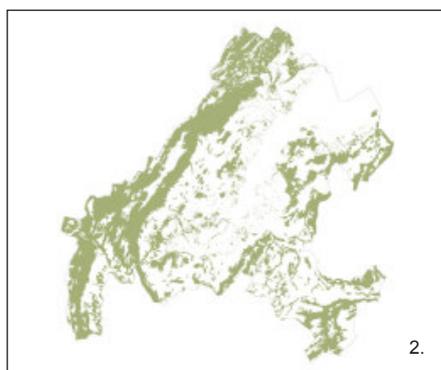
La volonté de préserver les paysages est donc partagée par tous les partenaires de l'agglomération et les enjeux bien identifiés. Les points faibles se situent dans les moyens de mise en œuvre. Le développement de l'agglomération soulève également d'autres problématiques à aborder à l'échelle de l'ensemble de son territoire, telles que les questions liées à la gestion de l'eau, des ressources et des déchets en lien avec le développement territorial.



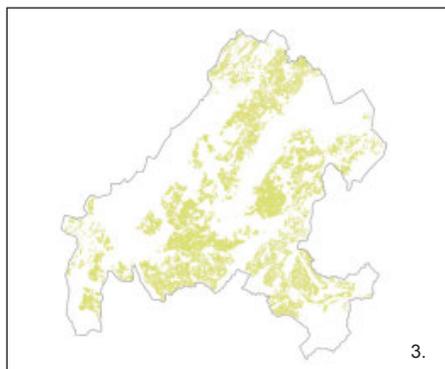
Charpente paysagère



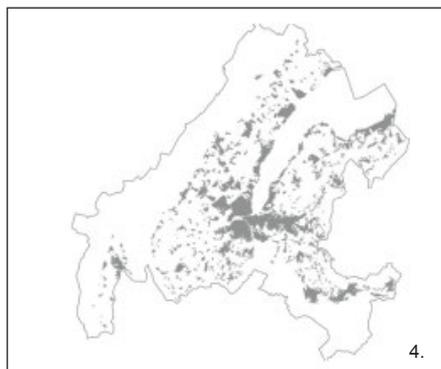
1.



2.



3.



4.

Les composantes géographiques de l'agglomération :

1. hydrographie : 13% de la surface d'agglomération - 2. végétation : 41% - 3. agriculture : 33% - 4. espaces bâtis : 13%





Agriculture

Une collaboration transfrontalière poussée entre les autorités publiques et les chambres d'agriculture des territoires partenaires a permis d'établir un diagnostic approfondi, d'évaluer les impacts prévisibles de l'urbanisation et des transports, d'élaborer un Projet agricole d'agglomération (Cahier n°13-2) et d'organiser sa mise en œuvre dans le cadre des outils réglementaires et/ou opérationnels de chaque territoire.

Les 1'300 exploitations du périmètre (6'000 emplois directs, 30'000 emplois indirects) se partagent en plusieurs catégories dont l'élevage, les grandes cultures et les cultures spécialisées.

En 2007, les partenaires du Projet d'agglomération se sont engagés à limiter la consommation de surface agricole par l'urbanisation et les infrastructures à 25 km², contre plus de 50 km² si l'étalement avait dû se poursuivre au rythme des décennies précédentes. Ces estimations ont été affinées (voir 3.1) et confirment, en 2012, cette évaluation. 27 km² de sols agricoles, non-bâties pour l'essentiel seront nécessaires pour le développement de l'agglomération à l'horizon 2030 et 18 km² de zones à bâtir pourraient être reclassées en zone non bâtie. A noter que la révision des documents d'urbanisme, effectuée ou en cours a déjà permis de déclasser près de 6 km².

Le Projet agricole d'agglomération, au travers de 7 axes de travail, vise à accompagner le développement de l'agriculture sur le territoire franco-valdo-genevois: prise en compte de l'agriculture et des espaces agricoles dans l'aménagement du territoire, agriculture de proximité via les circuits courts, adaptation et développement des outils de production, récupération d'énergie, développement des réseaux agro-environnementaux, ...

Réseaux écologiques

De nombreux espaces naturels sont protégés. En revanche, leurs connexions ne sont pas assurées en tout point. Le point faible n'est pas dans le patrimoine naturel ni dans son degré de protection, mais dans la préservation et le fonctionnement des réseaux écologiques, indispensables pour la circulation de la faune et le maintien des populations.

Depuis de nombreuses années, des contrats de rivières ont été mis en œuvre en transfrontalier. Concernant les milieux naturels et les connexions biologiques, des études de base pour l'élaboration de contrats corridors ont été conduites en 2009 - 2010 sur 8 secteurs à enjeux forts par rapport

Réseaux hydrologiques

Les accords de bassins versants pour la protection des eaux du lac Léman (depuis 1962), cinq contrats de rivière transfrontaliers, les coopérations franco-genevoises en matière de protection contre les crues des cours d'eau, d'assainissement (planification et réalisations) et de gestion de l'approvisionnement en eau potable (nappes phréatiques), les politiques de maîtrise du régime hydrologique et de l'imperméabilisation des sols ont permis de mettre en place une gestion globale durable avancée de la ressource eau et des espaces nécessaires aux cours d'eau.

La surveillance de la qualité des eaux ne doit pas se relâcher.





Exposition au bruit

Les sources de bruit dans l'agglomération proviennent, pour l'essentiel, du réseau routier très dense, des lignes de chemin de fer et de l'aéroport international. Plusieurs études antérieures ont établi des diagnostics spécifiques (bruit de l'aéroport, par exemple), fixé des degrés de sensibilité (canton de Genève) et mis en place un plan de prévention du bruit (agglomération annemassienne).

Malgré les mesures d'assainissement réalisées et prévues, plusieurs quartiers souffrent de niveaux de bruit dépassant les valeurs d'alarme. Des améliorations sont visées par la réorganisation du trafic automobile, la politique du transfert modal vers les transports publics et les mobilités douces, la planification judicieuse des nouveaux quartiers et des affectations et par des mesures d'assainissement (revêtement phonoabsorbant, murs anti-bruit, fenêtres spécifiques, etc.).

Qualité de l'air

Bien que différents plans de mesures d'assainissement existent sur l'agglomération (Genève ou Vallée de l'Arve, par exemple), la qualité de l'air reste un problème, notamment en regard des concentrations de NOx et des poussières fines. Les émissions sont liées principalement aux transports (déplacements individuels motorisés engendrés par la dispersion de l'urbanisation), à l'habitat (chauffage) et, dans une moindre mesure, à l'industrie. Une réflexion est engagée pour mettre en place un cadastre des émissions et des immissions à l'échelle de l'agglomération et coordonner les plans de mesures.

Énergie et émissions de gaz à effet de serre

L'étalement urbain ne permet pas d'atteindre les objectifs souhaités en matière de pollution et de dépendance aux énergies fossiles. Les politiques d'économies d'énergie et de ressources durables engagées par les territoires de l'agglomération sont en cours de coordination dans un « Schéma de cohérence climat énergie territorial ».

Matériaux et déchets

Les déchets ménagers sont traités dans les usines d'incinération des Cheneviers, de Bellegarde, de Thonon et de Marignier. Ces installations offrent une capacité suffisante pour le futur, mais leur fonctionnement pourrait être optimisé en regard de la valorisation de l'énergie produite (chauffage et électricité) et des périmètres d'apport. Les gisements en matériaux de construction, le recyclage et la mise en décharge des déchets inertes (matériaux de démolition et d'excavation - notamment chantier CEVA) font l'objet de réflexions et de coordination à l'échelle transfrontalière.

Risques technologiques

Les installations à risques technologiques sont recensées de manière exhaustive en fonction des législations des territoires respectifs. Une collaboration transfrontalière en cas d'accidents industriels est engagée depuis 1992.

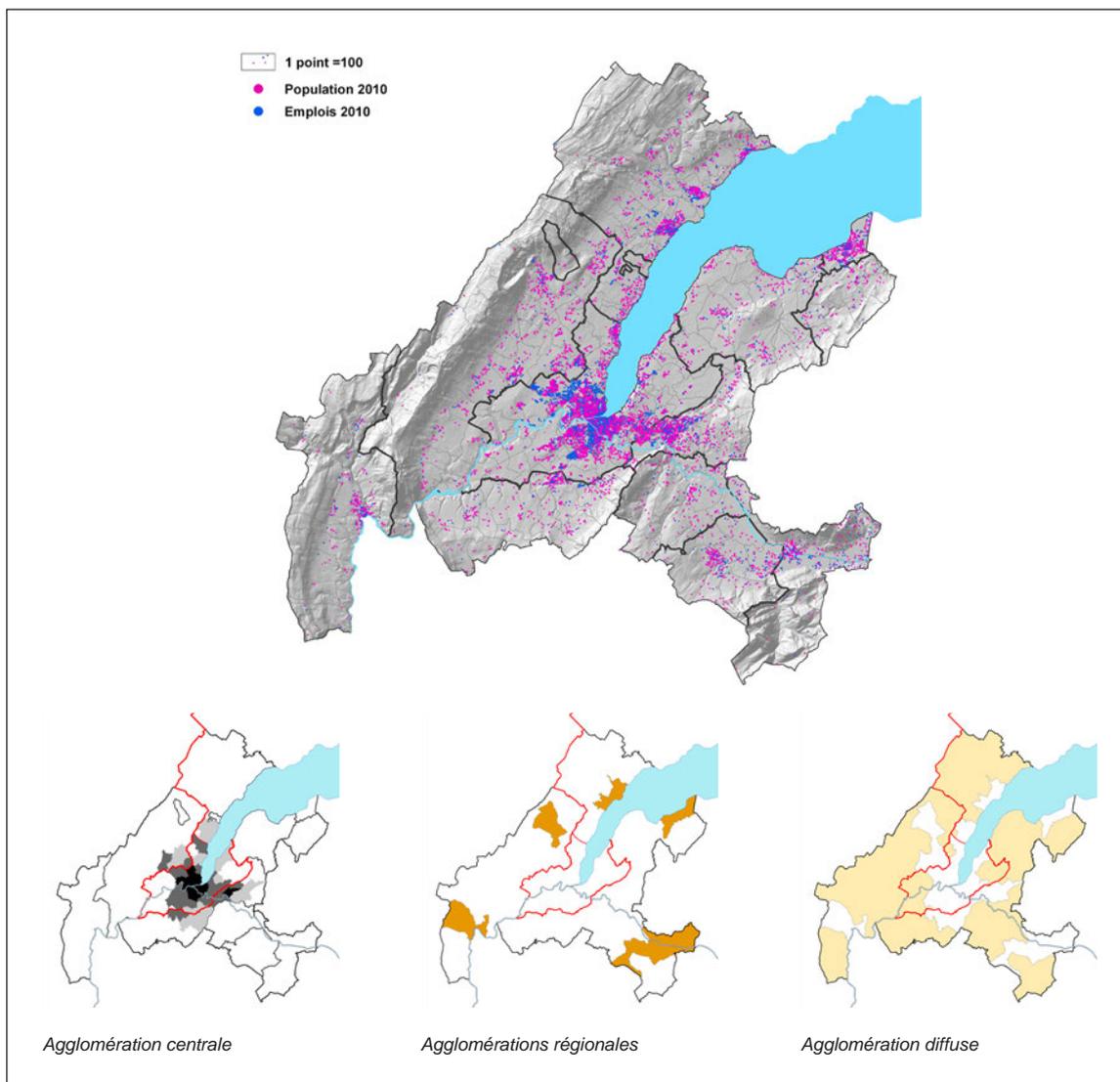


2.3 Urbanisation : une structure forte

Le découpage de l'agglomération par les frontières institutionnelles est fondamental pour les politiques publiques. Mais, comme on l'a vu ci-dessus (2.2), ce n'est pas seulement lui qui structure l'organisation urbaine (polarisation des emplois, dispersion de l'habitat, flux de déplacements, prix fonciers, etc.).

Aussi, la description de l'état de l'urbanisation s'appuie sur un **découpage fonctionnel**, mettant en évidence les composantes réelles de l'agglomération :

- > l'agglomération centrale : le noyau compact de l'agglomération
- > des agglomérations régionales relativement autonomes
- > l'agglomération diffuse, répartie dans des bourgs, villages et hameaux.



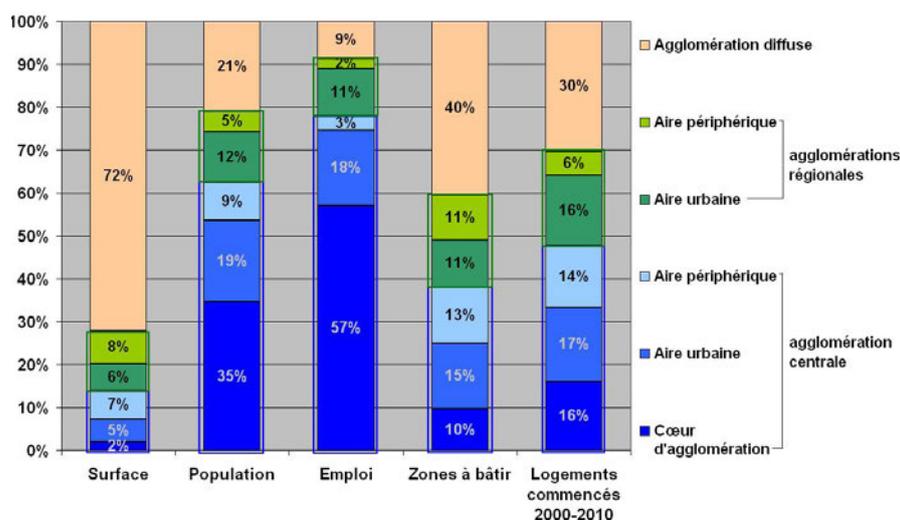


2.3.1 Structure générale de l'urbanisation

Ce découpage met en évidence le poids respectif et les capacités d'accueil des composantes de l'agglomération :

- > sur 14 % de la surface du périmètre, l'agglomération centrale concentre 64 % de la population de l'agglomération totale et 75 % des emplois, mais n'offre que 38 % des zones à bâtir
- > sur 13 % de la surface du périmètre, les agglomérations régionales n'abritent que 16 % de la population, 14 % des emplois et 21 % des zones à bâtir.
- > sur 73 % de la surface du périmètre, l'agglomération diffuse héberge 20 % de la population, seulement 10 % des emplois, mais 41 % de la zone à bâtir disponible.

C'est dire l'ambition du Projet d'agglomération: il vise à accueillir la croissance dans les centres, là où les capacités d'accueil sont les plus limitées, et à éviter son étalement en périphérie, là où les capacités d'accueil sont les plus fortes.



Une répartition stable au fil du temps

Depuis 1990, les composantes de l'agglomération ont connu des rythmes de croissance comparables, même si la croissance démographique a été plus rapide dans l'agglomération diffuse. Dès lors, le poids relatif des composantes de l'agglomération a peu évolué.

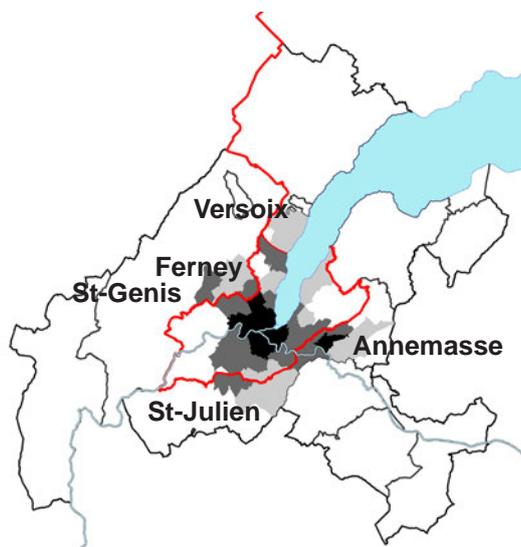
Agglomération centrale	Population 2010	Évolution 1990-2010	Emplois 2008	Évolution 1990-2008
Total	918'000 h	+26 % (+219'408 h)	451'193 e	+19.8 % (+84'404 e)



2.3.2 Agglomération centrale : un centre-ville transfrontalier

L'agglomération centrale est une aire transfrontalière qui réunit :

- > un cœur d'agglomération d'urbanisation ancienne, très dense, à dominante d'activités, en deux parties : cinq communes du centre de Genève et la ville d'Annemasse
- > une aire urbaine compacte un peu moins dense, d'urbanisation plus récente, à dominante résidentielle, mais comprenant également des pôles d'emplois, se développant au nord (Versoix), au nord-ouest (St-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire), au sud (St-Julien-en-Genevois) et à l'est (entre Genève et Annemasse)
- > une aire périphérique d'urbanisation plus aérée, à dominante nettement résidentielle, abritant notamment d'importants quartiers de villas.



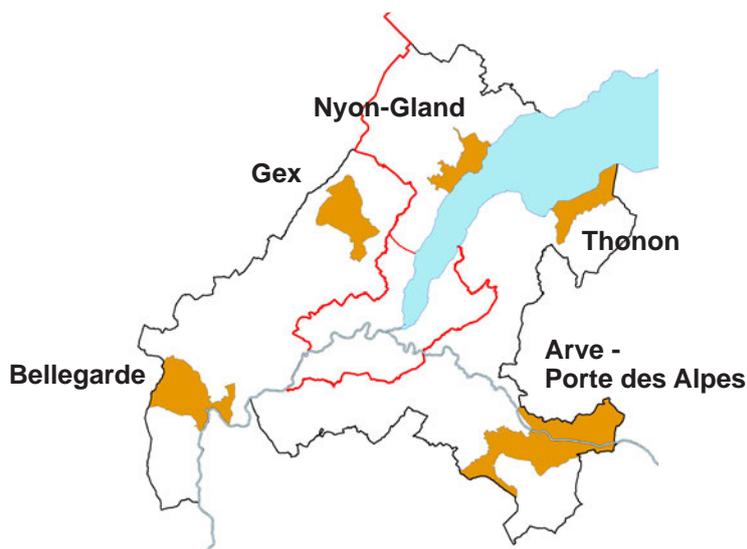
Agglomération centrale	Population 2010	Évolution 1990-2010	Emplois 2008	Évolution 1990-2008
Total	573'000 h (63 % du total)	+20 % (+110'413 h)	341'000 e (78 % du total)	+16.2 % (+55'748 e)
Cœur d'agglomération	317'000 h (35 % du total)	+16 % (+46'319 h)	237'000 e (57 % du total)	+ 12.6 % (+27'482 e)
Aire urbaine de l'agglomération centrale	176'000 h (19 % du total)	+22 % (+41'000 h)	84'000 e (18 % du total)	+25.2 % (+20'000 e)
Périphérie	81'000 h (9 % du total)	+ 40 % (23'000 h)	21'000 e (3 % du total)	+54 % (+9'000 e)



Cette composante de l'agglomération présente des densités très élevées, jusqu'à 600 habitants+emplois à l'hectare dans le cœur, nettement supérieures à celle des autres centres-villes suisses. Sa densification a permis d'accueillir 110'000 habitants entre 1990 et 2010, ce qui lui a permis de maintenir son poids relatif dans l'agglomération (de 66% en 1990 à 64% en 2010). L'évolution des emplois marque une faible croissance au centre et une forte croissance en périphérie, ce qui correspond à un mouvement de décentralisation d'activités également observé dans les autres villes suisses.

2.3.3 Agglomérations régionales : des pôles urbains dynamiques

L'agglomération centrale est entourée par cinq agglomérations régionales, situées à une distance de 15 à 30 km du cœur. Ces cinq pôles urbains jouent un rôle de relais essentiel auprès de leurs arrières pays. Leur croissance est régulière au fil du temps, comparable à celle des autres composantes de l'agglomération.



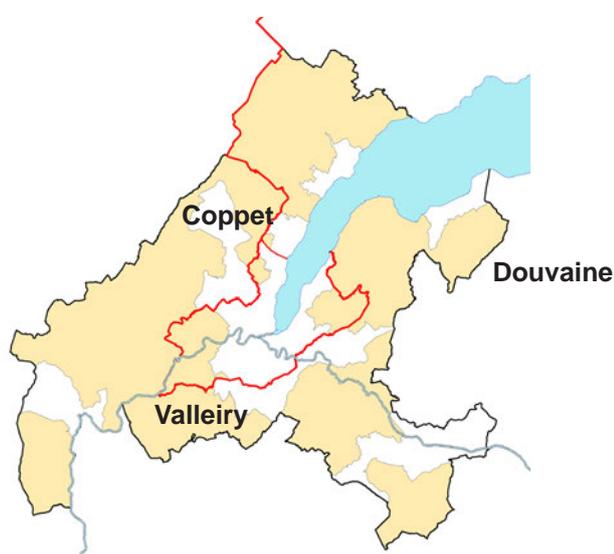
Agglomérations régionales	Population 2010	Croissance 1990-2010	Emplois 2010	Croissance 1990-2008
Total	151'000 h (16 % du total)	+30% (+40'000 h)	65'000 e (14 % du total)	+ 30% (+ 16'000 e)



2.3.4 Agglomération diffuse : une forte dynamique résidentielle

L'agglomération diffuse héberge 20% de la population et 10% des emplois de l'agglomération totale. Elle comprend des centres locaux comme Coppet, Valleiry ou Douvaine, et un semis de villages et de hameaux.

De 1990 à 2010, elle a connu un rythme de développement résidentiel de 54 %, nettement supérieur aux +31 % de l'ensemble de l'agglomération, son poids démographique relatif passant de 18 % en 1990 à 22 % en 2010. De fait, ces territoires connaissent un rythme de production de logements particulièrement rapide.



Agglomération diffuse	Population 2010	Croissance 1990-2010	Emplois 2010	Croissance 1990-2008
Total	151'000 h (16 % du total)	+30 % (+40'000 h)	65'000 e (14 % du total)	+ 30 % (+ 16'000 e)

2.3.5 Évolution 2007-2012

Par rapport au Projet d'agglomération 2007, la principale évolution est la reconnaissance, par le Projet 2012, d'une agglomération centrale transfrontalière toujours plus solidaire et dont le poids continue de se renforcer.

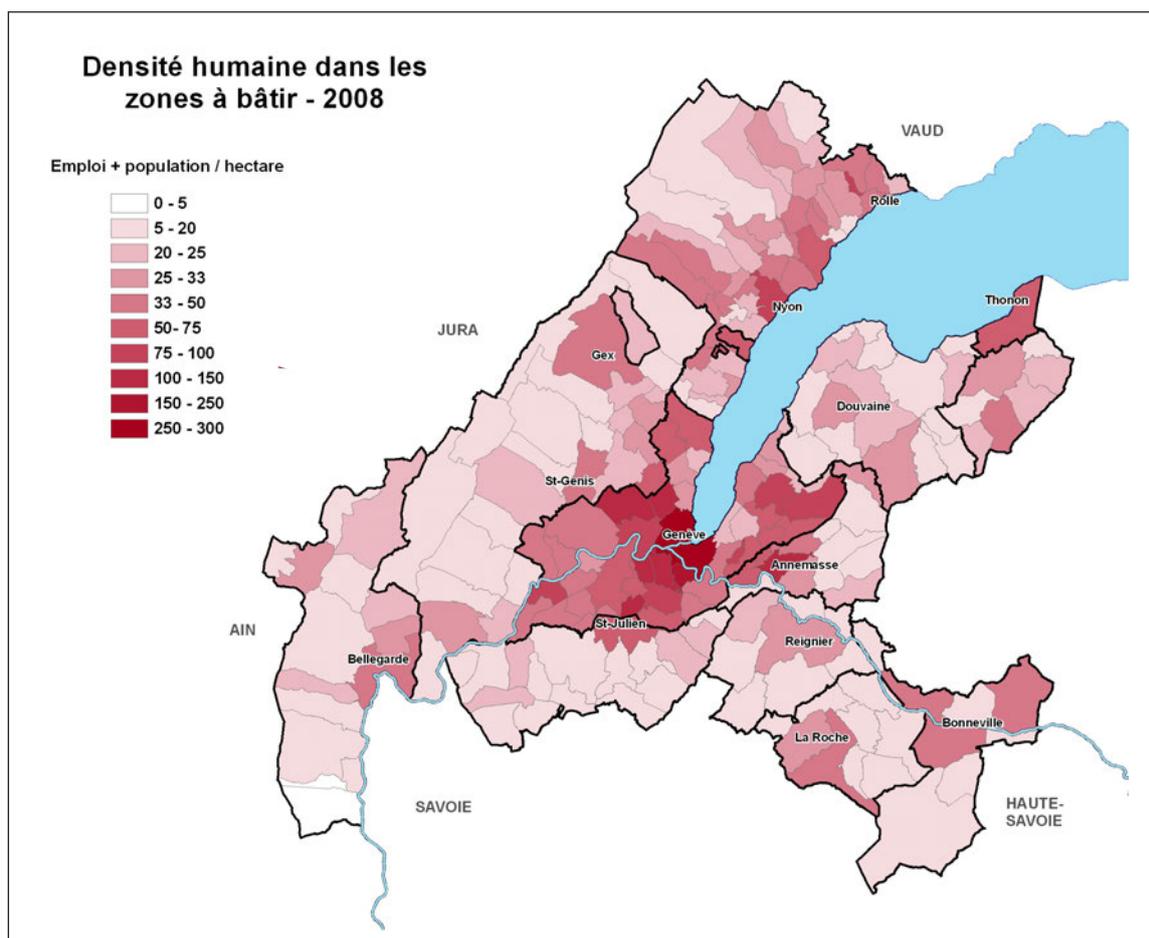


2.3.6 Densification des localités : une tendance nette à consolider

Considérée dans son ensemble, l'agglomération est engagée dans un processus d'étalement, impliquant une distance toujours plus importante entre lieux d'habitat et de travail et qui tend à gagner les territoires voisins de l'agglomération. Mais cette tendance générale s'accompagne d'une tendance inverse à la densification des localités, dont les centres ont déjà des densités élevées (voir carte ci-dessous).

Deux facteurs conduisent à cette densification :

- > des politiques volontaires de densification (comme dans l'aire compacte de Genève ou en ville d'Annemasse), de limitation des extensions sur la zone agricole (comme dans les villages genevois) et de reclassement de zone à bâtir en zone agricole ou naturelle (communes françaises, déclassements en cours de plusieurs centaines d'hectares)
- > les mécanismes du marché, qui incitent à une maximisation des surfaces bâties et, partant, des plus-values : ainsi en 2011, le Pays de Gex a délivré des autorisations pour construire 3'000 logements, alors que 1'000 seulement étaient prévus par le SCOT, les densités urbaines atteignant couramment 80 à 100 logements par hectare au lieu des 50 prévus.



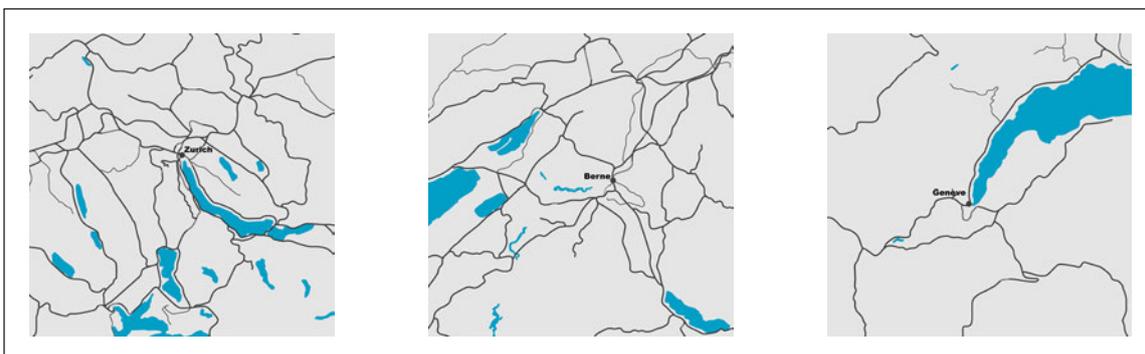


2.4 Transports : transition engagée

La polarisation des emplois, l'étalement de l'habitat et la diversité des territoires alimentent d'intenses mouvements à l'intérieur et hors de l'agglomération. La répartition modale est encore loin d'être optimale, mais évolue progressivement vers une moindre dépendance automobile.

2.4.1 Un retard historique

En raison de sa fragmentation politique, l'agglomération franco-valdo-genevoise souffre d'un lourd retard d'infrastructures de transport. Tant qu'ils ont vécu isolément, les territoires n'ont lancé que des projets qu'ils pouvaient maîtriser et qui résolvaient leurs problèmes propres, dans les limites de leurs périmètres de compétence, sans solliciter le soutien des autorités supérieures pour des projets plus ambitieux. Au niveau des enjeux d'ensemble, la situation était paralysante : aucune autorité n'avait le pouvoir d'agir ni même de faire des projets sans empiéter sur le domaine de souveraineté du territoire voisin.



Densité des réseaux ferroviaires à Zurich, Berne et Genève (extraits à la même échelle cartographique)

Le retard est particulièrement manifeste en matière d'infrastructures ferroviaires. Point de rencontre entre deux terminus, la région genevoise ne s'est pas équipée au fil du temps d'un réseau RER correspondant à ses besoins, comme l'ont fait les autres agglomérations suisses. Ainsi, la liaison CEVA, deuxième connexion entre les réseaux ferroviaires suisse et français, a été mise en attente pendant plus d'un siècle : son chantier, ouvert en automne 2011, n'est que le premier pas de la construction d'un réseau régional dont la densité restera encore longtemps inférieure à celle des réseaux zurichoïses ou bernoïses.



2.4.2 550'000 passages de la frontière par jour

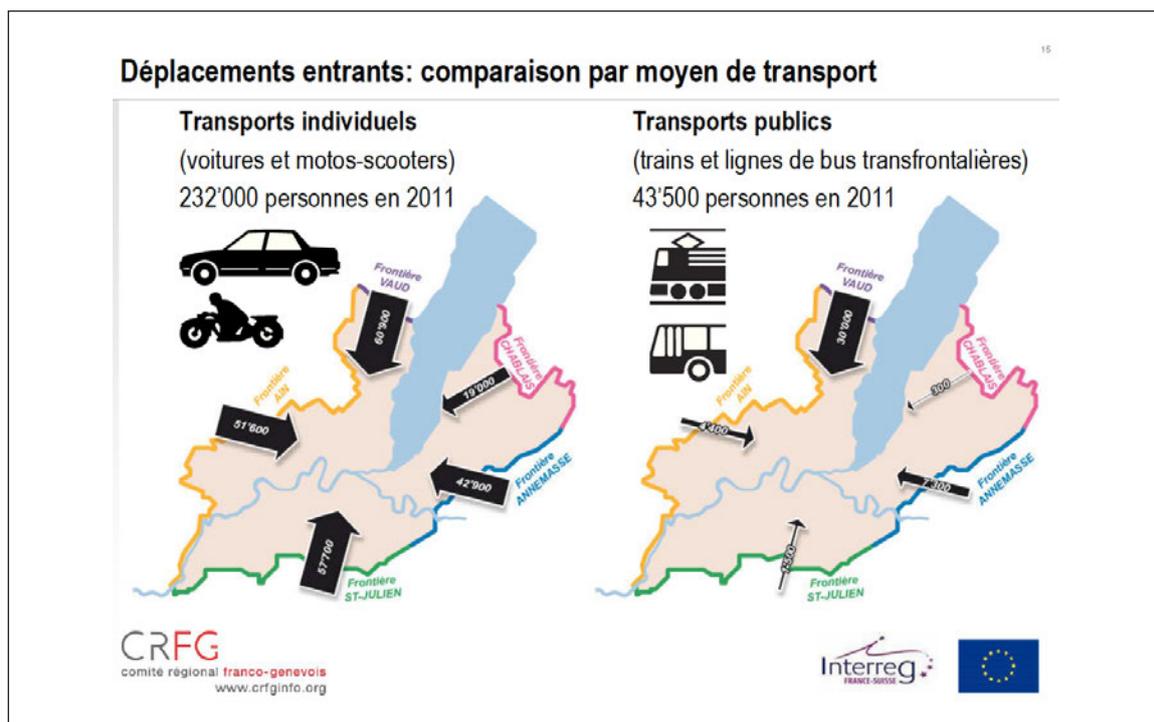
En 2011, la frontière du canton de Genève a été franchie chaque jour ouvrable par 550'000 personnes (dans les deux sens), soit 50'000 de plus qu'en 2005 et 90'000 de plus qu'en 2002 (selon enquêtes aux frontières 2002, 2005 et 2011). Cette évolution suit la croissance démographique de l'agglomération (+110'000 habitants entre 2000 et 2010) et l'augmentation des emplois dans le canton de Genève (+30'000 emplois entre 2005 et 2008).

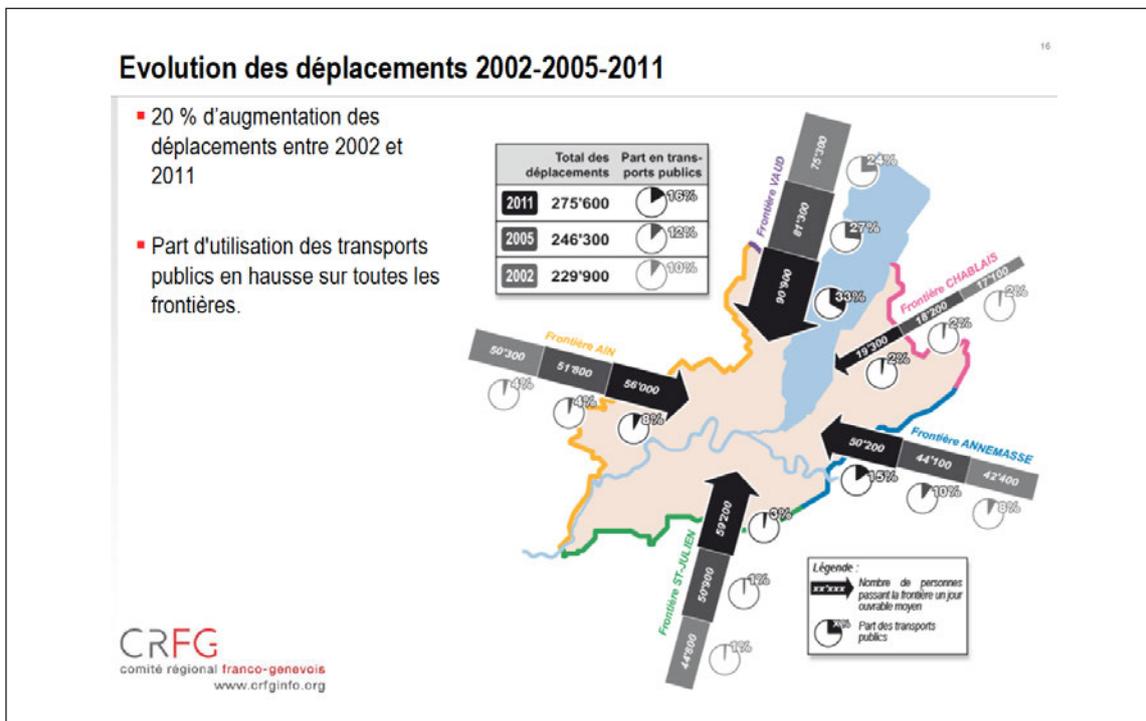
Ces déplacements ont deux motifs :

- > 55 % sont des déplacements pendulaires entre lieux d'habitat et de travail : ce chiffre de 150'000 personnes habitant hors du canton et y travaillant comprend les 85'000 à 90'000 actifs résidant en France et travaillant à Genève identifiés dans le cadre du mécanisme de compensation financière fiscale (rétrocession), ainsi que des résidents vaudois, des résidents non déclarés et des fonctionnaires internationaux
- > 45 % sont dus à d'autres motifs : achats, loisirs, liens familiaux et de proximité.

En période de pointe du matin, les pendulaires représentent 85 % des déplacements.

La répartition modale globale est de 16 % en transports publics : une part en nette amélioration par rapport aux 10 % de 2002 et aux 12 % de 2005, mais qui peut encore être améliorée. En termes de voyageurs, cette progression correspond à 48 % de passagers supplémentaires (trains et lignes de bus transfrontalières) depuis 2005. Le trafic routier évolue dans une moindre mesure, avec une augmentation de 8 % des personnes en véhicule individuel, mais une forte hausse (+58 %) des motos et scooters.





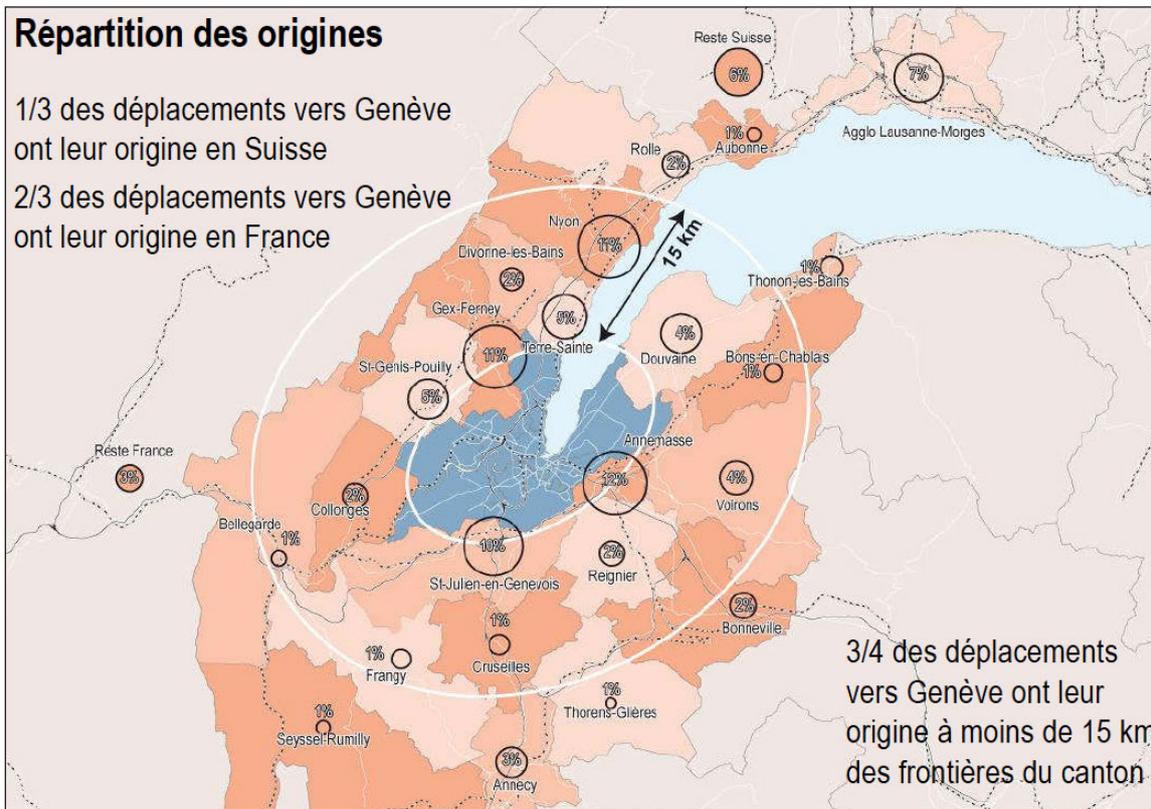
(Source : Enquête 2011 sur les flux de déplacements à la frontière franco-valdo-genevoise, GLCT Transports publics/Etat de Genève - SMETD, 8 décembre 2011, p. 24)

Il existe une profonde dissymétrie entre l'axe Genève-Vaud (33 % en transports publics) et les liaisons Genève-France (2 à 15 % en transports publics, seules les liaisons avec l'écran d'Annemasse présentant une valeur de 15 % de transports publics, grâce à la ligne ferroviaire Annemasse - Eaux-Vives et au tramway depuis Moillesulaz). Malgré cette dissymétrie, on constate une grande sensibilité au développement de l'offre, car la plupart des lignes de bus transfrontalières sont prises d'assaut dès leur mise en service.

Les trois quarts de ces déplacements sont internes à l'agglomération transfrontalière (origine à moins de 15 km des frontières du canton). Un tiers vient de Suisse, deux tiers de France.

40 % ont pour destination la ville de Genève et s'effectuent pour une part importante en transports publics. Seuls 10 % des franchissements de la frontière sont en transit à travers le canton.

90 % des automobilistes utilisent un parking situé à leur lieu de destination. Le stationnement se fait en majorité (60 %) dans des parkings privés. 56 % des automobilistes entrant dans Genève utilisent un stationnement gratuit.



(Source : Enquête 2011 sur les flux de déplacements à la frontière franco-valdo-genevoise, DGM-CITEC, 8 décembre 2011, p. 24)

2.4.3 Un système de mobilité surchargé et en mutation

Le système de mobilité de l'agglomération a engagé sa mutation, avec des effets qui restent limités dans l'attente de la construction de nouvelles infrastructures de transport public, notamment la construction du CEVA (chantier ouvert en 2011) qui permettra la mise en service du RER franco-valdo-genevois en 2017-2018. Mais le mouvement est engagé et va dans le bon sens, celui d'un report modal vers les transports publics et les mobilités douces.

Un réseau RER surchargé

Les lignes Genève-Vaud et Genève-La Plaine-Bellegarde sont parmi celles qui affichent les plus grandes croissances de clientèle en Suisse. Plus de 50'000 voyageurs par jour circulent entre Genève et Lausanne par le train (y compris les gares intermédiaires). Il y a dix ans, cet axe n'était fréquenté que par 25'000 voyageurs par jour. Dans le même temps, l'offre ferroviaire n'a pas suivi la même croissance, provoquant des surcharges aux heures de pointe. Par ailleurs, la fréquentation de la ligne Eaux-Vives - Annemasse a connu une augmentation marquée pour atteindre plus de 2'500 voyageurs par jour.



Le cœur de l'agglomération : un défi pour les déplacements

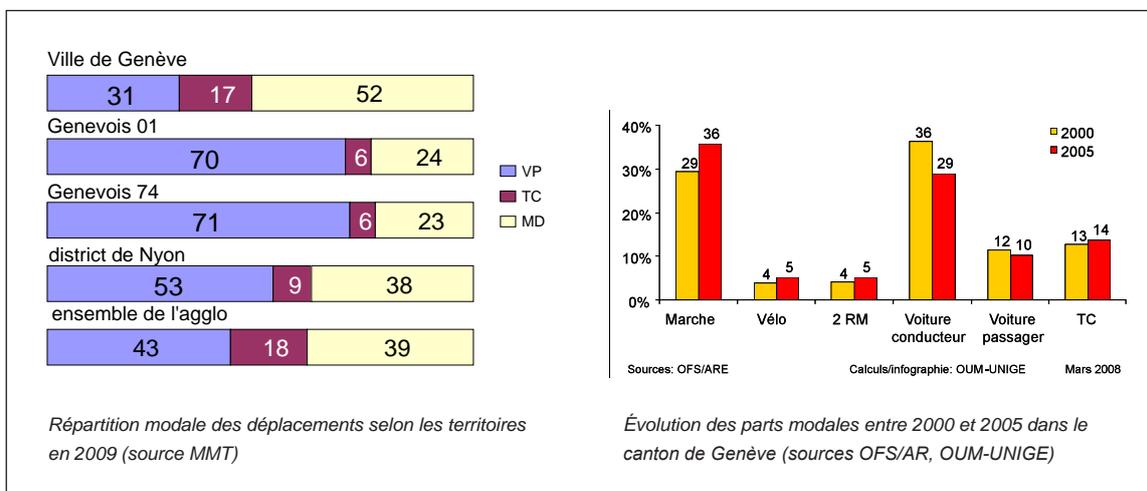
Les déplacements à destination du cœur d'agglomération représentent près de 620'000 déplacements par jour, qui s'ajoutent aux 800'000 déplacements à l'intérieur de la zone centrale. Cette très forte densité de flux impose, au centre, une poursuite des aménagements en faveur des transports publics et des mobilités douces, tandis que les points d'entrée vers le cœur d'agglomération sont saturés à l'heure de pointe, notamment sur l'autoroute.

Moindre utilisation de l'automobile à Genève

L'utilisation de la voiture individuelle est en baisse dans le canton de Genève, tant en nombre de déplacements qu'en distance parcourue, et ce pour tous les types de communes.

Les parts modales sont très variables selon les territoires de l'agglomération, allant d'une part modale de 31 % pour l'automobile en ville de Genève à près de 70 % dans les couronnes françaises en 2009.

Les premiers résultats du microrecensement transports 2010 pour Genève confirment l'augmentation des transports collectifs et la baisse de l'utilisation de la voiture pour le nombre de déplacements.



Taux de motorisation : de grandes disparités

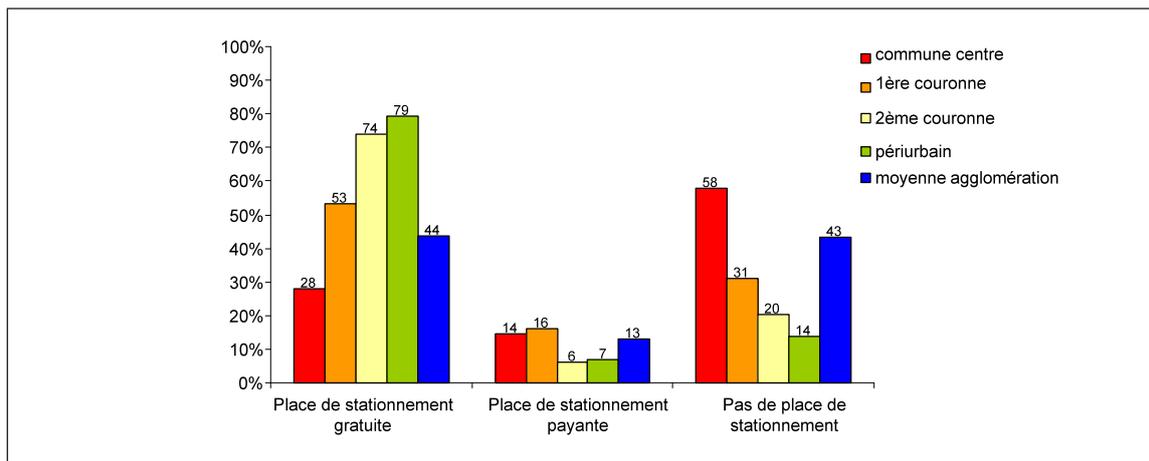
Le taux de motorisation est de 466 voitures pour 1'000 habitants dans le canton de Genève (2011), mais de 630 à 690 voitures pour 1'000 habitants dans la couronne française (2007), nettement au-dessus de la moyenne nationale française (550).

Entre 2000 et 2005, le nombre de ménages sans voiture a augmenté pour atteindre près de 25 % dans le canton, et même 36 % en ville de Genève (6 % dans le périurbain).



Stationnement au lieu de travail : une forte disponibilité

Entre 2000 et 2005, la part des personnes disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail a augmenté, passant de 45 % à 54 %. Elles sont d'autant plus nombreuses qu'elles habitent une commune éloignée du centre de l'agglomération (seulement 41 % en ville de Genève, 69 % en première couronne, 76 % en deuxième couronne, 86 % dans le périurbain).



Disposition d'une place de stationnement pour la voiture au lieu de travail, selon le type de commune de travail, en % des personnes en emploi (personnes en emploi, détentrices d'un permis de conduire, ayant au moins une voiture au sein du ménage et ne travaillant pas à domicile). (Source MRT 2005)

Réseau de tramways en amélioration continue

La reconstruction du réseau de tramways du canton de Genève, commencée en 1995, a débouché sur deux nouvelles inaugurations en 2011 : dernier tronçon du Cornavin-Meyrin-CERN presque jusqu'à la frontière cantonale et nouvelle branche Cornavin-Onex-Bernex à l'ouest du canton (6,5 km). En décembre 2011, le réseau a été restructuré pour augmenter l'offre, la vitesse commerciale et la fréquence sur les axes desservis. D'un réseau entrecroisé de sept lignes, le réseau est passé à trois lignes avec une fréquence de 3 à 4 minutes aux heures de pointe. Cette réorganisation permet de simplifier également la gestion des carrefours pour améliorer la complémentarité entre les modes de transport.

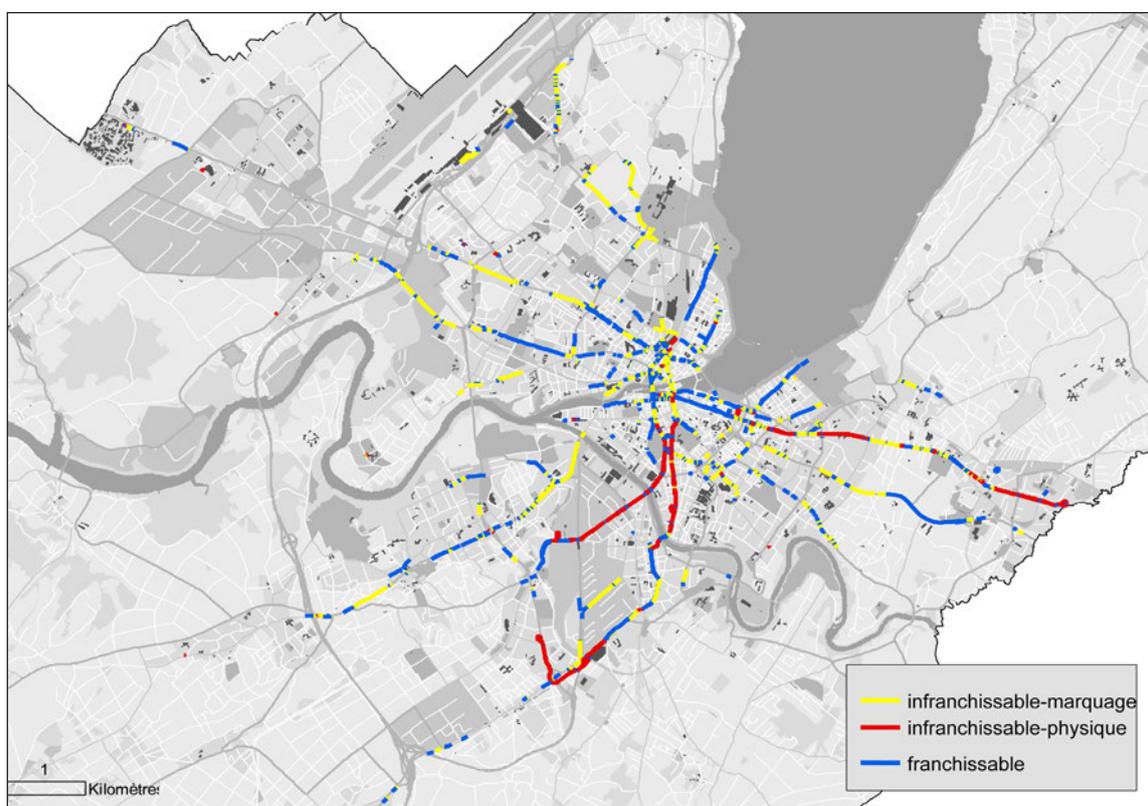
Des transports collectifs de plus en plus transfrontaliers

En 2011, trois nouvelles lignes de transports collectifs transfrontalières ont été mises en exploitation et prolongées sur sol français, portant à neuf le nombre de lignes transfrontalières. Elles ont connu un succès immédiat, les bus étant rapidement remplis aux heures de pointe. La gestion est assurée par le Groupement local de coopération transfrontalière Transports publics transfrontaliers (GLCT).



Vitesses commerciales

L'amélioration des vitesses commerciales est une nécessité pour resserrer les liens entre les composantes de l'agglomération et faire des transports publics une alternative intéressante à la voiture individuelle. Dans le canton de Genève, 91 km d'aménagements réservés aux transports publics sont en place en 2011, en légère augmentation par rapport à 2010 et de meilleure qualité (sites infranchissables). La restructuration du réseau de tramway de décembre 2011 participe à l'effort d'amélioration de la vitesse commerciale. Mais c'est encore insuffisant pour atteindre l'objectif-cible de 18 km/h fixé par la loi genevoise H1 50.



Genève, aménagements en faveur des transports publics (voies séparées) en 2012 (source DGM)



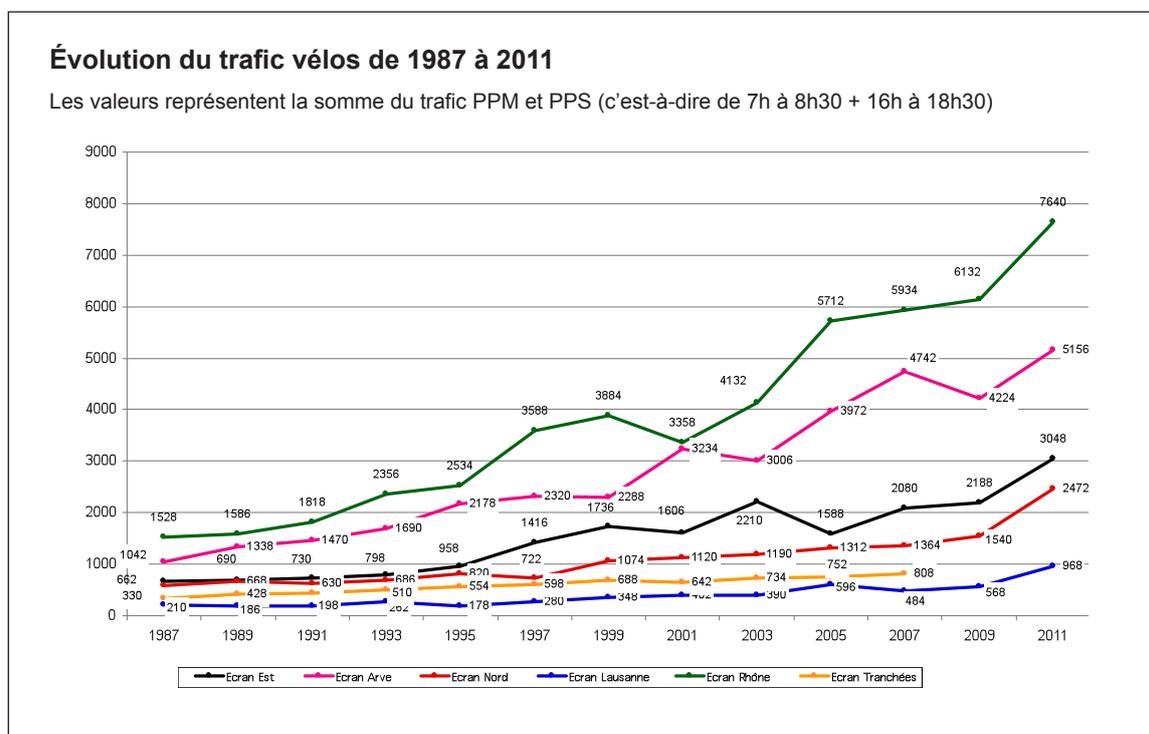
De même, sur Annemasse Agglo, des aménagements ont été réalisés en 2009 sur la rue de Genève en faveur des lignes de transport public (sites propres, priorité aux feux, couloirs d'approche, etc.), ce qui a permis d'améliorer la vitesse commerciale.

Des aménagements en faveur des piétons

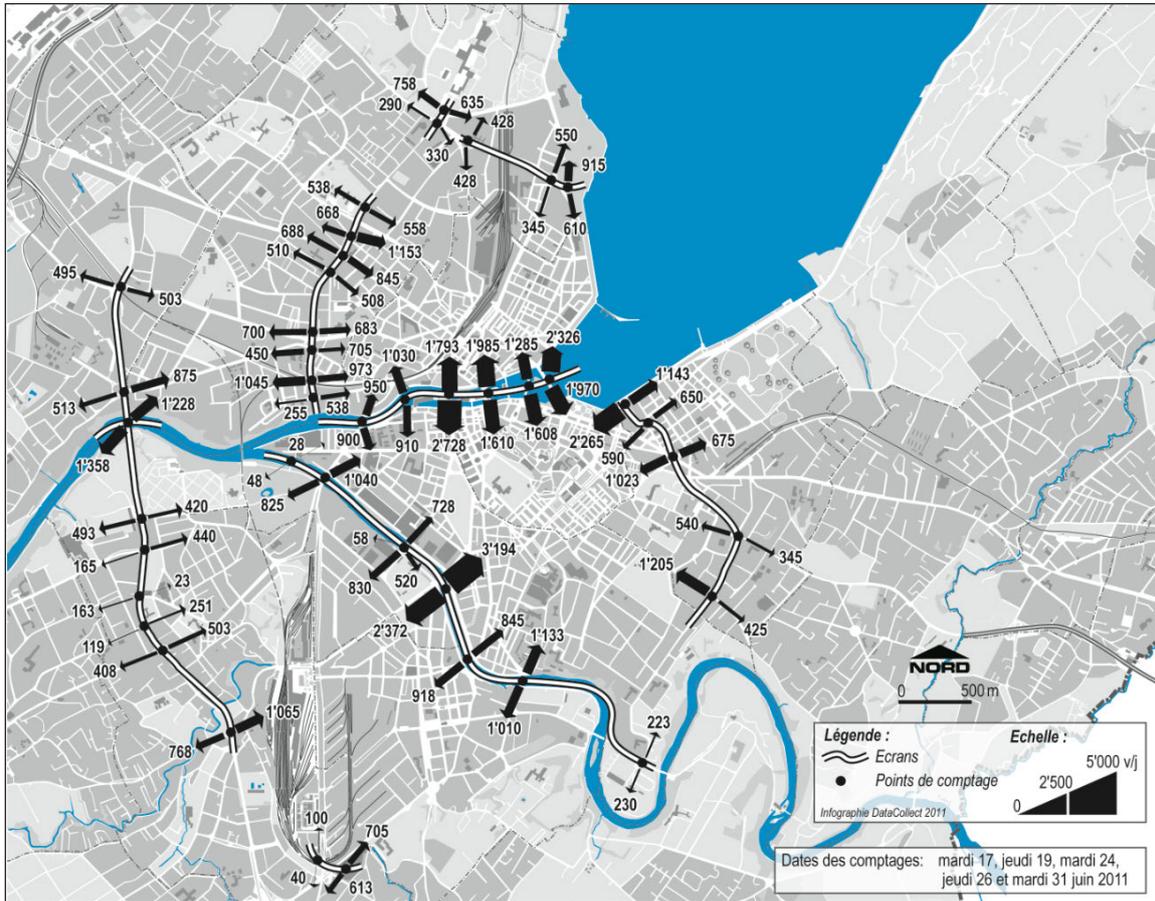
Longtemps parent pauvre des aménagements de voirie, le piéton reconquiert petit à petit de cité, en même temps que les transports publics. Le Plan piéton de la Ville de Genève a reçu plusieurs récompenses au niveau suisse et européen. La démarche se prolonge au cœur de l'agglomération avec un programme de piétonisation d'une centaine de rues. D'autres communes s'emploient également à réaménager leurs centres de façon à renforcer l'attractivité de la proximité (parcours sûrs et agréables, traversées de routes, services, bancs, etc.).

Le vélo de plus en plus utilisé

Si le vélo représente une part modale encore modeste pour le canton de Genève, le nombre d'utilisateurs continue d'augmenter de manière significative, surtout à destination du cœur d'agglomération. En deux ans, le trafic vélo a augmenté d'un tiers. Très présents au centre-ville sur de courts trajets, les cyclistes se déplacent également sur de plus longues distances, été comme hiver. Ils utilisent des itinéraires directs et plébiscitent les pistes cyclables. Le vélo à assistance électrique séduit les pendulaires : sur certains axes, environ 10 % des cyclistes l'ont adopté.



Évolution du trafic vélos depuis 1987 (source DGM)



Trafic journalier des vélos (relevés sur les écrans), mai 2011 (source DGM)



3. Vision d'ensemble : trois enjeux fédérateurs

Les quatre années suivant la signature du Projet d'agglomération en 2007 ont été employées à approfondir la planification, en élargissant considérablement le cercle des acteurs impliqués dans la démarche. Le résultat est un projet plus partagé, plus sûr de sa cohérence, plus précis sur son dimensionnement et plus clair sur ses options transversales. Il est fédéré par une vision d'ensemble, qui sert de fil rouge aux stratégies sectorielles et aux mesures.

Le Projet d'agglomération 2012 poursuit ainsi la démarche du Projet 2007, qui a été reconnu en 2010 par l'attribution du Grand Prix Européen des Urbanistes par le Conseil Européen des Urbanistes.

3.1 Approfondissement du Projet d'agglomération 2007

Depuis 2007, deux séries d'études ont été conduites dans un calendrier serré.

Études locales

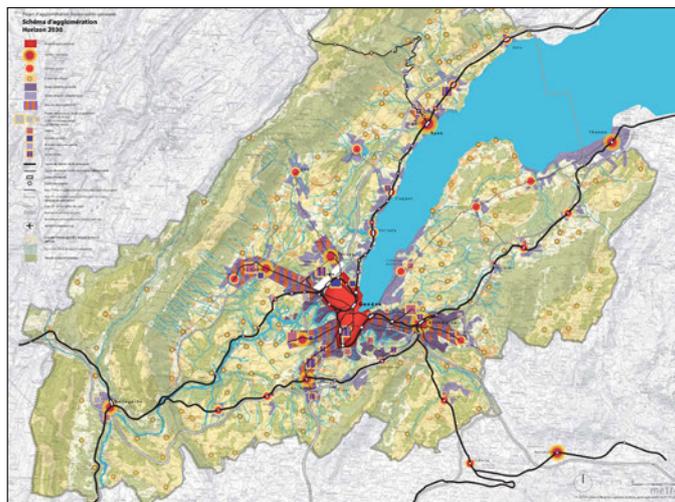
D'une part, le Schéma élaboré sur l'ensemble de l'agglomération a été testé et affiné à l'échelon de sous-territoires dits « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA). Cette focalisation a permis d'impliquer toutes les autorités locales des divers échelons, y compris les communes (ce qui n'avait pas été possible en 2007 à l'échelon des 200 communes de l'ensemble de l'agglomération), les administrations des divers échelons et la société civile. Ces démarches, connues sous le nom de « PACA », ont impliqué environ 4'500 personnes dans l'élaboration du Projet d'agglomération (voir encadré page suivante).

L'organisation de marchés d'études parallèles a permis de mettre en discussion des projets de territoire alternatifs, les acteurs se déterminant sur les objectifs souhaités, les interdépendances, les projets prioritaires et le repérage des points de désaccord, et ce pour l'ensemble des aspects urbanisation, mobilité et environnement.

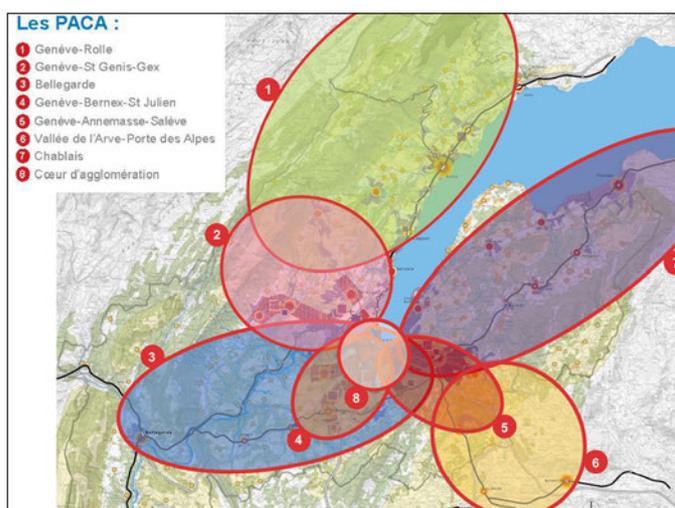
Études thématiques

Parallèlement, des études thématiques ont été consacrées aux aspects les plus stratégiques du Projet d'agglomération, en coordination avec les commissions spécialisées du Comité régional franco-genevois (CRFG) (voir encadré p.156). Plusieurs d'entre elles ont débouché sur des plans d'action spécifiques (Projet agricole d'agglomération, contrats corridors biologiques, etc.), qui se concrétisent en lien avec la démarche du Projet d'agglomération.

voir chapitre 2 annexe 3



Charte fondatrice :
Projet d'agglomération 2007



Approfondissement :
études PACA et études thématiques

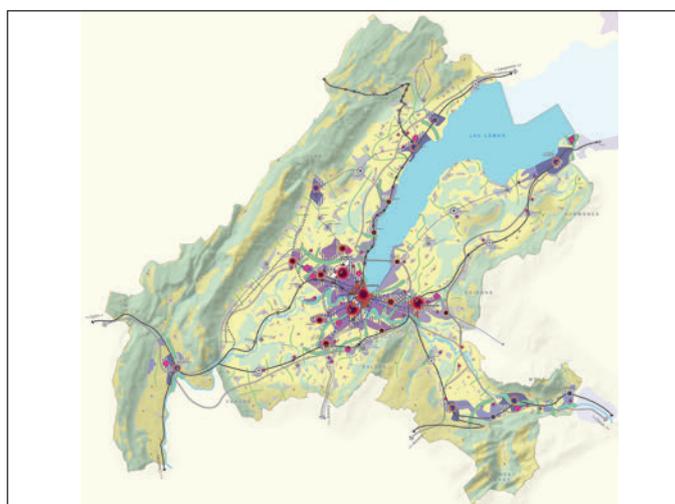


Schéma d'agglomération 2012 -
horizon 2030

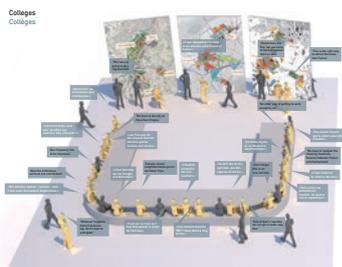


Études PACA: un échelon de planification intermédiaire

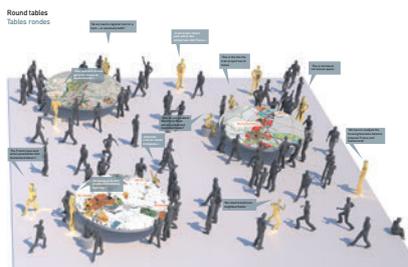
La démarche PACA consiste à mettre en discussion plusieurs projets de territoire possibles, de façon à aider les acteurs à construire un référentiel commun sur le diagnostic, les relations urbanisation-transport-environnement, les priorités et les points de désaccord qui restent à régler. Elle a été appliquée de la manière suivante :

- > 8 PACA, la plupart transfrontaliers : Genève/Rolle, Genève/St-Genis/Gex, Bellegarde, Genève/Bernex/St-Julien, Genève/Annemasse/Salève, Arve-Porte des Alpes, Chablais, Cœur d'agglomération
- > 6 mandats d'études parallèles à deux degrés et 2 études de lignes directrices
- > 26 équipes pluridisciplinaires (3 équipes par PACA, des équipes ont participé à plusieurs PACA), sur appel d'offres international (plus de 50 bureaux suisses, français, hollandais, anglais, etc.)
- > plus de 50 comités de pilotage présidés par des experts internationaux et impliquant les communes concernées (40 personnes par collège en moyenne)
- > 17 tables rondes impliquant les élus et la société civile (100 personnes en moyenne par table ronde)
- > 12 réunions publiques avec exposition publique
- > 3 plans de synthèse des PACA deux par deux et 3 plans de synthèse pour Genève-Rolle, le Chablais et Bellegarde

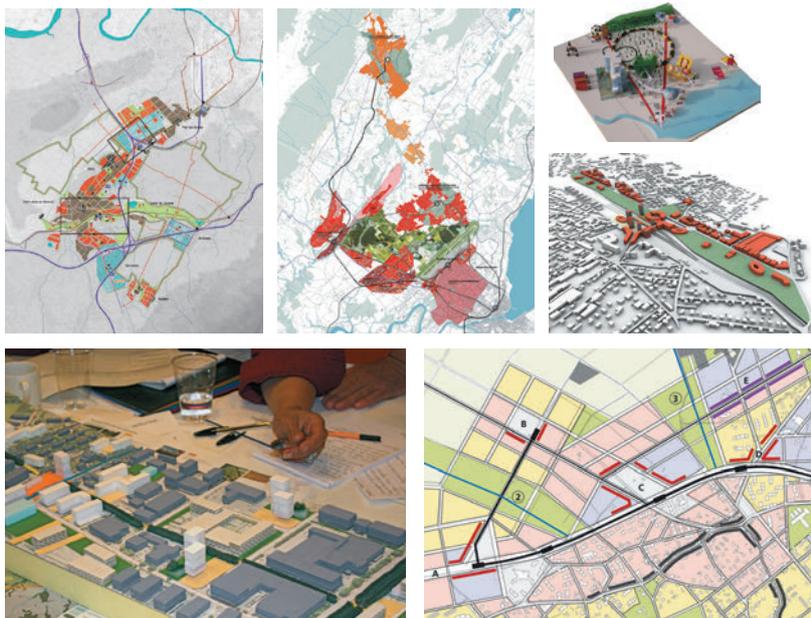
= environ 4'500 personnes impliquées de manière active et à plusieurs reprises dans l'élaboration du Projet d'agglomération.



Collèges (40 personnes en moyenne)



Tables rondes (100 personnes en moyenne)



Exemples de contributions aux études des PACA



Exemples de tables rondes des PACA



Études thématiques du Projet d'agglomération 2008-2011

(voir la liste des cahiers en annexe)

Environnement/Agriculture

- Analyse de l'impact du Projet d'agglomération sur l'agriculture (juin 2009)
- Projet agricole d'agglomération (juin 2010)
- Adaptation des exploitations laitières de zone franche au cahier des charges Suisse garantie - évaluation de l'impact technique et économique (2011)
- Étude filière lait sous signe de qualité (oct. 2011)
- La distribution des produits locaux et le développement des circuits courts (juillet 2011)
- Préservation des espaces agricoles (nov. 2011)
- Étude de faisabilité du réseau agro-environnemental du Genevois (mars 2012)
- Chez mon fermier - www.grand-geneve.com/chezmonfermier - juin 2012
- Essai de cartographie des habitats naturels (mars 2010)
- Étude de base pour l'élaboration d'un contrat corridors (8 secteurs étudiés) (nov.2010)
- Projet paysage - document cadre (mars 2011)
- Projet paysage 2012 (mai 2012)
- Qualité de l'air (juin 2012)
- Matériaux et déchets BTP (en cours)
- Gestion des déchets ménagers (juin 2012)
- Étude climat énergie et qualité de l'air SC2ET (en cours)
- Synthèse cartographique des dangers/aléas dus aux crues (avril 2011)
- Approvisionnement en eau potable (mai 2012)

Mobilité

- Étude ferroviaire d'agglomération (dec. 2011)
- Étude marchandises - Fret (oct. 2011)
- Étude stationnement (en cours)
- Étude P+R (avril 2008)
- Étude sécurité routière
- Voie-verte d'agglomération (nov. 2010)

Urbanisation

- Installations à forte fréquentation (IFF) (oct. 2010)
- Grands équipements d'agglomération (avril 2011)
- Valorisation de l'urbanisation autour des gares hors PACA de l'agglomération (juin 2011)

Logement

- Leviers pour la production de logements durables dans l'agglomération FVG (nov. 2008)
- Études d'amélioration foncière France et suisse (nov. 2008)
- Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération FVG (juin 2011)

Économie

- Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois (nov. 2008)
- Politique des pôles de développement économique (PPDE) France et Suisse (analyse des sites stratégiques) (nov. 2008)
- Comparaison des avantages économiques France - Suisse (nov. 2008)



Principaux résultats : quelle évolution depuis 2007 ?

Le passage à un sous-échelon territorial, puis le retour à l'échelon d'ensemble de l'agglomération (démarche itérative), débouchent sur quatre principaux résultats.

Les options de base 2007 sont vérifiées

Les études locales ont vérifié les options de base du Projet d'agglomération 2007 en faveur d'urbanisations compactes, économes en sol agricole et naturel, indispensables pour réduire la dépendance automobile et favoriser les transports publics et les mobilités douces. Elles ont démontré que la prospective générale, d'une croissance de +200'000 habitants et +100'000 emplois, est largement compatible avec les capacités d'accueil de l'agglomération, tout en concentrant la plus grande partie de la croissance dans des secteurs d'urbanisation compacte (faire la « ville sur la ville ») et en limitant l'urbanisation en extension. Enfin, la répartition de la croissance, de 50 % côté Genève pour les habitants et de 30 % côté France pour des emplois qualifiés, est parfaitement tenable du point de vue territorial et réalisable si les autres conditions-cadres sont assurées.

Il y a « agglomération » et « agglomérations » (carte page suivante)

Le Schéma d'agglomération 2007 donnait l'image d'un centre urbain principal entouré de satellites, le tout sur un fond de territoire rural. Les études locales ont précisé cette image en identifiant, dans l'agglomération d'ensemble, six agglomérations urbaines :

- > une agglomération centrale transfrontalière est la principale concentration des fonctions urbaines centrales, centrée sur Genève et se continuant au-delà de la frontière franco-suisse sur Annemasse, St-Julien, St-Genis et Ferney
- > cinq agglomérations régionales sont suffisamment éloignées de la précédente pour développer une vie relativement autonome et sont à renforcer : Thonon-les-Bains, Arve-Porte des Alpes, Bellegarde, Gex et Nyon-Gland.

Cette meilleure compréhension de l'armature urbaine du territoire a également permis d'affiner la hiérarchie des centres, jusqu'à l'échelon des villages.

La consommation de sol naturel et agricole diminuera fortement

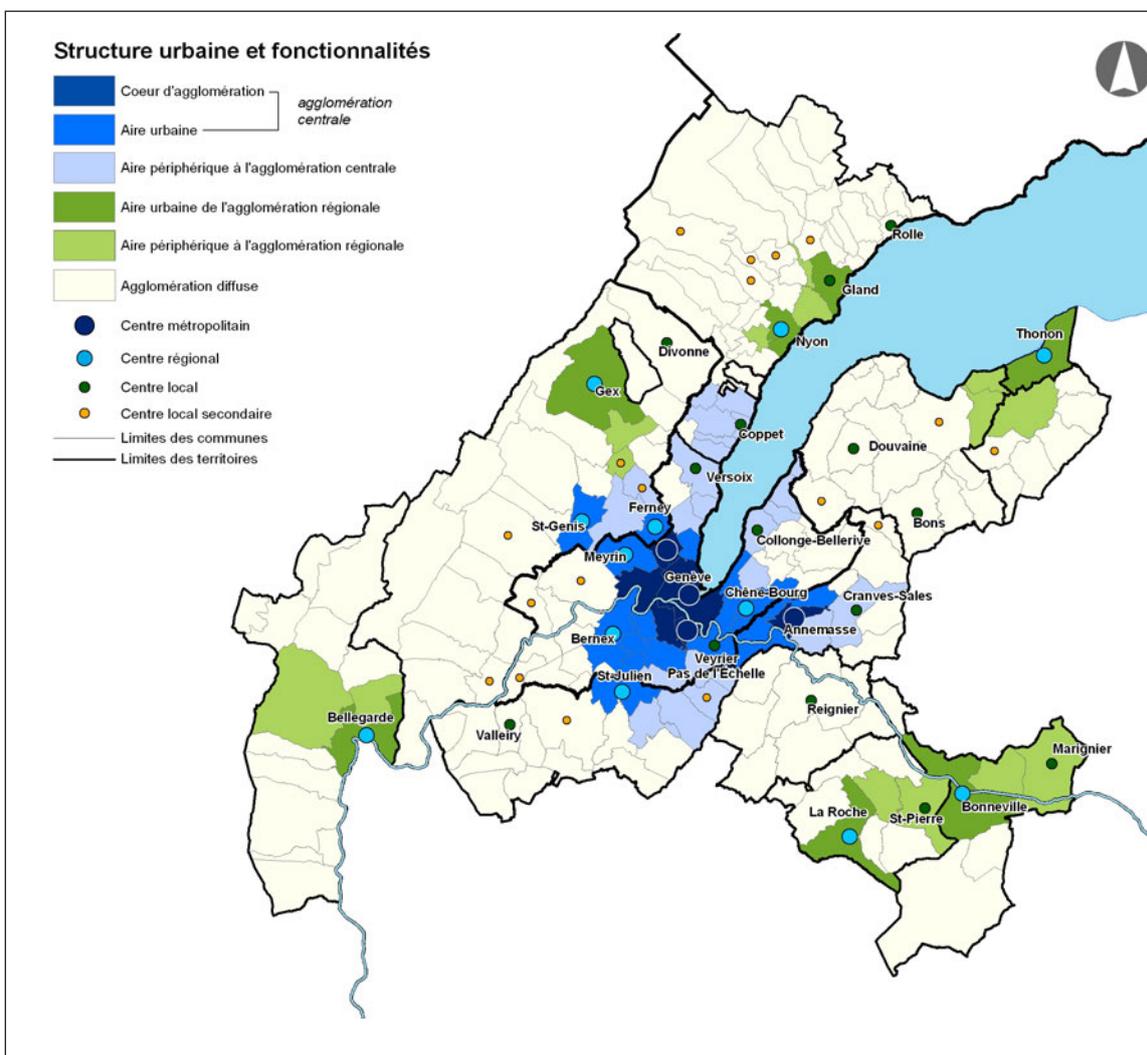
L'un des fondements du Projet d'agglomération 2007, notamment du consensus avec les milieux agricoles, était la réduction de moitié de l'emprise sur l'espace agricole et naturel par l'urbanisation. De 2005 à 2011, malgré une forte croissance démographique et économique, la consommation de sol par habitant a été nettement orientée à la baisse.

L'application des mesures d'urbanisation préconisées dans le Projet d'agglomération permet, qui privilégie l'utilisation des zones à forte densité et la densification optimale des zones à bâtir existantes, permet de confirmer cet objectif de maîtrise de l'étalement urbain.

voir chapitre 4.1 annexe 3



En effet, alors que les zones à bâtir actuelles et à urbaniser à moyen terme contiennent plus de 5'100 hectares de terrains libres de construction, une politique volontariste, bien qu'elle ajoute 400 hectares d'extensions urbaines denses, permet de n'en utiliser que 2'700 hectares et de retourner en zones non bâties jusqu'à 1'800 hectares, tout en conservant la marge de sécurité nécessaire. A l'opposé, une politique de laisser-faire nécessiterait non seulement la consommation de la quasi-totalité du stock mais elle impliquerait une emprise supplémentaire de 1'500 hectares sur les espaces agricoles et naturels. Les études de base effectuées dans le cadre des plans directeurs cantonaux et les études locales, plus fines et plus précises, ont démontré la vraisemblance de cette évaluation globale .



Un résultat des études PACA: une agglomération franco-valdo-genevoise plus polycentrique qu'on l'avait admis en 2007 (source OU).

La carte présente:

- > l'**agglomération centrale transfrontalière** avec les communes centres de Genève et Annemasse (en bleu foncé), des communes de l'aire urbaine (en bleu moyen) et des communes de l'aire périphérique (en bleu clair)
- > **les cinq agglomérations régionales** comprenant elles-mêmes une commune centre (en vert foncé) et des communes périphériques (en vert clair)
- > l'**agglomération diffuse** sur le reste du territoire (en ocre pâle).

La carte présente également la hiérarchie des centres.



3.2 Trois groupes d'enjeux

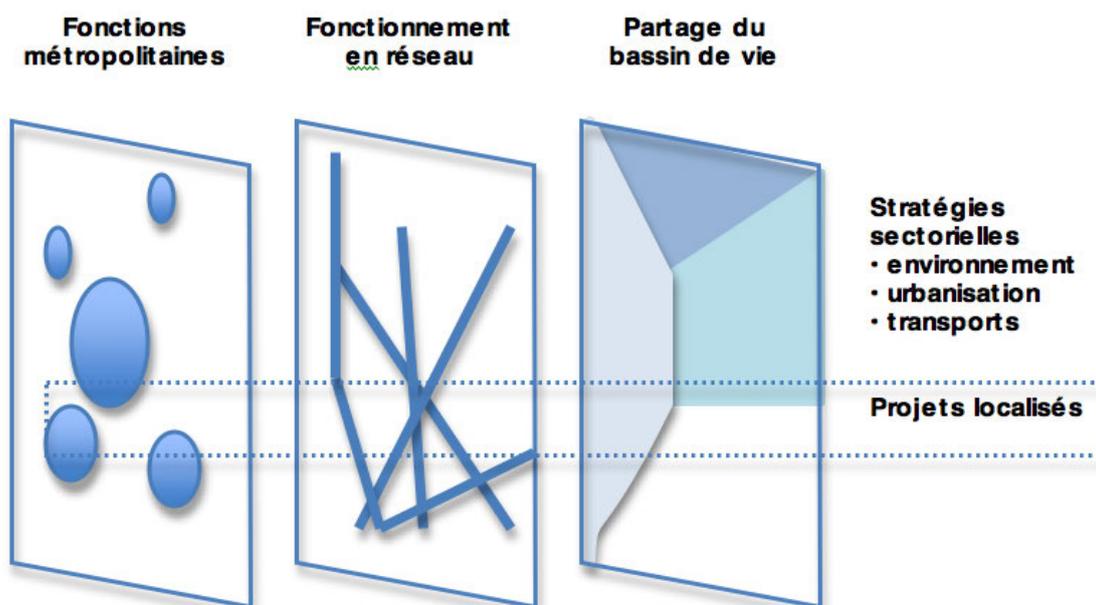
Le Projet d'agglomération 2007 avait traité essentiellement de planification spatiale. L'approfondissement 2008-2012 a conduit à la compléter par une approche fonctionnelle du territoire, prenant en compte non seulement la répartition des composantes dans l'espace, mais leurs rôles dans les fonctionnements économiques, sociaux et environnementaux de l'agglomération.

Cette démarche a mis en évidence trois groupes d'enjeux majeurs pour l'agglomération :

- > les fonctions métropolitaines, vitales pour la prospérité de l'ensemble de l'agglomération
- > les fonctionnements en réseau, clés d'une agglomération multipolaire
- > la cohabitation des multiples usages du territoire, fondement de la diversité et de la qualité de l'agglomération.

Ces enjeux sont fédérateurs : tous les partenaires de l'agglomération ont intérêt à les défendre, assurer leur renouvellement et leur valorisation. Et ils sont transversaux : ils mettent en cohérence les stratégies sectorielles de l'environnement, de l'urbanisation et des transports, de même que les projets localisés.

Ces trois groupes d'enjeux fédérateurs et transversaux ont la même valeur, aucun ne l'emporte sur les deux autres : c'est leur assemblage qui fait la spécificité et la cohérence du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

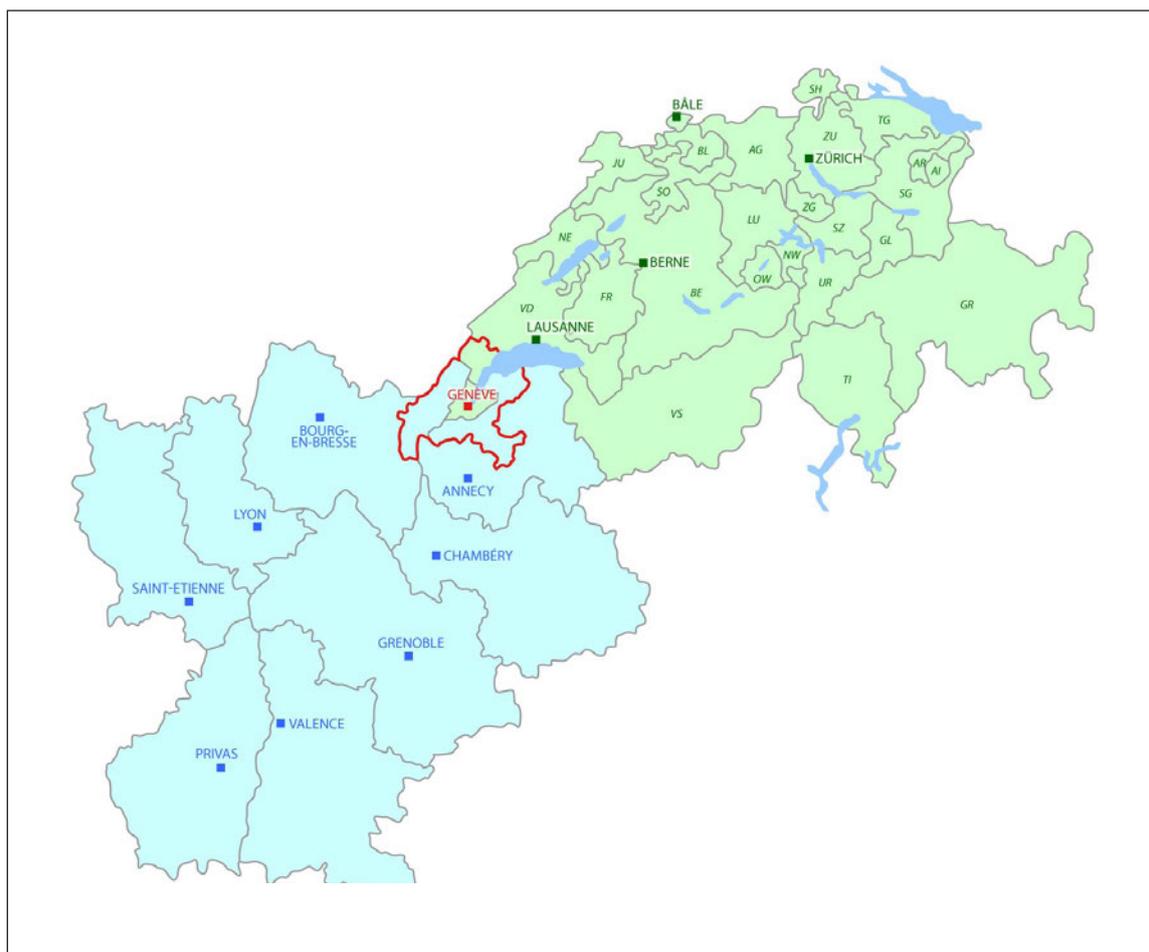




3.3 Enjeu fédérateur : renforcer les fonctions métropolitaines

Genève est une ville internationale jouant un rôle clé dans les affaires du monde, sur plusieurs volets : la diplomatie, la définition de normes, les droits de l'homme, la finance, la culture, la recherche scientifique... Le développement de ce statut particulier est un enjeu majeur pour l'agglomération. Il impacte plusieurs échelles, qu'elles soient nationales, régionales - dans le cadre de la Métropole Lémanique où les complémentarités se définissent avec Lausanne -, transfrontalières ou d'agglomération, échelle pour laquelle Genève joue un rôle assumé de ville centre.

Seulement, le rayonnement de Genève est soumis à une plus forte concurrence internationale et ses fonctions métropolitaines sont convoitées par d'autres grands centres urbains régionaux, nationaux ou internationaux. Ces derniers sont souvent de taille plus importante et disposent de moyens considérables.



L'agglomération franco-valdo-genevoise : une position charnière entre la Région Rhône-Alpes (44'000 km², 6.2 millions d'habitants en 2010) et la Suisse (41'000 km², 7.8 millions d'habitants en 2010)



Les fonctions métropolitaines dans l'agglomération

L'agglomération franco-valdo-genevoise concentre un grand nombre de fonctions métropolitaines (45 % des emplois selon l'OST, « L'emploi dans les fonctions métropolitaines en Rhône-Alpes et en Suisse en 2008 », octobre 2011), offrant une diversité de produits et de services rares au plan mondial : elle offre un large éventail d'activités de niveau supérieur – banque, négoce, recherche, organisations internationales, assurance, high-tech, industrie, foires et congrès, culture, tourisme – dans un cadre de vie de haute qualité (centres-villes, espaces publics, diversité des formes d'habitat, sécurité, paysage, sports, lac et montagne, etc.).

Les fonctions métropolitaines se distribuent d'une part dans des centres, d'autre part dans des pôles d'activités.

- > Dans l'agglomération centrale, ces fonctions très denses se répartissent d'une part sur un axe est-ouest traditionnel, aujourd'hui transfrontalier, allant d'Annemasse (notamment près de la gare Cité de la solidarité, pôle d'accueil de services et de rencontres pour les organisations internationales non gouvernementales) à Ferney et St-Genis (lycée international, CERN, aéroport, PALEXPO) en passant par Genève-Aéroport, le centre-ville de Genève et la centralité en émergence aux Trois-Chêne; d'autre part, sur un nouvel axe nord-sud partant du centre-ville de Genève à St-Julien-en-Genevois, en passant par le nouveau quartier Praille-Acacias-Vernets (reconversion d'une zone industrielle en centralité mixte de haute densité).
- > Deux agglomérations régionales abritent également des fonctions de niveau métropolitain : Nyon-Gland côté Suisse (sièges de multinationales, d'organisations sportives, du WWF et industries high-tech); Arve-Porte des Alpes côté France (services liés à l'industrie du décolletage). Bellegarde et Gex ont une fonction de portes d'entrée au Parc naturel du Jura à valoriser. Au bord du lac, Thonon (thermalisme) offre un potentiel d'accueil remarquable, aujourd'hui sous-utilisé.
- > À ces centralités urbaines s'ajoutent des pôles abritant des activités de niveau métropolitain, eux-mêmes répartis sur l'ensemble de l'agglomération. Citons notamment, parmi les plus importants : le pôle mondial du décolletage de l'agglomération Bonneville-La Roche; près de St-Julien, le biopark d'Archamps; près d'Annemasse, la zone d'activités de Ville-la-Grand-Altea; la zone industrielle de Plan-les-Ouates et celle de Meyrin-Satigny (biotechnologies et horlogerie haut de gamme); le CERN et ses divers sites transfrontaliers; le parc industriel de St-Genis-Pouilly; l'agroscope de Prangins près de Nyon, etc.

Implications pour les stratégies sectorielles

Le renforcement des fonctions métropolitaines du Grand Genève est un des trois objectifs fédérateurs du Schéma d'agglomération. Il s'organise autour de trois stratégies sectorielles qui s'articulent et se complètent.

> Urbanisation : renouveler et partager les fonctions métropolitaines

Le maintien du profil de ville internationale, dans un contexte de compétition mondiale des métropoles, passe par trois lignes d'action :



- o maintenir les fonctions métropolitaines et les renouveler en permanence à travers la qualité urbaine, l'attraction de nouvelles organisations internationales, la réalisation de nouveaux équipements de congrès, d'expositions, de formation et de recherche, la création d'emplois métropolitains supérieurs, etc.
- o renforcer l'attractivité de l'aéroport international de Genève
- o partager plus largement les fonctions métropolitaines et de rayonnement économique entre les territoires de l'agglomération. Le cœur d'agglomération est transfrontalier (Genève-Annemasse). Il a déjà une dimension internationale, de même que le secteur de l'aéroport et de Ferney-Voltaire. Les organismes internationaux et les entreprises se multiplient sur la côte nyonnaise, les industries de la vallée de l'Arve sont mondialisées, un pôle d'accueil d'organisations internationales non gouvernementales est créé à Annemasse, un pôle de biotechnologies à Archamps-Technopole et un autre à Plan-les-Ouates, etc.

> Mobilité : assurer une accessibilité de qualité métropolitaine

Pour conforter son rayonnement et son dynamisme, l'agglomération franco-valdo-genevoise se dote d'un système de mobilité de qualité métropolitaine, structuré autour d'une armature RER majeure. Pour cela, deux lignes d'action sont engagées par les partenaires :

- o assurer les liaisons extérieures, avec la modernisation permanente de l'aéroport international, le développement des liaisons ferroviaires à moyenne et longue distance, du fret à longue distance, du maintien des fonctions de transit des structures routières et autoroutières, etc.
- o faciliter les déplacements à l'intérieur de l'agglomération, sous plusieurs axes : entre l'agglomération centrale et les pôles régionaux, entre pôles régionaux, entre les centres urbains et le reste du bassin de vie.

> Environnement : faire des paysages et de la qualité de vie un bien commun

L'image de « plus petite des grandes villes internationales », proche de paysages de haute qualité (lac, montagnes, campagnes, etc.), est un avantage significatif au plan métropolitain et doit être préservée.

Pour cela, les partenaires du Projet d'agglomération définissent trois lignes d'action :

- o valoriser les composantes du grand paysage
- o maintenir et restaurer le système des pénétrantes, césures vertes et corridors biologiques qui assurent la coupure entre les espaces urbains et contribuent au cadre de vie comme au fonctionnement biologique
- o développer des espaces publics de qualité, tout en intégrant la nature en ville.

En matière d'environnement, il s'agit de limiter les nuisances (bruit, pollution de l'air et de l'eau...) pour offrir un cadre de vie de qualité.





La qualité des paysages : un atout d'importance métropolitaine





3.4 Enjeu fédérateur : optimiser le fonctionnement en réseau

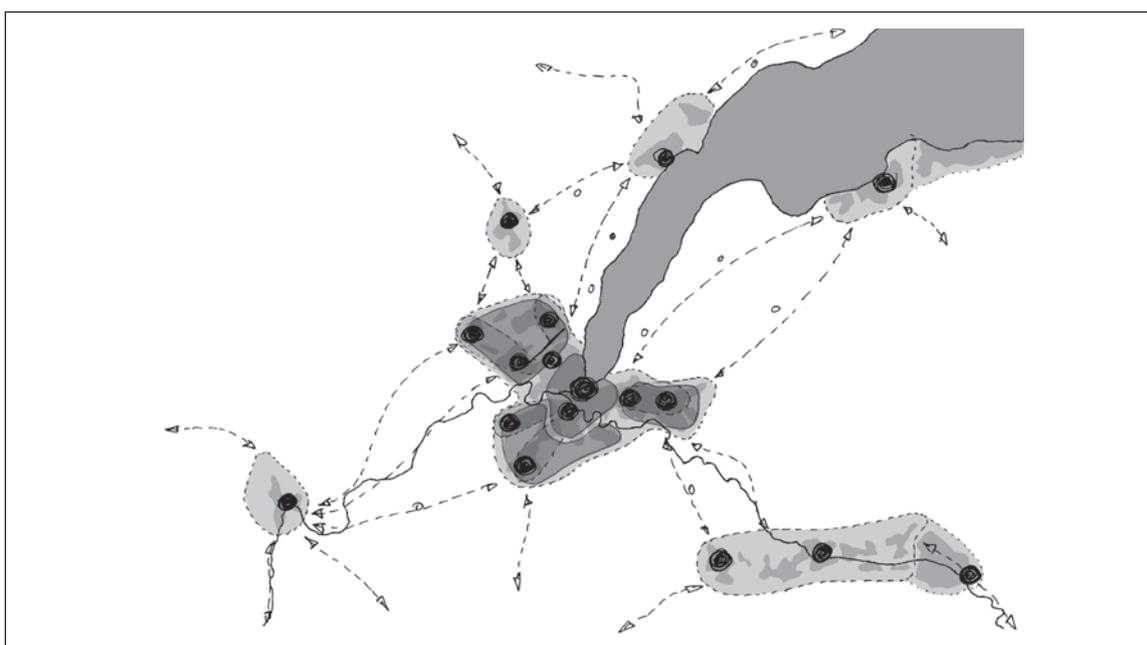
L'interconnexion entre les centres urbains et les villages et le fonctionnement en réseau vers lequel tend l'agglomération transfrontalière lui permettent d'atteindre la taille d'un ensemble urbain de près d'un million d'habitants, tout en gardant la forme d'un semis de localités de tailles variées, séparées par des intervalles de campagne et de nature.

L'optimisation du fonctionnement en réseau est l'un des trois objectifs fédérateurs du Projet d'agglomération. Elle s'inscrit dans la vision générale d'une agglomération multipolaire, compacte et verte (avec des localités denses, bien reliées et économes en ressources), solidaire, dynamique et efficace.

Un fonctionnement en réseau à plusieurs échelles

Un fonctionnement en réseau est nécessaire à plusieurs échelles :

- > à l'échelon de la métropole lémanique, du réseau des villes suisses et de Rhône-Alpes
- > à l'échelon de l'agglomération, pour solidariser l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et les autres localités de l'armature urbaine
- > à l'intérieur de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales, pour valoriser les potentiels de spécialisation des diverses centralités qui font la qualité de la vie en ville.
- > à l'échelon des divers sous-espaces de l'agglomération diffuse, pour assurer l'accessibilité aux centres et aux pôles et garantir la vitalité des villages et des territoires.



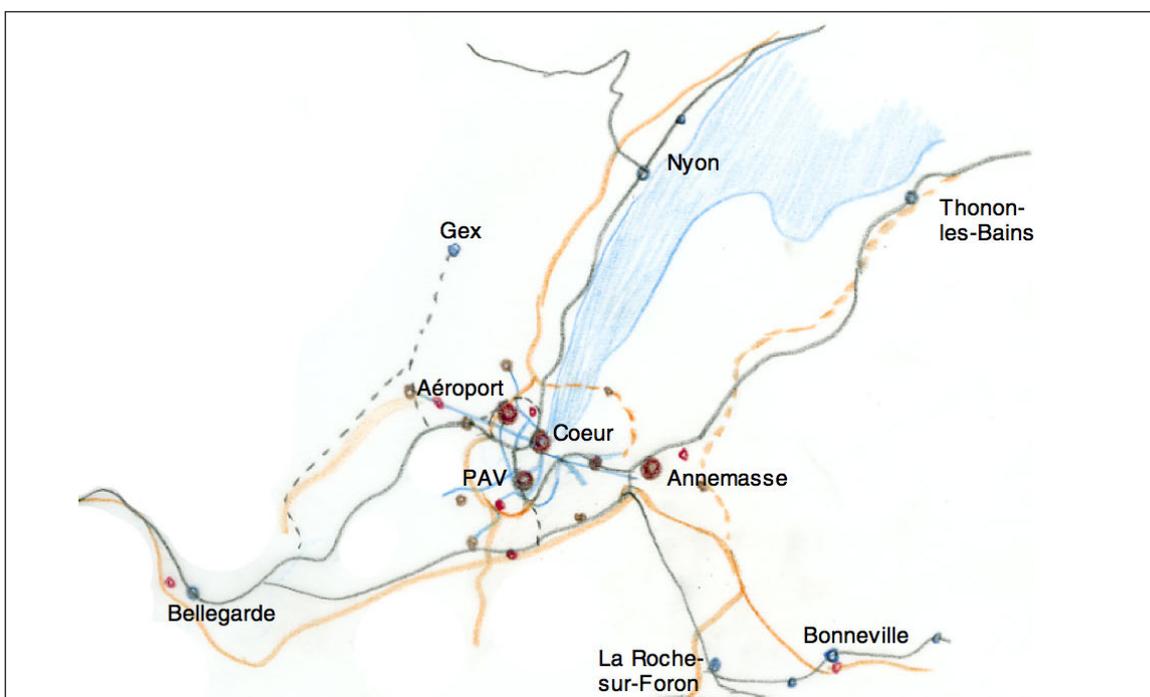
Fonctionnement en réseau à plusieurs échelles : liaisons extérieures, liaisons entre agglomérations et pôles, liaisons internes aux agglomérations centrale et régionales et accessibilité de l'agglomération diffuse



Implications pour les stratégies sectorielles

Cette option transversale coordonne les trois stratégies sectorielles :

- > l'urbanisation : le système de mobilité est d'autant plus performant qu'il dessert des pôles forts et bien drainés par les transports publics et les mobilités douces
- > le système de mobilité : il est impératif d'assurer des liaisons efficaces entre toutes les composantes de l'agglomération
- > l'environnement : le développement de l'urbanisation et des transports ne doit pas porter atteinte à la charpente paysagère.



Le réseau des centres de l'agglomération (avec connexions ferroviaires et autoroutières prévues à l'horizon 2030 et au-delà)

> Urbanisation : renforcer les localités à haut niveau de services

La volonté de conforter la qualité multipolaire de l'agglomération est partagée par l'ensemble des partenaires du Projet d'agglomération. Cette perspective nécessite un renforcement des localités offrant des niveaux de services urbains de qualité. À cette fin, deux lignes d'action sont engagées :

- o consolider les spécificités et les complémentarités des centralités qui composent le cœur d'agglomération transfrontalier « Genève-Annemasse ». Ce secteur comprend le Canton de Genève, l'agglomération d'Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire. Il regroupe des fonctions centrales supérieures, des réseaux intra-urbains denses.



- o développer les services, les équipements... tout ce qui fait la vie locale, au sein des pôles régionaux et locaux (selon les hiérarchies fixées). Ceux-ci sont générateurs d'équilibre de vie, d'emplois et de logements. Il s'agira aussi de développer les complémentarités entre chaque pôle.

> Mobilité : mettre en œuvre une vision multimodale de la mobilité

L'agglomération franco-valdo-genevoise accuse un retard historique dans le développement de son offre de transport public, tant du point de vue des infrastructures que de l'organisation des réseaux. Pour combler ce retard, plusieurs lignes d'action coordonnées sont engagées :

- o le développement du réseau ferré, à travers la modernisation des lignes de chemin de fer et le développement de nouvelles lignes de tramway, constituera l'armature centrale pour les transports de l'agglomération
- o le développement de liaisons de transports publics rapides (trains, trams, bus...) reliant les pôles centraux, régionaux et locaux de l'agglomération
- o le renforcement de l'offre de transports urbains à l'intérieur des localités densément peuplées
- o le développement des infrastructures pour les mobilités douces, comme le vélo ou la marche, supports structurants des déplacements
- o la réalisation des maillons routiers manquants et la hiérarchisation du réseau routier pour mieux structurer l'utilisation des réseaux primaires.. Les autoroutes, voies principales d'accès et de dessertes de l'agglomération, seront utilisées comme système de distribution. Elles conserveront leur rôle de transit et d'échange avec les territoires extérieurs. Le transit, à travers les localités, sera réduit par un système de « poches ». L'accessibilité aux pôles urbains sera assurée.

> Environnement : maintenir l'équilibre entre ville et nature

L'agglomération franco-valdo-genevoise tire sa richesse et sa spécificité de l'équilibre entre ville et campagne, entre grands centres urbains et communes rurales, entre le fait métropolitain et l'identité naturelle.

Cet équilibre est essentiel. Pour le protéger, il faut préserver la charpente paysagère (espaces agricoles, naturels, ...). L'objectif est de continuer à maintenir les liens entre eux, de façon à conserver une continuité verte notamment au coeur de l'agglomération. C'est l'un des enjeux du Projet Paysage 2 : développer le maillage vert à travers les échelles dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Il faut, également, favoriser les mobilités douces et développer les espaces publics de proximité au sein des pôles urbains, qu'ils soient centraux, régionaux ou locaux.





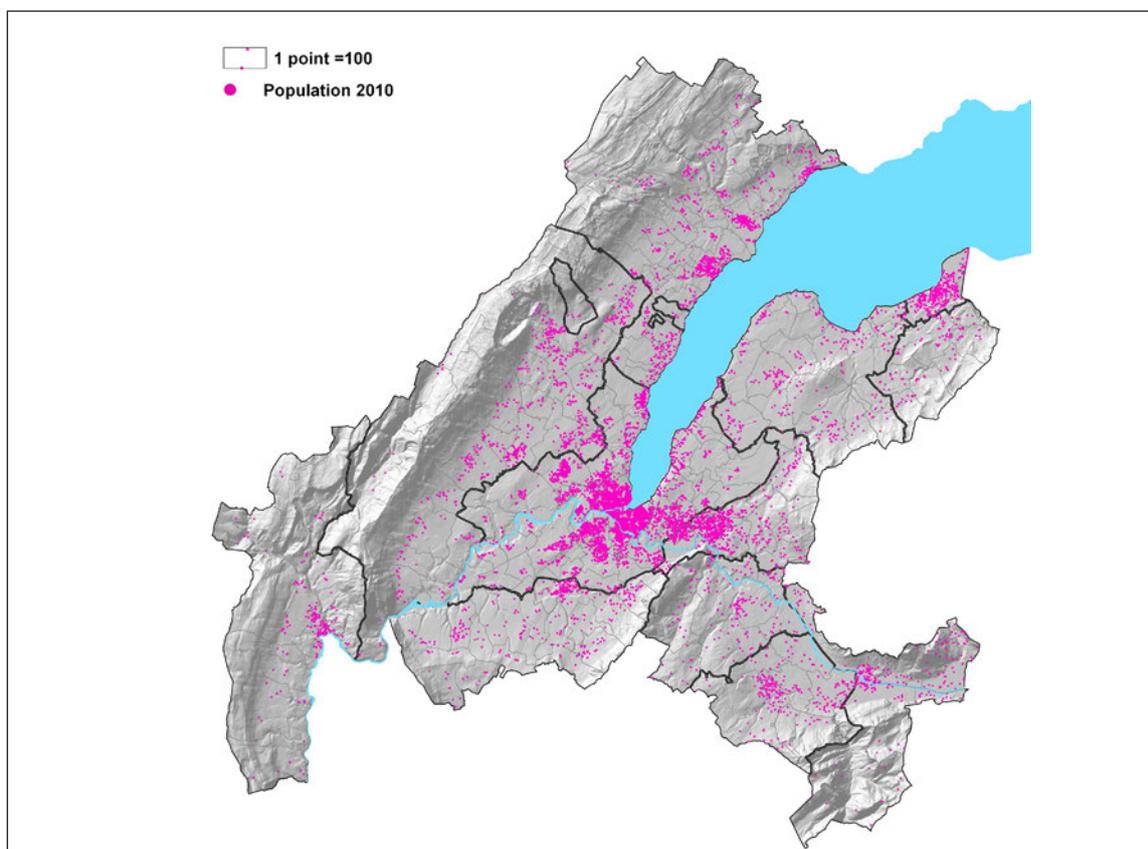
3.5 Enjeu fédérateur : partager équitablement le bassin de vie

Sur les 2'000 km² de l'agglomération, seuls 13% sont occupés par l'urbanisation (constructions, infrastructures, réseaux, espaces verts et de loisirs, etc.). C'est dire que le sol fait l'objet de bien d'autres usages que l'urbanisation et les infrastructures.

L'objectif est de valoriser et d'améliorer la qualité de vie en ville tout en préservant le rôle des villages, les espaces agricoles et naturels de l'agglomération. Pour cela, il est nécessaire de reconnaître la légitimité de tous les usages du sol, d'en préserver la diversité, de freiner l'étalement urbain, tout en engageant une plus grande densification et en soutenant les intérêts de l'agglomération en matière de construction de logement notamment.

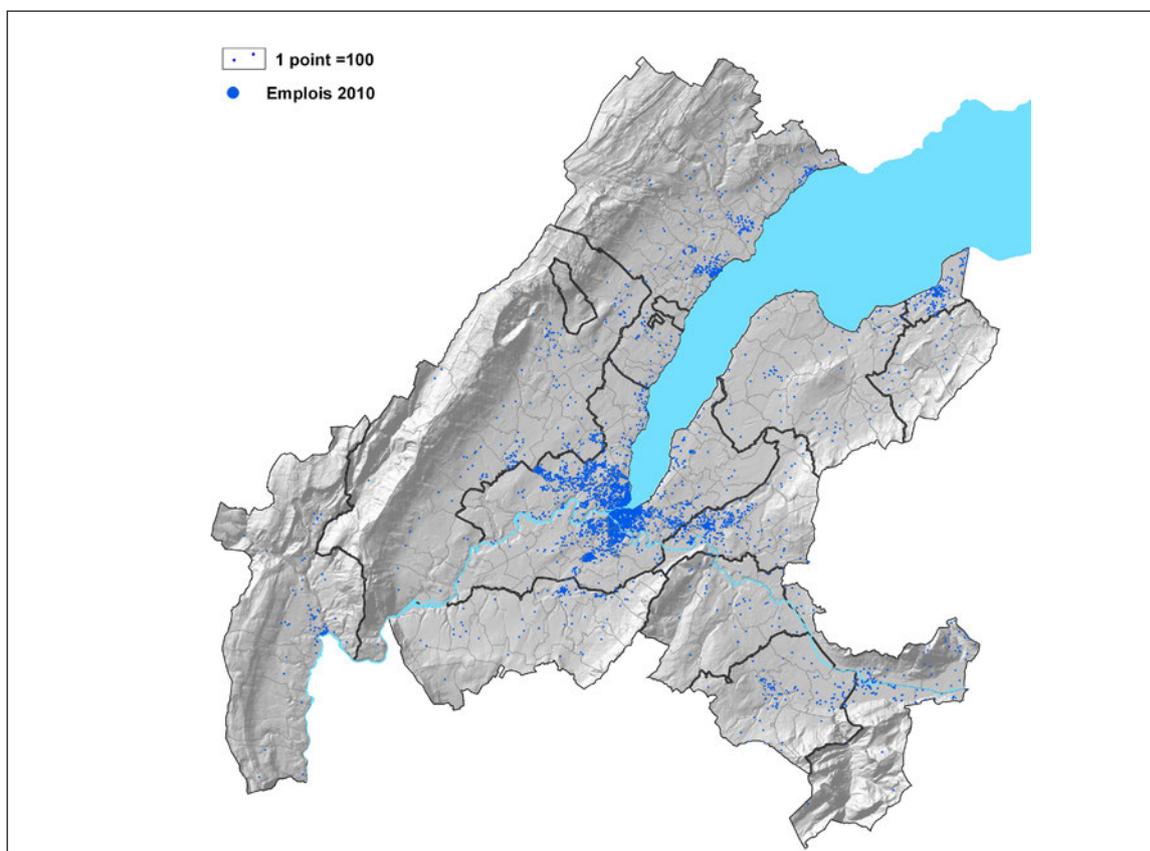
La diversité comme facteur d'attractivité

Ni uniquement urbaine, rurale, résidentielle, tertiaire, industrielle, agricole, touristique, internationale, locale, intellectuelle, culturelle, naturelle, ancienne, moderne, etc., l'agglomération franco-valdo-genevoise est tout cela à la fois. Cette diversité est un atout majeur, permettant de concilier attractivité et qualité de vie élevée :





- > elle offre un large éventail de modes de vie possibles, de l'habitat collectif à l'habitat individuel, de l'hypercentre à la campagne, du quartier dense au quartier de villas, du quartier ancien au néo-village, etc. : ainsi, une enquête sur les choix résidentiels (LaSUR, juin 2011) a fait apparaître non pas une, mais des préférences en matière de qualité de vie (les habitants étant classés en six catégories, rationalistes, traditionnels, élitaires, paisibles, urbains, conviviaux)
- > la palette des équipements et services disponibles est également maximale, allant des services quotidiens aux compétences du plus haut niveau mondial, que ce soit dans les domaines professionnels, des loisirs, de la formation, de la culture, du sport, de la nature, etc. : la politique d'implantation des équipements soutient activement la multipolarité de l'agglomération, qui garantit à la fois la diversité et l'accessibilité des lieux correspondants
- > le maillage paysager assure une remarquable proximité entre les espaces urbanisés multipolaires, les espaces agricoles et les espaces naturels ; il met en continuité les espaces publics urbains et les espaces ouverts.



L'urbanisation n'occupe qu'une faible partie du territoire de l'agglomération, qui fait l'objet de bien d'autres usages (source DGAT)



Implications pour les stratégies sectorielles

Le partage de l'espace de vie franco-valdo-genevois est l'un des trois objectifs fédérateurs du Projet d'agglomération. Il se traduit par trois stratégies sectorielles qui s'articulent et se complètent.

> Urbanisation : favoriser les proximités

L'objectif est de rapprocher l'habitat, les emplois et les services, afin de lutter contre l'étalement urbain. Pour cela, il s'agit :

- o d'assurer, dans chaque pôle de l'agglomération, la diversité des surfaces bâties, en termes de coût, de localisation, d'usages et de qualité
- o de renforcer la densité des localités, d'y développer les services et les équipements nécessaires pour garantir le maintien des populations
- o de mettre en réseau les petites et moyennes localités, en assurant une desserte en transport en commun
- o d'urbaniser en priorité les sites les mieux desservis par les transports publics structurants
- o de développer la nature en ville, de préserver les continuités avec les espaces naturels et paysagers, de protéger les corridors biologiques, de valoriser le rôle de l'agriculture de proximité
- o de garantir au mieux la qualité urbaine
- o de repenser les formes urbaines pour un usage raisonné de l'espace.

> Mobilité : se déplacer plus rapidement en préservant les ressources

L'enjeu est de combiner les différents modes de transport pour proposer une alternative crédible à la voiture – c'est-à-dire plus efficace, plus rapide, plus économe en énergie et plus respectueuse de l'environnement –, afin de limiter les phénomènes de congestion, de pollution, de dégradation du cadre de vie. Pour cela, sur le plan de la mobilité, l'offre de transport en commun se renforce, le niveau de desserte s'adapte progressivement à la demande des habitants, les systèmes se coordonnent les uns avec les autres pour tendre vers davantage d'efficacité. Ainsi, des lignes d'action complémentaires sont déployées pour répondre à tous les besoins de déplacement du bassin de vie :

- o pour les déplacements à courte distance, il s'agit de privilégier l'usage des modes doux
- o pour les déplacements à moyenne distance, il s'agit de favoriser le ferroviaire, les tramways et les bus à haut niveau de service
- o en fonction de la densification des pôles urbains, l'objectif est d'intensifier, sur ces sites, les réseaux de transports publics urbains, de manière à les relier les uns aux autres
- o pour l'ensemble des territoires, et particulièrement pour les villages, les axes de transport convergeront sur les gares qui deviendront des pôles d'échanges multimodaux



- o les offres de mobilité fine, comme les transports à la demande ou le covoiturage, seront développés pour chaque territoire
- o le bon usage des réseaux routiers et autoroutiers sera garanti.
- o les relations et les correspondances entre systèmes de transport seront optimisées. C'est un enjeu essentiel de la multimodalité.

> Environnement: préserver les ressources, la charpente paysagère, les corridors biologiques et développer le maillage vert

La protection et la valorisation de l'environnement sont un point central du Projet d'agglomération. Plusieurs accords ont été établis ou sont en voie de l'être avec les milieux agricoles, de protection de la nature, de l'environnement et du paysage, pour faire du maintien de la charpente paysagère, du développement du maillage vert et des corridors biologiques, l'un des axes principaux de notre politique d'aménagement.

Les enjeux sont essentiels pour l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il s'agit :

- o de protéger et mettre en valeur les espaces agricoles, naturels et paysagers
- o de maintenir une production agricole dans l'agglomération et de développer la multifonctionnalité de l'agriculture (réseau agro-environnementaux, gestion des usages, ...),
- o de gérer plus efficacement les ressources territoriales (eau, énergie, gravières, déchets, sol)
- o de mettre en place un Schéma de cohérence climat énergie territorial (SC2ET), afin de limiter les gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique, de protéger et d'optimiser l'utilisation des ressources naturelles du territoire et les énergies renouvelables
- o de coordonner et mettre en œuvre les mesures de préservation et valorisation de la nature, de la biodiversité (notamment la nature en ville)
- o de préserver et restaurer les corridors biologiques et leur fonctionnalité, yc l'espace nécessaire aux cours d'eau
- o de développer le maillage vert à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- o d'assurer, de façon générale, une meilleure maîtrise et une meilleure gestion du foncier, denrée rare et d'intérêt collectif.





Schéma d'agglomération 2 - Horizon 2030

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

Fonctionnalités urbaines

- Centre métropolitain
- Centre régional d'agglomération centrale / d'agglomération régionale
- Centre local d'agglomération centrale / d'agglomération régionale
- Centre local
- Village
- Pôle d'activités métropolitain ou d'agglomération / pôle d'activités régional

Aires urbaines

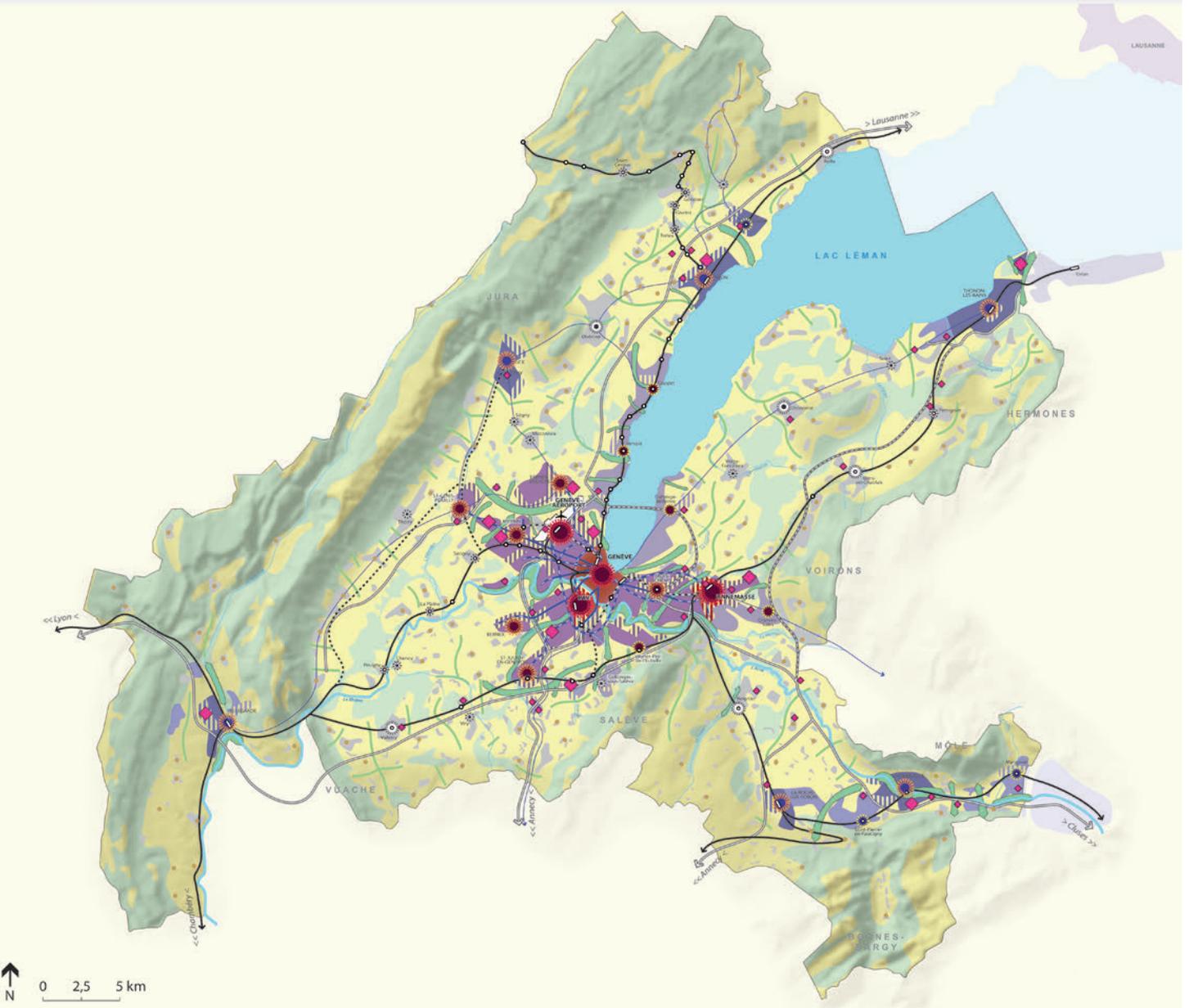
- Cœur d'agglomération centrale
- Aire urbaine d'agglomération centrale
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale
- Aire urbaine d'agglomération régionale
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale
- Aire villageoise
- Aire de développement urbain

Transports

- Ligne ferroviaire / horizon 2030 / horizon 2030+
- Gare avec desserte nationale ou internationale / Gare avec desserte régionale ou RER
- Axe TP (trams et axes forts tangentiels) / horizon 2030
- Ligne de bus rapide interurbaine
- Autoroute ou voie express / horizon 2030
- Aéroport international

Paysages

- Lac, cours d'eau
- Espace agricole
- Massif forestier, bois
- Pénétrante de verdure
- Césure verte et corridor biologique





4. Stratégies sectorielles : environnement, urbanisation et transports à l'horizon 2030

Le Projet d'agglomération 2012 (ci-contre) fait la synthèse des trois enjeux fédérateurs, des stratégies sectorielles et des lignes d'action coordonnées. Il est complété par les éléments cartographiques du Projet Paysage 2 et par les schémas de concept mobilité.

Il décrit l'état souhaité de l'agglomération à l'horizon 2030. La présentation détaillée des mesures et de leur ordre de réalisation coordonnée fait l'objet du chapitre 5 Mise en œuvre, phasage et mesures.

Comme dans le chapitre 2, le traitement de l'urbanisation et des transports, objet principal de ce rapport, est précédé d'une présentation résumée des stratégies d'environnement et de paysage, qui sont le socle et la matrice du Projet d'agglomération.

4.1 Environnement et paysage : des avancées significatives

Les espaces agricoles et naturels à préserver, les continuités biologiques à maintenir et à compléter et les enjeux environnementaux (énergie, déchets, etc.) étaient déjà largement traités dans le Projet d'agglomération 2007. De 2008 à 2012, ces aspects ont été affinés, précisés et, pour certains, accompagnés de dispositifs de mise en œuvre opérationnelle (projet paysage, contrats corridors biologiques, etc.). Prioritaires dans le Projet d'agglomération, ces thématiques ont réalisé des avancées significatives en matière de coopération transfrontalière.

Espaces agricoles : Projet agricole d'agglomération

Une démarche transfrontalière approfondie a été conduite depuis 2006 en partenariat avec la profession agricole (Chambres d'agriculture de l'Ain, de Savoie - Mont-Blanc, AgriGenève, Prometerre) et les autorités responsables (Direction générale de l'agriculture du canton de Genève, ARC syndicat mixte, Région Nyon, Projet d'agglomération). Elle a débouché sur un «Projet agricole d'agglomération» (Cahier n°13-2 - juin 2010), en cours de mise en œuvre opérationnelle (voir encadré page suivante).



Le Projet agricole d'agglomération : sept axes de travail

- > Renforcement des filières, notamment maraîchère
- > Accompagnement de la filière laitière (notamment valorisation du lait produit en zone franche)
- > Distribution de produits agricoles à l'échelle locale : vente directe, restauration collective,
- > Préservation des espaces agricoles : connaissance fine des enjeux, impacts des PACA, outils de préservation
- > Réseau d'espaces naturels et agricoles : réseaux agro-environnementaux suisse, en développement côté français, corridors biologiques (voir ci-dessous)
- > Accompagnement par la communication et la promotion
- > Poursuite de la concertation et accompagnement de la profession agricole.

N'ayant pas d'outil transfrontalier pour l'agriculture, la mise en œuvre du Projet agricole d'agglomération est déclinée au travers du PDR de Genève, du PDR de Terre Sainte (VD), du PSADER du Genevois français porté par l'ARC syndicat mixte et du PSADER du Chablais.

- > * PDR = Plan de Développement Régional
- > * PSADER = Projet Stratégique Agricole et de Développement Rural

Stratégies pour l'agriculture dans le cadre du Projet d'agglomération 2012 :

- > Intégrer systématiquement les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces agricoles dans les démarches d'aménagement du territoire afin de garantir la préservation des surfaces cultivées au niveau de l'agglomération franco-valdo-genevoise ;
- > Renforcer les filières de production agricoles pour consolider la place de l'agriculture dans l'économie locale et régionale en soutenant la production, la valorisation et la promotion des produits de l'agriculture locale ;
- > Promouvoir et développer la multifonctionnalité de l'agriculture (production alimentaire, production d'énergie, entretien et préservation d'espaces naturels, conservation du paysage et de la biodiversité, accueil et loisirs à la ferme, gestion du publics dans les espaces périurbains, etc.).

L'agriculture fait l'objet de 3 fiches actions pour le Projet d'agglomération 2012 :

- > Ancrer et valoriser les espaces agricoles dans les stratégies d'aménagement du territoire
- > Renforcer les filières agricoles pour « produire local et manger local »
- > Affirmer et développer la multifonctionnalité de l'agriculture »





Contrats de corridors biologiques

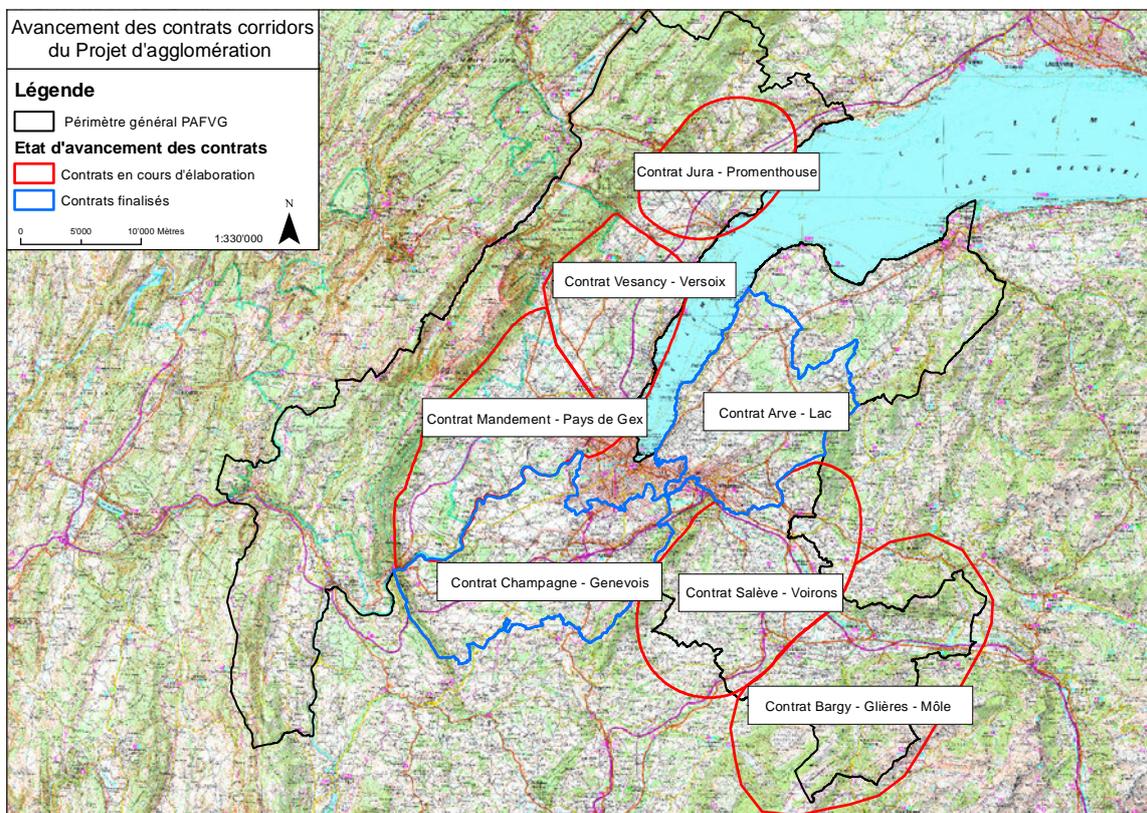
Huit études locales ont été réalisées en 2009 et 2010 dans le périmètre de l'agglomération, pour recenser les corridors biologiques à préserver, à renforcer et à recréer (Cahiers n°13-51 à 13-58 - études de base pour l'élaboration de contrat corridors). Sept contrats corridors biologiques, conçus sur le modèle des contrats de rivière transfrontaliers des années 2000, sont finalisés ou en cours d'élaboration (cf. carte ci-après). Ces contrats, la plupart transfrontaliers, seront mis en œuvre sur 5 ans, avec un soutien financier de la Région Rhône-Alpes, des Conseils généraux, de l'Agence de l'eau, de la Confédération suisse,

Leur objectif principal est de maintenir, restaurer et améliorer les réseaux écologiques et leurs fonctionnalités (corridors et milieux) aux échelles régionales et locales.

Ils sont animés également par d'autres buts :

- > préserver et gérer les espaces (agricoles, naturels, ...) et les espèces de valeur patrimoniale
- > assurer le franchissement des infrastructures de mobilité
- > intégrer la nature dans les espaces urbanisés et accompagner le développement urbain
- > sensibiliser et communiquer sur les réseaux écologiques.

Les autres secteurs du territoire feront l'objet d'études de base dans le cadre du Projet d'agglomération 2012.



Etat d'avancement des contrats corridors biologiques à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.



Projet paysage 2012

Le Plan paysage 1 de 2007 a identifié la charpente paysagère, structure territoriale existante et socle préalable au développement de l'agglomération, ainsi que 26 points de frottement (entre urbanisation et espaces ouverts) dont la plupart sont encore d'actualité. Le Projet paysage 2012 conforte la charpente paysagère et propose le développement d'un maillage vert, projet de connectivité et de perméabilité généralisé à l'ensemble du territoire par :

- > la création, transformation ou l'extension d'espaces publics de qualité, en lien avec l'urbanisation et la mobilité
- > le maintien, la restauration de césures vertes et de corridors biologiques
- > l'utilisation d'éléments de la charpente paysagère.

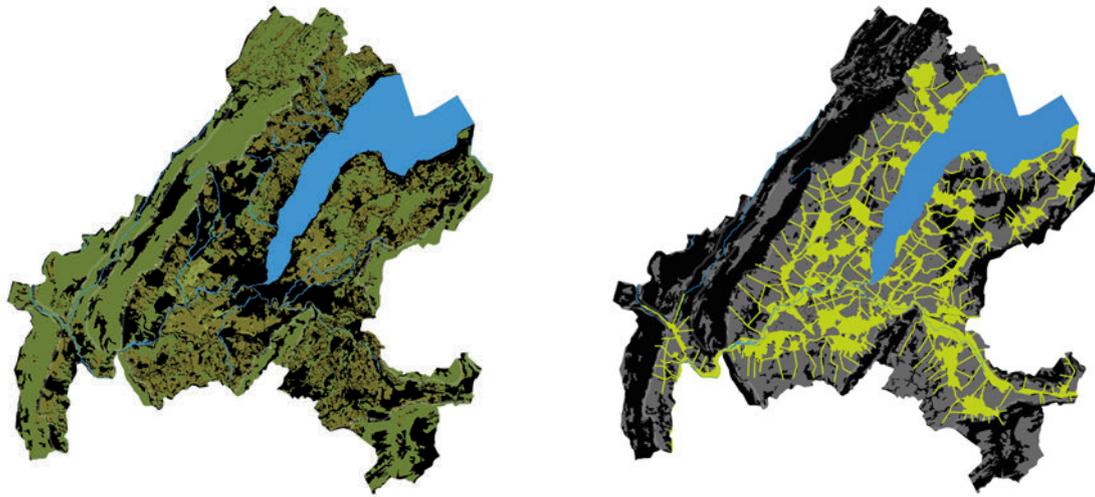
Le Projet paysage 2012 identifie 35 espaces à enjeux paysagers dont le croisement avec les points de frottement, avec les opportunités dans les territoires, ... a permis de proposer 10 projets de paysage prioritaires (PPP) pour le Projet d'agglomération 2012. La mise en œuvre de ces PPP sera réalisée au travers de :

- > des mesures d'accompagnement paysage (MAP)
- > la concrétisation des corridors biologiques
- > la poursuite du Projet agricole d'agglomération au travers notamment du développement des réseaux agro-environnementaux.

Deux PPP font l'objet d'études préalables : le Cœur vert Cercle de l'innovation dans le PACA Genève-St-Genis-Gex et celui du Bois de Rosses dans le PACA Genève-Annemasse-Salève. Le Projet paysage 2012 fait l'objet d'un rapport annexe spécifique (annexe n°2).

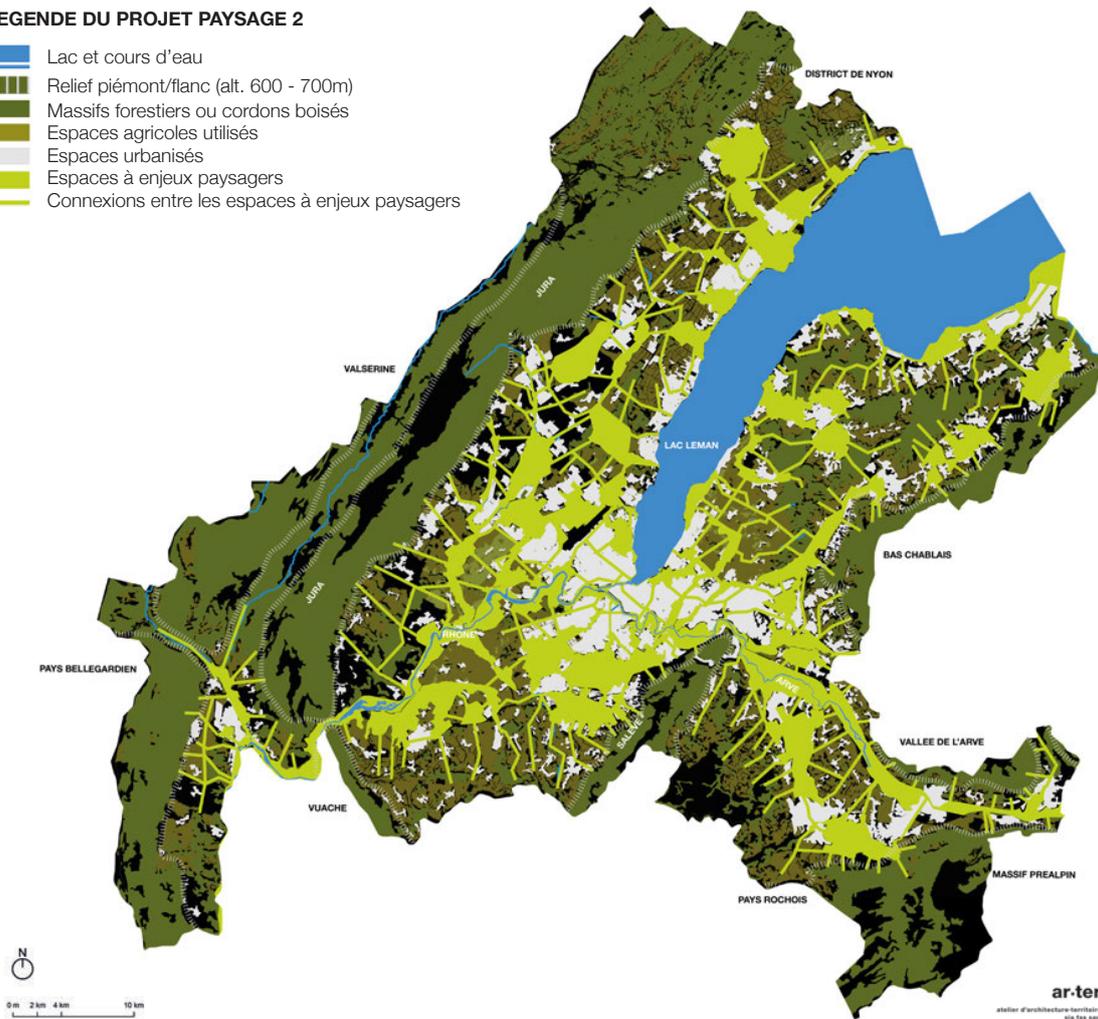
Les thématiques nature et paysage font l'objet d'une fiche action pour le Projet d'agglomération 2012 afin de :

- > identifier et gérer les ensembles paysagers et les « hot-spot » de biodiversité
- > maintenir et rétablir les corridors biologiques
- > préserver les espèces patrimoniales de faune et flore les plus menacées par des plans d'actions transfrontaliers.



LEGENDE DU PROJET PAYSAGE 2

-  Lac et cours d'eau
-  Relief piémont/flanc (alt. 600 - 700m)
-  Massifs forestiers ou cordons boisés
-  Espaces agricoles utilisés
-  Espaces urbanisés
-  Espaces à enjeux paysagers
-  Connexions entre les espaces à enjeux paysagers



Projet paysage 2012 : charpente paysagère, maillage vert, synthèse (source ar-ter)



Schéma de cohérence climat énergie territorial (SC2ET)

Les questions environnementales ne connaissent pas les frontières. Répondre aux objectifs nationaux et européens en la matière ne pouvait donc se faire qu'à l'échelle du territoire du Projet d'agglomération. C'est la vocation du Schéma de cohérence « énergie-climat-qualité de l'air » territorial, dit SC2ET. Lancée en 2010, cette démarche permet de construire une vision partagée et transversale des enjeux environnementaux et des moyens d'action sur le territoire franco-valdo-genevois. Véritable « boîte à idées », le SC2ET impulse, valorise et coordonne divers projets d'actions environnementales sur le territoire. Faire prendre conscience aux différents acteurs élus ou citoyens, opérateurs des transports ou de l'habitat, de l'aménagement ou de l'industrie, des enjeux environnementaux et les faire travailler ensemble sur ce sujet, telle est la mission du SC2ET, tant dans une perspective de prévention et d'atténuation que dans celle de l'adaptation aux changements climatiques et à la lutte contre la précarité énergétique.

Gestion des déchets

La question de la gestion des déchets sur le périmètre de l'agglomération s'est imposée à la Commission environnement du CRFG. Une étude transfrontalière lancée en 2011 a montré que le système d'élimination des déchets ménagers fonctionne bien à l'heure actuelle et devrait rester performant à l'horizon 2030. Des pistes d'amélioration existent concernant la logistique, la définition des bassins d'apport et une meilleure récupération et valorisation de l'énergie produite (chaleur et électricité), dans une logique d'efficacité et de synergie entre installations et territoires.

Eau

La gestion de l'eau est au bénéfice d'une collaboration transfrontalière établie depuis de nombreuses années. Mais le développement de l'agglomération impose de rester toujours vigilant : garantir un espace suffisant aux abords des cours d'eau pour permettre un fonctionnement optimal et assurer la protection contre les crues, garantir le développement et la performance du système d'assainissement, maintenir la ressource en eau potable en qualité et quantité, gérer le régime hydrologique des cours d'eau en regard notamment de l'imperméabilisation des sols, renaturer les secteurs les plus atteints, etc.

Ces réflexions et travaux trouvent place logiquement dans les outils de planification d'échelle de bassin versant que sont les SAGE et les SPAGES. Il reste à préciser les outils opérationnels destinés à prendre la relève après la fin des contrats de rivières transfrontalières.



Évaluation environnementale stratégique (EES)

Le fait que l'agglomération franco-valdo-genevoise constitue le territoire naturel dans lequel les questions environnementales doivent être traitées de manière proactive et cohérente a déjà été reconnu.

En complément des démarches sectorielles conduites dans le cadre de la commission environnement du CRFG, les enjeux environnementaux (air, bruit, eau, biodiversité, etc.) font l'objet d'une approche globale, sous forme d'une « Évaluation environnementale stratégique » (EES). Étendue à l'ensemble du périmètre d'agglomération, l'EES vise à intégrer les enjeux environnementaux dès la phase initiale de planification (notamment émissions de polluants atmosphériques et de CO², immissions sonores, consommation de surface, effets de coupure, imperméabilisation du sol, etc.), en confrontant divers scénarios.

L'évaluation environnementale stratégique du Schéma d'agglomération 2012 et le Modèle multimodal transfrontalier (MMT) utilisé pour monter et évaluer les scénarios, par rapport à un scénario « tendance », sont présentés respectivement de manière détaillée dans l'annexe 6 - Évaluation Environnementale Stratégique et l'annexe 5 - Évaluation des mesures et critères d'efficacité.

voir chapitres 7 et 8 annexe 3 et annexe 6



4.2 Urbanisation : projet d'ensemble et projets localisés

Le volet urbanisation du Schéma d'agglomération 2012 se définit à deux échelons :

- > à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération, il fixe les grandes orientations pour l'accueil de la croissance
- > à l'échelon des sous-territoires de l'agglomération, il définit l'organisation du développement à l'horizon 2030.

4.2.1 *Projet d'ensemble : faire la ville sur la ville*

Selon le principe «faire la ville sur la ville», la croissance se localisera principalement dans l'agglomération centrale et dans les cinq agglomérations régionales (aires violettes et bleues sur la carte). Le développement s'effectuera surtout par densification des secteurs d'urbanisation compacte, déjà largement urbanisés, secondairement par des extensions limitées sur des sites agricoles voisins et bénéficiant déjà d'une bonne desserte par les transports publics (en hachures verticales sur le Schéma d'agglomération au début de chapitre 4).

À cette distribution spatiale de la croissance dans des zones se superpose le réseau des centres de divers échelons.

- > Dans l'agglomération centrale transfrontalière, deux niveaux de centres sont renforcés :
 - o d'une part, quatre centres métropolitains (Genève-centre, Annemasse-centre, Genève aéroport et Praille-Acacias-Vernets) offriront les plus grandes concentrations de fonctions de niveau international et jouent un rôle d'entraînement pour toute l'agglomération ; desservis par des gares principales et équipés d'interfaces majeurs, ils seront accessibles de manière très efficace depuis tous les territoires de l'agglomération.
 - o d'autre part, des centres régionaux polariseront la vie urbaine sur des quartiers denses et animés, dotés d'équipements attractifs (culture, sport, formation, etc.) ; ils seront connectés par le réseau principal des transports publics urbains (tramways, bus et trolleybus à haut niveau de desserte).
- > De même, dans les cinq agglomérations régionales, des centres régionaux seront renforcés pour offrir des niveaux de services élevés, animer la vie de l'agglomération et justifier un haut niveau de desserte par transports publics.
- > Des pôles d'activités métropolitains et d'agglomération auront vocation à accueillir des activités de niveau international ; leur desserte par transports publics et par le rail sera favorisée par rapport à la desserte routière, tout en valorisant les autoroutes existantes.



- > Des centres locaux fonctionneront comme relais entre les centres métropolitains et régionaux et l'ensemble du territoire ; ils seront densifiés et renforcés, autant que possible, de façon à atteindre la taille critique leur permettant d'avoir une certaine autonomie par rapport aux autres centres ; du point de vue des transports, ils joueront un rôle de « têtes de pont » des réseaux de transport public lourds, vers lesquelles convergeront les lignes de rabattement depuis la campagne.
- > Les villages et hameaux accueilleront une petite partie de la croissance, en se développant dans les limites de leurs périmètres déjà urbanisés ; leur densification permettra d'atteindre à un niveau de services minimum ou plus ; des systèmes de mobilité fine assureront leur branchement sur le réseau urbain de l'agglomération. Un développement qualitatif, dans le respect de leurs identités et de leurs fonctions pour l'agglomération entière est à rechercher.

Cette distribution de la croissance s'opérera en respectant les préconisations du projet paysage et les contraintes environnementales visant à assurer l'efficacité énergétique du développement urbain et de mobilité, l'utilisation d'énergies locales et renouvelables, la gestion des ressources (eau, matériaux, déchets, etc.) et la limitation des impacts (air, bruit).

voir annexe 3 chapitres 5.1 et 5.2.

4.2.2 Projets localisés

Dans ce cadre général s'inscrivent des projets localisés, intégrant les résultats des études locales des PACAs. Cette présentation se centre sur les projets les plus structurants pour l'avenir de l'agglomération à l'horizon 2030.

4.2.2.1 Agglomération centrale

Le fait que l'agglomération centrale franchisse la frontière franco-suisse conduit à repenser à une autre échelle les dessertes par transports publics et les urbanisations qui leur sont liées. En effet, à partir d'une certaine distance, il n'est plus concevable de simplement étendre les réseaux de transports urbains au-delà de la frontière : les trajets seraient trop lents et peu attractifs.

Des alternatives efficaces sont développées dans quatre secteurs de l'agglomération centrale :

- > Cœur d'agglomération
- > Cercle de l'Innovation
- > Annemasse - Trois Chêne
- > secteur sud.



> Cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération présente la plus forte concentration d'emplois, d'habitants et d'activités de niveau métropolitain. Il est structuré par trois points nodaux : la gare Cornavin, les Eaux-Vives et le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV).

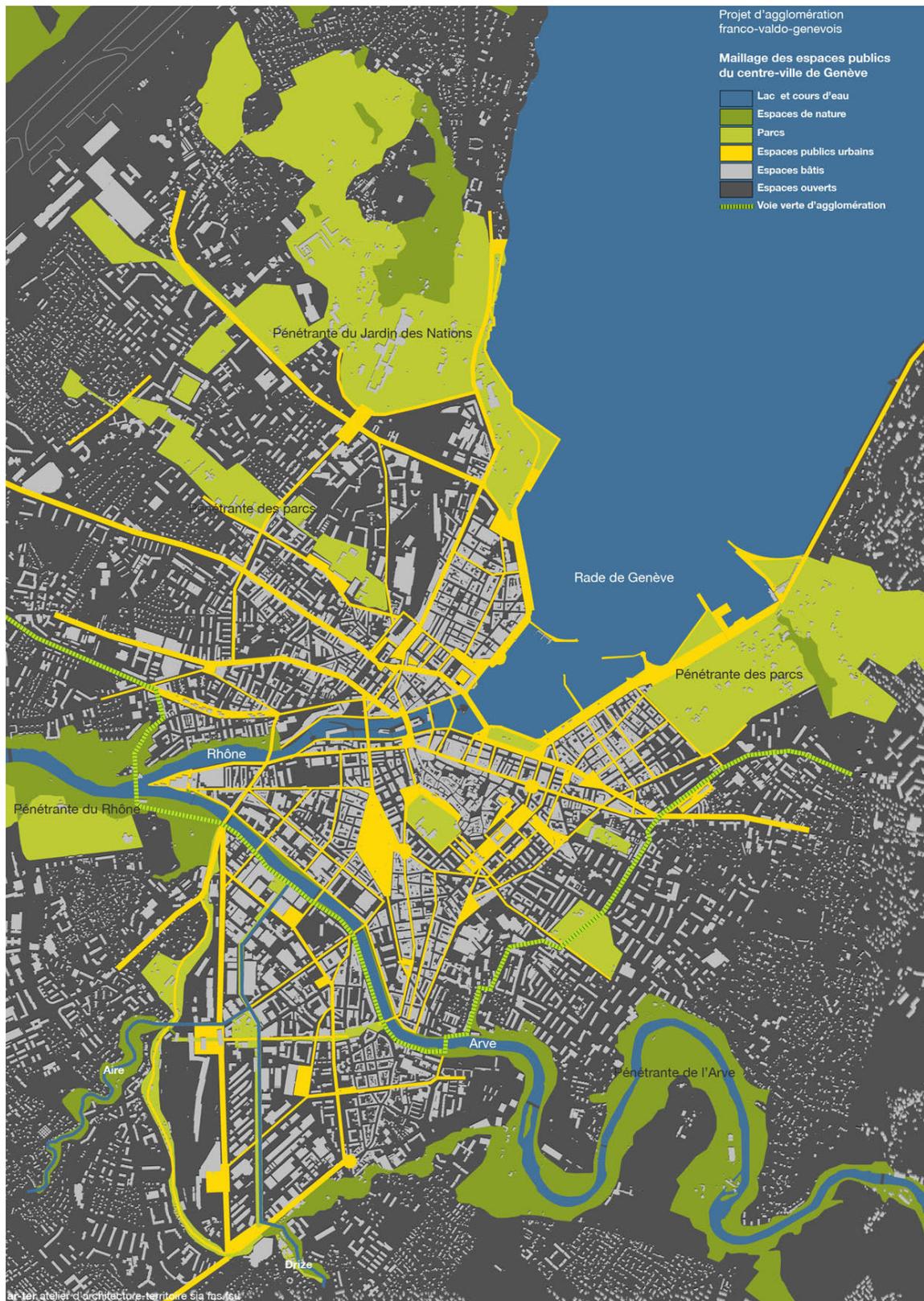
Le quartier des Eaux-Vives accueillera un millier de nouveaux logements, de nombreuses activités et un équipement culturel majeur (théâtre de La Comédie) autour de la nouvelle gare CEVA (en chantier).

Le secteur du PAV fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain d'envergure, prévoyant une mixité d'habitat, d'emplois et d'équipements, qui permettra d'étendre l'hypercentre de Genève et d'offrir des espaces publics attractifs.

La densification de la proche couronne, amorcée dès 1960, se poursuivra.

Ces projets forts s'inscrivent dans le processus de renouvellement de l'ensemble de l'agglomération centrale, qui vise à renforcer les intensités le long des axes de transport public et à enrichir le réseau des espaces publics.

voir annexe 3 chapitre 5.3.1



Maillage des espaces publics au centre-ville (Ville de Genève)



> Cercle de l'Innovation

Le territoire situé à cheval sur la frontière entre Genève et le Pays-de-Gex valorise ses potentiels métropolitains en mettant en connexion une série d'atouts métropolitains qui font la « façade » internationale de l'agglomération : l'aéroport international de Genève, le CERN, le quartier des organisations internationales de Genève et les localités françaises de St-Genis et Ferney-Voltaire seront reliés par une boucle de transport public périphérique, qui entourera un vaste espace vert continu (« cœur vert »).

Créateur de synergies entre recherche, innovation, formation et services internationaux, ce projet baptisé « Cercle de l'innovation » sera une locomotive économique pour toute l'agglomération. Il sera polarisé par des centres de deux niveaux :

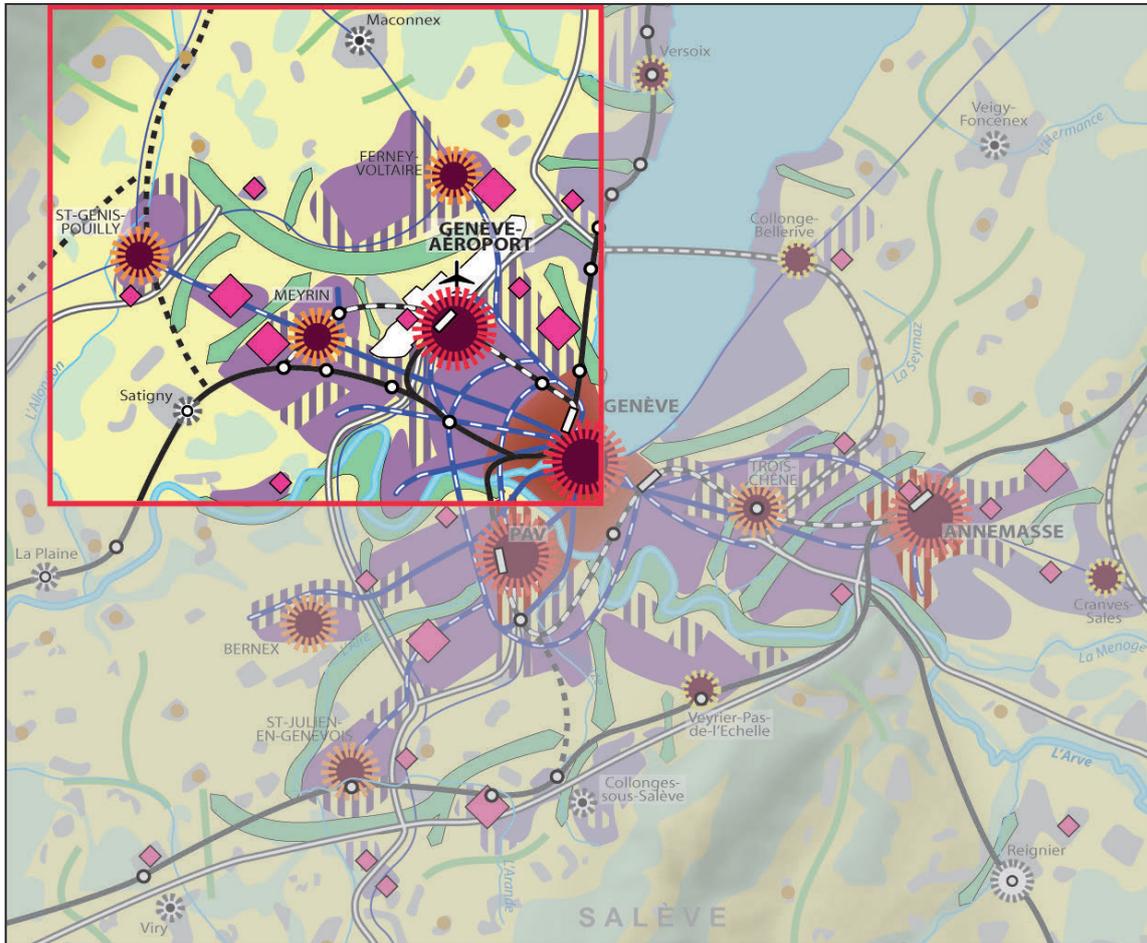
- > le centre métropolitain de Genève Aéroport (13 millions de passagers en 2011), qui concentre déjà des équipements majeurs (Palexpo, centres de congrès, multinationales, etc.) sera diversifié et relié au centre de Genève par un développement urbain au sud
- > trois centres régionaux seront renforcés : Ferney-Voltaire (Lycée international, développement autour du Château Voltaire), Meyrin (zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier évoluant vers des activités haut de gamme avec desserte RER et axes fort de transport public), St-Genis-Pouilly (développement au sud à Porte de France avec une desserte tramway).

Le Cercle de l'innovation connectera quatre pôles d'activités d'agglomération :

- > le CERN, dont la population scientifique va doubler d'ici 2020 et qui entend s'ouvrir sur l'agglomération (notamment, « Place des Particules » sur la route de Meyrin (mesure de requalification d'espace public prévue au Projet d'agglomération 2007 et en cours de réalisation) et desserte par transports publics urbains)
- > la Cité des Savoirs à Ferney-Voltaire
- > le Jardin des Nations, quartier des organisations internationales régi par un plan directeur organisant l'accueil de nouvelles organisations et créant des espaces publics continus
- > la zone industrielle ZIMEYSA, densifiée et élargie.

La connexion des pôles sera assurée dans un premier temps par de nouvelles lignes de bus structurantes (BHNS Ferney-Gex), puis par des extensions de tramway vers St-Genis-Pouilly, vers Ferney-Voltaire et vers l'aéroport (desserte plus efficace de la façade sud). A plus long terme, ce réseau sera complété par des extensions du réseau ferré, avec une réactivation de la ligne dite « du Pied du Jura » et sa connexion à la ligne de La Plaine.

Le Cercle de l'innovation entoure un espace agricole et naturel continu de 500 à 600 ha, préservé, dont l'affectation pourra évoluer au fil du temps. Des couloirs biologiques seront préservés, garantissant les relations entre ce « cœur vert », les espaces ouverts et le Jura proches.





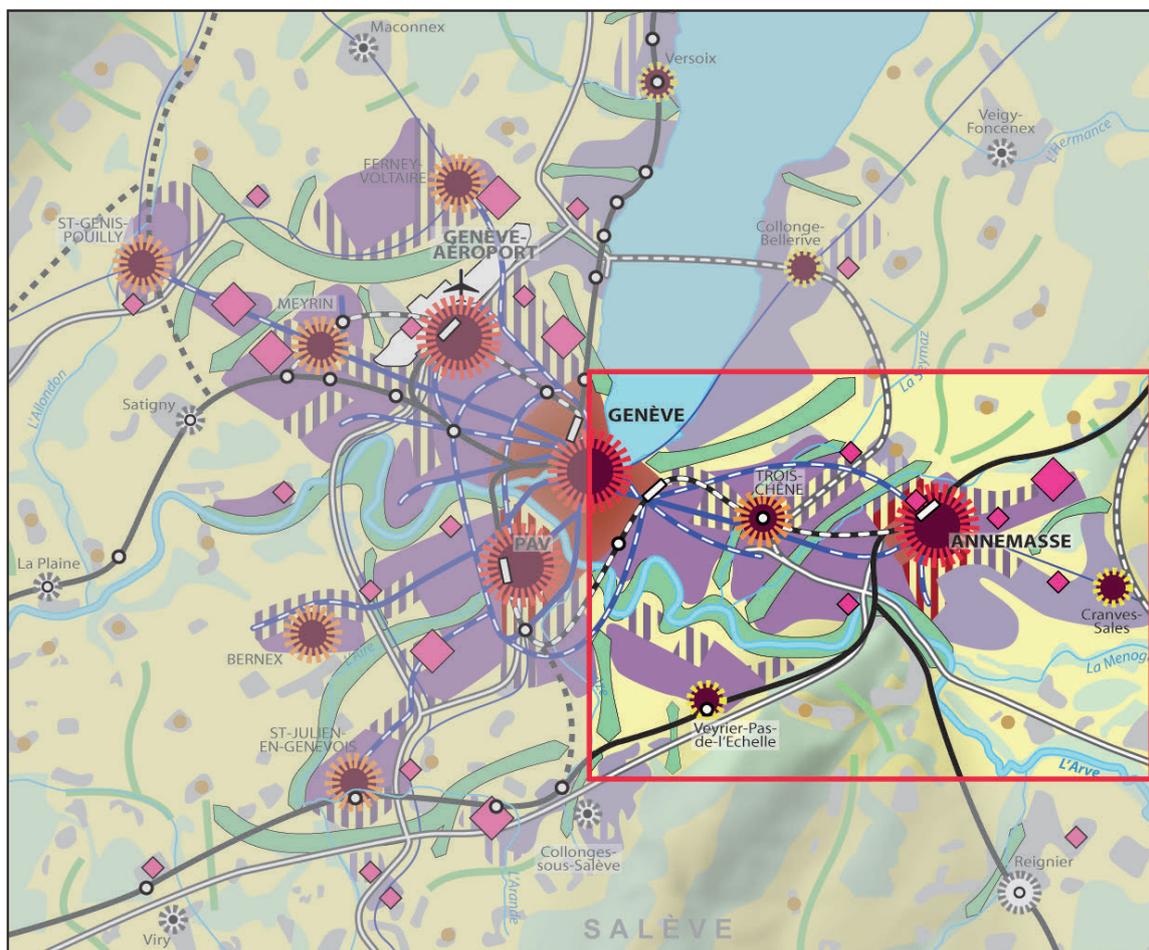
> Secteur Annemasse - Trois-Chêne

Connectés par le RER franco-valdo-genevois et par le tramway, les deux centres métropolitains de Genève-centre et d'Annemasse encadrent un corridor urbain aux importants potentiels de densification. La création d'un centre régional des Trois-Chêne, à mi-chemin, et de nouveaux axes forts de transports publics irrigueront ce secteur en voie de densification.

Le secteur comprendra plusieurs centres :

- > deux centres métropolitains : la qualité de séjour sera augmentée dans Genève-centre, grâce notamment à un changement de paradigme dans l'aménagement de l'espace public et la gestion de la mobilité ; le centre-ville d'Annemasse renforcera ses fonctions métropolitaines, en liaison avec les quartiers voisins (Brouaz, Ambilly-Puplinge-MICA, Perrier)
- > un nouveau centre régional : l'implantation de grands équipements, valorisant le gain d'accessibilité du RER, permettra de créer aux Trois-Chêne une nouvelle centralité, polarisant ce secteur aujourd'hui essentiellement résidentiel.

Le pôle d'activités d'agglomération de Ville-la-Grand - Altea offre un grand potentiel d'accueil d'activités de tous types, en favorisant l'implantation d'activités à haute valeur ajoutée.



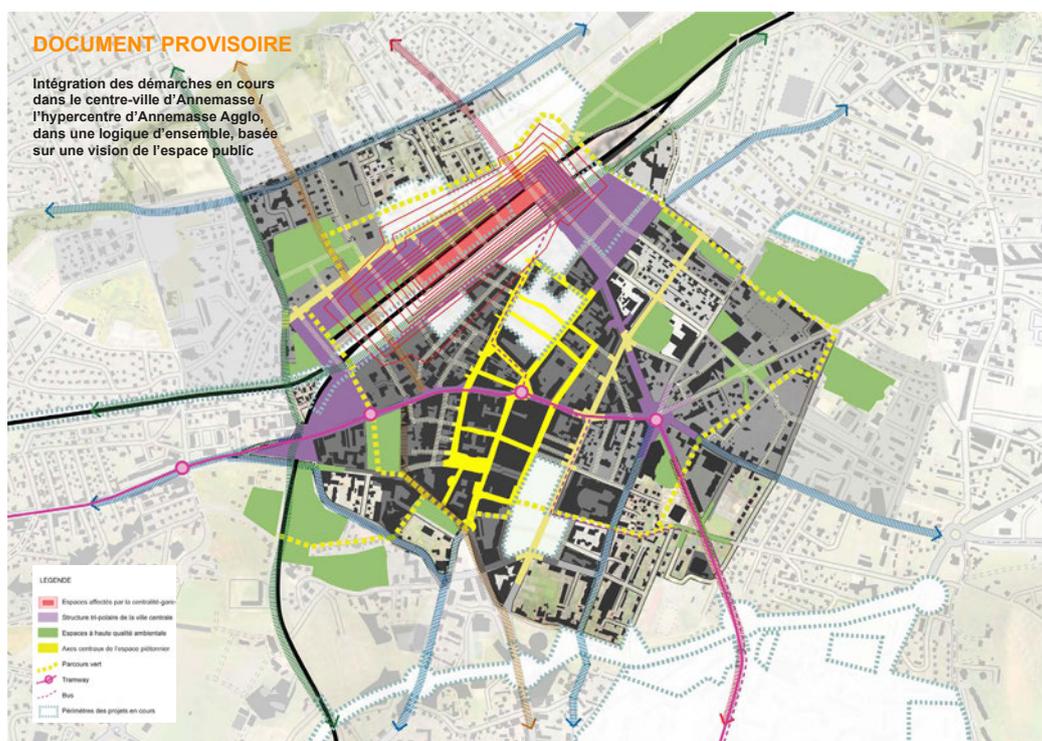


Un exemple de projet fort : le centre métropolitain d'Annemasse

Annemasse sera profondément transformé par l'arrivée du CEVA, du tramway et du BHNS. Les autorités en sont conscientes. Une série de projets importants concernant le renforcement du centre-ville sont en cours. Il s'agit notamment des démarches suivantes, portées par différentes entités :

- > le « péri-centrique », voirie de report du trafic de transit hors du centre
- > la requalification de la Place de la Libération et des places voisines (parking souterrain, marchés, terrasses, etc.)
- > la ZAC Chablais Parc et la création d'une boucle commerciale piétonne qui étend le centre actuel vers la gare
- > un projet de piétonisation du centre-ville
- > la ZAC Etoile Sud-Ouest, nouveau quartier au sud de la gare
- > le tramway en continuité avec la ligne genevoise et traversant le centre-ville
- > un BHNS traversant le centre-ville depuis le Perrier vers la gare
- > le projet Etoile Annemasse-Genève qui restructure le nord de la gare et en fait un quartier d'envergure avec trois parvis et la valorisation du site de l'ancien hôpital d'Ambilly
- > le renouvellement du quartier du Perrier au sud du centre-ville, avec requalification de l'avenue Lucie-Aubrac
- > la valorisation du parc du Brouaz et la construction de l'hôpital privé Savoie Nord.

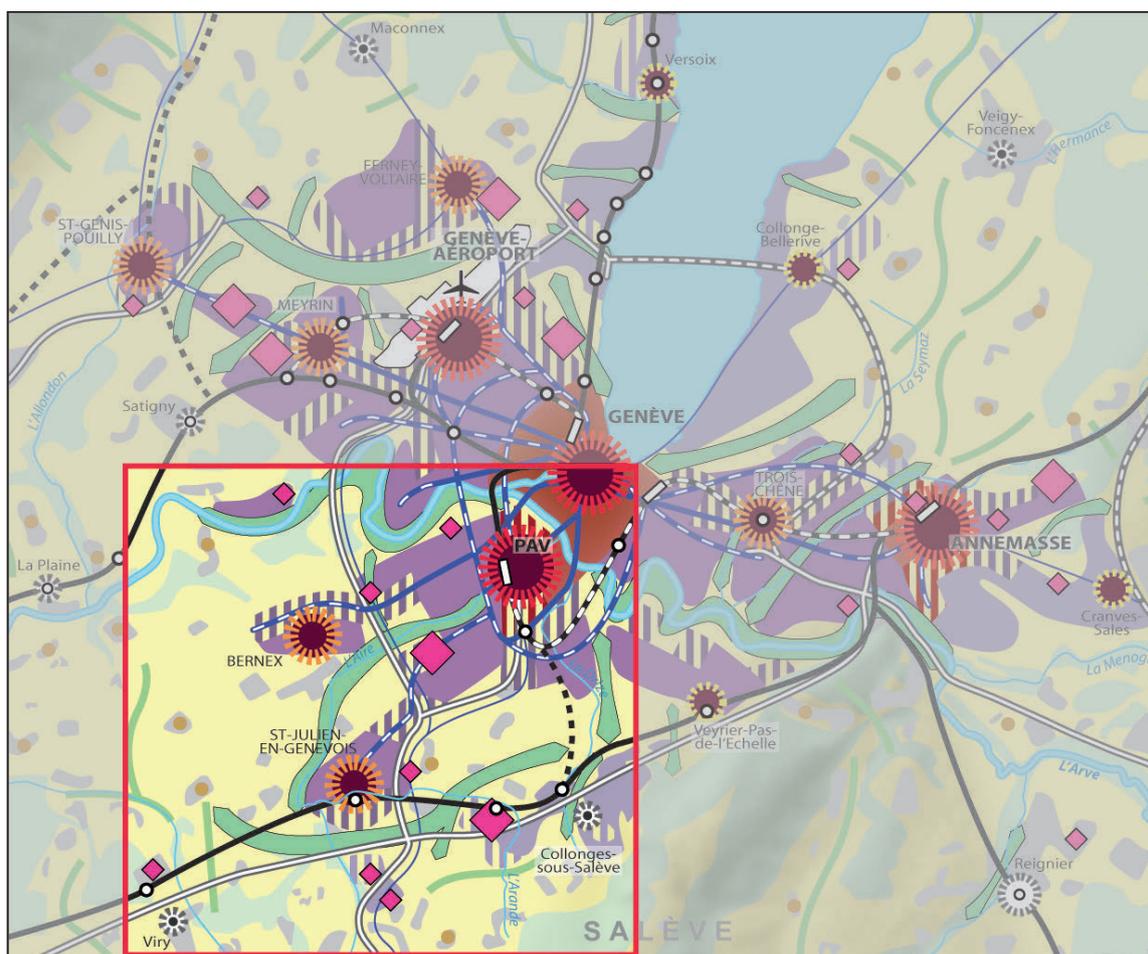
Ces projets s'inscrivent dans une vision globale de valorisation du centre-ville d'Annemasse, profitant au maximum des synergies possibles en matière d'espaces publics et de structure urbaine.





> Secteur Sud

Rattaché à la future quatrième gare centrale de l'agglomération de Lancy-Pont-Rouge, le secteur sud de l'agglomération centrale se caractérise par une mosaïque de secteurs urbanisés et d'espaces agricoles et naturels. Les urbanisations denses se développeront sur les axes de transports publics, autour des gares et sur la Porte sud (sur les communes de Neydens, Cervonnex et Archamps). Les espaces paysagers seront pérennisés, en veillant à définir des franges de qualité entre urbanisation et campagnes.





Le secteur sud a deux centres régionaux, situés sur les deux axes de lignes de tramway existante et prévue :

- > à l'ouest, Bernex côté Genève, ancien village et néovillage devenu une centralité majeure de l'agglomération avec l'arrivée d'une desserte tramway (première étape inaugurée fin 2011), le doublement de sa population (Projet stratégique de développement au nord de la route de Chancy et densifications le long de l'axe tram) et l'implantation d'équipements d'agglomération
- > au sud, St-Julien-en-Genevois côté France, desservi par une liaison tramway et par le rail, dont la vocation résidentielle sera complétée par l'implantation d'activités et d'équipements.

Deux pôles d'activités d'agglomération structurent ce secteur :

- > côté Suisse, la zone industrielle ZIPLO, qui concentre un remarquable ensemble de sièges sociaux et unités de production de luxe, aux espaces publics requalifiés et à l'accessibilité réorganisée
- > côté France, le pôle d'Archamps, porte sud de l'agglomération centrale, qui concentre des unités de production, de recherche, de formation et des équipements de loisirs, avec une desserte par transports publics complémentaire de l'actuel accès autoroutier.

Les synergies entre ces pôles seront recherchées, notamment avec le PAV et la zone d'activités de Perly-Bardonnex.

4.2.2.2 Agglomérations régionales

Les quatre agglomérations régionales devront se renforcer par densification, extensions et accueil de nouvelles fonctions :

- > Nyon-Gland
- > Thonon-les-Bains
- > Arve-Porte des Alpes
- > Bellegarde.

Cet objectif, déjà présent dans le Projet d'agglomération 2007, guide la priorisation des mesures du Projet 2012.



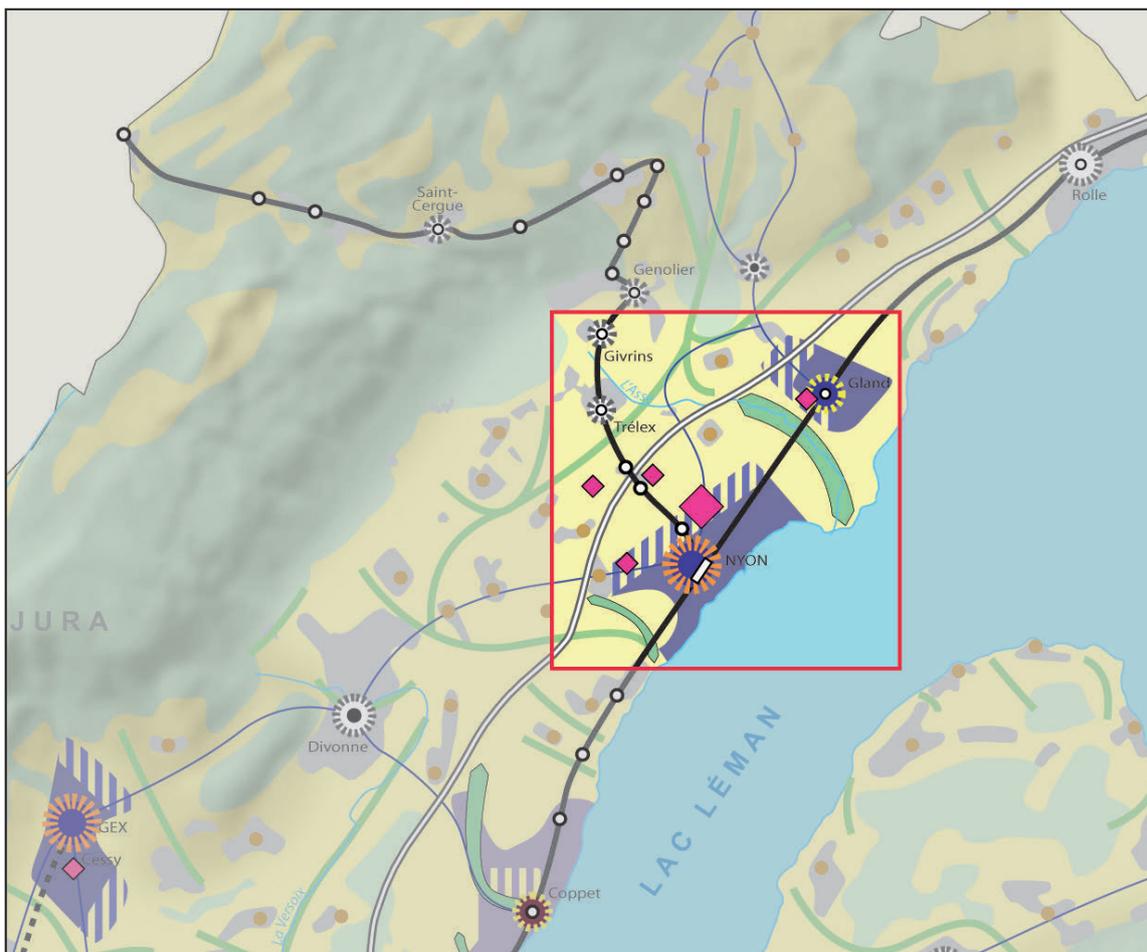
> Agglomération régionale de Nyon-Gland

Les deux centres de Nyon et Gland, séparés par la coulée verte de la Promenthouse (protégée), verront leurs liens resserrés par les réseaux routiers (RDU, jonction de Gland) et de transport public. Les quartiers autour des gares et dans le périmètre central seront densifiés.

Le centre régional de Nyon-Eysins-Prangins gagnera en attractivité grâce à l'implantation d'équipements publics de niveau d'agglomération. Le quartier de la gare poursuivra sa métamorphose, en continuité avec le centre-ville historique.

Le centre local de Gland-Vich valorisera ses potentiels de développement en direction de Nyon, au bord de la coulée verte de la Promenthouse (projet de paysage prioritaire).

Étant donné la densité des activités au rayonnement international intégrées dans les tissus urbains mixtes, l'agglomération n'aura pas besoin d'un pôle d'activités d'agglomération.



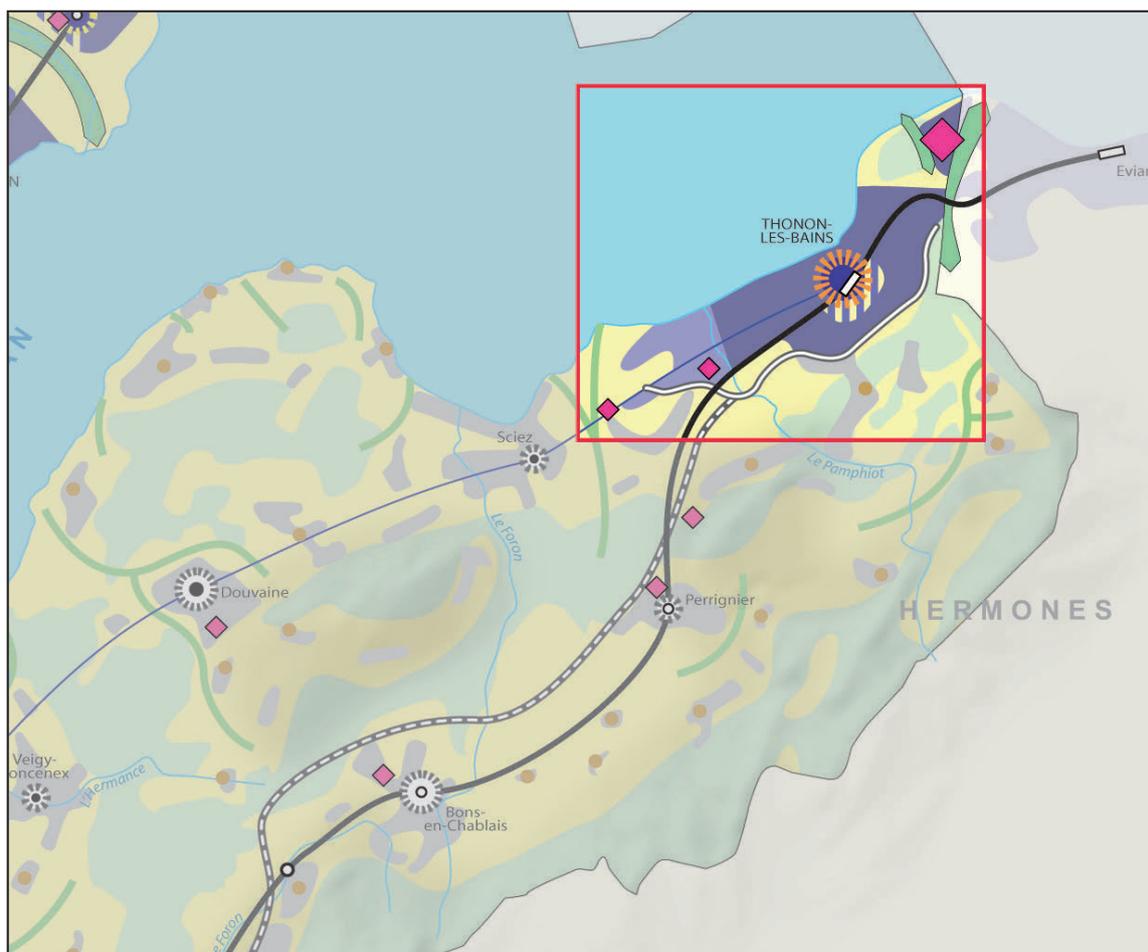


> Agglomération régionale de Thonon-les-Bains

Le gain d'accessibilité ferroviaire assuré par le RER franco-valdo-genevois permettra à l'agglomération de se recentrer sur la gare, plutôt que vers le sud-ouest en direction de Genève, de densifier ses quartiers résidentiels et de valoriser le voisinage d'Évian-les-Bains et de son rayonnement international.

Le centre régional de Thonon-les-Bains attirera les fonctions d'excellence métropolitaines grâce à une politique dynamique de promotion économique, à l'implantation d'équipements publics et à l'aménagement d'espaces publics de centre-ville, continus de la gare au littoral.

Entre Thonon et Evian, la zone d'activités de Vongy deviendra un pôle d'activités d'agglomération, des activités à haute valeur ajoutée remplaçant progressivement les actuelles implantations industrielles extensives.





> Agglomération régionale Arve-Porte des Alpes

La vallée de l'Arve est marquée par une industrie performante, reconnue comme un « centre mondial du décolletage » (micromécanique de précision). Elle comprend une série de villes et de localités (Reignier, La Roche-sur-Foron, Bonneville, St-Pierre-en-Faucigny, Marignier), reliées par des infrastructures efficaces (autoroute Blanche, train). Partant de ses potentiels de rayonnement et d'attractivité, cette agglomération régionale augmentera sa taille critique, en améliorant son intégration dans les espaces agricoles et naturels (notamment coupures vertes entre les villes) et en réaménageant les axes routiers sur un mode urbain.

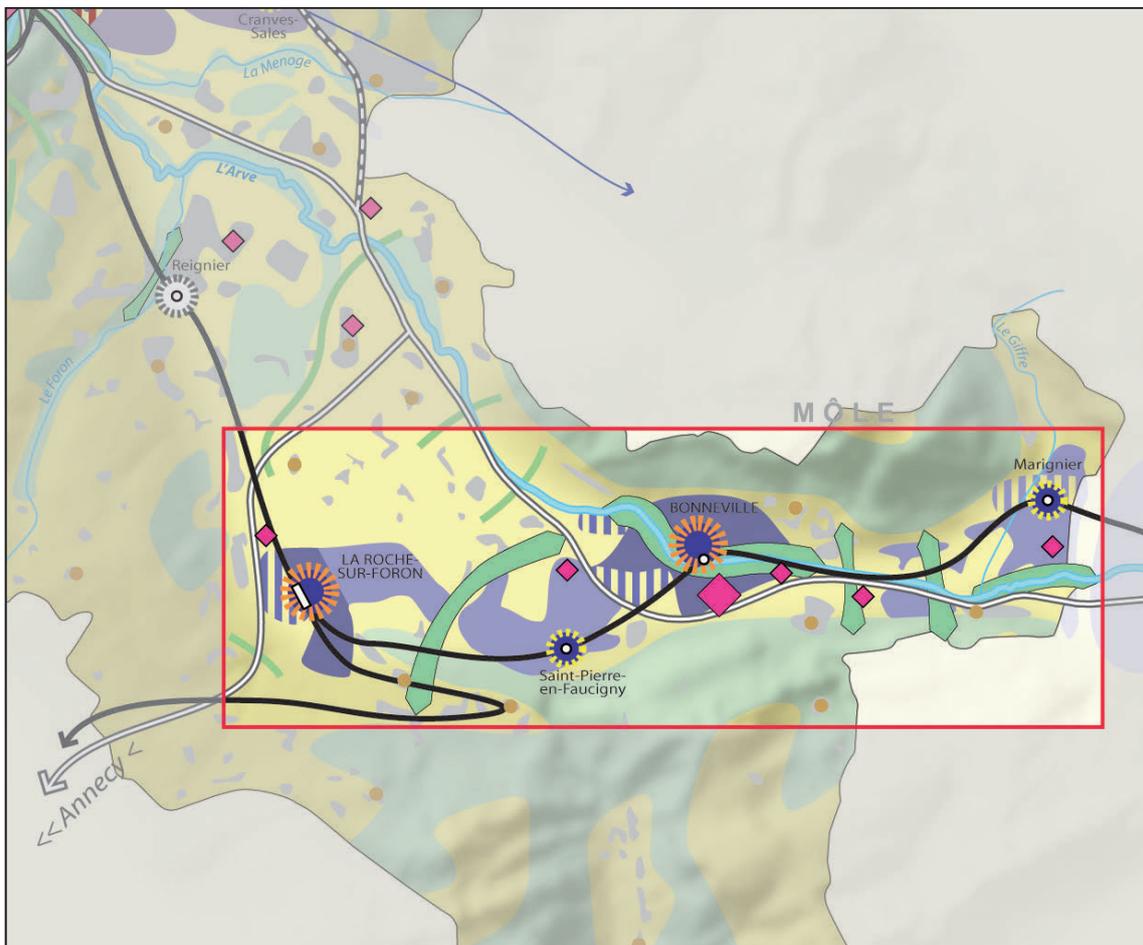
L'agglomération a deux centres régionaux.

- > Bonneville valorisera sa dynamique économique et administrative en réaménageant les espaces publics, en créant une continuité entre le quartier de la gare, le nouveau quartier construit sur le terrain de l'ancien hôpital, les bords de l'Arve et le centre-ville.

La zone industrielle de Bonneville, la plus importante et la plus urbaine de l'agglomération, est reconnue comme pôle d'activités d'agglomération, sachant qu'elle n'est pas séparable des autres zones industrielles de la région, qui participent au même rayonnement mondial.

- > La Roche-sur-Foron profitera de l'arrivée du RER franco-valdo-genevois et de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare pour valoriser le quartier de la gare en lien avec le centre-ville historique. L'aménagement d'un nouveau quartier à proximité de la gare permettra de développer l'offre de logements et d'emplois.

Cette vallée, « porte des Alpes » de l'agglomération franco-valdo-genevoise, devra pérenniser ses qualités périurbaines soumises à d'importants enjeux d'attractivité et de structuration des déplacements et de rabattement modes doux entre et vers les pôles de vie (Marignier, Bonneville, Saint-Pierre-en-Faucigny, La Roche-sur-Foron et Reignier) et de diffusion vers les premiers sites touristiques de proximité.



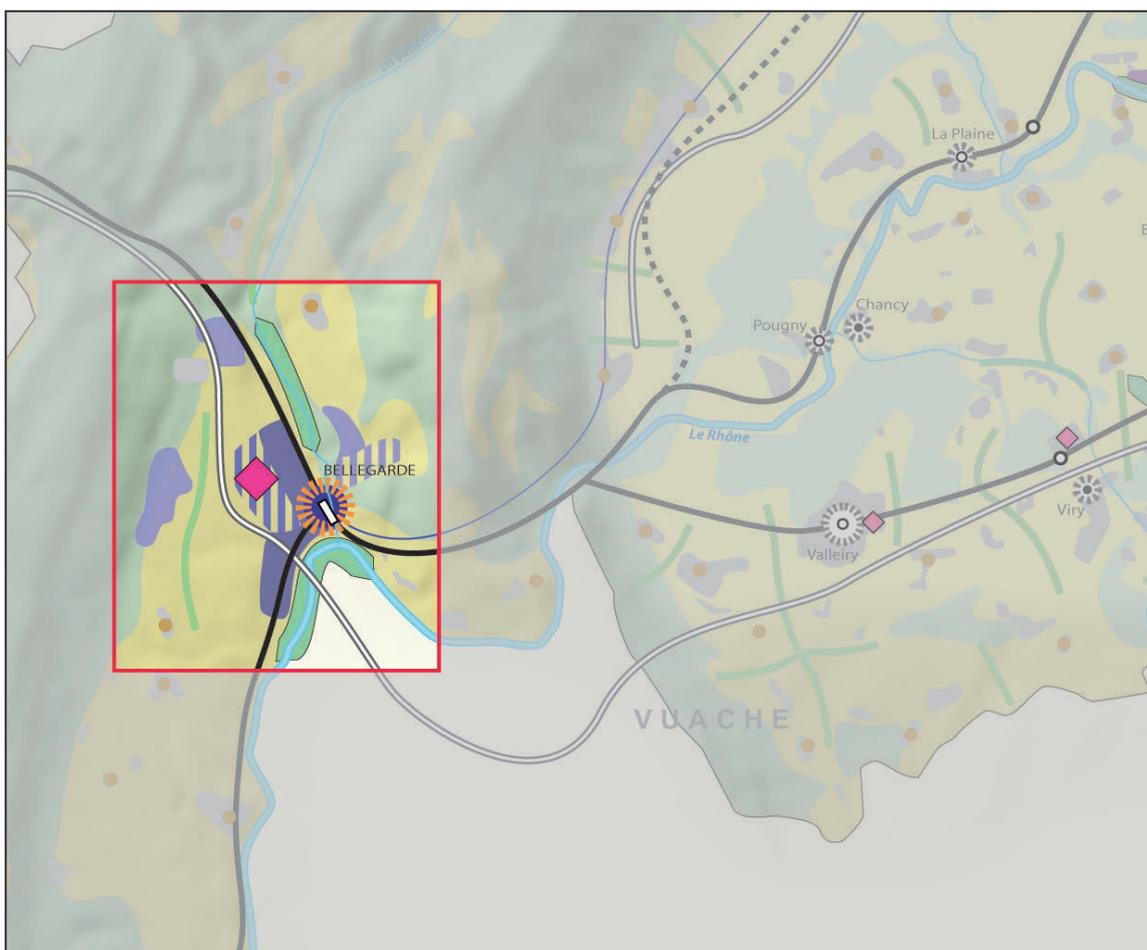


> Agglomération régionale de Bellegarde

Dans une géographie mouvementée, marquée par les vallées du Rhône et de la Valserine, l'agglomération régionale de Bellegarde accueillera des activités tertiaires et industrielles d'avenir, servies par son excellente accessibilité ferroviaire (gare TGV et tête de réseau RER à 25 minutes de Genève Cornavin) et autoroutière. Sa position de porte d'entrée du parc régional du Jura est également à valoriser.

Le centre régional de Bellegarde valorise ses potentiels de centre-ville actuellement sous-utilisés, en réaménageant ses espaces publics et ses espaces verts. La zone compacte s'étend d'une part au sud jusqu'au Rhône, au sud-ouest vers Arlod et au nord de la gare.

Le pôle d'activités d'agglomération de Bellegarde-Nord (en partie sur la commune de Châtillon-en-Michaille), jusqu'à présent tourné plutôt vers l'autoroute, se consolide en se tournant vers la ville et les transports urbains.

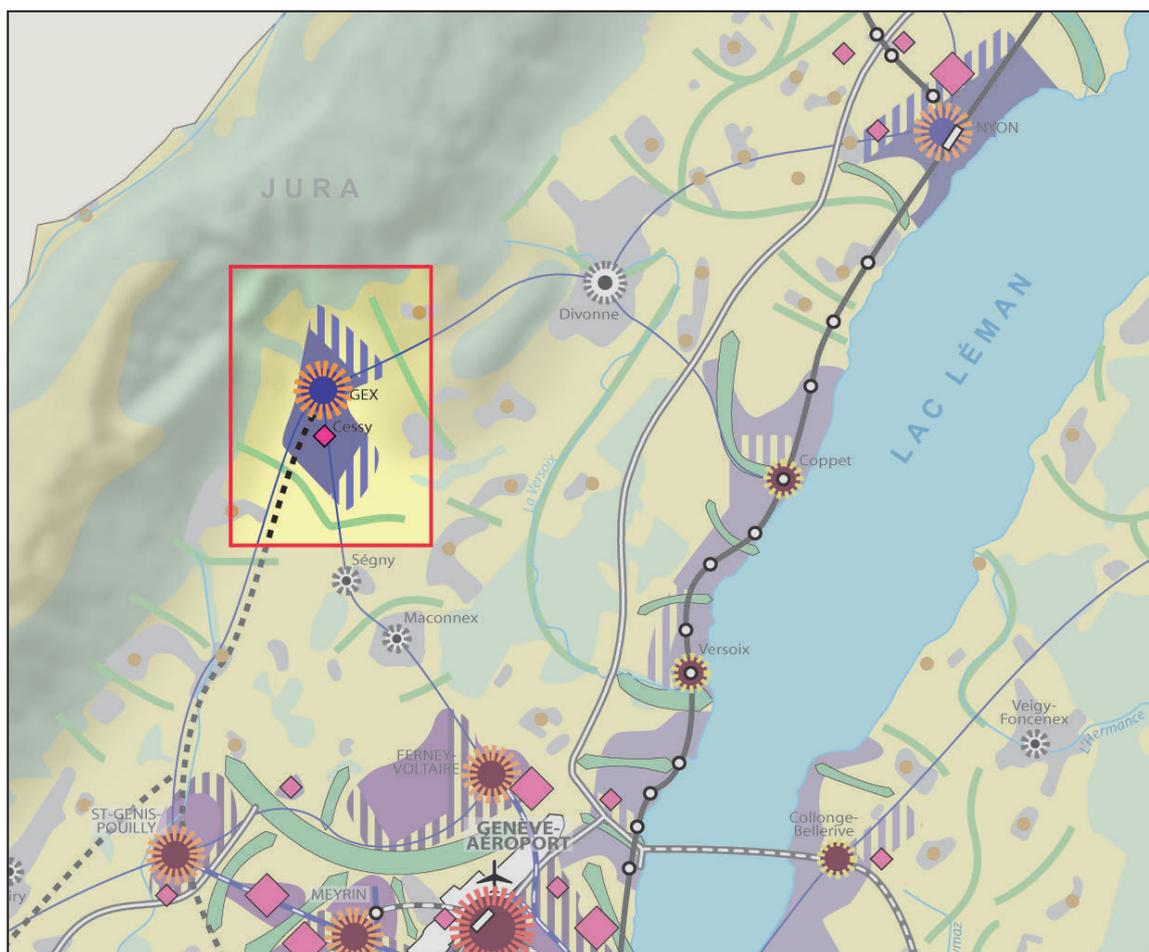




> Agglomération régionale de Gex

L'agglomération régionale de Gex profitera du voisinage du Cercle de l'innovation et de sa position de porte d'entrée dans le Parc naturel du Jura (mais sans desserte ferroviaire dans un premier temps), pour développer un profil spécifique, touristique et administratif. A long terme, elle sera desservie par une extension du réseau ferré, avec une réactivation de la ligne du Pied du Jura et une connexion à la ligne de La Plaine.

voir annexe 3 chapitre 5.3.2





4.2.2.3 Stratégies pour l'agglomération diffuse et les territoires ruraux

L'objectif est de concentrer au maximum la croissance dans les agglomérations centrales et régionales. Dès lors, le développement des autres localités n'est pas encouragé. Il est clairement limité dans le canton de Vaud, conformément aux dispositions très précises du Plan directeur cantonal. De même, plusieurs communes françaises de l'agglomération ont réduit leurs zones à bâtir ou entrepris des démarches en ce sens, afin de préserver les espaces agricoles et naturels (en cours sur plusieurs centaines d'hectares).

Mais ces territoires continueront d'évoluer. Ils ont un rôle important à jouer : c'est là que se trouvent la plus forte disponibilité du foncier, mais aussi les grands enjeux environnementaux et paysagers, les besoins de l'agriculture, etc. Une croissance non maîtrisée conduirait à la destruction des qualités environnementales et paysagères, en même temps qu'à une augmentation du trafic individuel motorisé et de ses impacts négatifs (congestion, pollution, etc.).

Les principaux défis portent sur le niveau des services assurés aux habitants et sur les rabattements vers les infrastructures de mobilité. En effet, ces territoires doivent bénéficier des avantages de l'agglomération, notamment au travers d'une solidarité renforcée. Les moyens à mettre en œuvre se situent dans les domaines de la gouvernance (notamment intercommunalité), de la planification (notamment SCOT, plans directeurs régionaux) et de la mutualisation d'équipements, de services et de ressources .

Les centres locaux se densifieront à l'intérieur des limites de l'enveloppe urbaine, bien définie en fonction de critères patrimoniaux, paysagers et environnementaux. Gagnant en masse critique, ils verront s'améliorer les niveaux de service disponibles sur place. L'organisation des mobilités fines (covoiturage, par exemple) permettra de répondre de façon complémentaire aux besoins d'accessibilité vers les agglomérations principales et secondaires, par des rabattements sur les têtes de réseaux lourds de transport public.

Les espaces ouverts, agricoles et naturels sont porteurs d'enjeux en termes agricoles, environnementaux (milieux d'intérêt pour la biodiversité, corridors biologiques, qualité de l'eau, ...) - voir aussi le Projet paysage 2. Ils sont également soumis à une diversité des usages : loisirs, délassément, ... qui sont à prendre en compte dans le cadre du développement de l'agglomération afin de pouvoir maintenir les fonctions premières de ces milieux (fonction de production pour les espaces agricoles et forestiers, ...).

voir annexe 3 chapitre 5.6



- > Un réseau de transports publics rapides d'agglomération permet de rapprocher tous les lieux éloignés de l'agglomération. Il est basé sur une offre RER qui pénètre au cœur de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales et est complétée par des lignes de bus régionales rapides. Ce système de transports publics rapides joue un rôle majeur pour les déplacements à destination ou en provenance des zones urbaines compactes et doit être complété par des réseaux urbains ou secondaires, permettant d'assurer un rabattement efficace sur le RER.
- > Un réseau routier structurant, avec l'autoroute comme armature principale du réseau routier d'agglomération, devra être utilisé au maximum de ses capacités par le trafic d'agglomération pour décharger le réseau routier secondaire. Il complète le rôle du réseau lourd de transport public: il connecte les agglomérations compactes entre elles et assure leur accessibilité de l'extérieur, en se positionnant en limite des secteurs urbanisés. Il joue ainsi autant un rôle de connexion entre les grands secteurs de l'agglomération, qu'un rôle de desserte des zones urbaines en limitant le trafic à l'intérieur de celles-ci. Il est ensuite complété par un réseau routier régional qui dessert le territoire et rabat les flux vers le niveau supérieur.
- > Des voies vertes d'importance d'agglomération composent la base d'un réseau de mobilité douce beaucoup plus fin, qui dessert les quartiers.

voir annexe 3 chapitre 6.1

4.3.1.1 Réseau de transports publics rapides d'agglomération

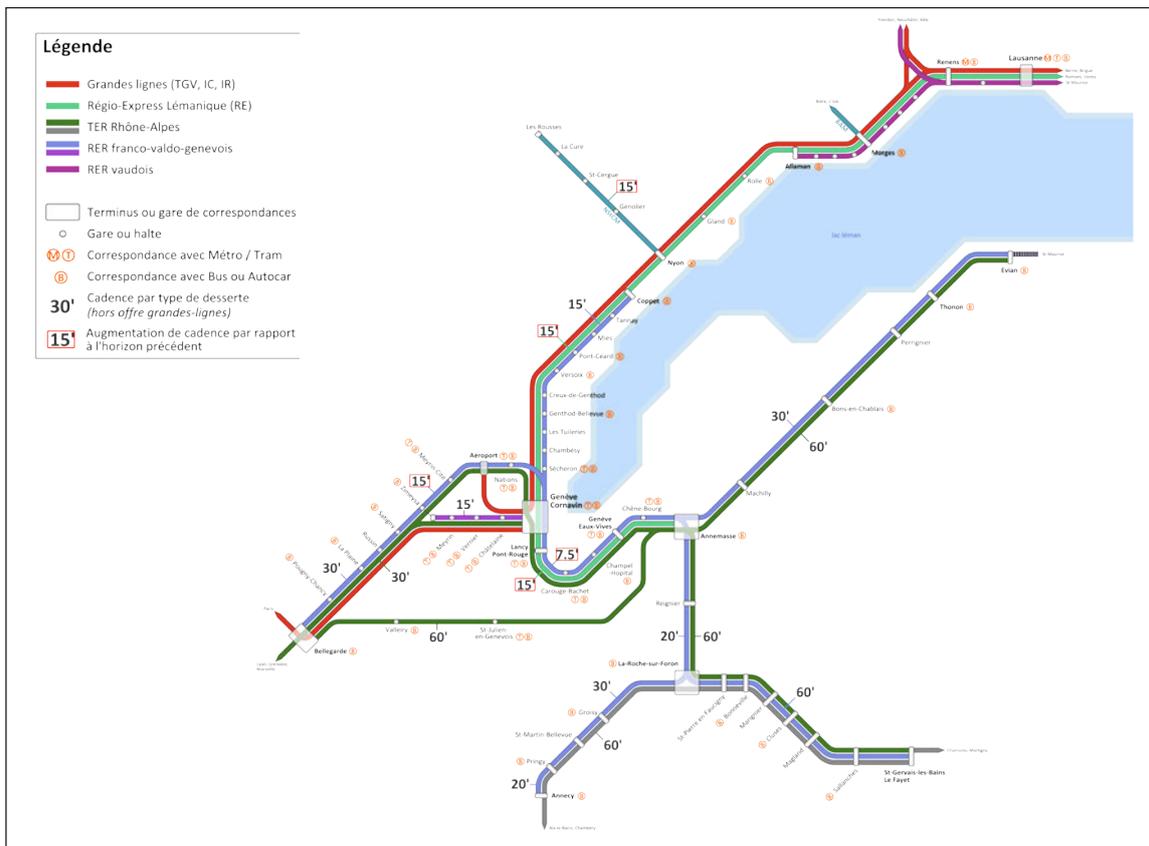
Au-delà de 6 km, les transports publics urbains ne sont pas assez efficaces. Les liens entre les centres des agglomérations sont assurés par un réseau de transports publics rapides, avec comme ossature principale le réseau ferroviaire du RER franco-valdo-genevois et comme complément un réseau de bus rapides interurbains.

Réseau ferroviaire d'agglomération

Le réseau rapide RER rapproche les lieux sur l'ensemble de l'agglomération et relie directement la plupart des agglomérations régionales. Les niveaux d'offre répondent aux principes suivants :

- > le réseau ferré lourd est le support de la multipolarité de l'agglomération et la colonne vertébrale transversale du système de mobilité de l'agglomération centrale
- > les gares de Cornavin, de l'Aéroport et d'Annemasse sont les gares majeures de l'agglomération, avec également les gares de Lancy-Pont-Rouge, des Eaux-Vives, de Nyon, de Bellegarde, de La Roche-Bonneville et de Thonon-les-Bains
- > des nouvelles liaisons diamétrales sont possibles via la gare de Cornavin, augmentant ainsi l'attractivité du réseau RER, notamment pour les liaisons Annemasse-Aéroport
- > le niveau de desserte est adapté aux territoires desservis, notamment pour éviter la périurbanisation, avec une desserte de base prévue dans toutes les gares.

voir annexe 3 chapitre 6.1.1



Réseau de bus rapides d'agglomération

Un réseau de lignes de bus rapides d'agglomération, radiales et tangentielles, dessert les centres régionaux et locaux non desservis par le réseau ferroviaire. Elles ont la même fonction que les lignes ferroviaires (nombre d'arrêts limité). Elles ont une identité spécifique, différente des réseaux de transports publics urbains, qui les rapproche des lignes ferroviaires (affiches, livrée de véhicules, interfaces, etc.). Plusieurs lignes rapides existent déjà à l'échelon des départements de l'Ain (cars TER RRA) et de la Haute-Savoie (bus LIHSA), pour lesquelles des aménagements seront nécessaires afin d'améliorer leur vitesse commerciale. D'autres lignes du même type seront mises en service rapidement, dont certaines en préfiguration de la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires à très long terme (par exemple liaison Gex-Genève).

Rabattements et interfaces

Le fonctionnement de ce système interurbain de transports publics (ferroviaire et bus rapides) peut être fortement amélioré s'il est alimenté par l'organisation de rabattement locaux sur les gares et haltes du réseau (rapides, cadencés, horaires coordonnés), par des aménagements d'interfaces efficaces et attractives et par des densifications des quartiers de gare. De nombreux projets d'interfaces et d'amélioration de leur accessibilité seront mis en œuvre pour accompagner le développement du RER et des lignes interurbaines.



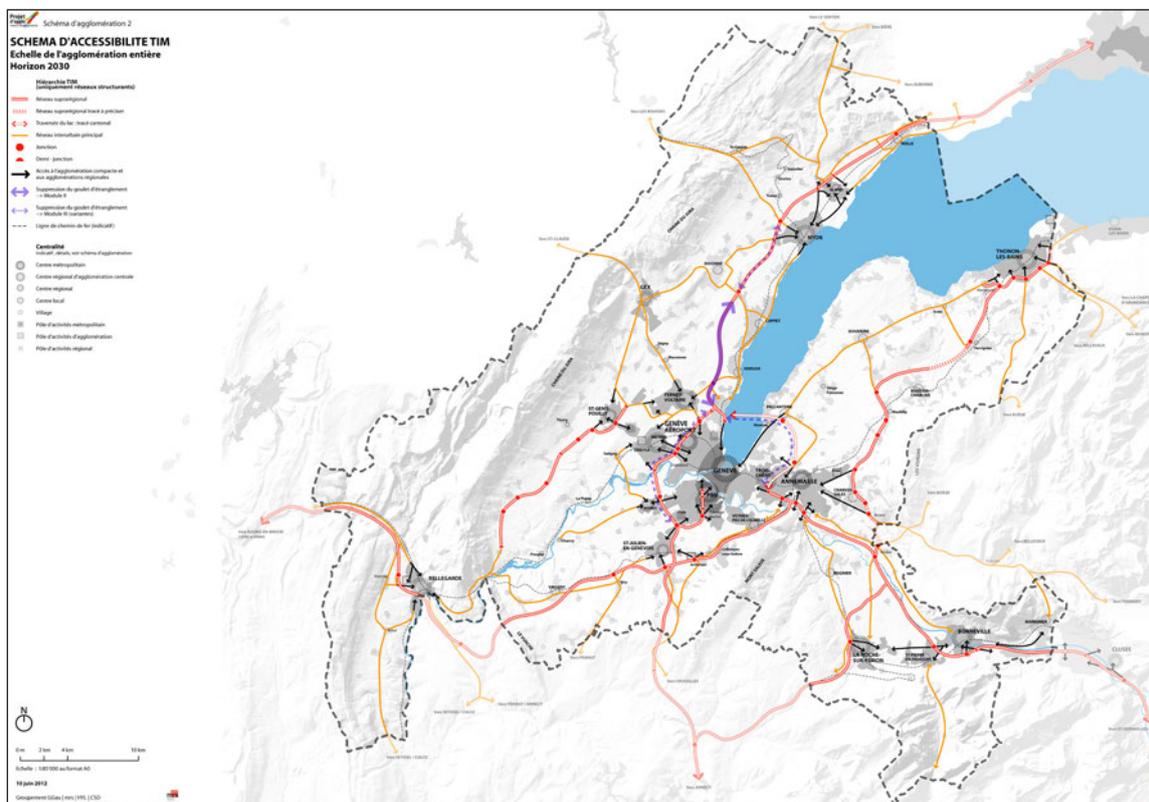
4.3.1.2 Réseau routier suprarégional et interurbain structurant

Les réseaux routiers futurs de l'agglomération sont, pour l'essentiel, déjà constitués.

- > Le réseau suprarégional (autoroutes et voies rapides) est l'armature principale du réseau routier d'agglomération. Il a deux fonctions : liaisons intervilles et écoulement des gros volumes de trafic de façon à permettre un délestage du réseau routier secondaire et mettre en place un système de desserte par poches à l'intérieur des agglomérations, notamment du cœur d'agglomération.
- > L'accès à ce réseau suprarégional est assuré par un réseau interurbain structurant, constitué de routes situées principalement hors du milieu bâti. Il se connecte aux réseaux urbains par des portes de localité, marquées par des aménagements routiers spécifiques avec notamment des vitesses autorisées et des conditions d'exploitation différenciées.

Pour permettre ce fonctionnement, il est nécessaire de réaliser la traversée du lac. Une proposition du Canton de Genève a été faite dans le cadre de l'étude sur les goulets d'étranglement pour compléter le contournement autoroutier de l'agglomération. Il est également nécessaire que l'autoroute entre Viry et Annemasse conserve son accessibilité sans péage en vue d'assurer le bon fonctionnement du ring autoroutier de l'agglomération centrale et éviter les reports de trafic sur les réseaux adjacents.

voir annexe 3 chapitre 6.1.2





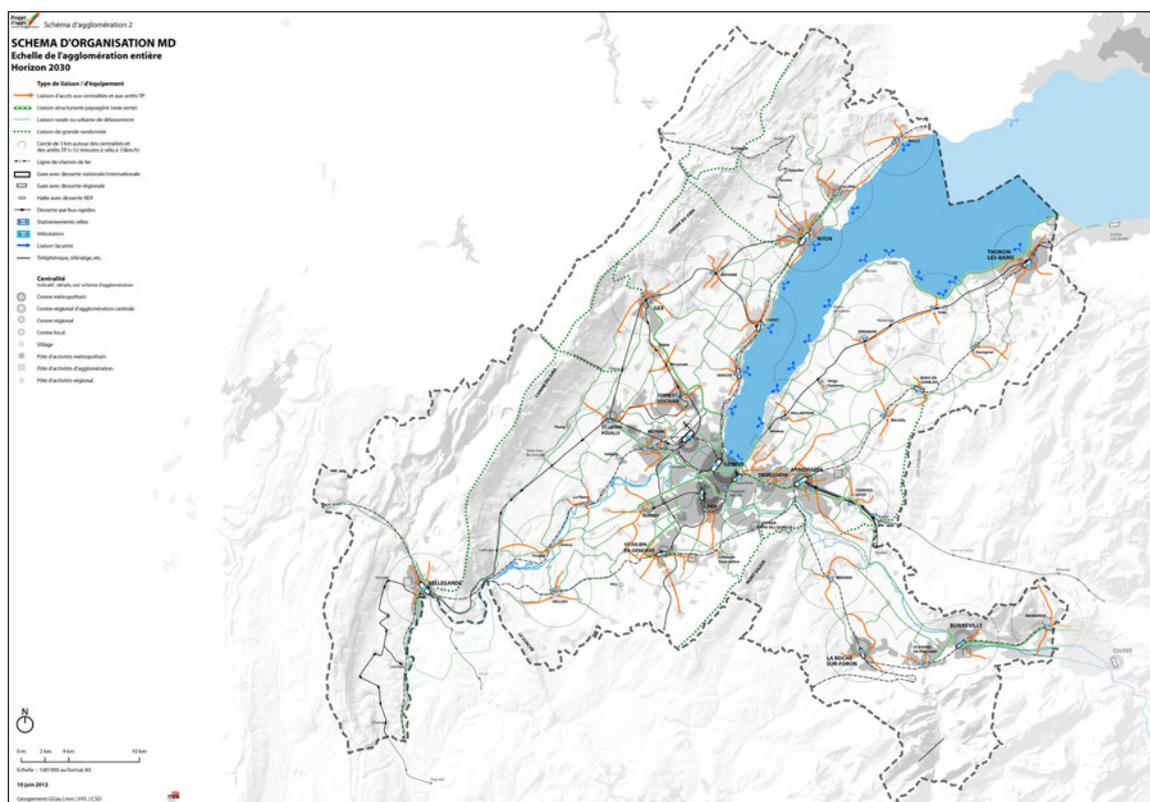
4.3.1.3 Mobilité douce : prolongement des TP et déplacements de loisir

Base de la mobilité quotidienne, la mobilité douce est l'alliée majeure des transports publics pour favoriser le report modal. Pour garantir cette complémentarité, une attention particulière doit être portée sur trois aspects :

- > la réalisation d'interfaces de qualité, avec des espaces publics généreux permettant une circulation agréable et sécurisée pour les mobilités douces
- > l'aménagement du réseau des cheminements d'accès aux gares et arrêts TP de manière fonctionnelle (rapides, efficaces, aisément identifiable), attractive (dense, continu, qualité de l'aménagement et de l'espace public) et sûre.
- > la sécurité

De plus, pour les déplacements de loisirs ou de délasserment, une offre accessible depuis le lieu de domicile est fondamentale. Des cheminements situés en dehors des grands flux de trafic et possédant une haute qualité paysagère sont à développer.

voir annexe 3 chapitre 6.1.3





4.3.1.4 Stationnement: une politique d'agglomération

Le stationnement est le principal levier d'action pour infléchir les comportements de mobilité, notamment ceux à destination des centres, bien desservis par les transports publics. Des dispositions différentes sont prévues de part et d'autre de la frontière (lois genevoises et vaudoises, PLU voire SCOT français limitant les places dans les règlements de construction, harmonisant stationnement, urbanisation et desserte par transports publics, mutualisant les places dans les zones d'activités et les zones commerciales).

Les principes de gestion du nombre et de la tarification des places de stationnement sont à mettre en cohérence à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération pour uniformiser les pratiques suisses et françaises en la matière.

En outre :

- > les taux d'équipement en places de stationnement peuvent être plus faibles pour des écoquartiers, par exemple, disposant d'un niveau de desserte en transports publics exemplaire et d'une accessibilité en modes doux attractive
- > dans les centres, il faut favoriser le stationnement en ouvrage pour libérer les espaces publics à d'autres usages
- > la conception des interfaces P+R doit tenir compte des provenances des usagers et de l'offre en transports publics, comme c'est le cas pour les P+R genevois, afin d'éviter de concurrencer l'offre en transports publics. En périphérie, de petits P+R localisés aux gares et haltes RER seront localisés le plus près possible du lieu de départ de l'abonné. En limite d'urbanisation, des P+R de périphérie urbaine seront localisés dès la sortie du réseau routier suprarégional. Dans les gares centrales, de petits parkings Park & Rail seront destinés aux utilisateurs occasionnels du rail.

4.3.2 Agglomération centrale: un réseau de transport structurant, hiérarchisé et renforcé

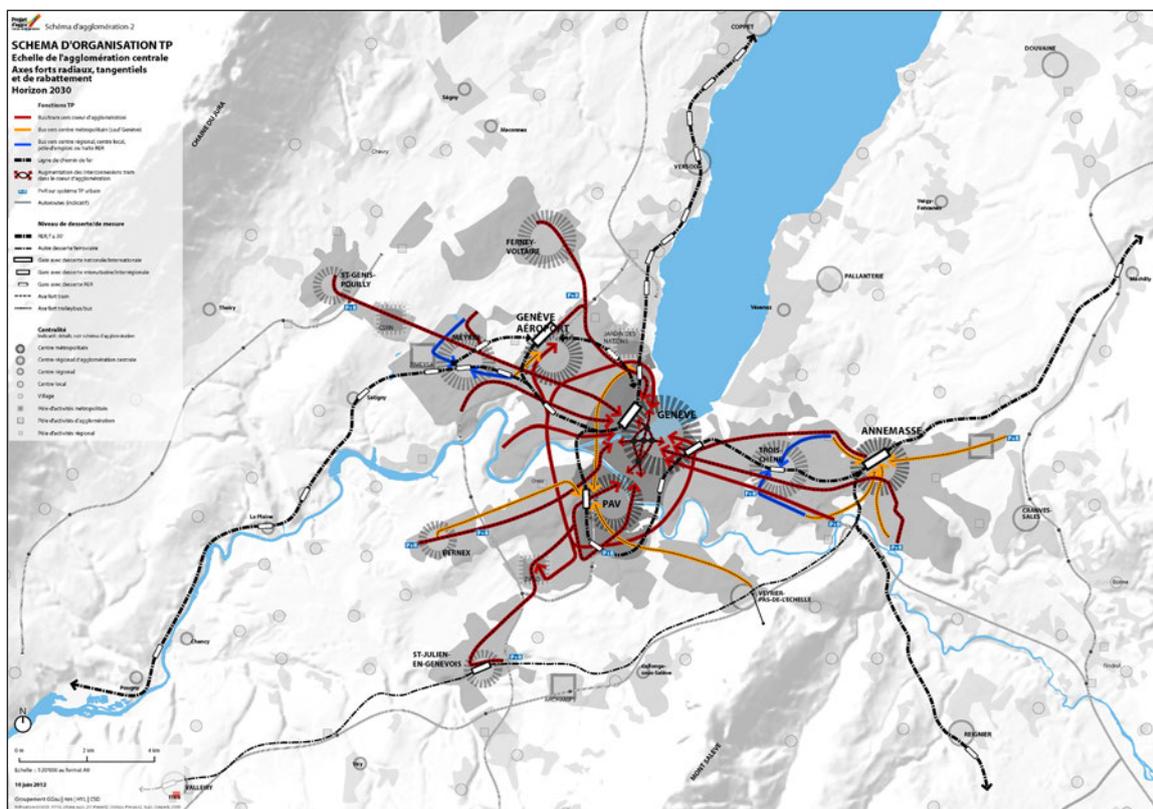
C'est dans l'agglomération centrale que se trouve et se trouvera toujours la plus grande densité de déplacements. Les réseaux urbains se superposent aux réseaux rapides de l'agglomération entière et sont complémentaires, de manière à réduire la nécessité de transbordements sur un même déplacement.

voir annexe 3 chapitre 6.2



> Axes forts tangentiels

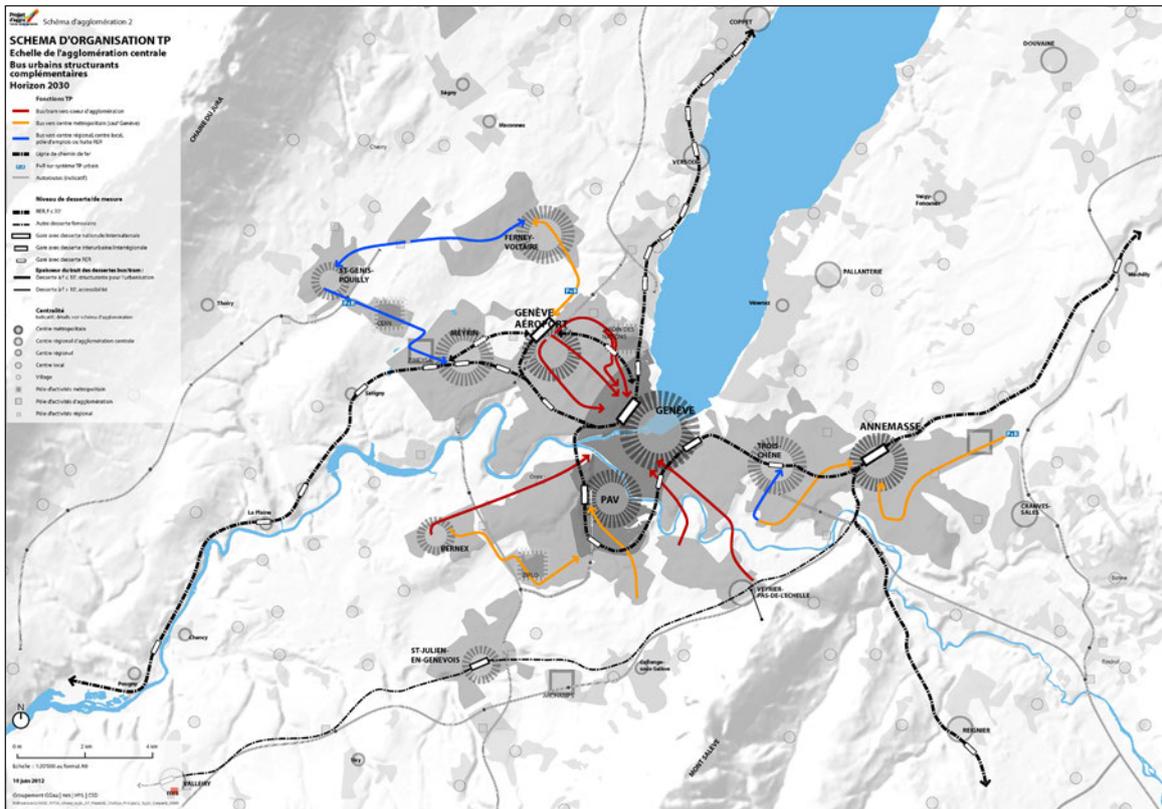
Des axes forts tangentiels relient des quartiers situés en périphérie de l'agglomération centrale sans passer par le centre. Cette offre existe déjà aujourd'hui, mais par des lignes à bas niveau de service. Elle devra être développée de façon à répondre à une demande croissante, notamment en direction de pôles majeurs comme l'aéroport ou les grands pôles d'activités. Les axes forts tangentiels seront desservis d'abord par des bus à haute fréquence, puis par des tramways selon les besoins, la faisabilité et les ressources financières disponibles.





> Lignes urbaines structurantes

Des lignes urbaines structurantes complètent les axes forts : d'une part, pour améliorer l'accessibilité du coeur d'agglomération (radiales) ; d'autre part, pour relier de nouvelles centralités en émergence en périphérie. Ainsi, la boucle du Cercle de l'innovation mettra en connexion l'aéroport, le CERN et les urbanisations fortes prévues à Ferney-Voltaire et St-Genis, la desserte étant assurée d'abord par bus dont le niveau de service montera en puissance au fil des densifications.

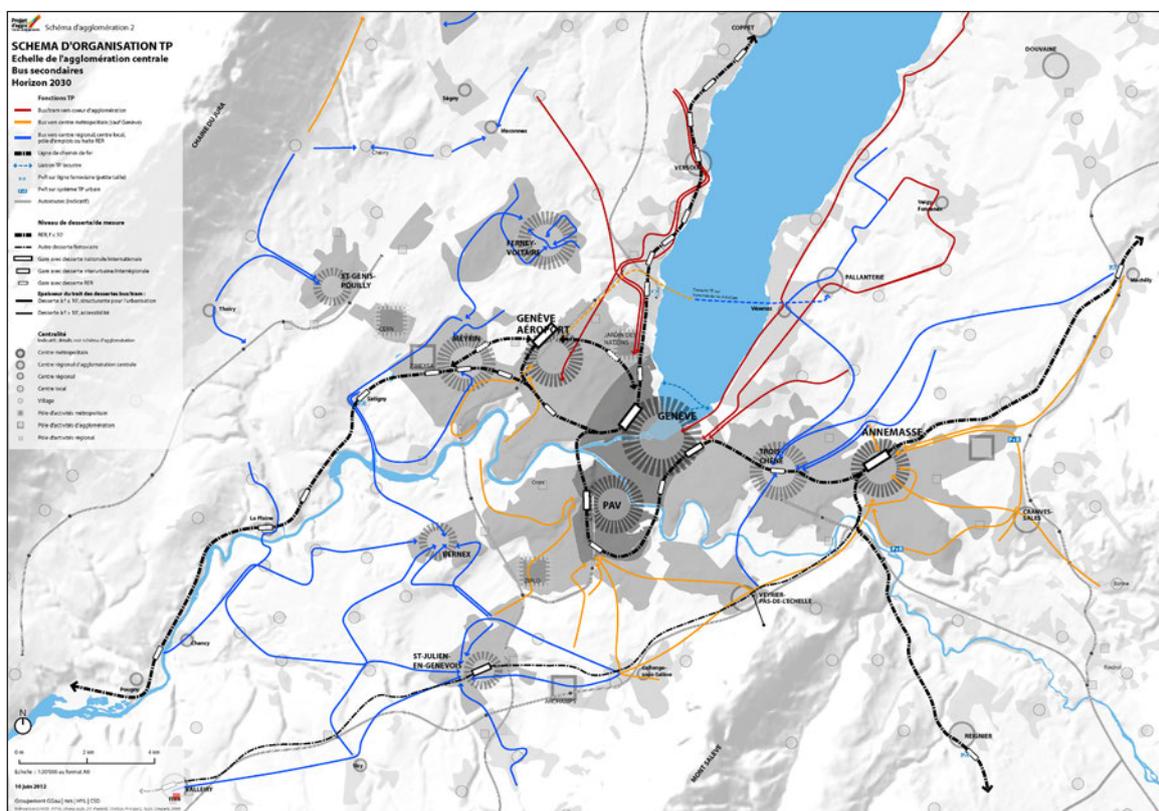




> Lignes de bus secondaires

En complément des lignes structurantes, la desserte transport public du territoire sera maillée en réseau. Ces lignes permettront de rabattre les bassins de vie vers les nœuds de transport public des centralités et d'assurer les liaisons tangentielles de type Viry-Bernex ou Pallantherie-Trois-Chêne, par exemple.

La zone urbaine compacte sera desservie par un maillage de lignes de bus structurantes, complétées par des lignes secondaires prolongées en campagne pour desservir les localités les plus éloignées du cœur d'agglomération.



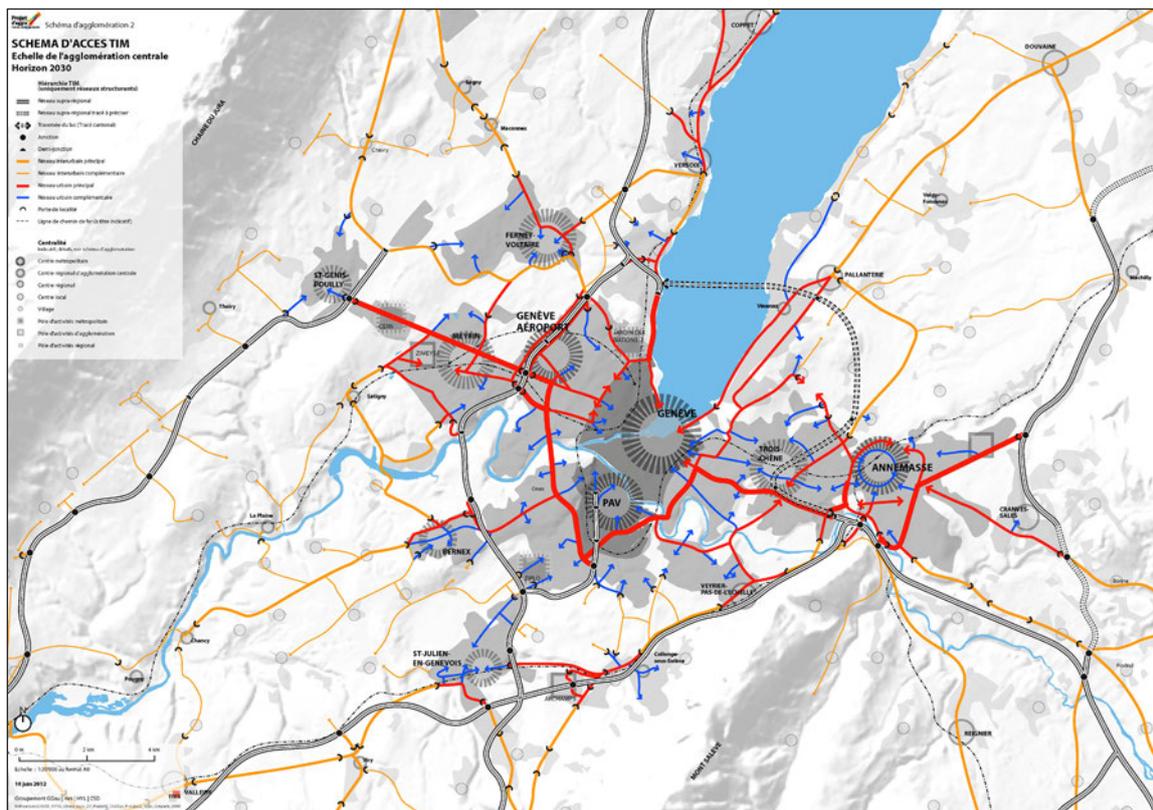


4.3.2.2 Réseau routier et gestion des transports individuels motorisés de l'agglomération centrale

La hiérarchisation du réseau routier vise à adapter l'utilisation des routes à leur contexte local.

- > Le réseau structurant urbain (en rouge) assure l'accès aux secteurs de l'agglomération à partir du réseau structurant suprarégional (double trait noir) et régional (en orange). Des requalifications de l'espace public avec maîtrise du trafic individuel motorisé sont effectuées dans les traversées de centralités et de localités.
- > Le réseau d'accessibilité (flèches bleues) dessert les secteurs résidentiels et d'activités, formant par endroits un système de « poches » où le trafic de transit est fortement dissuadé. Des compléments et adaptations du réseau sont à réaliser pour desservir les nouveaux quartiers et minimiser les nuisances pour les quartiers urbains déjà denses.

voir annexe 3 chapitre 6.2.2





Dispositions locales : quelques exemples

- > Le cœur d'agglomération est pacifié, de manière à pouvoir étendre les zones piétonnes du centre-ville et améliorer les vitesses commerciales des transports publics, le trafic de transit étant reporté sur une ceinture structurante en première couronne et, au-delà, sur l'autoroute de contournement.
- > Les mêmes principes de hiérarchisation du réseau routier s'appliquent au secteur St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire - Meyrin, par le biais de déclassements de réseau routier pour assurer des accès directs aux quartiers depuis le réseau régional sans passer par les centres.
- > Dans le secteur Bernex - St-Julien - Veyrier-Pas-de-l'Echelle, des compléments de réseau sont nécessaires : barreau nord de Bernex pour organiser la mobilité au sein d'un nouveau quartier de plus de 10'000 habitants et faciliter l'accès à l'autoroute ; nouvelle jonction de Viry pour reporter le trafic de transit sur l'autoroute sud sans traverser le centre régional de St-Julien et amélioration de la jonction d'Archamps ; liaisons 1 et 2 de Genève-Sud en accompagnement de la jonction de la Milice, ayant avant tout pour fonction d'orienter les flux générés par les communes de Genève-Sud vers l'autoroute. Par ailleurs, la présence de l'autoroute et des échangeurs de St-Julien et Perly permet de modifier la hiérarchie du réseau routier dans le centre de St-Julien. L'objectif est d'éviter le transit et d'affecter l'espace routier prioritairement aux mobilités douces et aux transports collectifs.
- > Dans le secteur Genève-Annemasse, l'axe autoroute Blanche - route de Malagnou est le seul axe primaire conservé prioritairement pour les transports individuels motorisés – les deux autres axes Genève-Annemasse et route de Florissant donnant la priorité aux transports publics et aux mobilités douces. Le nœud autoroutier d'Etrembières est à réorganiser pour mieux connecter les réseaux suisse et français tout en économisant du sol pour l'urbanisation. Le réseau routier de l'agglomération d'Annemasse est restructuré avec la création d'un boulevard péricentrique autour du centre-ville. L'avenue Lucie-Aubrac reliant le quartier du Perrier au centre-ville est réaménagé pour sa fonction de desserte de quartiers.
- > Sur le réseau d'accessibilité régionale, des mesures de maîtrise du trafic sont également prises en traversée de localité, par exemple à Collonges-sous-Salève pour dissuader le trafic de transit Sud-Nord et plutôt favoriser l'utilisation dès en amont de l'autoroute A41 - A401 pour entrer dans l'agglomération.



4.3.2.3 Réseau de mobilité douce de l'agglomération centrale

C'est de la qualité des conditions faites à la mobilité douce que dépend le développement de la ville des courtes distances (moins de 1,5 km), afin d'éviter de nombreux déplacements motorisés. Cela nécessite des mailles urbaines serrées, des espaces généreux pour piétons et cyclistes, l'élimination de barrières (naturelles, infrastructures) et des urbanisations mixtes offrant de nombreux services proches des logements et lieux de travail.

Trois types de déplacements sont à assumer :

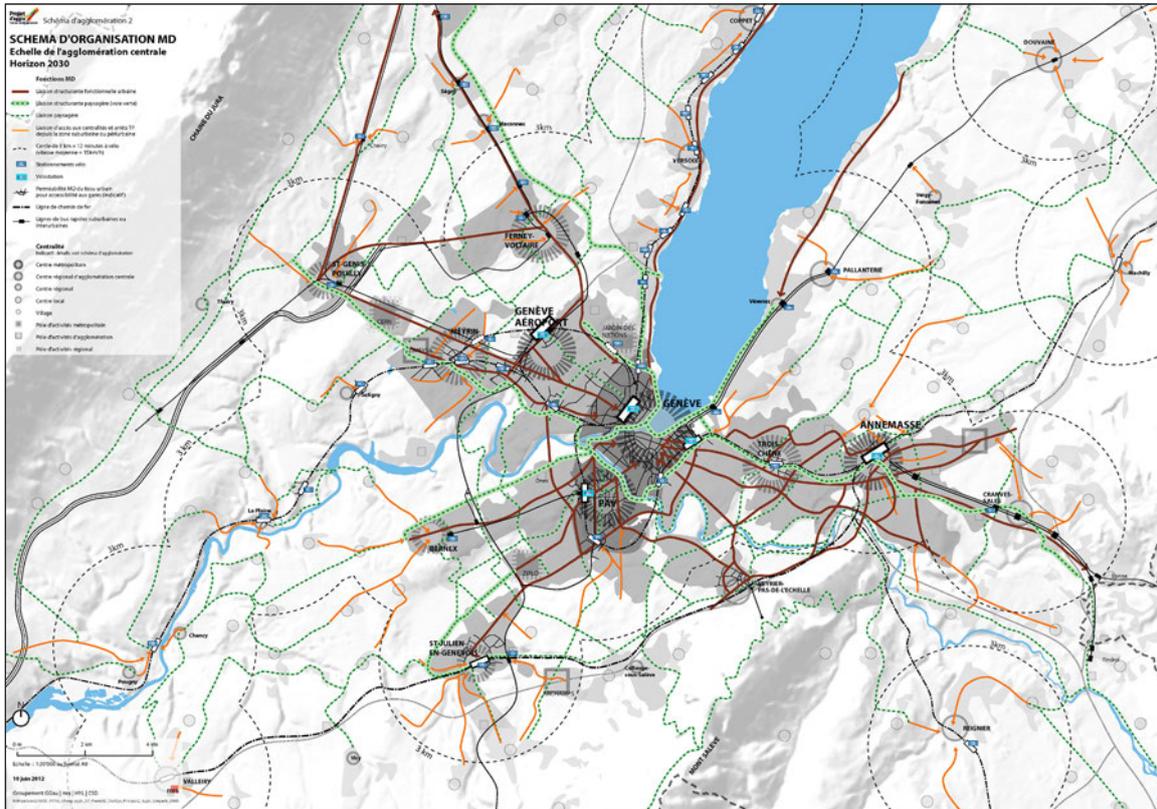
- > déplacements structurants d'agglomération, principalement à vélo : sur des grands axes ou sur des aménagements en site propre du type « voie verte ».
- > déplacements de rabattement vers les centralités et les transports publics
- > déplacements de loisirs et de délasserment, à offrir dans tous les quartiers.

A l'échelle de l'agglomération centrale, ces types de déplacements sont à assurer par différents types de liaisons.

- > des liaisons structurantes urbaines aménagées pour permettre des liaisons rapides et efficaces, de distances relativement importantes, sur des axes existants pouvant être chargés et où tous les modes doivent cohabiter.
- > des liaisons structurantes paysagères appelées également « voies vertes » aménagées en site propre dans un environnement qualitatif et paysager propice au délasserment, à l'écart du trafic.
- > des liaisons paysagères destinées aux loisirs et au délasserment, qui relient les espaces verts et de délasserment
- > des liaisons d'accès aux centralités et arrêts TP, primordiales pour assurer le fonctionnement combiné du système TP-MD

Seul un réseau maillé et continu de mobilité douce du grand territoire permet de répondre judicieusement à ces trois types de déplacements, qui empruntent en partie les mêmes tronçons. Ainsi, la « voie verte d'agglomération » sera à la fois utilisée par les pendulaires à vélo sur l'entier de leur trajet, par les personnes voulant pour rejoindre un arrêt TP ou une gare et par les promeneurs. Son rôle sera décuplé si elle est relié à un réseau maillé de MD permettant de rejoindre de façon sécurisée les lieux d'habitation, de travail et les principaux nœuds TP.

voir annexe 3 chapitre 6.2.3





4.3.3 Agglomérations régionales et leurs bassins versants

Les mêmes principes s'appliquent aux systèmes de mobilité des agglomérations régionales et de leurs bassins versants, à un niveau de complexité bien sûr plus modeste.

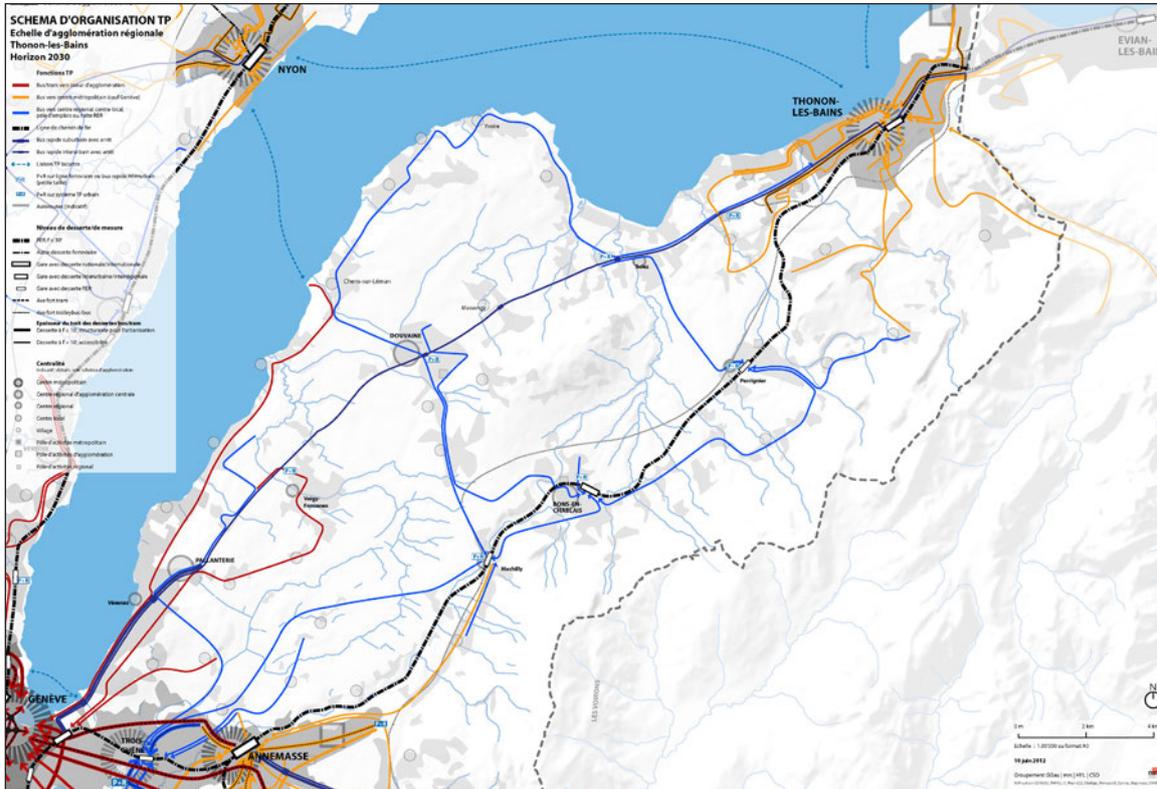
voir annexe 3 chapitre 6.3

Agglomérations régionales de Nyon-Gland et de Gex et bassin versant

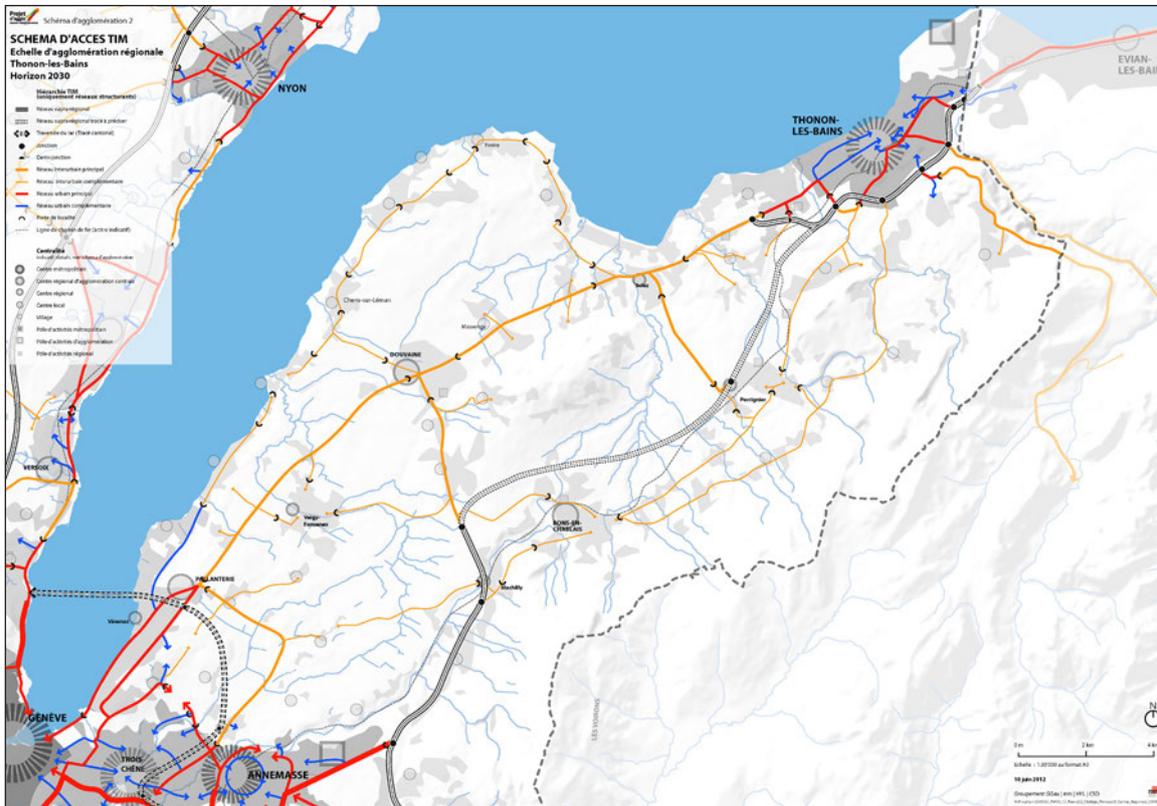
Les agglomérations régionales Nyon-Gland et Gex et leur bassin versant sont bien reliés à l'agglomération : armature ferroviaire le long du lac, distribuant une série de centralités en voie de densification ; autoroute en desserte arrière ; Gex et le centre local de Divonne connectés par des lignes de bus rapides aux autres centralités ; et localités plus petites dispersées entre le lac et le pied du Jura desservies par des lignes de rabattement.

- > Transports publics - L'offre ferroviaire IR, RE et RER est renforcée (Léman 2030), ainsi que le NStCM, sans création de gares nouvelles. Des lignes de rabattement desservent les localités sans gare ni halte et les localités de l'arrière-pays, selon des configurations adaptées à chaque sous-région. Un service de bateaux relie les rives suisse et française. L'ensemble urbanisé de Nyon-Gland offre une structure de desserte TP en étoile. L'agglomération régionale de Gex sera reliée à l'agglomération centrale par un bus rapide vers le Canton de Genève en passant par Ferney et par le réseau ferré au-delà de 2030.
- > Mobilité douce - Des itinéraires cyclables et piétons sont développés, pour les rabattements vers les transports publics et pour les loisirs.
- > Transports individuels motorisés - L'autoroute A1 reste la colonne vertébrale de l'accessibilité régionale, à la différence de la route suisse du bord du lac, déchargée d'une grande partie de son transit, notamment grâce aux mesures de requalification urbaine d'axes routiers. Une nouvelle jonction sera créée à Collex ou à Versoix. Un projet de route de distribution urbaine (RDU) est en cours de réalisation dans l'agglomération régionale de Nyon-Gland pour réorganiser les flux TIM et permettre une bonne accessibilité aux nouvelles urbanisation.

voir annexe 3 chapitre 6.3.1



Chablais, principes transports publics



Chablais, principes transports individuels motorisés

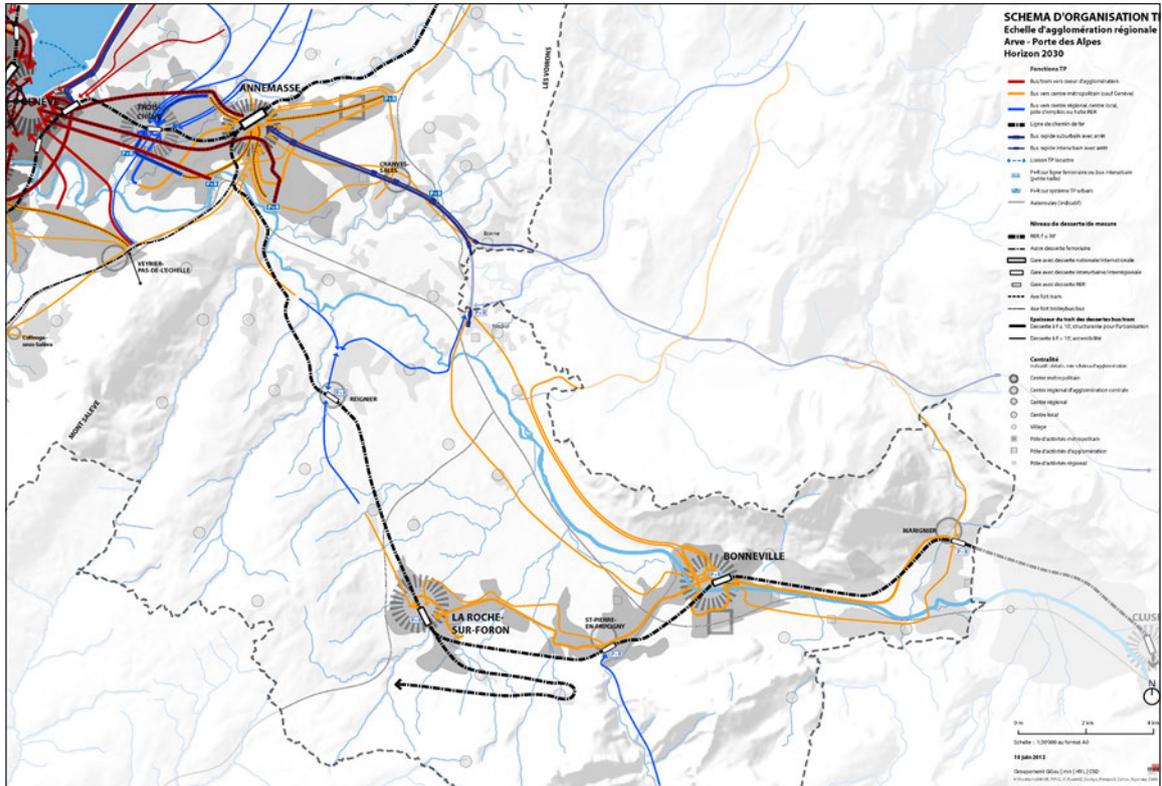


Agglomération régionale Thonon-les-Bains et Chablais

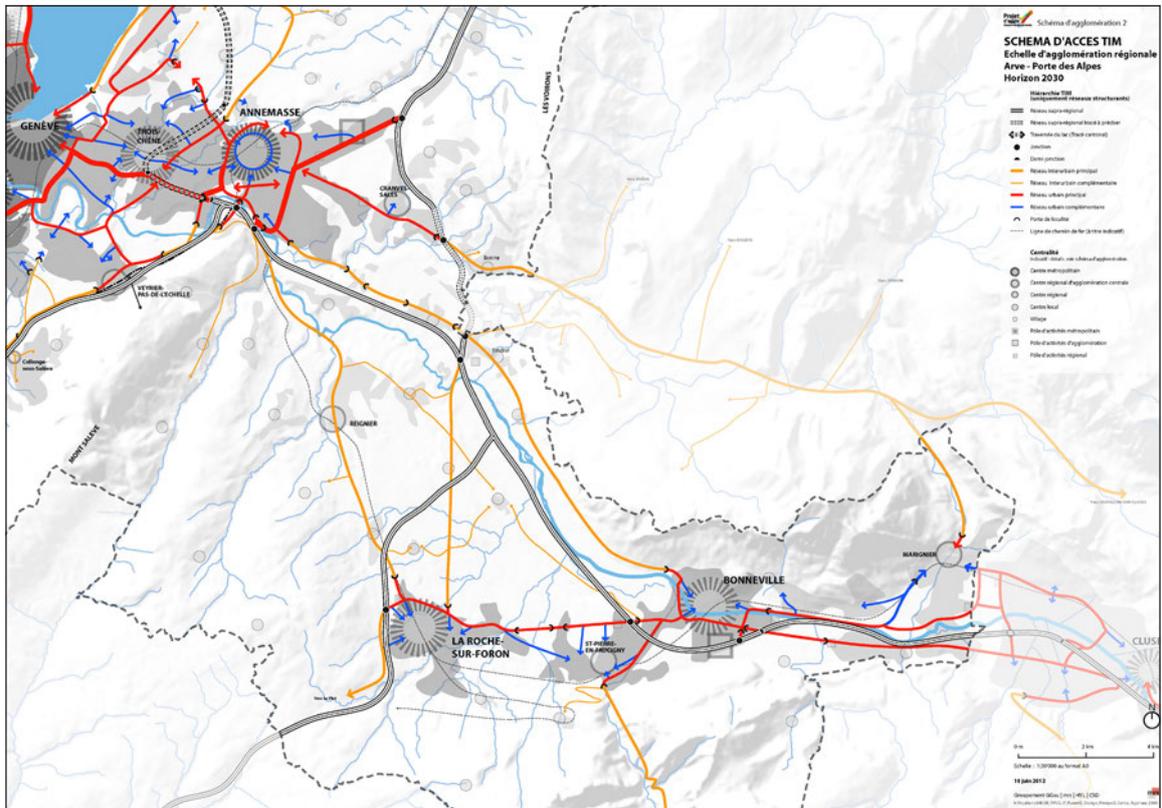
Le territoire du Chablais, entre l'agglomération centrale et l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains, est drainé par deux axes principaux l'un passant par Bons-en-Chablais et l'autre par Douvaine, chacun structuré par un axe transports public et une infrastructure routière interurbaine.

- > Transports publics - Dans l'arrière-pays, l'axe ferroviaire Annemasse - Thonon-les-Bains sera desservi par l'offre rapide RER. Sur l'axe de la route RD 1005 Eaux-Vives - Douvaine - Thonon, plus proche du lac, l'offre de transport public sera renforcée par la mise en place d'un bus rapide interurbain et d'une interface multimodale en entrée d'agglomération centrale à la Pallanterie. Des bateaux assureront une liaison avec la rive suisse. Dans l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains, un nouvel axe fort diamétral et deux lignes urbaines structureront le réseau des transports publics, valorisant le secteur de la gare. Des réseaux de rabattement desservent les autres localités.
- > Transports individuels motorisés - La réalisation du tronçon manquant de la 2x2 voies (projet de désenclavement du Chablais) complètera l'armature routière principale. Avec l'arrivée de la traversée du lac, l'accessibilité de ce territoire vers la rive droite du lac sera considérablement améliorée : il s'agira de réorganiser les schémas de circulation et de requalifier des traversées de villages en accompagnement de la réalisation de cette nouvelle partie du ring autoroutier. Le contournement de Thonon-les-Bains permet de donner la priorité aux transports publics et aux mobilités douces en centre-ville et dans les quartiers, avec un accès par poches dans le but de limiter le transit par le centre.

voir annexe 3 chapitre 6.3.2



Arve - Porte des Alpes, principes transports publics



Arve - Porte des Alpes, principes transports individuels motorisés



Agglomération régionale Arve-Porte des Alpes et vallée de l'Arve

La vallée de l'Arve est très bien reliée à l'agglomération centrale par l'autoroute A40 et A410 et sa liaison ferroviaire sera renforcée.

- > Transports publics - L'accessibilité TP est assurée principalement par le réseau RER qui dessert tous les centres régionaux et locaux. Les réseaux de bus locaux sont organisés de manière à assurer un rabattement sur le réseau RER. Entre Sixt-fer-à-Cheval et Annemasse, la desserte est complétée par une ligne de bus rapide interurbaine.
- > Transports individuels motorisés - L'accessibilité routière s'organise à partir du réseau suprarégional structurant et des jonctions autoroutières qui permettent une bonne distribution des flux. Les trafics de transit traversant les localités sont, autant que possible, reportés sur l'autoroute (nouvel échangeur à Bonneville-Est et éventuellement à Marnaz).

voir annexe 3 chapitre 6.3.3



Agglomération régionale Bellegarde et bassin bellegardien

L'agglomération de Bellegarde est également desservie à la fois par le rail et par l'autoroute.

- > Transports publics - Le réseau rapide RER entre Genève-Cornavin et Bellegarde est l'ossature principale des transports publics pour le territoire. La ligne du pied du Salève Bellegarde-Annemasse joue un rôle moins structurant. Une ligne de bus rapide interurbaine relie Saint-Genis à Bellegarde. Des bus de rabattement drainent l'ensemble du territoire. À Bellegarde, une ligne structurante nord-sud relie la gare au pôle d'activités, complétée par des lignes radiales.
- > Transports individuels motorisés - Le réseau routier structurant est constitué par l'autoroute A40, la 2x2 voies du pied du Jura et la route de Chancy. Les deux jonctions de part et d'autre de Bellegarde seront mieux valorisées pour décharger le trafic de transit au centre. Un échangeur sera créé à Viry, pour donner accès à l'autoroute sans passer par St-Julien-en-Genevois (jonction complète en cas de réalisation d'une zone logistique d'agglomération de classe 1 à Viry), tout en veillant à ne pas générer du trafic en direction des douanes secondaires.

voir annexe 3 chapitre 6.3.4





5. Mise en oeuvre, phasage et mesures

Les mesures mettent en œuvre les stratégies sectorielles de manière coordonnée, conformément à la vision d'ensemble du Projet d'agglomération :

- > mesures environnement et paysage
- > mesures urbanisation
- > mesures transports.

Elles sont identifiées selon les phasages temporels imposées par la démarche de cofinancement de la Confédération suisse :

- > 2011 – 2014 (première génération des projets d'agglomération)
- > 2015 – 2018 (mesures A/Ae/Hors FI)
- > 2019 – 2022 (mesures B/Be/Hors FI)
- > au-delà de 2022 (mesures C/Hors FI)

et les sources de financement prévues par la Confédération :

- > mesures A/B (avec demande de cofinancement à la Confédération)
- > mesures Ae/Be (entièrement financées par l'agglomération)
- > mesures Hors FI (non financées par le fonds d'infrastructure)

5.1 Principes de cohérence

L'assemblage des mesures environnement et paysage, urbanisation et transports s'effectue conformément à la cohérence générale (« fil rouge ») qui unit le diagnostic de l'état actuel et des tendances, la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles.



5.1.1 Cohérence entre environnement, urbanisation et transports

Le paysage actuel est maintenu et le maillage vert développé: c'est une priorité par rapport aux mesures d'urbanisation et de transports. Les mesures paysage visent, pour certaines, à régler les points de conflit avec le développement (limites d'urbanisation, ...) et à accompagner le développement de l'agglomération pour laquelle la prise en compte du paysage et de l'environnement est nécessaire pour conserver un cadre de vie et un territoire attractif (césures vertes, couloirs biologiques, espaces publics de qualité).

La coordination entre urbanisation/transports/environnement s'effectue en fonction de la vision d'ensemble et des enjeux fédérateurs (chapitre 3), développés dans les stratégies sectorielles (chapitre 4). Elle consiste, pour l'essentiel, à :

- > accueillir l'essentiel de la croissance dans des agglomérations compactes interconnectées
- > déverrouiller le centre de l'agglomération centrale transfrontalière, urbaniser et desservir ses aires périphériques
- > renforcer les agglomérations régionales (centres et aires périphériques)
- > assurer la mobilité et l'accessibilité pour toutes les composantes de l'agglomération
- > préserver les qualités paysagères de l'agglomération diffuse, améliorer son accessibilité et sa vitalité.



5.1.2 Le plan-guide, traduction graphique de la coordination d'ensemble

Le plan-guide est un outil qui permet d'offrir une vision d'ensemble et cohérente du territoire du Projet d'agglomération à l'horizon 2030.

Il définit un scénario du territoire futur à un instant t en mettant sur le même plan les éléments existants et les développements envisagés et propose une vision d'ensemble combinant les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement.

Sont ainsi représentés, sur le plan-guide, les lieux d'urbanisation existants et futurs (extension, mutation et densification) pour les quartiers d'habitation et les secteurs d'activité, les réseaux d'infrastructures de transport actuels et futurs ainsi que les aménagements en faveur des espaces agricoles et des milieux naturels pour les vingt prochaines années.

Le plan-guide est mis à jour régulièrement en fonction des avancées des planifications et des opportunités de réalisation des projets aux différentes échelles. Il constitue donc un document évolutif qui n'a pas la rigidité d'un document d'urbanisme traditionnel réglementaire. C'est un outil majeur pour la mise en œuvre du Projet d'agglomération, qui permet un suivi et une coordination spatiale, thématique et temporelle.



Extrait du plan-guide, au nord-ouest de l'aéroport



5.1.3 Mise en œuvre opérationnelle : coordination d'ensemble et PSD

A l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, l'option de «faire la ville sur la ville» se traduit par un grand nombre d'opérations de densification, d'aménagement et de transports. Cette multiplicité ne peut pas se réduire à un petit nombre de grandes opérations et de nouvelles lignes de transports publics. Elle nécessite à la fois :

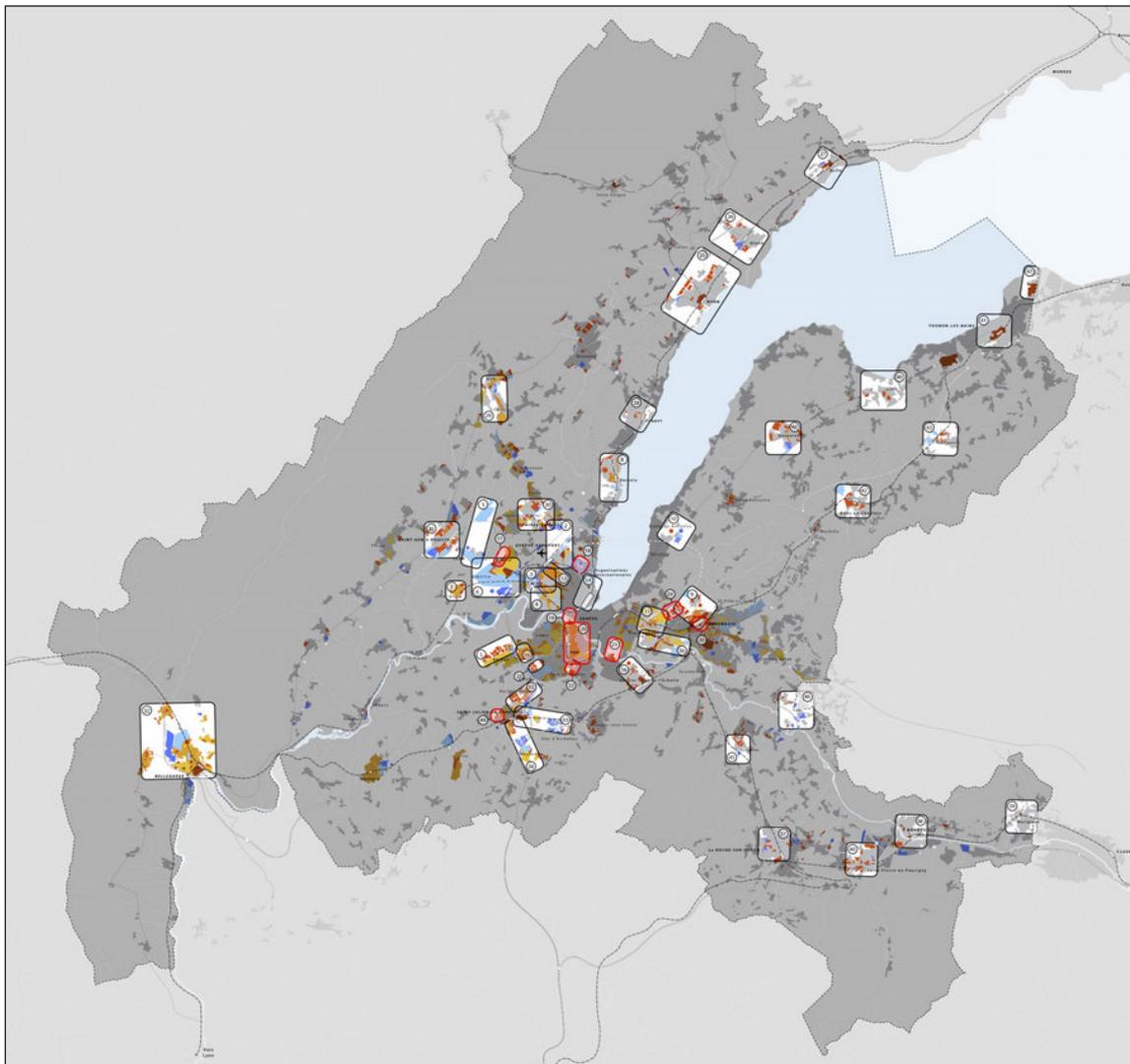
- > une coordination d'ensemble : c'est le but des stratégies sectorielles urbanisation et transports (chapitre 4)
- > des assemblages locaux complexes d'intérêts multiples présents sur les sites. pour libérer leurs potentialités conformément aux objectifs visés.

Dès sa première édition en 2007, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois avait introduit à cette fin un échelon de mise en œuvre intermédiaire, le «projet stratégique de développement (PSD)», qui s'ajoutait aux mesures de densification autour des axes de transport public et des gares mises en œuvre à l'aide des outils existants. Depuis 2007, l'idée s'est concrétisée, de manière différente selon les territoires et les instruments disponibles. La méthode mise en œuvre à Genève est particulièrement volontariste, afin de répondre à l'objectif de construire 2'500 logements par an dans le canton. Les autres partenaires s'activent également, chacun à sa manière, pour mettre en œuvre ces projets stratégiques.

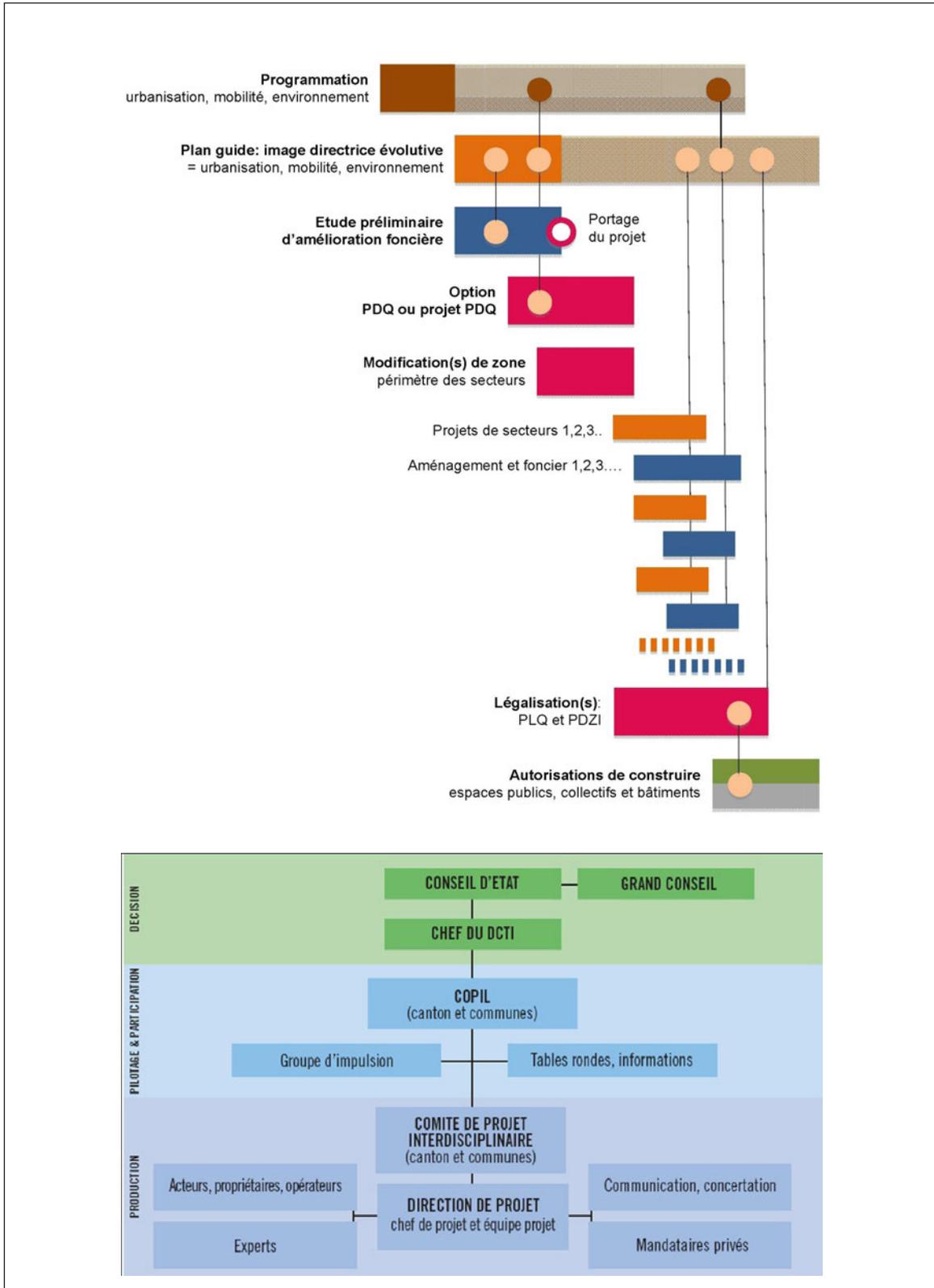
Ainsi, sur l'ensemble de l'agglomération, les études des PACA ont permis de repérer sur le territoire les secteurs porteurs d'enjeux d'intérêt d'agglomération appelant un effort de planification particulier (dénouer des nœuds de contraintes bloqués, terminer des urbanisations inachevées, créer des synergies inexploitées, etc.) : 46 PSD, dont 5 transfrontaliers sont aujourd'hui identifiés, les démarches étant engagées pour 33 d'entre eux (voir carte page suivante).

La coordination urbanisation-transports a été conçue pour garantir que tous les PSD soient desservis par des lignes de transport public à la mesure des besoins. Les délais précis de mise en œuvre dépendront des progrès réalisés dans les projets d'urbanisation et de transports, une veille permanente assurant la concordance des temps entre urbanisations et dessertes.

Dans le canton de Genève, une méthode de conduite des PSD a été élaborée et testée, rangeant sous un pilotage unifié les enjeux de programmation, d'image directrice, d'action foncière, de planification de quartier et de concrétisation. (voir schéma page suivante).



*Projets stratégiques de développement et grands projets (cernés de noir)
et projets stratégiques de coordination (cernés de rouge), mai 2012*



Projets stratégiques de développement : démarche et organes de pilotage mis en place dans le canton de Genève (source : DGP, juillet 2011)



5.2 Phasage coordonnée urbanisation-transports

L'objectif du schéma d'agglomération est la mise en place d'un projet cohérent articulant les développements urbains et la réalisation d'infrastructures de transport à l'horizon 2030.

Les nouveaux quartiers, qu'ils soient en densification ou en extension doivent donc être réalisés en amont, voir de façon concomitante avec les nouvelles offres de transport structurantes, essentiellement de transports en commun. Ce principe permet ainsi de garantir le bon fonctionnement de la mobilité au regard du développement de l'agglomération mais également de garantir l'utilité de l'offre de nouvelles infrastructures et de limiter les coûts de fonctionnement des transports publics.

La carte ci-après montre la coordination et le phasage dans le temps des actions à mener en matière de mise en œuvre d'infrastructures de mobilité (TP et TIM) et la mise en œuvre des opérations urbaines pour la partie centrale de l'agglomération. Les échéances présentées correspondent d'une part aux premières réalisations de développement urbain et d'autre part la réalisation effective des mesures infrastructurelles, c'est la raison pour laquelle les échéances de réalisation des infrastructures ne coïncident pas entièrement avec les tranches du fonds d'infrastructure de la Confédération.

Cette démarche de phasage a fait l'objet d'une participation des différentes autorités chargées de la mise en œuvre afin d'assurer une coordination avec les échéances du fonds d'infrastructure de la Confédération.

Les secteurs dont les premiers développements seront compris entre 2011 et 2014 s'appuieront sur les infrastructures actuelles ou en cours de réalisation, ceux démarrant entre 2015 et 2018 sur les infrastructures à réaliser dans la période 2015-2019 alors que les urbanisations planifiées pour la période 2019-2022+ se structureront autour des infrastructures à réaliser entre 2020 et 2025 ainsi qu'au-delà de 2025, en plus de celles déjà existantes.

A noter qu'au fur et à mesure de l'avancement des opérations urbaines au sein d'un périmètre de développement, de nouvelles infrastructures viennent compléter le dispositif afin de répondre à la croissance urbaine. C'est le cas par exemple à Bernex où les premières réalisations se structurent autour du tramway et du boulevard nord (entre 2015 et 2019), alors qu'un nouvel axe fort (au-delà de 2025) accompagnera les développements ultérieurs.

On distingue bien sur la carte le développement par axes forts structurants en direction d'Annemasse (autour du tramway, du BHNS et du RER), de Saint-Julien (tramway connecté aux gares de Saint-Julien et de Lancy-Pont-Rouge), de Bernex (tramway, trolleybus et connexion bus avec la gare de Lancy-Pont-Rouge), de Saint-Genis - Meyrin - Vernier (RER, tramway et trolleybus) et de Ferney-Gex (tramway, BHNS).





Pour compléter ces axes forts, sont prévu des mesures destinées à développer les réseaux d'échelle régionales :

- > Le réseau RER avec la réalisation de la raquette ferroviaire, la réalisation de nouvelles gares et l'augmentation de la capacité du réseau.
- > Le réseau routier structurant avec la réalisation par étapes d'un véritable « ring » autoroutier (traversée du lac, élargissement de l'autoroute actuelle) connecté au urbanisations par un système de desserte en « poche » (avec de nouvelles jonctions et voies d'accès).

Le phasage détaillé des mesures d'infrastructures de mobilité est présenté dans le chapitre suivant ainsi que dans l'annexe 3 « Schéma de coordination urbanisation-transport-paysage et environnement 2012 ».



5.3 Phasage des infrastructures de transport

L'objectif du Schéma d'agglomération est la mise en place d'un projet cohérent qui puisse accueillir une quantité importante de logements et de places de travail : c'est un défi important qui nécessite des évolutions dans les manières de faire de part et d'autre de la frontière. De manière un peu réductrice, il s'agit de remédier à des processus trop lents à Genève et pas toujours suffisamment maîtrisés sur les territoires français et vaudois. Ceci doit se traduire par une construction plus soutenue de logements sur le canton de Genève et le renforcement du frein à l'étalement sur les territoires français et vaudois.

Il ne s'agit pas pour autant de mener des processus disjoints dans le temps et dans l'espace. Les nouvelles densifications importantes ou les extensions urbaines ne doivent pas être réalisées avant la mise en place d'une offre de transport efficace. A l'inverse, la mise à disposition d'une offre de transport structurante doit être suivie rapidement de mesures en matière de développement urbain et de structuration paysagère pour en maximiser l'utilité, notamment en termes de modes doux.

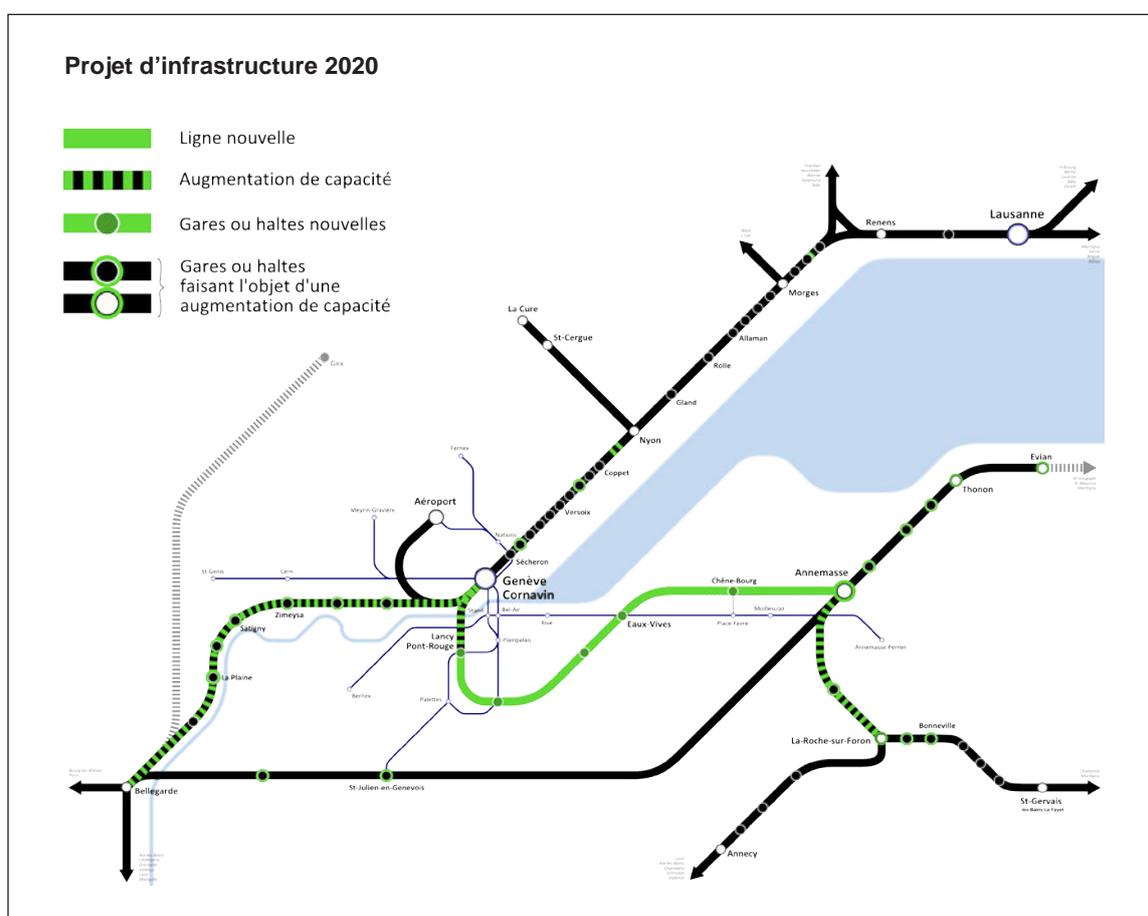
Il est donc nécessaire de montrer la coordination dans le temps des opérations à mener en matière de :

- > mise en œuvre des infrastructures
- > mise en œuvre des opérations urbaines par le privé ou le public
- > formalisme des procédures et des validations, garantissant que chaque acteur mènera les actions dans les temps pour la mise en œuvre des mesures étant de sa compétence.



5.3.1 Ferroviaire

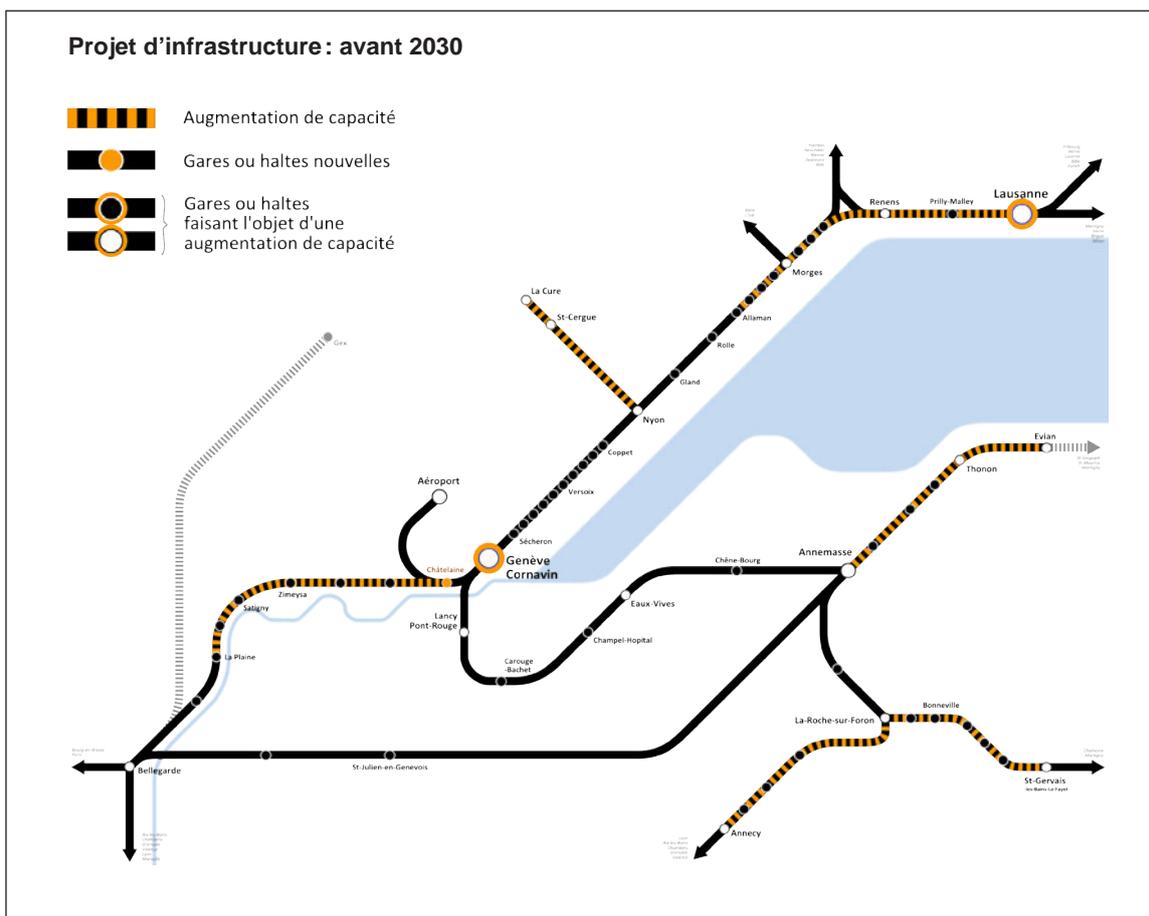
Actuellement le réseau ferroviaire d'agglomération ne constitue pas encore un réseau RER. La liaison CEVA permettra de mettre en œuvre une première étape du réseau RER. A sa mise en service, le tronc principal Coppet – Annemasse offrira une qualité de desserte et de capacités de transport encore jamais vues dans l'agglomération genevoise en matière de transport ferroviaire. La desserte passe au ¼ d'heure sur la branche vers La Plaine et l'offre RER est renforcée sur l'ensemble du réseau avec des augmentations de capacités de voies et des allongements de quais dans les gares.





Cette étape du développement de l'offre ferroviaire est à accompagner par une étape significative dans le déploiement du réseau des trams et de celui des axes forts bus. L'exploitation des réseaux urbains devra peut-être subir des adaptations importantes pour parfaire le déploiement du RER.

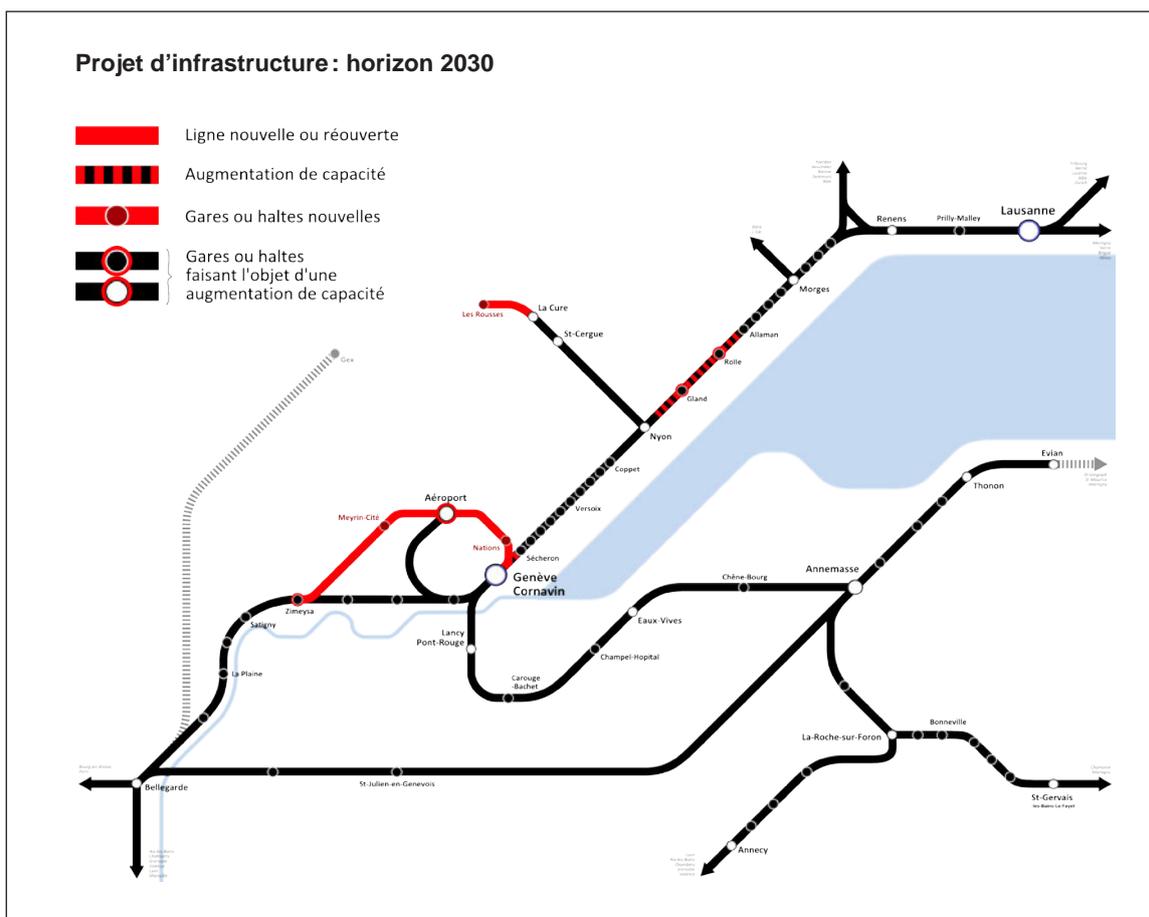
Entre 2020 et 2030, l'étape indispensable pour permettre le développement ultérieur de l'offre sur l'ensemble du réseau est l'augmentation de capacités de la gare Cornavin (2 quais supplémentaires). Elle vise à répondre à la forte augmentation des voyageurs prévus entre Genève et Lausanne passant de 25'000 voyageurs par jour en 2000, de 50'000 en 2010 à 100'000 voyageurs par jour en 2030. Cette amélioration doit être réalisée le plus rapidement possible, sans attendre l'horizon actuel de planification des financements fédéraux (2025). Viennent ensuite l'augmentation de capacité à l'Ouest de Genève et la nouvelle halte au niveau de Châtelaine, ainsi que l'augmentation des capacités sur l'Etoile ferroviaire d'Annemasse et sur la ligne Nyon - Saint Cergue permettant une amélioration des fréquences et de la desserte.





Une deuxième étape majeure dans le développement du réseau RER consiste à créer une grande diamétrale ferroviaire d'agglomération desservant tous les centres métropolitains de l'agglomération (Annemasse, Centre-ville rive gauche, PAV, Cornavin et aéroport) sans rebroussement à Cornavin, au moyen d'une nouvelle rampe entre Cornavin et l'aéroport. Cette deuxième grande étape doit permettre de passer à l'horizon 2030 d'un système RER basé sur une ligne forte (Coppet - Annemasse) et deux branches isolées à un réseau diamétralisé offrant plusieurs liaisons directes. Elle permet également la création de nouvelles gares dont l'emplacement reste à préciser (Nations, Meyrin).

Les développements au-delà de 2030 de l'offre RER permettront principalement de créer des branches supplémentaires (connexion au Nord avec la ligne désaffectée du Pied du Jura et au Sud avec la ligne Bellegarde-Annemasse) et d'augmenter les fréquences. L'enchaînement temporel et les infrastructures nécessaires pour ces développements ultérieurs restent à affiner, car leur intégration dans le réseau ferroviaire nécessitera des augmentations de capacité dans le cœur du réseau et dans les gares principales.





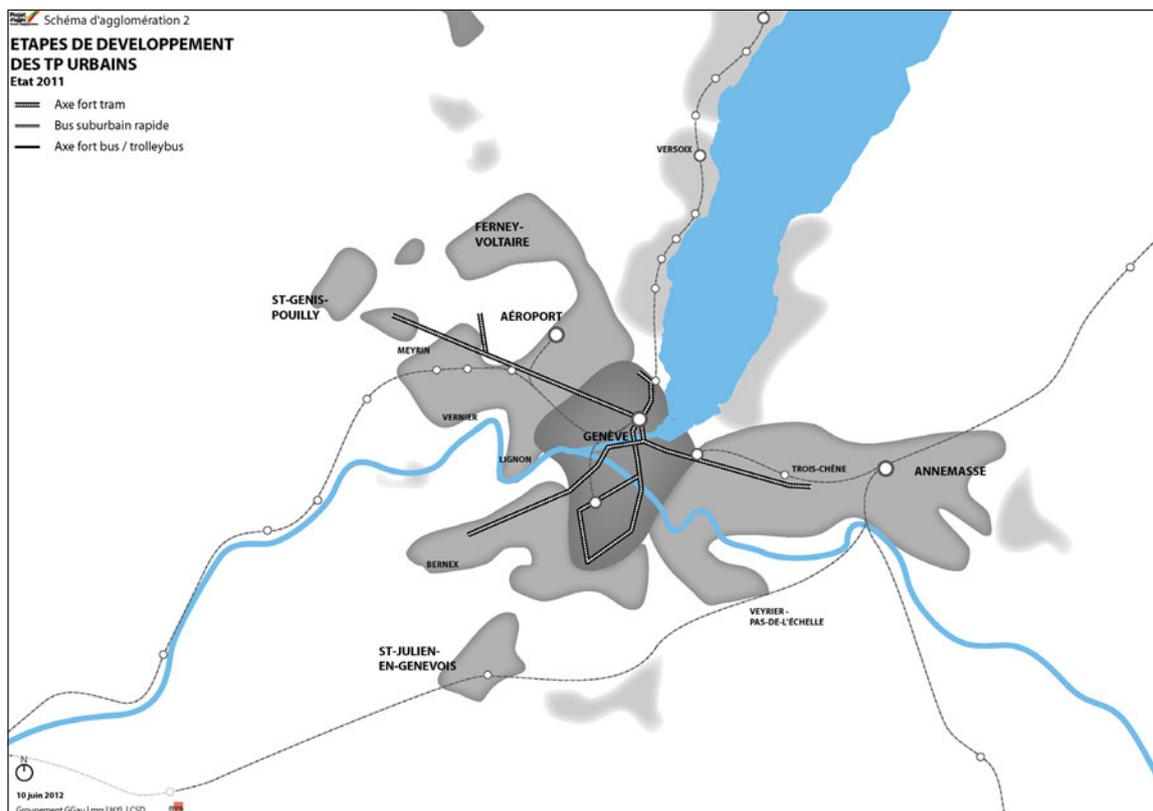
5.3.2 Axes forts de transport public de l'agglomération centrale

A l'échelle de l'aire compacte de l'agglomération centrale, une superposition complémentaire entre les systèmes rapides d'agglomération (ferroviaire et bus rapides) et urbains (tram et bus) est indispensable pour répondre à la demande en déplacement et permettre des temps de parcours attractifs, sur des grandes distances comme en milieu urbain, et concurrentiels à la voiture.

En complément de l'armature ferroviaire, l'objectif est de donc de développer par étape le réseau des bus rapides suburbains et des axes forts de transport public urbains, l'ensemble formant un réseau de desserte TP à haut niveau de service avec des aménagements spécifiques de priorisation des TP par rapport aux autres modes.

Les axes forts d'agglomération sont les axes TP structurants pour l'urbanisation et les espaces publics. Il peut s'agir de lignes de tram, de lignes de bus à haute fréquence (par exemple BHNS) ou d'une superposition de différentes lignes urbaines ou suburbaines offrant ensemble une qualité de desserte particulièrement attractive. Dans tous les cas, des mesures infrastructurelles sont prises pour en améliorer l'efficacité (fréquence, vitesse commerciale, etc.) et l'attractivité (ponctualité, information aux voyageurs, abris confortable, etc.).

A l'état actuel, le réseau des axes forts TP urbains est principalement constitué du réseau tram, avec le système d'exploitation à 3 lignes mis en service fin 2011. Son évolution passera par les phases suivantes (voir schémas pages suivantes).



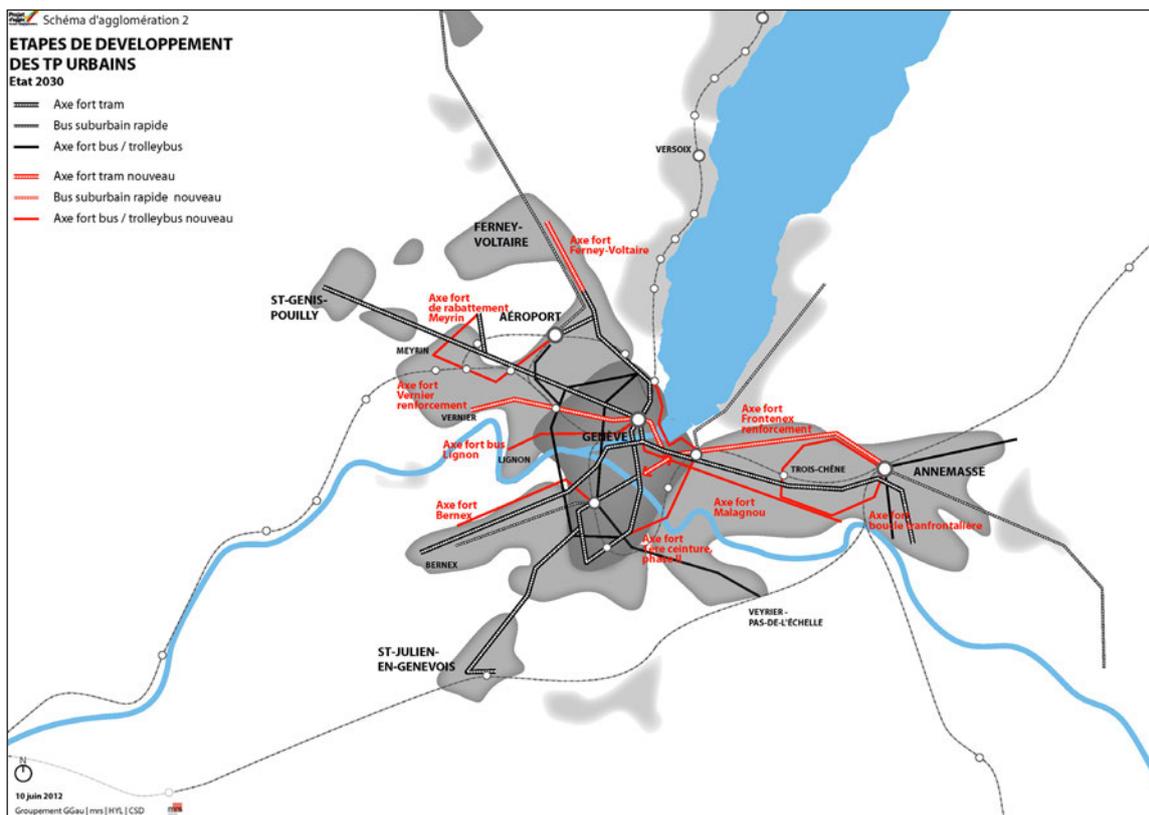


En 2030 :

Des axes forts TP de rabattement vers les gares seront développés dans le secteur de Meyrin - ZIMEYSA - Vernier - Aéroport, de Bernex et de MICA - Chêne-Bourg - Gaillard - Annemasse. Cette nouvelle offre permettra de mettre à profit le réseau ferroviaire diamétralisé.

L'axe fort diamétral entre Vernier et Annemasse pourrait monter en puissance avec un passage éventuel du trolleybus au tram si la saturation de l'offre est avérée. Dans le cœur d'agglomération, de nouvelles interconnexions trams seront également nécessaires pour exploiter le réseau tram (franchissement du Rhône notamment).

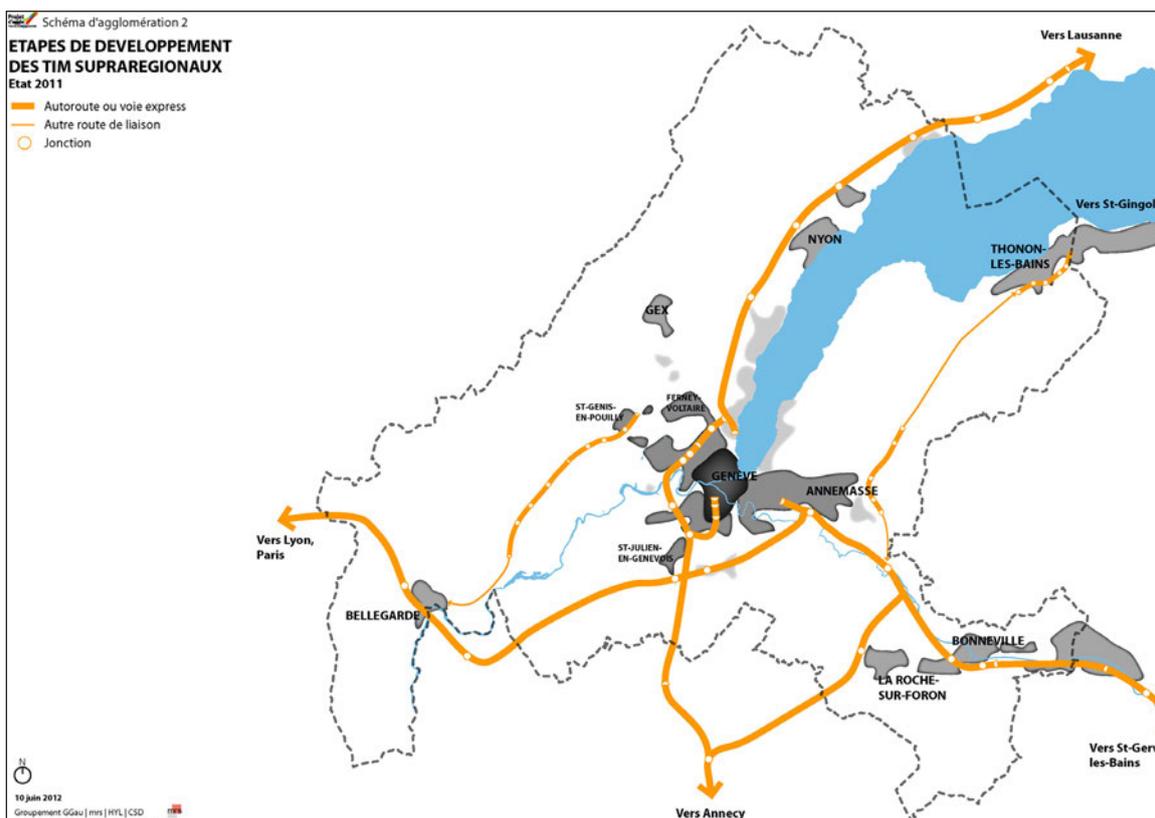
Deux branches du réseau de bus urbain seront à faire évoluer vers des axes forts bus ou trolleybus, à savoir les axes Genève – Lignon et Genève – Malagnou – Gaillard. L'axe fort de la petite ceinture sera aussi complété entre PAV et les Eaux-Vives.





5.3.3 Réseau routier suprarégional

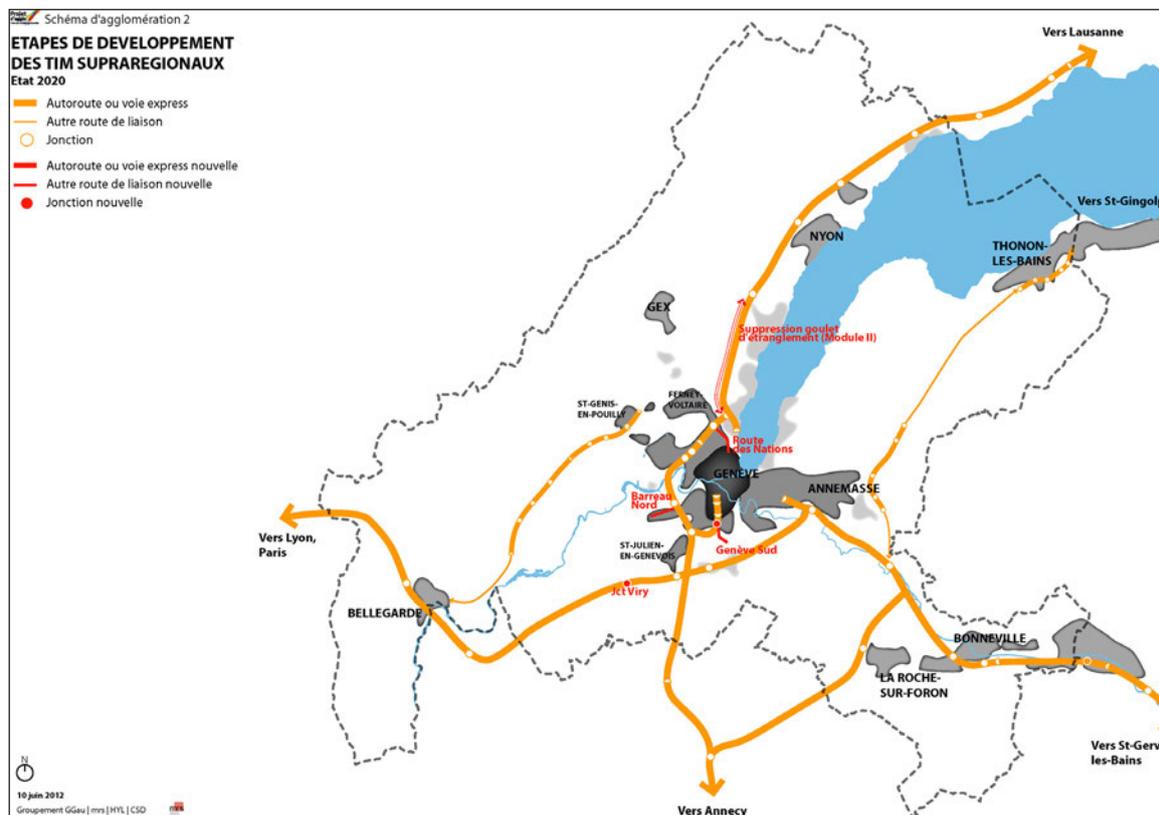
Le réseau routier suprarégional est complémentaire du réseau d'infrastructures ferroviaires et de lignes rapides interurbaines. Il soutient également la multipolarité.





À l'horizon 2020, les investissements nécessaires pour en assurer le fonctionnement sont :

- > Autoroute: élargissement de l'autoroute pour supprimer le goulet d'étranglement Vengeron-Coppet et pour absorber une part plus importante du trafic d'agglomération, ainsi que des compléments de jonctions (notamment l'amélioration de la jonction du Grand-Saconnex, le complément de la jonction de La Milice, etc.) notamment pour assurer le fonctionnement du système de desserte par poches dans l'agglomération centrale
- > des adaptations locales à l'articulation avec les réseaux urbains avec des nouveaux barreaux routiers améliorant l'accès au réseau autoroutier (route des Nations, barreau Nord de Bernex, liaison Genève Sud)
- > la création d'un échangeur à Viry sur France

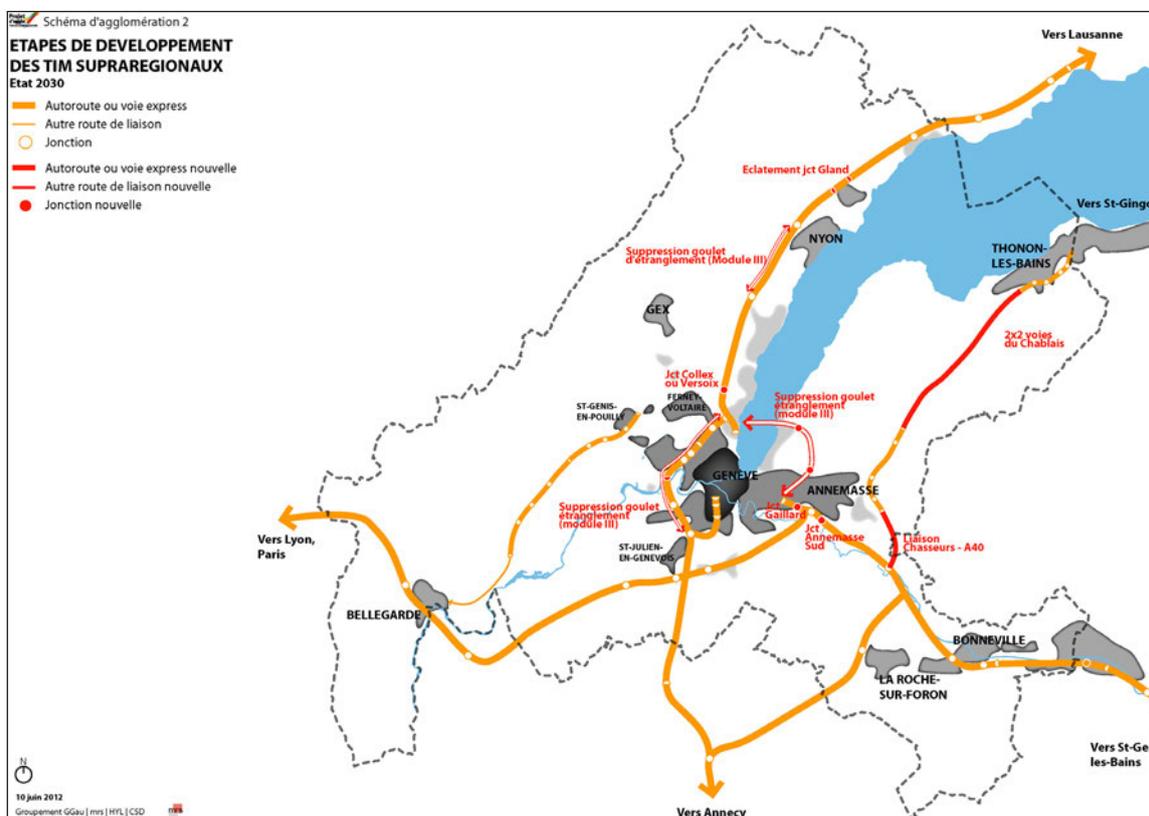




À l'horizon 2030, plusieurs compléments routiers seront indispensables :

- > Autoroute: réalisation d'une traversée du lac (voir ci-dessous) permettant de boucler le contournement autoroutier de l'agglomération, resté inachevé; renforcement des capacités de l'autoroute de contournement à l'ouest de Genève et entre Coppet et Nyon; création d'une nouvelle jonction à hauteur de Versoix ou de Collex, d'une demi-jonction à Vernier-Canada et d'un échangeur à Annemasse Sud, ainsi que l'éclatement de la jonction à Gland; côté France, il est nécessaire que l'autoroute reste sans péage entre Viry et Annemasse pour maintenir le bon fonctionnement du ring autoroutier et éviter une surcharge des réseaux routiers adjacents. Concernant la jonction de Vernier-Canada, son utilité est démontrée et devrait pouvoir être réalisée dans les meilleurs délais afin d'offrir un délestage des jonctions de Meyrin et de Vernier et faciliter l'accessibilité des zones industrielles de Meyrin, Satigny et Vernier. Elle est présentée ici à l'horizon 2030, car elle ne fait pas encore l'objet d'une planification de l'OFROU.
- > réseau interurbain structurant: voie rapide (2x2voies) reliant Annemasse au contournement de Thonon et désenclavant le Chablais français, en le reliant directement à l'autoroute A40.

De plus, des mesures de gestion des flux doivent être mises en place pour garantir le bon fonctionnement du réseau routier existant. Enfin, les aménagements urbains liés à ces infrastructures seront réalisés.





Traversée du lac

Les résultats de l'étude cantonale de faisabilité d'une traversée du Lac confirment son utilité :

- > dans sa fonction de liaison entre rives, pour garantir les échanges dans l'agglomération du Grand Genève,
- > dans sa fonction d'itinéraire complémentaire à l'autoroute de contournement, pour garantir le transit dans l'agglomération du Grand Genève,
- > dans sa fonction d'itinéraire de délestage du cœur d'agglomération rendue possible grâce à ses mesures d'accompagnement indispensables (développement simultané d'un réseau de transports collectifs performants sur les axes bénéficiant de réduction de trafic, ainsi que de la mobilité douce),
- > dans le but de désenclaver la rive gauche du lac et encourager son développement à l'échelle de l'agglomération.

Une telle infrastructure ne peut s'envisager sans mesures d'accompagnement ni développement simultané d'un réseau de transports collectifs performants pour éviter que les reports de trafic se traduisent quelques années plus tard par une augmentation généralisée du trafic TIM.

La Traversée du Lac fait partie des variantes retenues par l'OFROU à ce stade dans son étude d'opportunité de résolution du goulet d'étranglement de l'autoroute de contournement de Genève. Sa réalisation implique également l'élargissement de sections de l'autoroute actuelle et permettra de répondre aux objectifs partagés de l'OFROU et du Canton à savoir :

- > résoudre de façon durable le problème du goulet d'étranglement sur l'A1 et créer un « ring » autoroutier permettant une alternative par rapport au tracé unique actuel et une accessibilité par poches au cœur d'agglomération.
- > améliorer les conditions de mobilité sur le réseau urbain en diminuant le trafic automobile pour contribuer à une meilleure qualité de vie au centre de l'agglomération et dans les zones urbaines
- > garantir l'accessibilité du centre-ville en transport individuel pour les habitants, commerces et activités et transports professionnels et repousser le transit en périphérie du centre de Genève
- > s'inscrire dans la stratégie combinée de développement de l'ossature de transport public et des projets de développement du territoire exprimée au sein du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.



5.4 Principes de priorisation des mesures A et B

Principes de priorisation des mesures

Paysage et environnement

Une cinquantaine de mesures paysage sont à mettre en œuvre à différents horizons :

- > des mesures découlant des 10 projets de paysage prioritaires (parmi les 35 espaces à enjeux paysagers identifiés - cf. Projet paysage 2)
- > des mesures d'aménagements paysagers, d'espaces publics en complémentarité des nouveaux développements urbains (densification - extension), notamment des Projets stratégiques de développement PSD, et de mobilité douce afin de valoriser et d'améliorer la qualité de vie dans le territoire et de contribuer à une agglomération verte
- > des mesures découlant des contrats corridors biologiques afin de maintenir et d'améliorer la connectivité et la perméabilité entre différents milieux

Ces mesures sont nécessaires pour maintenir la charpente paysagère et développer un maillage vert à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise et à travers les autres échelles. Elles font l'objet d'une présentation détaillée au sein du rapport annexe 2 - Projet Paysage 2012.

Urbanisation

Les processus d'urbanisation se présentent de manière très différente de part et d'autre de la frontière.

- > Côté Genève, ils sont freinés par divers facteurs convergents. Aujourd'hui, les autorités multiplient les démarches politiques et techniques pour déverrouiller les situations. Les mesures PSD sont l'un des dispositifs mis en place pour accélérer la production urbaine.
- > Côté France, les autorités publiques héritent de deux décennies d'urbanisation galopante : au contraire de Genève, elles s'emploient aujourd'hui à maîtriser une croissance trop rapide, dont elles peinent à assumer les conséquences. Ainsi, côté Haute-Savoie, plusieurs communes françaises frontalières ont récemment réduit leurs zones à bâtir de façon à ralentir, mieux localiser, voire stopper la construction de logements sur leur territoire.
- > Coté Vaud : la mise en œuvre du Plan directeur cantonal (PDCn) et du Plan directeur régional du district de Nyon (PDR) prescrivent une réorientation du développement territorial en soutenant la croissance démographique et des emplois dans les « centres », territoires les mieux desservis en transports publics et en services, et en la freinant hors des « centres », dans les territoires d'urbanisation diffuse.

Ainsi, d'une manière générale, le Projet d'agglomération conforte ces politiques volontaristes pour corriger les tendances en cours.



Ces politiques se traduisent par la déclinaison des objectifs généraux et sectoriels du Projet d'agglomération dans les documents de planification et d'urbanisme des territoires (voir fiche non-infrastructurelle cahier annexe 4 « Mesures du Projet d'agglomération 2012 »).

De plus, 82 sites prioritaires de développement urbain ont été identifiés selon les principes suivants :

- > bénéficiant d'une excellente accessibilité TC (différents degrés de priorisation selon la qualité de la desserte TC), situés le long des axes TP et autour des interfaces de transports (gare, haltes...)
- > accompagnant les investissements mobilité des tranches A et B
- > situés dans les aires urbaines d'agglomérations centrale et régionale
- > identifiés comme pôles économiques stratégiques métropolitains et d'agglomération
- > contribuant particulièrement à la structuration de l'agglomération entière.

Il s'agit de périmètres opérationnels nécessitant un effort particulier en termes de projet urbain, de maîtrise foncière, de coordination urbanisation-transport-environnement. Leur démarrage est planifié à différents horizons d'ici 2030, en regard des projets d'infrastructures de mobilité (voir chapitre 5.2).

Ces mesures (présentées dans l'annexe 4 « mesures du Projet d'agglomération 2012 - urbanisation-mobilité-environnement) sont issues :

- > des mesures issues du SA1 2007, dont certaines sont d'ores et déjà en cours ;
- > des travaux conduits dans le cadre des PACA, qui ont permis de confirmer la pertinence de certaines mesures 2007, d'en préciser le périmètre ou les objectifs ou au contraire de conduire à leur suppression ;
- > de la politique des pôles de développement économique ;
- > de l'identification, dans le cadre du SA2, de secteurs nécessitant un effort particulier de coordination ou de structuration.

Transports

La méthode de priorisation des mesures transport passe par trois étapes :

- > imputabilité au fonds d'infrastructure
- > échelonnement dans le temps selon les périodes quadriennales
- > sollicitation de la Confédération.



La liste des mesures d'infrastructure faisant l'objet d'une demande de cofinancement à la Confédération a été sévèrement limitée.

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque pays, les types de mesures sollicitant le fonds d'infrastructure :

	Suisse	France
Rail	<ul style="list-style-type: none"> > Ferroviaire régional d'agglomération > Interfaces des centres régionaux et locaux 	<ul style="list-style-type: none"> > Ferroviaire régional entre l'agglomération centrale et agglomérations régionales > Interfaces des gares des centres régionaux
Trams (avec requalification de l'espace-rue)	<ul style="list-style-type: none"> > Trams 	<ul style="list-style-type: none"> > Trams transfrontaliers
Aménagements routiers pour la priorisation des TP	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagements principaux pour la priorisation TP dans agglomération centrale et dans les agglomérations régionales 	<ul style="list-style-type: none"> > Axes forts transfrontaliers entre aggro centrale et agglos régionales > En rabattement vers les gares des centres régionaux en milieu urbain
Aménagements routiers pour les réseaux MD	<ul style="list-style-type: none"> > Voies vertes dans agglomération centrale + grandes pénétrantes en milieu urbain dense > Réseau MD de rabattement vers les gares de centres régionaux et locaux 	<ul style="list-style-type: none"> > réseau MD de rabattement vers les gares de centres régionaux
Requalification d'axes et espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> > Sécurisation d'axes majeurs existants (axes primaires + axes forts TP) en milieu urbain dense > Aménagement de places publiques majeures existantes 	



Dans le cadre du processus de priorisation pour définir les mesures sollicitant un cofinancement, il est à noter que la sélection a été plus stricte sur France du fait du critère défini par la Confédération qu'une mesure doit avoir un effet important sur Suisse pour pouvoir prétendre à un cofinancement de la part de la Confédération. Du coup, il a été choisi de ne sélectionner sur la partie française de l'agglomération que les mesures en lien avec le développement des centres régionaux. En effet, en plus de la création d'axes forts TP transfrontaliers et du développement du réseau ferré, les mesures permettant le développement des TP et MD autour des gares des centres régionaux qui, en favorisant l'utilisation de l'offre RER et des lignes rapides interurbaines, sont celles qui ont le plus de poids en vue de renforcer la multipolarité de l'agglomération. Elles ont un impact conséquent sur le report modal des déplacements transfrontaliers notamment, et donc un effet réel sur le territoire suisse au niveau des déplacements.

A titre d'exemple, ont été écartées de la demande de cofinancement des mesures du type :

> côté Suisse et côté France

- o projets routiers principalement en faveur des TIM
- o routes ayant avant tout un rôle de desserte de nouveau quartier
- o parcs relais P+R
- o mesures TP en faveur de lignes de bus
- o mesures MD ayant un coût supportable par les collectivités locales ou d'envergure locale
- o accessibilité MD aux gares des centralités de type « village » ou « locale secondaire »
- o stationnements vélos qui ne sont pas de type « vélostation »
- o liaisons MD ayant un rôle prioritaire de délasserment

> côté France (en plus)

- o mesures de requalification de l'espace public
- o mesures TP hors des centres régionaux
- o mesures MD hors des agglomérations centrale et régionales



5.5 Mesures d'infrastructures de transport A et B

Ce chapitre présente les principales mesures d'infrastructures de transport A et B à réaliser pendant les périodes 2015-2018 et 2019-2022 et pour lesquelles un co-financement à la Confédération est demandé.

Il s'agit tout d'abord de mesures ferroviaires, indispensables pour le développement de l'offre RER :

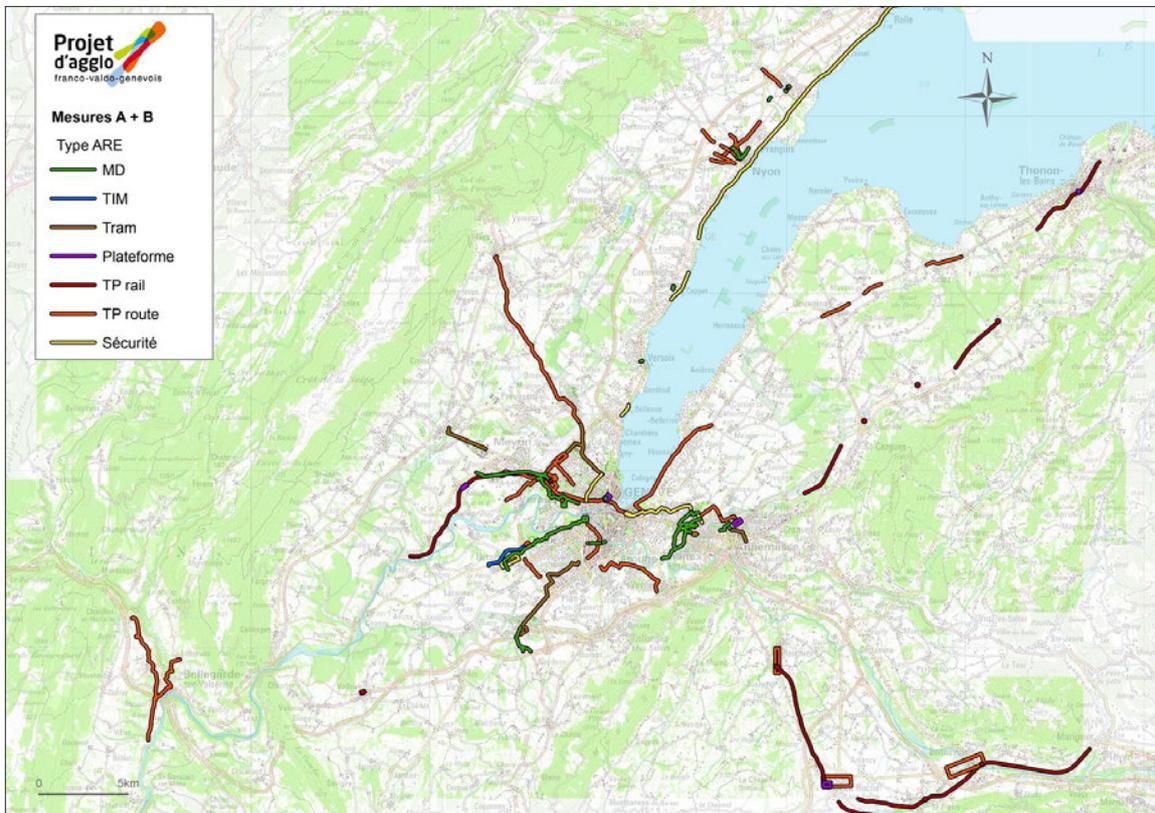
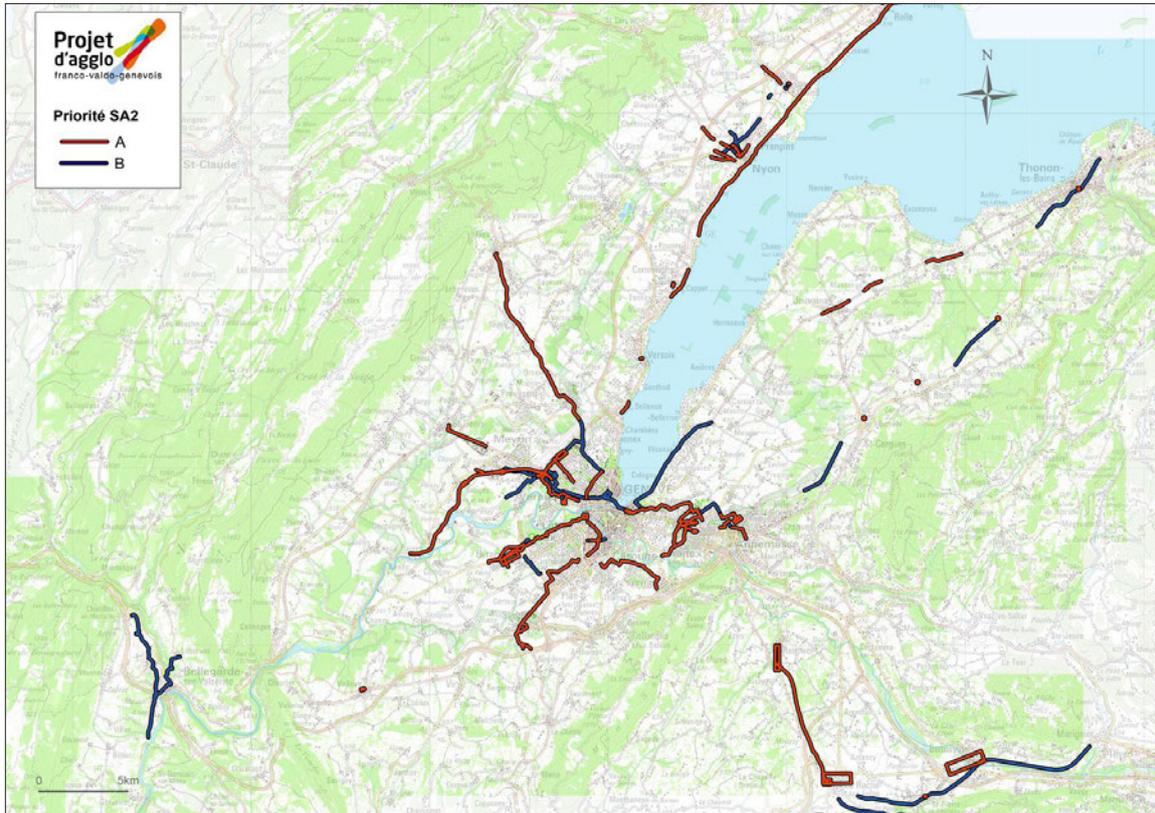
- > Allongement des quais des gares de l'axe Genève-La Plaine (94 MCHF en A) et de l'Etoile ferroviaire d'Annemasse (20 M€ en A)
- > Augmentations de capacité des branches ferroviaires de l'Etoile ferroviaire d'Annemasse (44 M€ en A et 146 M€ en B)

Le développement transfrontalier du réseau Tram fait l'objet des mesures suivantes :

- > Prolongement Tram dans Annemasse (31 M€ en A)
- > Prolongement Tram jusqu'à Saint-Julien (190 MCHF + 34 M€ en A)
- > Prolongement Tram jusqu'à Saint-Genis (22 MCHF + 40 M€ en A)
- > Prolongement Tram vers Ferney (partie CH) et vers l'aéroport (136 + 42 MCHF en B)

Pour le reste des mesures A et B, il s'agit de mesures d'aménagements routiers pour la priorisation des TP, pour la MD, de construction d'interfaces gares et de requalification pour l'amélioration de la sécurité de tous les modes.

Ces mesures d'infrastructures A et B sont illustrées dans la carte ci-dessous, en les regroupant par type d'infrastructure au sens de l'ARE.



(source *Projet d'agglomération*)



Priorisation	Définition selon Confédération
A	Mesure dont le début des travaux se situe entre 2015 et 2018, sollicitant un cofinancement auprès du Fonds d'Infrastructure du Trafic d'Agglomération (FI Trafic Agglo) de la Confédération
B	Mesure dont le début des travaux se situe entre 2019 et 2022, sollicitant un cofinancement auprès du Fonds d'Infrastructure du Trafic d'Agglomération (FI Trafic Agglo) de la Confédération
Type ARE	Définition selon "message relatif à l'arrêté fédéral" (FI Trafic Agglo)
Tram	Tram
TP_Route	Aménagements pour les Transports Publics routiers
TP_Rail	Infrastructures ferroviaires
TIM	Infrastructures routières pour les Transports Individuels Motorisés
Sécurité	Sécurisation de l'espace routier (comprend requalifications)
plateforme	Plateforme/interface multimodale
MD	Aménagements pour la Mobilité Douce

Les autres mesures infrastructurelles et non infrastructurelles de mobilité, d'urbanisation, de paysage, étroitement coordonnées aux précédentes mais dont les coûts sont entièrement assumés par les partenaires de l'agglomération ou qui sont programmées à un horizon plus lointain que 2022, sont présentées dans le rapport annexe 4 - Mesures du Projet d'agglomération 2012 - urbanisation, mobilité, environnement.



6. Gouvernance et démarches participatives : une agglomération pérennisée et structurée

Le Projet d'agglomération 2007 avait été élaboré par un Comité de pilotage (COPIL) partenarial, dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG). Ce dispositif contractuel a continué à diriger les diverses démarches du Projet d'agglomération de 2008 à 2012.

Aujourd'hui, il laisse la place à une gouvernance renforcée à trois échelons :

- > les planifications contractuelles du Projet d'agglomération sont intégrées progressivement dans les documents directeurs, d'affectation et réglementaires des territoires partenaires, qui réunissent les moyens nécessaires pour concrétiser la mise en œuvre des mesures
- > les instances de pilotage du Projet d'agglomération sont remplacées par un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), le premier de droit suisse créé sur la frontière franco-suisse, soutenu par un Forum transfrontalier de la société civile, premier organe de concertation transfrontalier franco-valdo-genevois
- > les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) fonctionnent comme un échelon intermédiaire, instance relais entre le GLCT et les autorités publiques locales, responsables de la mise en œuvre.

6.1 Portée de l'instrument « Schéma d'agglomération »

Le Schéma d'agglomération 2012 remplit les mêmes rôles que le Schéma 2007.

D'une part, pour les collectivités partenaires, c'est un outil d'orientation et de planification à long terme (horizon 2030, voire au-delà), contribuant à l'intégration des politiques territoriales de divers échelons françaises et suisses. Ses contenus sont des recommandations que les autorités publiques des territoires partenaires adoptent contractuellement et qu'elles introduisent progressivement dans leurs documents de planification, d'affectation et réglementaires (plans directeurs, SCoTs, plans d'affectation, plans de déplacements, plans de mobilité, etc.).

D'autre part, pour les maîtres d'ouvrage responsables de la mise en œuvre, il fonctionne comme un plan d'actions identifiant des mesures concrètes pour les périodes quadriennales 2015-2018 et 2019-2022. En ce sens, il s'inscrit dans le mécanisme de financement de la Confédération suisse pour les infrastructures du trafic d'agglomération (part du fonds d'infrastructure affectée aux agglomérations). En outre, l'identification systématique des mesures à concrétiser, dans les domaines des transports, de l'urbanisation et de l'environnement, permet aux territoires partenaires de solliciter d'autres sources d'aides financières, pour les mesures non cofinancées par la Confédération.



6.2 Des moyens de mise en œuvre renforcés

La démarche du Projet d'agglomération fonctionne comme un accélérateur des planifications des territoires et stimule la recherche d'outils et de moyens de mise en œuvre.

6.2.1 *Légitimité: intégration dans les documents des territoires*

Les documents de planification sont différents selon les territoires et n'évoluent pas tous en même temps. L'intégration des recommandations du Projet d'agglomération s'effectue de plusieurs manières.

France	Genève	Vaud
<i>Directive Territoriale des Alpes du Nord, 2010 (sans valeur réglementaire)</i> <i>Orientations Régionales d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire - ORADDT</i>	<i>Projet de territoire suisse</i>	
<i>Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Schéma d'agglomération, études PACA</i>		
<i>Démarche InterSCOT en cours (ARC, contractuelle)</i>	Plan directeur cantonal Mise à jour 2010 Révision en cours (2012)	Plan directeur cantonal 2008, mis à jour en 2011, 2 ^{ème} révision en cours
SCOT Bassin bellegardien: en cours Pays de Gex: 2007; en révision Genevois: 2002; en révision Annemasse Agglo: 2007 Arve et Salève: 2009 Pays Rochois: en cours Faucigny Glières: 2011 Chablais: 2012		Plan directeur de la Région de Nyon > Volet stratégique 2011 > Volet opérationnel en cours
Schémas de secteurs Pays de Gex: 2 démarches sur RD 1005 et Centre		<i>Schémas directeurs</i> > Agglomération de Nyon, 2009 > autres en cours
Communes: PLU, orientations d'aménagement, ZAC	Communes: Plan directeur communal, plans localisés	Communes: Plan directeur communal, plans directeurs localisés, plans d'affectation



> Planifications d'ordre supérieur

Le Projet d'agglomération est cité par plusieurs documents de planification d'ordre supérieur, dont il partage les principes et les objectifs généraux. Notamment (documents d'orientation non opposables):

- o Suisse: Projet de territoire Suisse, 2011
- o État français: Directive territoriale des Alpes et du Nord, 2010
- o Région Rhône-Alpes: Orientations régionales d'aménagement et de développement durable ORADDT, novembre 2010.

> Canton de Genève

Les mesures du Projet d'agglomération 2007 ont été intégrées dans une mise à jour partielle du Plan directeur cantonal en 2010. Le projet d'un nouveau Plan directeur cantonal Genève 2030 a été lancé en 2009 et mis en consultation en 2011. Il s'appuie largement sur les orientations du Projet d'agglomération: objectif-cible de construire 50'000 logements à l'horizon 2030, échelon de planification des PACAs et méthode des Projets stratégiques de développement PSD.

Parallèlement, le Projet d'agglomération a servi de cadre général aux plans directeurs de la mobilité élaborés en 2009-2012 (transports collectifs 2011-2014 2010, stationnement 2010, mobilité douce 2011, plan d'action P+R 2011, réseau routier en cours).

> Partie française

Les territoires français sont couverts par huit Schémas de cohérence territoriale (SCOT), révisés ou en cours de révision pour intégrer les recommandations du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Pour harmoniser ces documents, un InterSCOT ARC est mis en chantier, ayant pour but de favoriser les échanges techniques et la confirmation d'une vision politique.

Ces documents donnent un rôle croissant au développement durable, conformément aux lois issues du Grenelle de l'Environnement (SCOT obligatoire partout en France dès 2017, intégration des dispositions du Grenelle avant le 1^{er} janvier 2016). En particulier, ils ont une force obligatoire pour les documents de planification urbaine ou de politique sectorielle, qu'ils soient communaux ou intercommunaux, notamment le Programme local de l'habitat (PLH), le Plan de déplacements urbains (PDU), le Document d'aménagement commercial (DAC) et le Plan local d'urbanisme (PLU). Il faut évidemment compter avec les délais de mise en compatibilité de ces différents documents, donc chacun réclame des procédures spécifiques.



> **Partie vaudoise**

Le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD) a intégré la fiche régionale R15 - Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon lors de sa première révision en 2011. D'une manière générale, la réorientation du développement territorial préconisée par le PDCn-VD en soutenant la croissance démographique et des emplois dans les centres vise trois objectifs : limiter la charge environnementale des déplacements (multimodalité renforçant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce, réduction des besoins de mobilité par effet de proximité), préserver les espaces agricoles et naturels en contenant l'étalement urbain et augmenter l'efficacité des infrastructures.

Le volet stratégique du Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), validé par les communes, reprend les directives du PDCn-VD et les recommandations du Projet d'agglomération. Le volet opérationnel est en cours d'élaboration.

6.2.2 Moyens de mise en œuvre

La prise de conscience des enjeux solidaires d'agglomération a mis en évidence de nouveaux besoins en matière d'investissements, d'ingénierie et de planification opérationnelle. A ce titre, l'impulsion donnée par les aides financières des autorités supérieures a été décisive. Pour concrétiser leurs engagements, les territoires se sont renforcés, comme institutions et dans leurs moyens de mise en œuvre.

> **Politique fédérale des agglomérations**

Les besoins en infrastructures de l'agglomération franco-valdo-genevoise ont été reconnus par la Confédération, qui lui a accordé deux séries d'engagements :

- o mesures urgentes (2007) : engagement de 850 millions de francs (550 millions pour le CEVA, portés à 869 millions en 2011 pour assumer la hausse des coûts, et 300 millions pour deux nouvelles lignes de tramway)
- o Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (2008) : coût total des mesures A et B, de 654.6 millions de francs, estimé « moyen pour une grande agglomération » ; engagement de 186.05 millions de francs pour les mesures A (y compris mesures dans le district de Nyon et dans la couronne française)

> **Canton de Genève**

Le Canton de Genève a adopté une loi sur les infrastructures de transport issues du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (H 1 70), couvrant les coûts complémentaires des mesures d'infrastructure cofinancées par la Confédération dans le cadre de l'accord sur les prestations, qui complète les lois déjà votées pour le développement de l'urbanisation et des transports (notamment, loi sur le développement des infrastructures ferroviaires H 1 60).



En matière d'urbanisme, une profonde réorganisation des services est en cours, liée à la mise en place des « Projets stratégiques de développement » (PSD), issus des études PACA. Aujourd'hui, sur le canton, 13 PSD sont engagés, dont trois transfrontaliers.

En matière d'agriculture, un projet de loi est lancé pour un programme d'investissements agricoles durables 2012-2017 (12.4 mios CHF), concrétisant en partie le Projet agricole d'agglomération.

> **Partie française**

Au départ simple association Loi 1901, l'ARC s'est constitué en 2010 en Syndicat mixte (le plus important de la Région Rhône-Alpes par sa population), disposant ainsi de la sécurité juridique, financière et administrative nécessaire pour coordonner la réalisation des mesures du Projet d'agglomération par ses membres. Sa structure administrative a été renforcée (de 5 à 11 postes). L'ARC va se transformer en « pôle métropolitain », structure aux compétences plus étendues, instituée par la récente loi de réforme des collectivités territoriales (2010).

L'ARC Syndicat mixte bénéficie de fonds INTERREG pour l'élaboration du Projet d'agglomération. Il est porteur de plusieurs dispositifs contractuels négociés avec ses partenaires, notamment la Région Rhône-Alpes via le Grand Projet Rhône-Alpes (GPRA) et le Contrat de développement durable Rhône-Alpes du Genevois français (CDDRA).

- o Ainsi, le Grand Projet Rhône-Alpes (GPRA) renforce le soutien de la Région Rhône-Alpes à la construction de l'agglomération transfrontalière avec une enveloppe de 10 mios € sur la période 2010-2014, consacrée aux projets portés par les collectivités françaises déclinant les objectifs du Projet d'agglomération.
- o L'ARC porte également un Contrat de développement durable Rhône-Alpes (CDDRA) du Genevois français, dont le périmètre associe la plupart des membres de l'ARC et territoires voisins. Ce dispositif, spécifique au territoire français, apporte un soutien financier régional à hauteur de 20 mios € sur 6 ans, aux projets de développement de la partie française, en complémentarité du Projet d'agglomération et du dispositif GPRA. Le CDDRA comporte notamment un Projet stratégique agricole et de développement rural (PSADER) dédié au volet agriculture et forêt du Genevois français, ce dispositif s'inscrivant en complémentarité et en déclinaison du Projet agricole d'agglomération. Certaines communes de l'agglomération sont également engagées dans le CDDRA et PSADER du Chablais (SIAC).



En participant directement ou en appui aux politiques publiques transfrontalières, ces dispositifs pourront être complétés par d'autres procédures plus ciblées telles que les Contrats corridors – des dispositifs dédiés aux corridors biologiques, portés par les collectivités locales et soutenus financièrement par la Région Rhône-Alpes, entre autres.

L'ARC, porteur ou partenaire de ces dispositifs, garantit ainsi la cohérence de l'ensemble des procédures contractuelles intervenant sur le périmètre français du Projet d'agglomération.

Par ailleurs, sur la base du Projet d'agglomération, les autorités françaises ont sollicité et obtenu des aides financières de l'Etat français dans le cadre des appels à projets « transports publics en site propre » : en 2008 (BHNS Annemasse Agglo 2.3 mios €) et en 2010 (prolongements trams vers Annemasse 10 Mios €, vers St-Genis 4.5 Mios €, vers St-Julien 4.1 mios €, BHNS Annemasse 2.3 mios €, BHNS Ferney-Gex 1.38 mio €).

Les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie apportent un soutien financier au Projet d'agglomération (conventions).

Parallèlement, les autorités publiques renforcent leurs moyens d'ingénierie et leurs leviers d'action opérationnelle. En particulier, la plupart des collectivités de l'ARC adhèrent aux deux Établissements publics fonciers (EPF) de l'Ain et de la Haute-Savoie, qui ont vocation à acquérir et à porter le foncier nécessaire à la réalisation d'objectifs d'urbanisation et de transports des collectivités locales.

> **Partie vaudoise**

Le Conseil régional de Nyon prévoit de se doter d'un plan d'investissement régional à hauteur de 650 mios CHF sur 20 ans, portant sur plus de 60 projets portés par les communes, sur la base d'une dotation de 190 CHF par habitant. Le premier projet qui en bénéficiera est le programme « transports publics » de réorganisation de 20 lignes, y compris le chemin de fer Nyon-St-Cergue et la ligne de bus de rabattement transfrontalière Gex-Divonne-Coppet (mesures du Projet d'agglomération).

Par ailleurs :

- o une Société foncière régionale SOFREN a été constituée en 2010, au service des communes
- o le FRET, mécanisme de taxe de séjour, dégage un revenu d'environ 750'000 francs par année reversé dans des projets d'économie touristique et culturelle
- o trois pôles sont inscrits dans la Politique cantonale des pôles de développement économique (PPDE) et bénéficient du soutien du Canton
- o plusieurs réseaux agro-environnementaux dont celui de Terre Sainte qui a déposé un plan directeur régional (PDR)
- o la loi sur l'appui au développement régional (LADE) cofinance les études et les actions d'intérêt régional selon une stratégie socio-économique établie par Régionyon.



6.2.3 Politiques publiques transfrontalières

Les avancées réalisées sur plusieurs thématiques ont permis de faire progresser, voire de mettre en place des politiques publiques transfrontalières.

Commissions du CRFG et Projet d'agglomération

Les Commissions thématiques du Comité régional franco-genevois (CRFG) et l'équipe du Projet d'agglomération ont mis à disposition du Projet d'agglomération leurs compétences sur les divers dossiers des politiques de services. Notamment :

- > Environnement : Projet agricole d'agglomération, Contrats de corridors biologiques, Étude environnementale stratégique, Schéma de cohérence climat énergie territorial, gestion transfrontalière des déchets ménagers, sécurité de la ressource en eau, cartographie des zones de danger et d'aléas dus aux crues, bilan et cadastres de la qualité de l'air sur le périmètre de l'agglomération, etc.
- > Économie : accords sur plusieurs conditions facilitant les relations économiques transfrontalières (bilocalisation, prix de transfert, détachement de personnel, transit de marchandises, passeport entreprises, offre touristique); création d'une Cellule transfrontalière d'accueil d'entreprises (à titre expérimental, test en cours); mise en place et suivi d'une étude d'une Politique des pôles de développement économique (PPDE)
- > Économie sociale et solidaire : convergence entre la stratégie Rhône-Alpes et le Canton de Genève
- > Organisations internationales : plate-forme transfrontalière facilitant l'implantation d'Organisations non gouvernementales côté France (notamment à Annemasse avec la Cité de la Solidarité internationale et dans le Pays de Gex, notamment à Ferney-Voltaire).

6.2.4 Dispositif de financement transfrontalier

Un accord sur un dispositif de financement transfrontalier est en préparation. Sa conclusion est prévue pour le 17 juin, après l'édition du présent rapport.

6.2.5 Ressources humaines à disposition du Projet d'agglomération

Composée de 2 personnes en 2005, l'équipe dédiée au Projet d'agglomération compte aujourd'hui 16.5 emplois à temps plein (18 collaborateurs de différentes disciplines). En outre, les collectivités partenaires délèguent au Projet d'agglomération des ressources humaines croissantes :

- > Canton de Genève : 2 ETP
- > Région Rhône-Alpes : 0.5 ETP
- > Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie : 1 ETP

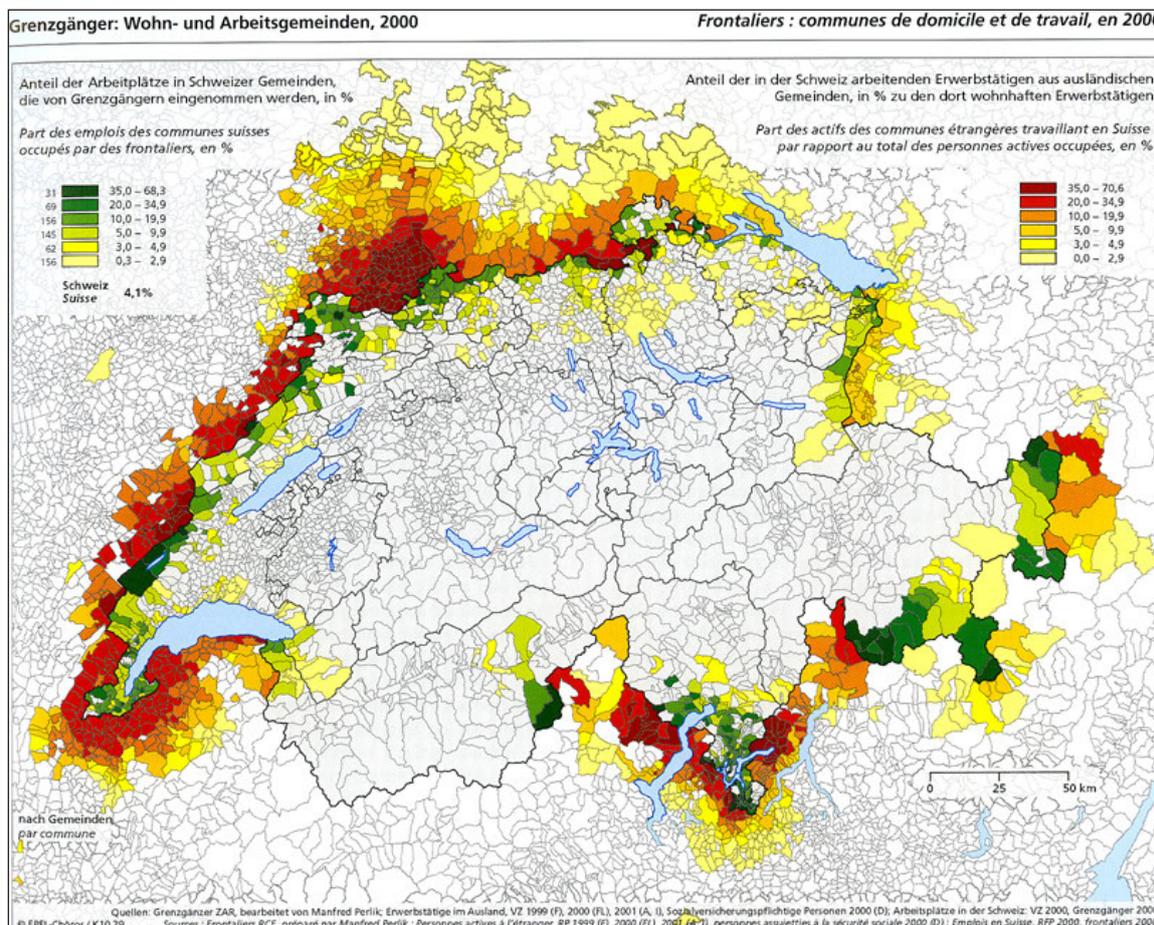


6.3 Une gouvernance pérennisée et structurée

Une avancée majeure du Projet d'agglomération 2012, par rapport à la Charte 2007, est la mise en place d'un dispositif de gouvernance pérenne et structuré, avec :

- > l'institution d'un « Groupement local de coopération transfrontalière » (GLCT), le premier de droit suisse sur la frontière franco-suisse
- > la pérennisation de l'échelon intermédiaire des « Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA).

Cette structuration permet de faire évoluer la réflexion sur la notion « d'entité responsable » exigée par la Confédération suisse, qui pose des problèmes d'application spécifiques en contexte transfrontalier.



Le GLCT franco-valdo-genevois : une « première » qui pourrait s'avérer utile pour d'autres régions de la Suisse



6.3.1 Le GLCT « *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois* »

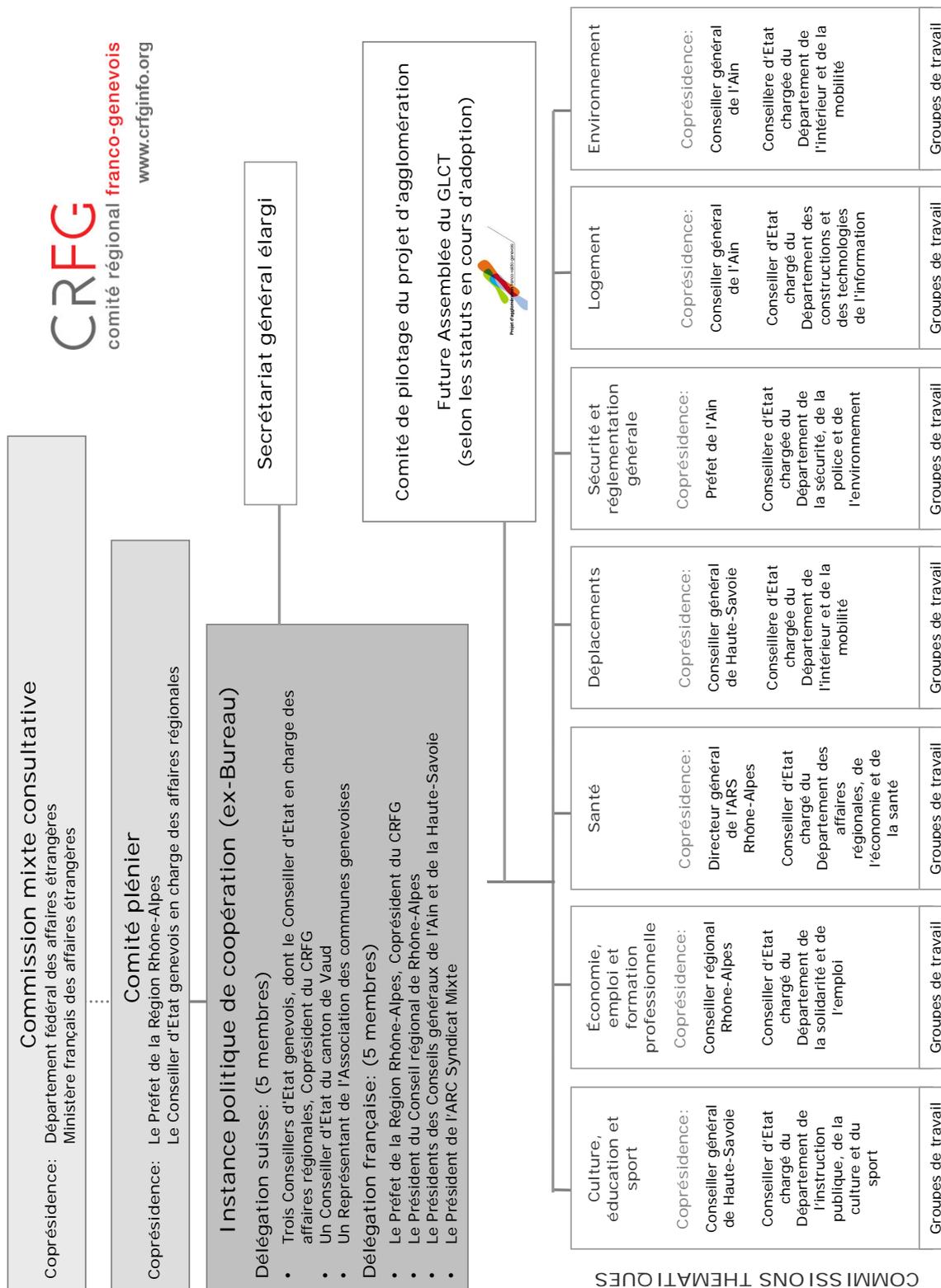
La notion de « Groupement local de coopération transfrontalière » (GLCT) est définie par l'Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996 au plan européen.

Le GLCT « *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois* » a son siège à Genève, sur la base de la loi genevoise relative aux organismes de coopération transfrontalière (LOCT) du 14 novembre 2008. Il a le statut de corporation de droit public suisse et jouit de la capacité juridique nécessaire. Ces dispositions permettent au Canton de Genève de tenir son rôle central dans le *Projet transfrontalier*, notamment comme organisme responsable auprès de la Confédération dans le cadre de sa politique des agglomérations.

Le GLCT remplace les instances de pilotage du *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois* au sein du Comité régional franco-genevois CRFG. Il s'appuie sur un Forum transfrontalier, organe de discussion et de dialogue pour la société civile.



ORGANIGRAMME DU CRFG





Le GLCT est conçu comme «une étape vers une gouvernance toujours plus intégrée de l'agglomération franco-valdo-genevoise, dont les modalités et les formes juridiques de gouvernance évolueront vers un groupement eurorégional de coopération (GEC) dès que cette forme juridique, créée par le protocole n° 3 de la Convention de Madrid du Conseil de l'Europe du 16 novembre 2009, sera entrée en vigueur pour l'Etat français et pour la Confédération suisse». La forme juridique du GEC permettra à la France et à la Suisse de devenir membres à part entière du Projet transfrontalier, ce que ne permet pas la forme du GLCT, réservée aux collectivités territoriales, dont les autorités nationales ne sont que des membres associés.

La convention instituant ce GLCT est signée par huit parties prenantes :

- > côté Suisse : République et canton de Genève, État de Vaud, Conseil régional du district de Nyon, Ville de Genève
- > côté France : Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Ain, Conseil général de la Haute-Savoie, Association régionale de coopération du Genevois (ARC) Syndicat Mixte.

L'article 6 de cette convention définit sa mission : « Le GLCT Projet d'agglomération franco-valdo-genevois réalise, organise et gère le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et à son approfondissement, notamment selon un programme annuel et pluriannuel voté par ses membres ». Il n'a pas vocation à assurer lui-même de maîtrise d'ouvrage de travaux, de réalisation d'infrastructures ou d'exploitation directe.

Le GLCT est composé d'une Assemblée paritaire France-Suisse, qui élit un bureau présidé par un Conseiller d'État genevois et composé de sept Vice-Présidents représentant les sept autres parties (Canton de Vaud, Conseil régional du district de Nyon, Ville de Genève, Région Rhône-Alpes, Conseil général de l'Ain, Conseil général de la Haute-Savoie, Association régionale de coopération du Genevois ARC Syndicat mixte). Un règlement d'organisation définit ses conditions de fonctionnement, notamment pour l'engagement d'un personnel dédié.

Corporation de droit public suisse, jouissant de la capacité juridique et doté de l'autonomie budgétaire, le GLCT répond à la définition de « l'entité responsable » exigée par la Confédération pour le pilotage des Projets d'agglomération.



6.3.2 Pérennisation de l'échelon intermédiaire des PACA

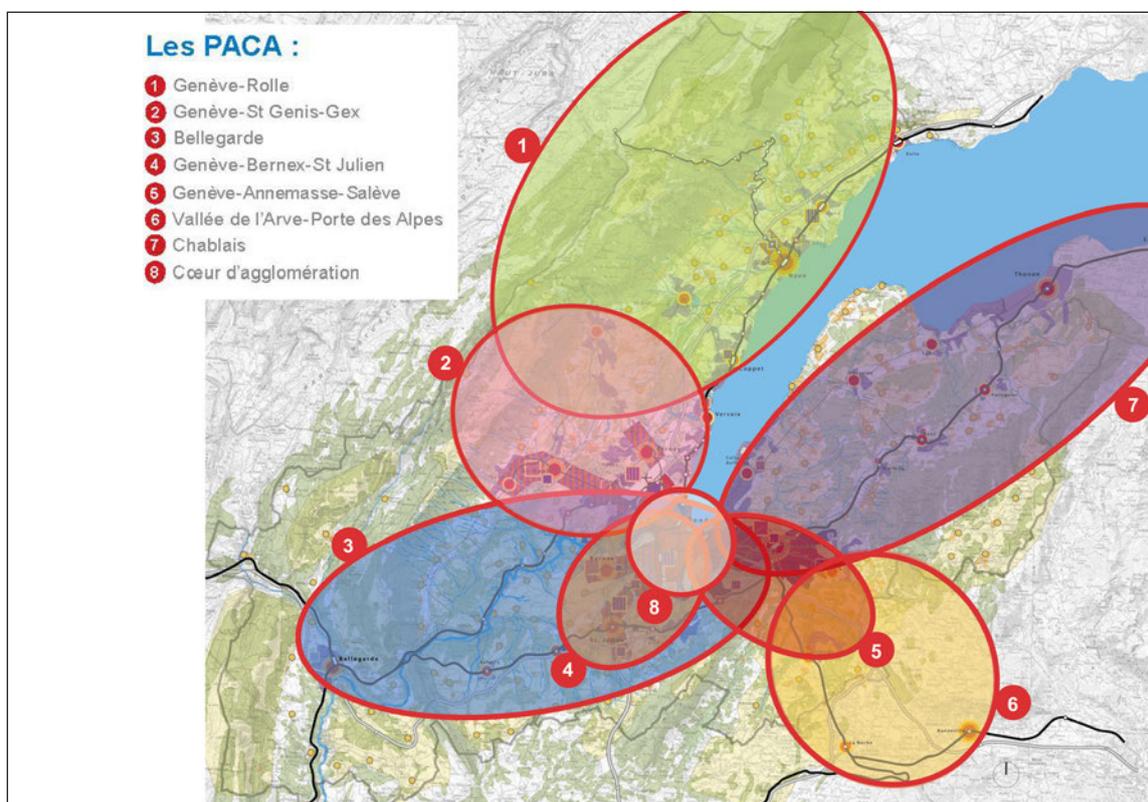
La méthode du « consensus territorial », consistant à rassembler des acteurs autour d'une table de négociation pour élaborer un projet partagé, a été fondatrice du Projet d'agglomération en 2007.

Elle a ensuite été appliquée de manière féconde à l'échelon de « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA), permettant d'impliquer dans la démarche de nombreux acteurs politiques et techniques responsables de la planification et de la mise en œuvre des mesures, jusqu'à l'échelon communal (voir encadré) et à celui des associations d'intérêts transfrontalières. Cette implication a permis de co-construire un projet territorial commun et d'identifier des projets stratégiques.

Elle ne saurait être appliquée sans précaution à l'échelon de projets ou mesures de mise en œuvre plus locaux, sous peine d'encourager la formation de consensus égoïstes, par exemple de type « NIMBY » (not in my backyard - pas dans mon jardin), ne prenant en compte que les intérêts de cercles d'acteurs restreints, mais non les intérêts d'agglomération.

La pérennisation de l'échelon intermédiaire des PACA (approfondissement et coordination) permet d'assurer une double fonction de relais :

- > faire remonter les informations locales auprès de l'échelon global du GLCT
- > faire valoir les intérêts d'agglomération dans les projets locaux.





Les PACA permettront :

- > de poursuivre la dynamique transfrontalière intercommunale autour d'un projet commun, en prenant connaissance de l'avancement des projets des uns et des autres et en s'assurant que les objectifs communs pourront être atteints
- > d'identifier de nouvelles questions et de nouveaux besoins de coordination à l'échelle de territoires cohérents et solidaires, à l'intérieur desquels les interdépendances sont fortes
- > d'identifier d'éventuels nouveaux projets et de les évaluer ensemble.

Les PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération)

Les démarches de planification locale ont débouché sur l'identification de huit PACA stabilisés (voir carte).

Chaque PACA se structure avec les organes suivants :

- > un Comité de pilotage (COFIL) réunit les représentants des collectivités territoriales des différents échelons concernés, jusqu'à l'échelon communal ; il comprend de 20 à 40 élus
- > un Groupe des administrations (GRAD) rassemble les représentants des principaux services administratifs et techniques concernés, également aux différents échelons institutionnels impliqués.

La mise en place des PACA est en cours, selon des modalités variables selon les contextes.

6.3.3 Maîtrises d'ouvrage pour la réalisation des mesures

Il n'appartient pas au GLCT ni aux PACAs de se substituer aux territoires pour la maîtrise d'ouvrage de la concrétisation des mesures. Chaque projet et réalisation s'inscrit dans un contexte particulier, impliquant des responsabilités politiques et administratives variables et des partenariats avec des opérateurs (économiques, de transport, professionnels, etc.) différents selon les cas.

Chaque maître d'ouvrage applique les engagements pris dans le cadre du Projet d'agglomération et utilise les processus de décision, de légitimation et d'exécution qui lui sont propres et présentent tous un certain nombre d'avantages et d'inconvénients. Par exemple :

- > unité de commande résultant de la centralisation de la décision dans le Canton de Genève, favorable à la réalisation de projets lourds comme la reconstruction du réseau de tramway
- > leviers plus importants de l'action publique côté France, facilitant l'action foncière, les opérations d'urbanisme opérationnel et des planifications volontaristes comme la réduction des zones à bâtir (effet obligatoire des SCOT).





6.4 Démarches participatives : Forum d'agglomération et PACA

Depuis 2007, des efforts considérables ont été consacrés aux démarches participatives nécessaires pour élargir le cercle des acteurs impliqués dans la prise de conscience des enjeux d'agglomération (voir p. 40 et encadré ci-dessous).

Démarches participatives et information 2008-2012

- > 4 séminaires d'agglomération (200 participants par séminaire)
- > 10 séminaires et temps forts (200 participants par séance)
- > 18 ateliers thématiques (50 participants par atelier)
- > 17 tables rondes PACA (150 participants par table ronde)
- > 12 réunions publiques (300 participants par réunion)
- > 85 publications accessibles sur internet
- > 1 livre
- > 4 lettres d'information (10'000 exemplaires chaque)
- > site web www.projet-agglo.org (40'000 visites)
- > 30 contacts presse
- > télévision: partenariat avec Léman Bleu et TV8 Mont-Blanc pour une émission transfrontalière mensuelle Agglo diffusée sur les deux chaînes
- > 1 CD réunissant les émissions déjà diffusées

Pour l'avenir, les démarches participatives organisées dans le cadre du Projet d'agglomération, en complément de celles qu'organisent les autorités responsables de la mise en œuvre des mesures, se structureront à deux échelons: ensemble de l'agglomération (Forum, Séminaires, Assises transfrontalières des élus) et PACAs.

En appui du GLCT: un Forum d'agglomération

Les représentants de la société civile (associations, chambres consulaires, professions, syndicats, etc.) ont été fortement mobilisés dans la série des tables rondes des PACAs des années 2008-2011. Mais à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération, ils n'étaient invités qu'à un séminaire annuel.



La création d'un Forum d'agglomération, en appui du GLCT, répond aux attentes d'une pérennisation des démarches participatives. Ce Forum composé d'une cinquantaine de participants fonctionnera comme une plate-forme permanente de discussion et de dialogue pour la société civile autour du Projet d'agglomération. Il pourra être sollicité par le GLCT sur des questions particulières, sur lesquels il se prononcera sous forme d'avis, de rapports ou d'idées. Le séminaire d'agglomération, élargissant le public à tous les acteurs intéressés, sera le moment des synthèses annuelles.

Échelon intermédiaire : les PACAs

La formule des « tables rondes » des PACAs, rodée pendant les années 2008-2011, a été vivement appréciée par les acteurs de la société civile. Les rencontres entre élus, professions, experts et représentants d'associations d'intérêts divers ont été fécondes, permettant aux uns et aux autres d'apprendre à se connaître – les occasions de rencontres transfrontalières ne sont pas si nombreuses –, à trouver des convergences et à co-construire des consensus donnant les directions à suivre dans l'élaboration des planifications d'échelon intermédiaire. Ces démarches se poursuivront de manière pérenne.





7. Exigences de base et critères d'efficacité : éléments pour l'évaluation

7.1 Exigences de base

La prise en compte des exigences de base de l'ARE par le Projet d'agglomération se traduit comme suit.

Exigence de Base 1 : Démarche participative

Les acteurs concernés par le développement de l'agglomération- les entités institutionnelles (communes, organisme régional et cantons) d'une part, la population d'autre part, sont associés de manière appropriée à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la révision du Projet d'agglomération ainsi qu'aux principales études sur lesquelles il se fonde. L'objectif est que le Projet d'agglomération jouisse d'un large appui politique afin de pouvoir garantir une mise en œuvre aussi harmonieuse que possible.

Pour ce qui concerne les entités institutionnelles, leur participation est continue.

La démarche d'élaboration du Projet d'agglomération est suivie par un Comité de Pilotage qui se réunit au moins une fois par trimestre et regroupe les représentants de tous les partenaires, soit 18 personnes.

Les communes sont membres des Comités de Pilotage des PACA, ces Copils suivent les démarches d'approfondissements du SA1 (Schéma d'Agglomération 1) et l'avancement du SA2 leur a régulièrement été présenté.

Pour ce qui concerne la société civile, les démarches d'approfondissement du SA1 et l'élaboration du SA2 ont été présentées aux organismes existants (Commission d'Aménagement du Territoire à Genève, Conseils de développement en France,...), lors de Tables Rondes organisées spécifiquement ou de réunions publiques, etc.

Par ailleurs l'information s'est faite au moyen des supports habituels: expositions, émissions de télévision mensuelle dédiée, lettres d'information, site internet, articles de presse, etc.

Enfin pour formaliser la place de la société civile, un Forum d'agglomération est en cours de constitution.

Le présent rapport détaille ces points aux chapitres 3.1 et 6.3.



Exigence de Base 2: Définition d'un organisme responsable

Un organisme responsable garantit l'efficacité et la coordination des processus d'élaboration et de mise en œuvre du projet d'agglomération.

Tous les acteurs impliqués dans le Projet d'agglomération (cantons et communes) parlent d'une seule voix dans leurs relations avec la Confédération. A cet effet, ils désignent un interlocuteur unique pour discuter avec la Confédération.

Si l'accord de prestations du SA1 a été signé par les deux Cantons, comme le prévoyait par défaut la Confédération, la gouvernance du Projet évolue vers la création d'un organisme spécifique, le GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière), organisme responsable du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et répondant ainsi clairement à l'EB2.

Le GLCT est présenté au chapitre 6 du présent rapport.

Exigence de Base 3: Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action

La vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures du Projet d'agglomération s'appuient sur une connaissance approfondie de la structure de l'urbanisation, des systèmes de transports et de la trame environnementale.

Le Projet d'agglomération présente une analyse du développement passé, de l'état actuel et de l'évolution future de ces domaines. Il fait émerger les potentiels, les points faibles et les nécessités d'interventions de l'agglomération à l'aide de graphiques, de présentations cartographiques et de textes.

Cette analyse doit aider à concentrer le Projet d'agglomération sur les priorités et les enjeux principaux de l'agglomération. Elle doit également permettre à la Confédération de comprendre et d'appréhender l'agglomération.

Le Projet d'agglomération montre les tendances du développement futur en formulant des hypothèses réalistes en matière de projection démographiques et économiques et des facteurs déterminants en matière de mobilité et d'urbanisation (horizon temporel: environ 2030; 2020 est trop rapproché pour la deuxième génération). Ces tendances permettent de confirmer ou d'infirmer les constats issus de l'état actuel.

Une annexe dédiée, le diagnostic, répond à cette demande. Dans le présent rapport le chapitre 2 « Etat actuel et tendances » reprend un synthèse de ces éléments.



Exigence de Base 4 : Développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation

Le Projet d'agglomération présente une suite logique et compréhensible entre l'échelle générale (la vision d'ensemble), l'échelle intermédiaire (les stratégies sectorielles) et les mesures.

Il propose une vision d'ensemble intégrant une coordination des domaines de l'aménagement du territoire et des systèmes de transports. Cette vision d'ensemble doit être volontariste et ambitieuse, mais doit également rester réaliste et être bien acceptée.

Le Projet d'agglomération développe des stratégies sectorielles permettant de transposer la vision d'ensemble dans les politiques publiques des différents acteurs.

Les stratégies sectorielles sont traduites en actions concrètes (mesures) et priorisées, couvrant tous les domaines (urbanisation, mobilité douce, transports collectifs, transports individuels motorisés).

La vision, les stratégies et les mesures doivent être cartographiés pour permettre au lecteur d'en avoir un aperçu global. Chaque mesure doit en outre faire l'objet d'une carte détaillée à une échelle appropriée.

Ces mesures doivent être efficaces et financièrement supportables (voir EB5). Elles sont efficaces notamment si elles répondent aux lacunes et nécessités d'intervention identifiées lors de l'analyse (voir EB3) et mettent en œuvre la vision d'ensemble.

Le présent rapport reprend cette logique: il détaille la vision d'ensemble dans le chapitre 3, et les stratégies sectorielles dans le chapitre 4.

Les mesures sont détaillées dans le chapitre 5 après que les principes de priorisation aient été décrits.

Exigence de Base 5 : Description et argumentation de la priorisation des mesures

Le Projet d'agglomération comprend des mesures et une priorisation de celles-ci permettant de mettre en œuvre la vision générale et les stratégies sectorielles en découlant (voir EB4).

La priorisation des mesures résulte d'une évaluation de leur efficacité (relation entre le coût et l'efficacité). Pour chaque mesure une description qualitative permet d'expliquer sa pertinence et sa priorité.

Les mesures et leur priorités sont en cohérence avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles (EB4). L'imbrication des différents niveaux doit être facilement compréhensible et explicable.

Les principes de cohérence et la méthode retenue pour prioriser les mesures sont décrits dans le chapitre 5 du présent rapport, ainsi que la liste des mesures sollicitant une demande de cofinancement à la Confédération. La description détaillée de l'ensemble des mesures se trouve dans l'annexe 4 - Mesures du Projet d'agglomération 2012 - urbanisation, mobilité, environnement.



Exigence de Base 6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle

Le Projet d'agglomération engage les partenaires de manière formelle.

Le Projet d'agglomération et ses mesures sont intégrés dans les instruments de planification du canton (respectivement des cantons pour les projets transcantonaux) et ont force obligatoire pour les autorités.

L'adéquation aux objectifs et aux mesures de la Confédération et des cantons voisins ainsi qu'aux législations fédérales et cantonales a été vérifiée.

Le Projet d'agglomération montre la faisabilité financière (investissement et exploitation) de la mise en œuvre des mesures pour les cantons/communes ou tiers concernés.

Le monitoring et le contrôle des effets du Projet d'agglomération sont assurés. Cela comprend la production d'un rapport d mise en œuvre de la période quadriennale écoulée ainsi que la mise à disposition des données cantonales/communales nécessaires à la publication par la Confédération du monitoring des projets d'agglomération.

L'intégration dans les documents de planification des partenaires est traitée dans le chapitre 6.2 du présent rapport.

Le rapport de mise en œuvre, tel que demandé par la Confédération fait l'objet d'une annexe dédiée.

7.2 Critères d'efficacité

Ce chapitre a pour objectif de faciliter l'évaluation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois par le filtre des critères d'efficacité définis par la Confédération. Il n'a pas pour but de mener l'évaluation de l'efficacité du Projet, mais de faciliter la lecture de l'effet du Projet au travers du filtre des critères définis dans la Directive pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération.

Outils d'évaluation

Pour l'évaluation des effets des concepts et des mesures sur les pratiques de déplacement, un modèle de déplacement a été utilisé. Les principaux résultats de cette modélisation sont décrits dans l'annexe 5 - Évaluation des mesures et critères d'efficacité.

Effets du Projet d'agglomération.

Le tableau détaillé dans le rapport annexe 5 présente les arguments permettant d'établir l'efficacité du Projet d'agglomération sur la base des critères d'efficacité présentés dans les Directives de la Confédération. Il propose des renvois aux différents chapitres ou documents présentant les éléments prégnants pour l'évaluation.

voir annexe 5



Synthèse des travaux menés dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (décembre 2007 - juin 2012)

Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (décembre 2007)

Cahier annexe n°1 : Etat de la question et diagnostic détaillé (décembre 2007)

Cahier annexe n°2 : Organisation et démarche participative du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (décembre 2007)

Cahier annexe n°3 : Le Schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007)

Cahier annexe n°4 : Exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération (décembre 2007)

Cahier annexe n°5 : Démarche d'Evaluation environnementale stratégique (décembre 2007)

Cahier annexe n°6 : Évaluation d'impact sur la santé (décembre 2007)

Cahier annexe n°7 : Mise en œuvre du Projet d'agglomération, Programme de travail et fiches actions (décembre 2007)

Cahier annexe n°8 : Le projet de Coopération métropolitaine (décembre 2007)

Cahier n°9 : Lignes directrices, approfondissement du Schéma d'agglomération (novembre 2006)

Les Cahiers n°10: Logement

- > Cahier n°10-1: Leviers pour faciliter la production de logements durables dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (novembre 2008)
- > Cahier n°10-2: Aspirations résidentielles des ménages à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise : synthèse des études et travaux (novembre 2008)
- > Cahier n°10-3: Politique foncière et aménagement du territoire dans les cantons de Genève et Vaud (novembre 2009)
- > Cahier n°10-4: Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise (juin 2011)

Les Cahiers n°11: Economie

- > Cahier n°11-1: Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois (novembre 2008)
- > 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 (novembre 2008)
- > Cahier n°11-3: Inventaire de base, premières études en vue de l'élaboration progressive d'une PPDE franco-valdo-genevoise - Evaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (novembre 2008)
- > En cours: Cahier n°11-4: Avantages comparés pour l'implantation d'activités économiques en France et en Suisse (février 2010)



Les Cahiers n°12: Programme de travail, tableaux de bord et planning

- > Cahier n°12: novembre 2008
- > Cahier n°12-2: novembre 2009
- > Cahier n°12-3: octobre 2010
- > Cahier n°12-4: mars 2012

Les Cahiers n°13: Agriculture et paysage

- > Cahier n°13-1: Analyse de l'impact du Projet d'agglomération sur l'agriculture (juin 2009)
- > Cahier n°13-2: Projet agricole d'agglomération (juin 2010)
- > Cahier n°13-21: La distribution des produits locaux et le développement des circuits courts (juillet 2011)
- > Cahier n°13-23: Étude de faisabilité pour l'élaboration d'un réseau agro-environnemental sur le Genevois (mars 2012)
- > Cahier n°13-25: Préservation des espaces agricoles (novembre 2011)
- > Cahier n°13-4: Secteur Vuache-Etournal-Laire: Essai de cartographie des habitats naturels (mars 2010)
- > Cahier n°13-5...: Étude de base pour l'élaboration d'un contrat corridors :
- > Cahier n°13-51: Secteur Glières-Môle (novembre 2010)
- > Cahier n°13-52: Secteur Salève-Voirons (novembre 2010)
- > Cahier n°13-53: Secteur Voirons-Jussy-Hermance (novembre 2010)
- > Cahier n°13-54: Secteur Salève-Plaine (novembre 2010)
- > Cahier n°13-55: Secteur Vuache-Etournal-Laire (novembre 2010)
- > Cahier n°13-56: Secteur Pays de Gex (novembre 2010)
- > Cahier n°13-57: Secteur Vesancy-Versoix (novembre 2010)
- > Cahier n°13-58: Secteur Jura-Promenthouse (novembre 2010)
- > Cahier n°13-7: Projet paysage - Document cadre (mars 2011)
- > Cahier n°13-8: Projet paysage 2012 (mai 2012)

Les Cahiers n°14: Gare

- > Cahier n°14-1: définition d'une méthodologie pour la valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco valdo genevoise - le cas prototype de la gare de Reignier-Esery (février 2009)
- > Cahier n°14-2: Etude de valorisation de l'urbanisation autour des 10 gares hors PACA de l'agglomération franco-valdo-genevoise (juin 2011)

Les Cahiers n°15: Voie verte

- > Cahier 15-1: Voie verte d'agglomération - Document cadre (avril 2009)
- > Cahier n°15-2: Voie verte d'agglomération - Cahier des charges et documents de l'appel d'offre (juin 2009)
- > Cahier n°15-30: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - cahier de présentation (novembre 2010)
- > Cahier n°15-31: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - St-Genis nouveau centre (novembre 2010)
- > Cahier n°15-32: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Satigny vignoble (novembre 2010)





- > Cahier n°15-33: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Les zones industrielles (novembre 2010)
- > Cahier n°15-34: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Vernier St-Jean (novembre 2010)
- > Cahier n°15-35: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Au fil de l'Arve (novembre 2010)
- > Cahier n°15-36: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Les parcs de Champel (novembre 2010)
- > Cahier n°15-37: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Le corridor du Ceva (novembre 2010)
- > Cahier n°15-38: Voie verte d'agglomération - Etude de faisabilité - Annemasse interface (novembre 2010)

Les Cahiers n°16: Mobilité

Pour la plupart des cahiers. La mise en page sera faite cet été.

- > Cahier 16-1: Etat des lieux des politiques de stationnement (mars 2012)
- > Cahier 16-2: Concept agglomération fret (septembre 2011)
- > Cahier n°16-3: PA2 - Modélisation des scénarios et évaluation des impacts (avril 2012)
- > Cahier n°16-4: Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois (novembre 2011)

Les Cahiers n°17: IFF et grands équipements

- > Cahiers n°17-1: Installations à forte fréquentation (novembre 2010, mise à jour mars 2012*)
- > Cahiers n°17-2: Grands équipements d'agglomération (mars 2011*)

Les Cahiers n°18: Environnement

- > Cahiers n°18-10: Synthèse cartographique des dangers/aléas dus aux crues (avril 2011)
- > Cahiers n°18-11: Ressource en eau et développement du Grand Genève (juin 2012*)
- > Cahiers n°18-20: Qualité de l'air (juin 2012*)
- > Cahiers n°18-30: Déchets ménagers (juin 2012)

Les Cahiers n°30 à 39: PACA Bernex

- > Cahier n°30: Programme - cahier des charges (septembre 2008)
- > Cahier n°30-1: Projets des bureaux d'étude pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (novembre 2008)
- > Cahier n°30-2: Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (janvier 2009)
- > Cahier n°30-3: Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (avril 2009)
- > Cahier n°30-4: Rapport final du collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (mai 2009)

Les Cahiers n°40 à 49: PACA St Julien-Plaine de l'Aire

- > Cahier n°40: Programme - cahier des charges (octobre 2008)
- > Cahier n°40-2: Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (mars 2009)
- > Cahier n°40-3: Projets des bureaux d'étude pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (février 2009)
- > Cahier n°40-4: Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (juillet 2009)
- > Cahier n°40-5: Rapport final du collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (septembre 2009)





PACA Genève/Bernex/St-Julien

- > Cahier 41-1 : Rapport final du plan de synthèse + son annexe (cartes) (août 2011)

Les Cahiers n°50 à 59 : PACA Nyon-St Cergue-Morez

- > Cahier n°50 : rapport final de l'étude test (mars 2010)

Les Cahiers n°60 à 69 : PACA Genève-Eaux-Vives-Annemasse

- > Cahier n°60 : Document cadre pour les études tests (novembre 2008)
- > Cahier n°60-1 : Programme, Cahier des charges pour les études tests (30 mars 2009)
- > Cahier n°60-1-1 : Annexes au programme - cahier des charges dans le cadre des études tests (avril 2009)
- > Cahier n°60-2 : Règlement de l'appel à candidature (janvier 2009)
- > Cahier n°60-4 : Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (octobre 2009)
- > Cahier n°60-4-1 : Contributions reçues à l'issu de présentations et séances de travail du 1^{er} degré.(octobre 2009)
- > Cahier n°60-5 : Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (novembre 2009)
- > Cahier n°60-6 : Rapport final du collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (mars 2010)

PACA Genève/Annemasse/Salève

- > Cahier n°61-1 : Rapport final du plan de synthèse (avril 2009)
- > Cahier n°61-2 : Plan format A3 (septembre 2011)

Les Cahiers n°70 à 79 : PACA Genève-Meyrin-St Genis

- > Cahier n°70 : Programme des études tests (avril 2009)
- > Cahier n°70-1 : Règlement de l'appel à candidature (février 2009)
- > Cahier n°70-2 : Appel à candidature, Offres (mars 2009)
- > Cahier n°70-3 : Projets des bureaux d'étude pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (juin 2009)
- > Cahier n°70-4 : Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (juillet 2009)
- > Cahier n°70-5 : Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (octobre 2009)
- > Cahier n°70-6 : Rapport final du collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (février 2010)

Les Cahiers n°80 à 89 : PACA Genève-Ferney-Gex

- > Cahier n°80 : Programme des études tests (juin 2009)
- > Cahier n°80-1 : Appel à candidature (mars 2009)

Cahier n°80-2 : Appel à candidature, Offres (mai 2009)

- > Cahier n°80-3 : Projets des bureaux d'étude pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (septembre 2009)
- > Cahier n°80-4 : Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés(octobre 2009)
- > Cahier n°80-5 : Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (février 2010)
- > Cahier n°80-6 : Rapport final du collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (avril 2010)



PACA Genève/St-Genis/Gex

- > Cahier n°81-1: Rapport final du plan de synthèse

Principes, concepts et mise en œuvre - 2011

- > Cahier n°81-2: Fiches PSD (lié au 81-1) août 2011
- > Cahier n°81-3: Annexes (lié au 81-1) - août 2011
- > Cahier n°81-4: Planches A3 (lié au 81-1) - août 2011

Les Cahiers n°90 à 99: PACA Piémont du Salève-Arve

- > Cahier n°90: Document cadre pour les études tests (décembre 2009)
- > Cahier n°90-3: Projets des bureaux d'étude pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (mars 2010)
- > Cahier n°90-4: Rapport intermédiaire du collège pour le 1^{er} degré, Etude test à 2 degrés (avril 2010)
- > Cahier n°90-5: Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (juin 2010)
- > Cahier n°90-6: Rapport final du Collège pour le 2^{ème} degré, Etude test à 2 degrés (septembre 2010)

Les Cahiers n°100 à 109: Ligne directrice du Chablais

- > Cahier n°100: Cahier des charges (septembre 2009)
- > Cahier n°100-3: Synthèse et recommandations - Phase 2 (août 2011)
- > Cahier n°100-4: Rapport d'Etudes (août 2011)
- > Cahier n°100-5: Cahier des charges du Plan de synthèse (30 août 2010)
- > Cahier n°100-6: Projet de Rapport final - Plan de synthèse (juin 2012)

Les Cahiers n°110-119: Ligne directrice Bellegarde

- > Cahier n°110-1: Rapport final du PACA Bellegarde (juin 2012)

Les Cahiers n°120-129: PACA Genève-Rolle

- > Cahier n°120-1: Cahier des charges (juin 2010)
- > Cahier n°120-2: Ligne directrice Nyon-Gex (janvier 2011)
- > Cahier n°120-3: Rapport final (décembre 2011)

Les Cahiers sans n°

- > Consultation relative à l'arrêté fédéral sur l'étape de financement 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération - Décembre 2008 - Prise de position de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- > Label Grand Projet de la Région Rhône-Alpes - Projet d'agglomération franco-valdo-genevois - Protocole d'actions 2010-2014
- > Appel d'offres: Schéma d'agglomération 2 et ses mesures - Cahier des charges pour le 2^{ème} tour de la procédure sélective







Sigles et abréviations

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ARC	Assemblée Régionale de Coopération du Genevois, Syndicat Mixte (ARC Syndicat Mixte)
ARE	Amt für RaumEntwicklung (Office du développement territorial)
BHNS	Bus à haut niveau de service
CC	Communauté de communes
CDDRA	Contrat de développement durable de la Région Rhône-Alpes
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (à l'origine Conseil européen pour la recherche nucléaire)
CEVA	Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (liaison ferroviaire)
COFIL	Comité de pilotage
CRFG	Comité régional franco-genevois
DAC	Document d'urbanisme commercial
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire
DGM	Direction générale de la mobilité
EES	Étude environnementale stratégique
EPF	Établissement public foncier
ETP	Équivalent emploi à temps plein
FRET	Fonds régional d'équipement touristique de la Région de Nyon
GEC	Groupement eurorégional de coopération
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
MD	Mobilité douce
MICA	Mon Idée Communales d'Ambilly
MMT	Modèle multimodal transfrontalier de transport
OFS	Office fédéral de la statistique
ORADDT	Orientations Régionales d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
OST	Observatoire statistique transfrontalier



OU	Office de l'urbanisme
OUM	Observatoire universitaire de la mobilité
P+R	Parc relais
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PAV	Praille-Acacias-Vernets
PDCn	Plan directeur cantonal
PDRN	Plan directeur régional du district de Nyon
PDU	Plan de déplacements urbains
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petites et moyennes entreprises
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSADER	Projet stratégique agricole et de développement des espaces ruraux
PSD	Projet stratégique de développement
RER	Réseau express régional (ferroviaire)
RFP	Recensement fédéral de la population
SC2ET	Schéma de cohérence climat énergie territorial
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SOFREN	Société foncière de la Région yonnaise
STEP	Station d'épuration
TC	Transports collectifs (ou TP)
TGV	Trains à très grande vitesse
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics (ou TC)
UNIGE	Université de Genève
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZIMEYSA	Zone industrielle de Meyrin-Satigny
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates

Emmanuel **Ansaldi** – Philippe **Athané** – Anne-Sophie **Baud** – Cédric **Bargot** – Céline **Barril** – Marcellin **Barthassat** – Rémy **Beck** – David **Ben Sadoun** – Virginie **Berthollet** – Hélène **Bernard** – Frédéric **Bessat** – Sébastien **Beuchat** – Bruno **Beurret** – Alain **Bidaux** – Pascal **Bodin** – Enrico **Bolzani** – Nicolas **Borghese** – Pierre Bosson – Gilles **Bouvard** – Valérie **Bouvier** – Dominique **Brenez** – Caroline **Brobecker** – Adrien **Bron** – Marie **Bunel** – Michel **Burgisser** – Thiphaine **Bussy** – Ingrid **Carini** – Marie **Caruso** – Daniel **Chambaz** – Georges **Chamoux** – Evelyne **Chardon** – Marion **Charpié Pruvost** – Frédérique **Chatelain** – Jessica **Chételat** – Carole **Chevenier** – Dominique **Colin** – Nathalie **Combaret** – Nathalie **Communal** – Myriam **Constantin** – Emmanuelle **Coulon** – Robert **Cramer** – David **Cuttelod** – Pierre **Dallery** – Nicole **Dagher** – Elisabeth **Debenay** – Pauline **De Vos Bolay** – Anne Michèle **Donnet** – Marie-Hélène **Dubouloz Schaub** – Benoît **Duperthuy** – Carole **Echernier** – Alexandre Epalle – Ronei **Falvino** – Prisca **Faure** – David **Favre** – Jean Baptiste **Ferey** – Sylvain **Ferretti** – Anne **Fischer** – Erwin **Fischer** – Yann **Floris** – Pierre **Foucher** – Patrick **Freudiger** – Frédéric **Fromain** – Brice **Fusaro** – Benjamin **Gaboriaud** – Frédéric **Gaffiot** – Claude Janik **Gainon** – Laurent **Gaschen** – Françoise **Gerey** – Bernard **Giazzi** – Isabel **Girault** – Bruno **Girandier** – Pierre **Gonin** – Dorothée **Goschescheck** – Stéphane **Graber** – Sylvain **Guettaz** – Alessia **Guerrieri** – Nicole **Guidollet** – Michael **Güller** – Pascale **Hannetel** – Rose-Marie **Hautin** – Véronique **Herbert** – Victoria **Hernandez** – Karelle **Hezard** – Blaise **Hochstrasser** – Mathieu **Iglésias** – Sébastien **Javogues** – Jérôme **Jazon** – Sébastien **Jerdelet** – Frédéric **Josselin** – Marc **Juge** – Marion **Julienne** – Nadia **Keickeis** – Anna Karina **Kolb** – Dominique **Lachenal** – Jean-Charles **Lathion** – Olivier **Laurens-Bernard** – Bernard **Leutenegger** – René **Leutwyler** – David **Licitra** – Thomas **Linchet** – Sophie **Logean** – Julie **Lucas** – Nathalie **Maisonnac** – Cécile **Martin** – Philippe **Matthey** – Maude **Mauvais** – Rose **Mégard** – Sophie **Meisser** – Noël **Mercier** – Thierry **Merle** – Pascal **Merlin** – Madeleine **Mermod** – Eric **Meynet** – Gisèle **Meynet** – Nathalie **Michelat** – Jérémy **Millioz** – Sandra **Mollier** – René **Monnet** – Nadine **Mudry** – Stéphanie **Mugnier** – Gilles **Mulhauser** – Manuel **Nardin** – David **Oppliger** – Gérard **Pehaut** – Frédérique **Pellier** – Jean-Pierre **Perfus** – Marion **Pesenti** – Georges **Pinget** – Delphine **Pressevot** – Alexandre **Prina** – Richard **Quincerot** – Jonas Raetzo – Nathalie **Raya Etter** – Audrey **Reyes** – Pascal **Reynaud** – Cécile **Rivière** – Christine **Ricci** – Martine **Robin** – Pascale **Roulet Mariani** – Jean-Paul **Roux** – Pascale **Roy** – Carine Rüssmann – Alain **Rütsche** – Eric **Saeuberli** – Isabelle **Salmon** – Nathalie **Salmon** – Cyrille **Salort** – François **Sarasin** – Patrick **Schmied** – François **Schwintner** – Charles **Stalder** – Philippe **Steiner** – Philippe **Sudre** – Pierre **Stoenesco** – Nicole **Surchat Vial** – Jean-Philippe **Turcotti** – Bernard **Trottet** – Han **Van de Wetering** – Sylvie **Vares** – Bojana **Vasiljevic Menoud** – Vassilis **Venizelos** – Joël Vetter – Walter **Vetterli** – Barbara **Vepierre** – Philippe **Viala** – Jean-Pierre **Viani** – Hervé **Villard** – Thierry **Vuarand** – Fred **Wenger** – Gérard **Widmer** – Ghislaine **Willemin** – Freddy **Wittwer** – Bernard **Woeffray** – Alain **Wyss** – Laetitia **Zaghouane** – Benoît **Ziegler** – Norbert **Zufferey**

Grand Genève

AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE



CRFG
comité régional franco-genevois



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Interreg
FRANCE-SUISSE

Rhône-Alpes

ARO
Syndicat mixte

O régionyon



Val de
Aargau
Val de
Aargau

VILLE DE
NYON

VILLE DE
GENÈVE

acg

haute
savoie
Conseil Général

l'ain
Conseil général

Libre - Égalité - Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE