

PROJET DE TERRITOIRE GRAND GENÈVE 2016-2030

DÉCEMBRE 2016

PROJET DE TERRITOIRE GRAND GENÈVE 2016-2030

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3^{ÈME} GÉNÉRATION (PA3)

Auteurs :

Équipe Projet d'agglomération :

Ludovic Antoine, Frédéric Bessat, Bruno Beurret, Ingrid Carini,
Nathalie Communal, Marion Charpié-Pruvost, Hervé Fauvain,
Sylvain Ferretti, Brice Fusaro, Mathieu Iglesias, Sébastien Jerdelet,
Charlotte Le Gouic, Davide Molinari, Adrien Mulon, Tali Nyffeler,
Virginie Pirens, Bryan Poli, Martine Roset, Pascale Roulet Mariani,
Camille Toussaint, Sylvie Vares, Joël Vetter, Hervé Villard, Cecilia Viret.

Mandataires :

Groupement Güller Güller – Acadie – mrs Partner – Topos urbanisme –
Marion Talagrand – Ecotec – van de Wetering – Infrac – Sofies – ArxiT

Le Comité technique et les partenaires

DÉCEMBRE 2016

Avertissement

Le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 - Projet d'agglomération de 3^{ème} génération est constitué des documents suivants :

- **Charte d'engagement du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**

- **Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**

- **Annexes :**

- 1. Cartographies
- 2. Mesures et programme de travail
- 3. Diagnostic
- 4. Prospective et évaluation
- 5. Compte-rendu de mise en œuvre 2007-2012
- 6. Avis du Forum d'agglomération

Préambule

Le caractère et la structure du document : une réponse à l'appel à projet de la Confédération suisse

Pour s'intégrer dans le processus de financement du fonds d'infrastructure de la Confédération suisse, le Projet de territoire du Grand Genève s'appuie sur les directives de l'office fédéral du développement territorial (ARE). Il présente cependant certaines particularités, notamment en raison du contexte transfrontalier de l'agglomération et pour assurer la continuité avec le processus engagé depuis 2004. Le présent rapport est ainsi conforme à la méthode proposée par la Confédération dans sa directive, avec des compléments apportés par d'autres rapports d'annexe.

La 3^e étape du Projet de territoire du Grand Genève dépasse ainsi - comme lors des précédentes étapes - largement les domaines *minima* d'un projet d'agglomération au sens de la Confédération (urbanisation et transports en prenant en considération l'environnement et le paysage).

Selon la directive de la Confédération, un projet d'agglomération urbanisation - mobilité s'articule en 3 grandes composantes : la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures. Le présent Projet de territoire reprend cette structure dans sa présentation.

La **vision** du schéma d'agglomération exprime en QUOI consiste le développement territorial de l'agglomération. Elle montre les orientations validées par les partenaires et OÙ ces orientations s'expriment sur le territoire.

Les **stratégies sectorielles** montrent, dans les quatre domaines (urbanisation, paysage, mobilité, et environnement) COMMENT les orientations se mettent en place et quels sont les outils pour atteindre les objectifs.

Les **mesures** constituent très précisément les infrastructures à réaliser et les projets à conduire (y compris pour les mesures non infrastructurelle de mobilité et dans les domaines comme l'urbanisation, le paysage et l'environnement). Elles sont notamment priorisées et organisées par périodes quadriennales.

Le présent rapport apporte ainsi les éléments de réponse aux attentes spécifiques de la Confédération sur l'élaboration d'un Projet d'agglomération de 3^e génération, ayant vocation à coordonner l'urbanisation et la mobilité en lien avec le paysage et l'environnement, ainsi que sur les questions de participation, de communication et de gouvernance, tout en intégrant les avancées réalisées sur les autres thématiques transfrontalières.

La structure du document

Le premier chapitre permet au lecteur de (re)prendre connaissance de l'essentiel des projets précédents en mettant en évidence les nouveautés de manière synthétique, afin de clairement poser le projet de territoire actuel comme étant la **3^e étape d'un même projet (chapitre 1)**.

La gouvernance - particulièrement complexe dans une agglomération transfrontalière - est présentée ensuite, en raison des avancées notables effectuées dans ce domaine depuis 2012 (**chapitre 2**).

Puis vient l'analyse **des tendances en cours dans le Grand Genève**, dans la mesure où elle a induit la réorientation partielle des méthodes et du contenu de cette 3^e étape (**chapitre 3**).

Sont présentées ensuite, conformément à la demande de la Confédération, la vision d'ensemble à l'échelle du Grand Genève (**chapitre 4**) et les stratégies sectorielles (**chapitre 5**).

Etant donnée la vaste échelle du territoire du Grand Genève, **les PACA** (périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération, équivalents à des secteurs d'agglomération) ont été développés dès les projets précédents du Grand Genève et ils font l'objet à leur tour d'un chapitre particulier exposant l'état d'avancement des visions et projets à cette échelle (**chapitre 6**).

Enfin, **la mise en œuvre du projet** est détaillée à travers le compte-rendu de mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^{re} et 2^e génération, puis à travers les mesures et actions qui seront réalisées et engagées dans les prochaines années (**chapitre 7**).

Les cartes dont la légende mentionne «Annexe 1» figurent en format A3 dans l'annexe 1 Cartographie.

SOMMAIRE

Préambule	3
1. La 3^e étape d'un même Projet d'agglomération.....	9
1.1. La persistance de l'essentiel	9
1.2. La stabilité du périmètre du Grand Genève	10
1.3. Le renforcement des accords de base.....	12
1.4. Les évolutions du Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030.....	15
1.5. Réponses aux exigences de base	17
2. La gouvernance du Grand Genève	21
2.1. Les acquis des étapes précédentes.....	21
2.2. Le schéma de gouvernance et ses piliers.....	22
2.3. Le Projet de territoire comme un processus ET un projet.....	28
3. La situation actuelle et les évolutions du Grand Genève	31
3.1. Le fonctionnement global du territoire.....	31
3.1.1. Forces et faiblesses globales du territoire du Grand Genève.....	34
3.1.2. Forces et faiblesses de l'urbanisation et du paysage	35
3.1.3. Forces et faiblesses de la mobilité	37
3.1.4. Forces et faiblesses de l'environnement	39
3.2. Evolution réelle et objectifs des Projets d'agglomération 2007 et 2012.....	40
3.3. Les nouvelles orientations du Projet de territoire.....	44
4. A l'échelle du Grand Genève, la vision d'ensemble.....	45
4.1. La vision du territoire du Grand Genève	45
4.1.1. L'évolution d'un même projet	45
4.1.2. Le schéma d'agglomération de 3 ^e génération.....	48
4.1.3. Une multipolarité fondée sur le réseau TC rapide d'agglomération.....	59
4.1.4. Le paysage comme socle et matrice du projet.....	61
4.2. L'agglomération centrale	62
4.2.1. Les grands secteurs de l'agglomération centrale.....	64
4.2.2. Les centres urbains au sein de l'agglomération centrale.....	67
4.2.3. Un réseau de transports structurant, hiérarchisé et renforcé	68
4.3. Les agglomérations régionales et leurs bassins de vie	71
4.4. L'espace des bourgs et villages : vers un espace de projets.....	72

5.	A l'échelle du Grand Genève, les stratégies sectorielles.....	79
5.1.	La cohérence globale des stratégies sectorielles	79
5.2.	Stratégie urbanisation & paysage	83
5.2.1.	Recentrer l'urbanisation	84
5.2.2.	Proposer des logements et équipements publics nécessaires aux populations	90
5.2.3.	Poursuivre et approfondir le Projet paysage	92
5.2.4.	Proposer un cadre spatial favorable à l'économie	104
5.2.5.	Intégrer le Projet de territoire dans les planifications réglementaires	115
5.3.	Stratégie mobilité.....	117
5.3.1.	Le réseau TC rapide d'agglomération	121
5.3.2.	Hiérarchisation du réseau routier et gestion du trafic	132
5.3.3.	La mobilité douce et ses différentes fonctions	140
5.3.4.	Stationnement et développement de services à la mobilité.....	142
5.3.5.	Zoom sur l'agglomération centrale	147
5.4.	Stratégie environnement	170
5.4.1.	La stratégie en bref.....	170
5.4.2.	Diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 40% et réaliser la transition énergétique du territoire.....	172
5.4.3.	S'adapter aux changements climatiques.....	177
5.4.4.	Améliorer la qualité de l'air	184
6.	A l'échelle de chaque PACA.....	187
6.1.	PACA Genève - Rolle	188
6.1.1.	Le contexte	188
6.1.2.	Les grandes stratégies du PACA Genève - Rolle	189
6.1.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures	197
6.2.	PACA Genève - St.-Genis - Gex	200
6.2.1.	Le contexte	200
6.2.2.	Les grandes stratégies du PACA Genève – St.-Genis – Gex.....	201
6.2.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	208
6.3.	PACA Bellegarde.....	211
6.3.1.	Le contexte	211
6.3.2.	Les stratégies sectorielles du PACA Bellegarde	212
6.3.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	218
6.4.	PACA Genève - Bernex - St.-Julien	220
6.4.1.	Le contexte	220
6.4.2.	Les stratégies sectorielles du PACA Genève – Bernex – Saint-Julien	221
6.4.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	231

6.5.	PACA Genève - Annemasse - Salève.....	234
6.5.1.	Le contexte	234
6.5.2.	Les grandes stratégies du PACA Genève – Annemasse – Salève.....	236
6.5.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	242
6.6.	PACA Arve - Porte-des-Alpes.....	246
6.6.1.	Le contexte	246
6.6.2.	Les grandes stratégies du PACA Arve - Porte-des-Alpes	247
6.6.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	254
6.7.	PACA Chablais	256
6.7.1.	Le contexte	256
6.7.2.	Les stratégies thématiques du PACA Chablais.....	257
6.7.3.	La concrétisation des stratégies : les mesures.....	265
6.8.	Cœur d'agglomération.....	268
7.	La mise en œuvre du Projet de territoire : mesures, actions	273
7.1.	La cohérence globale de la mise en œuvre.....	273
7.1.1.	Un mécanisme qui évolue	273
7.1.2.	La complémentarité des mesures infrastructurelles et des actions non infrastructurelles.....	273
7.2.	Les trois générations du projet d'agglomération : mise en œuvre et nouvelles mesures	275
7.2.1.	L'ensemble des mesures	275
7.2.2.	Les mesures cofinancées et sollicitant un cofinancement.....	279
7.3.	Les mesures d'urbanisation (UD) : mise en œuvre et nouvelles mesures	280
7.3.1.	Mise en œuvre des mesures d'urbanisation des Projets d'agglomération 1 et 2	280
7.3.2.	Les mesures d'urbanisation (UD) du Projet d'agglomération 2016	282
7.4.	Les mesures environnement - paysage (EP) : mise en œuvre et nouvelles mesures	284
7.4.1.	Mise en œuvre des mesures environnement-paysage des projets d'agglomération 1 et 2	284
7.4.2.	Les mesures environnement-paysage du Projet de territoire 2016	285
7.5.	Les mesures de mobilité : mise en œuvre et nouvelles mesures.....	286
7.5.1.	Mise en œuvre des mesures mobilité des Projets d'agglomération 1 et 2.....	287
7.5.2.	Les mesures mobilité du Projet de territoire 2016.....	292
7.6.	Les moyens de la mise en œuvre	301
7.6.1.	Financements des mesures	301
7.6.2.	Organisme responsable et contrôle de gestion pour le suivi des mesures	302
	Liste des figures	305
	Sigles et abréviations	309

1. LA 3^e ÉTAPE D'UN MÊME PROJET D'AGGLOMÉRATION

1.1 La persistance de l'essentiel

L'agglomération franco-valdo-genevoise qui s'est formée ces dernières décennies autour de Genève est une réalité, vécue au quotidien et de longue date par pratiquement un million de personnes. Les trois entités politiques du territoire sont interdépendantes et interconnectées, et partagent les bénéfices et les impacts d'un rythme de croissance exceptionnel, soutenu au fil du temps. En effet, la qualité du cadre de vie est parfois mise sous pression par la croissance démographique et économique, croissance dont la gestion est rendue plus ardue par la complexité géopolitique.

- Le Canton de Genève a, dans son histoire récente, longtemps été coupé de ses voisins français par une frontière nationale qui s'est durcie pendant les guerres du XX^e siècle, paralysant le développement d'infrastructures d'intérêt commun (ferroviaires, notamment).
- La couronne française se trouve dans une position doublement périphérique : par rapport à Genève (dont elle dépend en partie économiquement, mais non politiquement) et par rapport à la France (dont elle est une marge 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 la Région Auvergne - Rhône-Alpes, des Conseils départementaux de l'Ain et de la Haute-Savoie, et de l'Etat français.
- Le district de Nyon 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 franco-valdo-genevois.

Ces trois entités sont désormais les artisans de la construction d'une gouvernance partenariale, indispensable pour assumer des enjeux toujours plus interdépendants liés au développement d'une agglomération transfrontalière.

Pour accueillir la croissance démographique - quelle que soit son intensité - dans un milieu de qualité, offrant un cadre de vie agréable pour la population, en construisant le Grand Genève de manière efficace et responsable, une action concertée est indispensable. C'est la raison d'être du Projet de territoire, résultat de la volonté des acteurs de l'agglomération du Grand Genève plusieurs fois affirmée depuis 2005, de relever ensemble les défis autour de ce projet commun visant à « piloter », c'est à dire orienter et organiser le développement territorial, selon des objectifs partagés.

La signature de la première Charte « Stratégies et priorités 2030 », en décembre 2007, a ainsi marqué une profonde évolution géopolitique. La deuxième Charte signée en 2012 porte bien son nom : « un engagement confirmé et renforcé ». Le Projet de territoire du Grand Genève, permettant de répondre à l'appel à projet de la politique des agglomérations de 3^e génération de la Confédération - objet du présent rapport - s'inscrit dans la suite logique des projets d'agglomération franco-valdo-genevois précédents.

Le Projet de territoire du Grand Genève est ainsi fondé sur les trois stratégies urbanisation, mobilité et environnement constitutives du Projet d'agglomération de 3^e génération (PA3). C'est un projet qui vise à la fois à définir une vision durable du territoire à long terme et à guider la multitude des projets qui permettent de structurer - presque au quotidien - l'extension du fait urbain sur un large périmètre transfrontalier.

Comme le précise le document de portée politique, les élus du Grand Genève s'engagent désormais dans une démarche de **projet de territoire**, destinée à anticiper et accompagner les évolutions territoriales de ce bassin de vie à long terme, au-delà de la démarche de projet d'agglomération. Ils souhaitent ainsi prolonger et approfondir la réflexion partagée sur l'avenir de l'espace transfrontalier en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et d'environnement. Ils s'engagent aussi dans un programme de travail cadencé à 4 ans afin de suivre la politique des agglomérations de la Confédération suisse.

L'appel à projet pour un projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) de la Confédération suisse est l'un des outils mobilisables pour lever des fonds. D'autres comme les CPER français (Contrat de Plan Etat-Région) ou les partenariats Interreg auprès de l'Union Européenne, dans le cadre de la coopération transfrontalière, sont déjà sollicités et continueront à l'être.

1.2 La stabilité du périmètre du Grand Genève

Le périmètre du Grand Genève est à la fois fonctionnel et politique. Stable depuis 2012, il correspond d'assez près à l'espace fonctionnel du bassin d'emploi qui vit de manière toujours plus intégrée et qui tend à s'étendre peu à peu en dehors des limites du Grand Genève. Dans le même temps, ce périmètre regroupe l'ensemble des collectivités et groupes de collectivités voisines qui ont choisi d'adhérer au Projet de territoire du Grand Genève pour maîtriser ensemble leur développement.

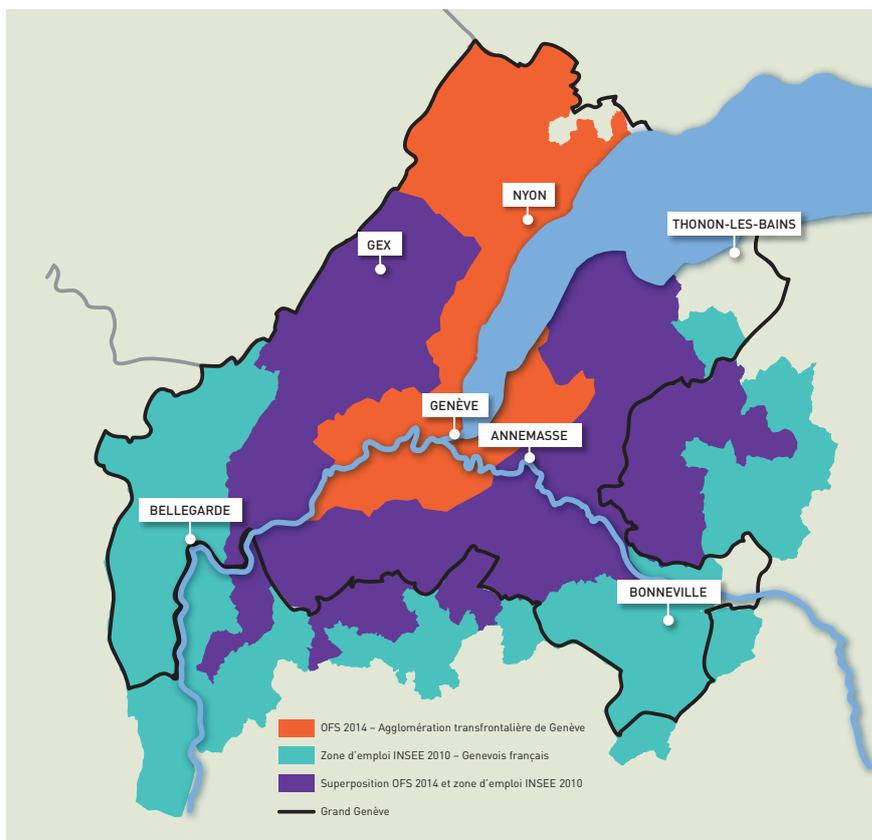
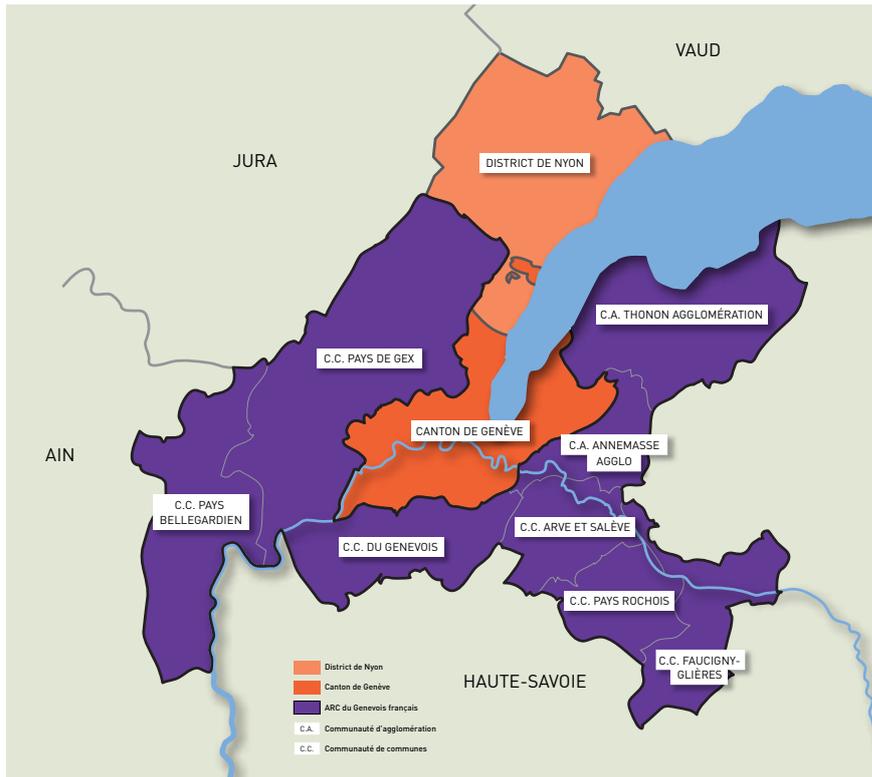


Figure 1 : Les territoires institutionnels et fonctionnels
Source : 10 ans d'agglomération franco-valdo-genevoise – Bilan, septembre 2015

Le périmètre du Grand Genève ne correspond pas exactement aux périmètres statistiques définis par les services suisses et français, réunis au sein de l'Observatoire statistique transfrontalier (OST), mais il s'en approche. La nouvelle définition des agglomérations, définie en 2014 par l'Office fédéral de la Statistique (OFS) à partir de données 2012, reconnaît une agglomération transfrontalière bien plus vaste et convergeant bien mieux avec le périmètre du Grand Genève que le périmètre pris en compte par la Confédération dans l'évaluation actuelle des projets d'agglomération qui se base sur la définition 2000 (*Voir annexe 3 Diagnostic, chapitre 1*).

Le périmètre du Grand Genève est un **périmètre d'adhésion** qui correspond en grande partie à l'**espace fonctionnel** de l'agglomération franco-valdo-genevoise et avec le nouveau périmètre statistique OFS. Il est donc paradoxal de limiter dans le même temps le périmètre pris en considération par la Confédération pour des cofinancements à l'ancien périmètre OFS, délimité selon une définition obsolète à partir de données qui ne sont plus d'actualité.

Il serait souhaitable que, conformément à la directive du Projet d'agglomération de deuxième génération, les projets présentés soient analysés au regard de leur inscription dans le nouveau périmètre OFS, plus conforme à l'attractivité réelle du territoire et à la réalité du fonctionnement de l'agglomération, notamment pour les déplacements ferroviaires.

1.3 Le renforcement des accords de base

Les Projets d'agglomération 1 et 2 s'appuient depuis 2005 sur la volonté commune des territoires du Grand Genève de **refuser le développement « au fil de l'eau »** et d'**organiser le territoire et son évolution de manière plus volontariste**. Il est effectivement largement admis que la poursuite des tendances passées menacerait la qualité de vie de l'ensemble de l'agglomération, et par là même son attractivité, portant préjudice à tous les territoires.

Les fondements du projet

Les principales volontés affichées par les partenaires depuis les débuts du processus sont :

- la volonté de réorienter le développement de l'agglomération vers les exigences d'un développement durable ;
- la volonté de préserver et valoriser les espaces naturels, agricoles et paysagers ainsi que leurs interconnexions ;
- la volonté de tendre vers un rééquilibrage de l'accueil des habitants au sein du territoire (accueillir plus d'habitants à Genève) ;
- la volonté de tendre vers un développement économique plus équitable (générer plus d'emplois en France, notamment qualifiés, et/ou développer des mécanismes de solidarité) ;
- la volonté d'offrir aux habitants du territoire des solutions de mobilité efficaces, différenciées et complémentaires, notamment en vue de limiter les nuisances, en favorisant un fort report modal sur les transports publics et la mobilité douce dans les secteurs les plus denses ;
- la volonté d'améliorer la qualité urbaine, notamment en offrant des logements à toutes les catégories de population au bon endroit, en valorisant les paysages urbains, en préservant le patrimoine et en générant des espaces publics de qualité ;

Cette convergence se traduit par les trois séries suivantes de fondements du projet :

- établi en 2007 : **une agglomération multipolaire, compacte et verte** ;
- établi en 2012 : **une agglomération solidaire, dynamique et efficace** ;
- et renforcé en 2016 : la volonté de mettre le projet au service des habitants à travers une double préoccupation, d'une part **une plus grande durabilité**, qui se traduit au niveau des principes environnementaux et sociaux, et d'autre part **un supplément de pragmatisme**, pour mieux concrétiser le projet, grâce à une meilleure prise en compte des différences entre territoires et des mécanismes profonds à l'origine des tendances observées.

La première phase du Projet d'agglomération en 2007 (PA1) a exprimé la volonté des partenaires de développer une agglomération multipolaire, compacte et verte. Il a précisé qu'une solidarité transfrontalière entre les territoires genevois, vaudois et français devait permettre de rééquilibrer l'accueil de la croissance des habitants et de partager de manière plus équitable et qualitative la dynamique économique (emplois qualifiés) sur l'ensemble du territoire.

multipolaire* Organiser et structurer une agglomération multipolaire cohérente et fonctionnelle fondée sur un réseau de centres urbains et de pôles d'activités bien intégrés, aux fonctions et profils complémentaires, interdépendants et interconnectés entre eux

Coordonner ce réseau urbain principal avec les offres de transport de manière notamment à « délester » le cœur de l'agglomération du trafic individuel

Organiser et structurer aussi la multipolarité à l'échelle des aires urbaines d'agglomération centrale et d'agglomérations régionales, en les coordonnant à leur tour avec les offres de transports

Assurer la participation de tous les territoires/toutes les régions de l'agglomération aux dynamiques qualitative et quantitative, en cherchant à accueillir « la bonne fonction au bon endroit »

compacte Concentrer le développement urbain dans un espace limité - c'est-à-dire limiter l'étalement urbain - afin de consommer un minimum de sol agricole et naturel et de ressources énergétiques

Promouvoir l'urbanisation vers l'intérieur impliquant la densification du tissu bâti et la mise à disposition d'espaces publics attractifs, à l'inverse d'une agglomération dispersée dans les quartiers de faible densité

Favoriser et faire fonctionner cette ville des courtes distances minimisant les longueurs des trajets parcourus en donnant la priorité aux transports publics et aux mobilités douces parce que ce sont les modes de transports les moins consommateurs de ressources

* Les slogans sont adaptés du *Projet d'agglomération 2, Annexe 3 chapitre 3*

verte	Développer un maillage vert fait d'espaces ouverts, agricoles et naturels maintenus, mis en valeur et structurés, essentiels pour maintenir la qualité de vie et la biodiversité dans l'agglomération, à l'inverse d'une agglomération segmentée par l'urbanisation
	Offrir à la population un accès facilité au paysage par un réseau d'espaces publics et d'espaces verts (comprenant des espaces de délasserement de qualité) établissant une relation entre les grands espaces ouverts et l'espace urbanisé
	Maintenir une biodiversité importante et non cloisonnée, en préservant et améliorant le réseau de continuums hydrauliques et naturels structurants à l'échelle de l'agglomération
	Améliorer la qualité environnementale (air, eau, bruit, énergie, etc.)
	Réduire la consommation d'énergie fossile et les émissions de CO ₂ selon les objectifs de protection du climat

La deuxième phase du Projet d'agglomération en 2012 (PA2) a confirmé et complété ces finalités, en réaffirmant la volonté des élus de construire une agglomération solidaire, dynamique et efficace. Il a également tiré parti d'opportunités et d'enjeux supplémentaires, entre autres sur les questions d'identité, d'attractivité, de positionnement économique, et d'efficacité des investissements.

solidaire	Travailler ensemble au bénéfice de l'entier de l'agglomération, en rappelant le besoin de solidarité transfrontalière pour assurer à tous une qualité de vie et de services dans toutes les entités de l'agglomération ;
	Tendre vers un rééquilibrage de la croissance des habitants de part et d'autre de la frontière nationale
	Tendre vers un rééquilibrage de la croissance des emplois de part et autre de la frontière nationale, en nombre d'emplois, mais aussi en type d'emplois (valeur ajoutée)
	Augmenter la solidarité entre ville et campagne
	Développer une gouvernance commune visant à dépasser les clivages issus de l'existence de la frontière nationale

dynamique	Organiser une agglomération attractive pour les activités économiques
	Développer et mettre en valeur une agglomération offrant une haute qualité de vie à ses résidents et usagers
	Mettre en place une logique de projet et de réalisation, dans le prolongement de la planification stratégique
efficace	Concentrer les efforts, l'énergie et les ressources des acteurs du territoire sur les investissements à la fois stratégiques à l'échelle de l'agglomération et fondamentaux pour le fonctionnement quotidien de l'agglomération transfrontalière
	Développer en particulier un système de transports renforcé pour répondre à la croissance de la population et de ses déplacements en favorisant l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce
	Développer l'idée d'une gouvernance performante de l'agglomération

1.4 Les évolutions du Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030

La 3^e étape se résume en un slogan : **« le Grand Genève, à vivre et à construire »**.

A travers le premier terme « à vivre » il s'agit de mettre l'habitant au cœur du projet, avec les problématiques liées à la qualité de vie, ainsi qu'à la cohésion sociale, dans l'esprit d'une agglomération plus durable.

Le second terme « à construire » renvoie à la nécessité d'un plus grand pragmatisme et d'une volonté commune affirmée de réaliser les projets.

Une agglomération à vivre

Pour un environnement de qualité

L'enjeu de construire une agglomération alliant dynamisme et croissance, et offrant une grande qualité de vie à ses habitants s'est imposé comme un thème central lors de l'élaboration du projet de territoire. La préoccupation d'améliorer le cadre de vie et de contribuer à la santé des habitants se concrétise notamment dans la prise en compte précoce des enjeux environnementaux dans le but de contribuer aux engagements suisse, français et internationaux en faveur du climat (*voir chapitre 5.4*).

Cette réorientation se traduit par une politique sectorielle complète concernant l'environnement, dans sa capacité à revisiter l'ensemble du projet pour plus de durabilité et plus de responsabilité, afin de limiter ses impacts. La politique sectorielle paysage est désormais regroupée avec l'urbanisation, le paysage pouvant être naturel ou urbain.

Pour mieux « vivre ensemble »

La qualité de vie pour TOUS les habitants du Grand Genève est un objectif central de cette étape avec :

- « L'agglomération verte », et le projet de paysage comme enjeu essentiel de la vision (y compris le maillage prolongé à l'intérieur des urbanisations principales dans le PA2), ainsi que son approfondissement à travers le paysage bâti.
- Le sujet de la cohésion sociale, suite à de nombreux témoignages mettant en avant l'urgence de traiter ce sujet. Le levier principal (à ce stade) est celui du logement. Il est en effet nécessaire d'offrir des opportunités résidentielles appropriées à toutes les catégories sociales, y compris les classes moyenne et pauvre. Ceci est à comprendre au sens large, c'est-à-dire avec des logements abordables localisés dans des sites de qualité et aisément accessibles, mais aussi l'accessibilité à la diversité des services de la vie quotidienne.
- L'amélioration des lieux de vie (lieux publics des centralités de l'échelle locale - quartier/bourg - jusqu'à l'échelle d'agglomération) et leur aménagement ainsi que les équipements/services qui sont concentrés dans l'urbanisation.

Ces sujets sont approfondis dans les travaux des périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération à différentes échelles.

Une agglomération à construire

Cette volonté transversale se décline en plusieurs axes de travail.

Le besoin et l'intérêt de priorités partagées

L'intérêt partagé du Grand Genève réside dans la mise en place d'une logique gagnant - gagnant qui peut se résumer par le slogan « nous sommes plus fort ensemble » :

- Valoriser et renforcer les atouts du Grand Genève, en vue de la concurrence avec d'autres espaces métropolitains en Europe, sachant que les retombées du dynamisme économique par exemple, profitent à tous ;
- Valoriser la spécificité des territoires du Grand Genève, dans une vision complémentaire et diversifiée des atouts de chacun.

Afin d'être plus efficace dans la concrétisation du projet de territoire, le Grand Genève a mis en place des groupes de travail transfrontaliers pour aborder la mise en œuvre des transports publics et leur exploitation, ou encore des communautés thématiques sur les questions environnementales (par exemple la communauté transfrontalière de l'eau ou de l'énergie).

Afin de réaliser les projets les plus efficaces et pertinents, un important travail de priorisation a été effectué. Ce travail a porté sur les mesures en lien avec les directives de la Confédération, sur la base des urgences suivantes constatées au sein du Grand Genève :

- Le CEVA, maillon manquant pour créer un véritable effet réseau du Grand Genève à travers le Léman Express, notamment entre l'agglomération centrale et les agglomérations régionales.
- Le réseau tram et BHNS (bus à haut niveau de service) pour relier le cœur de l'agglomération centrale aux territoires français.

- La hiérarchisation du réseau routier avec une logique concentrique d'organisation des accès depuis l'extérieur et de meilleure répartition des usages, notamment au moyen d'une gestion du trafic routier adaptée.
- Le développement d'un réseau de mobilité douce structuré et sécurisé
- La réalisation de projets urbains d'envergure, de quartiers durables pour façonner l'urbain.
- L'accompagnement des projets en faveur du climat et de l'énergie dans une logique partenariale, afin de réduire notre impact et de s'adapter au changement climatique.
- La prise en compte et la préservation du paysage et de la biodiversité

Enfin, avec la constitution du GLCT Grand Genève, une réflexion est en cours pour consolider les compétences financières de cet organe de gouvernance transfrontalier.

Construction d'une « culture d'agglomération »

Dans le but de se rapprocher des acteurs du Grand Genève, qu'ils soient institutionnels ou de la société civile, le projet de territoire s'appuie en particulier sur les avis du Forum d'agglomération regroupant les représentants de la société civile, et sur les instances des PACA pour alimenter le Projet de territoire à l'échelle de l'agglomération. Il s'agit d'une concertation technique, sociale et politique récurrente avec les acteurs des territoires.

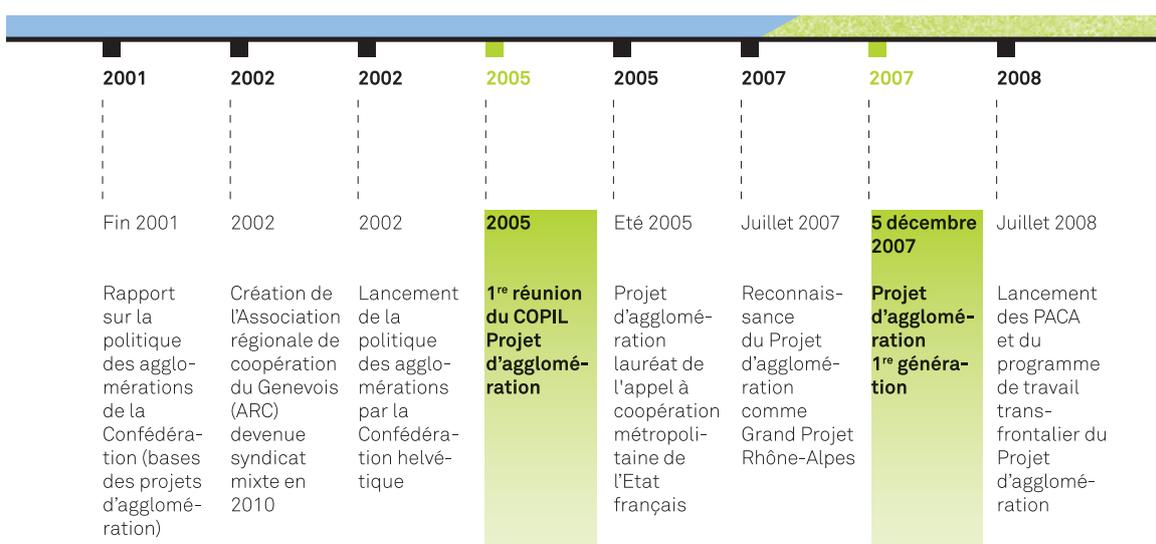
1.5 Réponses aux exigences de base

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

Exigences de base de l'ARE	Prise en compte dans le Projet de territoire 2016-2030
EB1 : Démarche participative	Chapitre 2 Gouvernance du Grand Genève Chapitre 6 A l'échelle des PACA
EB2 : Définition d'un organisme responsable	Chapitre 2 Gouvernance du Grand Genève Chapitre 7.6 Les moyens de la mise en œuvre

* Le contenu des exigences de base est précisé dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e génération, chapitre 3.4, ARE, février 2015.

<p>EB3 : Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action</p>	<p>Chapitre 3 La situation actuelle et les évolutions du Grand Genève</p> <p>Annexe 3 Diagnostic</p> <p>Annexe 4 Prospective</p>
<p>EB4 : Développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation</p>	<p>Chapitre 4 A l'échelle du Grand Genève, la vision d'ensemble</p> <p>Chapitre 5 A l'échelle du Grand Genève, les stratégies sectorielles</p> <p>Chapitre 6 A l'échelle du PACA</p> <p>Chapitre 7 La mise en œuvre du projet de territoire</p> <p>Annexe 2 Mesures et programme de travail</p>



<p>EB5: Description et argumentation de la priorisation des mesures</p>	<p>Chapitre 7.5.2 Les mesures de mobilité du Projet de territoire</p> <p>Annexe 2, chapitre 2: Méthode pour la priorisation des mesures infrastructurelles mobilité du Projet de territoire et fiches mesures A + B</p>
<p>EB6: Mise en œuvre et procédure de contrôle</p>	<p>Chapitre 7 La mise en œuvre du Projet de territoire : mesures, actions</p> <p>Chapitre 7.6 Les moyens de la mise en œuvre</p> <p>Annexe 5 Compte-rendu de la mise en œuvre</p>

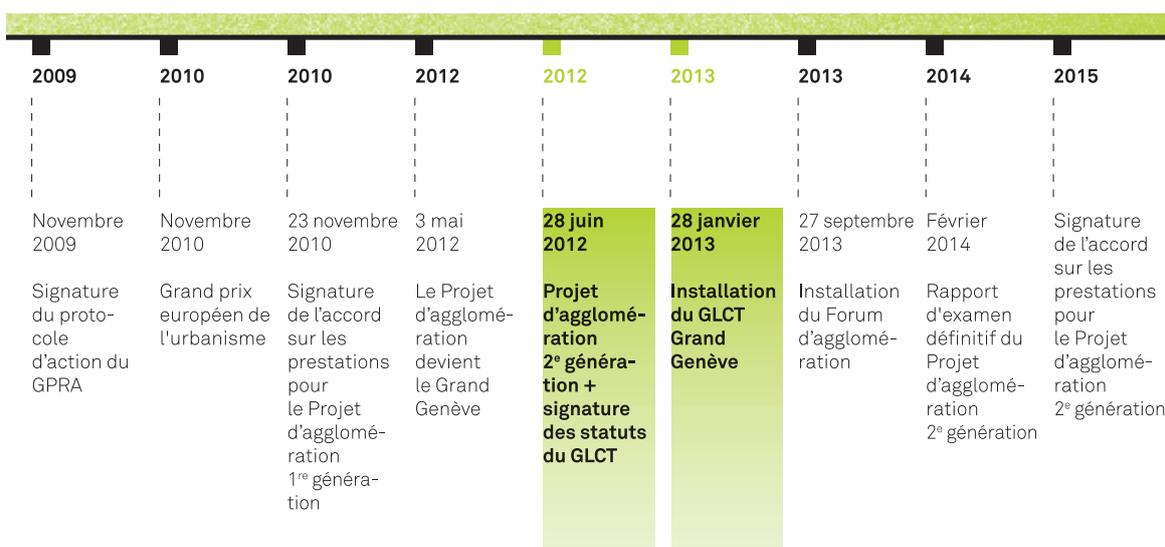


Figure 2: Les étapes de la construction de la gouvernance -
Source: 10 ans d'agglomération franco-valdo-genevoise – Bilan, septembre 2015

2. LA GOUVERNANCE DU GRAND GENÈVE

Ce chapitre répond aux exigences de base EB1 et EB2.

2.1. Les acquis des étapes précédentes

Plusieurs années de coopération contractuelle, sur la base du Projet d'agglomération et dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG), ont permis de structurer des méthodes de gouvernance performantes. Ces expériences ont débouché sur la volonté d'instituer - avec le projet d'agglomération de 2^e génération - le premier Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) de droit suisse, chargé du Projet de territoire du Grand Genève (PTGG).

Cette forme juridique, définie par l'article 11 de l'Accord européen de Karlsruhe constitue un pas important vers une gouvernance d'agglomération instituée. Le GLCT Grand Genève répond ainsi à l'exigence de la Confédération suisse de créer une « entité responsable » pour chaque agglomération.

Depuis 2007, on note trois évolutions majeures de la gouvernance du Projet:

- D'une part, le Comité de pilotage politique (COFIL) s'est intégré au GLCT Grand Genève dont les organes administratifs et techniques ont continué à assumer le pilotage du projet ;
- D'autre part, une structure locale par secteur, plus proche des habitants et des territoires, a été mise en place sous le nom de « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA). Chaque PACA dispose d'instances de pilotage politique, d'une expertise technique propre et de procédures de concertation. Cet échelon a permis d'impliquer, dans la dynamique du projet, un grand nombre de partenaires de tous échelons, y compris l'ensemble des communes et les associations citoyennes, qui entendent être acteurs du développement de leurs territoires ;
- Enfin, la création du Forum d'agglomération (voir ci-après), premier organe de concertation à l'échelle franco-valdo-genevoise.

Parallèlement, une ingénierie d'agglomération a émergé, portée et animée par l'équipe Grand Genève, en réponse aux défis concrets lancés par la mise en œuvre des mesures de 2007 et 2012. Ceci a permis d'accélérer le renforcement des services administratifs et techniques des territoires, tout en suscitant une vague d'innovations, d'échanges d'expériences, de rodage de méthodes et de procédures coordonnées.

2.2 Le schéma de gouvernance et ses piliers

Avec l'installation du GLCT Grand Genève, le 28 janvier 2013, s'est instauré un schéma de gouvernance pour porter l'agglomération franco-valdo-genevoise, avec le double objectif d'impliquer l'ensemble des acteurs engagés dans la construction du bassin de vie transfrontalier et de nourrir d'avis, d'idées et de propositions les politiques publiques portées à cette échelle.

Les collectivités membres du Groupement Local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève sont :

- le Canton de Genève,
- le Canton de Vaud,
- le District de Nyon,
- l'ARC Syndicat Mixte (Assemblée régionale de coopération du Genevois), regroupant les intercommunalités du Genevois français et la Ville de Thonon-les-Bains,
- la Ville de Genève,
- la Région Auvergne Rhône-Alpes,
- le Département de l'Ain,
- le Département de la Haute-Savoie.

La seule commune membre de droit du GLCT du Grand Genève est la Ville de Genève, principalement en raison de son rôle central dans l'agglomération. Les autres communes du Grand Genève, au nombre de 211, sont intégrées dans diverses structures qui les fédèrent et les représentent:

- Régionyon pour toutes les communes du District de Nyon
- L'ARC syndicat mixte pour l'ensemble des communes françaises

Pour les communes du canton de Genève, les rôles d'aménagement du territoire, de planification de la mobilité et de gestion des questions environnementales sont du ressort du canton, les communes étant étroitement associées à l'élaboration tant du projet d'agglomération au travers des PACA que des mesures qu'elles seront amenées à réaliser.

La mission du GLCT est de réaliser, organiser et gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du Projet de territoire du Grand Genève et à son approfondissement » [article 1]. Le GLCT est principalement compétent dans 3 domaines : l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement.

Fonctionnant sur une base volontariste, le GLCT du Grand Genève rassemble ses membres autour d'une vision et d'un projet commun, chacun s'engageant selon ses compétences et ses bases légales à décliner les objectifs du projet de territoire dans ses propres systèmes de planification réglementaire ou de mise en œuvre. C'est ainsi qu'aujourd'hui, tous les documents de planification d'aménagement du territoire, les plans directeurs cantonaux genevois et vaudois, les schémas de cohérence territoriaux français voire les documents communaux sont conformes aux orientations du projet d'agglomération.

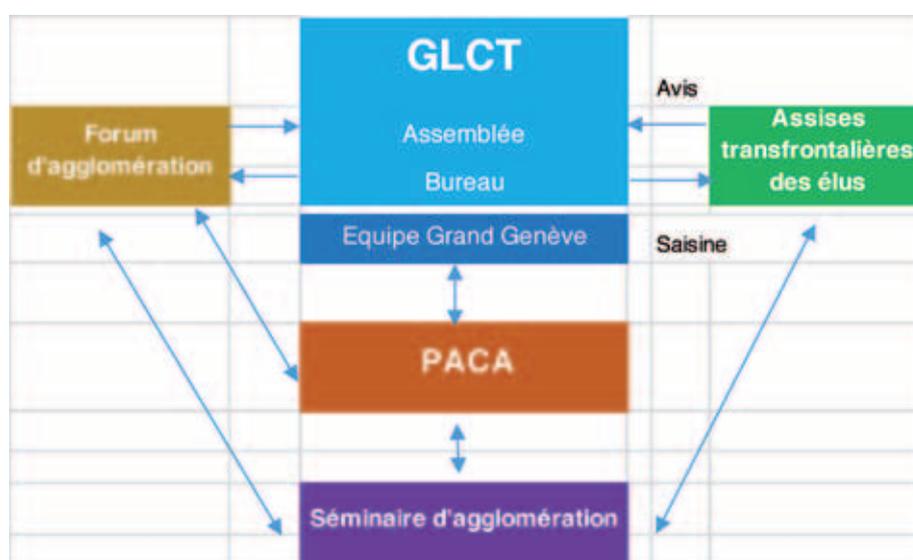


Figure 3 : Schéma de gouvernance du Grand Genève

Le GLCT a logiquement rattaché à son schéma de gouvernance les **Assises transfrontalières** des élus. Événement généralement annuel, les Assises réunissent les parlementaires genevois, vaudois, français, ainsi que les élus locaux, soit ceux qui ont à se prononcer sur les projets et les politiques portées par le Grand Genève, dans leurs différentes instances. Elles sont co-présidées par les présidents des Grands Conseils vaudois et genevois et le Président de l'ARC Syndicat Mixte.

Le 6 octobre 2016, s'est tenu la 4^e édition des Assises transfrontalières des élus, à Château Rouge à Annemasse. Une centaine de parlementaires genevois, vaudois et d'élus français (sénateurs, députés, conseillers régionaux, départementaux et communautaires) ont discuté du projet d'agglomération et de l'avenir du territoire.

L'événement a permis à des assemblées décisionnaires sur le devenir de l'agglomération franco-valdo-genevoise de se réunir, de se rencontrer, d'échanger, de poser les bases d'une culture commune et d'une même compréhension des enjeux.

Lieu de discussion du GLCT, le **séminaire d'agglomération**, qui se réunit une fois par an, permet d'associer l'ensemble des acteurs participant à la construction du Grand Genève, qu'ils soient privés ou publics, élus ou techniciens, autour de questions centrales pour le devenir du territoire.

Au niveau local, les **PACA** ont contribué à l'élaboration du Projet de territoire et resteront une plateforme de travail pour l'accompagnement de la mise en œuvre.

Parallèlement à la création du GLCT, le **Forum d'agglomération**** du Grand Genève a été installé le 25 septembre 2013. Il réunit 75 structures faitières, parmi les principaux acteurs de la société civile, réparties en 3 collèges répondant aux piliers du développement durable : économie, environnement, social & culturel.

Une vaste concertation pour répondre aux besoins du Grand Genève

Afin de répondre le plus finement possible aux besoins du territoire, une large concertation est menée, impliquant l'ensemble des acteurs du territoire. Cette concertation permanente s'appuie sur le schéma de gouvernance du Grand Genève. Dans le cadre de l'élaboration du Projet de territoire, elle s'est structurée autour de 3 étapes clé.

L'implication des élus du Grand Genève

Les entités politiques constitutives du Grand Genève contribuent activement au fonctionnement et aux réflexions communes, chacune selon son mode spécifique.

* Cette édition était co-présidée par Roxanne MEYER-KELLER, Présidente du Grand Conseil Vaudois, Jean-Marc GUINCHARD, Président du Grand Conseil Genevois, et Gabriel DOUBLET, Vice-président de l'ARC Syndicat Mixte.

** Le Forum est présidé par Myriam CONSTANTIN, membre de la Société civile du Chablais, représentante du collège social & culturel.

L'**ARC Syndicat Mixte** participe et débat sur l'ensemble des travaux du Grand Genève à travers ses deux instances décisionnelles principales : son bureau (mensuellement) et son comité syndical (deux séances par trimestre). Le Comité syndical délibère notamment sur la participation de l'ARC aux projets d'agglomérations et valide le budget dédié aux travaux du Grand Genève.

Par ailleurs, une Conférence des exécutifs de l'ARC, réunissant des élus de toutes les collectivités membres, a été spécialement créée pour contribuer à l'élaboration du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030. Cette Conférence s'est réunie à 4 reprises au cours de l'année 2016. Des réunions spécifiques ont été organisées au sein de plusieurs intercommunalités membres.

Au-delà, **les Conseils départementaux de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes**, ont mis en place des groupes de travail politiques dédiés et ont organisé plusieurs séances d'information et de débats au sein de leurs structures respectives.

Le **Conseil intercommunal du Conseil régional du district de Nyon**, association de droit public, est régulièrement consulté à propos des enjeux du Grand Genève, par le biais de préavis discutés en commission, présentés et entérinés en plénière. Chaque année, il libère les fonds nécessaires à la participation du budget du Grand Genève, il autorise la participation aux différentes générations de projet d'agglomération, et valide la signature des chartes d'engagement. Il est régulièrement informé des éléments majeurs de la conduite du projet d'agglomération, par le Comité de direction.

Pour le Canton de Genève, le projet est largement porté par l'administration cantonale à plusieurs niveaux. D'une part, la Délégation du Conseil d'Etat aux transports et à l'aménagement (DELTA) se réunit mensuellement et assure le portage politique du projet et effectue les principaux arbitrages. D'autre part au niveau technique, on trouve un certain nombre de lieux de débat et de construction du projet pour en assurer la transversalité. On peut relever, la plateforme interdépartementale (PFI) qui prépare les sujets abordés par la DELTA avec une fréquence mensuelle, la plateforme interdépartementale d'aménagement du territoire (PLATE) qui s'est réunie 4 fois sur le thème du projet de territoire, etc. La commission consultative cantonale pour l'aménagement du territoire (CAT), comprenant des représentants des partis, des communes et de la société civile, a également été sollicitée.

Pour l'élaboration du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, chacun des 7 **Copils PACA** (comprenant notamment des élus communaux et intercommunaux français et suisses) a été réuni à deux reprises : au mois de janvier 2016 pour débattre de l'état des lieux et de la vision d'ensemble, puis au mois de juin 2016 pour que chacun [chaque territoire/chaque maître d'ouvrage] puisse s'engager dans une mise en œuvre réaliste du projet de territoire, à travers les mesures.

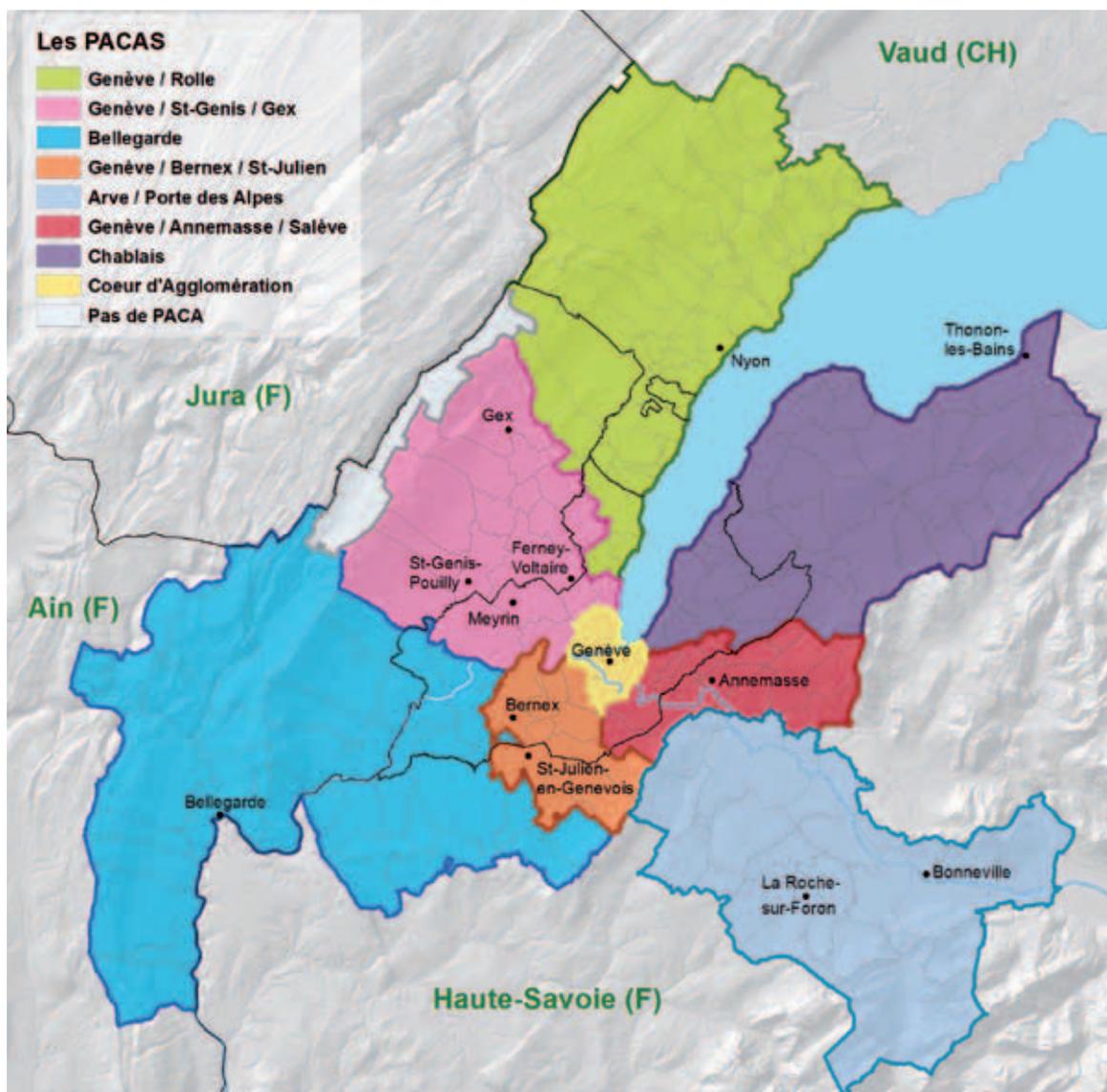


Figure 4 : Les PACA du Grand Genève

L'association de la société civile, le Forum d'agglomération organe de concertation

Le but du Forum d'agglomération est d'associer plus étroitement la société civile transfrontalière au devenir du territoire. En 3 ans, le Forum a ainsi travaillé sur une dizaine de sujets ayant trait notamment à l'identité du Grand Genève, au financement de l'agglomération, à la mobilité, au covoiturage, à la communication, au Projet de territoire du Grand Genève.

Sur saisine du GLCT, le Forum d'agglomération a créé une commission de travail ad hoc sur le projet d'agglomération, active de novembre 2015 à octobre 2016. Cette commission a produit un rapport, comportant 3 volets spécifique sur la vision d'agglomération, les stratégies sectorielles et les mesures. Le rapport est joint en annexe. La commission a réuni 30 membres, représentant 21 structures, dont l'Université de Genève, l'Union des associations patronales genevoises, la FRAPNA, Pro-Vélo, la FMB, le Comité économique et social transfrontalier (CEST), Asters, etc. Les territoires franco-valdo-genevois étaient également représentés.

La Commission s'est réunie 14 fois dans l'année 2016 pour échanger, débattre, consulter et rédiger. Afin de rendre leur avis, ses membres ont eu accès à tous les documents transmis au Bureau du GLCT. L'équipe Grand Genève et le mandataire sont intervenus à plusieurs reprises, afin de répondre aux interrogations ou apporter des compléments.

Des représentants du Forum d'agglomération ont participé également aux séances des Comités de pilotage de chaque PACA.

Pour répondre à l'objectif d'associer pleinement la société civile transfrontalière à la démarche, afin d'en faire une force de contribution, de proposition et de réorientation, la concertation a été organisée durant la phase d'élaboration du projet et non une fois celui-ci quasi finalisé. Le Forum d'agglomération du Grand Genève s'est ainsi affirmé comme un acteur clé de la démarche.

Une présence plus forte dans les médias et sur le web

JE COMPTE
915 000
HABITANTS

JE SUIS
**SUISSE &
FRANÇAISE**

JE SUIS
**& RURALE
& URBAINE**

JE SUIS
**UNE AGGLOMÉRATION
TRÈS DYNAMIQUE**

MAIS JE N'AI PAS DE NOM...

À NOUS DE LE CHOISIR SUR
www.choisirnotrenom.com

DU 24 MARS
AU 1^{ER} MAI

JE COMPTE
915 000
HABITANTS

JE SUIS
**SUISSE &
FRANÇAISE**

JE SUIS
**& RURALE
& URBAINE**

JE SUIS
**UNE AGGLOMÉRATION
TRÈS DYNAMIQUE**

**MERCI
DE M'AVOIR
DONNÉ UN NOM!**

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE

Plus d'infos sur www.projet-agglo.org

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Figure 5: Campagne pour le choix du nom de l'agglomération: plus de 5000 personnes ont voté en ligne
Source: 10 ans d'agglomération franco-valdo-genevoise – Bilan, septembre 2015

La politique de communication a franchi un cap en termes de présence dans le débat public, grâce à des émissions régulières à la télévision locale, une appropriation accrue des sujets transfrontaliers par les médias, et quelques échanges avec la population. C'est ainsi qu'une consultation avait été organisée en 2012 au sujet du nouveau nom du territoire, donnant naissance au « Grand Genève ».

De nombreuses initiatives se créent au fil des années avec le déploiement d'événements grands publics à l'échelle du Grand Genève (les « Jeux du Grand Genève » ont regroupé 3'000 participants dans différentes disciplines sportives en 2016). Ces actions témoignent à la fois de la réalité de ce territoire et de l'appropriation progressive de la démarche par les différents acteurs du territoire. Le Grand Genève a totalement revu son site Internet en 2013. L'objectif de cette nouvelle plateforme a été de proposer un premier niveau d'information accessible à une cible de non-initiés, tout en étant un centre de ressources pour les collaborateurs des différents partenaires. Trois portes d'entrées sont principalement dédiées au grand public : actualités, vidéos et agenda culturel. Un site extranet permet quant à lui de planifier chaque séance de travail, politique ou technique. En gagnant en moyenne depuis 4 ans plus de 10'000 visites/an, le site du Grand Genève représente l'une des actions majeures de sa stratégie d'image, en rapprochant petit à petit l'agglomération transfrontalière de la population locale.

Actions pour remplir ces objectifs : Fiche-action Co1

2.3. Le Projet de territoire comme un processus ET un projet

Le Projet de territoire du Grand Genève est un processus qui - au-delà d'une vision partagée du devenir - doit permettre de gérer le développement du territoire de manière continue, pragmatique et réaliste, selon le schéma ci-dessous. Ainsi, le Grand Genève se donne les moyens de concevoir, mettre en œuvre et adapter le projet de territoire de manière itérative :

- en définissant, complétant, corrigeant et affinant au fur et à mesure **la vision et les stratégies sectorielles** ;
- en suivant les évolutions - grâce au **monitoring** - afin de savoir quand, où et comment réagir et agir ;
- et en réorientant en conséquence la mise à jour régulière de la **mise en œuvre** (mesures et actions, gouvernance, outils, y compris les prochains projets d'agglomération) afin de décider des choix et priorités du moment en fonction des urgences, potentiels et besoins identifiés.

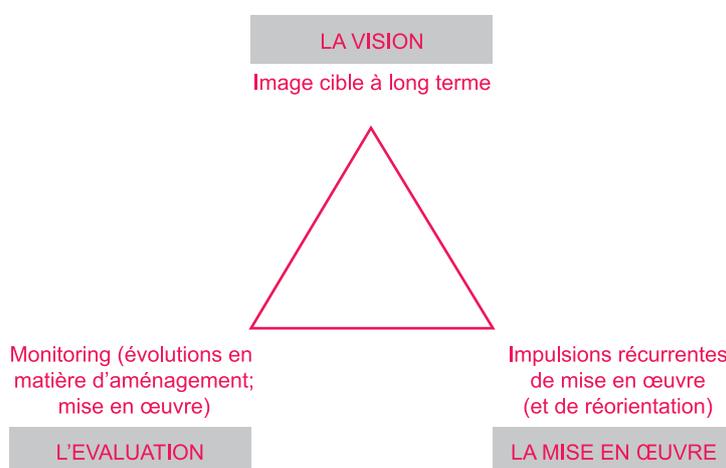


Figure 6 : Du processus au projet par une méthode itérative

La nécessité de mieux tenir compte du financement

Pour garantir la mise en œuvre des projets, il est nécessaire de poursuivre la réflexion sur les outils de financement et les mécanismes de solidarité à l'échelle du Grand Genève et de ses territoires, à la fois pour des raisons de pragmatisme (sans ces réponses, les projets ne se réaliseront pas) et en réponse à la demande réitérée de nombreux acteurs.

Dans cette optique, l'exploitation des infrastructures est à mettre au même niveau que celui de leur financement, et intégrée dès l'amont des réflexions.

La nécessité de différencier, pour plus de pragmatisme

Le Projet de territoire du Grand Genève a jusqu'à présent (PA1 et PA2) dessiné un territoire à structure, opportunités et dynamique «simplifiées et schématiques», ne différenciant que l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et l'agglomération diffuse (correspondant ainsi à un dessin centre-périphérie relativement simple).

Or, on constate que les dynamiques et les pressions diffèrent fortement entre territoires.

- en matière de dynamiques économiques (globale et par secteur d'activité, etc.)
- en matière de mobilité (comportement des habitants, saturation des réseaux etc.)
- en matière de dynamique résidentielle (création de logements, offre en logements abordables, cohésion sociale, etc.).

Il faut toutefois noter que les dynamiques constatées (autant en matière d'économie que d'offre résidentielle) ne sont que partiellement le résultat d'une volonté politique et publique en matière d'aménagement, et qu'elles reflètent surtout la position des marchés (du travail et de l'immobilier).

La nécessité de prioriser, pour plus de faisabilité

La priorisation des mesures pour cette étape a été faite en fonction des capacités des territoires concernés à porter les projets selon les horizons prévus. Elle s'est aussi appuyée sur la compréhension des outils disponibles pour financer les mesures et a travaillé les phasages de la mise en œuvre, sans perdre la vision d'ensemble de la stratégie, ni les interdépendances entre les différentes mesures.

Ce travail de tri/priorisation des mesures est exposé dans l'introduction de l'annexe 2.

La nécessité de mieux communiquer et de mieux associer les partenaires

D'un côté, de nombreuses initiatives intéressantes sont mal connues, comme la mutualisation de zones d'activités imposée en France, le renforcement des intercommunalités, le retour en zone agricole de nombreuses zones à urbaniser ou la transformation et la densification des tissus très peu denses, etc.

De l'autre, Genève est systématiquement «accusée» de ne pas remplir ses engagements en termes de production le logement, et pourtant les nouvelles lois et programmations commencent à produire les premiers effets.

Ces constats de manque de visibilité renvoient à la nécessité de renforcer encore le dialogue entre acteurs et avec la population.

Du point de vue des acteurs (décideurs) internes au territoire, la dynamique réelle du travail en commun à l'échelle de la planification d'ensemble a encore du mal à se traduire dans les pratiques quotidiennes. Les échanges d'expériences pourraient se développer.

Du point de vue de la société civile, la structure mise en place commence à produire ses effets, et les contributions du Forum d'agglomération ont été très utiles au murissement du projet.

La complexité des phénomènes rend par contre la communication grand public particulièrement difficile, car devant en outre jouer avec trois systèmes d'information et pratiquement trois cultures. Cet enjeu de communication et d'association des partenaires - probablement pas encore passé dans les mœurs de manière suffisante - est déterminant pour essayer de « donner envie » à chacun de contribuer au Grand Genève - selon ses moyens, et dans son intérêt bien compris - en des temps où la crainte de l'autre est globalement plus développée que son accueil.

3. LA SITUATION ACTUELLE ET LES ÉVOLUTIONS DU GRAND GENÈVE

Ce chapitre répond à l'exigence de base EB3

3.1 Le fonctionnement global du territoire

Le Grand Genève connaît l'une des dynamiques démographiques les plus fortes parmi les agglomérations européennes. En effet, la croissance de la population a atteint 40% depuis 1990 alors que le nombre d'actifs transfrontaliers a triplé entre 1999 et 2013. Ainsi, en 2015, la population du Grand Genève est estimée à environ un million d'habitants pour un nombre d'emplois qui avoisine les 500'000.

Offrir des solutions de déplacement durable en réponse aux besoins de mobilité de la population et maîtriser la consommation d'espace sont parmi les défis majeurs à relever. Le diagnostic détaille les évolutions du territoire. **Le diagnostic complet constitue l'annexe 3 du dossier.**

AU CŒUR DES DÉFIS DU GRAND GENÈVE : L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ENTRE 2002 ET 2011

Source: Enquête aux frontières du canton de Genève, 2011, CRFG



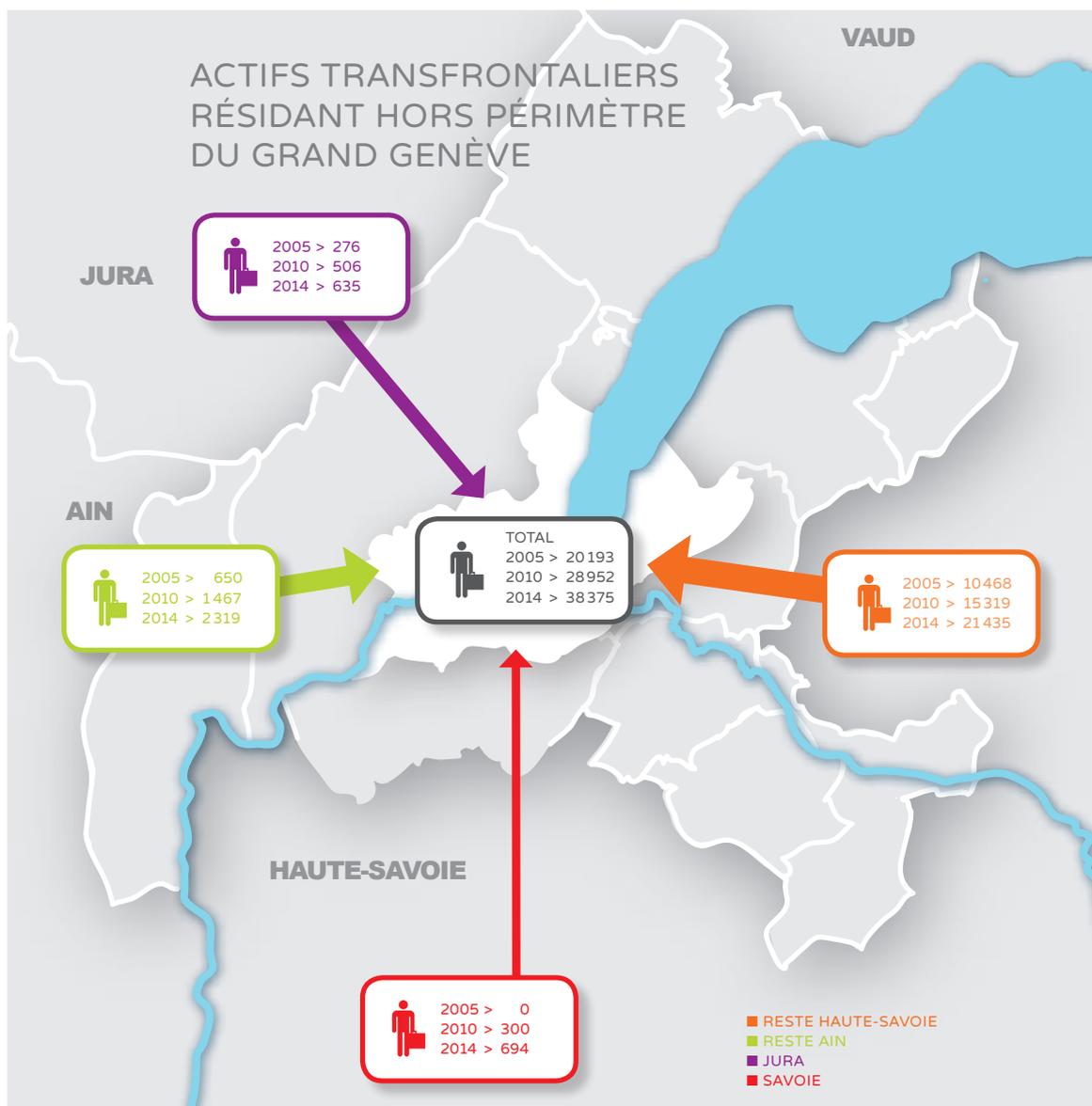


Figure 7: Mobilité et actifs transfrontaliers, caractéristiques essentielles du territoire Source : 10 ans d'agglomération franco-valdo-genevoise – Bilan, septembre 2015

Afin de synthétiser les éléments de diagnostic et introduire les objectifs et éléments de stratégie du Projet de territoire, ceux-ci sont présentés sous la forme d'une grille d'analyse « forces, faiblesses, opportunités et menaces ».

3.1.1. Forces et faiblesses globales du territoire du Grand Genève

Voir Annexe 3 diagnostic

Forces

- Le Grand Genève est le noyau principal de la métropole lémanique qui bénéficie d'une très bonne image, servie par son attractivité et sa qualité de vie reconnues (allant du cadre de vie exceptionnel entre lac et montagnes, à la qualité des infrastructures dont l'aéroport, en passant par le tourisme ou le niveau de formation élevé de la main d'œuvre).
- Il découle de cette situation à la fois un fort dynamisme démographique et une croissance économique continue très ouverte à l'international. Le territoire présente une forte concentration de centres de décisions, d'organisations internationales, de centres de recherche et de formation.
- Cette conjoncture favorable permet la création d'activités et d'emplois diversifiés.

Faiblesses

- Le revers de la médaille consiste en une expansion rapide du territoire urbanisé, difficile à canaliser, notamment dans les territoires les plus périphériques, peu armés pour faire face à des taux de croissance très élevés (jusqu'à 4 ou 5%/an), puisque ce sont ces communes qui sont privilégiées par une partie des arrivants, en l'absence d'une offre de logements suffisante et/ou adaptée dans le canton de Genève.
- Le morcellement institutionnel caractéristique de toute agglomération transfrontalière (malgré les réels progrès de la gouvernance du Grand Genève) est synonyme de dispersion et de complexité des systèmes de décisions, ce qui a des impacts multiples :
 - sur les temps de décision, dépendant du rythme de construction des consensus,
 - sur l'inégalité des moyens financiers et humains entre les territoires,
 - sur la difficulté des acteurs à prendre conscience et à profiter des réels potentiels d'optimisation (fonctionnement et financement),
 - sur la difficile gestion de la forte croissance à cette vaste échelle (ce qui est vrai partout, mais encore plus difficile ici pour les raisons exposées ci-dessus).
- La croissance du Grand Genève souffre du retard relatif (par comparaison avec d'autres agglomérations) du réseau de transport, ce qui entraîne des impacts négatifs sur la qualité de l'air, la qualité de vie, voire un jour sur l'attractivité de l'ensemble.

Opportunités

- L'attractivité du territoire à l'échelle mondiale est le résultat de multiples facteurs exogènes (organisations internationales et organisations non gouvernementales, sièges sociaux, milieu bancaire, etc.), et il en résulte pour le territoire une croissance des moyens financiers et humains.
- La politique des agglomérations de la Confédération a permis d'impulser une démarche de projet à l'échelle de l'agglomération transfrontalière et de concrétiser la structuration institutionnelle du Grand Genève (débutée en 1973 avec le CRFG). Cette politique - et plus globalement l'ensemble des démarches contractuelles (Interreg européen, etc.) - sont l'occasion de continuer à renforcer la cohérence entre toutes les démarches (planifications et projets).

Au-delà des démarches contractuelles, la politique des pôles métropolitains en France participe également à la mise en valeur des agglomérations telles que le Grand Genève (L'ARC deviendra pôle métropolitain en 2017).

Menaces

- La « connexion au monde » du Grand Genève fait que le territoire est très sensible aux fluctuations du contexte économique international, ainsi qu'aux décisions politiques prises ailleurs (taux de change, politiques fiscales, accords bilatéraux, etc.). Ces incertitudes multiples doivent être intégrées dans la planification, ce qui constitue un certain paradoxe.
- La rigueur budgétaire qui s'est progressivement imposée aux trois partenaires - pour des raisons différentes - rend plus difficile la mise en œuvre des projets. C'est un élément de contexte qui impose des arbitrages parfois ardu dans un contexte transfrontalier.

3.1.2. Forces et faiblesses de l'urbanisation et du paysage

Forces

- La croissance démographique et économique à un rythme soutenu de l'agglomération centrale, des agglomérations régionales et des centres locaux renforce la multipolarisation du Grand Genève, qui pourra de plus s'appuyer sur le Léman Express et la création de nouveaux axes TC forts.
- En parallèle, on constate une densification de plus en plus marquée de l'agglomération centrale, des agglomérations régionales et des centres locaux : les nombreuses opérations en cours ou projetées favorisent la mutation des quartiers de villas et des anciennes zones industrielles et ferroviaires, bien desservis par les transports en commun (TC) et la mobilité douce (MD), accélérant ainsi « l'urbanisation vers l'intérieur » en France et en Suisse. Des densités suffisantes sont également imposées dans la plupart des extensions urbaines sur l'espace agricole.
- Malgré une pression foncière élevée, les collectivités les plus touchées par l'étalement urbain se donnent progressivement les moyens réglementaires de limiter cette évolution.
- Les territoires intensifient leurs efforts en matière de planification de l'urbanisation et de politique foncière, en tirant parti des outils et contraintes réglementaires existants, et en créant de nouveaux, ce qui leur permet progressivement de tendre vers leurs objectifs de développement. Un effort particulier est fait dans les nouvelles opérations en faveur du logement à but social et de la mixité des affectations.
- Le cadre de vie et le paysage sont de grande qualité, ce qui implique d'en prendre le plus grand soin dans les développements à venir. Les collectivités ont commencé à concrétiser le Projet paysage en mettant en œuvre une large panoplie de mesures (projets de paysage prioritaires, contrats corridors, etc.).
- Dans le cadre des grandes opérations d'urbanisation et de la réalisation des nouvelles infrastructures de transport, des espaces publics et espaces verts de qualité sont aménagés ou requalifiés, contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie urbain, à la promotion des mobilités douces.
- La cohérence entre les planifications réglementaires des différentes entités et le projet de territoire commun s'accroît et s'approfondit continuellement. Ainsi la cohérence globale entre les territoires est en marche, même si tous les résultats souhaités ne sont pas encore visibles.

Faiblesses

- La dispersion de la population dans le Grand Genève et dans les territoires voisins s'accroît parallèlement à la tendance à la concentration des emplois, ce qui entraîne une augmentation de la spécialisation des territoires, et par là même des déplacements domicile/travail.
- Il résulte de ces différents mécanismes un déséquilibre territorial dans la production de logements, comprenant une production insuffisante à Genève, une forte hausse du coût du foncier et de l'immobilier partout, entraînant une expansion de l'agglomération hors périmètre. L'accès au logement est ainsi globalement difficile, notamment à cause des prix et du manque de logements aidés, malgré les efforts soutenus de nombreuses collectivités.
- L'étalement urbain et une croissance démographique intense restent des tendances fortes dans les bourgs et des villages, favorisant ainsi le mitage des espaces ouverts, la perte d'identité patrimoniale et la banalisation du tissu urbanisé. Par ailleurs, la densification de l'habitat et l'implantation des activités et des équipements ne s'opèrent pas toujours dans des lieux bien desservis par les TC et bénéficiant de services publics et privés suffisants.
- La prise en considération des questions sociales n'est pas suffisante (vieillesse de la population, précarisation de certaines populations, difficulté d'accès au marché du logement pour les catégories moyennes et inférieures, difficulté d'accès à certains équipements métropolitains, difficulté de réaliser les équipements au rythme de la croissance, etc.).

Opportunités

- La démarche Projet de territoire représente également une excellente opportunité pour développer les capacités locales en ingénierie urbaine, enjeu absolument majeur pour assurer la mise en œuvre dans le territoire des intentions déjà validées par tous (le développement des centralités locales, par exemple).
- L'évolution des cadres légaux nationaux, notamment la nouvelle LAT et la politique sectorielle des surfaces d'assolement (SDA) pour les cantons de Genève et Vaud, et la loi ALUR pour les territoires français peuvent favoriser une convergence des politiques territoriales en matière de maîtrise de l'étalement urbain, de protection du paysage et de promotion de la densification.
- Les collectivités et d'autres acteurs (p. ex les coopératives) mènent des expériences innovantes en matière d'habitat, d'espace public, de promotion des produits locaux, de concertation, etc. qu'il est intéressant de diffuser tout en les adaptant au contexte local.

Menaces

- La diversité, l'importance et l'évolution des contraintes légales réduisent les marges de manœuvre pour agir de manière cohérente au niveau du Grand Genève, dans la mesure où chaque système légal local (national ou cantonal), chaque document de planification urbaine, peut régler son propre territoire en n'accordant pas suffisamment d'importance aux impacts de ses propres décisions sur les autres territoires (*voir chapitre 5.2.5*).
- La pression intense du marché de l'immobilier, la concurrence entre les territoires, notamment pour l'accueil des activités, et les oppositions locales peuvent conduire à des décisions non conformes avec les principes d'aménagement, tant au niveau des territoires qu'au niveau du Grand Genève. Les contraintes environnementales peuvent également contribuer à renforcer les déséquilibres actuels.

3.1.3. Forces et faiblesses de la mobilité

Forces

- Le réseau structurant TC suprarégional permet déjà d'assurer les liens vers l'extérieur de l'agglomération, ainsi que les liaisons entre la plupart des agglomérations régionales.
- Ce réseau va être complété avec la mise en service en 2019 du maillon manquant entre les réseaux suisse et français, pour offrir au Grand Genève un véritable RER (le Léman express). Il s'agit de valoriser au maximum cette nouvelle infrastructure grâce au renforcement de « l'effet réseau » (par ex. développer l'offre TC de rabattement en coordination avec le RER, densifier autour des gares, améliorer les interfaces, développer les infrastructures d'intermodalité dont les P+R et B+R, profiter du report modal sur le RER pour pacifier et/ou requalifier des axes urbain et prioriser les TC, etc.).
- Le réseau TC de l'agglomération centrale est dense dans le Canton de Genève. Il s'est fortement développé durant la décennie écoulée avec la création d'un réseau d'axes forts (tram) et le renforcement des lignes urbaines et régionales. Les lignes transfrontalières ont connu de très forts taux de croissance de fréquentation. L'ensemble fonctionne mieux grâce à la création d'une entité juridique permettant de commander des prestations de transport public (GLCT transport public).
- Dans les agglomérations régionales, les réseaux locaux de transports publics se sont également renforcés. C'est notamment le cas dans le district de Nyon où le réseau s'est fortement développé depuis 2012 et dans Annemasse Agglo avec la mise en service du BHNS Tango en 2015.
- Le réseau routier est largement constitué et des continuités transfrontalières efficaces existent (autoroute, réseau routier structurant). La mise en valeur de ce réseau autoroutier bien structuré et le développement à venir de sa capacité (élargissement à court et moyen terme puis bouclage est à long terme) permettent d'envisager l'adaptation des réseaux locaux, notamment en requalifiant et en apaisant les axes du réseau d'agglomération, en particulier à l'intérieur des centralités.
- En matière de stationnement, le cœur d'agglomération et les agglomérations régionales présentent déjà une gestion volontariste du stationnement avec réglementation du stationnement public et privé et limitation de la croissance des places à destination des pendulaires.
- L'évolution des bases légales incite à une meilleure organisation des déplacements, à l'exemple de la loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (entrée en vigueur en juillet 2016); celle-ci priorise en effet les modes de déplacements dans le Canton en fonction de trois types de zones.
- L'ensemble de ces mesures connaît un certain succès, comme le montre l'étude sur l'évolution des transports publics 2011-2014* qui met en lumière la très bonne corrélation entre l'augmentation de l'offre TC et l'augmentation de la fréquentation.

* Référence de l'étude : cahier 16-1

Faiblesses

- Dans les aires urbaines compactes, les conflits d'usages dans l'espace routier sont importants, notamment en raison du manque de choix stratégiques dans le développement de la mobilité. Il en découle une situation non satisfaisante pour les transports collectifs (TC) et les modes non motorisés. La vitesse commerciale des premiers reste souvent en deçà des objectifs, et la qualité des cheminements piétons et vélo insuffisante.
- En matière de réseaux TC, de profondes disparités existent entre les secteurs denses (agglomérations centrale et régionales) et l'espace des bourgs et villages. Or ces secteurs suburbains et périurbains - les plus dynamiques en termes de croissance relative - sont les plus difficiles à desservir par les transports collectifs (financement de l'exploitation, organisation des réseaux routiers). De nombreux secteurs sont ainsi soit très mal (fréquence, offre peu appropriée), soit pas du tout desservis par les TC.
- Le réseau routier n'est pas toujours exploité et organisé de manière cohérente avec les principes généraux et l'offre TC (priorisation des TC dans l'espace et dans le temps). D'une part, la fonctionnalité de certains axes n'est pas cohérente avec leur hiérarchie, d'autre part, la logique de maîtrise des flux en direction du centre n'est pas appliquée de manière systématique. Les contrôles d'accès en entrée des localités sont peu répandus et le principe d'optimiser l'utilisation des réseaux supérieurs n'est pas encore complètement mis en œuvre.
- Le vélo n'est pas encore suffisamment considéré comme mode de transport à part entière, notamment en complémentarité avec les transports publics.
- La gestion du stationnement public et privé présente de fortes disparités selon les secteurs de l'agglomération.

Opportunités

- Les appels à projets de rang supérieur (dont la politique des agglomérations de la Confédération ou les contrats de plan Etat-Région) permettent de poursuivre la constitution des réseaux et de leurs complémentarités.
- Des opportunités sont à saisir dans les évolutions des technologies, des comportements et des usages en faveur des mobilités plus durables (à l'exemple du covoiturage).

Menaces

- La diversité des bases réglementaires pour financer et gérer les infrastructures transfrontalières rendent la collaboration et la mise en œuvre complexe.
- Le manque de moyens financiers (tant au niveau de l'investissement que de l'exploitation) crée une difficulté supplémentaire dans le développement des transports publics transfrontaliers.
- La fin de la gratuité du réseau autoroutier français au pied du Salève faisant office de contournement présente une menace de report du trafic sur les réseaux locaux.
- La convergence de multiples flux importants transports en commun et transport individuel motorisé dans le secteur aéroportuaire engendre une situation de saturation.

3.1.4. Forces et faiblesses de l'environnement

Forces

- Le territoire du Grand Genève dispose de ressources abondantes et de qualité (nature, biodiversité, paysage, etc.), ce qui constitue un capital de départ riche mais fragile.
- Les politiques publiques des différentes entités intègrent les questions environnementales et des actions concrètes ont été conduites avec succès, à la fois localement et de manière transfrontalière.
- L'environnement est un socle déjà ancien de la coopération transfrontalière (gestion de la nappe du genevois, CIPEL, contrats de rivières transfrontaliers, etc.), et des partenariats actifs existent dans beaucoup de domaines (par ex. contrats de corridors).
- Outre les initiatives transfrontalières publiques, le territoire peut aussi compter sur un tissu associatif et d'ONG qui constituent un réservoir de compétences mobilisables pour initier et mettre en œuvre des actions locales en faveur de l'environnement et du climat.

Faiblesses

- L'étalement urbain (conséquence de l'attractivité du territoire, de son mode d'aménagement, et de la faiblesse relative des TC) constitue un problème à plusieurs titres : pour la fragmentation des espaces naturels et agricoles, la perte de biodiversité, la gestion des risques, ainsi que pour les effets de la mobilité (qualité de l'air, bruit, etc.).
- La dualité des systèmes (français et suisse) pose problème dans la complexité à gérer les ressources et les problématiques environnementales comme elles pourraient l'être dans un système unifié (par ex. eau, sous-sol, énergie, déblais, biomasse, etc.).
- La difficulté d'intégrer pleinement les liens entre les enjeux environnementaux et sanitaires dans la pesée des intérêts (ex. impact sanitaire et financier de la pollution de l'air)

Opportunités

- Les enjeux environnementaux ne connaissent pas les frontières administratives (qualité de l'air, gestion de l'eau, biodiversité, gestions des espèces envahissantes, climat, etc.) imposant de fait une nécessaire collaboration à l'échelle régionale. Ainsi, les risques liés au changement climatique peuvent se transformer en opportunités, si le levier de la transition énergétique est utilisé pour développer une vision globale transversale moins cloisonnée, et stimuler une démarche de transition (sobriété, nouvelle mobilité, habitat durable, etc.).
- A condition d'une démarche volontariste forte, la coexistence de deux systèmes permet de choisir les normes les plus vertueuses, et de faire ainsi du Grand Genève un territoire exemplaire (ex. démarches exploratoires concernant les micropolluants).

Menaces

- L'évaluation et l'anticipation des impacts de l'évolution climatique sur le territoire sont des sujets difficiles à appréhender.
- De plus, la réalité transfrontalière du territoire complexifie encore la tâche, en raison de la disparité des cadres réglementaires, doublée de l'incertitude concernant la pérennité des politiques publiques et de leurs financements. Or, en l'absence de mise en œuvre des politiques préconisées, les conséquences et les coûts induits pour les collectivités risquent fort d'être encore plus importants.

- La gestion durable de l'environnement est un sujet complexe en soi (car regroupant de multiples registres interdépendants), rendu encore plus difficile par la nécessité locale de gérer les effets sociaux et économiques de la forte croissance.

3.2. Evolution réelle et objectifs des Projets d'agglomération 2007 et 2012

Les projets d'agglomération précédents se sont fondés sur un accord politique visant plus d'équité dans le développement transfrontalier et se traduisant par un accord chiffré simple : l'accueil de la moitié des nouveaux logements et des nouveaux habitants à Genève et l'accueil de 30% des nouveaux emplois en France. Le nombre supplémentaire d'habitants était estimé à l'époque à +200'000 habitants à l'horizon 2030. Cet accord politique a eu comme vertu d'engager le dialogue entre les différentes entités de l'agglomération. Il impliquait une rupture totale par rapport aux tendances précédemment observées : il s'approchait du scénario le plus volontariste des projections démographiques, et s'écartait fortement du scénario qui se limitait à infléchir ces tendances, en tenant compte des capacités d'accueil propres des territoires.

Force est aujourd'hui de constater que l'évolution réelle est très dynamique, et que les tendances constatées ne correspondent pas à cet accord.

La croissance démographique s'avère plus forte qu'envisagée globalement pour le Grand Genève, et elle est répartie de manière différente : le district de Nyon et les territoires français ont accueilli plus de nouveaux résidents que le canton de Genève, qui enregistre cependant une des croissances les plus fortes de son histoire, mais moins que les objectifs initiaux de rééquilibrage ne le rendaient nécessaire. On constate également que la population des bourgs et villages augmente proportionnellement plus que celle des agglomérations.

La production de logements a été largement inférieure aux objectifs dans le canton de Genève et bien supérieure dans les territoires français. A noter que l'évolution des modes de vie (par ex. les divorces) et le vieillissement de la population ont entraîné un besoin en logements supérieur à celui induit par la seule croissance démographique.

La croissance des emplois se révèle nettement plus forte qu'envisagé à Genève et dans le district de Nyon, alors qu'elle est bien moins dynamique dans la partie française, les objectifs de rééquilibrage seront donc encore plus difficiles à atteindre à l'avenir.

La spécialisation visible du territoire peut se résumer en quelques chiffres significatifs : de 2006 à 2012, le canton de Genève a connu une croissance annuelle des emplois de 2.8% et de 0.9% des habitants, le district de Nyon 3.8% des emplois et de 2.0% des habitants, alors que sur le Genevois français, on observe durant la même période une croissance des emplois de 0.9% mais une augmentation de la population de 2.3%.

En résumé, l'inertie du système ne permet pas aujourd'hui de constater pleinement l'atteinte des objectifs politiques bien que des efforts considérables aient été consentis. On relève avec satisfaction que l'ensemble des documents réglementaires de planification (SCoT, Plans directeur cantonaux, etc.) ont subi des mises à jour ou des refontes permettant d'assurer la prise en compte

des engagements des PA1 et PA2 en direction d'une agglomération compacte, verte et multipolaire. De plus, certains indicateurs permettent de confirmer ces évolutions positives. Par exemple, le taux de construction de villa individuelle est aujourd'hui descendu à environ 20% alors que le parc de ce même type d'habitation représente 40% des constructions. Les efforts vertueux de densification et de préservation des espaces agricoles et naturels ont conduit au retour en zone naturelle et agricole de plus de 1'660 ha de zones auparavant réservés à l'urbanisation alors que dans le même temps se sont 2'800 ha de zone à bâtir qui sont passés en zone à forte densité.

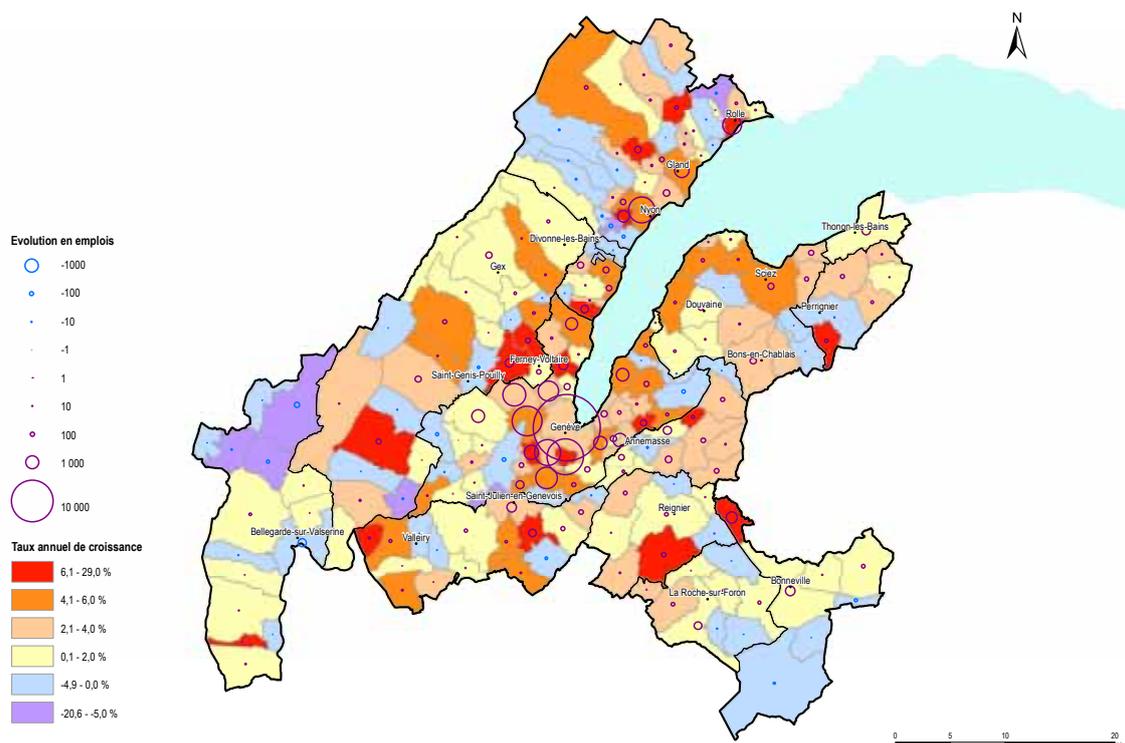


Figure 8: Croissance de la population et de l'emploi dans le Grand Genève 2006-2012 - Source : Annexe 3 Diagnostic

Plusieurs explications se conjuguent pour expliquer ces écarts :

- l'évolution globale (dès 2006) a été sous-estimée ;
- La mise en place de la planification et la réalisation des mesures demandent du temps, et leurs effets (sous forme de résultats visibles dans l'espace et dans les statistiques) sont eux aussi décalés dans le temps, ils vont se faire sentir plus tard que prévu et souhaité ;
- Il existe aussi un décalage entre les volontés politiques (nationale et/ou fédérale et/ou locale) et leur concrétisation effective dans les documents d'urbanisme à l'échelle des territoires. S'ajoute les réalités de l'économie et du marché immobilier qu'il devient de plus en plus difficile d'ignorer.

La volonté de rééquilibrage des projets d'agglomération précédents n'est ainsi pas - et pour partie pas encore - lisible dans le territoire. Les réorientations de 2016 sont essentielles à sa concrétisation au-delà des intentions. Les questions suivantes ont en conséquence guidé la réflexion. Quels objectifs assigner à un projet de territoire ? Et dans le même temps, quelles en sont aussi les limites ? Que doit-on conserver des projets de 2007 et 2012 ? Et que faut-il faire évoluer ?

Les acteurs en présence se sont mis d'accord sur les points suivants.

Un projet de territoire prépare un cadre spatial pour l'ensemble des activités humaines, en conjuguant au mieux efficacité et qualité (pour une meilleure durabilité du développement). Et dans ce sens, il reste de nombreuses choses à réaliser dans le Grand Genève : la maîtrise de l'étalement urbain, le rééquilibrage de l'offre en logements, le développement de l'offre en mobilité sont par exemple des sujets essentiels et dans lesquels une marge de progression est non seulement possible, mais nécessaire.

En revanche, le projet de territoire du Grand Genève ne peut répondre ni à un certain nombre de différences dans les conditions cadres (droit du travail et fiscalité), ni aux incertitudes liées à des choix politiques qui le dépassent (évolutions légales aux niveaux fédéral et national, avenir des bilatérales, disparition du secret bancaire, etc.), ni à des effets conjoncturels qui ont un impact déterminant sur le développement de la région (abandon du taux plancher CHF/€, suspension des accords de Schengen, etc.).

Or, les conséquences de ces décisions sont déterminantes pour le développement du territoire et dans la mesure où elles sont hors du contrôle des collectivités du Grand Genève, il leur est nécessaire d'accepter cette limitation de leurs capacités d'agir : il s'agit d'intégrer cette marge d'incertitude et d'adapter fréquemment le projet en fonction de l'évolution réelle. (*Voir annexe 3 diagnostic chapitre 3.3 et 3.4*)

A la complexité d'appréhender les incertitudes, s'ajoutent deux autres difficultés.

La difficulté de communication : si des efforts conséquents ont été engagés pour simplifier la gouvernance transfrontalière avec la création du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) début 2013, la communication institutionnelle du Grand Genève reste encore à construire dans bien des domaines. En effet, la complexité et la technicité des sujets traités par le Grand Genève ne rendent pas facilement visible les engagements et la vision politique. Le refus par le peuple genevois du co-financement de 5 P+R* en territoire français en témoigne. Les réussites du Grand Genève ne sont également pas suffisamment mises en valeur.

* Le 18 mai 2014, le peuple genevois a refusé par 51.1% des voix la loi ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier visant la création de 831 places de parc destinées aux pendulaires. Les citoyens genevois étaient appelés à se prononcer sur cette loi adoptée le 29 août 2013 par le Grand Conseil, dès lors qu'elle a fait l'objet d'un référendum.

La difficulté financière : dans un contexte budgétaire contraint, consécutif aux crises financières touchant l'ensemble des collectivités du Grand Genève, des difficultés existent pour financer et exploiter les projets structurants indispensables au territoire. Un important travail de priorisation a été fait, de manière à ce que les mesures de cette troisième étape soient les plus efficaces possibles pour la durabilité du territoire. De même, cette troisième génération de Projet d'agglomération s'engage fermement dans des actions non infrastructurelles visant à modifier les comportements (covoiturage, utilisation des TC, etc.), limiter les besoins en mobilité (organisation territoriale, télétravail, etc.), et optimiser les systèmes existants (voies réservées, plans de circulations, etc.).

En réponse à ces multiples défis, la réorientation pour cette troisième étape consiste à conserver une ambition élevée pour le projet de territoire du Grand Genève tout en étant plus pragmatique dans la manière de le concevoir et de le mettre en œuvre.

La nécessité d'envisager différents futurs

Pour tenir compte de la complexité des facteurs exogènes et endogènes, il est nécessaire de modifier notre prise en compte du futur en se donnant les moyens d'anticiper plusieurs futurs et non un seul. Les projections démographiques ne constituent en aucun cas un objectif politique de développement. Elles sont un outil d'aide à la décision sur la base de scénarios contrastés construits pour les travaux de l'Observatoire statistique transfrontalier (OST) (*Annexe 4 Prospective et évaluation*).

Le futur du Grand Genève se veut volontariste avec une prospective démographique indiquant que le territoire reste attractif à long terme. Aussi, les stratégies sectorielles du Projet de territoire sont développées en synergie et les investissements importants à consentir sont cohérents avec cette évolution du territoire. Les effets des mesures sont suivis au moyen de plusieurs outils dont le compte-rendu de mise en œuvre (*Annexe 5 Compte-rendu de mise en œuvre 2007-2012*) et les indicateurs MOCA (*Chapitre 5 du présent rapport; Annexe 4 Prospective et évaluation*).

A noter que, quel que soit le rythme d'évolution du Grand Genève - et les signes actuels sont suffisamment contradictoires pour que toute prévision se doive d'être prudente - l'essentiel du projet reste valable (nécessité de renforcer les systèmes performants de mobilité et les centralités, nécessité de préserver les qualités du territoire et de tenir compte des difficultés sociales). En revanche, en fonction de la conjoncture - et donc des moyens financiers mobilisables - le rythme de la mise en œuvre du projet sera impacté.

3.3 Les nouvelles orientations du Projet de territoire

Le projet de territoire, se basant sur l'analyse des tendances récentes et le bilan des deux premiers projets d'agglomération, approfondit un certain nombre de thématiques complémentaires.

La qualité de vie traverse l'ensemble des réflexions afin de répondre aux préoccupations des habitants qui considèrent que la très forte croissance de ces dernières années a eu un impact plutôt négatif. Cette thématique reprend les réflexions précédentes sur l'agglomération verte et solidaire. Elle réaffirme la nécessité de se préoccuper d'une part de la problématique de l'identité des territoires et du patrimoine mais également de **la cohésion sociale** et du « vivre ensemble » à l'échelle du Grand Genève, en particulier du point de vue de l'accès au logement et aux services pour les classes sociales les moins favorisées, et pour les classes moyennes n'ayant pas accès aux dispositifs d'aide.

En matière d'**environnement**, la question de la transition énergétique constitue un thème à la fois central et transversal qui concerne la mobilité, l'habitat et l'économie. Les communes françaises de l'ARC se sont engagées dans une démarche de territoire à énergie positive (TEPOS), le Canton de Genève vient d'adopter un plan climat et le Canton de Vaud y travaille également. Ce nouveau chapitre vient ainsi enrichir l'approche du paysage, des espaces agricoles, naturels et de la biodiversité des projets précédents.

En réponse à certaines remarques de l'ARE, et en raison de la demande des territoires de sortir d'une approche trop strictement urbaine, il est apparu évident que la problématique **des bourgs et villages** nécessitait aussi d'être approfondie. Il s'agit à la fois d'offrir à leurs résidents actuels des conditions de vies plus durables - en particulier en termes de mobilité - et de trouver des solutions réalistes permettant de maîtriser la tendance lourde de l'étalement urbain. Un travail de projet urbain et paysager doit être construit avec les collectivités locales concernées, à l'échelle des PACA et des intercommunalités.

Le sujet des emplois est essentiel, et le constat de leur inégale répartition repose la question de **l'articulation entre l'économie productive** (indépendante des besoins locaux) **et l'économie résidentielle** (directement liée au quotidien des habitants). Même si la compétence « économie » ne fait pas partie des attributions du GLCT du Grand Genève, la constitution d'un cadre spatial favorable à l'économie fait - quant à elle - partie intégrante de la question territoriale.

Or, les potentiels des territoires du Grand Genève sont divers, et il s'agit de parvenir à tous les valoriser, qu'il s'agisse des technologies de pointe, des services aux entreprises ou à la population, de l'agriculture, de la culture, ou encore du tourisme de proximité.

4. A L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE, LA VISION D'ENSEMBLE

Ce chapitre répond à l'exigence de base EB4

4.1 La vision du territoire du Grand Genève

4.1.1. L'évolution d'un même projet

La 1^{re} génération du projet d'agglomération avait défini la grande ossature principale : un cœur d'agglomération relié à des centres régionaux par des axes radiaux structurants formaient la multipolarité du Grand Genève.

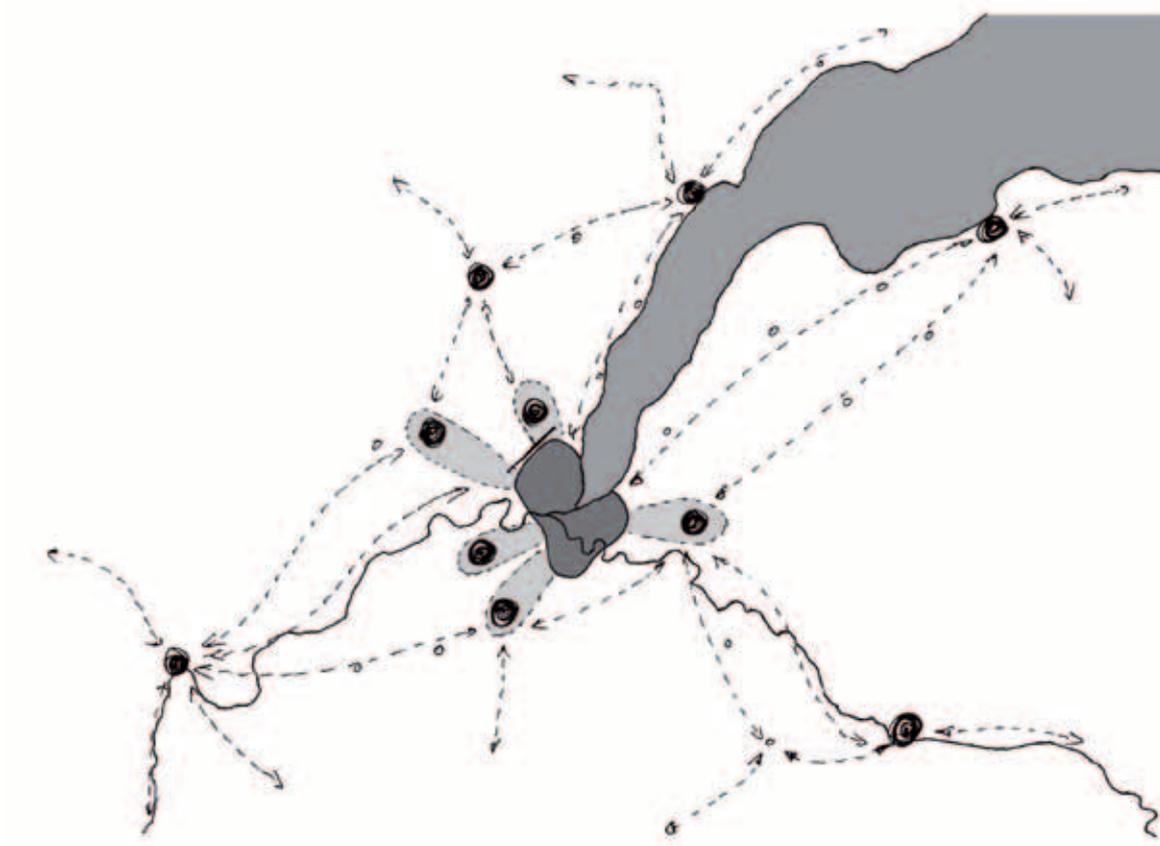


Figure 9 : PA1, les centres reliés au cœur d'agglomération

A l'issue d'un vaste travail de concertation avec les acteurs concernés, la 2^e génération avait développé la réflexion sur les agglomérations centrale et régionales. Le cœur d'agglomération s'intégrait dans une agglomération centrale transfrontalière avec 3 autres secteurs. La multipolarité se renfonçait aux différentes échelles du Grand Genève aux agglomérations centrales et régionales.

L'essentiel consistait à organiser l'imbrication des trois strates du développement territorial : l'urbanisation (par la hiérarchie des aires et des centres), la mobilité (par l'ossature des transports collectifs et privés) et la charpente paysagère dans laquelle s'insèrent les différentes formes urbaines et les réseaux de transports).

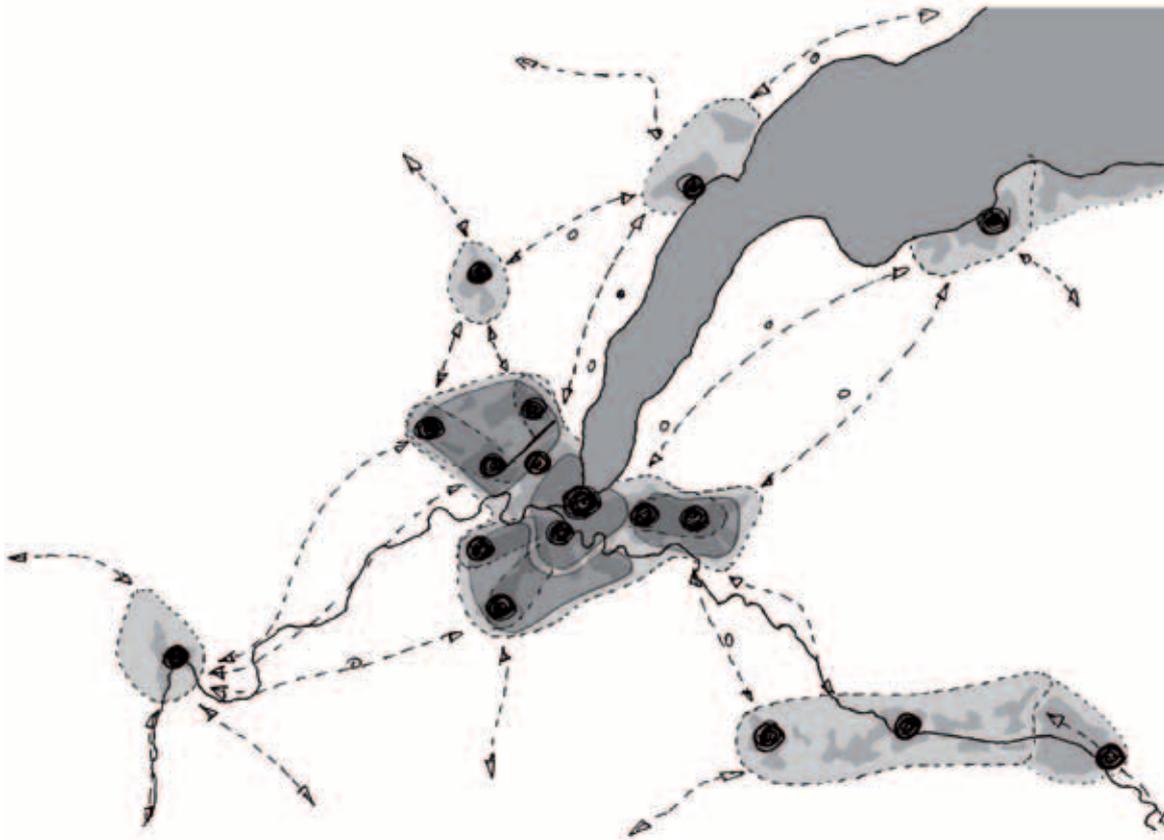


Figure 10: PA2, la constitution multipolaire d'une agglomération centrale et des agglomérations régionales

La 3^e génération du projet reprend les structures précédentes en poursuivant leur réalisation, et en mettant en évidence les bassins de vie, pour mieux accompagner le fonctionnement des territoires et pour prendre en compte l'espace des bourgs et villages.

Elle constitue ainsi une étape de consolidation et d'optimisation du grand schéma structurant, grâce à une série de mesures et actions définies en étroite concertation avec les acteurs, à l'échelle du Grand Genève et des PACA.

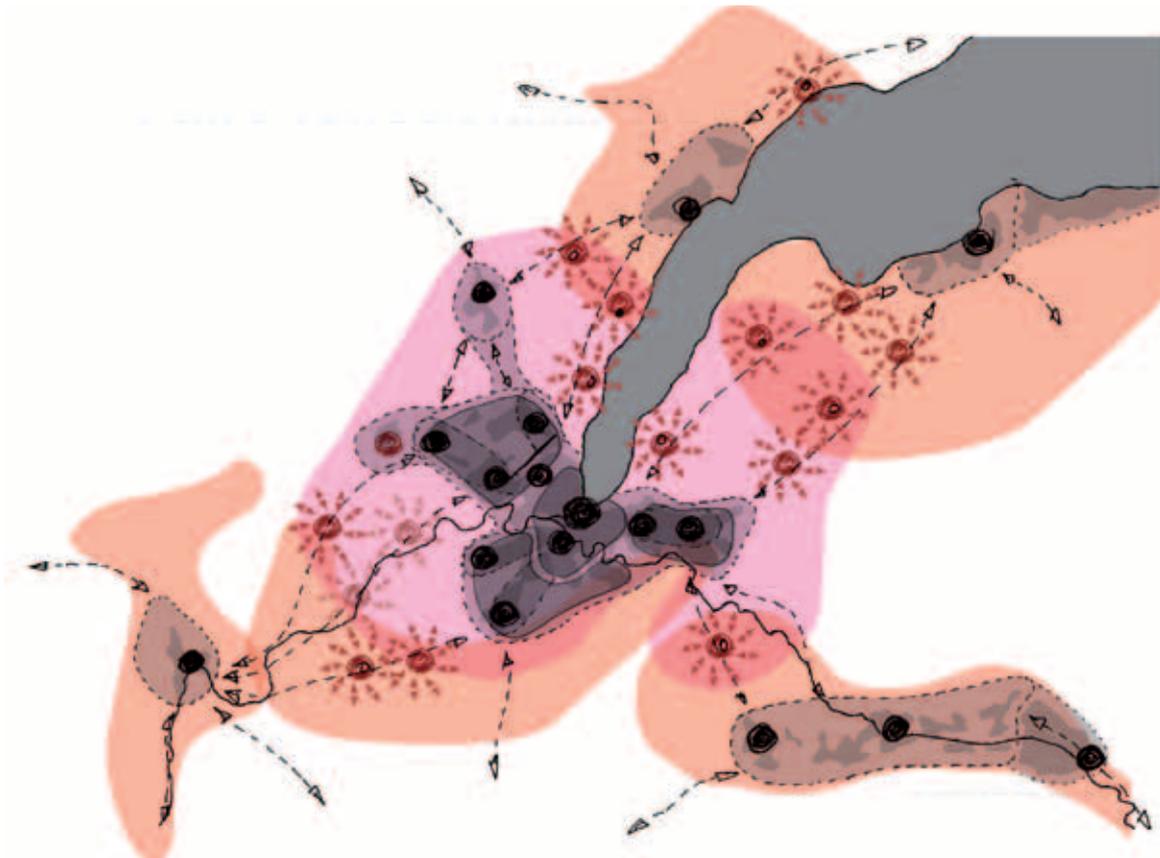


Figure 11: PA3/Projet de territoire, l'interconnexion des bassins de vie

4.1.2 Le schéma d'agglomération de 3^e génération

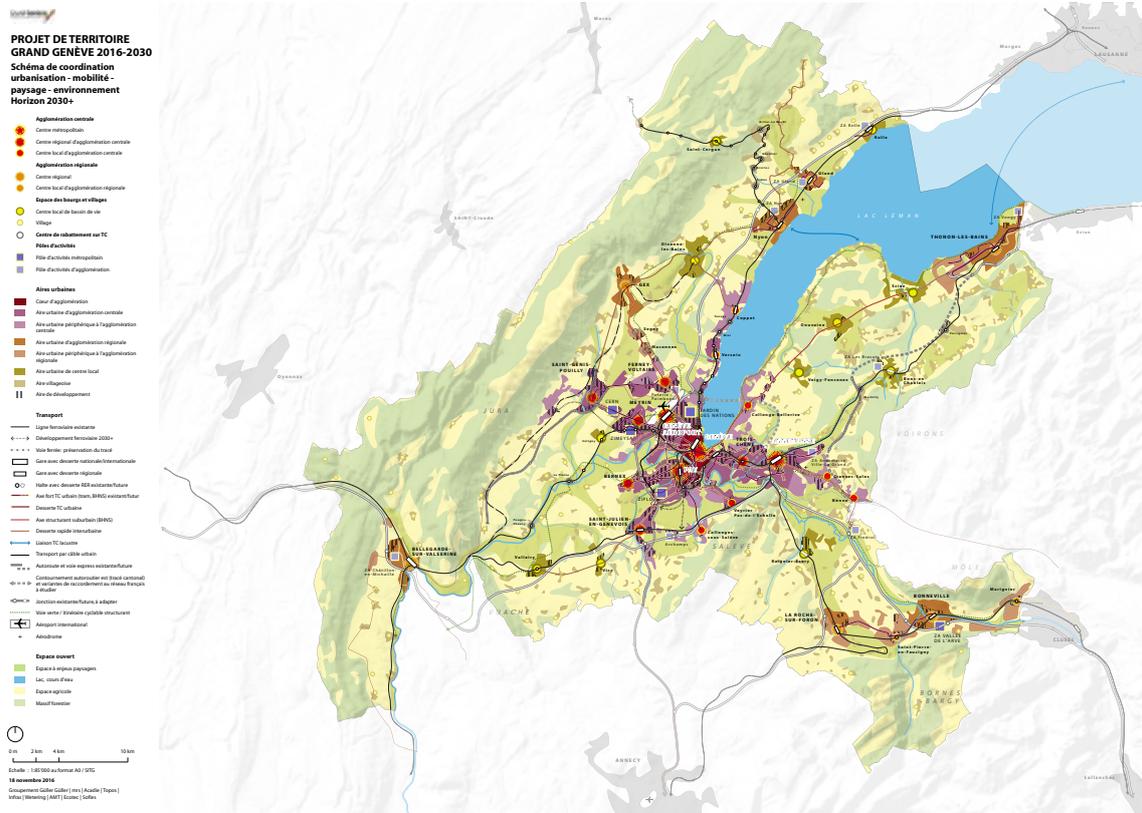


Figure 12: Schéma d'agglomération de 3^e génération (Annexe 1)

La carte du schéma d'agglomération de 3^e génération figure dans la Charte d'engagement ainsi que dans l'annexe 1 cartographie. Elle présente l'ensemble du schéma de coordination urbanisation-mobilité-paysage-environnement du Grand Genève à l'horizon 2030. Pour une meilleure compréhension de ce schéma, la carte « armature urbaine et mobilité » reprend uniquement les informations du schéma relatives à la structuration de l'armature urbaine et sa desserte transports tandis que la carte « urbanisation et paysage » met en évidence la relation des aires d'urbanisation avec les espaces ouverts.

La multipolarité est une réalité du Grand Genève. Les entités qui la composent sont toujours plus interdépendantes dans leur fonctionnement économique, culturel et social. Elles constituent ainsi un système complexe en réseau.

Cette multipolarité est formée de six agglomérations urbaines : l'agglomération centrale transfrontalière, et 5 agglomérations régionales* (Nyon-Gland, Gex, Bellegarde-sur-Valserine, Bonneville-La-Roche-sur-Foron, Thonon-les-Bains).

L'agglomération centrale (voir chapitre 4.2) est structurée, d'une part par quatre grands secteurs ayant leurs propres potentiels et enjeux de développement (cœur de l'agglomération, PAV, « Cercle de l'innovation », Trois-Chêne - Annemasse, Bernex - St-Julien), et d'autre part par des centres** ayant des rôles et identités spécifiques.

Les agglomérations régionales (voir chapitre 4.3) sont également structurées par un ou plusieurs centres.

Entre ces agglomérations, **l'espace des bourgs et villages** (voir chapitre 4.4) est structuré en bassins de vie autour de centres locaux. Cette partie de la structure urbaine a été précisée suite au travail effectué dans tous les PACA.

En matière d'intensité de la vie publique, s'ajoutent au niveau local **les centralités des quartiers urbains** qui ne sont pas représentés sur le schéma d'agglomération. A noter d'ailleurs que la planification de toutes les échelles plus fines appartiennent aux outils classiques de l'aménagement urbain et rural et ne peuvent pas être approfondis dans le projet de territoire.

Les agglomérations centrales et régionales constituent, en bonne partie déjà aujourd'hui, et d'autant plus en 2030, les périmètres compacts au sens de la LAT.

* Ce sont de petites agglomérations urbaines avec un fonctionnement propre comme on les trouve aussi dans d'autres grandes agglomérations suisses. Ces agglomérations régionales sont situées à une certaine distance de l'agglomération centrale, ce qui leur garantit un fonctionnement relativement indépendant, d'autant plus qu'elles bénéficient d'un bassin versant pouvant être extérieur au périmètre franco-valdo-genevois.

** La notion de **centre** est utilisée pour décrire une structure urbaine ayant des caractéristiques particulières à l'échelle du territoire. Elle fait donc référence à l'organisation et à la planification territoriale. La notion de **centralité** est parfois également utilisée. Elle fait référence à des aspects, d'intensité urbaine, de coordination entre forme urbaine et transports. Les centralités sont les lieux où convergent les réseaux TC, où les échanges économiques, culturels et sociaux se concentrent et où l'identité des zones urbaines est déterminée. Un centre peut ainsi comprendre une ou plusieurs centralités.

La légende du Schéma d'agglomération est détaillée ci-dessous :

1. Urbanisation	Explication
<p>1.1 Centres</p> <p>... dans l'agglomération centrale</p>	<p>Hauts-lieux de la vie publique</p>
<p>Centre métropolitain</p>	<p>Les centres métropolitains se distinguent par leur fonction et leur potentiel extraordinaire pour le fonctionnement de l'agglomération.</p> <p>Ils comportent les gares principales de l'agglomération centrale (existantes et futures) avec une desserte nationale, voire internationale. Le réseau des transports publics urbains structurants, demain organisé en réseau polycentrique, aura ses nœuds principaux dans ces centres.</p> <p>Leur rayonnement et leur attractivité en matière d'économie, d'équipements publics et d'identité dépasse les limites de l'agglomération. Ils sont marqués par une forte dynamique de transformation et comportent des potentiels importants de croissance en matière d'emplois et d'habitants.</p> <p>Ils jouissent d'un bassin versant suprarégional, voire international et jouent un rôle de centralité à toutes les échelles territoriales.</p>
<p>Centre régional d'agglomération centrale</p>	<p>Les centres régionaux d'agglomération centrale sont caractérisés par une excellente accessibilité en RER et/ou en TC urbain structurant (axe fort) depuis l'agglomération centrale.</p> <p>Ils comportent un potentiel de rayonnement, d'image et d'identité important pour le Grand Genève. Leur dynamique de développement et de transformation est importante, avec des espaces publics de haute qualité. Ils s'offrent comme premiers lieux pour l'établissement d'équipements publics dans l'agglomération centrale après les centres métropolitains. Ainsi, ils jouent un rôle de centre à toutes les échelles de l'agglomération.</p>

<p>Centre local d'agglomération centrale</p>	<p>Les centres locaux d'agglomération centrale complètent le réseau des centres dans l'agglomération centrale.</p> <p>Ils comportent un potentiel de rayonnement local, ils structurent la vie au quotidien, ils concentrent les services, emplois et équipements de proximité.</p> <p>Ils sont reliés à l'agglomération centrale par une desserte RER ou des transports urbains structurants. A ce titre, ils constituent des lieux de rabattement depuis les territoires ruraux moins bien desservis. A leur échelle, ils présentent un réel potentiel de concentration de l'urbanisation et de renforcement de leurs fonctions permettant ainsi de freiner</p>
<p>... dans les agglomérations régionales</p>	
<p>Centre régional</p>	<p>Les centres régionaux assurent la multipolarité de l'agglomération, leur rayonnement complète celui de l'agglomération centrale.</p> <p>Ils concentrent les emplois, les équipements, les services nécessaires à leur bassin de vie. Ils assument une part importante de l'accueil de la croissance démographique.</p> <p>Ils bénéficient la plupart du temps de liens ferroviaires directs et rapides vers l'agglomération centrale, et d'une desserte en TC urbains.</p>
<p>Centre local d'agglomération régionale</p>	<p>Les centres locaux d'agglomération régionale fonctionnent en lien avec leur centre régional. A leur échelle, ils présentent un réel potentiel de concentration de l'urbanisation et de renforcement de leurs fonctions permettant ainsi de freiner la périurbanisation et d'organiser la desserte en TC.</p>
<p>... dans l'espace des bourgs et des villages</p>	
<p>Centre local de bassin de vie</p>	<p>Les centres locaux jouent le rôle de relais entre l'agglomération centrale et les agglomérations régionales.</p> <p>Ils concentrent les services, équipements et activités économiques de proximité.</p> <p>Leur desserte TC est à améliorer, certains constituent des lieux de rabattement depuis les territoires ruraux moins bien desservis.</p>

Centre de rabattement sur TC	Les centres locaux de rabattement constituent des lieux de rabattement vers les gares RER, sans jouer de rôle spécifique en matière d'équipements et de services. Le développement de leur plateforme multimodale est un enjeu pour le bon fonctionnement du Grand Genève.
Village	Les villages indiqués dans la carte du schéma sont les principaux noyaux ou centres des aires villageoises des communes. La préservation patrimoniale et la structuration urbaine sont des enjeux forts pour les communes.
1.2 Pôles d'activités	Pôles d'activités majeurs en termes d'emplois et de rayonnement
Pôle d'activités métropolitain	Les pôles d'activités métropolitains comprennent les grandes zones d'activités avec rayonnement et orientation (marché) à dominante internationale.
Pôle d'activités d'agglomération	Les pôles d'activités d'agglomération comprennent les grandes zones d'activités mixtes (tertiaire, industrie, artisanat, et pour certaines commerces).
1.3 Aires urbaines	Les aires urbaines reprennent les parties effectivement urbanisées du territoire.
Cœur d'agglomération	Le cœur de l'agglomération, situé dans l'agglomération centrale, comprend la zone densément urbanisée, essentiellement de la ville de Genève, entre le Petit Saconnex, le PAV et les Eaux-Vives. Ici, la «ville» est depuis longtemps une réalité quotidienne. Il s'agit d'une urbanisation ancienne avec de hauts gabarits et une densité remarquablement élevée, où se concentrent habitat, activités tertiaires intensives, équipements d'agglomération et de grands espaces publics.

<p>Aire urbaine d'agglomération centrale</p>	<p>L'aire urbaine d'agglomération centrale comprend les urbanisations suisses et françaises, inscrites dans un périmètre entre Ferney-Voltaire, St-Genis-Pouilly, Bernex, St-Julien-en-Genevois et Annemasse. Elle repose principalement sur la couverture en matière de desserte urbaine TC structurante (tramway et bus à fréquence élevée), une forte densité et une diversité fonctionnelle déjà réelle.</p> <p>L'extension du réseau de tramway et l'usage du RER pour se déplacer à l'intérieur de cette aire contribueront fortement à sa transformation. Les routes deviennent des rues urbaines et la densification encore partielle des zones à bâtir s'intensifie.</p>
<p>Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale</p>	<p>L'aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale entoure l'aire urbaine d'agglomération centrale, mais avec une desserte TC urbaine de niveau inférieur. Elle correspond aujourd'hui à des zones résidentielles de moyenne densité, développées autour de noyaux villageois, avec un fort potentiel de renouvellement urbain.</p>
<p>Aire urbaine d'agglomération régionale</p>	<p>Les aires urbaines d'agglomération régionale se structurent autour des centralités régionales. Elles sont denses, mixtes et desservies par des TC urbains.</p> <p>Elles sont à consolider, afin de garantir l'efficacité et la faisabilité du développement des TC et de favoriser la mobilité douce dans une ville des courtes distances.</p>
<p>Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale</p>	<p>L'aire urbaine périphérique aux agglomérations régionales est en continuité avec l'aire urbaine d'agglomération régionale mais une desserte TC urbaine de niveau inférieur.</p> <p>Elle est constituée de quartiers de villas et de zones d'activités plus ou moins denses. Sa densification sera plus difficile que celle de l'aire urbaine, mais se poursuivra indubitablement sous l'influence de la proximité de l'agglomération régionale et de la bonne desserte TC de et vers les centres régionaux.</p>
<p>Aire urbaine de centre local</p>	<p>Les aires urbaines de centre local comprennent les zones urbanisées autour d'un centre local de bassin de vie. Ce sont d'anciens noyaux villageois, aujourd'hui des bourgs, de densité moyenne, qui prennent progressivement de l'ampleur.</p>

Aire villageoise	Les aires villageoises comprennent les zones urbanisées des villages du Grand Genève. Un enjeu important réside dans le maintien des diverses fonctions et identités propres aux bourgs et aux villages.
Aire de développement	Les aires de développement comprennent les secteurs de développement et de transformation urbaines les plus importants (en matière de quantité, mais aussi de qualité) pour l'accueil de la croissance. Elles font, pour la plupart, l'objet de projets stratégiques de développement (PSD) dans l'objectif d'une densité forte.
2. Transport	
Ligne ferroviaire existante	Le réseau ferroviaire offre une armature solide à l'échelle du Grand Genève. Cette armature sera complétée par le Léman Express à l'horizon 2019.
Développement ferroviaire 2030+	Le projet de territoire mise sur un développement à long terme de l'armature ferroviaire du Grand Genève, avec notamment des extensions structurantes vers l'aéroport (raquette), à Genève-sud ou dans le Pays de Gex.
Voie ferrée : préservation du tracé	Réservation d'emprises foncières pour permettre les développements à long terme du réseau ferroviaire d'agglomération.
Gare avec desserte nationale/ internationale	Ces gares cumulent l'ensemble des offres ferroviaires, tant nationales et internationales, que régionales.
Gare avec desserte régionale	Elles sont en principe desservies par une offre de type régional avec une fréquence de 30 minutes.
Halte avec desserte RER existante/ future	Les haltes existante/future correspondent aux lieux d'arrêts des trains RER.
Axe fort TC urbain (tram ou BHNS) existant/futur	Les axes forts TC urbains tramways ou bus à haut niveau de service (BHNS) constituent l'ossature du système transports publics urbain de l'agglomération centrale.

Desserte TC urbaine	Les réseaux de lignes de bus urbains desservent les quartiers et zones d'activités importantes de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales, ainsi que leurs territoires suburbains et de couronne.
Axe structurant suburbain (BHNS)	À partir des secteurs de couronne, les axes structurants suburbains assurent le rabattement vers l'agglomération centrale et les transports publics de niveau hiérarchique supérieur.
Desserte rapide interurbaine	Les dessertes interurbaines rapides des liaisons rapides de centre à centre permettant de palier à l'absence d'offre ferroviaire.
Liaison TC lacustre	Le réseau de liaison lacustre offre des relations par bateaux, permettant des temps de parcours extrêmement concurrentiel par rapport aux TIM entre la France et la Suisse notamment.
Transport par câble urbain	
Autoroute et voie express existante/future	Support des grands flux TIM et des déplacements rapides, tant pour les échanges externes et internes à l'agglomération.
Contournement autoroutier est (tracé cantonal) et variantes de raccordement au réseau français à étudier	Le contournement autoroutier est vise à boucler le réseau routier supérieur par l'est de l'agglomération. Il permet de fiabiliser son exploitation et de supprimer les goulets d'étranglement sur le long terme. Le raccordement au réseau routier et autoroutier français est à étudier afin de d'optimiser le fonctionnement du système et de limiter les impacts.
Jonction existante/future	Les jonctions constituent les lieux d'échanges entre le réseau autoroutier et de voies express avec le réseau routier urbain ou régional. Le terme utilisé en France est diffuseur.
Voie verte/itinéraire cyclable structurant	Les voies vertes et itinéraires cyclables principaux constituent l'armature du réseau cyclable et piétonnier intercommunal et interquartiers, avec des continuités à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, sur réseau routier structurant et/ou sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic.

Aéroport international	L'aéroport international de Genève cumule l'ensemble des offres intercontinentale, internationale et nationale, ainsi que des vols privés.
Aérodrome	Les aérodromes assurent une offre pour les vols privés.
3. Espaces ouverts	
Espaces à enjeux paysagers	Les espaces à enjeux paysagers sont des espaces sous forte pression urbaine, où la qualité paysagère et environnementale doit être préservée en tenant compte de la multiplicité des usages, urbains, agricoles, biologiques, en lien avec les transformations territoriales planifiées.
Lac, cours d'eau	-
Espaces agricoles	Espaces à usage agricole
Massifs forestiers	-

Le tableau ci-dessous précise les localisations et catégories de chaque centralité*.

Structure à l'échelle de l'agglomération FVG	Type d'aire urbaine	Centres concernés		
		Métropolitain	Régional	Local
Agglomération centrale	Cœur d'agglomération/ Aire urbaine d'agglomération centrale/ Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale	Genève centre PAV Genève aéroport Annemasse	Ferney-Voltaire St.-Genis -Pouilly Meyrin Bernex St.-Julien-en-Genevois Trois-Chêne	Coppet Versoix Collonges-sous-Salève Veyrier - Pas-de-l'Echelle Collonge-Bellerive Cranves-Sales Bonne
Agglomération régionale de Nyon	Aire urbaine d'agglomération régionale/ Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale		Nyon	Gland
Agglomération régionale de Thonon-les-Bains	Aire urbaine d'agglomération régionale / Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale		Thonon-les-Bains	
Agglomération régionale Arve -Porte des Alpes	Aire urbaine d'agglomération régionale/ Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale		La-Roche Bonneville	St.-Pierre-en-Faucigny Marignier
Agglomération régionale de Bellegarde	Aire urbaine d'agglomération régionale/ Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale		Bellegarde- Châtillon- Lancrans	
Agglomération régionale de Gex	Aire urbaine d'agglomération régionale/ Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale		Gex	
Espace des bourgs et villages	Aire urbaine de centre local/ Aire villageoise			Centres locaux : Rolle, Saint Cergue, Divonne-les-Bains, Satigny Valleiry, Viry, Reignier, Bons-en-Chablais Veigy, Douvaine, Sciez Centres de rabattement : Arzier, Genolier, Givrins, Trelex, Begnins, Mies Tannay, Ségny, Ornex, La Plaine, Pougny-Chancy, Machilly, Perrignier

Figure 15: Structure du territoire, hiérarchie des centres et types d'aires pour l'agglomération

* La structure urbaine du projet de territoire du Grand Genève ne correspond pas totalement à celle du Plan directeur cantonal vaudois. La typologie des communes de l'OFS converge avec la structure multipolaire établie par le projet d'agglomération: l'agglomération centrale du PA2 englobe les communes-centre d'agglomération (centre principal), qui dépassent la frontière pour inclure l'agglomération annemassienne, et certains centres régionaux et locaux du PA2; communes-centre d'agglomération (centres secondaires), Nyon, Coppet-Versoix, Gex-Cessy. S'ajoute à cette catégorie Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns, mais non Saint-Genis-Pouilly

4.1.3 Une multipolarité fondée sur le réseau TC rapide d'agglomération

Comme les étapes précédentes du projet l'ont déjà mis en évidence, le Grand Genève connaît un retard important dans le domaine des transports en commun rapides en comparaison avec les autres agglomérations de même taille. Toutefois, dans les années qui viennent, la mise en service du RER transfrontalier Léman Express va améliorer cette situation de manière fondamentale.

Pour garantir le fonctionnement de l'agglomération multipolaire, les agglomérations centrales et régionales et les centres locaux doivent être connectés entre eux par un réseau de transports collectifs rapide d'agglomération (voir carte ci-après). Il s'agit en premier lieu du réseau ferroviaire (bleu) qui pénètre au cœur de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales. Ce réseau ferroviaire est également complété par des lignes de bus régionales (bleu pointillé) présentant la même fonction que le rail, à savoir des dessertes de longue distance, rapides et aisément identifiables.

Ce système TC rapide joue également un rôle majeur pour les déplacements à destination ou en provenance des aires urbaines d'agglomération centrale et d'agglomération régionale. Il est donc primordial d'assurer un rabattement efficace sur le RER et donc d'orienter, voire de réorienter, les réseaux urbains sur les gares et haltes du réseau supérieur.



Figure 16 : Schéma de desserte multimodale à l'échelle de la multipolarité du Grand Genève (Annexe 1)

En outre, à l'échelle du Grand Genève, un réseau routier suprarégional (orange) complète le rôle du réseau TC lourd. Il connecte d'une part les agglomérations centrale et régionales entre elles, et leur assure d'autre part une desserte par 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. Ce réseau est amené à évoluer à l'horizon 2030+, notamment en finalisant le bouclage du contournement de l'agglomération centrale et l'autoroute du Chablais en direction de Thonon-les-Bains. Il est complété par un réseau routier régional qui dessert le territoire et rabat les flux vers le niveau supérieur.

Enfin, les voies vertes d'agglomération (en vert) constituent l'ossature d'un réseau régional de mobilité douce beaucoup plus fin, desservant les quartiers et supportant les déplacements quotidiens.

Pour l'ensemble du territoire, des systèmes de desserte sont à organiser localement, afin d'irriguer les grandes régions de l'agglomération et d'assurer des rabattements vers les nœuds de transports. Ce principe n'est pas représenté sur la carte ci-dessus (*voir le chapitre 5.3*).

4.1.4 Le paysage comme socle et matrice du projet

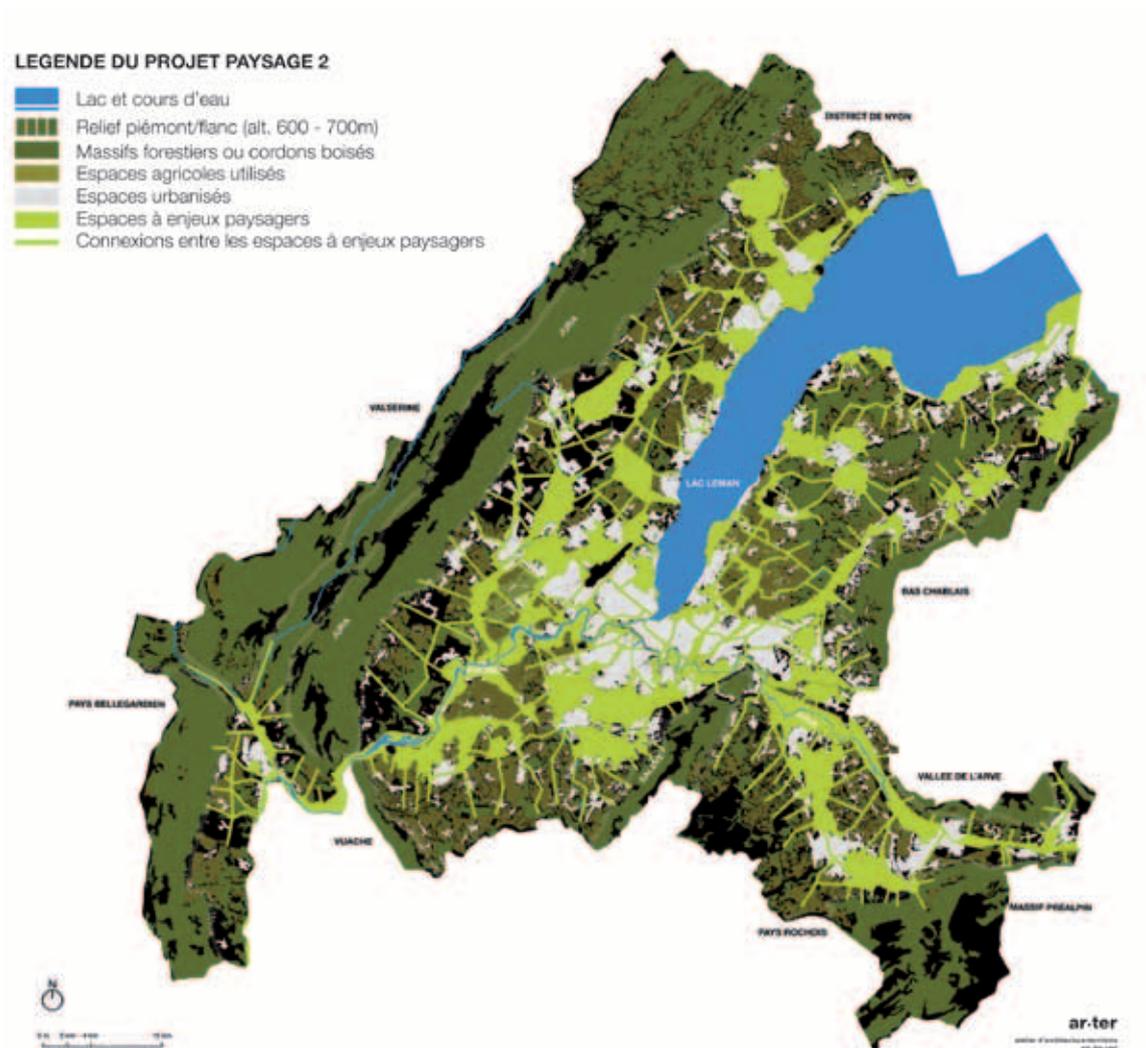


Figure 17 : Projet paysage - synthèse de la charpente paysagère (contexte) et du maillage vert (projet) (Annexe 1)

La structure du grand paysage de l'agglomération s'appuie sur une charpente paysagère composée des principaux marqueurs de la topographie du Grand Genève que sont :

- la topographie : Salève, Jura, Vuache, Voirons ;
- l'hydrographie : lac Léman, Rhône, Arve et leurs bassins versants ;
- la végétation, y compris les grands espaces agricoles et les massifs forestiers et cordons boisés.

Cette charpente paysagère, à forte dimension identitaire constitue le socle et la matrice du Projet de territoire du Grand Genève et a vocation à être conservée, réhabilitée et mise en valeur par des actions spécifiques.

Le Projet paysage s'appuie également sur un principe de maillage aux différentes échelles (régionale jusqu'à celle des quartiers) permettant de projeter un système de connectivité et de perméabilité généralisé entre les éléments de la charpente paysagère et les secteurs urbanisés ou en voie de l'être, notamment via la valorisation des espaces publics urbains et ruraux.

Le maillage vert emprunte des éléments de la charpente ou bien se développe en s'accrochant à partir d'elle. Il développe la continuité des entités naturelles existantes vertes-bleues, des espaces ouverts et des espaces publics. Ainsi, il est garant du fonctionnement de la charpente paysagère et augmente la qualité de vie dans l'agglomération par les liens créés vers les espaces ouverts du territoire. Le défi consiste précisément à permettre le passage d'un état existant du paysage à la création d'une trame verte et bleue que l'on retrouve notamment dans les espaces urbanisés (agglomérations centrale et régionales, mais également centres locaux et villages) au travers des espaces publics. Ainsi, le maillage peut devenir une trame qui génère de l'espace public, notamment comme support de mobilité douce.

Le maillage vert se développe donc de manière continue à toutes les échelles : le territoire, la ville, le quartier jusqu'à l'habitation. Il offre, par cette continuité et cette perméabilité, des connexions entre les espaces urbanisés et les espaces ouverts et contribue au cadre et à la qualité de vie. Cet ensemble offre aux habitants un cadre de vie exceptionnel, reconnu à l'échelle internationale. Il constitue aussi un élément clé de la compétitivité économique du Grand Genève. L'enjeu pour ces espaces de respiration et de loisirs est de parvenir à allier préservation, valorisation et utilisation par les habitants. Certains, plus emblématiques que d'autres, pourraient être valorisés à l'échelle du Grand Genève, pour une meilleure appropriation par les habitants.

Ces principes mis en place à l'échelle du Grand Genève prennent tout leur sens lorsqu'ils sont appliqués et développés à l'échelle des agglomérations centrales et régionales. En effet, la constitution d'une agglomération multipolaire nécessite un renforcement des pôles existants et de leur identité urbaine et territoriale. Les enjeux de qualité sont particulièrement stratégiques pour les franges des tissus urbains: il s'agit non seulement de s'accorder sur les densités et limites de l'urbanisation, autour desquelles les espaces ouverts seront préservés et confortés, mais aussi sur la mise en œuvre du projet paysage.

4.2. L'agglomération centrale

L'agglomération centrale est une véritable agglomération urbaine transfrontalière et non plus une agglomération urbaine suisse avec une couronne peu dense et des satellites en France.

Elle présente une aire urbaine bien identifiable, mais dont les limites devraient être plus clairement marquées. Son fonctionnement est de plus en plus maillé et cohérent. Ce n'est pas pour autant un secteur uniforme présentant partout les mêmes caractéristiques, enjeux ou potentiels.

Comme à l'échelle du Grand Genève, il existe une multipolarité au sein de l'agglomération centrale avec différents centres et centralités. De même, c'est avant tout le réseau de transports publics (le RER comme colonne vertébrale et les axes forts trams et bus comme liaisons plus fines) qui constitue le liant de ce deuxième niveau de multipolarité.

Le PA1 distinguait au sein de l'agglomération centrale un cœur et 5 centres régionaux.

Le PA2 identifiait une structure urbaine plus fine et plus précise offrant ainsi un potentiel opérationnel accru* en distinguant deux niveaux de structuration de l'agglomération centrale.

La 3^e étape du projet conforte cette structure.

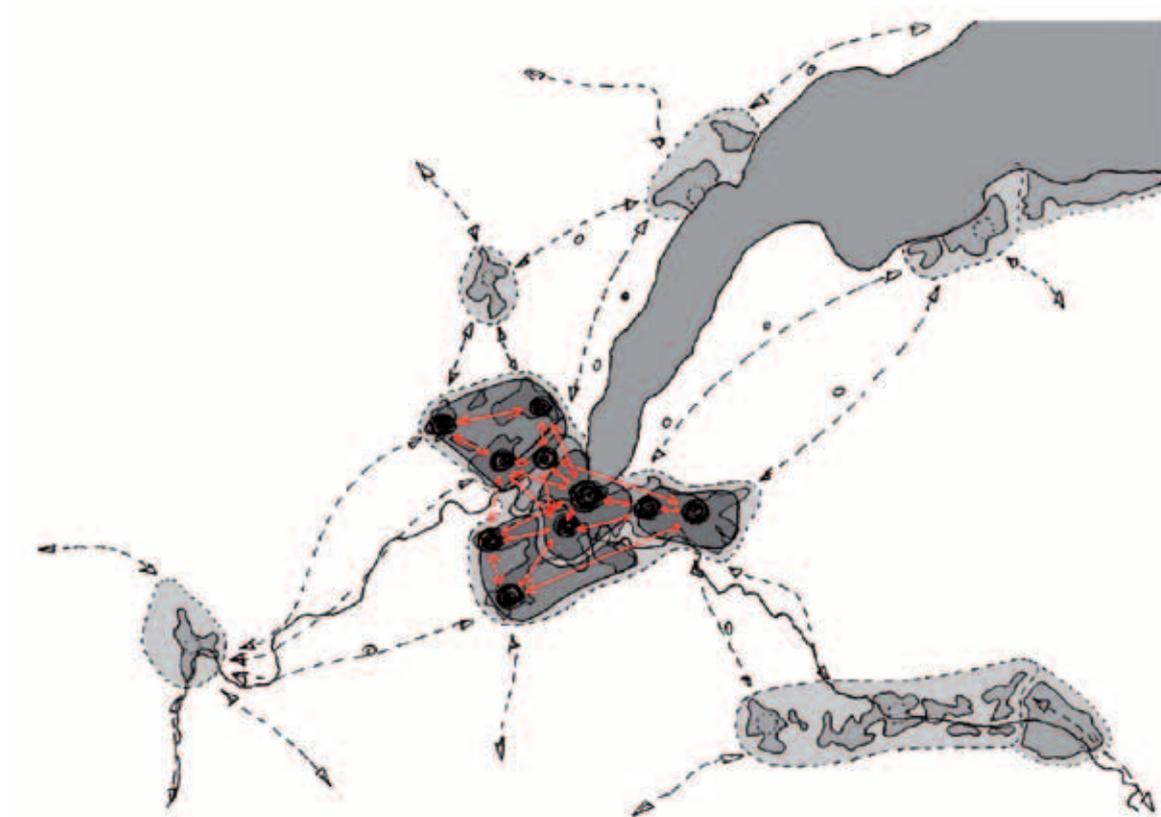


Figure 18: Structure de l'agglomération centrale: quatre grands secteurs et des centres hiérarchisés

* Une organisation efficace et lisible de la structure de cette entité urbaine et de sa multipolarité est nécessaire pour garantir une dynamique positive et un développement bénéfique à l'ensemble du Grand Genève. Elle doit différencier les composantes de cette entité selon les rôles qu'elles jouent ou devront jouer dans l'agglomération, dans son fonctionnement interne et dans ses relations vers l'extérieur (contextes suprarégional et international).

4.2.1. Les grands secteurs de l'agglomération centrale

L'identification de **quatre grands secteurs** au sein de l'agglomération centrale, selon leurs potentiels de dynamique, leurs caractéristiques spatiales et leurs enjeux de développement, résulte des travaux des PACA conduits depuis 2009. Chaque secteur présente une dynamique de développement particulière, qui repose sur les moteurs économiques et éléments identitaires déjà présents ou en cours d'émergence.

Ces quatre grands secteurs correspondent en partie aux périmètres des PACA ; ils peuvent ainsi faire l'objet de réflexions spécifiques à cette échelle :

- le cœur de l'agglomération,
- le « Cercle de l'Innovation »,
- le secteur Genève - Trois-Chêne - Annemasse,
- le secteur sud Genève – Bernex - St. Julien.

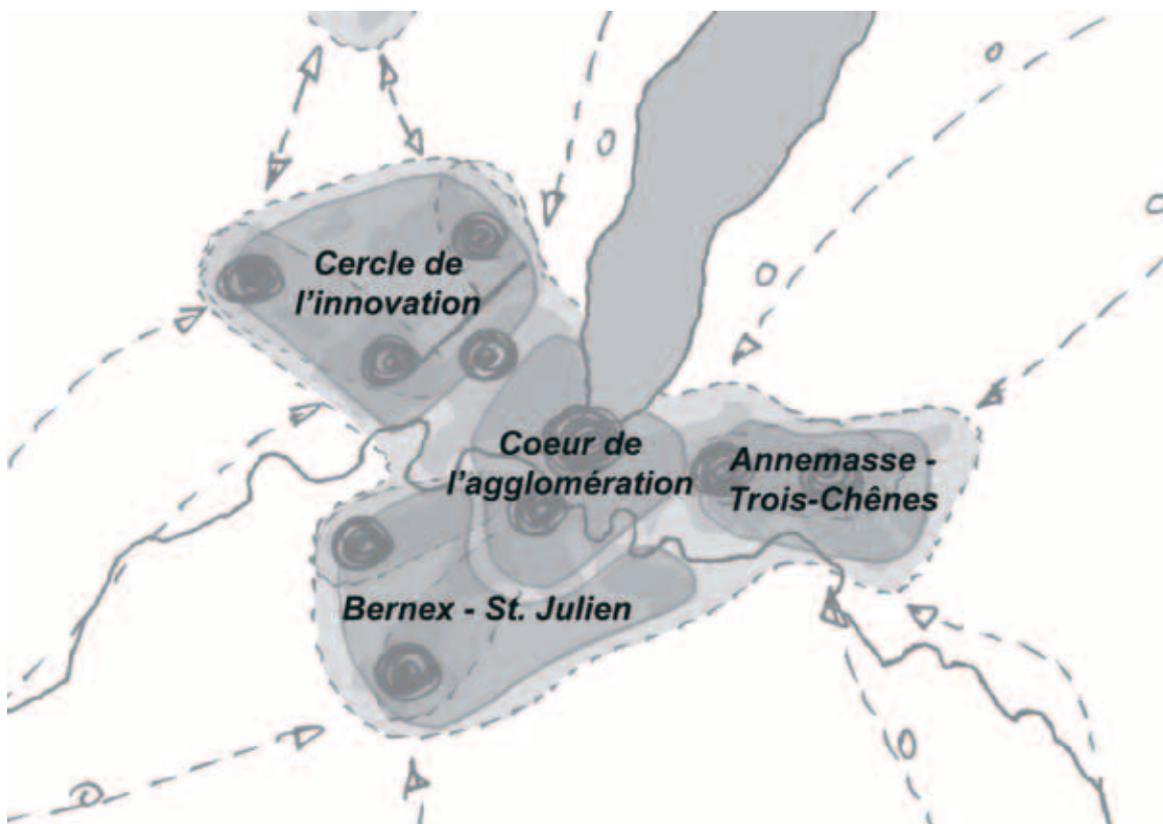


Figure 19: Les quatre grands secteurs de l'agglomération centrale

Le **cœur d'agglomération** constitue la partie la plus dense et conserve son rôle de centre économique de l'agglomération*. L'attractivité et le fonctionnement du cœur de l'agglomération sont fondamentaux pour l'ensemble du Grand Genève. Il concentre un grand nombre d'équipements publics, d'activités touristiques, d'activités à très haute valeur ajoutée, etc. Mais la pénurie de logements, la saturation des réseaux et les conflits entre les différents usages de l'espace public sont de réelles difficultés pour le bon fonctionnement et la qualité de vie de l'agglomération. En matière de paysage, il détient un atout majeur par sa structuration autour du réseau hydrographique primaire de la Rade, du Rhône et de l'Arve (*voir chapitre 6.8*).

Le **« Cercle de l'Innovation »** tire sa dynamique économique et spatiale essentiellement de la combinaison unique d'un aéroport international, des organisations internationales et du CERN. Ce secteur est amené à évoluer vers un fonctionnement superposant à la logique axiale déjà existante une logique de mise en réseau (circulaire) des différents centres situés dans ce secteur (*voir chapitre 6.2*).

Le **secteur Genève - Trois-Chêne - Annemasse** s'organise en un corridor urbain entre Genève et Annemasse, qui se positionne comme deuxième véritable centre-ville de l'agglomération, avec son poids principal en France. Ce corridor présente un fonctionnement radial, mais également maillé, notamment par des continuités d'espaces publics et des réseaux de transports publics s'articulant sur les gares (*voir chapitre 6.5*).

Le **secteur sud s'étendant de Genève à Bernex et à St-Julien-en-Genevois** est marqué par une forte dynamique de croissance urbaine et économique (ZIPL0), majoritairement résidentielle, ainsi que par la présence de grands paysages structurants. Cette imbrication de secteurs denses et de secteurs paysagers est également marquée par des axes forts TC radiaux (*voir chapitre 6.4*).

Chaque secteur détient une structure interne propre. L'orientation radiale vers le cœur de l'agglomération et l'hyper-centre est complétée par des rabattements principaux vers les autres points d'échange suprarégionaux de l'agglomération : la gare principale de Cornavin, l'aéroport de Genève avec sa gare ferroviaire, la gare d'Annemasse et la gare de Genève-Pont-Rouge (après la mise en service du Léman Express). De plus, des liaisons tangentiels entre ces différents pôles sont développées.

Pour contenir et augmenter la qualité de l'urbanisation d'une part, préserver et développer la charpente et le maillage vert d'autre part, deux actions complémentaires se conjuguent dans l'agglomération centrale :

- le renforcement et la consolidation des espaces paysagers en interaction étroite avec la ville, pour des usages diversifiés ;
- la consolidation des pénétrantes de verdure ou espaces paysagers ouverts, en lien avec le réseau d'espaces publics en milieu urbain (paysage bâti).

Ainsi, la création d'espaces publics de proximité diversifiés, attractifs, confortables et complémentaires répondant aux différents besoins et aspirations de la population vise à promouvoir une ville « facile » qui invite à la pratique de la mobilité douce et à l'usage des transports en commun. Les connexions vertes et les liaisons paysagères structurantes - en privilégiant la qualité paysagère et le grand confort d'usage pour les modes de déplacements doux - amènent le grand paysage jusqu'au cœur de la ville, favorisant la nature en ville. A travers ces actions il s'agit également de constituer des leviers d'actions pour l'adaptation au changement climatique.

A noter que la mise à jour du Plan directeur cantonal genevois, en réponse aux exigences légales exprimées par la Confédération, a entraîné pour la partie genevoise le report au-delà de 2023 de certaines extensions sur la zone agricole et le classement de certains secteurs de densification de la zone villas en secteurs réservés.

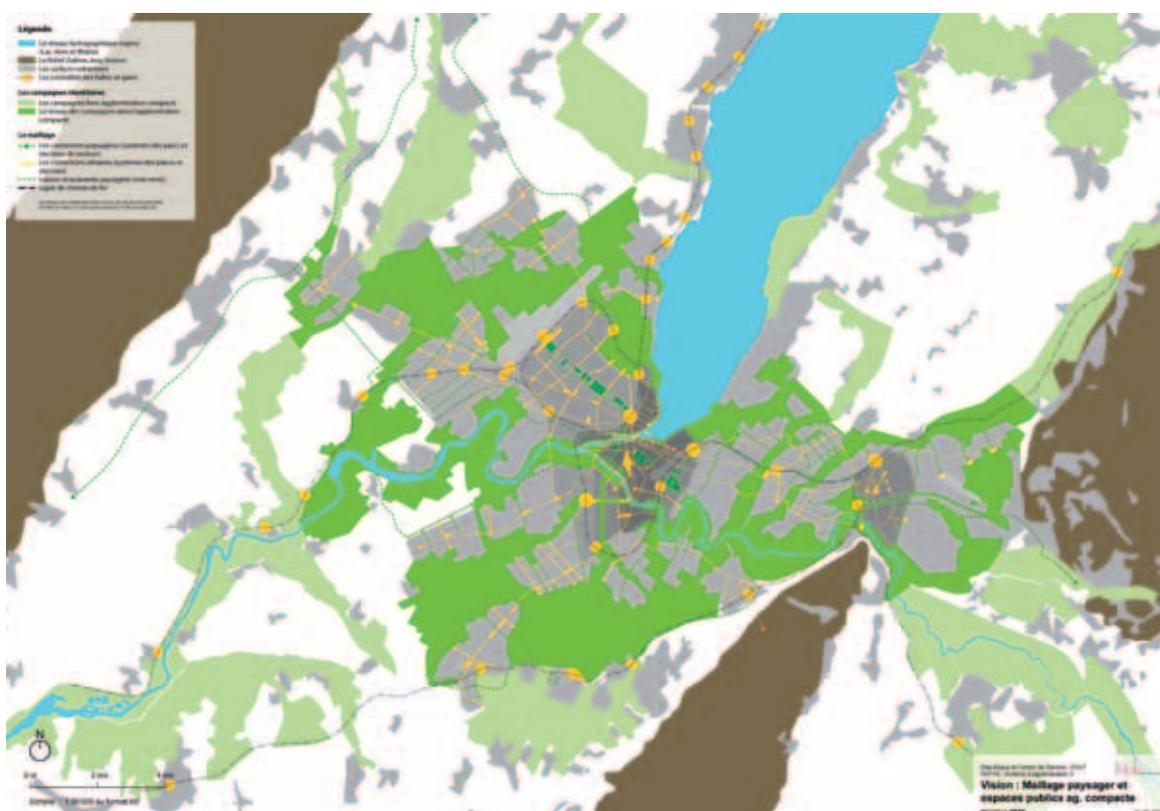


Figure 20: Le grand paysage jusqu'au cœur de la ville dans l'agglomération centrale : des espaces ouverts, partie intégrante du paysage urbain

4.2.2. Les centres urbains au sein de l'agglomération centrale

Grâce aux travaux des PACA, l'identification et la hiérarchisation des centres est plus fine et plus précise que dans l'étape précédente du projet.

Cette précision accrue est notamment justifiée par une évolution constante du rôle des centres au sein de l'agglomération centrale. Ces centres jouent autant un rôle de proximité pour la vie quotidienne (principalement à l'échelle de leur secteur), que pour la structuration de toute l'agglomération centrale (organisation des réseaux de transports, localisation des équipements, etc.) et pour l'attractivité économique à l'échelle du Grand Genève.

La hiérarchisation de ces centres, ainsi que la différenciation de leurs rôles, identités et potentiels, vise principalement à permettre de localiser « les bonnes activités aux bons endroits ». Une juste localisation des affectations des sites d'emploi, équipements et quartiers résidentiels doit permettre d'atteindre un équilibre à long terme dans l'agglomération, dans le but d'une participation de tous à la dynamique et aux opportunités (formation, culture, emplois), ainsi qu'une meilleure efficacité dans le fonctionnement de l'agglomération.

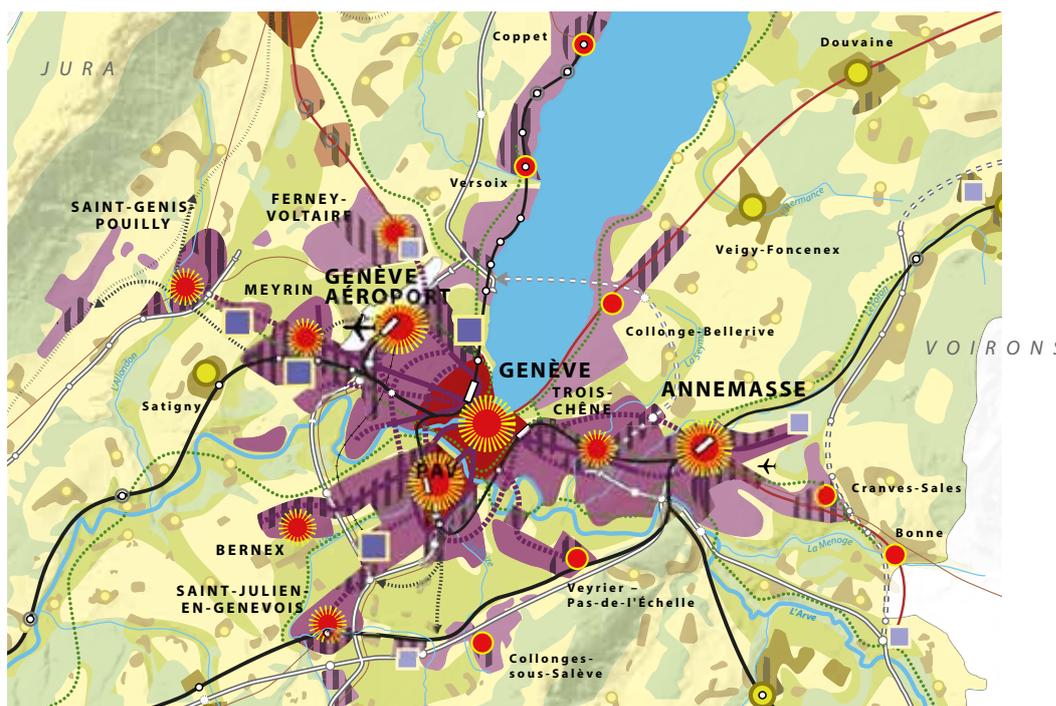


Figure 21 : Zoom sur l'agglomération centrale avec ses centres et espaces à enjeux paysagers en interaction étroite avec la ville (extrait du schéma de coordination urbanisation-transport-paysage, horizon 2030)

* Par exemple, pour un centre régional comme St-Julien-en-Genevois, dont le bassin versant est historiquement orienté plutôt vers le sud (à l'extérieur de l'agglomération centrale), une nouvelle orientation apparaît, et prend de l'ampleur, en direction du cœur de l'agglomération et de l'ensemble de l'agglomération centrale. La fonction de centre régional ne disparaît pas à St-Julien-en-Genevois, mais elle est complétée.

Les centres suivants sont confirmés au sein de l'agglomération centrale :

- Les **centres métropolitains** : Genève-centre, Annemasse, Genève-aéroport et Praille-Acacias-Vernet (PAV). Ils jouent un rôle fondamental pour l'agglomération entière en matière d'accessibilité, d'image, de rayonnement et d'échange.
De nombreuses démarches ont été développées dans ces secteurs : certaines sont au stade de la planification (grands projets Grand-Saconnex ou PAV, 2^e phase Etoile Annemasse-Genève au nord de la gare), d'autres sont au stade de projets bien avancés (quartier de l'Étang ou encore le long de la rue de Genève en lien avec les prochains travaux du tram), et d'autres connaissent déjà un début de réalisation (1^{re} phase Etoile Annemasse-Genève, liée au Léman Express, abords de la gare des Eaux-Vives).
- Les **centres régionaux de l'agglomération centrale** : Meyrin, Ferney-Voltaire, St-Genis-Pouilly, St-Julien-en-Genevois, Bernex et Trois-Chêne.
Ils jouent un rôle important en matière d'équipements, de rayonnement ainsi que de structuration de l'urbanisation et des réseaux de transports urbains de l'agglomération centrale jusqu'à ses limites. Ils jouent aussi un rôle au sein de leur secteur, en matière de concentration de l'accueil de la croissance démographique et des activités économiques.
Là aussi les projets sont nombreux, par exemple à St-Genis-Pouilly avec le développement urbain en anticipation de la future arrivée du tram et le renforcement des voies de mobilité douce, ou à Ferney-Voltaire avec la ZAC Ferney Genève Innovation, ou encore à St-Julien-en-Genevois avec le développement de quartiers denses à proximité immédiate de la gare.

Dans tous ces secteurs, parallèlement aux opérations urbaines qui se développent, les communes tentent de maîtriser le renouvellement urbain diffus (p. ex avec des orientations d'aménagement et de programmation pour les secteurs sensibles, comme dans le nouveau plan local d'urbanisme PLU d'Ambilly). La qualité urbaine est recherchée, considérée comme fondamentale, avec des opérations d'espaces publics et verts réalisées et/ou projetées (en particulier le long des axes de tram).

4.2.3. Un réseau de transports structurant, hiérarchisé et renforcé

A l'échelle de l'agglomération centrale, le concept de mobilité vise à soutenir l'évolution de la structure urbaine et à répondre à la croissance des flux. Il s'agit notamment d'offrir le moyen et le réseau de mobilité adapté pour chaque type de déplacement.

En milieu urbain, l'orientation majeure consiste à établir une priorisation entre les différents modes de mobilité, notamment afin d'infléchir les tendances de croissance des déplacements TIM (volonté partagée par tous les partenaires). Cette priorisation doit tenir compte du contexte urbain et de la hiérarchie du réseau. Ainsi, en matière de développement de l'offre (investissements d'infrastructures et d'exploitation) et de gestion des réseaux (distribution de l'espace public et gestion de la circulation), la priorité doit être donnée aux transports publics et aux mobilités douces dans les secteurs les plus denses. En parallèle, l'accessibilité en transports individuels motorisés est préservée, mais organisée de manière à s'adapter au contexte urbain.

Pour chacun des modes de transports (TC, MD, TIM), la conception retenue propose de hiérarchiser les réseaux de manière à mieux structurer les déplacements. En matière de transports en commun cette hiérarchie permet notamment des complémentarités et coordination entre les systèmes rapides d'agglomération (ferroviaire et bus rapides) et urbains (tram, trolleybus et bus).

Le réseau des transports publics urbains est organisé de manière polycentrique (voir figure 22). Cette structure du réseau permet de faire évoluer l'organisation essentiellement radiale actuelle (mise en exergue par le PA1) orientée vers le cœur d'agglomération (Cornavin, Bel-Air) et d'organiser le réseau futur autour de plusieurs centres. Les interfaces des gares et des haltes du réseau ferré lourd d'agglomération (RER) constituent les points névralgiques de ce système de transports publics urbains restructuré (gare de Cornavin, gare d'Annemasse, gare de l'aéroport, gare de Genève-Pont-Rouge, etc.). Le Léman Express remplira ainsi dès sa mise en service une fonction importante pour les déplacements entre secteurs de l'agglomération centrale.

Le réseau des axes forts et les lignes de bus urbaines sont organisés de manière à assurer les fonctions de rabattement vers les centralités et vers les transports publics d'un niveau hiérarchique supérieur. Cette structure polycentrique offre un système maillé et qui permet des interconnexions entre les réseaux de différents niveaux (bonnes connexions entre RER et réseau urbain notamment).

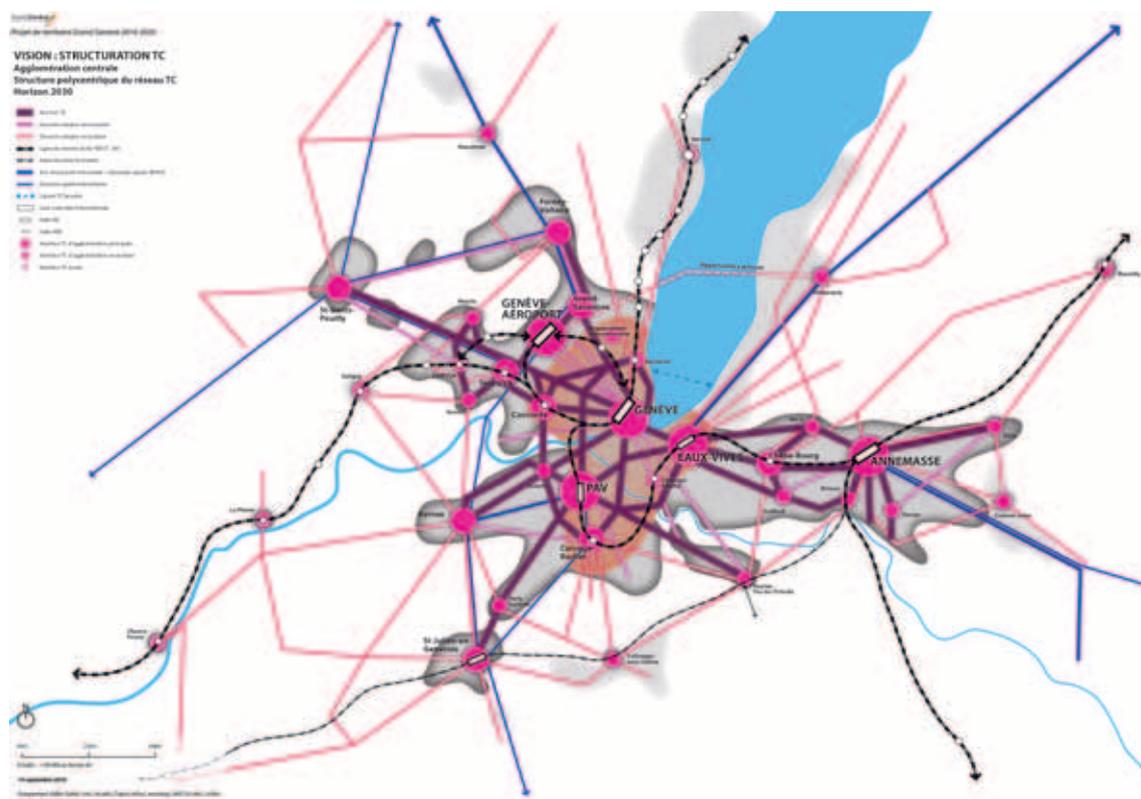


Figure 22 : Structure polycentrique du réseau TC de l'agglomération centrale, horizon 2030

* Une « gare » fait référence à un niveau hiérarchique de desserte de type RE ou supérieur, alors qu'une « halte » fait référence à un niveau hiérarchique de desserte de type RER.

La hiérarchisation du réseau routier dans l'agglomération centrale vise à mieux structurer les déplacements en transports individuels motorisés en les canalisant sur les réseaux adéquats en fonction du type de déplacements (voir figure 23).

Les déplacements sur de longues distances sont dirigés sur le réseau suprarégional et régional. Ce réseau est adapté aux flux rapides et aux volumes importants, donc au trafic de transit. Il amène les grands flux aux portes d'entrée de l'agglomération centrale et distribue les flux en couronne des secteurs urbains compacts. De là, le réseau structurant urbain prend le relais. Il structure les flux à l'intérieur de l'aire urbaine d'agglomération centrale (y compris le cœur d'agglomération), dirigeant les flux vers leur poche de destination (zone d'activités, quartier d'habitation, centre-ville, etc.). Arrivés à la poche de destination, le réseau d'accessibilité dirige les flux à l'intérieur de la poche sur un réseau structurant de quartier dont la fonction est bien l'accès et non pas le transit. À ce réseau sont connectées les branches fines du réseau de quartier assurant la desserte finale jusqu'à l'objet de destination et ses possibilités de stationnement.



Figure 23: Accessibilité TIM à l'agglomération centrale, horizon 2030

Cette utilisation successive de réseaux différents doit être vue comme une chaîne entre l'origine et la destination du déplacement (de la place de parking d'origine, vers un réseau d'accessibilité, puis structurant, puis suprarégional, puis retour vers un réseau structurant urbain, puis d'accessibilité, puis de quartier et finalement vers la place de parking de destination). Une telle hiérarchie vise à canaliser le trafic et à préserver de grandes poches urbaines du trafic de transit, principalement les quartiers d'habitation et les centralités. Il s'agit donc de répondre à un objectif de qualité de vie (aménagement de l'espace public, bruit et qualité de l'air) en milieu urbain. Le cœur d'agglomération, est ainsi progressivement libéré du trafic de transit, notamment sur la rade. Cet objectif de hiérarchisation qui s'appuie notamment sur la nouvelle loi genevoises sur la mobilité du 5 juin 2016, est mis en œuvre immédiatement sans attendre le bouclage de l'agglomération qui viendra le renforcer significativement.

4.3. Les agglomérations régionales et leurs bassins de vie

Les agglomérations régionales remplissent deux rôles complémentaires : celui de polarités importantes dans le Grand Genève, et celui de têtes de pont vers les espaces urbains ou naturels voisins.

Chaque agglomération régionale est structurée autour d'un ou plusieurs centres régionaux, voire également de centres locaux. En outre, les agglomérations régionales sont constituées d'une aire urbaine d'agglomération régionale identifiée et contenue dans ses limites, dans et autour de laquelle le paysage et les espaces publics jouent un rôle structurant. L'enjeu de mise en valeur et de développement de ces espaces est primordial pour la multipolarité du Grand Genève. En effet, tout comme les habitants et les emplois doivent être répartis de manière équilibrée dans l'ensemble du Grand Genève, la mise en valeur du paysage à toutes les échelles est primordial, afin d'atteindre l'objectif d'une agglomération multipolaire et verte. Les rives du lac, rivières, et autres espaces naturels pénétrant jusqu'au cœur des agglomérations régionales, de même que la compacité des agglomérations régionales, doivent permettre de garantir un accès rapide, en TC ou MD, des habitants aux espaces ouverts et/ou de délasserment, depuis les différents lieux des agglomérations régionales.

En matière de mobilité, le réseau des TC urbains converge avec les lignes régionales jusqu'au cœur des agglomérations régionales. Dans la vallée de l'Arve, le train relie les différents centres de l'agglomération régionale entre eux. Le réseau rapide TIM doit être mis au service des agglomérations régionales, afin de délester les réseaux urbains en organisant l'accès depuis l'extérieur, comme pour l'agglomération centrale.

Le développement urbain s'appuie dans ces centres aussi sur les principes de développement vers l'intérieur, densification, renouvellement urbain, en particulier autour des pôles d'échange multimodaux (PEM) des gares du Léman Express.

L'échelle des agglomérations régionales est approfondie dans le chapitre 6 à l'échelle des PACA.

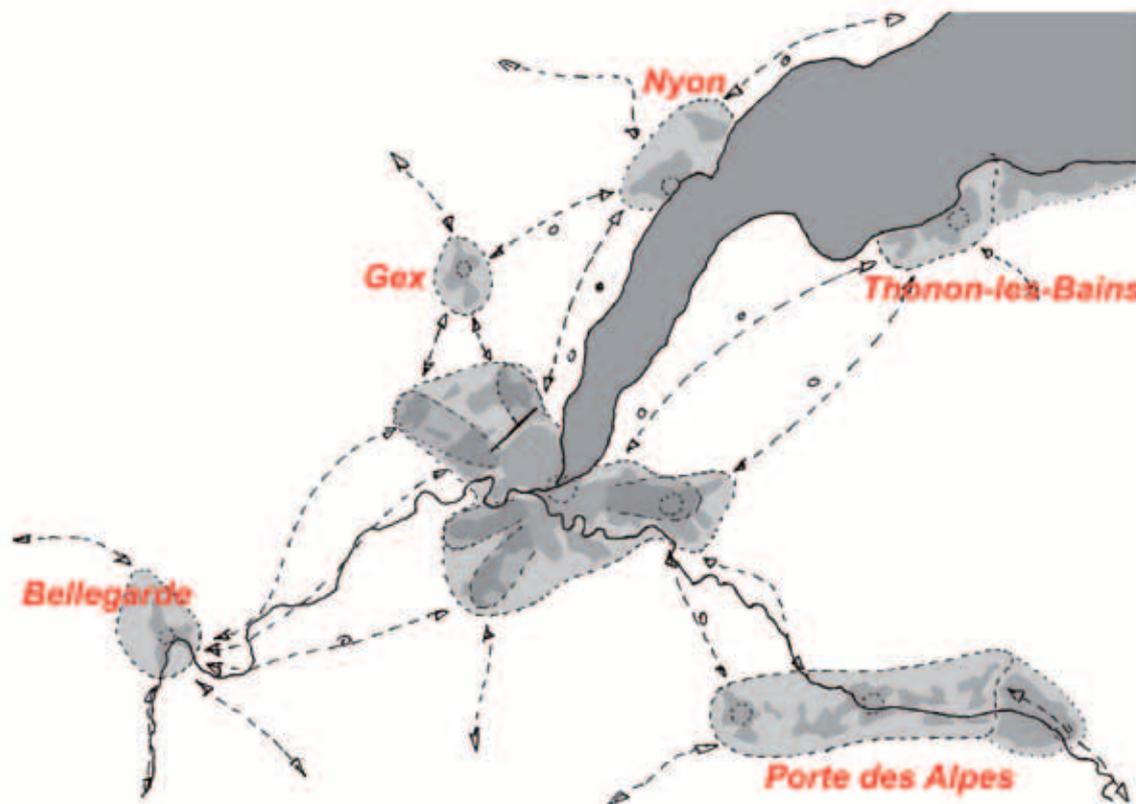


Figure 24: Vue d'ensemble des agglomérations régionales

4.4. L'espace des bourgs et villages : vers un espace de projets

Une réalité plus complexe qu'elle n'y paraît

Lors des précédents projets d'agglomération, des pôles locaux avaient été identifiés dans l'espace des bourgs et villages, mais ils ne jouaient qu'un rôle secondaire. Le projet se concentrait sur le principe d'une agglomération compacte et multipolaire et le reste de l'espace métropolitain était considéré comme rural, voué à l'agriculture, à la qualité paysagère, aux loisirs et à la fonction de poumon vert de l'agglomération.

Or, force est de constater, et c'est l'un des enjeux de cette 3^e étape, que l'espace métropolitain hors des agglomérations centrale et régionales est devenu depuis quelques années une des clés de compréhension de la croissance démographique du Grand Genève. D'où l'importance à accorder à cet espace des bourgs et villages comme une troisième typologie de territoire à gérer en fonction de ses spécificités.

Face aux limites des capacités d'accueil, tant dans le cœur métropolitain que dans les centres régionaux, l'espace des bourgs et villages joue un rôle décisif, car il participe, depuis de nombreuses années, à l'absorption de la croissance démographique. Il n'est donc plus possible d'ignorer cette fonction, et il faut d'une part trouver les moyens de traiter les conséquences de cette urbanisation et d'autre part poursuivre l'effort d'accueil dans les agglomérations centrales et régionales.

L'urbanisation dans l'espace des bourgs et villages, un phénomène général

L'urbanisation de l'espace des bourgs et villages comprend les centralités urbaines et villageoises historiques, avec une densité moyenne et comprenant parfois des espaces publics et équipements publics. Autour de ces centralités historiques, l'urbanisation s'est généralement développée de manière diffuse, avec un phénomène d'étalement urbain, voire de mitage urbain important. Les centres locaux identifiés dans le Projet de territoire du Grand Genève ont en revanche conforté leurs centres historiques par des opérations urbaines relativement denses, avec un étalement urbain souvent plus limité que dans les villages.

Le phénomène de l'urbanisation diffuse est inhérent aux grandes agglomérations. Il est lié à la croissance démographique, à la diminution de la taille des ménages, aux difficultés des grandes villes à produire des logements et à un défaut d'ingénierie et de vision prospective dans les communes les plus petites. Il est très dépendant du cycle de vie : les espaces diffus tendent à accueillir des ménages avec enfants qui préfèrent se loger dans des maisons individuelles pour des raisons d'espace et de commodité d'accès, voire de coût d'accession à la propriété, pour lequel le différentiel est encore plus marqué dans le cas du Grand Genève. En ce sens, le développement des maisons individuelles dans les petites communes périurbaines constitue, bien souvent, une forme de solution :

- Une solution au manque de place et de capacité constructive des centres urbains ;
- Une solution pour des ménages qui aspirent à une forme d'autonomie de l'habitat, sans en avoir les moyens s'agissant des villes denses ;
- Une solution des élus municipaux qui souhaitent maintenir vivants leurs villages et leurs services (notamment les écoles) ;
- Une solution pour certains propriétaires (y compris parfois des agriculteurs) qui y voient une occasion de valoriser leur terrain ;
- Une solution aussi pour les entreprises de construction qui trouvent des marchés plus rémunérateurs, car plus faciles à exécuter que dans les zones denses.

Il ne faut donc pas sous-estimer ces dimensions qui expliquent que le développement de l'habitat diffus ne se fait pas toujours sous contrainte, ni sous l'empire de la nécessité. Il ne correspond pas non plus à des formes de « relégation », même si les ménages qui s'y installent cherchent des opportunités foncières et immobilières. Pour toutes ces raisons, il est difficile de balayer d'un trait de plume le développement de l'urbanisation diffuse, qui fonctionne comme un véritable système.

Et pourtant, les coûts pour les collectivités sont importants. Ils sont de trois ordres :

- Des coûts relatifs aux infrastructures nécessaires à la desserte des constructions nouvelles dans ces territoires peu denses ;
- Des coûts relatifs au fonctionnement des services dans un contexte où les économies d'échelle ne sont pas faciles à réaliser ;
- Des coûts globaux impactant la qualité de l'environnement, notamment du fait de la multiplication des déplacements en voiture individuelle.

Un phénomène accentué par l'effet frontière

Ce phénomène d'urbanisation diffuse, que l'on retrouve en de nombreux lieux, est accentué dans le Grand Genève par ce que l'on peut qualifier de double « différentiel » territorial :

- Un différentiel de pouvoir d'achat sur le territoire français entre les frontaliers et les actifs employés en France, impliquant un « débordement » de la croissance hors du périmètre du Grand Genève (les salariés français ne pouvant plus accéder aux logements en première couronne de Genève) ;
- Un accès au foncier très contraint dans le canton de Genève et le district de Nyon, et relativement plus aisé dans les territoires français.

A cela s'ajoute une très bonne accessibilité générale du territoire en voiture.

Les itinéraires résidentiels dans le Grand Genève

Compte tenu de la frontière internationale et des fragmentations infranationales, le marché de l'habitat a toujours été envisagé uniquement sous l'angle quantitatif à l'échelle du Grand Genève. A l'échelle locale, les plans directeurs cantonaux et régionaux, SCOT ou les programmes locaux de l'habitat (PLH) prennent mieux en compte les variables qualitatives (étapes du cycle de vie, taille des ménages, besoins spécifiques), mais restent limités dans leur territoire politique et administratif.

Le développement de l'habitat dans et autour des bourgs et villages, principalement sous l'impulsion des choix résidentiels des ménages d'actifs relativement jeunes, démontre que le Grand Genève est de plus en plus considéré, par ceux qui en ont la possibilité financière, comme un seul et même marché du logement, d'où l'importance qu'il y a à penser les complémentarités des offres à cette échelle.

La diversité de l'espace des bourgs et villages

L'urbanisation prend des formes différentes selon le relief, la situation, l'accessibilité et le tissu villageois préexistant.

Au pied du Jura et dans le Chablais français, l'urbanisation se diffuse en ruban et en « balcon ». Les nouvelles urbanisations s'adossent au relief. Il en résulte des bandes de plus en plus urbanisées, segmentées par des coupures vertes, de Gex à Fort-l'Écluse, de la frontière à Thonon-les-Bains, où les maisons individuelles profitent d'un axe routier et de la vue sur le lac. La situation est identique en Terre Sainte (Vaud). Autour de Bellegarde-sur-Valserine, l'urbanisation tend à remplir la vallée et à créer un seul pôle entre Bellegarde, Châtillon-en-Michaille et Lancrans. Dans la basse vallée de l'Arve, l'urbanisation s'accroche aux hameaux existants, provoquant l'éclatement des centralités villageoises et la dispersion de l'habitat. De Gex à Nyon, l'urbanisation se fait plutôt « en archipel », autour des villages, du fait d'une agriculture plus résistante.

Ces différentes formes urbaines ont un impact important sur le paysage et créent une diversité des typologies et situations urbaines.

Un projet multi-facettes pour l'espace des bourgs et villages

Le projet passe notamment par les axes de travail suivants, :

- La formulation claire des limites à l'urbanisation, permettant de bâtir « en épaisseur » par rapport aux polarités existantes et la densification des villages et des bourgs, dans la continuité des formes patrimoniales ;
- Le renforcement des centralités existantes, pour structurer cet espace ;
- La diversification de l'offre de logements en centre village ou bourg, correspondant à la diversité des demandes ;
- La mise en valeur du paysage, pour participer à la qualité de vie ;
- La valorisation des fonctions agricoles et touristiques ;
- La mise en place de protocoles de réciprocité.

Freiner autant que possible la croissance de l'étalement urbain

La plupart des territoires ont pris conscience des difficultés liées à la croissance de la population et à l'étalement urbain. L'évolution des SCOT, des plans directeurs et plans d'affectation, des PLU/PLUi (plans locaux d'urbanisme, pour certains intercommunaux) témoigne de cette prise de conscience, qui répond aussi aux obligations liées aux législations des deux pays : l'application des accords de Grenelle dans les documents d'urbanisme en France, et la traduction de la législation fédérale dans les documents de planification en Suisse (*voir chapitre 5.2.5*). Par ailleurs, des opérations urbaines plus denses se multiplient, y compris dans les villages, afin de réduire radicalement les zones d'urbanisation futures sur territoire français. Toutefois les effets commencent seulement à se faire sentir et la tendance n'est pas encore inversée.

Structurer les bassins de vie autour des centres locaux

L'observation des dynamiques territoriales fait apparaître des centres locaux (anciens bourgs qui se renforcent pour prendre une nouvelle envergure). Il s'agit notamment de communes (en France) situées sur le réseau du futur RER où la croissance démographique s'accélère par anticipation de l'amélioration de la connectivité, ou du fait d'une bonne accessibilité, par exemple dans le bas Chablais. La plupart de ces communes ont la capacité d'accroître leur population et de devenir de véritables pôles d'emplois et de services.

Les centres locaux doivent devenir des polarités permettant d'accueillir des services collectifs permettant de répondre aux besoins du bassin de vie local. Services marchands, services non marchands (notamment petite enfance ou écoles), mais aussi dispositifs d'accueil des télétravailleurs (espaces de coworking). Un enjeu particulier concerne la structuration locale de ces communes, entre la polarité historique et l'éventuelle émergence d'un nouveau centre autour du pôle d'échanges multimodal et de la gare. Il s'agit ainsi de construire ces centres locaux autour d'un maillage d'espaces publics, supports de mobilité douce, et avec des projets urbains denses et durables.

Diversifier l'offre en logements

Afin d'assurer une bonne cohésion sociale, il est nécessaire d'offrir des logements pour toutes les populations (accession ou locatif libre, logements abordables, logements aidés) dans tous les secteurs du Grand Genève, y compris dans l'espace des bourgs et villages.

S'appuyer sur le maillage paysager pour qualifier le territoire

Les bourgs et villages bénéficient souvent d'un patrimoine bâti de qualité et l'on retrouve dans certaines communes les traces de la morphologie urbaine historique. Le paysage du Grand Genève court cependant le risque d'une banalisation accélérée, tant dans la structure urbaine, que dans l'architecture, ainsi que d'une fermeture paysagère, par exemple dans le cas de linéaires de villas en bordure de route.

La qualification du territoire s'appuie sur la charpente paysagère (reliefs, cours d'eau, massifs forestiers, terres agricoles) à partir de laquelle il est possible de développer un maillage paysager de façon à :

- Contribuer à renforcer les limites à l'urbanisation ;
- Faciliter les liaisons (piétons, vélos, etc.) vers les espaces agricoles et naturels ;
- Constituer un véritable espace public de territoire, qui renforce la qualité de vie quotidienne des habitants et valorise les fonctions de loisirs pour l'ensemble des habitants du Grand Genève et des touristes ;
- Faciliter l'appropriation du territoire par les habitants et usagers ;
- Maintenir les connexions biologiques et la biodiversité.

Protéger et valoriser les fonctions agricoles et touristiques des bourgs et villages

Une part importante de l'agriculture du Grand Genève se trouve de fait incluse dans l'espace des bourgs et villages. Elle est soumise à une pression foncière forte ainsi qu'à des conflits d'usages (loisirs, nature...). Le maintien d'une capacité de production agricole est essentiel pour l'autonomie alimentaire du Grand Genève, et passe par une plus forte intégration de l'économie agricole dans les marchés urbains et périurbains, ce qui suppose les actions suivantes :

- repérer les espaces naturels et agricoles sous pression (travail initié dans le PA2) ;
- définir leurs rôles respectifs : production alimentaire, tourisme, gestion de l'espace, rôle paysager, continuité écologique ;
- élaborer un projet propre à ces espaces avec un programme d'actions spécifiques (*voir Annexe 2, fiches action agricole*).

Il est pertinent d'orienter les espaces agricoles périurbains vers une multifonctionnalité organisée, en mobilisant les acteurs du territoire autour d'une programmation et d'un concept d'aménagement adaptés. Dans cette optique, la très grande diversité d'interfaces homme/nature/agriculture méritent d'être valorisées. Deux dimensions peuvent être soulignées :

- D'une part, l'espace des bourgs et villages accueille d'autres fonctions métropolitaines que le résidentiel, en participant au développement de fonctions de loisirs à destination des habitants du Grand Genève. Le développement ou la création de réseaux de circulations douces/voies vertes bien signalisées permet de valoriser la spécificité des lieux et des paysages, ce qui pourrait être un vecteur de développement de cette fonction de loisirs métropolitains.

- D'autre part, l'espace des bourgs et villages imbrique agriculture et urbanisation. L'offre de produits agricoles de proximité peut ainsi être développée dans les deux pays, au-delà de ce qui existe aujourd'hui (Chez mon fermier).

Développer la qualité de vie dans l'espace des bourgs et villages par des protocoles de réciprocité

Les communes de l'espace des bourgs et villages, face à une croissance démographique très forte, courent un double risque de perte de qualité globale (qualité des paysages, qualité de vie, qualité de services) et de difficultés financières engendrées par des demandes sociales difficiles à satisfaire dans des contextes budgétaires contraints. La réduction des coûts collectifs engendrés implique d'inscrire cette stratégie dans des protocoles de réciprocité et de coordination entre les territoires les plus denses et les territoires peu denses. Deux exemples peuvent servir d'illustration :

Les capacités locales d'ingénierie et de mise en œuvre

Les communes et intercommunalités en situation périurbaine peuvent manquer de moyens humains, techniques et financiers pour monter des projets opérationnels. La mutualisation et la mise en réseau des acteurs côté français, au sein de l'ARC, apporte une première réponse en matière d'ingénierie.

Un deuxième pas est franchi avec le soutien du Grand Genève aux projets pilotes à valeur d'expérimentation. Ces projets participent aux échanges de compétences et d'expériences.

De l'investissement au fonctionnement

D'une manière générale, le problème principal qui se pose aux petites communes et intercommunalités en forte croissance démographique n'est pas l'investissement. C'est fondamentalement le problème du financement du fonctionnement et de l'exploitation. Il est possible de trouver des subsides pour construire des crèches ; il est plus difficile de financer, dans le moyen terme, les postes nécessaires à leur fonctionnement.

C'est aussi le problème qui se pose en matière de transports collectifs. La situation est à terme problématique, dans la mesure où il n'est pas certain que les autorités organisatrices disposent des moyens d'assurer dans la durée le financement de l'exploitation des lignes nouvelles.

La question des mécanismes de solidarité ville/campagne se pose à cette échelle, à la fois dans le but de financer à l'échelle du Grand Genève le fonctionnement des services collectifs qui bénéficient aux communes et aux habitants de l'espace des bourgs et villages, et réciproquement au maintien et à l'entretien des espaces naturels/espaces de respiration dont profitent les citoyens.

5. A L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE, LES STRATÉGIES SECTORIELLES

Ce chapitre répond à l'exigence de base EB4

5.1. La cohérence globale des stratégies sectorielles

Les 3 stratégies en bref

Les stratégies urbanisation, mobilité et environnement constituent le socle thématique du projet de territoire du Grand Genève porté par le GLCT.

Les grands objectifs de ces trois stratégies se résument de la manière suivante :

URBANISATION & PAYSAGE	MOBILITÉ	ENVIRONNEMENT
Objectifs stratégiques		
Développer un cadre de vie de qualité pour tous les habitants du GG, en agissant de manière cohérente dans les différents domaines du projet de territoire. Rééquilibrer les fonctions habitat et emploi au sein du Grand Genève	Répondre aux besoins de déplacement internes aux territoires, entre les territoires, et avec l'extérieur du GG, en veillant à l'efficacité des réponses, pour une meilleure qualité de vie et un moindre impact du GG sur son environnement	Agir pour permettre au GG de s'adapter au changement climatique, de réduire son impact sur l'environnement, et de préserver la santé et la qualité de vie de ses habitants
Objectifs techniques		
Poursuivre le renforcement de la structure territoriale des PA précédents pour organiser le développement quelle que soit son ampleur	Organiser les modes de déplacement selon les types de territoires, en favorisant systématiquement la complémentarité entre les modes et le report modal sur les TC et la MD	Développer le « réflexe » environnemental pour chaque projet, en évaluant ses effets en amont, afin de maximiser les synergies et optimiser l'usage de l'argent public

Les objectifs thématiques sont détaillés en introduction des chapitres correspondants.

Les approfondissements des stratégies sectorielles depuis 2012

En résumé, ce travail d'approfondissement a essentiellement porté sur les points suivants, en intégrant notamment les remarques du rapport d'examen de la Confédération* :

- Une meilleure prise en compte des **bassins de vie** et de **l'armature urbaine** (*chapitres 4.3 et 4.4*)
- Une gestion plus durable de **l'espace des bourgs et villages** (*chapitre 4.4*)
- Une meilleure prise en compte de la **cohésion sociale** (*chapitre 5.2*)
- L'intégration de la question du **paysage bâti** (*chapitre 5.2.3*)
- L'introduction de la question du cadre spatial favorable à **l'économie** (*chapitre 5.2.4*)
- La concentration de la stratégie **mobilité** sur l'optimisation du système (*chapitre 5.3*)
La stratégie mobilité prolonge les approches proposées dans le PA2 notamment en mettant l'accent et/ou en définissant des priorités claires pour les prochaines étapes :
 - Mettre en valeur les TC lourds dont le RER Léman Express et les axes forts ;
 - Accompagner l'évolution des infrastructures routières supra régionales ;
 - Renforcer la gestion et la tarification du stationnement ;
 - Développer la mobilité douce, en lui accordant son juste rôle ;
 - Développer les services à la mobilité ;
 - Adapter l'exploitation du réseau routier en coordination avec le contexte urbain et les nouvelles offres en matière de TC.
- La stratégie **environnement** (*chapitre 5.4*). L'objectif général de ce volet sectoriel est de dépasser la logique d'une simple évaluation des effets des stratégies urbanisation et mobilité, et d'agir à l'échelle du Grand Genève afin de réduire l'impact du développement urbain sur l'environnement et préserver ainsi la santé et la qualité de vie de ses habitants, selon les trois axes de travail suivants,
 - Diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990 ;
 - S'adapter au changement climatique ;
 - Améliorer la qualité de l'air.

* Les faiblesses relevées par la Confédération dans son rapport d'examen du PA2, daté de février 2014, concernaient notamment les thèmes suivants : implantation des IFF, diminution de l'importance des zones à bâtir en périphérie et limitation des nouveaux déclassements en France et en adéquation avec la LAT pour les territoires suisses, insuffisance de l'efficacité de l'offre TP, maîtrise de la croissance TIM et de l'accessibilité TIM au cœur d'agglomération, défaut de prise en compte de la qualité de l'air à cause de la croissances des TIM, sécurité du trafic.

La prise en compte de la stratégie fédérale de développement durable 2030

Le Projet de territoire vise, dans les domaines dans lesquels il peut agir, les mêmes objectifs que la stratégie de développement durable 2030 du Conseil fédéral. Les 9 cibles reprises ci-dessous font la synthèse de ces convergences :

1. Réaliser un développement du territoire polycentrique, caractérisé par un fort réseau de villes et une meilleure exploitation des atouts régionaux ;
Réponse : l'agglomération multipolaire et compacte et ses réseaux structurants renforcés constituent un point essentiel du projet, depuis la 1^{re} génération.
2. Limiter la croissance urbaine à l'intérieur des zones de développement et des corridors prévus, continuer de protéger les terres agricoles et les espaces naturels contre toute nouvelle construction ;
Réponse : l'agglomération verte, 3^e qualificatif du projet de territoire, est mise en œuvre par la charpente paysagère et les différentes mesures en faveur de l'agriculture, de la biodiversité et du maillage jaune-vert-bleu
3. Créer de nouveaux logements grâce un développement de grande qualité à l'intérieur du milieu bâti (y c. espaces libres) ;
Réponse : la volonté de rééquilibrer la production de logements est présente depuis le départ, complétée par l'attention de la 3^e étape à satisfaire les besoins des catégories sociales moyennes et défavorisées, ainsi que par le paysage bâti (sur les espaces publics en particulier) et le patrimoine villageois. Des efforts importants sont en cours pour orienter le développement urbain vers l'intérieur, autant dans les urbanisations principales que dans les bourgs et les villages.
4. Construire bâtiments et ouvrages de génie civil conformément aux standards reconnus du développement durable ;
Réponse : ce point ne peut être formulé que sous forme de recommandations au niveau de précision d'un projet de territoire à vaste échelle, et c'est le cas.
5. Conserver le patrimoine bâti autant que possible, maintenir une culture du bâti de grande qualité ;
Réponse : les nouvelles préoccupations concernant le paysage bâti visent à valoriser le patrimoine bâti et les échanges de bonnes pratiques, à renforcer la culture locale dans ce domaine, en particulier à l'échelle des PACA, autant pour l'espace des bourgs et villages que pour les urbanisations principales.
6. Mettre à disposition de la population des infrastructures sportives et des espaces propices à l'activité physique à l'intérieur et à l'extérieur des zones urbaines ;
Réponse : les 1^{re} et 2^e étapes du Projet de territoire intégraient les différentes politiques de services (comme culture, sport et santé). Les instances politiques (GLCT et CRFG) ont souhaité recentrer les domaines d'intervention du GLCT sur les thèmes urbanisation, environnement et mobilité. Le Projet paysage, le développement du maillage MD, de l'accès aux espaces de délasserment, aux espaces ouverts, participent par exemple à la mise sur pied de conditions cadres propices au développement des politiques de service sportives. La stratégie urbanisation comprend les réflexions autour des équipements et des services au quotidien dans la mesure où elles impactent l'aménagement du territoire et la cohésion sociale.

7. Couvrir les besoins en mobilité par un système de transport efficace, économique et écologique, connecté de façon intermodale et utilisé de façon optimale ;
Réponse: le système global des différents réseaux d'infrastructures (TC, TIM et MD) constitue depuis le PA1 la structure de l'armature urbaine. La 3^e étape vise essentiellement à tirer parti de tous ses potentiels, en optimisant l'usage du système (par des réorganisations et des services à la mobilité).
8. Garantir un système de transport performant, se limitant à sa fonction première – investir là où cela est le plus efficace pour remédier aux plus grands problèmes de circulation ;
Réponse: l'important travail de priorisation de la 3^e étape vise à la fois à tenir compte des limites financières, tout en permettant de négocier puis mettre en œuvre les mesures les plus efficaces, à commencer par celles mettant en valeur le Léman Express et les transports publics lourds.
9. Protéger les zones urbaines et les infrastructures de manière adéquate contre les dangers naturels ;
Réponse: ces préoccupations ont été intégrées dès l'élaboration de la charpente paysagère des étapes 1 et 2 du Projet de territoire du Grand Genève. Elles arrivent désormais au stade de démarches pré-opérationnelles et opérationnelles dans le cadre des PPP (projets prioritaires de paysage, voir chapitre paysage), contrats corridors, et contrats de rivière (voir annexe 2 fiches-actions). La forte expérience transfrontalière en matière de gestion des eaux a été notamment visible en 2015 lors de la crue centennale de l'Arve, lors de laquelle aucun incident majeur n'a été constaté à l'échelle du Grand Genève.

Au-delà de la prise en compte de la stratégie développement durable du Conseil fédéral, le Projet de territoire s'attache à décliner d'autres politiques sectorielles, tant françaises que suisses : développement ferroviaire, développement aéroportuaire, stratégie énergétique, Grenelle de l'environnement, engagement COP 21, etc.

5.2 Stratégie urbanisation & paysage

La stratégie en bref

Stratégies urbanisation & paysage confirmées		
En complément de la vision spatiale développée dans le chapitre 4	<p>Recentrer l'urbanisation : Confirmer le rôle d'accueil prépondérant de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales. Rééquilibrer les fonctions habitat et économie</p>	<p>Valoriser le paysage : Confirmer et développer le rôle structurant des espaces verts et ouverts Soutenir un cadre spatial favorable à l'économie : Promouvoir le développement des zones d'activités métropolitaines et d'agglomération</p>
Stratégies urbanisation & paysage nouvelles ou renouvelées		
<p>Qualité de vie : Renforcer la mise en valeur du paysage à travers le patrimoine bâti pour améliorer la qualité de vie des habitants</p>	<p>Identités : Reconnaître la réalité de l'espace des bourgs et des villages. S'appuyer sur les bassins de vie pour valoriser leurs identités spécifiques. Développer des projets urbains et paysagers différenciés, répondant aux aptitudes et besoins des territoires (espaces et acteurs) et tendant vers l'équité et la complémentarité entre territoires</p>	<p>Solidarités : Développer des mécanismes de solidarité, dans tous les domaines (et en particulier le logement) permettant de répondre aux enjeux sociaux (cohésion sociale) afin d'éviter tout type de fracture</p>

Les stratégies précédentes urbanisation et paysage sont conservées et leur traduction dans le canton de Genève, le district de Nyon et le Genevois français est largement entamée. De ce fait, la 3^e étape du Projet de territoire Grand Genève est d'abord confrontée à l'application de ces principes communs dans chaque entité, chacune avec ses spécificités (en termes de lois et d'instruments). Cette dernière étape a aussi consisté à préciser, consolider et compléter l'approche, notamment avec des aspects qualitatifs et sociaux. Il s'est agi d'apporter un regard plus fin sur la structure du territoire, l'accueil de la croissance (prenant en compte les tendances de développement, les capacités d'absorption des territoires à court, moyen et long terme), et le fonctionnement du territoire dans son ensemble ainsi que dans ses sous-territoires (PACA, intercommunalités, communes).

Les conditions d'accueil de toutes les catégories sociales sont reconnues comme un enjeu important du Grand Genève, pour **une meilleure cohésion sociale** (en termes de logements, d'équipements, de services, et d'accessibilité à ces d'opportunités).

Les chapitres détaillés ci-après portent ainsi sur les enjeux qui concernent le bon fonctionnement humain du Grand Genève, permettant de garantir et de promouvoir la qualité de vie et la cohésion sociale :

- une réduction des impacts sur l'environnement et notamment une réduction des pollutions, pour limiter les problèmes de santé. Il faut d'une part **recentrer l'urbanisation** (par densification, renouvellement urbain) et d'autre part améliorer la qualité de la desserte en transports publics, ainsi que la priorisation des TC et de la MD dans l'espace des centres en favorisant l'attractivité piétonne (*chapitre 5.2.1*) ;
- l'offre de **logements** pour toutes les populations, afin d'éviter les ségrégations socio-spatiales. Et un accueil d'**équipements** publics correspondant au rôle de chaque centralité au sein du Grand Genève et selon la capacité d'en accueillir encore, selon le principe d'« accueillir la bonne fonction au bon endroit » (*chapitre 5.2.2*) ;
- la préservation du **paysage** afin de garantir la qualité environnementale mais également d'offrir des espaces de respirations aux habitants. Ainsi que la valorisation du **paysage bâti et des espaces publics** (éléments patrimoniaux, qualité des nouveaux aménagements, réalisation d'espaces de rencontres avec capacité d'accueil de manifestations et d'évènements...) permettant de répondre aux différents besoins et usages (*chapitre 5.2.3*) ;
- l'augmentation de la vitalité des territoires en garantissant une mixité suffisante d'activités et de logements et en créant les conditions cadres favorables à un **développement économique** équilibré (*chapitre 5.2.4*).

Enfin, le chapitre 5.2.5 détaille le contexte et **les outils réglementaires** développés par les territoires du Grand Genève. Constatant que la croissance n'est pas encore maîtrisée comme il est souhaité, le grand travail des années à venir réside dans un supplément de pragmatisme : l'utilisation pertinente des outils disponibles pour infléchir les tendances dans les directions souhaités, le travail avec les forces du marché immobilier - y compris leur réorientation si nécessaire - l'accompagnement des collectivités pour mettre en œuvre les préconisations (quantitatives et qualitatives) et projets de développement du Projet de territoire (ce qui passe par un supplément de continuité et de cohérence entre la(es) volonté(s) politique(s) et la succession des actions grâce à l'ingénierie). Ce dernier point concernant **l'ingénierie urbaine** est particulièrement important.

5.2.1. Recentrer l'urbanisation

Affirmer le rôle des urbanisations principales du Grand Genève, les structurer

Les agglomérations centrales et régionales représentent les urbanisations principales à l'échelle du Grand Genève. Elles sont au cœur des dynamiques urbaines et économiques durables du Grand Genève. Elles s'inscrivent dans des périmètres compacts et comportent un potentiel important de densification autour d'une bonne desserte TC.

Fort de ce constat, le Projet de territoire Grand Genève vise à :

- garantir que les agglomérations centrale et régionales accueillent la grande majorité (80%

entre 2015 et 2030*) de la croissance démographique (habitants et emplois) du Grand Genève, la gestion de la croissance et de ses effets sur la vie locale étant plus durable dans les agglomérations centrale et régionales que dans les petits villages ;

- développer la ville en lien étroit avec la mobilité urbaine (transports en commun et mobilité douce) et dynamiser les processus de densification, de transformation et de renouvellement urbain pour garantir des capacités d'accueil, notamment dans les secteurs bien desservis. Les axes des transports publics urbains structurants deviennent à la fois des axes prioritaires de développement et de densification urbaine (dans l'épaisseur : environ 300m à 500m de part et d'autres des axes TC) et vice-versa ;
- éviter la transformation des agglomérations régionales en ville-dortoir, en poursuivant une stratégie économique qui renforce le fonctionnement en réseau des différents secteurs d'activités (par exemple formation, R&D...), permettant de décentraliser les offres jusqu'aux agglomérations régionales ;
- promouvoir l'accueil d'équipements d'envergure (universités etc.) dans les centralités urbaines pour renforcer le poids des agglomérations centrale et régionales dans la vie publique à l'échelle du Grand Genève ;
- reconnaître, pérenniser et développer le maillage vert et les espaces à enjeux paysagers en ville, en favorisant leur connectivité de/vers l'espace public à l'intérieur du tissu bâti d'une part et de/vers le grand paysage d'autre part. Au-delà de l'effet structurant de la mobilité urbaine, le maillage des espaces ouverts (maillage vert bleu jaune) structure également ces grandes urbanisations.

Inciter à la densification et au renouvellement urbain et limiter le développement urbain en périphérie

Il s'agit de développer les urbanisations vers l'intérieur et de limiter l'étalement urbain hors des aires urbaines, notamment en poursuivant l'adaptation des documents de planification réglementaire. Un enjeu particulier réside dans le fait que la densification dans le Grand Genève ne se limite pas aux urbanisations principales (agglomérations centrale et régionales), mais s'observe également, et de manière accentuée, dans l'espace des bourgs et des villages par la transformation du tissu pavillonnaire en opérations urbaines plus denses.

Consolider la ville dans les périmètres compacts de l'urbanisation

La compacité est gage de qualité urbaine à long terme. Elle permet de garantir la viabilité et l'autonomie des éléments paysagers caractéristiques de l'agglomération en respectant non seulement les limites dures environnementales (éléments contraignants infranchissables par l'urbanisation tels que couloirs à faune, zones inscrites aux inventaires, etc.), mais aussi en réduisant au minimum la consommation de surfaces naturelles et agricoles.

Les aires urbaines de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales sont volontairement limitées afin d'intensifier le tissu urbain existant. Pour ces périmètres, trois possibilités s'offrent :

- le renouvellement urbain
- la densification via les surfaces constructibles encore libres,
- le développement via les surfaces encore non-constructibles nécessitant des déclassements supplémentaires.

* selon scénario démographique volontariste

Une opportunité intéressante pour promouvoir et renforcer les aires urbaines réside dans le processus du renouvellement urbain. Même si la rénovation du tissu bâti a été accélérée depuis 2000, le besoin demeure, non seulement à Genève, mais aussi dans le district de Nyon et dans les villes françaises de l'agglomération. Ainsi, toutes les opérations de rénovation ou de renouvellement* urbains représentent autant d'occasions de densifier.

Les processus de densification et de renouvellement urbain doivent être gérés de manière coordonnée ; des approches différenciées sont à engager selon les opportunités dans le territoire (taille des opérations, typologies du bâti, structure de la propriété foncière, synergies avec d'autres opérations d'urbanisation et/ou infrastructurelles, etc.).

Au regard de ces éléments, le projet de territoire du Grand Genève préconise pour les agglomérations centrale et régionales que la majorité des m² de surfaces brutes de plancher créés le soient par densification ou renouvellement urbain. A cette fin, il s'agira de :

- créer, affiner et mobiliser les outils adéquats à tous les niveaux institutionnels pour promouvoir la densification ;
- identifier les secteurs de renouvellement urbain et de densification les plus stratégiques et bénéficiant d'une bonne desserte (ainsi que ceux qui sont les plus faciles à mettre en œuvre en matière de typologie du bâti, de structure de propriété) et lancer le processus de densification avec des projets exemplaires et fédérateurs ;
- définir et mener une politique active de renouvellement et de densification avec les grands propriétaires et gestionnaires de foncier publics ;
- développer une approche cohérente et coordonnée sur l'ensemble de l'agglomération (densités à viser, mécanismes, priorités, promotion, etc.).

Il convient toutefois de préciser que la densification reste un processus lent.

Par ailleurs, la qualité de vie dans ces espaces denses doit être garantie grâce à :

- la présence de la nature en ville et l'accessibilité aux grands paysages ouverts,
- des typologies de bâti adaptées,
- des espaces publics de qualité et suffisants en nombre.

Enfin, tandis qu'une bonne partie des aires urbaines des agglomérations centrale et régionales jouit déjà d'une desserte en TC suffisante pour justifier une densification, l'amélioration du réseau TC existant permettra de favoriser de nouvelles opérations dans des secteurs ne bénéficiant pas encore d'une desserte suffisante (par ex. dans les quartiers des gares du Léman Express).

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U1, U3, U4, U5, U9, T1, E8, E9

* La «rénovation» se réfère principalement à un seul bâtiment, tandis que le «renouvellement urbain» concerne un ensemble urbain, une partie de quartier, ou un secteur monofonctionnel en transformation (p.ex. friches industrielles).

Limiter l'extension des zones urbanisées et la croissance démographique dans l'espace des bourgs et des villages

Dans l'espace des bourgs et villages, le développement continu à être fort à très fort, alors que les possibilités de maîtrise et de gestion sont plus limitées que dans les urbanisations principales. En effet, les moyens en termes de ressources, de gouvernance, d'ingénierie technique etc. sont plus réduits dans ces territoires. Toutefois, chaque grand territoire encadre de plus en plus le développement de ses villages. Le Canton de Vaud a introduit une limitation de la croissance des villages dans son plan directeur en 2008, notion reprise et précisée dans la 4^e adaptation en cours. Les différents SCOT du territoire français ont également réglementé la croissance dans les villages et/ou la consommation du sol par l'urbanisation. Dans la fiche A06 du PDCn, le Canton de Genève prévoit des extensions mesurées des villages dans le respect des quotas SDA et de leur identité historique et architecturale.

En plus du remplissage des dents creuses et des zones à urbaniser, des dynamiques importantes de densification de l'ancien tissu pavillonnaire sont en cours, dans des secteurs ne bénéficiant que rarement d'une desserte TC appropriée.

Les enjeux de développement dans l'espace des bourgs et des villages sont donc de :

- définir des limites strictes à l'urbanisation dans les documents de planification (périmètres des zones à urbaniser) permettant de limiter la consommation et le mitage des espaces agricoles et naturels ;
- accompagner et maîtriser la densification du tissu pavillonnaire pour contenir le développement, en cohérence avec l'accessibilité et de manière à garantir le fonctionnement des villages en fonction de leurs ressources et de leur capacité à financer et à réaliser les équipements nécessaires (scolaire...) ;
- maintenir les diverses fonctions et identités propres aux villages et aux espaces ruraux, en tant que points d'accès à la nature pour l'ensemble des habitants de l'agglomération, lieux de vie des agriculteurs et pérennité de leurs activités (fermes compétitives, terres protégées), et cœurs de village comme support de lien social, afin de reconnaître leur rôle dans la dynamique de l'agglomération transfrontalière (*chapitre 5.2.2*).
- compléter la gestion du développement urbain dans ces secteurs par le renforcement de pratiques mutualisées (fiscalité, ressources, équipements, services): renforcer les solidarités villageoises et territoriales, rationaliser les investissements publics, optimiser les ressources et leur gestion.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U14, U3, U4, U5, U12, U10

Prioriser les sites de développement : rééquilibrage, contraintes légales et projets opérationnels

Par rapport aux opportunités de transformation et de densification, le projet de territoire du Grand Genève propose aux acteurs locaux une priorisation qui permet d'identifier les sites où un effort particulier sera nécessaire pour qu'un développement se réalise. La priorisation des projets urbains résultent de la superposition d'une multitude de facteurs :

- **La nécessité et l'engagement politique à l'échelle de l'agglomération de produire plus de logement sur Genève et de créer plus d'emplois en France afin de tendre vers le rééquilibrage escompté**

Pour produire une quantité annuelle de logements suffisante à Genève, le Canton et les communes devront lancer à court et moyen terme l'ensemble des projets prévus et accélérer les mesures de densification et d'extension déjà en cours, indépendamment de tout autre facteur. Cela est prévu dans le plan directeur cantonal en cours de mise à jour, dans la limite des contraintes de la LAT (voir ci-dessous). La pénurie de surfaces disponibles pour le logement à l'heure actuelle ne permet pas aux acteurs genevois de prioriser les développements résidentiels.

Le pendant français en matière d'emplois, quant à lui, ne dépend pas de la disponibilité de surfaces, mais d'autres facteurs, tel que l'attractivité des sites et les conditions-cadre (pas de moyens d'actions locaux sur ces dernières). Ainsi, la priorité doit être donnée dans un premier temps à l'aménagement qualitatif et à la restructuration des sites offrant le plus de potentiels.

- La contrainte légale de la LAT à l'échelle de l'espace fonctionnel

En Suisse, dans les cantons de Genève et Vaud, la LAT révisée impose une planification directrice cantonale très contraignante.

Pour le Canton de Genève, le strict respect du quota de surfaces d'assolement contraint particulièrement les possibilités d'extension de la zone à bâtir, en tout cas dans les années qui viennent. L'approbation par la Confédération du plan directeur cantonal a été assortie de réserves qui ne permettent pas à ce stade de concrétiser toutes les extensions prévues par les PA 1 et 2. Néanmoins, les planifications genevoises dont l'adoption était programmée par le canton d'ici 2023 ont été validées, ce qui a permis de commencer leur mise en œuvre. Dans ce cadre, il s'agira de mettre à profit de nouveaux outils et processus pour que les secteurs identifiés soient mieux densifiés et plus rapidement. Ceci est nécessaire pour que le canton de Genève puisse contribuer de façon significative à l'accueil de la croissance démographique en accord avec les objectifs du Projet de territoire. La mise à jour du plan directeur cantonal, actuellement en cours et coordonnée avec le PA3, vise à lever les réserves de la Confédération et à dégager la capacité d'accueil nécessaire à l'horizon 2030, en identifiant de nouvelles surfaces d'assolement pour réaliser les extensions urbaines prévues jusqu'en 2030 tout en respectant le quota cantonal de 8'400 hectares.

Pour le Canton de Vaud, la 4^e adaptation en cours de son plan directeur vise à sortir le canton du moratoire sur l'extension des zones à bâtir d'ici 2017. Trois objectifs définissent le projet du territoire : 1) localiser l'urbanisation dans les centres, 2) faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant et 3) préserver les terres agricoles. Pour répondre à l'objectif 1, la répartition de la population dans les différents territoires est précisée pour que, à l'horizon 2030, trois nouveaux habitants sur quatre soient accueillis dans les centres. Les conditions-cadres pour

les zones d'activité passeront par un système de gestion géré à l'échelle régionale. Enfin, les prescriptions concernant la préservation des surfaces d'assolement sont renforcées, afin que le canton puisse respecter son quota (75'800 ha) établi par le plan sectoriel de la Confédération.

A noter que du point de vue du Projet de territoire Grand Genève, les contraintes de la LAT amènent à une situation paradoxale par rapport à la structuration efficace du territoire en matière d'urbanisation : les terres agricoles, et notamment les SDA qui se situent proche du centre, bloquent l'urbanisation de surfaces qui seraient assez facilement desservies par les TC urbains, ce qui conduit au débordement important du développement sur la périphérie moins bien desservie et moins densément urbanisable. Finalement, il en résulte globalement un gaspillage de terres agricoles, dès que l'on considère le Grand Genève comme échelle de référence et non le Canton de Genève.

Ainsi, un travail important pour les années à venir réside, pour les territoires suisses de l'agglomération, dans la mise en cohérence des contraintes de la LAT (notamment les SDA), des réflexions prospectives (y compris fédérales) à satisfaire, avec un développement territorial transfrontalier respectueux de l'environnement et des espaces ouverts.

Avec son regard transfrontalier, le Projet de territoire tente de conduire ce débat à la bonne échelle : non pas celle des territoires suisses, mais celle de l'espace fonctionnel, qui dépasse de loin les limites juridiques, mais qui correspond aussi aux exigences du Projet de territoire Suisse. A titre d'exemple : si l'on gère les exigences de la LAT à l'échelle du canton de Genève seulement, on provoque des débordements importants sur les territoires voisins en France (Grand Genève et au-delà), où la maîtrise de la croissance dans de bonnes conditions (offre TC, accès aux équipements et aux opportunités de formation ainsi qu'aux emplois, etc.) est beaucoup plus difficile à garantir, avec le risque d'un étalement urbain toujours plus important et moins gérable et donc des répercussions négatives sur le développement durable du territoire (y compris suisse).

- **La priorisation de l'urbanisation dans les Schémas de cohérence territoriaux du territoire français**

Les différents SCOT qui couvrent la partie française du Grand Genève, prévoient un développement urbain prioritaire (par densification et renouvellement urbain) dans l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et centres locaux. Les projets les plus importants sont situés à proximité immédiate des arrêts de transports en commun (gares, trams, BHNS).

- **L'effet déclencheur d'une opération urbaine**

Une opération urbaine d'envergure et qualitative peut avoir un effet déclencheur pour la transformation de tout un quartier ou d'une centralité. Ceci concerne en premier lieu les agglomérations centrale et régionales, et notamment les projets stratégiques de développement (PSD) qui souvent jouent aussi le rôle de «*épicentre*» du développement urbain.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U1, U3, U9, U6, T1, E2, Mn1, Mn2

5.2.2. Proposer des logements et équipements publics nécessaires aux populations

Les conditions cadre de la cohésion sociale

Reconnue aujourd'hui comme un facteur de réussite du Grand Genève, facteur de tensions et de souffrances lorsqu'elle se délite ou manque, la cohésion sociale est une ambition qui fait partie intégrante du projet de territoire pour la construction de l'agglomération transfrontalière partagée. Le projet de territoire et les réalités du bassin de vie du Grand Genève poussent à se donner les moyens d'améliorer l'attention portée aux populations transfrontalières, et notamment aux conditions de vie des classes populaires et moyennes, précarisées, et à mettre en œuvre des politiques de services susceptibles de renforcer la qualité de vie et la cohésion sociale. Pour rappel, les « Politiques de services » qui correspondaient aux thèmes de la cohésion sociale avaient été voulues comme partie intégrante des PA1 et PA2. Le Projet de territoire propose deux axes de travail en relation avec le recentrage de ses missions : le logement et le foncier d'une part, les équipements d'autre part.

Un enjeu de plus en plus accentué et urgent

Dans le Grand Genève, la prospérité n'atteint pas tous les habitants du territoire. Le Grand Genève est une région prospère marquée par de profondes inégalités et des poches préoccupantes de précarité. L'exemple des disparités salariales est parlant, et fragilise la nécessaire solidarité entre toutes les composantes de l'agglomération transfrontalière, même si la comparaison est délicate entre les différents territoires.

Disparités salariales dans le périmètre du Grand Genève (In étude CEST) :

- En 2012, le salaire brut médian mensuel à Genève (pour 40h de travail/semaine) est de 7'510 CHF pour l'ensemble de l'économie. Il est de 12'777 CHF dans les télécommunications et seulement de 3'911 CHF dans la catégorie « autres services personnels » (blanchisserie, coiffure et esthétique).
- Pour la même année, en France, le salaire médian mensuel net est de 1'030,83 € pour les ouvriers non qualifiés et de 2'942,50 € pour les cadres. En 2015, le salaire minimum de croissance – SMIC est à 1'457,52 € pour 35 heures (1'665,74 € pour 40 heures).

La cohésion sociale se fonde principalement sur trois caractéristiques du tissu social :

- son degré d'homogénéité ou d'hétérogénéité culturelle (les différences de part et d'autre de la frontière par exemple) ;
- son degré d'égalité (plus ou moins faible répartition des revenus et des richesses) ;
- son degré de fluidité ou de segmentation (institutionnalisation de différences socio-économiques en fonction de l'appartenance à des groupes tels que frontaliers versus non frontaliers, par exemple).

Favoriser la création de logements adaptés à toutes les populations

Les disparités sociales du Grand Genève sont particulièrement visibles lorsqu'il s'agit de l'accès au logement. Ainsi, les politiques de logements aidés/ logements sociaux, tant du côté suisse que du côté français de la frontière, permettent de proposer des logements aux populations les plus défavorisées. Les réglementations nationale ou cantonale imposent des quotas de logements à but social, encore loin d'être respectés dans toutes les communes : 25% dans les communes de plus

de 3'500 habitants appartenant à une aire urbaine de plus de 15'000 habitants en France, 20% de logements d'utilité publique à Genève.

Aujourd'hui, afin d'éviter l'accentuation des écarts de revenus et de garantir la mixité sociale dans l'ensemble du Grand Genève, il s'agit également de développer des logements abordables pour les ménages à revenus moyens. Pour cela, plusieurs territoires encouragent la création de logements abordables. Ils utilisent pour cela plusieurs leviers : les outils d'action foncière, les outils réglementaires, les outils fiscaux et les incitations financières.

La problématique foncière est un enjeu particulier pour les territoires du Grand Genève. En raison des écarts de revenus et du prix du foncier, de la difficulté de mettre à disposition assez de logements à Genève, la pression s'intensifie sur le foncier des territoires de l'ARC et dans une moindre mesure du district de Nyon. C'est pour cette raison que certaines collectivités françaises s'engagent dans la réalisation de « Plans fonciers ». Ces plans d'actions permettent de cibler les secteurs pour lesquelles une maîtrise foncière de la collectivité est utile pour la réalisation de projets urbains majeurs, favorisant la mixité des logements.

Soutenir le rythme de création des équipements publics

L'accès aux équipements publics est une condition déterminante pour la qualité de vie des habitants, qu'il s'agisse d'équipements scolaires, culturels, sportifs, de santé, administratifs... Dans le contexte de forte croissance démographique propre au Grand Genève, la question du rythme de création des équipements et de leur localisation pour permettre un accès équitable pour les habitants est particulièrement importante. Deux exemples peuvent illustrer cette problématique :

- L'accueil de population impose un rythme de création d'équipements scolaires particulièrement soutenu, qui pose problème en termes de moyens financiers pour un certain nombre de collectivités, notamment pour certaines communes françaises. C'est pourquoi les questions de rééquilibrage de l'accueil de la croissance, de solidarité entre territoires et de mutualisation des équipements sont centrales pour que les équipements scolaires soient toujours suffisants en nombre et qualité pour les années à venir.

La culture est probablement le domaine où les échanges transfrontaliers et entre territoires sont les plus développés pour le bénéfice de tous. Il s'agit d'assurer l'accueil des équipements culturels dans les lieux bien desservis par les transports collectifs (centres métropolitains et centres régionaux en priorité) pour assurer un meilleur accès pour les habitants.

Le suivi de l'évolution de la cohésion sociale

Au-delà du travail engagé pour améliorer la cohésion sociale dans le Grand Genève, le projet de territoire prévoit de mettre en place un suivi de l'évolution de la cohésion sociale. Deux pistes paraissent particulièrement intéressantes :

- La prospérité globale (mobiliser les indicateurs) : une attention particulière doit être apportée à la comparaison des salaires de part et d'autre de la frontière, car d'autres éléments que le taux de change (prélèvements fiscaux, aides et charges sociales) entrent en ligne de compte pour déterminer le véritable pouvoir d'achat.

- La précarité (actualiser les études déjà faites dans l'agglomération) : en 2012, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) Rhône Alpes a diffusé un tableau relatif aux **indicateurs de précarité** (années 2008 – 2009) dans toutes les communes de la Région. Plus le score est élevé, plus la situation de la commune est difficile.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U1, U6, U7, U14, Mn2

5.2.3. Poursuivre et approfondir le Projet paysage

Le volet paysager du Projet de territoire représente la dimension qualitative du projet franco-valdo-genevois. Il a pour but de mettre au centre du projet le principe de développement équilibré entre projet urbain et maintien des valeurs environnementales en maintenant des continuités entre les différents types d'espaces tout en ménageant les fonctionnalités des différents ensembles ou entités les composant.

La valorisation du patrimoine et de la qualité des paysages est par ailleurs un vecteur majeur d'identité et d'attractivité (économique, touristique, cadre de vie, etc.) car elle permet de mettre en avant les atouts spécifiques de l'agglomération. Cette valorisation est aussi facteur d'équilibre et de sociabilité dans une dynamique de développement rapide et offre un outil puissant de structuration de l'aménagement des territoires.

Si les Projets paysage 2007 et 2012 ont permis de fédérer et de progresser sur la thématique à l'échelle transfrontalière, notamment grâce à des outils de mise en œuvre cohérents, la démarche reste largement perfectible et nécessite un certain nombre d'approfondissements et de compléments.

Depuis 2012, un travail exploratoire* associant un champ élargi d'acteurs de l'agglomération a été mené afin d'identifier des pistes d'approfondissement de la thématique du paysage à l'échelle du Grand Genève. Cette démarche a permis de mettre en évidence les besoins et attentes des différents partenaires ainsi que les domaines d'intervention prioritaires pour la suite des travaux du Projet paysage, soit la prise en compte de l'identité paysagère du Grand Genève et l'approfondissement de la thématique du paysage construit/bâti.

Un projet qui traverse les échelles (cf. Projets paysage 1 et 2)

Le couplage entre charpente paysagère et maillage vise une image d'une agglomération transfrontalière attractive et à forte valeur identitaire et patrimoniale : des paysages de qualité, des espaces publics continus et accessibles, des cours d'eau renaturés, une biodiversité dans les espaces ruraux et urbains (nature en ville), une agriculture forte et locale.

* Voir cahier 13-71, Grand Genève, octobre 2014

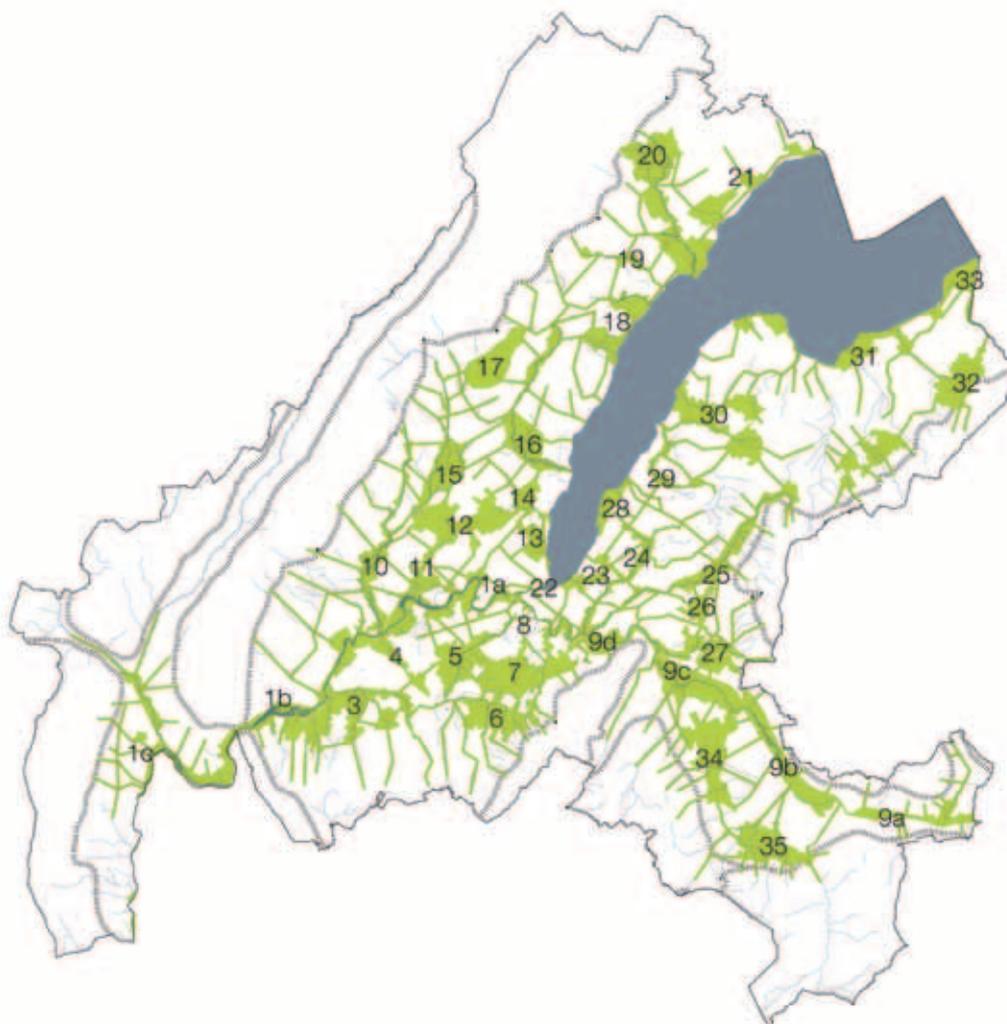


Figure 25: Les 35 espaces à enjeux paysagers

La stratégie du Projet paysage consiste à identifier des périmètres à enjeux et à impulser la mise en œuvre de mesures ou des actions spécifiques (contrats rivières, contrats corridors, Projet agricole, gestion du patrimoine, etc.) de conservation ou de transformation, qui peuvent ensuite être menées par les collectivités et partenaires, selon plusieurs axes :

- Assurer la protection des composantes de la charpente et leur intégrité (limites à l'urbanisation, réduction de la fragmentation, etc.);
- Accompagner la superposition croissante des usages, notamment à proximité des grandes urbanisations (mais aussi ailleurs): agriculture, nature/biodiversité, loisirs, tourisme, mobilité, espaces publics, etc. ;
- Développer ou restaurer les continuités naturelles et/ou corridors biologiques ;
- Valoriser et gérer les milieux naturels et massifs forestiers (entretien, exploitation, énergie, bois construction et tourisme) ;
- Assurer la pérennité de l'agriculture et la souveraineté alimentaire à la juste échelle (Projet agricole d'agglomération) ;
- Requalifier et développer des espaces publics attractifs, fonctionnels, maillés et de qualité.

Les études menées aux différentes échelles allant du régional au projet urbain localisé (Projet territoire Grand Genève, PACA, PSD, PPP et autres mesures localisées) ont permis de définir un maillage cohérent. Elles ont permis également d'identifier 26 points de frottement et 35 espaces à enjeux paysagers pour lesquels la forte pression urbaine expose les espaces ouverts de l'agglomération à l'enclavement et à une perte irrémédiable de ces milieux par une artificialisation.

Concrétiser le Projet paysage

La dimension opérationnelle du projet paysage consiste en la mise en œuvre d'actions et de mesures aux différentes échelles afin de consolider le maillage défini. Si dans la nomenclature du Projet de territoire, ces différents niveaux d'interventions sont regroupés sous le terme de « mesures environnement – paysage » (EP), on peut distinguer plusieurs type d'actions :

- Les actions sectorielles (ex. Projet agricole d'agglomération).
- Les actions portant sur des ensembles ou des entités paysagères (ex. Projets de paysage prioritaires PPP, Contrats corridors).
- Les actions portant sur des mesures localisées plutôt ponctuelles (mesures d'accompagnement paysagères MAP).

Actualiser le projet agricole d'agglomération

Sous la houlette du groupe de travail « agriculture » du Grand Genève, actif depuis 2008 et constitué en particulier des chambres d'agriculture concernées, un certain nombre d'études ont été réalisées et suivies d'actions de mise en œuvre. On peut citer notamment :

- Cahier n°13-27c : Produits laitiers de zone franche de la Haute-Savoie et de l'Ain - Etude de faisabilité en vue de la création d'une filière
- Cahier n°13-22 : Les besoins régionaux dans le Grand Genève en matière d'abattoirs
- Cahier n°13-24a : Étude de la communication et des représentations de l'agriculture du Grand Genève

Le projet agricole d'agglomération 3 définit trois axes stratégiques qui se déclinent en 20 actions opérationnelles. Ces directions ont été définies par le groupe agricole et sont susceptibles d'évoluer en fonction des besoins et de l'actualité.

Dans les nouvelles demandes formulées, on peut citer :

- Monitoring des espaces agricoles (emprises, utilisation...).
- Atténuer l'effet frontière (accords de zone franche).
- Promouvoir les projets agro-écologiques (expérience française).
- Impact des changements climatiques sur les cultures.
- Guide des pratiques agricoles pour améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches action U-10, U-11, U-12

Maintenir ou restaurer les connexions biologiques

En 2012, ont été signés les premiers «contrats corridors biologiques» transfrontaliers, engageant les collectivités à mettre en œuvre des actions répondant aux 4 volets suivants :

- Réglementaire : intégration des corridors dans les documents d'urbanisme.
- Inventaires faune/flore délimitant les espaces indispensables au maintien et à l'épanouissement de ceux-ci.
- Travaux permettant l'amélioration ou la création de sites propices (maillage bocager, ouvrages de génie civil, biotopes...)
- Animation, formation et sensibilisation de la population.

En 2016 cinq contrats sont signés et en cours de mise en œuvre ; le 6^e sera signé en décembre 2016. A signaler, la volonté de travailler sur les corridors noirs (ou trame noire) afin de lutter contre la pollution lumineuse et dans le même élan protéger la faune et la flore sensible à cette pollution.

Actions prévues pour remplir ces objectifs :

Fiche-action E-10, mais également E-5, E-8, E-11, E-14



Figure 26 : Les 10 projets paysage prioritaires

Les projets paysage prioritaires

Parmi les 35 espaces à enjeux paysagers identifiés dans le Projet paysage 2, 10 projets de paysage prioritaires (PPP) ont été jugés urgents à mettre en œuvre. La hiérarchisation a été faite en superposant les 26 points de frottement et la carte des espaces à enjeux paysagers.

Les dix PPP sont globalement tous concernés par les caractéristiques suivantes :

- Impact de l'urbanisation, contexte territorial appelé à d'importantes transformations impliquant un traitement des limites ;
- Continuité paysagères fragilisées ;
- Risque d'enclavement, de coupure ou de fermeture ;
- Renforcement de la charpente paysagère ;
- Rapport ville-campagne, potentialité d'aménagement d'espaces publics urbains ou ruraux

Parmi ces 10 PPP, 5 ont fait l'objet d'études d'approfondissement ou de mesures spécifiques :

- Cœur vert du cercle de l'innovation
- Centre régional de Bellegarde et Rhône/Valserine
- Arande – plateau de Lathoy
- Arve secteur Jonction – Salève
- Bois de Rosses

Tous ne sont pas au même niveau d'avancement et les démarches devraient être poursuivies ou relancées après 2016.

Par ailleurs, cinq PPP n'ont aujourd'hui pas fait l'objet de démarches spécifiques, soit par manque de moyens, soit parce que les enjeux identifiés n'ont pas trouvé un écho technique ou politique au sein des territoires concernés. Ces PPP devraient, dans la mesure du possible, faire l'objet d'approfondissements ou bien de redéfinition :

- Delta de la Dranse/Golfe de Coudrée
- Rives du lac/Douvaine
- Arve secteur de Bonneville
- Divonne/Marais de la Versoix
- Promenthouse/Asse/région nyonnaise

De manière générale une mise à jour et une re-priorisation des 26 espaces à enjeux paysagers restant devrait être réalisée afin de définir les futurs secteurs de projets prioritaires.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiche action E-9, mais également E-2

Les mesures d'accompagnement paysage (MAP)

Les MAP correspondent à des projets précis et localisés. Ils découlent soit directement des travaux du Projet d'agglomération de 1^e génération, en réponse à certains points de frottement identifiés (ex. MAP Bernex, MAP Foron), soit de la mise en œuvre d'études spatiales à l'échelle de périmètres plus importants (contrat corridors, PPP, PSD).

Le financement de ces mesures importantes pour un développement qualitatif du Grand Genève est un réel enjeu pour les différents partenaires. A noter que du côté genevois, un certain nombre

de financements existent (notamment via les lois de financement des projets d'agglomération 1-H170 et 2).

Impulser une dynamique de projet à l'échelle du Grand Genève autour du paysage bâti

Dans la continuité de la vision et du concept définis par le Projet Paysage, il s'agit d'approfondir les réflexions et les actions à l'échelle du Grand Genève en mettant l'accent sur la valorisation du paysage bâti.

En effet, la forte croissance constatée ou attendue au sein des différents types de centralités (que ce soit en termes de densification ou de mutation) exerce une pression importante sur les structures bâties existantes (morphologies urbaines et rurales, organisation des espaces publics, liens avec les espaces ouverts, continuités architecturales, objet patrimoniaux remarquables, etc.). Hors, les caractéristiques visuelles et fonctionnelles des espaces bâtis sont le résultat d'un processus historique et social qui fonde l'identité des lieux et leurs usages et contribuent à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité des territoires.

Cette forte tendance à la transformation du paysage bâti est à la fois un risque (ex : perte de valeurs patrimoniales et identitaire, diminution des interactions avec les espaces ouverts), mais également une opportunité (requalification d'espaces publics, rénovation et mise en valeur de bâtiments existants, développement de nouveaux types d'habitats, etc.).

Continuité avec les Projets paysage 1 et 2

Le développement d'une vision pour la valorisation du patrimoine bâti complète et consolide les travaux des Projets paysage 1 et 2 portant sur la charpente paysagère et le maillage par les espaces publics. Le Projet de territoire est l'occasion de mettre en évidence les enjeux liés à une plus grande prise en compte du paysage bâti dans la mise en oeuvre des projets de développement urbain et de proposer des pistes de travail pour la suite des démarches.

Il a pour objectif une meilleure prise en compte des enjeux transfrontaliers en termes de valorisation du paysage bâti, en mettant notamment en évidence les continuités existantes entre les différents territoires du Grand Genève d'un point de vue patrimonial et identitaire et les enjeux de consolidation de ces espaces transfrontaliers (à travers les projets d'urbanisation).

A l'image du volet « espaces ouverts », la problématique du paysage bâti se décline selon plusieurs caractéristiques majeures :

- La dimension identitaire et le facteur attractif lié à la qualité du paysage
- Les continuités existantes à l'échelle du bassin de vie du Grand Genève
- L'existence de deux « attitudes » face au développement urbain : la préservation de l'existant ou la transformation
- La nécessité d'envisager le paysage urbain et ses enjeux de valorisation à plusieurs échelles (*ensembles, entités, motifs*; cf. *Etat des lieux 2012*)
- La dimension transversale des thématiques en jeu : urbanisme et architecture, mobilité, nature et environnement, patrimoine, etc.

Il est proposé d'aborder la thématique du paysage bâti autour de trois volets structurants :

- Les espaces publics et leur rôle structurant (maillage, hiérarchisation) à l'échelle du Grand Genève (autour des haltes TC, en entrée de ville, dans les centres métropolitains ou régionaux, en continuité à travers les quartiers, etc.) mais aussi leurs fonctions identitaires.
- La morphologie urbaine, intégrant les problématiques liées à la valorisation du patrimoine bâti, aux densités et gabarits des constructions, à l'architecture ou au traitement des limites urbaines.
- La nature en ville et les connections avec les espaces ouverts, les cours d'eau et le grand paysage (maillage).

Ces trois approches sont à considérer ensemble, comme les trois piliers de la vision pour la valorisation du paysage bâti (voir également annexe 3 diagnostic chapitre 3).

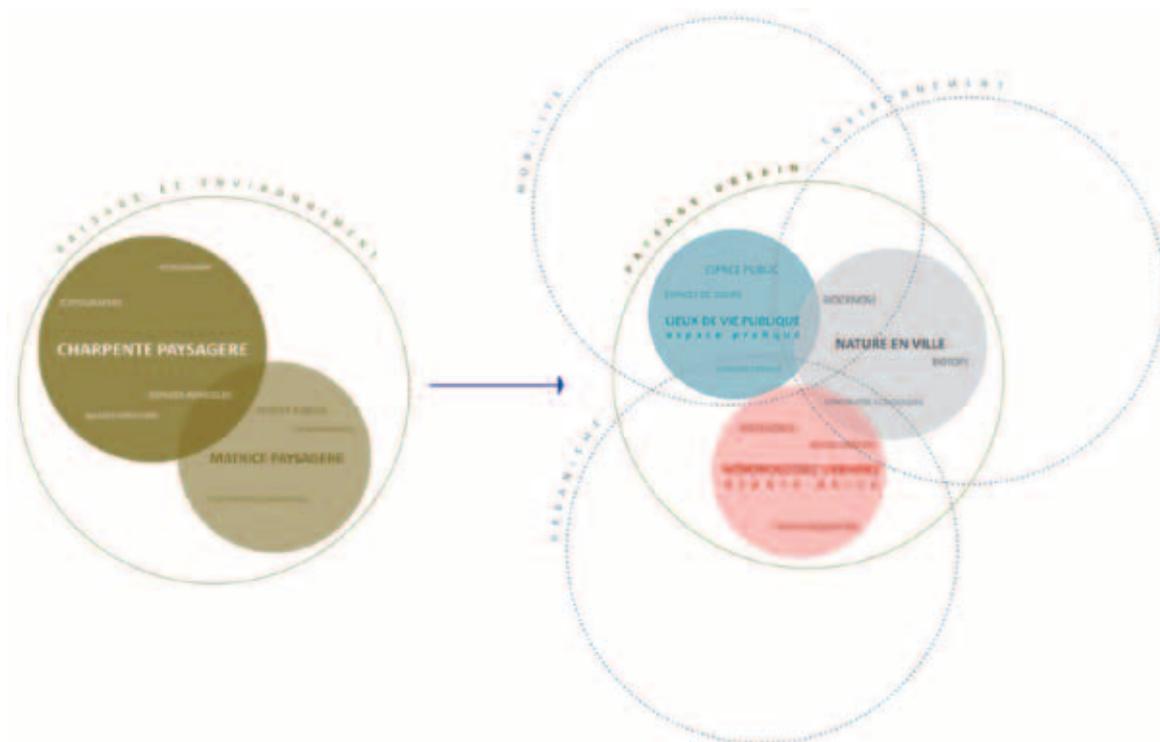


Figure 27 : Schéma de principe « sphères du paysage »

Dans le cadre des travaux du Projet de territoire du Grand Genève, cinq secteurs test « démonstrateurs » ont été identifiés afin d'illustrer ces trois grands enjeux à l'échelle du Grand Genève, à travers des exemples concrets. Le choix s'est porté sur des périmètres s'inscrivant dans des dynamiques de fort développement urbain et d'infrastructures entraînant une mutation des espaces existants, mais dans des contextes différents :

- BHNS Chablais : secteur démonstrateur de la transformation des campagnes urbaines en lien avec l'arrivée d'un transport en commun structurant, à travers la requalification des espaces publics.
- Route de Chêne/rue de Genève entre Chêne-Bougeries et Annemasse : secteur démonstrateur de la mutation des espaces publics et des formes urbaines en relation avec l'insertion du tramway.
- Piémont du Jura : secteur démonstrateur de la structuration urbaine des entités villageoises

en lien avec les dynamiques de forte croissance démographique, de densification et d'étalement urbain, à travers les espaces publics, le patrimoine bâti et les morphologies urbaines.

- Gares du Léman Express : secteurs démonstrateurs d'une identité commune aux gares du Léman Express (image et fonctions)
- Technopôle d'Archamps : secteur démonstrateur du renouvellement des zones économiques fondé sur de nouvelles formes urbaines et la requalification des espaces publics

Ces secteurs ne sont évidemment pas représentatifs de l'ensemble des situations existantes dans le Grand Genève, d'autres espaces à enjeux spécifiques existant par ailleurs (dans les centres métropolitains comme Praille-Acacias-Vernets, dans les centres régionaux, dans les cœurs de villes, etc.)

Thème 1– Nature en ville

Si la question de la biodiversité dans la charpente des espaces ouverts fait l'objet d'une approche homogène depuis de nombreuses années, il n'en est pas de même à l'échelle des espaces urbanisés. C'est pourtant une préoccupation de plus en plus importante, notamment de la part de la population car elle contribue à la qualité de vie et à l'identité des espaces urbains. C'est tout particulièrement le cas dans le contexte de densification et de mutation que connaissent de nombreuses centralités à l'échelle du Grand Genève.

La thématique de la nature en ville est donc transversale et concerne un nombre d'acteurs très important.

Les études de secteurs ont mis en lumière certains enjeux paysagers communs aux territoires, qui sont associés au thème de l'espace public :

- Préserver les coupures dans l'urbanisation (cours d'eau, pénétrantes de verdure, etc.);
- Offrir une continuité aux corridors biologiques au cœur des espaces urbanisés;
- Améliorer la qualité de l'air et offrir des espaces de délasséments attractifs;
- Préserver des espaces autour des cours d'eau et favoriser la gestion des eaux pluviales.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches-actions E8, E9, E14, U1



Figure 28 : Enjeux de structuration des piémonts du Jura

Thème 2 – Espace public (Fiche action U-5)

La réflexion sur l'espace vécu pose la question du renouvellement de l'espace public au sein du Grand Genève en lien avec les nombreuses transformations territoriales en cours ou projetées. En particulier, la mise en service du Léman Express est une opportunité pour restructurer le maillage des espaces publics autour de pôles d'envergure facilement accessibles par les piétons et les modes doux et disposant d'une image attractive.

Les études de secteurs ont mis en lumière certains enjeux paysagers communs aux territoires, qui sont associés au thème de l'espace public :

- renforcer le maillage d'espaces publics afin de faciliter la mobilité douce et les rabattements vers les TC,
- diminuer la place de la voiture dans l'espace public, au bénéfice des autres utilisateurs,
- faciliter l'appropriation et promouvoir l'animation des espaces publics,
- définir l'identité franco-valdo-genevoise des espaces publics.

Les réponses à ces enjeux communs varient selon les contextes urbains. Des orientations stratégiques et des approches méthodologiques spécifiques ont également été proposées autour de cette thématique pour chaque secteur.

A titre d'exemple, l'insertion du tramway dans la rue de Genève, dans sa séquence Chêne-Bougeries-Annemasse, induit une profonde mutation des espaces publics qu'il s'agit d'accompagner afin de promouvoir un sentiment d'appartenance locale et métropolitaine au-delà de la frontière, de renforcer le maillage d'espaces publics en lien avec le tramway à différentes échelles notamment pour accompagner le renouvellement urbain et la densification du cœur d'agglomération en lien avec le développement de nouvelles offres de transport, et enfin de développer l'habitabilité et l'attractivité de cet « espace-rue ».



Figure 29: Enjeux de requalification urbaine de la rue de Genève



Figure 30: La rue de Genève aujourd'hui à Thônex – Une barrière infrastructurelle

Autre exemple, la desserte par le Léman Express de gares aux rayonnements divers, inscrites dans des contextes urbains variés, renvoie à la question de l'appartenance de celles-ci à un système métropolitain commun. Ces gares portent ainsi l'enjeu de définition d'une identité commune, porté notamment par les espaces publics. Il s'agit notamment de veiller à la cohérence globale des aménagements urbains pour un ancrage métropolitain, tout en préservant les identités locales.



Figure 31 : Le bâtiment de la gare de La Roche-sur-Foron - Bâtiment du XIX^e

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches-actions U5, U1, T1, T8

Thème 3 – Morphologie urbaine et patrimoine bâti

Le paysage urbain, sous « l'angle du regard », permet de traiter la question de l'image du Grand Genève. L'enjeu de la maîtrise de la morphologie urbaine est sensible dans le contexte local de développement et de densification qui induit un risque de basculement d'image.

Plusieurs exemples :

- Les projets des futurs immeubles à grande hauteur prévus dans le quartier Praille Acacias Vernets, dépassant le vélum genevois traditionnel.
- La mutation de quartiers au sein des centres régionaux.
- Le développement massif des centres locaux et de certains villages côté français et valdois et son impact sur les formes urbaines traditionnelles.

Cet enjeu est intimement lié à la thématique du patrimoine bâti, à la fois du point de vue de sa définition (morphologies urbaines, architectures, matériaux, paysages, objet patrimoniaux remarquables), et sur les moyens de le valoriser, de l'inscrire dans ce paysage urbain.

Ainsi, la question de l'image de l'agglomération mérite d'être posée : comment cette agglomération, multipolaire et verte se donne-t-elle à voir ? Et plus spécifiquement, comment l'espace bâti participe-t-il à l'édification de cette image ? Quelles évolutions des morphologies urbaines dans le contexte d'un renouvellement urbain important ?

Pour exemple, la desserte du Bas-Chablais par un BHNS induit une transformation des campagnes urbaines, en lien avec l'arrivée de ce nouveau mode de transport en commun structurant. Il s'agit notamment de contenir le développement urbain en s'appuyant sur le tracé du BHNS et les structures paysagères en renforçant l'armature urbaine existante (consolidation-densification des noyaux historiques, promotion de nouvelles polarités autour des P+R) à travers la mise en œuvre de morphologies urbaines respectueuses de l'identité du territoire.



Figure 32: Terrains libres ou peu construits à Douvaine - opportunités d'optimisation du foncier riverain du BHNS dans le Bas-Chablais

Autre exemple, la zone d'activités d'Archamps aurait pu se développer en exploitant plus fortement son potentiel foncier. Ce territoire a ainsi été identifié comme secteur démonstrateur du renouvellement des zones économiques fondé notamment sur de nouvelles formes urbaines. L'un des enjeux est de densifier par l'introduction de formes urbaines et architecturales plus denses (découpage foncier, révision des hauteurs, des prospects, de l'occupation des espaces extérieurs privés...).



Figure 33: La zone d'activités d'Archamps aujourd'hui - Bâtiments d'activités récents au nord de la zone

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U4, U14, U1, E2, T1

5.2.4. Proposer un cadre spatial favorable à l'économie

Compte tenu de son champs de compétences, le rôle du projet de territoire est aujourd'hui d'identifier les conditions cadres territoriales pour favoriser un tissu économique diversifié et fonctionnel, apte à soutenir la dynamique économique du Grand Genève et non pas de couvrir l'ensemble des champs d'une stratégie économique globale.

Il s'agit donc de maintenir et promouvoir des espaces économiques en quantité suffisante et bien localisés, de nature différente, adaptés aux besoins d'une large palette d'entreprises : des centres urbains qualitatifs et des zones urbaines mixtes, des zones économiques d'excellence, des espaces propices à l'artisanat ou aux services aux entreprises, des activités économiques du quotidien (services à la personne) localisées de préférence dans les zones de flux (centralités et nœuds TC/PEM), des espaces agricoles préservés pour une activité agricole pérenne au bénéfice des habitants du Grand Genève, des espaces de loisirs et de tourisme existants, mais à mieux valoriser à l'échelle de l'agglomération.

Au-delà du travail concernant l'attractivité et le fonctionnement des grands pôles d'activités, la 3^e étape du projet de territoire se focalise sur trois domaines complémentaires qui participent à assurer le bon fonctionnement métropolitain et sur lesquelles il est opportun de mettre aussi l'accent. Il s'agit de l'économie résidentielle locale en passant par les fonctions plus « ordinaires » de support, de logistique, et de services aux entreprises, présentes notamment dans les zones d'activités.

Soutenir l'attractivité et le fonctionnement des grands pôles d'activités économiques

L'étude « Politique des pôles de développement économique » (PPDE)* menée en 2011 a permis de réaliser un lourd travail de recensement des potentiels des différents sites d'activités et une analyse qualitative de ces sites au regard des besoins par branches d'activités. Les éléments fondamentaux qui en résultent, cohérents avec la vision spatiale du Projet de territoire, sont les suivants :

- le rôle économique fondamental des **centres** qui accueillent une part importante des activités économiques dans leur tissu urbain mixte ;
- les pôles d'activités avec un rayonnement international, qui contribuent à la visibilité générale du Grand Genève dans la compétition mondiale des régions métropolitaines (**pôles d'activités métropolitains**) ;
- le renforcement des agglomérations régionales dans la dynamique économique de l'agglomération au moyen de « **pôles d'activités d'agglomération** ».

Depuis, chacun des territoires a engagé des démarches propres pour affiner sa stratégie d'accueil des activités économiques (*voir annexe 3 Diagnostic, chapitre 3.7*).

Compte tenu de l'échelle du projet, le Projet de territoire Grand Genève opère une forme de « priorisation » sur l'aménagement des zones économiques. Il s'agit d'accompagner avant tout des projets/des territoires capables de jouer le rôle de locomotive, tout en créant du lien à l'échelle du territoire métropolitain. Les sujets à aborder sont divers et s'inscrivent dans les stratégies globales en matière d'urbanisation (mixité fonctionnelle, proximité, disponibilité de services,

* PAFVG, 2008, mise à jour en 2011

densité, attractivité du site comme lieu de travail, paysage bâti) et de mobilité (position dans les réseaux, accessibilité TC, route, poids lourds).

Les espaces économiques concernés comprennent autant les grands centres villes que les pôles d'activités métropolitains et les pôles d'activités d'agglomération. L'accent est notamment porté sur les lieux suivants, dont la dynamique repose sur la synergie entre centre urbain et pôle(s) d'activités économiques :

- L'hypercentre de Genève, avec le PAV, les alentours de la gare et le Jardin des Nations ;
- L'hypercentre d'Annemasse et la ZA Annemasse Ville-la-Grand ;
- Le Cercle de l'innovation avec l'aéroport, la ZIMEYSAVER et le CERN, le sud de Ferney-Voltaire, St. Genis - Porte-de-France ;
- Genève sud avec les pôles d'activités de Plan-les-Ouates et d'Archamps - Neydens - Saint Julien ;
- La basse vallée de l'Arve avec les grandes zones d'activités Arve-Porte-des-Alpes ;
- Nyon, Gland et Rolle ;
- Thonon avec le site de Vongy ;
- Bellegarde-Châtillon ;
- La zone d'activités émergente de Findrol ;
- La zone des Bracots à Bons-en-Chablais.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U2, U1

Améliorer l'autonomie alimentaire du Grand Genève

Les activités économiques alimentaires regroupent le secteur agricole et les activités de transformation et de distribution des productions agricoles et alimentaires. L'activité agricole (70'000 ha d'espaces agricoles) se développe dans les espaces ruraux, mais également dans certains secteurs centraux de l'agglomération, comme les zones franches d'Etrembières ou Gaillard. Ainsi, ces activités économiques alimentaires ne sont pas strictement rurales : une partie importante de la valeur ajoutée agricole de l'espace métropolitain genevois se situe dans des territoires urbains et périurbains, qui accueillent principalement les activités de transformation et de distribution des productions agricoles et alimentaires (abattoirs, usines de transformation, commerces alimentaires de petite taille, mais aussi plateformes de grande distribution et grandes surfaces commerciales).

En termes d'aménagement les enjeux sont déclinés ci-dessous.

Préserver les espaces agricoles et garantir l'économie d'exploitation

Dans le Canton de Genève, « entre 1965 et 2013, le nombre d'exploitations a diminué de plus de 50%, l'ensemble des emplois de 61% et la surface agricole utile de 11%. »* Ceci est une tendance générale de l'activité agricole.

* STRATÉGIE ÉCONOMIQUE CANTONALE 2030; TOME 2, page 68

Au moyen du projet de territoire Grand Genève, et notamment des travaux d'approfondissement et de consolidation à l'échelle des territoires PACA, il s'agit de veiller à garantir des surfaces suffisamment grandes et non fragmentées pour permettre une exploitation économique. De plus, de nombreux espaces à usage agricole occupent des surfaces dont l'affectation est d'ores et déjà dédiée à une urbanisation future. Des procédures de reclassements en zone agricole sont engagées dans le cadre de la révision de nombreux PLU /PLUi français (en lien avec les nouvelles contraintes de la loi ALUR) et doivent être soutenues.

Rechercher les opportunités d'accroître les surfaces productives

Une étude sur le métabolisme de l'économie genevoise* précise que pour produire les plus de 300'000 tonnes de nourriture consommées par les Genevois chaque année, il faudrait disposer d'une surface de 2500 m² de terrain agricole par habitant. Or, la surface disponible à Genève est aujourd'hui inférieure à 250 m² par personne et tend à diminuer.

L'enjeu est donc, à travers tout le Grand Genève, de rechercher les moyens d'augmenter les surfaces productives :

- en régulant les concurrences entre urbanisation/espaces agricoles et forêts ;
- en proposant de nouvelles formes de compensation foncière ;
- en optimisant l'espace, par la construction de fermes verticales, ou le réinvestissement des friches côté français ;
- en développant des expériences d'agriculture urbaine, en lien avec les PSD.

Gérer les cohabitations entre activités agricoles et fonctions résidentielles

Pour garantir l'accessibilité de toutes les activités agricoles, il est nécessaire de réguler les effets de nuisances et les conflits de voisinage liés aux activités agricoles. Une charte de voisinage pourrait aller dans ce sens.

Améliorer l'accès au bassin de consommation de proximité pour les agriculteurs, notamment français

Une première action a été entreprise par le Grand Genève avec l'application « Chez mon fermier ». De nombreuses autres initiatives existent et il s'agit de poursuivre les actions de valorisation des producteurs locaux, en proposant si besoin un accompagnement par les collectivités locales.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U10, U11, U12

* Source : *Etat de Genève, Ecologie industrielle à Genève, premiers résultats et perspectives, 2005.*

Donner toute leur place à aux activités économiques support du fonctionnement du Grand Genève

Par « activités économiques support », on comprend ici la logistique (collecte, transports, distribution), les services urbains collectifs, la petite production industrielle destinée aux marchés locaux, le bâtiment & travaux publics, les activités de réparation, de maintenance, de gardiennage, de nettoyage, les services aux entreprises.

Les activités économiques support se déploient dans l'ensemble du territoire du Grand Genève.

Ces activités se glissent surtout dans les interstices du tissu urbain : fonds de cours ou petits entrepôts réhabilités, appartements transformés en bureaux, etc. On y retrouve entre autres des activités de services immatériels à forte valeur ajoutée (assistance juridique ou comptable, édition, communication, etc.). Travaillant avec un grand nombre de donneurs d'ordres et de prestataires, mais peu concernées par les flux de marchandises, ces activités placent l'accès aux marchés urbains au cœur de leur choix de localisation. Il s'agit surtout de petites surfaces, ce qui permet à ces établissements d'accepter un niveau de loyer élevé. En dehors des centres urbains, ces fonctions sont implantées le long des routes nationales et des faisceaux ferrés, et dans les zones d'activités économiques.

Ces activités sont indispensables à la vie métropolitaine de tous les jours, elles apportent une contribution décisive à la qualité de son fonctionnement, et en assurent la fluidité. L'enjeu principal de ces fonctions est de trouver les espaces disponibles et accessibles, à proximité des marchés urbains, d'où l'importance de préserver des zones d'activités dédiées, voire « protégées » des extensions commerciales.

A titre d'exemple, le territoire d'Annemasse, parfois perçu comme une « banlieue dortoir », génère pourtant autant d'emplois qu'il comporte d'actifs*. Si l'importante pression résidentielle que subit l'agglomération d'Annemasse se traduit notamment par une pression foncière forte, elle est aussi source de développement économique. Les 2,8% de croissance annuelle de population connus sur les 5 dernières années correspondent à la construction de près de 5'000 logements entre 2004 et 2008, soit une moyenne de 1'000 logements par an et autant de marchés pour les entreprises du BTP de la région**.

Anticiper les besoins d'espace pour les activités de construction et de logistique

De nombreuses zones d'activités du Grand Genève sont concernées par une concurrence forte entre activités/artisanat/industrie et commerce. Il s'agit de préserver des zones d'activités dédiées aux activités économiques supports, « protégées » des extensions commerciales.

* 50% des actifs de la ville dense travaillent à Genève, mais l'agglomération attire 50% d'actifs en provenance des autres centres/de la deuxième couronne.

** Données DRE Sitadel, issues du PLH d'Annemasse Agglomération « Mieux construire, mieux loger » p. 67

Développer une offre dédiée pour les petites entreprises et les artisans du bâtiment

Cette offre devra considérer prioritairement la question de l'insertion urbaine. L'insertion des très petites entreprises du bâtiment ou de la petite logistique doit autant - si ce n'est plus - être pensée en termes de flux que de lieux, ce qui suppose de :

- faciliter l'implantation ou la pérennisation de ces activités dans des sites accessibles depuis les axes routiers métropolitains ;
- améliorer l'intermodalité (entre transports en commun et véhicules professionnels) ;
- penser les temporalités (des fonctions marquées par la généralisation des horaires décalés) ;
- repenser les questions de stationnement (places de livraison, etc.).

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U8, E4, E3

Accompagner la croissance démographique par le développement des services aux ménages et à la personne

Les services aux ménages et à la personne comprennent les fonctions qui relèvent des services marchands (restauration, petits commerces, etc.) et non marchands (éducation, santé et loisirs, etc.). Ces services « de proximité » sont souvent articulés à l'échelle métropolitaine.

L'économie résidentielle est, par nature, présente sur tout le territoire. Elle est plutôt dynamique dans certains espaces ruraux, mais, paradoxalement, elle porte davantage sur la dimension loisirs et tourisme, que sur les consommations quotidiennes. Les travaux de l'INSEE concluent, notamment du côté français, à un déficit de services aux personnes, en particulier dans les PACA les plus « périphériques » : Bellegarde et Porte des Alpes. Le district de Nyon apparaît moins bien doté en services aux ménages, pour partie sans doute du fait de la proximité de Genève.

L'économie résidentielle n'est en effet que rarement valorisée dans les stratégies d'accueil économique, alors même qu'elle est pourvoyeuse d'emplois et de richesses dans un espace où le pouvoir d'achat est globalement élevé. De plus, la présence de ces activités de proximité est essentielle à la vitalité urbaine et à la qualité de vie.

Aussi, le projet de territoire du Grand Genève préconise de porter aussi une attention particulière à l'accueil des activités économiques résidentielles. Les très nombreuses opérations urbaines en cours dans le Grand Genève sont autant d'opportunités de développer cette offre, à condition de définir en amont une programmation adaptée aux besoins et à l'attractivité de chaque centralité. Cela passe par les axes de travail suivants, qui peuvent être adaptés ou complétés localement le cas échéant.

Appuyer/inciter aux opérations de revitalisation du commerce en centre-ville

Il s'agit dans les centres villes et centres bourgs, et globalement dans les centralités du grand Genève, de favoriser la diversité et l'intensité urbaine, par la modernisation des activités, en contrant la dégradation ou la disparition de l'offre commerciale de proximité.

Par exemple, les « contrats de revitalisation artisanale et commerciale » apportent de premières réponses à ces enjeux. Ils mettent aussi en avant les défis d'aménagement liés à :

- la perte de l'attractivité résidentielle des centres et la vétusté de l'habitat (pour certains d'entre eux) ;
- l'inadaptation aux modes de vie actuels ;
- la courte chalandise ;
- l'insuffisante accessibilité des centres villes ;
- le coût des mises aux normes des locaux anciens ;
- etc.

Inciter les promoteurs à réserver des locaux en rez-de-chaussée pour les activités de services marchands

Il s'agit de soutenir les collectivités locales dans une politique d'offres de locaux pour des professionnels de services marchands et non marchands (santé, bien-être, restauration, loisirs) destinés à « capter » le pouvoir d'achat des résidents dont une part importante travaille dans la ville-centre et bénéficie en conséquence d'un pouvoir d'achat important qui ne se traduit pas, ou pas suffisamment, en consommation au lieu de domicile.

Etudier les possibilités d'implantation de services marchands dans les futures stations du Léman Express et dans les principales interfaces multimodales.

Il s'agit de poursuivre la réflexion en complémentarité entre accueil de nouvelles populations et besoins en services aux ménages, pour « faire des lieux de flux, des lieux de vie ». Le développement du e-commerce, la valorisation des circuits courts, et les nouveaux comportements des consommateurs sont autant de défis, que de nouvelles opportunités pour aménager ces futurs pôles.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U8, U9, U1, T1

Encourager les retombées économiques liées au tourisme, notamment de proximité

Le tourisme est un enjeu commun à l'échelle du Grand Genève, qui s'appuie sur des territoires en partage : tourisme patrimonial de Nyon et d'Yvoire (cité médiévale) par exemple, tourisme scientifique autour du CERN, tourisme nature sur le lac Léman, dans le Jura et au Salève, tourisme culturel liés aux nombreux festivals (Paléo, Guitares en scène, la Bâtie...), au dynamisme des établissements culturels genevois, vaudois ou français (Château Rouge, Théâtre de Meyrin, Usine à Gaz...) ou à la forte densité d'établissements (hôtellerie/restauration) de très haute gamme.

A titre d'exemple, le Salève accueille plus d'un million de visiteurs par an. Le téléphérique et les infrastructures du Salève offrent une zone facilement accessible pour les habitants de l'agglomération centrale, et respectueuse de la nature. Autre site emblématique, la Givrine accessible par le chemin de fer du Nyon-Saint-Cergue-Morez offre une excellente accessibilité au monde jurassien.

Cependant, en dehors de quelques pôles, ces sites ne proposent souvent pas suffisamment de services liés à ces activités de loisirs, à destination des habitants du Grand Genève ou même des touristes exogènes.

Aussi, les moyens de valoriser ces loisirs de proximité auprès des habitants du Grand Genève, en particulier dans les massifs de respiration et de délasserement de l'agglomération, méritent d'être développés. Les éventuelles infrastructures d'accueil programmées doivent être à la hauteur de l'ambition touristique de ce territoire, et si ce n'est pas le cas, leur renforcement doit être étudié.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches E2, E9, U12, Co1, U4

Vers une stratégie d'implantation des ICFF dans le Grand Genève

Les enjeux d'une stratégie ICFF à l'échelle du Grand Genève

Les installations à forte fréquentation (IFF) sont définies comme toute grande construction ou installation, ainsi que la concentration géographique d'installations de plus petites tailles, dont l'activité génère une charge environnementale importante. Ces installations se caractérisent par le nombre de déplacements importants qu'elles génèrent par leur activité, par une consommation excessive de ressources et notamment du sol. Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) sont les IFF de type centres commerciaux et grands commerces spécialisés. **Afin de répondre aux faiblesses identifiées par la Confédération, les partenaires du Grand Genève ont repris en 2015 une réflexion visant à poser les jalons vers une stratégie partagée d'accueil des ICFF***.

* Cahier 17- 3 Stratégie d'implantation des ICFF dans le Grand Genève : évaluation, coordination, synthèse, Grand Genève, septembre 2016

En préalable, il faut rappeler que les ICFF sont d'ores et déjà règlementées par des dispositifs propres à chaque entité géographique du Grand Genève :

- Sur la partie française, des orientations sont édictées par les huit Schémas de cohérence territoriale (SCoT) applicables, avec des degrés de précision variables s'agissant de l'implantation des commerces. De plus, les créations et extensions de commerces de plus de 1'000 m² de surface de vente nécessitent une autorisation délivrée par les Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC), dont les décisions doivent normalement être compatibles avec les SCoT.
- Sur le Canton de Genève, les ICFF de plus de 1'000 m² doivent être conformes à la fiche A09 du PDCn qui comprend des objectifs et des critères de localisation préférentielle selon le type d'ICFF (bien pondéreux, biens mixtes). Sur cette base, la cellule de veille ICFF délivre des préavis aux porteurs de projet, en vue de l'obtention des autorisations de construire.
- Sur le Canton de Vaud, la mesure D13 du PDCn intègre des objectifs de localisation, des critères d'exclusion selon le type d'ICFF (critères chiffrés), et des critères de préférence (critères qualitatifs), avec lesquels les ICFF de plus de 2'500 m² de surface de vente doivent être compatibles.

L'analyse de ces règlementations met en évidence que les objectifs généraux poursuivis en termes d'aménagement du territoire sont les mêmes pour chacune d'elles. Si le vocabulaire employé est différent, les typologies de commerces analysées reposent sur les mêmes principes (biens pondéreux, biens lourds, fréquence d'achats...).

Les points de divergence notables concernent d'une part, la question des seuils de surface de vente pris en compte: 300 à 1500 m² pour les SCoT côté français ,1'000 m² sur le Canton de Genève, 2'500 m² sur le district de Nyon (Canton de Vaud) et d'autre part, la nature des critères d'évaluation, avec des critères plus chiffrés et hiérarchisés côté suisse et des critères plus qualitatifs et non hiérarchisés côté français.

Parallèlement à l'analyse des règlementations et modes de gouvernance, l'analyse de l'offre commerciale à l'échelle du Grand Genève met en évidence un « déséquilibre » entre poids de population et densité d'équipement commercial des grands territoires témoignant d'une attractivité commerciale de la France vis-à-vis de la Suisse (effet taux de change, conditions d'implantation), avec des tendances d'accentuation de ces « déséquilibres » (*voir également l'annexe 3 Diagnostic chapitre 3.8*).

Ainsi, l'analyse des réglementations, des modes de gouvernance et des dynamiques à l'œuvre en matière de développement commercial dans l'agglomération permet de poser les enjeux d'une réflexion commune à l'échelle du Grand Genève :

- Mettre en place des outils partagés de connaissance et de suivi des ICFF concernant :
 - d'une part les équipements de plus de 1'000 m² de surface de vente (a minima pour les territoires français et genevois, un dispositif ad hoc étant à réfléchir pour les équipements de moins de 2'500 m² dans le Canton de Vaud, compte tenu des dispositifs réglementaires et de gouvernance actuellement en place),
 - d'autre part les comportements d'achat des consommateurs, aucune donnée n'existant à l'échelle du Grand Genève, alors même que les flux de consommation sont étroitement liés aux enjeux de mobilité.
- Encourager des modes de développement en rupture avec ceux connus jusqu'à présent, les projections de l'évolution de la demande (basées sur les projections démographiques du PA3) mettant en évidence une croissance à venir des besoins de consommation bien plus importante sur le Canton de Genève que sur l'ARC et le district de Nyon, à l'inverse des tendances de développement commercial constatées ces dernières années.
- Créer les conditions permettant aux acteurs de la distribution de s'adapter à l'évolution des modes de consommation (ralentissement, explosion des formes de vente dématérialisées, nouveaux circuits de distribution, etc.), en anticipant des besoins nouveaux en termes de localisation, formats commerciaux, concepts, fonciers – y compris pour le stockage et tout en garantissant des modes d'aménagement plus vertueux.

Distinguer offre « structurante » et « non structurante »

La taille des agglomérations et les différences institutionnelles nécessitent de distinguer deux niveaux dans la stratégie.

- **Mailler l'offre non structurante à l'échelle des bassins de vie locaux**

L'offre non structurante, correspondant à l'offre de première nécessité, est fortement génératrice en déplacements puisqu'elle correspond à des achats réalisés de manière quotidienne ou hebdomadaire. Son rayonnement relativement restreint ne justifie cependant pas la mise en place d'une stratégie spatialisée à l'échelle du Grand Genève, mais en fait un sujet qui relève davantage des documents de planification locaux (cantons, intercommunalités et communes). Aussi il s'agit de garantir le maillage d'une offre répondant aux besoins les plus courants, au plus près des densités de population et en lien avec les évolutions démographiques constatées et prévues. Ce principe de maillage implique, dans les documents de planification de chacun des territoires :

- de prévoir un dimensionnement global de l'offre commerciale à l'échelle des EPCI, canton et district, en adéquation avec l'évolution quantitative et qualitative des besoins générés par l'arrivée des nouvelles populations ;
- de privilégier le développement de formats commerciaux adaptés « à l'échelle » des polarités, c'est-à-dire dont la surface et le rayonnement correspondent au positionnement et à la hiérarchie des polarités dans l'armature urbaine ;
- de privilégier le développement de l'offre dans les secteurs denses et multifonctionnels et dans les secteurs de flux (nœuds TC).
 - Elaborer une stratégie partagée à l'échelle du Grand Genève concernant l'offre structurante

L'offre « structurante » regroupe les commerces ou les ensembles commerciaux de plus 1 000 m² de surface de vente répondant aux besoins occasionnels et exceptionnels (prêt à porter, équipement de la maison, culture-loisirs...), dont l'aire d'influence dépasse l'échelle intercommunale, et prenant la forme suivante :

- Concentration de plusieurs points de vente sur un ou plusieurs linéaires commerciaux situés en centralité («grappe commerciale»)
- Centre commercial situé dans le tissu urbain
- Zone commerciale ou ensembles commerciaux située en entrée de ville, en périphérie ou sur des sites isolés.

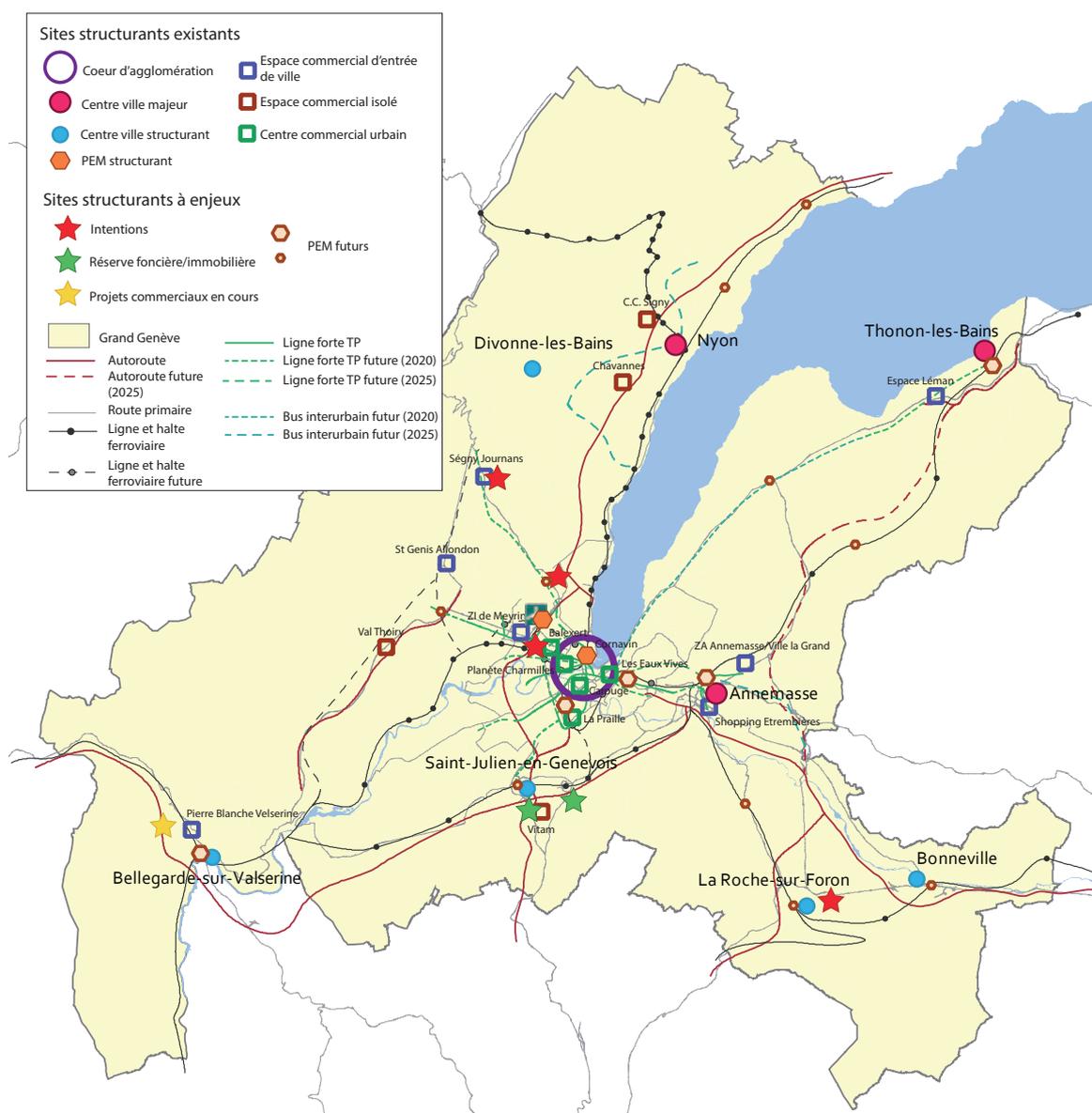


Figure 34 : Armature commerciale structurante du Grand Genève en 2016, source : cahier 17.3, Grand Genève-AID Observatoire

Du fait de son aire d'influence large, l'offre structurante mérite qu'une attention particulière lui soit portée à l'échelle du Grand Genève.

Plusieurs modalités spatiales de développement de cette offre structurante sont envisageables : La reconquête et le renforcement des centres villes à différentes échelles (cœur d'agglomération, centres villes majeurs, centres villes structurants), via l'accueil de nouvelles enseignes, de nouveaux concepts, par l'enrayement de la vacance commerciale. Elle passe par la mise en place d'outils réglementaires et incitatifs multiples portés par la puissance publique visant à réduire les contraintes inhérentes à ces lieux centraux et à y créer les conditions d'accueil favorables au commerce.

La requalification des espaces marchands existants, centres commerciaux, espaces d'entrée de ville, espaces marchands isolés. Les objets commerciaux vieillissants connaissent une perte d'attractivité vis-à-vis du consommateur. Ils ont par ailleurs bien souvent été rattrapés par la ville et bénéficient d'une offre de transports collectifs existante et parfois structurante. La question de réintroduire une mixité dans ces espaces, ou à minima de travailler la « couture urbaine » avec les zones résidentielles se pose alors. La requalification portée par des acteurs privés nécessite cependant, pour des raisons d'équilibre économique des montages immobiliers, de créer de la surface nouvelle. Dans un contexte où les potentialités de développement sont plus mesurées qu'auparavant, l'affirmation d'une volonté politique forte de reconquérir les espaces marchands vieillissants reste une condition incontournable pour l'aboutissement de tels projets.

La création de nouveaux espaces marchands reste également une option envisagée sur le Grand Genève sur certains sites et sollicitée par les acteurs du commerce et de l'immobilier, attirée par la plus grande simplicité opérationnelle par rapport à des opérations de centre-ville ou de requalification

Chacun de ces modes de développement ne présente pas les mêmes impacts sur le plan de l'aménagement du territoire et du développement durable. Les scénarii établis à partir de chacun de ces trois modes de développer amènent à cibler plusieurs grands questionnements transversaux concernant :

- L'ambition commerciale du cœur d'agglomération,
- Les équilibres centre-périphérie,
- L'adéquation entre développement commercial et évolution des besoins de consommation,
- L'équilibre entre création d'espaces nouveaux et requalification des pôles existants.

Ils amènent également des questions spatialisées, propres à chaque bassin de vie du Grand Genève, induites par l'analyse des logiques récentes et constatées de développement commercial, et par la croissance projetée des besoins de consommation, issue des projections du PA3.

La stratégie d'agglomération qui sera retenue dans les prochaines années (programme de travail 2017-2018) devra encourager de manière plus ou moins forte ces différents modes de développe-

ment à travers les politiques d'urbanisme⁷. Elle tentera de répondre à ces grands questionnements et opérera des choix entre ces différents scénarii ; les choix effectués localement devront être compatibles à l'échelle d'ensemble.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U13, U9, U8, U1, T1

5.2.5. Intégrer le Projet de territoire dans les planifications réglementaires

Ce chapitre répond à l'exigence de base EB6

Le contexte réglementaire est très riche dans le territoire transfrontalier du Grand Genève, et les outils disponibles varient d'une entité à l'autre. Dans la logique de la démarche engagée depuis 2007 avec le dépôt du premier projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, chacun doit continuer et démultiplier les efforts entrepris pour assurer la compatibilité entre le projet de territoire et les instruments de planifications, le rôle du Grand Genève étant d'accompagner, d'inciter, d'organiser un réseau professionnel et d'ingénierie.

Le détail des instruments disponibles se trouve dans la fiche action U3. L'état des planifications des territoires se trouve dans l'annexe 3, Diagnostic, chapitres 1.1 et 3.5 et 3.6.

La stratégie du projet de territoire par rapport au contexte réglementaire consiste donc :

- à assurer avec les acteurs des territoires la cohérence lors des révisions et mises à jour en continu de leurs documents de planification ;
- à évaluer périodiquement les effets de ces outils, à minima en parallèle au rythme de mise à jour du projet de territoire, pour pouvoir, le cas échéant, réorienter les engagements des partenaires du Grand Genève.

Le Canton de Genève, après l'adoption du PDCn avec réserves

Depuis l'entrée en vigueur du PDCn 2030 adopté par la Confédération avec des réserves limitant les possibilités d'extension de la zone à bâtir au-delà de 2023, le Canton de Genève a engagé plusieurs types de démarches et mis en place de nouveaux outils d'aménagement du territoire, fonciers, ou légaux, afin, d'une part, de renforcer les moyens à disposition pour densifier dans la zone à bâtir légalisée et, d'autre part, de limiter dans le futur encore davantage l'extension de l'urbanisation et protéger les terres agricoles.

** Pour cela, l'étude propose différents supports d'aide à la réflexion :*

- Une évaluation, selon des critères d'aménagement durable du territoire, de chaque site existant et à enjeux de l'armature de l'offre « structurante » ;
- Un panel d'outils de mise en œuvre de chacune des logiques de développement, des localisations préférentielles en lien avec l'évaluation des sites, les risques associés, les conditions de réussite ;
- Des scénarii spatialisés faisant intervenir de manière plus ou moins forte chacune des logiques de développement, leur évaluation et le ciblage des questions qui en découlent.

Le PDCn 2030 dote Genève d'une vision qui doit lui permettre, de manière ambitieuse, d'accueillir notamment davantage de logements sur son territoire. L'objectif est de mettre à disposition 2 millions de m² supplémentaires de surfaces disponibles à la construction de logements d'ici 2018 (4.5 millions d'ici 2023), en donnant la priorité à la densification de la zone à bâtir, qui présente le plus souvent des situations foncières complexes. Cet objectif de planification territoriale croise celui de la politique cantonale du logement.

Dans le cadre de la mise à jour en cours du PDCn 2030, les adaptations nécessaires ont été effectuées dans la priorisation des grands projets et projets urbains prioritaires ; elles sont retranscrites dans le Projet de territoire, assurant ainsi la conformité entre les deux documents.

Les planifications réglementaires dans le Genevois français

Les 8 schémas de cohérence territoriale couvrant le territoire de l'ARC syndicat mixte sont les outils de planification qui permettent de renforcer la densification et la lutte contre l'étalement urbain. Ils sont déclinés dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux, les programmes locaux de l'habitat et plans de déplacements urbains. Dans le cadre de cette planification, régulièrement mise à jour et qui s'attache à décliner les projets d'agglomération 1 et 2 puis le Projet de territoire, de nombreuses surfaces prévues pour l'urbanisation future sont reclassées en espaces agricoles ou naturels. Ainsi, ces différentes planifications, mises à jour régulièrement, sont bien compatibles avec le projet de territoire transfrontalier.

Le contexte vaudois

La 4^e adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn-VD) est en cours d'adoption par le Grand Conseil. Celle-ci intègre les nouvelles dispositions fédérales entrées en vigueur en mai 2014. La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance d'application (OAT) révisée visent à freiner le mitage du territoire, à juguler l'étalement en urbanisant à l'intérieur du territoire déjà bâti, et à préserver les terres agricoles. Cela se traduit par le dimensionnement de la zone à bâtir en fonction des besoins réels d'ici 2030 et par la protection des surfaces d'assolement, soit les meilleures terres agricoles. La révision concerne également la gestion des zones d'activités et la planification des infrastructures cantonales. Les préconisations du PDCn vaudois ont retranscrites dans le Projet de territoire, assurant ainsi la conformité entre les deux documents..

5.3. Stratégie mobilité

La stratégie en bref

Stratégies mobilité confirmées		
En complément de la vision spatiale développée dans le chapitre 4	Confirmer le rôle prépondérant du réseau transfrontalier structurant des TC (déjà réalisé et en cours d'achèvement), et l'intérêt d'optimiser son exploitation	Confirmer le rôle structurant du réseau autoroutier et apaiser les centralités pour une meilleure répartition de l'espace public entre les modes; développer les TC et les MD
Stratégies mobilité nouvelles ou renouvelées		
Développer « l'effet réseau » en s'appuyant sur le Léman Express, les axes forts TC et la complémentarité entre les modes de transports	Reconnaître la MD comme un mode de déplacement répondant à de très nombreux besoins (en zones denses et diffuses) et développer les infrastructures	Développer les services à la mobilité et intégrer les nouveaux usages (covoiturage, etc.)

A l'échelle du Grand Genève, trois principes fondamentaux s'appliquent :

- développer le réseau ferré lourd comme ossature de la multipolarité d'agglomération ;
- développer et maintenir le réseau autoroutier comme armature principale du réseau routier d'agglomération ;
- créer un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques : déplacements rapides, rabattement vers les TC et les centres et déplacements de loisirs.

Ces trois principes fondamentaux se déclinent par modes dans les sous-chapitres suivants, en intégrant les interdépendances entre les stratégies pour les différents modes.

Indicateurs MOCA

Dans la logique de suivi des projets d'agglomération et de contrôle de l'effet, des mesures les données nécessaires afin de renseigner les indicateurs MOCA sont recensées et compilées. Parmi les quatre indicateurs, celui sur l'accidentologie est plus complexe pour une agglomération avec une structure et une typologie de territoires comme les connaît le Grand Genève.

Les trois principes fondamentaux ci-dessus sont en lien avec l'analyse prospective du territoire et les autres stratégies sectorielles. La prospective nous indique une poursuite de l'attractivité du territoire avec les effets prévisibles connus en matière de déplacements. En termes d'ambition sur les évolutions de tendance, chaque mode est pris en considération en fonction de son rôle et de son potentiel. Ainsi, la poursuite du développement des TC ferroviaires et des axes forts doit permettre d'absorber une part conséquente de l'augmentation de la demande en déplacements; la mobilité douce (marche et vélo) est un mode très concurrentiel pour beaucoup de déplacements et son

statut doit se renforcer dans tous les territoires ; les TIM conservent une place importante dans la mobilité de l'agglomération, mais leurs prestations et nuisances sont contenues.

Ces éléments se reflètent dans les états passés, actuels et projetés des indicateurs MOCA des tableaux ci-dessous. En effet, le Projet de territoire du Grand Genève favorise un développement urbain dans les centres de l'agglomération multipolaire et dans leurs secteurs bien desservis par les TC ferroviaires et les axes forts. Il en résulte que pour tous les territoires de l'agglomération, une amélioration des conditions de desserte par les TC est attendue, ceci tant pour les habitants que pour les emplois. Chacun des trois territoires connaissant une situation initiale très différente, les évolutions attendues sont en relation directe avec cette dernière et donc très différenciées. Alors que dans le canton de Genève et dans le district de Nyon il s'agit principalement de favoriser un développement urbain dans les secteurs avec au minimum une qualité de desserte de type A ou B, en France, il s'agit également de rattraper le retard actuel en matière de développement TC et donc de fortement réduire la part des secteurs avec des classes de desserte inférieures ou égales à D.

		CLASSE DE DESSERTE				
		A	B	C	D	HORS CLASSE
CANTON DE GENÈVE	2011	65.0%	17.7%	12.4%	3.4%	1.5%
	2014	70.9%	11.9%	9.8%	5.2%	2.2%
	2030	72.0%	14.9%	9.5%	2.6%	1.0%
DISTRICT DE NYON	2011	3.4%	7.0%	8.4%	13.8%	67.4%
	2014	6.8%	12.1%	22.4%	22.7%	36.0%
	2030	18.0%	24.5%	17.8%	19.9%	19.8%
PARTIE FRANÇAISE	2011	0.3%	2.8%	6.6%	11.3%	79.0%
	2014	6.2%	7.9%	10.6%	11.1%	64.2%
	2030	6.9%	11.0%	12.1%	16.3%	54.3%
GRAND GENÈVE	2011	33.0%	10.7%	9.6%	7.6%	39.1%
	2014	37.0%	10.2%	11.3%	9.4%	32.1%
	2030	38.2%	12.1%	11.5%	10.6%	27.6%

Figure 35: Evolution de la qualité de desserte TC de la population 2011, 2014, 2030 du Grand Genève

		CLASSE DE DESSERTE				
		A	B	C	D	HORS CLASSE
CANTON DE GENÈVE	2011	67.7%	19.0%	10.7%	2.1%	0.5%
	2014	75.5%	14.8%	5.7%	3.0%	1.0%
	2030	76.6%	15.0%	6.2%	1.8%	0.5%
DISTRICT DE NYON	2011	5.1%	9.5%	10.3%	16.5%	58.6%
	2014	15.1%	16.5%	26.0%	18.6%	23.8%
	2030	24.5%	23.4%	21.7%	14.7%	15.7%
PARTIE FRANÇAISE	2011	0.4%	3.5%	8.5%	14.6%	73.0%
	2014	10.4%	8.7%	10.8%	13.1%	57.0%
	2030	11.8%	9.9%	15.3%	15.6%	47.5%
GRAND GENÈVE	2011	46.1%	14.4%	10.1%	6.3%	23.1%
	2014	54.9%	13.4%	8.6%	6.6%	16.5%
	2030	55.6%	13.0%	9.9%	6.7%	14.8%

Figure 36 : Evolution de la qualité de desserte TC des emplois 2011, 2014, 2030 du Grand Genève

La qualité de desserte est très hétérogène dans les différentes parties du Grand Genève. Cependant les sauts quantitatifs constatés sur la période 2011-2014 pour chaque classe dans les secteurs moins bien pourvus en TC démontrent l'effort réel fourni en termes de développement de réseau et d'aménagement du territoire. Aussi les projections pour l'état 2030 constituent une ambition réaliste.

Concernant les parts modales, la situation actuelle dans les différentes parties de l'agglomération traduit la configuration actuelle du Grand Genève. Il est à noter que l'évolution des comportements en matière de mobilité ainsi que de mobilité douce reste difficile à apprécier à travers le modèle multimodal transfrontalier dont les données suivantes sont issues. Cependant, et malgré ces difficultés, la part modale TC augmente aussi bien à la période de pointe du soir (PPS, 16h-18h) qu'à la journée et la part modale TIM stagne, voire a une inflexion à la baisse.

Les territoires vaudois et français connaissent une amélioration sensible des parts modales MD et TC au détriment des TIM. La partie genevoise de l'agglomération voit la part TC augmenter au détriment des MD ; ce phénomène entre ces deux modes est parfois constaté dans les centres urbains dont la situation de départ est déjà bonne pour la part TC.

Répartition modale (en% de déplacements émis)	2015		2030	
	PPS	JOUR	PPS	JOUR
Canton de Genève				
MD	45.3%	47.4%	43.9%	46.2%
TC	22.5%	17.8%	24.3%	19.4%
TIM (VP + 2RM)	32.2%	34.7%	31.8%	34.5%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
District de Nyon				
MD	31.9%	27.8%	32.3%	28.8%
TC	6.5%	6.9%	8.1%	8.3%
TIM (VP + 2RM)	61.7%	65.3%	59.5%	62.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Partie française				
MD	29.8%	28.2%	30.0%	28.5%
TC	7.1%	6.3%	9.3%	8.4%
TIM (VP + 2RM)	63.0%	65.6%	60.7%	63.1%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Périmètre MMT				
MD	39.0%	38.6%	37.8%	37.5%
TC	16.1%	12.6%	17.5%	13.9%
TIM (VP + 2RM)	44.8%	48.9%	44.7%	48.6%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Figure 37 : Evolution des parts modales 2015-2030 du Grand Genève

Le quatrième indicateur MOCA est relatif aux accidents. Pour le Grand Genève, la situation en 2013 indique un taux de 3 accidents impliquant des personnes blessées ou tuées pour 1'000 habitants (source : ARE, OFROU). En 2015 la valeur de cet indicateur à l'échelle du canton est de 2.7 (source : Canton de Genève, DGT). La statistique des accidents sur la période 1990-2015 montre une forte variabilité de leur nombre et de leur gravité selon les années.

Dans le contexte du Grand Genève où la dynamique de l'agglomération entraîne un accroissement de l'utilisation des réseaux de déplacements et une densité de personnes plus forte dans les secteurs centraux, la valeur de référence de l'ARE de 2013 doit être considérée comme un maximum. L'ambition quand à cet indicateur est d'arriver à réduire sa valeur et à stabiliser cette réduction sur la durée.

Pour cela les partenaires du Grand Genève sont dans une logique proactive dans deux domaines déterminants: d'une part la poursuite des politiques de sécurité routière (information, prévention) et d'autre part la réalisation d'aménagements du domaine public (voirie et espaces publics) plus sûrs afin de faire baisser le nombre d'accidents et leur gravité.

5.3.1. Le réseau TC rapide d'agglomération

L'organisation du réseau TC d'agglomération vise à :

- développer « l'effet réseau » en s'appuyant sur le Léman Express, les axes forts TC, les liaisons urbaines et inter-urbaines, ainsi que sur une très forte complémentarité entre les différents modes de transports ;
- confirmer le rôle prépondérant du réseau transfrontalier structurant des TC (déjà réalisé ou en cours d'achèvement) et l'intérêt d'optimiser son exploitation.

Le réseau ferroviaire comme ossature de la multipolarité d'agglomération

La réalisation et le développement par étapes du Léman Express, le réseau RER franco-valdo-genevois, répond à plusieurs objectifs.

D'abord, le développement d'une agglomération multipolaire organisée sur la base des transports collectifs passe par le développement progressif d'un réseau ferroviaire d'agglomération. En effet, à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève, les distances à parcourir sont telles que seul un réseau ferroviaire d'agglomération (combinaison de liaisons grandes lignes et de RER) permet d'assurer des liaisons efficaces depuis les agglomérations régionales (par ex. Annemasse, Thonon-les-Bains, Bonneville, Bellegarde, Nyon) vers le cœur de l'agglomération et de relier directement les agglomérations régionales entre elles.

Ensuite, le développement d'un réseau ferré lourd s'impose également au sein de l'agglomération centrale, notamment pour compléter l'offre des TC urbains avec une offre rapide permettant de passer vite d'un secteur de l'agglomération centrale à un autre et d'atteindre des objectifs ambitieux de report modal. L'objectif est de mettre en place un système alliant rapidité, puissance (forte capacité de transport) et ponctualité.

Les niveaux d'offres et la structure de réseau, doivent permettre de répondre aux principes énoncés ci-dessous :

1. Affirmer le rôle du réseau ferré lourd comme support de la multipolarité d'agglomération

Grâce au réseau ferré lourd, il s'agit d'asseoir la multipolarité de l'agglomération en assurant des liaisons rapides et fréquentes entre les centres régionaux et le cœur de l'agglomération et entre les centres régionaux eux-mêmes.

2. Affirmer le rôle du réseau ferré lourd comme colonne vertébrale du système de transports de l'agglomération centrale

Dans l'agglomération centrale, le réseau rapide RER doit d'une part répondre au transport de masse et d'autre part assurer des liaisons rapides et fréquentes entre les centralités. En conséquence, les réseaux de transports publics urbains doivent être repensés pour assurer un rabattement efficace vers et à partir des interfaces du RER.

3. Assurer la desserte avec un service de base dans chacune des gares

Sur les différentes branches du réseau RER, il s'agit d'abord d'assurer la couverture du territoire du Grand Genève en offrant un service de base à un maximum d'usagers avant de proposer un service différencié pour mieux desservir les plus grands centres urbains.

4. Développer la desserte RE pour offrir des liaisons rapides entre les centres régionaux et le cœur d'agglomération et maîtriser la périurbanisation

Sur les branches de l'offre ferroviaire régionale, le développement de deux niveaux de desserte est à privilégier : une desserte de toutes les gares de type RER et une desserte rapide des agglomérations régionales et des centres locaux importants de type RE/TER.

Cette offre ferroviaire régionale différenciée (train rapide RE/TER et train RER) est nécessaire pour assurer des liaisons rapides concurrentielles à la voiture. Les trains rapides RE/TER permettent grâce à un nombre d'arrêts limités* d'offrir des temps de parcours plus attractifs entre les agglomérations régionales et le cœur de l'agglomération. L'amélioration des temps de déplacement sur les grandes distances dans l'agglomération constitue un levier principal pour atteindre les objectifs fixés de report modal, ainsi que pour affirmer le rôle des agglomérations régionales (vitalité économique).

De plus, une offre régionale offrant deux niveaux de services permet d'éviter une desserte uniforme et systématique de chaque gare et renforce ainsi comparativement l'attractivité des gares situées dans les centralités principales et ainsi de maîtriser la périurbanisation.

5. Développer des liaisons diamétrales passant par la gare de Cornavin et avec une répartition équilibrée des relations entre les branches

Dans le but d'assurer un fonctionnement optimal de l'ensemble du système TC, notamment des connexions optimales entre les trains grandes lignes (IR, IC, ICN et international) et régionaux (RE/TER et RER) ainsi qu'avec les dessertes urbaines, il s'agit de développer un nouveau raccordement ferroviaire entre Cornavin et l'aéroport international de Genève permettant la mise en service de lignes diamétrales.

L'objectif est de créer un point de correspondance entre tous les niveaux de service dans la gare principale de Cornavin et d'offrir des liaisons continues entre la gare de Cornavin et celle de l'aéroport (sans rebroussement et sans transbordement). Pour cela, il convient de limiter préalablement le problème de capacité en gare de Cornavin (lié au nombre de lignes y effectuant un terminus).

* Développer une offre différenciée sur le réseau ferré d'agglomération vise notamment à limiter le nombre d'arrêts sur chaque ligne RER. Entre le cœur d'agglomération et le terminus de la ligne (en principe un centre régional) le nombre d'arrêts ne devrait en principe pas dépasser 10. Au-delà de 10 haltes, il est nécessaire d'introduire une offre rapide de type RE, en superposition au service de base RER, pour limiter les temps d'arrêts et garantir une attractivité suffisante depuis les haltes éloignées du cœur d'agglomération.

A titre indicatif, le temps d'un arrêt peut être estimé à 90" d'immobilité, auquel il faut ajouter un temps «ressenti» équivalent de 90". Le temps d'un arrêt est par conséquent de 3' (réel + ressenti) et celui de 10 arrêts déjà de 30'.

Une telle structure de réseau permet également de multiplier le nombre de combinaisons entre les différentes branches (des liaisons Annemasse - Cornavin - Aéroport - Meyrin - Bellegarde sans rupture de charge, par exemple). L'effet réseau ainsi créé permet de multiplier le nombre de liaisons sans transbordement.

6. Développer les gares de Cornavin, de l'aéroport et d'Annemasse comme nœuds ferroviaires du réseau ferré lourd d'agglomération

Les gares de Cornavin, de l'aéroport et d'Annemasse et le réseau qui les relie constituent l'ossature du «tronc puissant» de l'agglomération centrale. Ces gares doivent à terme permettre des correspondances optimales entre les différents niveaux d'offres (RER, RE/TER, IR, IC, ICN, international).

7. Prioriser le développement des infrastructures et de l'offre dans les aires urbaines d'agglomération centrale et régionales présentant un potentiel d'accessibilité élevé

L'objectif de favoriser prioritairement les projets de gares, haltes et d'extension du réseau ferroviaire dans les zones urbaines denses et avec un potentiel d'accessibilité élevé. Il s'agit d'offrir une desserte ferroviaire à une part élevée d'habitants et d'emplois du Grand Genève. L'objectif est aussi de ne pas trop améliorer la desserte dans les territoires où le Projet de territoire vise un développement et une croissance limités.

8. Assurer une bonne disponibilité de l'offre ferroviaire, avec une fréquence de desserte adaptée au contexte géographique

La disponibilité de l'offre ferroviaire doit être adaptée au contexte géographique. Pour des déplacements au sein de l'agglomération centrale (courtes distances entre centralités avec fort potentiel), une fréquence de circulation des trains élevée est nécessaire ($\leq 15'$ en heure de pointe), alors que pour des déplacements d'échelle régionale (longue distance entre centre régionaux et vers le cœur d'agglomération) une fréquence moins importante est adéquate (à minima $\leq 30'$ en heure de pointe).

Le réseau de lignes de bus rapides d'agglomération en complément au ferroviaire

Le réseau ferroviaire est complété d'un réseau de lignes de bus rapides d'agglomération (lignes interurbaines) qui desservent les centres régionaux ou locaux non desservis par le réseau ferroviaire. Ces lignes rapides ont la même fonction de réseau que les lignes ferroviaires (nombre d'arrêts limité) et sont donc complémentaires à d'autres offres TC, comme les axes forts ou les lignes urbaines structurantes. En outre, ces lignes doivent présenter une identité spécifique (types d'affiches horaires, livrée des véhicules, etc.) assimilable à des lignes ferroviaires et surtout uniformisée à l'échelle de l'agglomération.

Dans le cas où les lignes ferroviaires seront mises en service à un horizon relativement éloigné, pour des raisons techniques et financières, une préfiguration de ces lignes par des services de bus rapide est à organiser à court-moyen terme (c'est par exemple ce qui a été fait pour le CEVA avec la mise en service de la ligne 61 entre les gares d'Annemasse et Genève-Cornavin pendant la durée des travaux).

Au sein de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales, un réseau de bus urbain est également mis en place. Il permet d'assurer une desserte fine des habitants et zones d'emplois, de jouer l'effet réseau et la complémentarité entre les différents modes de déplacement TC-MD.

Les rabattements sur les gares et haltes du réseau ferroviaire

Pour assurer le bon fonctionnement et l'utilisation du système interurbain de transports publics (ferroviaire et par bus), il est indispensable de compléter ce dernier par des systèmes de rabattement locaux sur les gares et haltes du réseau, à partir des secteurs moins denses. Ces rabattements doivent offrir des connexions directes et cadencées avec les lignes RER. En effet, les systèmes de transports régionaux ont une fréquence de circulation plus faible que les systèmes urbains et il faut en conséquence garantir les correspondances. Pour garantir une parfaite complémentarité avec le réseau ferroviaire, les lignes de bus de rabattement doivent effectuer leurs arrêts devant les gares ou dans des arrêts très importants du réseau. Leur horaire doit être cadencé et coordonné avec les horaires des lignes ferroviaires (GL, RE, RER).

Les orientations et grandes étapes de développement du ferroviaire

Les principes de mobilité TC à l'échelle de l'agglomération entière sont représentés ci-dessous.



Figure 38 : Schéma d'organisation TC à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030

Les aspects relatifs à la desserte ferroviaire ont fait l'objet d'une étude spécifique de synthèse des développements ferroviaires envisagés par les cantons de Genève et de Vaud et par la Région Rhône-Alpes (*PA fer, octobre 2011*). Celle-ci poursuivait deux objectifs principaux. Elle cherchait d'une part à mettre en cohérence la vision territoriale du Grand Genève avec les logiques de desserte ferroviaire, d'autre part à coordonner les visions de développement ferroviaire suisse et française à l'horizon 2030. Sur cette base, des schémas de desserte ont été produits pour différents horizons et les développements nécessaires en matière d'infrastructure ont été identifiés. Depuis, plusieurs éléments ont été confirmés pour la partie suisse de l'agglomération, notamment le programme PRODES 2030 ainsi que l'extension en souterrain de la gare de Cornavin (1^{re} étape).

La figure ci-dessus présente le schéma de desserte retenu dans cette étude à l'horizon 2030 selon le scénario le plus compatible avec la vision territoriale.

Synthèse des grandes étapes ferroviaires à l'échelle du Grand Genève	
2020	CEVA/Léman Express
2030	Léman 2030 (programme PRODES)
2030+	Nouvelle ligne ferroviaire Cornavin - Zimeysa via Genève - Aéroport (raquette)
	Développement ferroviaire sud de l'agglomération
	Raccordement ferroviaire à la ligne du pied du Jura

Figure 39: Étapes de développement du réseau ferroviaire du Grand Genève



Figure 40: Schéma d'organisation TC à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1)

Une nouvelle approche dans le développement de l'offre et des infrastructures ferroviaires

Dans la planification de l'offre ferroviaire, l'entrée en vigueur du projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) accepté par le peuple et les cantons a modifié les règles du jeu. Dorénavant, les Cantons en tant que commanditaires du trafic régional, doivent conduire la planification à long terme de l'offre régionale en étroite partenariat avec l'Office fédéral des transports.

Les Cantons de Genève et de Vaud ont déposé au travers de la Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO) plusieurs mesures de développement de l'offre régionale dans le bassin du Grand Genève en novembre 2014. Ces mesures proviennent en majeure partie des réflexions menées dans les différentes études en lien avec le Projet de territoire du Grand Genève. Elles sont donc compatibles et cohérentes avec les visions de développement territorial suisse et français à l'horizon 2030.

Ces différentes mesures d'offres sont en cours d'analyse auprès de l'Office fédéral des transports et des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire concernés. L'enveloppe financière et les projets retenus par la Confédération feront l'objet d'un message en 2017 et d'une votation par les Chambres fédérales en 2018. La priorisation s'appuie sur une analyse du coût/utilité des différentes mesures au niveau suisse. Le financement des mesures d'infrastructure ferroviaire nécessaire à la mise en œuvre des projets d'offre retenus incombe entièrement à la Confédération pour les infrastructures situées en territoire suisse.

Cette nouvelle approche dans le développement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaire entraîne une modification dans la façon de positionner et de justifier les différents sauts d'offres régionaux. Les besoins financiers étant libérés par paquet de 6 à 7 milliards tous les 5 à 7 ans, il convient de proposer un développement par étapes et structuré de façon à disposer d'un très bon rapport coût/utilité à chaque saut d'offre.

Un développement de l'offre par étapes

D'ici à 2025, les différentes étapes de développement de l'offre sont connues et arrêtées. Leur financement est en majorité assuré par les collectivités publiques. Le réseau RER franco-valdo-genevois ou Léman Express, dont la liaison CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) constitue le premier développement décisif, est amené à se développer par étapes successives. Dès la mi-2018, le RER Léman Express circulera à la cadence 15 minutes entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge (achèvement des travaux sur les points de croisement de Mies et Chambesy). En décembre 2019, l'ouverture de la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) permettra la mise en œuvre de l'offre transfrontalière du Léman Express. Toutes les 15 minutes, un train RER reliera Cornavin à Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse. L'offre sera complétée par le prolongement jusqu'à Annemasse des deux RegioExpress actuels provenant de Lausanne.

A Annemasse, trois trains RER continueront en direction d'Evian-les-Bains, St-Gervais-les-Bains et Annecy. L'offre sera également améliorée sur la ligne de La Plaine avec modernisation de la ligne (ré-électrification et signalisation) et allongement des quais en gare.

A l'horizon 2025-2030, avec l'augmentation des capacités des gares de Lausanne et de Genève, les capacités de transports sur la ligne Genève-Lausanne seront encore augmentées avec l'engagement de trains à deux étages d'une longueur de 400 mètres sur plusieurs produits Grandes lignes. Avec la réalisation de la gare souterraine de Genève (début des travaux en 2025-2026), l'introduction d'une offre RegioExpress à la cadence 15 minutes est désormais possible entre Nyon et Genève. Ces deux nouveaux produits continueront en direction de l'aéroport. Il devrait également être possible de placer un à deux produits régionaux supplémentaires entre Genève et La Plaine et de disposer de 4 trains RER par heure et par sens sur cet axe. Ainsi, les parties est et ouest de la structure multipolaire du Grand Genève seront reliées entre elles à travers le centre, en même temps que les liens (fréquences) entre les diverses centralités sont renforcés. L'augmentation de capacité du Nyon-St Cergue permettra une cadence au ¼ d'heure entre Nyon et Genoliers, puis à terme, entre Nyon et St Cergue-Morez. Enfin une augmentation de capacité du réseau haut-savoie permettra de passer à des cadences à 20' sur les différentes branches du réseau (points de croisements, modernisation de la signalisation, reprise de courbes).

Les études exploratoires menées à l'horizon 2050 ont permis de mettre en évidence les flux principaux à travers le nœud de Genève. Le cœur de l'agglomération à savoir Eaux-Vives, Pont-Rouge, Cornavin et Sécheron/Nations constitue, avec le secteur de l'aéroport, l'une des zones les plus demandées depuis les différentes branches. La création d'un réseau RER diamétral avec la gare de Cornavin comme lieu de correspondances entre les différentes lignes RER et les trains Grandes lignes est l'élément principal du développement futur de l'offre. La réalisation complète de la gare souterraine à Cornavin permettra de séparer les flux Grandes lignes et RER dans l'ensemble du système Cornavin-St-Jean et offrir des lignes dédiées à chacun des trafics. Cela permettra encore de renforcer l'offre ferroviaire qui tient la structure urbaine du Grand Genève.

L'un des premiers développements d'offre à mettre en œuvre à partir de 2030 est d'intégrer l'aéroport dans le réseau RER Léman Express. La ligne et la gare actuelles de Genève-aéroport ne disposeront pas de capacités suffisantes pour l'introduction d'une cadence à 15 minutes RER. Il est nécessaire de réaliser une nouvelle infrastructure à double voie et enterrée dans le but de prolonger les RER provenant d'Annemasse en direction de l'aéroport en lieu et place de Coppet. Cette première étape de la raquette desservira également le quartier du Grand-Saconnex/Nations avec la création d'une nouvelle station. Avec cette nouvelle ligne, les voyageurs en provenance de la rive gauche et d'Annemasse gagneront jusqu'à 20% de temps de trajet et pourront rejoindre l'aéroport sans changement.

L'étape suivante propose l'extension de cette ligne en direction de Meyrin-centre et de Zimeysa afin de pouvoir offrir une desserte directe depuis la rive gauche. La liaison Meyrin-centre - Zimeysa pourrait faire l'objet d'une étape ultérieure en fonction des budgets disponibles et du calendrier de développement du secteur à l'horizon 2030+.

En effet, le prochain grand saut d'offre pour le RER Léman Express doit intervenir à l'horizon 2030+ (entre 2035 et 2050). Il s'agit à la fois d'utiliser les capacités offertes par la nouvelle ligne Zimeysa-aéroport-Cornavin pour augmenter les cadences à 7.5 minutes de développer le réseau vers le Pied du Jura et Gex et d'opérer un développement du réseau ferroviaire vers le sud et le sud-ouest du Grand Genève. Il s'agit de créer une nouvelle diamétrale entre le sud et le nord du canton de Genève et de l'agglomération centrale.

A l'horizon long terme, des branches supplémentaires du réseau RER sont donc nécessaires pour desservir les centres régionaux ou les agglomérations régionales non encore desservies par le rail à l'horizon 2030, notamment Bernex, St-Genis ou Gex (*figure 41 ci-dessous*). La priorisation de ces développements devra encore être affinée, car leur intégration dans le réseau ferroviaire nécessitera des augmentations de capacité dans le cœur du réseau et dans les gares principales.

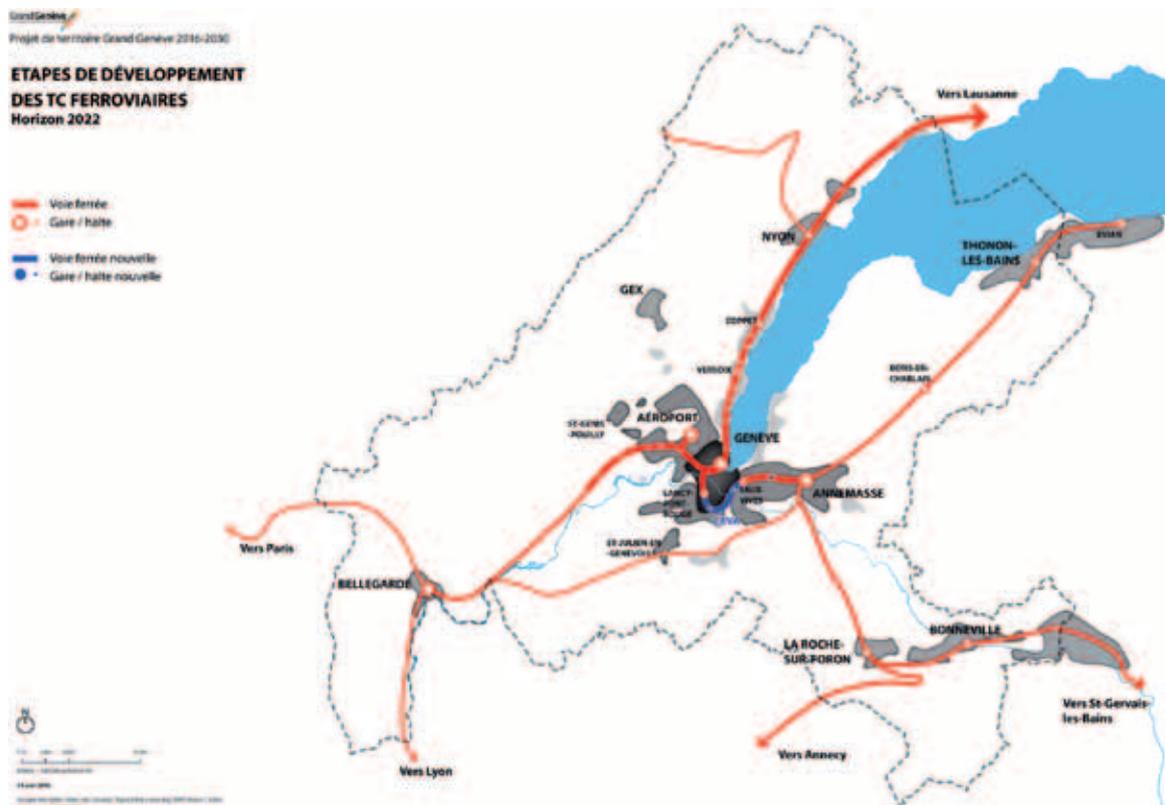
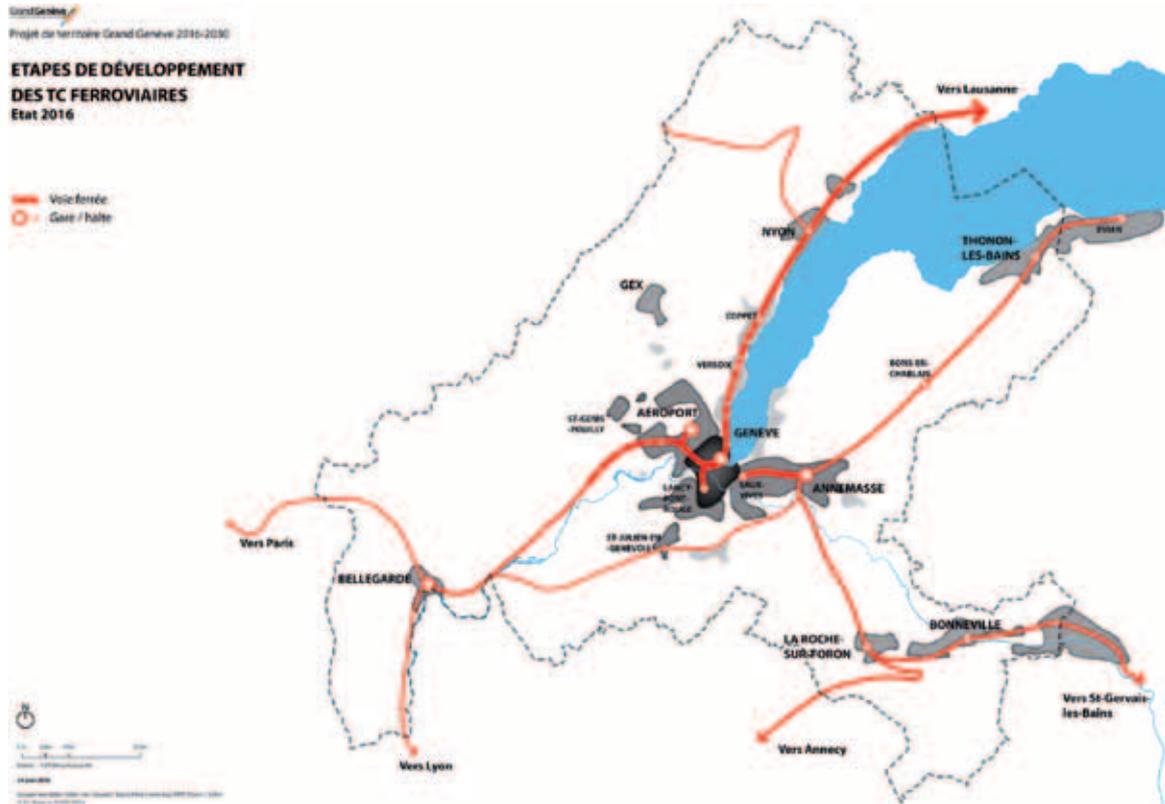
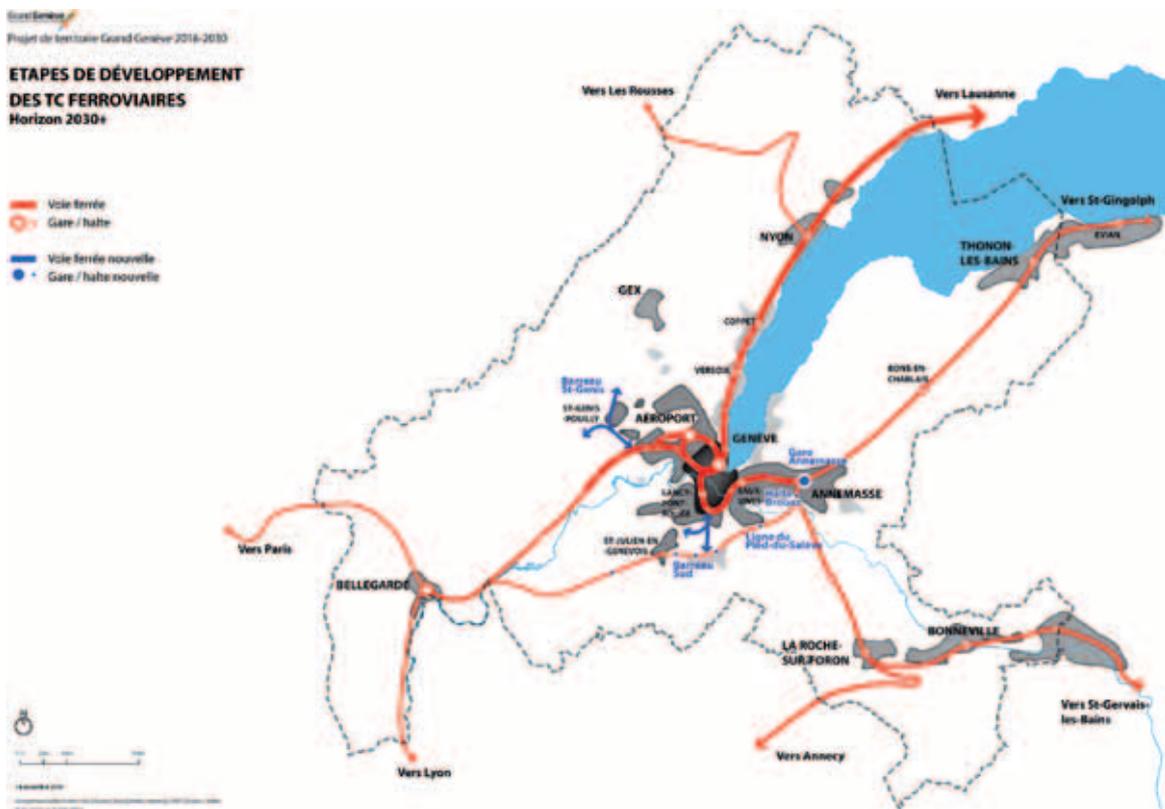
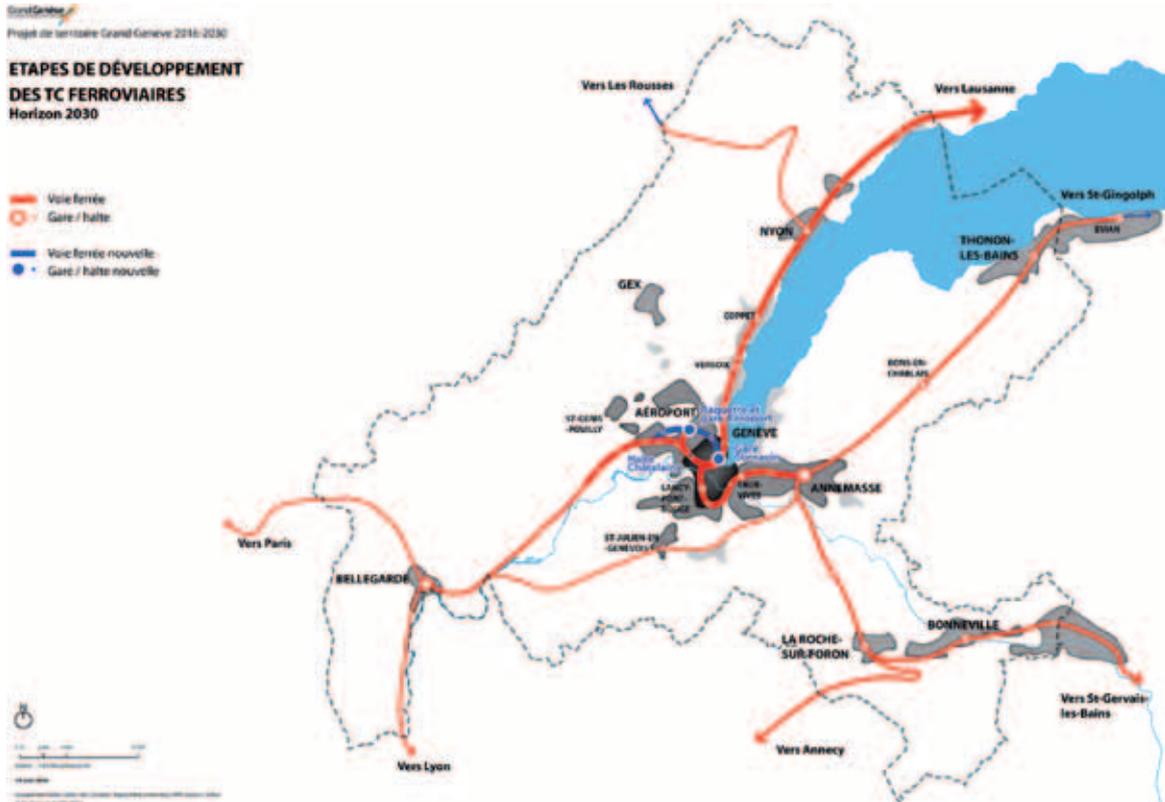


Figure 41 : Cartes du phasage des grandes infrastructures de transport ferroviaires à l'échelle de l'agglomération (2016, 2022, 2030 et au-delà)



Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches T1, T2, T3, U1, E1

5.3.2. Hiérarchisation du réseau routier et gestion du trafic

Le réseau suprarégional (autoroutes et voies rapides) constitue l'armature principale du réseau routier d'agglomération. Il complète l'offre ferroviaire en répondant d'une part à la fonction de liaison rapide au sein de l'agglomération et entre l'agglomération et ses territoires voisins. D'autre part, il (autoroutes) répond à la fonction de transit entre Suisse, France ou Italie. Enfin, il répond à la fonction d'écoulement des grands volumes de flux TIM au sein des aires urbaines de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales.

Il s'agit ici de maximiser l'utilisation du réseau routier suprarégional pour les flux d'agglomération, dans le but de maîtriser les flux parcourant les réseaux internes à l'agglomération, en particulier les réseaux de desserte et de quartier dans les agglomérations centrale et régionales. Cette maîtrise des flux TIM doit permettre une amélioration du fonctionnement interne de l'agglomération, dans laquelle les transports collectifs et la mobilité douce sont développés et favorisés.

Le réseau interurbain structurant constitue, en complément au réseau routier suprarégional, l'armature routière structurante à l'échelle régionale. Situé principalement hors du milieu bâti, il a pour fonction de desservir les bassins versants des agglomérations centrale et régionales, de relier entre elles les centres locaux et, d'une manière plus générale, d'être le réseau d'accès privilégié au réseau suprarégional.

La distinction entre réseau interurbain structurant (hors localité) et réseau urbain (dans localité) est matérialisée en un lieu de passage appelé « porte de localité ». Cette distinction a des implications directes sur les vitesses maximales autorisées, l'exploitation et les aménagements de route, respectivement de rue. Le réseau interurbain doit aussi répondre à des exigences de sécurité, de traversées de localité, de franchissements en campagne et d'embellissement. La stratégie générale ne prévoit pas de contournements systématiques des localités, mais permet sans le noter expressément sur les plans, des améliorations locales pour réduire les nuisances et la dominance du trafic.

A l'avenir, pour pouvoir accroître la sollicitation du réseau suprarégional et diminuer ainsi durablement la pression sur les réseaux locaux, une augmentation de la capacité du système autoroutier à l'échelle de la totalité de l'agglomération est nécessaire. Cette augmentation de capacité sera essentiellement atteinte par la suppression du goulet d'étranglement de Genève (voir encart ci-dessous). Cette augmentation de capacité doit être mise à profit pour optimiser l'utilisation du réseau suprarégional. Elle doit être obtenue par différents types d'interventions :

- L'augmentation de capacité du réseau suprarégional, le renforcement du contournement ouest de Genève et – à long terme – la création d'un ring autoroutier du Grand Genève pour résoudre les goulets d'étranglement et permettre d'assurer la fonction de délestage du centre-ville et de l'agglomération centrale et de support des grands volumes de flux TIM ;
- La création de nouvelles jonctions ou compléments de jonctions autoroutières pour améliorer l'accès au système suprarégional depuis certains secteurs urbains actuellement non-desservis ;

- La fluidification ou l'amélioration des capacités de gestion des flux sur certains points particuliers (douane de Bardonnex et Vallard ou nœud d'Etrembières par exemple)
- Le développement du réseau régional structurant pour offrir de nouveaux accès au réseau suprarégional ;
- L'intégration progressive du réseau suprarégional au système routier d'agglomération qui doit faire l'objet d'une gestion des flux durant les heures les plus chargées de la journée ;
- La gestion du TIM (contrôle d'accès etc.) aux entrées des systèmes urbains depuis l'auto-route.

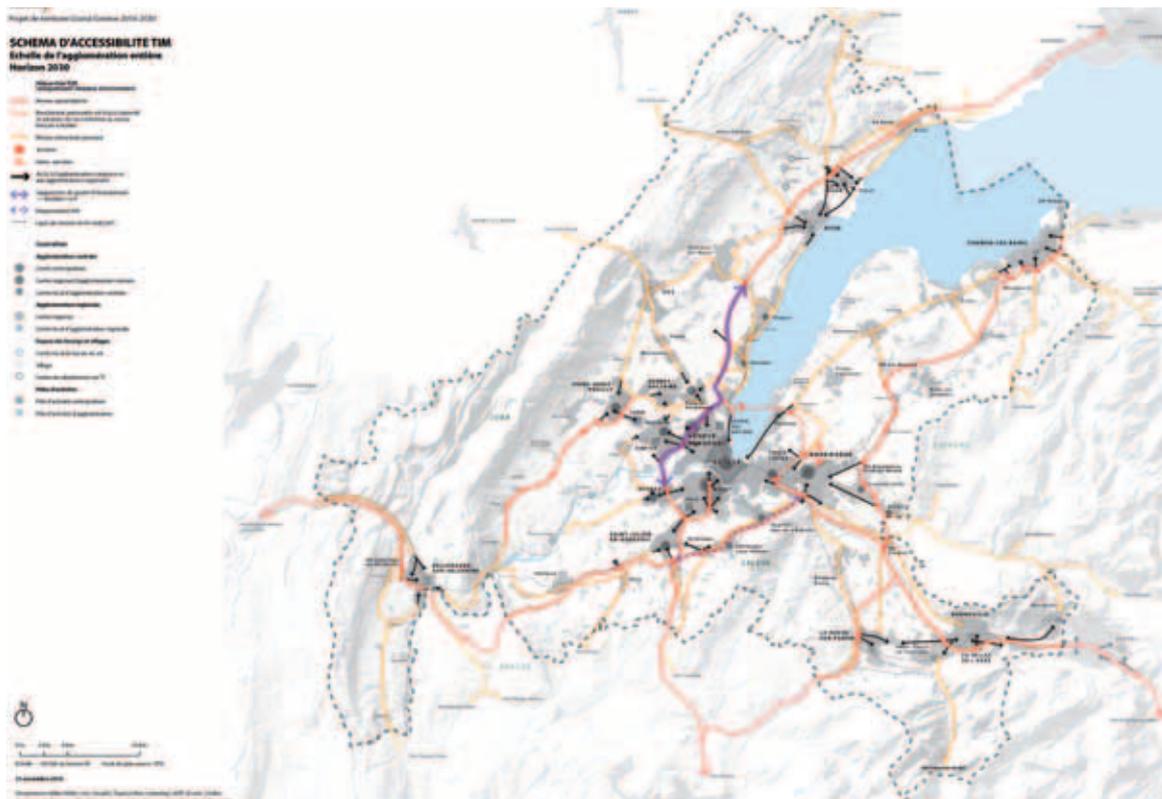


Figure 42: Schéma d'accessibilité TIM à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030

A part la suppression du goulet d'étranglement de Genève, le réseau suprarégional et interurbain structurant à l'échelle de l'agglomération entière est en grande partie constitué. Cependant, plusieurs étapes de développement du réseau supérieur sont planifiées selon le tableau ci-après.

Synthèse des grandes étapes du réseau TIM* à l'échelle du Grand Genève	
2020	2x2 voies Machilly-Thonon
	Mise à péage A40
	Mise à 2x3 voies section Vengeron-Aéroport
	Nouvelles jonctions (Viry, Vernier Canada)
	Nouvelles dessertes urbaines liées à des modifications de jonctions (RDU; Nations; Genève sud; Bernex; Montfleury)
2030	Mise à 2x3 voies sections Vengeron-Coppet + Aéroport-Perly
	Nouvelle jonction (Versoix)
	2x2 voies Chasseurs-A40 et amélioration nœud de Findrol
2030+	Mise à 2x3 voies Coppet-Nyon
	Bouclément autoroutier + TLAC
	Mise à 2x3 voies Annemasse-St Julien
	Fluidification du nœud d'Etrembières
	Mise à 2x2 voies RD35 (entre Porte-de-France et RD1005)
	Désenclavement du Pays de Gex (RD 884-A40)

Figure 43 : Etapes de développement du réseau TIM à l'échelle du Grand Genève

* Réseau de niveau supérieur (source : documents du COPAR)

Pour le reste, les adaptations sont principalement locales et visent à mieux organiser le réseau routier à l'intérieur des secteurs compacts, dans le but de mieux s'articuler aux conditions locales ou de favoriser l'utilisation de l'autoroute afin de décharger les réseaux locaux avec des compléments de jonctions ou nouvelles jonctions sur le réseau suprarégional.

Développement autoroutier de l'agglomération et bouclément autoroutier

Un élargissement par étapes de l'autoroute de contournement de Genève

Traité par la Confédération dans le cadre de la suppression des goulets d'étranglement, l'urgence d'élargir l'autoroute a été reconnue par les Chambres fédérales qui ont entériné en 2013 le classement en priorité 1 et 2 de toutes les sections de l'autoroute de contournement genevoise. Il permet en outre de délester le centre-ville et les quartiers urbains de l'agglomération centrale et de libérer des espaces importants pour l'amélioration de l'offre TC et MD.

La mise en place début 2016 d'un Comité de pilotage Canton – OFROU traitant du projet d'élargissement permet de coordonner l'ensemble des interventions qui auront lieu ces prochaines années sur l'autoroute compte-tenu de l'imbrication des projets d'élargissement, et de rénovation et création de jonctions.

L'élargissement est ainsi prévu par étapes : les travaux débutent dès 2018 avec la rénovation de la jonction du Grand-Saconnex, suivis par la première phase de l'élargissement de l'autoroute entre le Vengeron et l'aéroport.

La réalisation de la demi-jonction de Vernier-Canada, prévue à l'horizon 2020, permettra une amélioration sensible des conditions de circulation dans le tunnel de Vernier et au niveau des actuelles jonctions de Meyrin et de Vernier.

Suivront ensuite les élargissements des sections Vengeron – Coppet et aéroport – Perly à l'horizon 2030.

Le projet de bouclage autoroutier

Le projet de bouclage autoroutier est complémentaire avec les élargissements par étapes de l'autoroute actuelle.

Ainsi, il offre de nouvelles opportunités à l'échelle régionale en contribuant au désenclavement de la rive gauche du lac et en permettant de fortes requalifications du cœur d'agglomération (notamment autour de la rade), mais également à une échelle nationale et internationale en offrant un itinéraire alternatif à l'autoroute actuelle, fiabilisant par là son exploitation et contribuant ainsi à la suppression des goulets d'étranglement sur le long et très long terme.

Appuyé par le résultat d'une votation cantonale en juin 2016 soutenant à près de 63% l'inscription dans la Constitution de la République et Canton de Genève du principe de réaliser le bouclage autoroutier et la nécessité de développer parallèlement des mesures de requalification et d'accompagnement au projet, le Conseil d'Etat a adopté un plan d'actions visant à la réalisation de l'infrastructure à l'horizon 2030.

Ce plan d'actions prévoit de poursuivre et de préciser le développement du projet de bouclage autoroutier, de ses mesures d'accompagnement et de requalification et parallèlement d'explorer tous les scénarios de préfinancement des ouvrages, qu'ils soient publics ou en partenariat avec le privé afin d'en accélérer la réalisation, dans la perspective d'un retour des ouvrages à la Confédération.

Concrètement, cela se traduit à l'horizon 2020 par la réalisation des études d'avant-projet et de projet général des ouvrages permettant notamment de préciser la coordination du projet avec le développement de l'agglomération, l'environnement, la nature et le paysage. Cette étape permettra également de solliciter les Chambres fédérales pour mettre en place un éventuel péage d'infrastructure sur la Traversée du lac pour fiabiliser un des scénarios de financement.

À l'horizon 2025, la réalisation des études de projet/projet définitif et des démarches d'autorisation de construire permettront d'aboutir au dernier stade précédent la phase d'exécution du projet. C'est également à cette date que la décision sur les modalités de préfinancement des ouvrages sera arrêtée.

Une coordination des partenaires mise en place à plusieurs niveaux

Les développements de l'ensemble de ces projets à l'échelle de l'agglomération nécessitent des coordinations étroites au niveau de l'ensemble des partenaires.

En premier lieu, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) se charge d'assurer la coordination du développement de ces différents projets à une échelle de planification (vérification de l'opportunité et de la faisabilité des projets). À ce titre, il a engagé fin 2015 une démarche générale visant à préciser la coordination entre le développement de l'ensemble des infrastructures autoroutières de part et d'autre de la frontière et le projet de territoire, notamment sous les aspects urbanisation, environnement, paysage et agriculture. L'aboutissement de cette démarche partenariale est prévu pour le premier trimestre 2017.

Le projet de bouclage autoroutier avec la réalisation de la Traversée du lac, dont les études sont plus avancées, donne également lieu à un élargissement de sa gouvernance pour s'assurer de la participation efficiente de l'ensemble des partenaires. A ce titre, un Comité stratégique rassemblant l'ensemble des acteurs de l'agglomération (canton de Genève, autorités françaises, communes suisses et françaises, Office fédéral des routes) est créé pour assurer la coordination des actions des différentes maîtrises d'ouvrages dans le cadre du développement du projet et de ses prochaines phases d'études, qui devront notamment préciser l'analyse des effets du projet à l'échelle transfrontalière (en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et d'environnement), étudier, le cas échéant, des variantes de raccordement au réseau autoroutier et routier français, éclaircir le paquet des mesures d'accompagnement à engager dès aujourd'hui en matière d'urbanisation et de mobilité.



Figure 44 : Schéma d'accessibilité TIM à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1)

Ce schéma d'accessibilité TIM se traduit en terme de phasage par des étapes de développement du réseau. Les illustrations ci-dessous présentent le développement du réseau routier suprarégional à l'échelle de l'agglomération entière et de son accessibilité.

La première illustration (état 2016) montre le réseau suprarégional actuel. Celui-ci est déjà bien complet à l'échelle de l'agglomération entière et dessert bien les agglomérations régionales ainsi que l'agglomération centrale.

La deuxième illustration (état 2019 - 2022) présente les adaptations de réseau menées d'ici là :

- mettre à profit le réseau suprarégional, par l'adaptation de son accessibilité pour améliorer le fonctionnement du réseau routier interne de l'agglomération centrale : compléments de jonctions (notamment l'amélioration de la jonction du Grand-Saconnex, le complément de la jonction de Genève-sud, la création de la jonction/diffuseur de Viry, la demi-jonction de Vernier-Canada) et nouveaux barreaux routiers (route des Nations, barreau nord de Bernex, liaison Genève-sud, route de Montfleury, tronçon Machilly-Thonon) améliorant l'accès au réseau autoroutier ;
- traiter le goulet d'étranglement entre l'échangeur du Vengeron et l'aéroport ;
- en France, la mise à péage de l'A40 entre Saint-Julien et Annemasse ainsi que la mise à 2x3 voies de ce tronçon (2020-2025) constitue une évolution majeure du réseau routier supérieur.

La troisième illustration (état 2030) présente les compléments du réseau suprarégional pour la période 2020-2030. Il s'agit des étapes ultérieures de la suppression du goulet d'étranglement (Vengeron-Coppet, Coppet-Nyon, aéroport-Perly, Traversée du lac et bouclage autoroutier est) permettant notamment de boucler le contournement autoroutier de l'agglomération et de jonctions complémentaires ou adaptées (nouvelle jonction à hauteur de Versoix, échangeur à Annemasse sud) pour améliorer le fonctionnement du réseau routier interne de l'agglomération centrale ou des agglomérations régionales.

Un comité partenarial franco-suisse a été mis sur pied par le GLCT du Grand Genève afin d'analyser les effets transversaux (aménagement territorial, mobilité, environnement) de ces développements routiers aux différents horizons de planification.

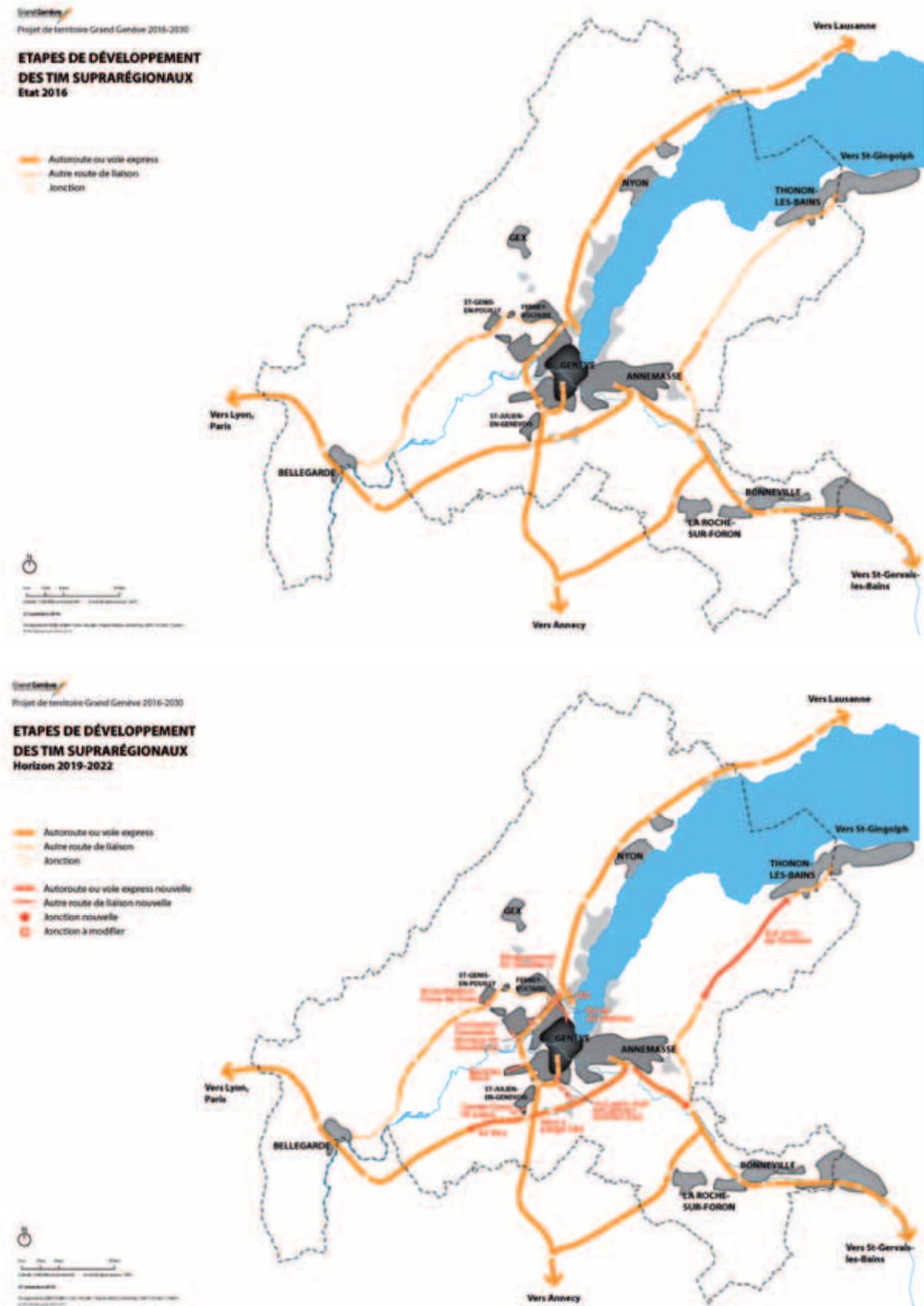
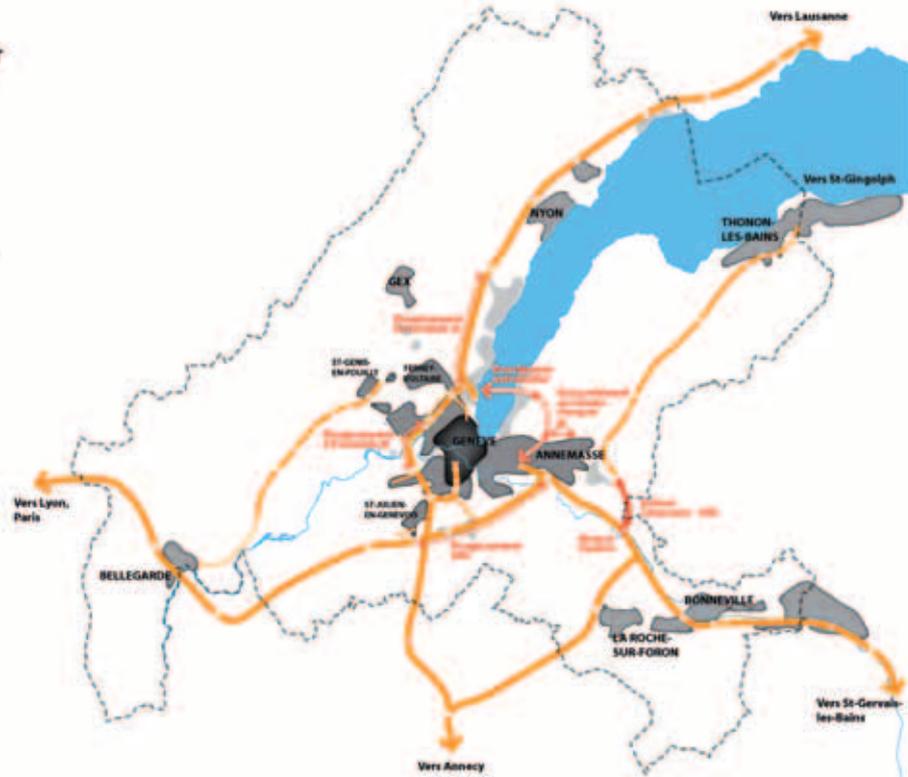


Figure 45: Cartes de phasage du développement du réseau routier suprarégional à l'échelle de l'agglomération

Grand Genève
Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

ETAPES DE DÉVELOPPEMENT DES TIM SUPRARÉGIONAUX Horizon 2030

-  Autoroute ou voie express
-  Autre route de liaison
-  Jonction
-  Autoroute ou voie express nouvelle
-  Autre route de liaison nouvelle
-  Jonction nouvelle
-  Jonction à modifier



Grand Genève
Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

ETAPES DE DÉVELOPPEMENT DES TIM SUPRARÉGIONAUX Horizon 2030+

-  Autoroute ou voie express
-  Autre route de liaison
-  Jonction
-  Autoroute ou voie express nouvelle
-  Autre route de liaison nouvelle
-  Jonction nouvelle
-  Jonction à modifier



Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiche T4

5.3.3. La mobilité douce et ses différentes fonctions

La mobilité douce constitue la base de la mobilité quotidienne. Il est donc nécessaire qu'à chaque échelle d'intervention, les modes doux soient mis en valeur pour inciter d'une manière soutenue l'entier de la population à se déplacer à pied et à vélo*.

A l'échelle de l'agglomération entière, la mobilité douce doit être vue comme un levier important de report modal, de limitation des kilomètres parcourus en TIM, d'amélioration de la qualité de l'air et la santé publique, la majorité des déplacements quotidiens représentant, moins de 3kms. Elle doit aussi être considérée comme le prolongement des transports collectifs. Elle est l'alliée majeure pour améliorer la fréquentation des TC dans la chaîne intermodale d'un déplacement. Une bonne offre TC et une mobilité douce facilitée augmentent considérablement les possibilités de choix modal et diminue ainsi la dépendance à la voiture. Pour garantir cette complémentarité, une attention particulière doit être portée sur deux aspects :

- La réalisation d'interfaces de qualité, avec des espaces publics généreux permettant une circulation agréable et sécurisée pour les mobilités douces et bénéficiant d'une bonne lisibilité pour l'utilisateur (agencement spatial, signalétique, éclairage). La mise à disposition de stationnements pour vélos, d'abris pour l'attente en cas de mauvais temps et de possibilités de s'asseoir sont également des éléments indispensables à la réalisation d'une interface de qualité. La sécurité de ces interfaces s'obtient également avec une urbanisation connexe de qualité.
- Le réseau des cheminements d'accès aux gares et arrêts TC doit être aménagé de manière fonctionnelle (rapide, efficace, aisément identifiable), attractive (dense, continu, qualité de l'aménagement et de l'espace public) et sûre. Il s'inscrit donc pleinement dans la logique d'un aménagement qualitatif des espaces publics en accompagnement de la densification du tissu urbain existant. A noter que la qualité de ces rabattements n'est de loin pas uniforme à l'échelle de l'agglomération. Il est souhaitable qu'un standard commun en matière de qualité des aménagements soit développé à l'échelle de l'agglomération.

En outre, la mobilité douce contribue à forger l'identité des régions, en mettant à disposition des habitants des réseaux attractifs et continus pour les déplacements au quotidien et pour les loisirs dans leur bassin de vie. La diversité des paysages (montagnes, lac, rivières, massifs boisés etc.) de l'agglomération est un atout à exploiter pour la mobilité douce de loisirs ou quotidienne.

On distingue donc deux types de déplacements à l'échelle de l'agglomération entière en matière de mobilité douce:

- Les déplacements de rabattements vers les centralités et/ou les transports collectifs permettent l'accès aux services et aux transports collectifs. Une perméabilité locale et la constitution de réseaux d'accès aux centralités et aux arrêts TC sont des conditions fondamentales pour favoriser ces rabattements.
- 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

* Il est à noter que de nombreuses mesures pour les cyclistes et les piétons sont dites «intégrées», car elles sont comprises dans des projets multimodaux TC-TIM-MD. C'est notamment le cas pour l'aménagement et l'exploitation des axes principaux, des interfaces ou encore la modération du trafic par zone (par ex. zone 30 et zone de rencontre). La composante mobilité douce de ces mesures est à mettre en valeur systématiquement.

possédant une haute qualité paysagère sont à développer, en veillant notamment à garantir les continuités transfrontalières. Il peut s'agir d'infrastructures spécifiques aux modes doux avec un caractère paysager marqué, ou de cheminements situés sur des routes peu fréquentées ou encore de voies réservées sur des portions d'axes fréquentés.

Pour favoriser l'utilisation des TC et de la mobilité douce, il est enfin nécessaire de renforcer une offre attractive en stationnement (B+R) ou en services (vélo-station) pour les cycles à proximité des gares, haltes* et arrêts importants du réseau TC, ainsi que des équipements publics (école, lycée, centre commercial, salle communale, centre sportif, etc.). Dans les gares et interfaces principales du réseau TC, des vélos-stations sont à développer.

A l'échelle de l'agglomération entière, le réseau de mobilité douce est à développer selon le schéma de desserte ci-dessous.

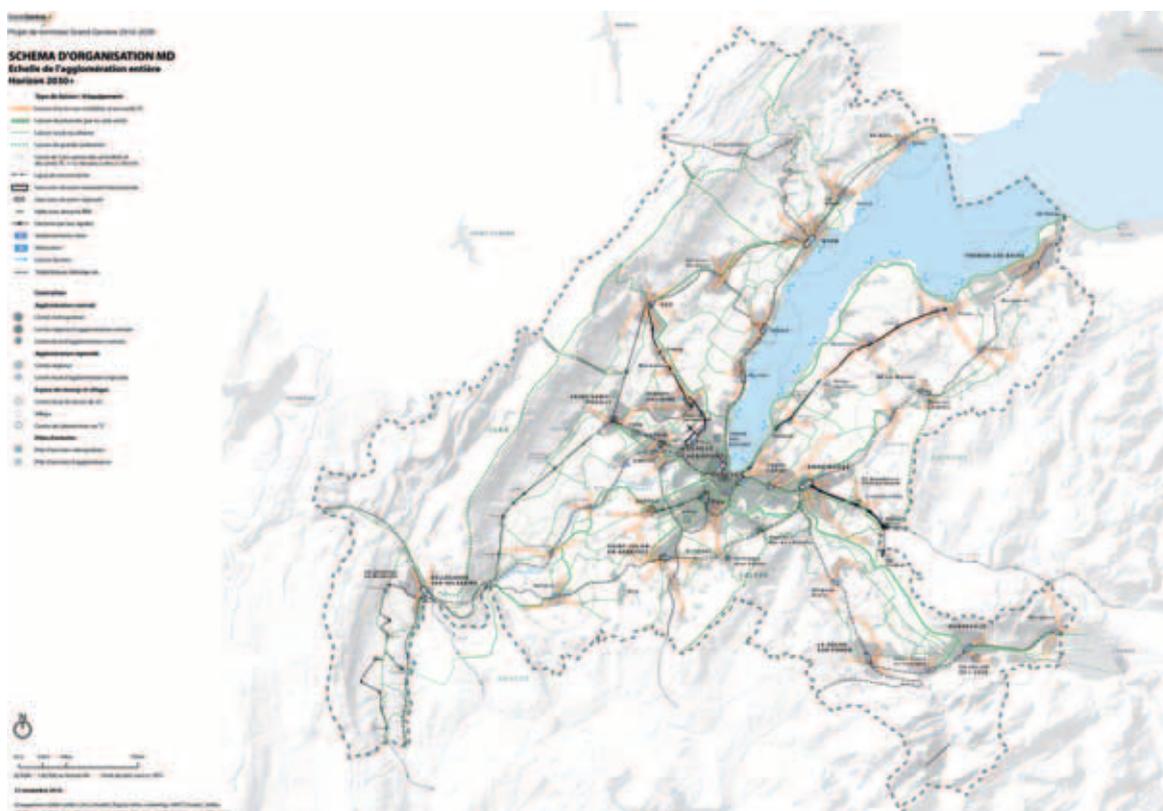


Figure 46: Schéma d'organisation MD à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1)

Ce schéma de desserte mobilité douce se concrétise désormais par un réseau maillé de 50 itinéraires cyclables principaux à l'échelle de l'agglomération entière (figure suivante). D'un point de vue opérationnel ce réseau est fort de 750km. En dehors des 16% sur lesquels il reste un travail de localisation fine, plus de 25% de ce réseau est pourvu en aménagements cyclables, 42% reste à équiper d'aménagements et environ 17% pourrait être utilisé sans aménagements. Ces itinéraires recouvrent des réalités topographiques et des aménagements différents pour lesquels des améliorations sont toujours à promouvoir.

* Par ex. en prévoyant des stationnements à proximité immédiate des quais dans les petites haltes RER.

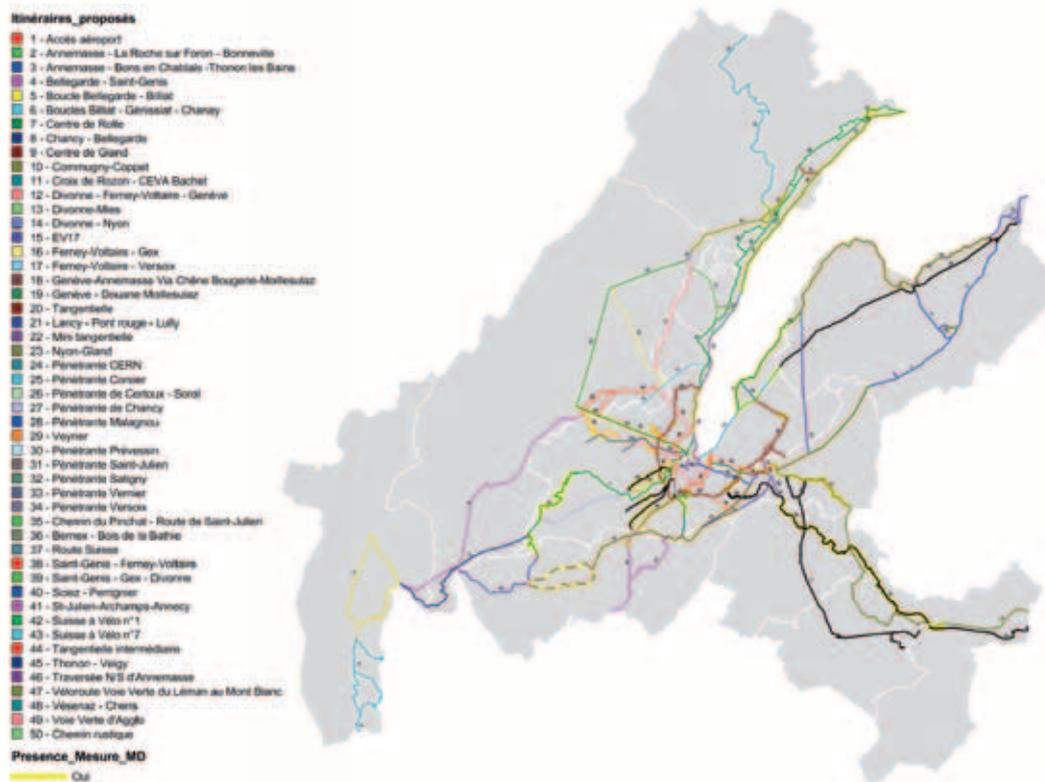


Figure 47 : Carte des 50 itinéraires du Schéma cyclable 2030 du Grand Genève, cahier 16-6, Grand Genève - SITG

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiche T8

5.3.4. Stationnement et développement de services à la mobilité

Stationnement

Pour faire évoluer les pratiques de déplacement, une gestion du nombre et de la tarification des places de stationnement est nécessaire, en particulier dans les centres et pour les emplois. Le stationnement représente en effet un des leviers d'action principaux pour infléchir les comportements de mobilité. C'est dans les centres (agglomération centrale, agglomérations régionales, centres locaux) - parce qu'ils sont bien desservis par les transports collectifs - que le recours aux modes alternatifs à la voiture privée a le plus de potentiel.

La stratégie sectorielle pour le stationnement entend s'appuyer sur les moyens suivants :

- Utiliser le stationnement comme levier d'action pour réduire le trafic TIM dans les centres, et en particulier dans l'agglomération centrale et les centres d'agglomération régionale, en encourageant le report modal vers les TC et la MD (pollution et santé publique) ;
- Réduire et gérer l'offre en stationnements privés et publics, en particulier dans les centres et le long des axes TC structurants ;
- Valoriser l'image et les identités des villes et villages, et de manière plus générale le patrimoine ;

- Améliorer les conditions de vie, la tranquillité des quartiers d'habitation et des centres, la sécurité et la santé publique, ainsi que diminuer les nuisances (bruit et pollutions);
- Introduire une gestion du stationnement coordonnée par entités territoriales et harmonisée sur l'ensemble de l'agglomération.

En matière de stationnement privé, la limitation des places de stationnement est à mettre en œuvre au travers des règlements de construction et d'usage de la voie publique. Une coordination entre les pratiques suisses et françaises en la matière est nécessaire.

La mise en place d'une politique de stationnement restrictive constitue une nécessité pour accompagner le processus de densification poursuivi par l'agglomération, notamment la définition de ratios de stationnement volontaristes pour les nouvelles constructions, restructurations et changements d'affectation, afin d'assurer un équilibre durable et une saturation minimale sur les réseaux routiers.

Les bonnes pratiques appliquées actuellement à Genève (règlement L5 05.10, modifié en décembre 2015) sont à mettre en cohérence avec les évolutions quadriennales du plan directeur TC (2015-2018, 2019-22, etc.) et les comportements en matière de déplacement, ainsi qu'en fonction du projet urbain et de la densification des différents secteurs de l'agglomération centrale.

Pour certains types de projets urbains, il s'agit cependant d'admettre des conditions spécifiques pour le stationnement, comme c'est le cas par exemple à Genève. Dans des écoquartiers ou quartier à haute qualité environnementale (HQE) par exemple, il est nécessaire de réaliser moins de stationnement que la norme en vigueur ne l'impose. Cette limitation de l'offre en stationnement doit se justifier par un niveau de desserte en transports collectifs exemplaire et une accessibilité en mode doux attractive au bénéfice d'aménagements de grande qualité.

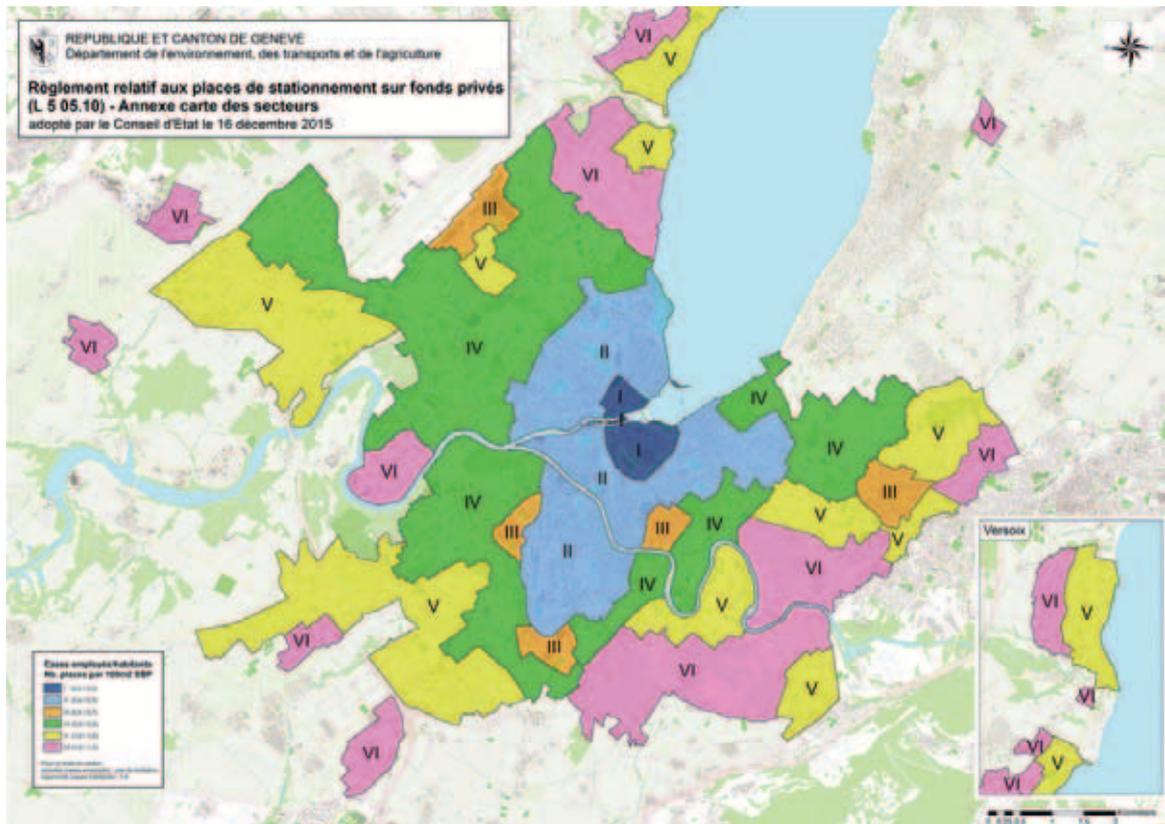
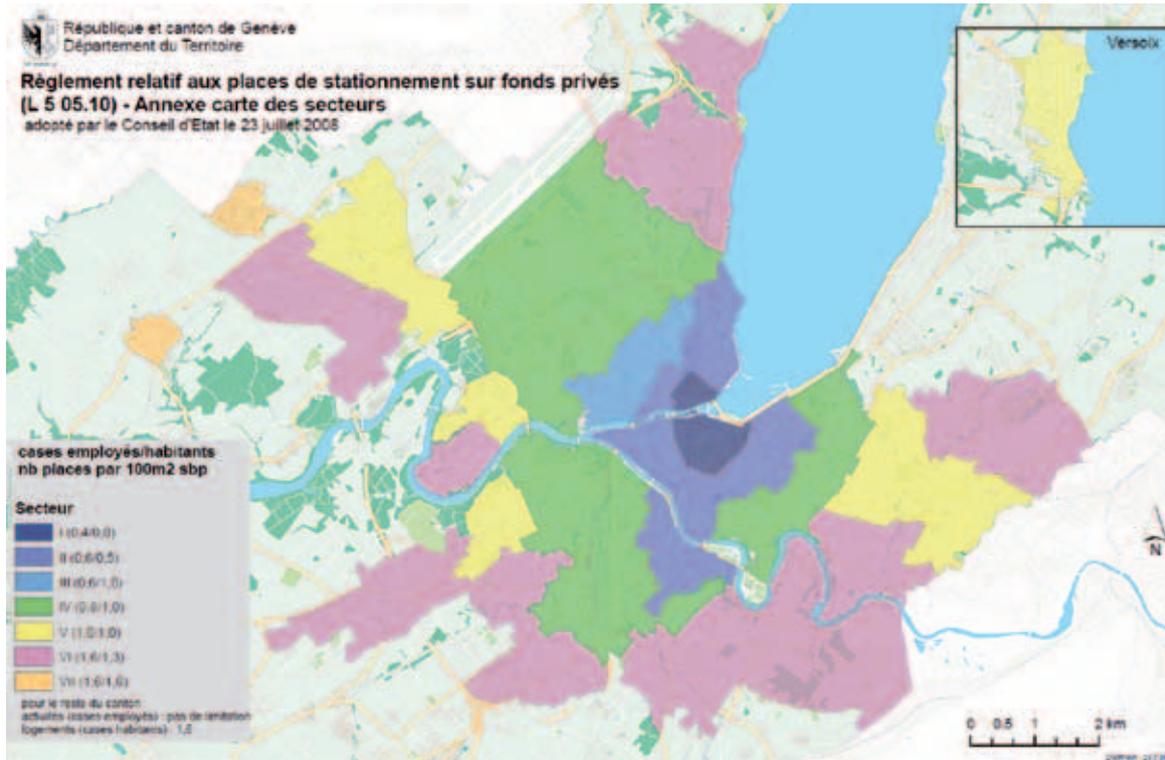


Figure 48 : Evolution de la gestion du stationnement privé dans le Canton de Genève, lors de la révision du règlement L5 5.10, modifié en décembre 2015 (Etat 2008 et 2015)

En matière de stationnement public, la bonne localisation, le bon dimensionnement, la bonne gestion (durée, tarif) et un contrôle efficace des véhicules est un levier d'action majeur d'une politique de report modal. Afin de faire évoluer les pratiques de déplacements et d'influencer la répartition modale, une limitation du nombre de places de stationnement et des actions sur l'exploitation du stationnement (tarification, zones de stationnement avec vignette ou macaron, systèmes de guidage, P+R, etc.) doivent être effectuées, notamment dans les centres. C'est en effet dans les zones bien desservies par les transports collectifs que le recours aux modes alternatifs aux TIM offre le plus de potentiel.

Dans les centres, il s'agit de favoriser le stationnement en ouvrage afin de permettre le développement d'espaces publics attractifs pour la vie publique et la pratique du vélo et de la marche à pied, mais aussi pour dégager de la capacité pour la priorisation des transports publics. Il s'agit par exemple de réalisations telles que celle du récent parking en ouvrage des Trois Places à Annemasse qui favorise le stationnement en limite de l'hypercentre.

En outre, les collectivités publiques doivent progressivement coordonner leurs pratiques en matière de gestion du stationnement dans le but d'éviter des reports non souhaitables des pratiques de stationnement d'une collectivité à l'autre (notamment de report de stationnement pendulaire lors de la mise en place de zones macarons).

En matière de parking d'échanges (P+R), il est impératif de proposer des interfaces P+R tenant compte des provenances des usagers (reconnaissance d'un bassin versant) et de l'offre en transport collectif (éviter de concurrencer l'offre TC en place par des P+R).

L'offre P+R est principalement à améliorer le plus en amont possible des déplacements - le plus proche du domicile - dans le but de prendre en charge les usagers potentiels des P+R le plus tôt possible. Les installations P+R sont par conséquent à mettre à disposition dans les zones rurales ou périurbaines, principalement le long du réseau rapide (RER). Les installations sont de petite taille, en fonction de la demande potentielle de chaque gare (ordre de grandeur de 20 à 30 places). Par ailleurs, les P+R urbains sont à localiser aux limites de l'urbanisation, afin de limiter les nuisances dans les milieux urbanisés et libérer de la capacité pour la priorisation des TC, en particulier sur les pénétrantes principales d'agglomérations.

Ces installations P+R d'échelle d'agglomération, avec une capacité d'accueil plus importante (en général plus de 50 places), sont à localiser dans des lieux très spécifiques de l'agglomération, en limite d'urbanisation, dès la sortie du réseau suprarégional (autoroute, voie rapide), et le long de lignes TC performantes. Sur les pénétrantes d'agglomération du réseau routier régional, l'offre en P+R aux limites de l'urbanisation doit être limitée au strict minimum, en particulier dans les secteurs au bénéfice d'une bonne desserte en transports collectifs régionaux ou sans véritable bassin versant de population en amont.

La mise en place de ce type de P+R « urbains » s'accompagne toutefois fréquemment d'un report modal non désiré d'usagers des transports collectifs vers la voiture privée entre le domicile et le P+R. Il faut donc d'autant plus contraindre en parallèle l'accès routier à l'agglomération centrale. Les effets négatifs sur les comportements modaux liés à ce type d'installations doivent ainsi systé-

matiquement être évalués préalablement à toute nouvelle implantation, de même qu'une politique stricte d'attribution des abonnements doit être mise en place. De manière générale, dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs, l'offre en P+R doit être limitée de manière à éviter un non-usage des TC.

Dans certaines gares du réseau où une offre P+R régulière n'est pas souhaitable (par exemple gare localisée dans l'aire urbaine d'agglomération centrale, absence d'un bassin versant, etc.), des structures de stationnement Park & Rail (P+Rail) destinées exclusivement aux utilisateurs occasionnels du chemin de fer sont à prévoir. La taille de ces installations doit néanmoins rester limitée (maximum 20 à 30 places) et le système de gestion, notamment de tarification, approprié.

En outre, une réaffectation à des usages locaux, voire un démantèlement, des offres P+R surnuméraires se situant trop proches des zones centrales doivent être effectuées dans le but de minimiser les flux TIM entrant dans l'aire urbaine d'agglomération centrale.

Finalement, la politique d'attribution des abonnements et la gestion des P+R doivent être volontaristes, de manière à affecter les usagers dans le parking le plus proche du domicile et situé dans le même couloir d'approche.

La localisation des P+R est proposée sur les plans de concept TC.

Services à la mobilité

Prenant conscience de la nécessaire évolution des comportements en matière de mobilité, la stratégie sectorielle des services à la mobilité vise - par différentes catégories de moyens - à encourager un report modal des TIM vers les TC et la MD. Elle se fonde en particulier sur les deux objectifs suivants :

- La communication : informer la population et les acteurs économiques ;
- La facilitation de l'usage : développer les prestations de services d'assistance aux usagers.

Dans cette logique, une politique de transport rationnelle se doit d'influencer le comportement des usagers en matière de mobilité de sorte que :

- moins de déplacements et prestations kilométriques soient générés ;
- moins de trafic individuel motorisé soit généré (usage rationnel de la voiture) ;
- la demande soit orientée vers des moyens de transport plus durables ;
- l'efficacité du moyen de transport soit améliorée (par ex. par le covoiturage).

Il en résulte un certain nombre d'actions de mobilité (de type non-infrastructurelles) qui sont des mesures d'accompagnement indispensables aux mesures d'infrastructures pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la stratégie mobilité afin de favoriser une mobilité plus durable et atteindre les objectifs du Grand Genève en matière de qualité de l'air.

Il s'agit notamment de :

- mesures de gestion du trafic (par ex. gestion coordonnée des systèmes de régulation lumineuse du trafic) ;
- prestations de services assistant l'utilisateur dans ses choix en matière de mobilité, avec par exemple, la création de centrales de mobilité ;

- développement de services pour limiter l'autosolisme comme l'autopartage (développement du service Mobility, Catch a Car et Citiz sur le territoire du Grand Genève) ou le co-voiturage (réseau d'aires de covoiturage, développement de site internet et d'applications digitales), etc.
- politique tarifaire en adéquation avec les besoins des usagers (par ex. adaptations des zones tarifaires aux territoires fonctionnels);
- gestion de la mobilité des entreprises: incitation à la mise en place de plans de mobilité pour les entreprises privées et les administrations publiques offrant plus de 50 emplois;
- gestion de la mobilité de site/quartier: incitation à la mise en place de plans de mobilité de site dans le cadre de projet de planifications spécifiques;
- information, communication et marketing: information aux voyageurs aux arrêts TC, forum de discussion dans les associations de quartier, internet, application smartphone, flyers tout ménage, etc.

Les services en faveur de la mobilité favorisent un usage accru des MD et TC ainsi qu'une utilisation plus rationnelle de la voiture, sans avoir recours à de nouvelles infrastructures. Ces prestations de service ont donc pour mission de compléter les offres « standard » de mobilité et d'en obtenir une meilleure utilisation (plus de cyclistes sur les bandes et pistes cyclables, plus de personnes dans les bus, etc.). Elles sont multiples et diverses : co-voiturage, vélos en libre-service, coursiers vélos, livraisons vélos, bourse aux vélos, transports de vélos, transports de bagages, pedibus, centrales de mobilité, signalisation, jalonnements piétons, cartes de temps de parcours pour les piétons et vélos, etc.

Ainsi, pour les autorités publiques du Grand Genève, il s'agit d'encourager les initiatives privées, de mobiliser des partenariats pour le développement de services et il s'agit aussi de prendre des mesures incitatives pour générer des changements de comportements (ex. Plan de Déplacements Inter-Entreprises).

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches T5, T6, T7, T9, T10, T11

5.3.5. Zoom sur l'agglomération centrale

A l'échelle de l'agglomération centrale, les principes suivants s'appliquent :

- Développer le réseau ferré lourd comme ossature de la multipolarité d'agglomération ;
- Développer et maintenir le réseau autoroutier comme armature principale du réseau routier d'agglomération ;
- Renforcer l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs et structurer l'urbanisation par le développement du réseau des axes forts ;
- Développer un réseau de lignes urbaines structurantes et secondaires comme soutien à l'urbanisation et pour assurer la couverture TC du territoire ;
- Hiérarchiser le réseau routier urbain pour structurer les déplacements TIM ;
- Organiser et gérer le stationnement en fonction du projet urbain ;

- Créer un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques : déplacements rapides, rabattement vers les TC et centralités et déplacements de loisirs.
- Développer des services à la mobilité.

Encore plus qu'à l'échelle du Grand Genève, une approche multimodale qui relie les stratégies pour les différents modes de manière intrinsèque est urgente, vu les espaces limités à disposition. Une amélioration de l'offre TC entraîne donc automatiquement des mesures d'accompagnement en matière de TIM pour sécuriser les gains induits en matière de report modal.

Organisation des réseaux TC

A l'échelle de l'aire urbaine de l'agglomération centrale, une superposition complémentaire entre les systèmes rapide d'agglomération (ferroviaire et bus rapides) et urbain (tram et bus) est nécessaire pour augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.

Dans un territoire de la taille de l'agglomération franco-valdo-genevoise, un tel système est indispensable pour répondre à la demande en déplacement et permettre des temps de parcours attractifs sur des grandes distances, et concurrentiels à la voiture. L'utilisation de réseaux différents en fonction du type de déplacement doit être perçue comme une chaîne de déplacements (par exemple entre Annemasse et le CERN : le BHNS jusqu'à la gare d'Annemasse, puis le RER jusqu'à la gare Cornavin, puis le tram jusqu'au CERN). Il faut cependant viser à n'avoir le plus possible qu'un seul transbordement, d'où l'importance de concentrer les activités, services et commerces autour des gares et haltes du réseau rapide TC d'agglomération.

Au niveau fonctionnel, le réseau des transports collectifs urbains est tout d'abord constitué de rabattements directs vers le cœur d'agglomération à partir des secteurs suburbains (rouge). Il est ensuite complété par des rabattements vers les centres régionaux (orange) et leurs transports publics structurants constitué du RER et des axes forts, ainsi que par des rabattements vers les centres locaux et/ou les haltes du réseau TC rapide d'agglomération (bleu).

Le système ferroviaire comme base du réseau urbain

Dans l'agglomération centrale, le réseau rapide RER répond simultanément au transport de masse et d'offre de liaisons rapides et fréquentes entre les centres. Le réseau rapide RER constitue ainsi le « tronc puissant » du système de transports de l'agglomération centrale. Il permet non seulement d'offrir une utilisation plus adaptée du réseau urbain tramways (- bus), mais également d'offrir la forte capacité de transport que ce dernier ne permet pas de garantir.

En effet, concentrer les flux importants et de longue distance sur le réseau ferré lourd permet de délester le réseau urbain, et d'utiliser ce dernier pour des déplacements à une échelle plus fine. Le réseau rapide RER constitue ainsi l'ossature de la multipolarité au niveau de l'agglomération centrale, en assurant des déplacements rapides et fréquents entre les centres la constituant (Cornavin, Annemasse, Eaux-Vives, Trois-Chêne, aéroport, St-Julien, etc.).

** Le RER constitue le tronc puissant du système de transport d'agglomération sur lequel se greffe l'ensemble des trams et bus du réseau (image de l'arbre et de ses branches).*

En matière de transports collectifs urbains, le réseau doit d'une part offrir l'armature pour les futurs développements urbains de l'agglomération, d'autre part permettre une accessibilité adéquate aux lieux urbanisés. Ce réseau de TC urbains a également pour principal objectif de répondre aux demandes de déplacements importantes à destination du cœur d'agglomération et des centres régionaux par des capacités de transports urbains élevées (trams, BHNS, etc.) concurrentielles à la voiture privée.

En outre, les gares et haltes du réseau ferroviaire sont des lieux dans lesquels doivent s'organiser les interfaces avec les autres réseaux TC, notamment le réseau des axes forts, mais principalement les lignes de bus de rabattement. Il s'agit aussi de faciliter leur accès par les modes doux depuis tous les quartiers environnants (orientation, confort).

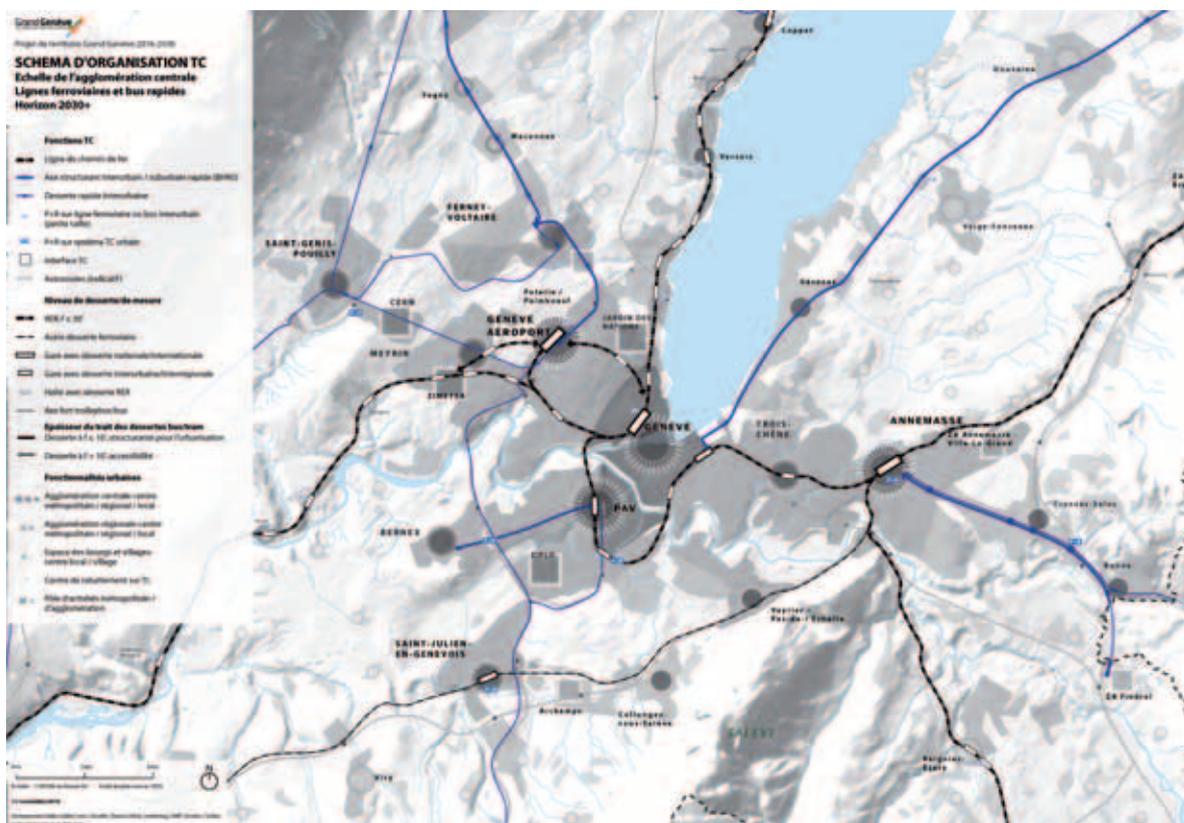


Figure 49: Lignes ferroviaires et bus rapides à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

Les lignes rapides interurbaines ou suburbaines en complément du ferroviaire

Les lignes rapides interurbaines ou rapides suburbaines doivent quant à elles faire l'objet d'investissements et donc de projets et de mesures spécifiques. Elles viennent compléter le système ferroviaire pour assurer des liaisons rapides entre centralités au sein de l'agglomération centrale, avec de bonnes fréquences de desserte et des distances inter-arrêts assez grandes permettant des vitesses commerciales compétitives entre les centralités desservies.

Au niveau de l'agglomération centrale, trois lignes rapides suburbaines seront à mettre en place :

1. Genève-aéroport – Ferney-Voltaire – Gex ;
2. Eaux-Vives - Pallantrerie – Sciez ;
3. Annemasse - Cranves-Sales - Findrol.

Le réseau des axes forts TC d'agglomération

Les axes forts d'agglomération sont les axes TC structurants pour l'urbanisation et les espaces publics. Il peut s'agir de lignes de tramway, de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) ou d'une superposition de différentes lignes urbaines ou suburbaines offrant ensemble une qualité de desserte particulièrement attractive et des capacités importantes.

Dans tous les cas, des mesures infrastructurelles (la réalisation d'une ligne de tram ou des mesures fortes d'accélération ou de mise en valeur d'une ligne de bus) sont prises pour en améliorer l'efficacité (fréquence, vitesse commerciale, etc.) et l'attractivité (ponctualité, information aux voyageurs, abris confortables, etc.). Ces mesures doivent être les catalyseurs pour la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain ou de construction de nouveaux quartiers.

Les axes forts font l'objet d'une attention particulière dans l'aménagement des espaces publics. Ils représentent le lieu de vie des quartiers environnants. Ils sont ponctués de centralités de quartiers correspondant aux arrêts importants d'une ou plusieurs lignes TC. Dans les quartiers en renouvellement ou en extension, structurés par les axes forts, les activités sont à localiser principalement le long de l'axe fort et en particulier autour des arrêts.

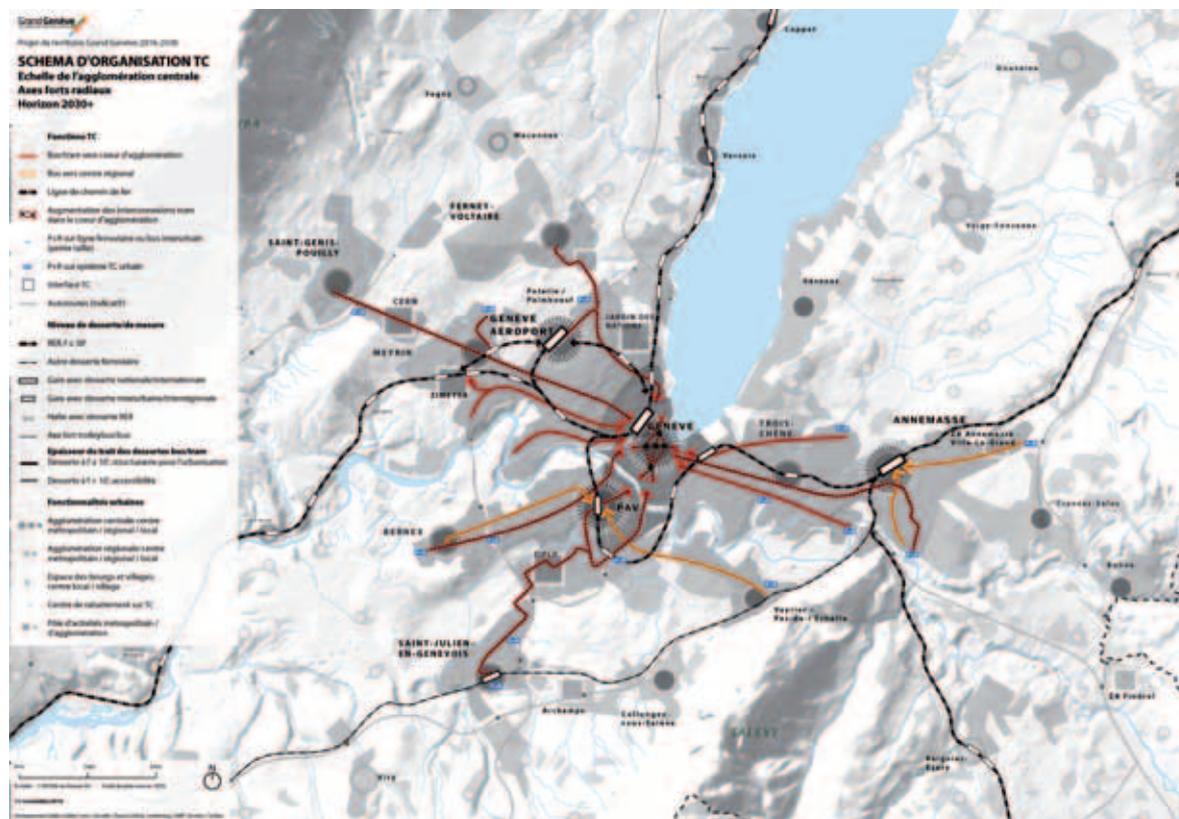


Figure 50: Axes forts TC radiaux à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

Des axes forts tram sont à développer (ou sont déjà existants) sur les axes suivants :

1. Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney (déjà existant jusqu'à Nations) ;
2. Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly (déjà existant jusqu'au CERN) ;

Dans le secteur St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire - Meyrin, les trois centres régionaux sont reliés au cœur d'agglomération et à la gare de Cornavin par deux axes radiaux forts de tram. En outre, l'accroche est à l'aéroport permet une connexion directe entre l'aéroport et le secteur des Nations. Le prolongement du tramway genevois à Saint-Genis-Pouilly permet en outre une meilleure desserte du CERN et de la gare de Cornavin.

A long terme, le Cercle de l'Innovation est structuré par un axe fort TC à double sens, permettant de desservir toutes les centralités et de les connecter à la gare de l'aéroport. La mise en boucle du tram s'effectue grâce à la réalisation des liaisons Ferney-Voltaire - St-Genis-Pouilly et Blandonnet - aéroport.

Le système complet du Cercle de l'innovation est mis en œuvre par étapes, avec dans un premier temps une desserte par bus, puis une montée en puissance de la fréquence au fil des années, jusqu'à la réalisation d'un axe fort (2030+).

Les lignes de tram renforcent la desserte et les liens entre centralités existantes, dans un tissu urbain en train de se consolider et d'être densifié jusqu'à Ferney et à St-Genis-Pouilly. Un enjeu particulier en matière de capacité de l'offre résulte de la concentration d'emplois dans ce secteur, en lien avec le CERN, la ZIMEYSA, l'aéroport et le jardin des Nations, ainsi que le transport des passagers de l'aéroport international de Genève.

3. Genève - Châtelaine - Vernier (ou ZIMEYSA) (actuellement axe de desserte urbaine structurante)

La commune de Vernier est reliée à la halte RER de Châtelaine et au cœur de l'agglomération par un nouvel axe fort. La transformation des lignes TC existantes en un axe fort tram passe par une étape intermédiaire consistant en des aménagements plus importants pour la ligne de trolleybus desservant Vernier-Village et la ZIMEYSA. Le tram joue un rôle important, complémentaire au train, pour soutenir la transformation de la ZIMEYSA en une zone d'activités mixtes et plus dense qu'aujourd'hui (densité du bâti et densité humaine).

4. Genève – Onex – Bernex-Vailly (actuellement existant jusqu'à l'entrée de Bernex)
5. Genève – PAV – St-Julien-en-Genevois (actuellement existant jusqu'à Lancy)
6. Genève – Carouge – Lancy (déjà existant)

Dans le secteur Bernex - St-Julien-en-Genevois – Veyrier - Pas-de-l'Echelle, les deux corridors urbains des centres régionaux de Bernex et St-Julien, ainsi que le secteur de Veyrier - Pas-de-l'Echelle, sont chacun structurés par un axe fort radial.

L'axe Cornavin - Onex - Bernex (TCOB) emprunte la route de Chancy depuis le pont de St-Georges. Son terminus se situe peu avant le carrefour avec la route de Laconnex. Il dessert les secteurs en développements dans les communes de Lancy, Onex et Confignon et constitue le catalyseur du développement du centre régional de Bernex.

L'axe Genève – St-Julien-en-Genevois relie le réseau de tram existant à St-Julien-en-Genevois en passant sur l'échangeur autoroutier à Perly puis par la douane de St-Julien pour ensuite rejoindre la gare de St-Julien-en-Genevois

Les axes de tram sont indispensables pour le développement urbain prévu dans ce secteur de l'agglomération centrale, notamment à Bernex ainsi qu'entre Perly-Certoux et St-Julien-en-Genevois.

7. Genève – Trois-Chêne – Annemasse (actuellement existant jusqu'à la frontière nationale [Moillesulaz]; travaux de la 1^{re} phase de prolongement dès 2017)
8. Genève – Frontenex - Communaux d'Ambilly

Sur le corridor urbain Genève – Annemasse, le réseau des axes forts tram est étendu par le prolongement du tram de Moillesullaz vers Annemasse, puis la réalisation de l'axe fort de Frontenex. A l'horizon du PA3, le prolongement du tram jusqu'au quartier du Perrier est prévu.

Dans le cœur d'agglomération, de nouvelles interconnexions trams sont nécessaire pour exploiter le réseau tram. Des études sont en cours pour en définir précisément la nécessité et les horizons de réalisation.

L'offre renforcée correspond à un besoin existant dans ce corridor urbain déjà consolidé, en même temps qu'elle induit un processus de renouvellement urbain indispensable et de densification.

Trois branches du réseau de bus urbain sont à faire évoluer vers des axes forts bus ou trolleybus. Il s'agit des axes suivants :

1. Genève – Lignon

Les quartiers du Lignon, de la Concorde et de St-Jean sont reliés au cœur de l'agglomération par un nouvel axe fort bus issu de la refonte des deux lignes existantes et de la réalisation d'aménagements TC.

2. PAV – Veyrier - Pas-de-l'Échelle

Le corridor entre Veyrier - Pas-de-l'Échelle et Carouge est restructuré autour d'un nouvel axe fort TC bus desservant les nouvelles urbanisations le long de la route Veyrier, les Grands Esserts et le secteur universitaire de Batelle.

Il offre, en complément à la ligne structurante en direction des rues Basses et du cœur d'agglomération*, une nouvelle connexion vers le secteur stratégique de Praille-Acacias-Vernets (PAV), la gare de Lancy-Pont-Rouge** et la rive droite via la Jonction.

3. Genève – Malagnou – Gaillard

Sur l'axe de la route de route Blanche – Malagnou, La zone d'activités de la Châtelaine, la cen-

* Actuelle ligne n°8 Veyrier - Florissant - Rive - Cornavin - OMS transformée en ligne urbaine structurante.

** La connexion à la gare de Lancy-Pont-Rouge a été préférée à celle vers la gare de Carouge-Bachet à cause du détour que représente cette dernière connexion (détour impliquant une perte de temps inadmissible pour les usagers en direction du cœur d'agglomération; aucun gain de temps pour les usagers du train par rapport à la connexion à la gare de Lancy-Pont-Rouge). De plus, ce choix offre l'avantage d'une connexion à une gare de niveau hiérarchique supérieur (IR pour Lancy-Pont-Rouge contre RER pour Carouge-Bachet).

tralité de Gaillard et les ensembles de Florissant - Malagnou sont à terme connectés au cœur de l'agglomération par un axe fort TC bus. La desserte de ce troisième corridor est obtenue grâce au prolongement des lignes de bus de la route de Malagnou sur le territoire français. La mise en œuvre s'effectue par étapes, notamment en lien avec la transformation de la route Blanche.

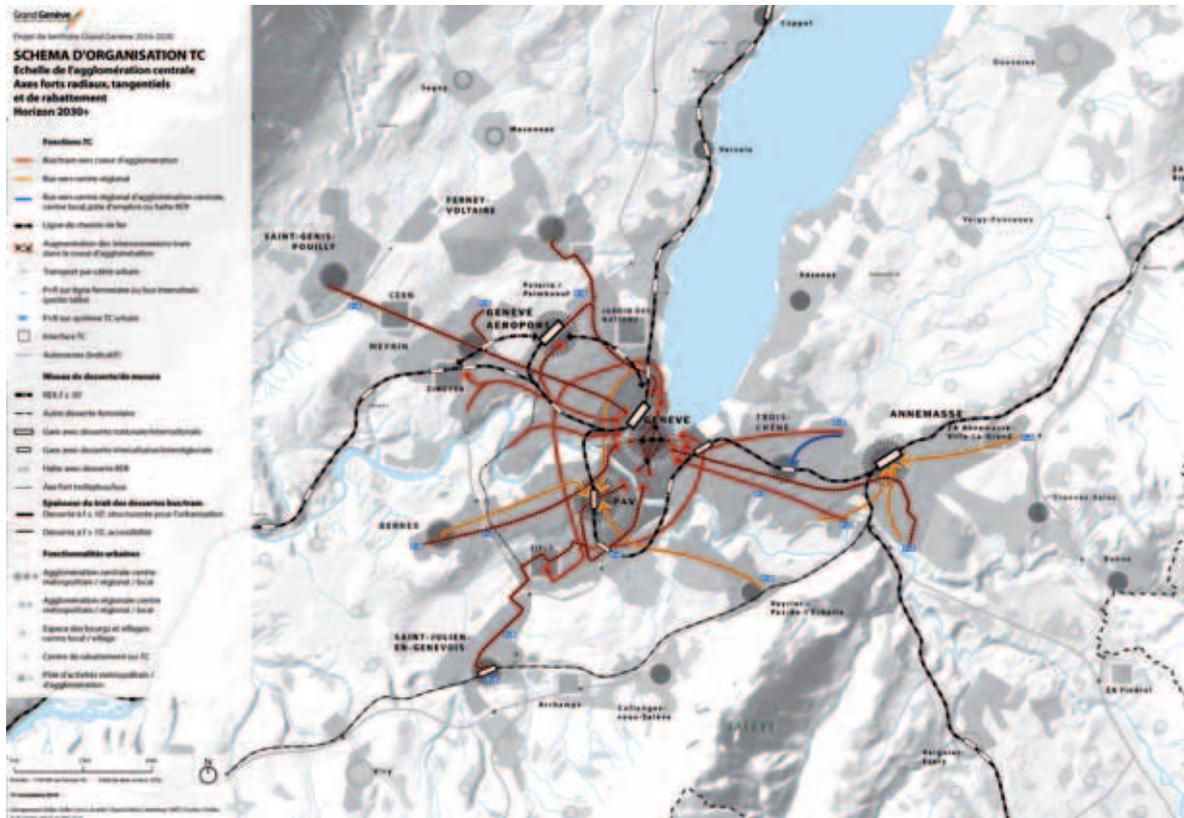


Figure 51 : Axes forts TC radiaux, tangentiels et de rabattement à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

En outre, des axes TC urbains tangentiels ou de rabattement existants sont à faire évoluer vers des **axes forts tangentiels**, en lien avec la croissance des relations et de la demande entre les centralités urbaines et pôles d'activités hors cœur d'agglomération.

Il s'agit des ceintures suivantes :

1. PAV – St-Jean – Nations

La ligne de bus actuelle de ceinture numéro 11 est à faire évoluer vers un réel axe fort. Cette ligne est à combiner avec l'axe fort de Veyrier – Pas-de-l'Echelle pour permettre des fréquences et des véhicules uniformes sur le réseau des axes forts.

2. Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations

La ligne Nations – Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives – Nations, résultat du bouclage de plusieurs lignes existantes*, constitue la deuxième ceinture TC forte du cœur de l'agglomération. Dans un premier temps exploitée par bus, une transformation progressive en un axe fort TC (tram ou trolleybus) est à mettre en œuvre. Cette ligne tangentielle sécante à l'ensemble des axes forts et des lignes structurantes TC en direction du cœur d'agglomération offre une nouvelle dimension au réseau TC. Elle permet en effet une desserte TC forte de surface en offrant de nouvelles possibilités de connexions entre les axes radiaux.

3. Annemasse - Communaux d'Ambilly - Chêne-Bourg - Gaillard - Brouaz - Annemasse

Les quartiers denses des Communaux d'Amilly, de Gaillard, Chêne-Bourg et du Brouaz sont rabatés vers les gares de Chêne-Bourg et d'Annemasse par la constitution d'une offre composée de plusieurs lignes. Cette nouvelle offre met à profit le réseau ferroviaire en créant une relation directe entre de nombreux quartiers denses et les gares du réseau ferroviaire.

4. Meyrin - ZIMEYSA - Vernier - Aéroport

Les quartiers de Meyrin, de Vernier, de la ZIMEYSA et de l'aéroport doivent être connectés au mieux aux gares de la ligne de la Plaine pour mettre à profit la desserte ferroviaire. Cette fonction est assurée par la réalisation d'un axe fort entre la cité de Meyrin et la gare de l'aéroport passant par la gare de la ZIMEYSA, Vernier et le secteur «Tête GVA».

En complément des axes décrits ci-dessus, des études ont été initiées pour évaluer l'opportunité d'un transport par câble sur l'axe tangentiel Cherpines – Bernex – aéroport.

* Bouclage des lignes actuelles n°21 et n°22.

Le réseau complémentaire de bus urbains structurants et de bus secondaires

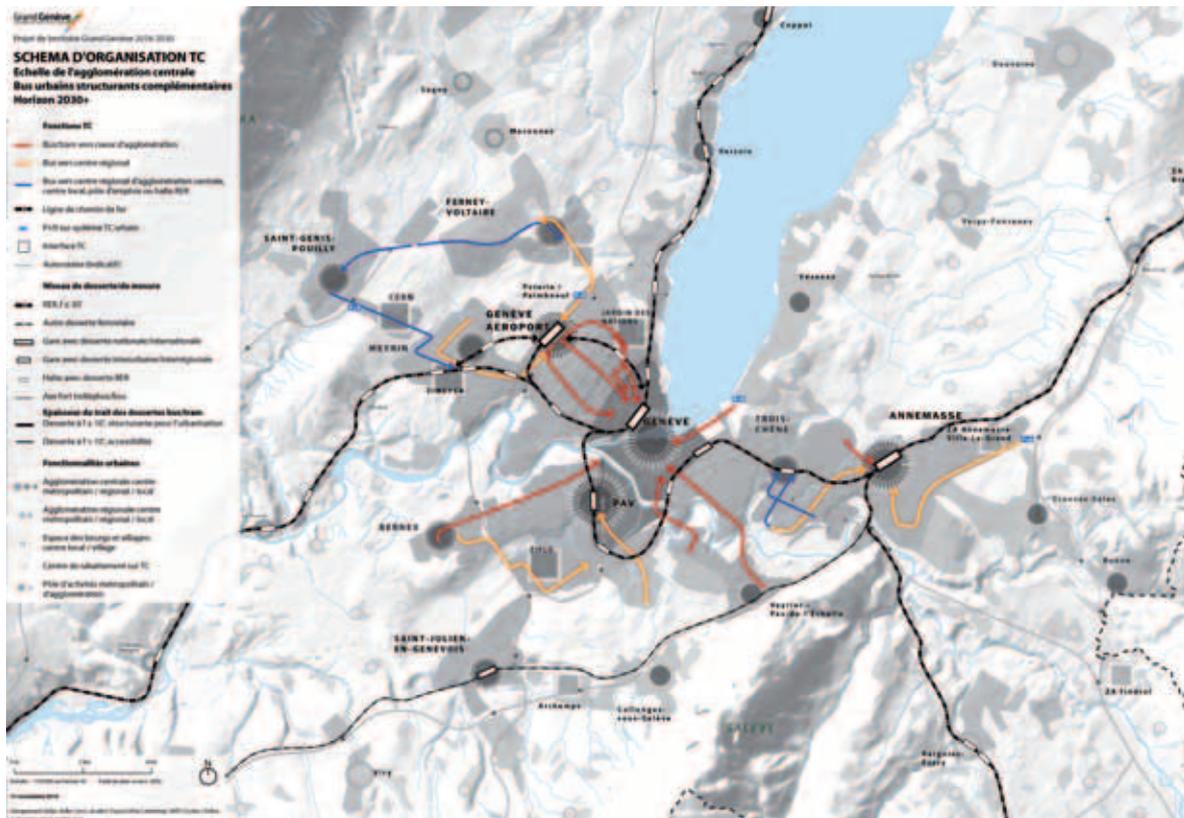


Figure 52: Bus urbains structurants complémentaires à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

Les lignes urbaines structurantes desservent l'aire urbaine d'agglomération centrale. Il s'agit de lignes de bus à fréquence élevée (parfois aussi élevée que pour les axes forts) et présentant une structure polycentrique et maillée avec les autres niveaux hiérarchiques TC. Elles ne présentent toutefois pas le même potentiel de requalification de l'espace public que les axes forts.

Elles complètent la structure de base des axes forts pour répondre aux demandes importantes entre les grands quartiers et pôles d'emplois au sein de l'agglomération centrale ainsi que vers les pôles multimodaux. Ces lignes sont structurantes pour les renouvellements urbains et densifications menées dans le tissu urbain existant. Cependant, elles ne sont pas associées à une requalification des espaces publics construits. Avec les lignes secondaires, les lignes urbaines structurantes offrent une couverture complète de l'aire urbaine d'agglomération centrale.

Ces réseaux sont adaptés de manière fine en fonction de l'évolution du réseau des axes forts. Les fonctions esquissées sur les schémas ci-dessus sont recherchées au fur et à mesure de cette évolution.

Pour compléter l'ensemble du système TC urbains (axes forts et lignes urbaines structurantes), un maillage de lignes de bus secondaires permet de connecter le reste du territoire au réseau structurant par des liaisons tangentielle entre centralités périphériques et des liaisons de rabattement vers les principaux nœuds TC et centralités de l'agglomération centrale.

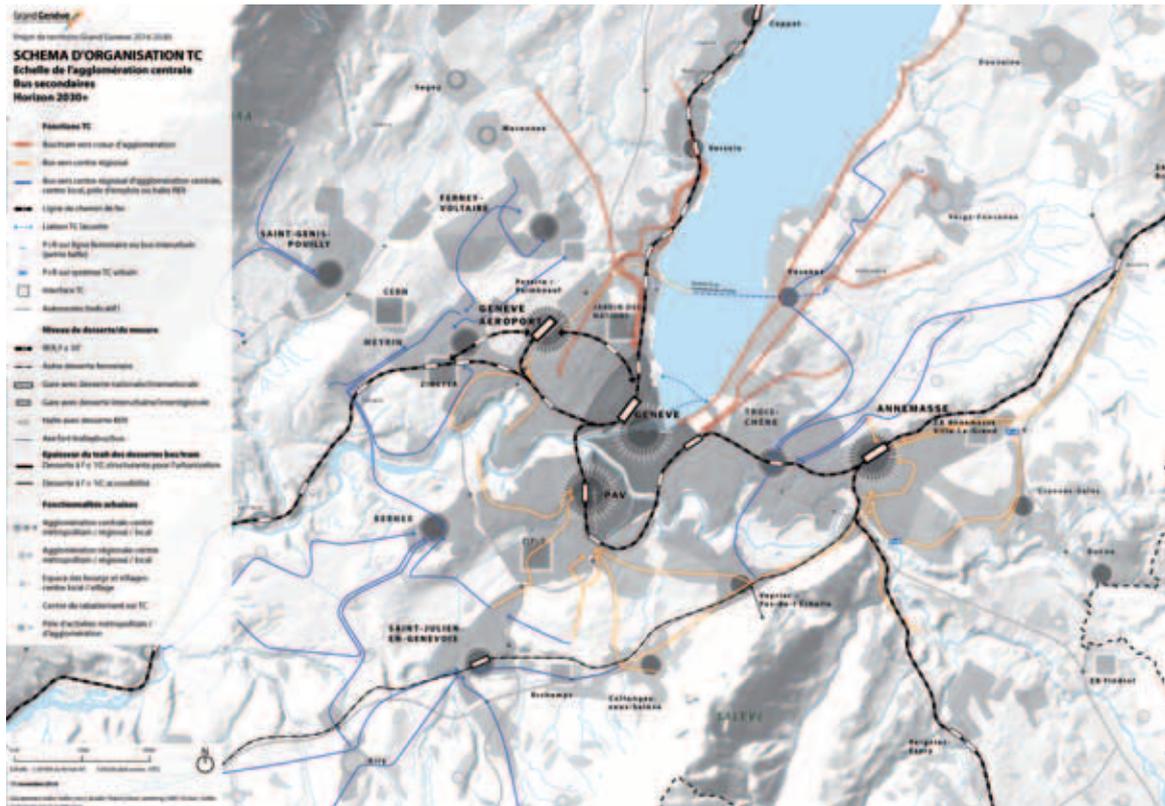


Figure 53 : Bus secondaires à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

L'ensemble du réseau TC urbain à l'échelle de l'agglomération centrale

L'ensemble du système TC urbain, représenté ci-dessous, conjugue les fonctions explicitées précédemment :

- Un réseau ferroviaire et lignes rapides suburbaines et interurbaines ;
- Des axes forts TC radiaux, tangentiels et de rabattement ;
- Des lignes de bus urbaines structurantes ;
- Des lignes de bus secondaires ;
- Et les nœuds multimodaux.

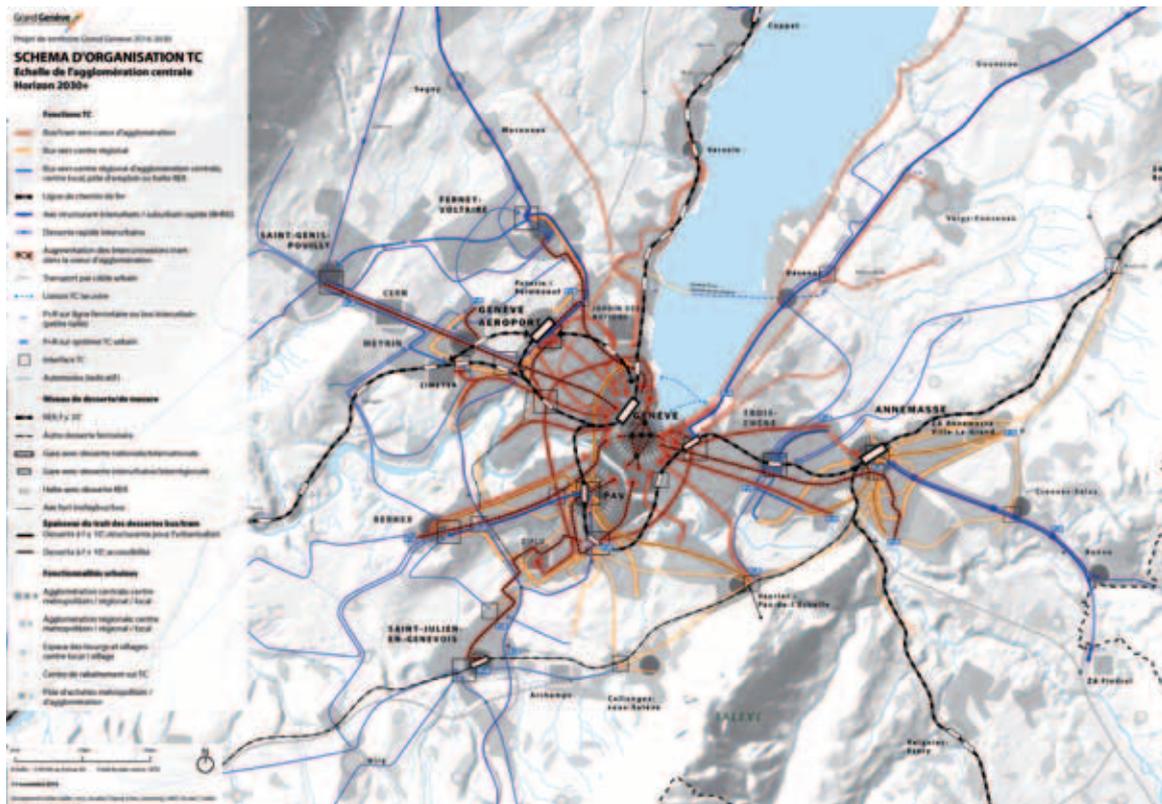


Figure 54 : Schéma d'organisation TC à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

Ce schéma d'organisation TC se traduit en termes de phasage par des étapes de développement du réseau. Les illustrations ci-dessous présentent le développement du réseau des axes forts et des bus suburbains à l'échelle de l'agglomération centrale.

La première illustration montre le réseau à l'état décembre 2014.

La deuxième illustration montre les extensions qui entreront en service d'ici à 2015-2020 (mesures jusqu'à la tranche 2015-2018). On constate surtout des prolongements de branches vers la France ou vers des centres régionaux non encore desservis.

La troisième illustration montre les compléments qui entreront en service d'ici à 2020-2025 (mesures débutées jusqu'à la tranche 2019-2022). On constate une poursuite du développement des branches radiales, mais également un effort accru sur les lignes tangentielles.

La dernière illustration présente les compléments envisagés pour 2030. On constate une desserte presque intégrale de l'agglomération centrale par des axes forts, dont des dessertes tangentielles en limite de cœur d'agglomération.

Les principaux développements opérés sont détaillés ci-dessous.

D'ici à 2015-2020 :

Les axes du réseau Tram sont prolongés pour desservir les centres métropolitains (Annemasse) et régionaux (Saint-Julien, Saint-Genis et Bernex) de l'agglomération centrale. Il s'agit des axes forts tram suivants :

- Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly/Porte-de-France (actuellement existant jusqu'au CERN)
- Genève – Onex – Bernex Vailly (actuellement existant jusqu'à l'entrée de Bernex)
- Genève – PAV – St-Julien-en-genevois (actuellement existant jusqu'à Lancy)
- Genève – Trois-Chêne – Annemasse (actuellement existant jusqu'à la frontière franco-suisse).

En complément au réseau tram, des axes forts TC urbains sont mis en place pour desservir les secteurs à fort développement urbain :

- l'axe Genève – Frontenex - Communaux d'Ambilly
- le BHNS d'Annemasse Agglo entre le Perrier (sud) et Altéa (nord-est)
- le BHNS Sciez-Genève
- le BHNS Ferney-Voltaire – Gex.

D'ici à 2020- 2025 :

Le réseau tram est complété par le prolongement Genève – Nations – Grand-Saconnex (déjà existant jusqu'aux Nations).

Des axes forts TC tangentiels seront développés et compléteront les lignes tangentielles déjà mises en place afin d'offrir une nouvelle dimension au réseau TC. Il s'agit des ceintures suivantes :

- PAV – St-Jean – Nations (petite ceinture), à combiner avec l'axe fort PAV – Grands Esserts – Veyrier - Pas-de-l'Echelle
- Aéroport/Nations – Etang/Châtelaine – Pont-Butin – Bachet – Aubert-Rieu – Eaux-Vives (moyenne ceinture), résultat de l'amélioration de plusieurs lignes existantes.

Enfin, deux lignes rapides suburbaines seront mises en service ou renforcées :

- Genève – Pallanerie, à combiner avec le BHNS allant de la Pallanerie jusqu'à Sciez
- Annemasse – hôpital de Findrol

En 2030 :

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

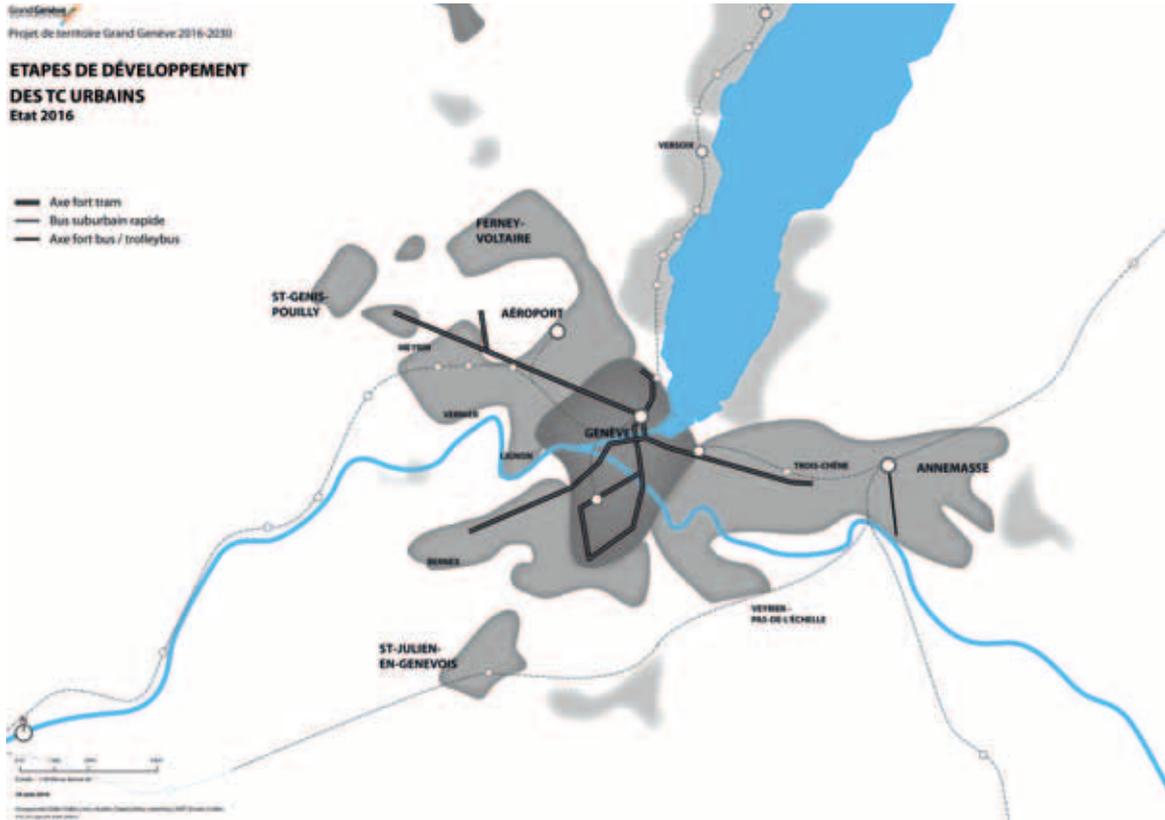
Dans le cœur d'agglomération, de nouvelles interconnexions trams seront également nécessaires pour exploiter le réseau tram (franchissement du Rhône, notamment).

Deux branches du réseau de bus urbain seront à faire évoluer vers des axes forts bus ou trolley-bus, 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.

Grand Genève
Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

**ETAPES DE DÉVELOPPEMENT
DES TC URBAINS
Etat 2016**

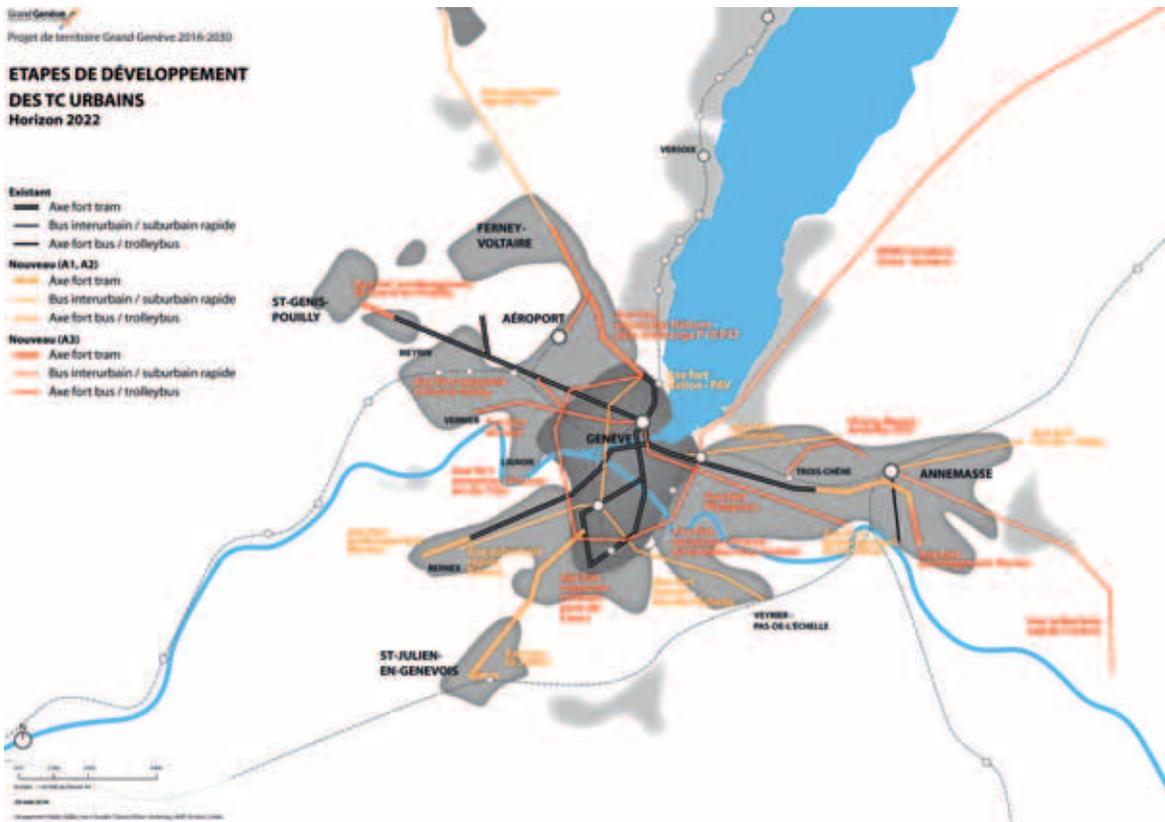
- Axe fort tram
- Bus suburbain rapide
- Axe fort bus / trolleybus



Grand Genève
Projet de territoire Grand Genève 2016-2030

**ETAPES DE DÉVELOPPEMENT
DES TC URBAINS
Horizon 2022**

- Existant**
- Axe fort tram
 - Bus interurbain / suburbain rapide
 - Axe fort bus / trolleybus
- Nouveau (A1, A2)**
- Axe fort tram
 - Bus interurbain / suburbain rapide
 - Axe fort bus / trolleybus
- Nouveau (A3)**
- Axe fort tram
 - Bus interurbain / suburbain rapide
 - Axe fort bus / trolleybus



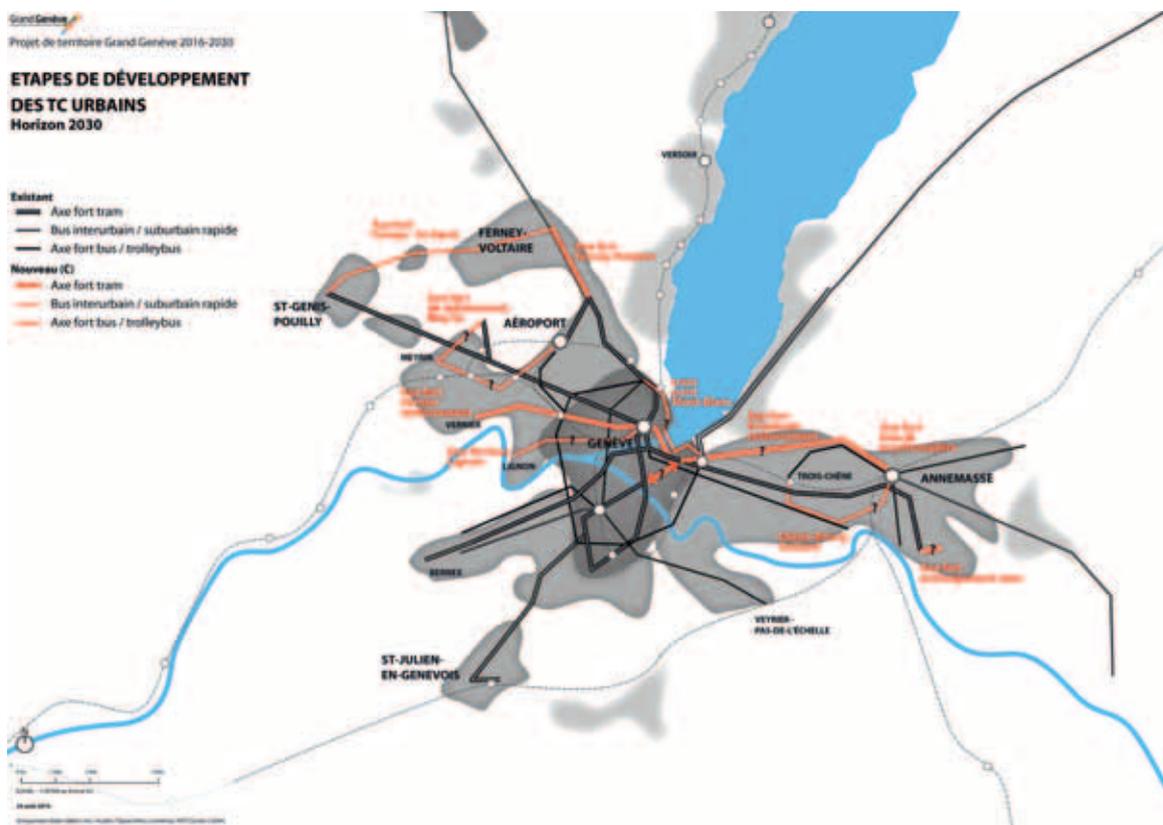
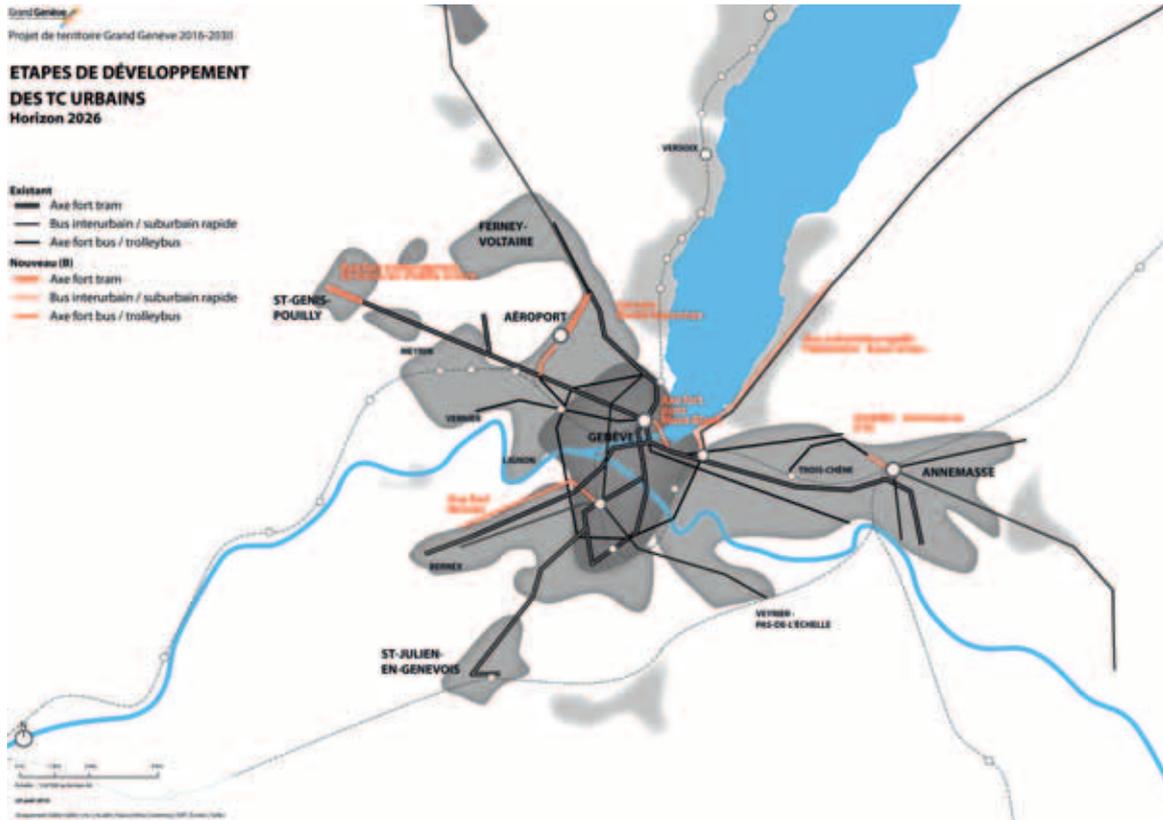


Figure 55: Cartes de phasage du développement du réseau des axes forts et des bus suburbains à l'échelle de l'agglomération centrale (2016, 2020, 2030)

Organisation du réseau routier et gestion des TIM

L'organisation et la gestion du réseau routier, basées sur la hiérarchie du réseau en lien avec la sensibilité des quartiers et des secteurs urbains, sont assurées par des mesures de gestion (contrôle d'accès, signalisation, priorisation des TC, mixité ou séparation des usages, etc.) et d'aménagement (nombre et largeur des voies, traitement des cyclistes, largeur des trottoirs, aménagement des traversées piétonnes, plantations, etc.). En partie, elles constituent une réponse aux sensibilités des quartiers (qui évoluent avec la densification et les projets urbains), et elles accompagnent en même temps le travail engagé pour améliorer l'offre TC dans l'agglomération centrale.

La hiérarchisation du réseau routier vise ainsi à proposer un aménagement type correspondant à la fonction du réseau et au contexte local, y compris au rôle dans les réseaux TC et MD. Le réseau structurant en milieu urbain est aménagé différemment du réseau structurant régional hors localité alors que les charges de trafic peuvent être dans les deux cas élevées. De manière générale, le contexte local influe aussi sur les capacités offertes du réseau, selon le partage de l'espace viaire nécessaire. Le milieu urbain est évidemment plus contraint et doit être partagé entre TC, MD et TIM.

Le réseau structurant urbain (rouge) assure l'accès aux différentes parties de l'agglomération à partir du réseau structurant suprarégional (double trait noir) et régional (orange). Il constitue également le réseau privilégié pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération. Ce réseau constitue la trame de base viaire des secteurs urbains compacts. S'il accueille des volumes de flux parfois importants, ses espaces publics sont adaptés aux tissus urbains traversés. Les requalifications de l'espace public avec maîtrise du TIM sont notamment nécessaires dans les traversées de centralités et de localités.

Le réseau d'accessibilité (bleu) aux secteurs résidentiels ou d'activités doit structurer les quartiers et permettre une accessibilité par poche en dissuadant le trafic de transit. Il est accessible à partir du réseau structurant (rouge). C'est principalement sur le réseau d'accessibilité que des compléments et adaptations sont à prévoir pour améliorer le fonctionnement général du réseau routier de l'agglomération urbaine centrale et pour desservir les nouveaux quartiers urbains. Il s'agit en particulier de favoriser l'accès aux réseaux hiérarchiques supérieurs le plus directement possible (réseau structurant urbain, puis suprarégional) et ainsi de minimiser les nuisances dans les quartiers urbains déjà denses.

Dans le cœur de l'agglomération, en particulier à sa limite, plusieurs opérations de déclassement de voirie visant à limiter le trafic de transit à travers le cœur d'agglomération sont réalisées (déclassement du réseau structurant vers le réseau d'accessibilité). La mise en œuvre de ces opérations est renforcée mais non pas conditionnée par le report de trafic possible grâce au développement de l'offre TC et particulièrement le Léman Express et l'offre TC trams et bus, mais aussi en raison de l'amélioration de la capacité du réseau routier suprarégional (élargissement du contournement actuel et achèvement du bouclage autoroutier).

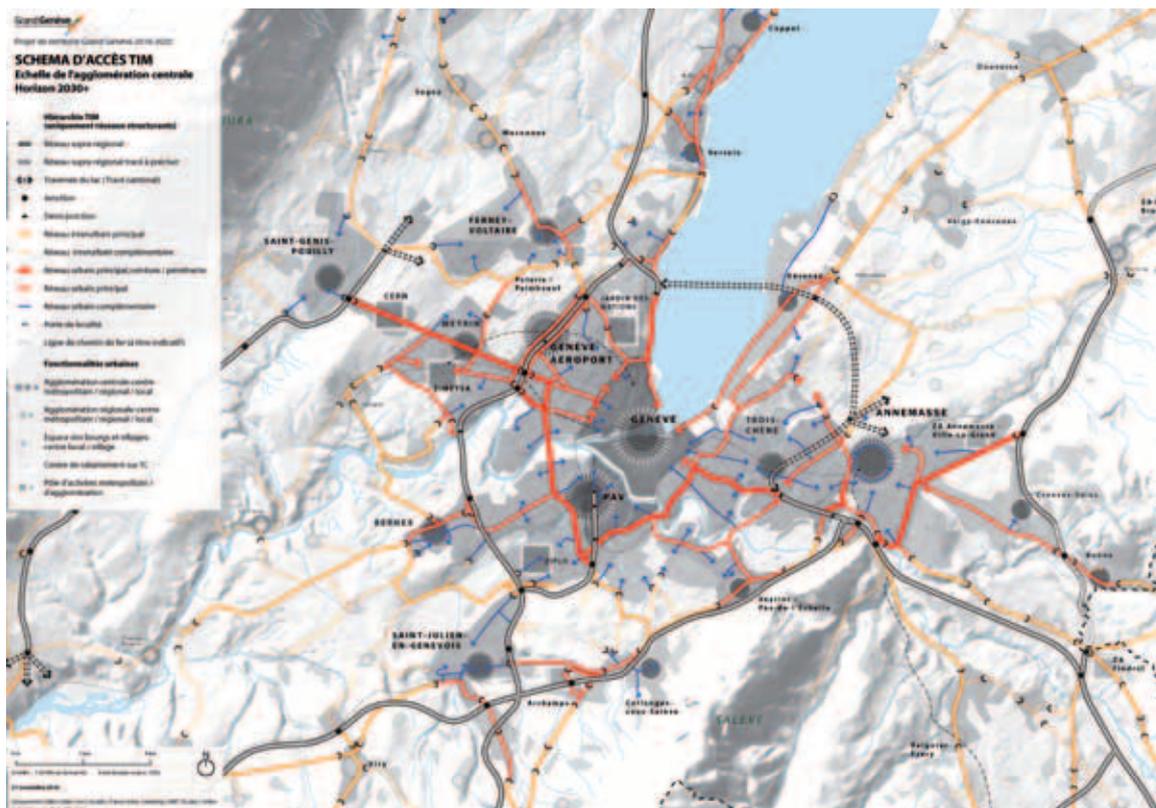


Figure 56 : Schéma d'accès TIM à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

Un nouveau paradigme Mobilité pour le Canton de Genève

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, soutenue en votation populaire le 5 juin 2016 par près de 68% de la population genevoise contient des propositions pragmatiques permettant d'améliorer rapidement les conditions de déplacement de tous les modes de transports sur l'ensemble du canton.

Dans le centre, elle prévoit de donner une priorité claire aux transports publics et à la mobilité douce, notamment en adaptant le fonctionnement des carrefours à feux. D'une façon générale, le but est de garantir de manière durable l'accès au centre tout en renforçant son attractivité, en faveur des commerces comme des habitants: en déchargeant le centre et l'hyper-centre du trafic de transit la circulation des transports publics, des vélos et des professionnels s'améliorera. Le stationnement au centre sera maintenu et la construction de nouveaux parkings, tel que le parking Clé-de-Rive, permettra de réaliser des zones piétonnes.

En dehors du centre, la loi identifie clairement un réseau structurant d'axes forts qui fluidifie le trafic automobile et les transports publics, sur lequel des ondes vertes sont progressivement mises en œuvre aux carrefours à feux. Concernant le trafic transfrontalier, l'objectif est de développer de nouveaux bus à haut niveau de services pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton. En accompagnement, un développement des parcs-relais (P+R) est prévu à hauteur de 5'800 places supplémentaires d'ici à 2020. En dehors de ces axes structurants, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

La structure générale actuelle du réseau régional structurant est dans l'ensemble confirmée, même si des adaptations du réseau en amont du ring autoroutier seront à opérer avec l'achèvement du bouclage autoroutier (réorganisation des schémas de circulation, requalification des traversées de villages, etc.). La structure du réseau urbain est quant à elle passablement modifiée avec notamment la requalification du cœur d'agglomération et le report modal induit par les nouvelles offres TC.

Dans le cœur de l'agglomération, en particulier à sa limite, plusieurs opérations de déclassement de voirie visant à limiter le trafic de transit sont réalisées (déclassement du réseau structurant vers le réseau d'accessibilité).

Cette démarche de pacification s'appuie notamment sur la création d'une ceinture structurante (rouge) autour du cœur de l'agglomération. Cette modification de la hiérarchie du réseau du cœur de l'agglomération est renforcée par une utilisation accrue du réseau autoroutier pour les déplacements d'agglomération grâce à l'élargissement de l'autoroute de contournement et l'achèvement du bouclage autoroutier.

Dans le secteur St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire - Meyrin, en particulier sur le territoire suisse, la hiérarchie actuelle du réseau fait l'objet de plusieurs déclassements (réseau structurant vers réseau d'accessibilité) visant à limiter le trafic de transit à travers le cœur d'agglomération.

En outre, dans les secteurs de Prévessin-Moëns et de St-Genis, des adaptations des réseaux de desserte sont nécessaires. Dans les deux cas, l'objectif est d'offrir des accès directs depuis les quartiers au réseau régional structurant sans devoir traverser les secteurs les plus centraux. Il s'agit de mettre à profit les capacités des grandes infrastructures régionales pour minimiser les nuisances dans les centralités et dans les quartiers résidentiels.

De même, des adaptations de hiérarchie du réseau routier sont à effectuer en lien avec la réalisation de la nouvelle jonction autoroutière à Versoix et de la demi-jonction à Vernier-Canada. Dans les deux cas, l'objectif consiste à orienter les flux vers le réseau autoroutier et à minimiser les grands volumes dans les secteurs centraux.

Dans le secteur Bernex - St-Julien-en-Genevois - Veyrier-Pas-de-l'Echelle, des compléments de réseaux et des adaptations de la hiérarchie du réseau sont prévus d'une part pour structurer les nouveaux quartiers, d'autre part pour mettre à profit les capacités des grandes infrastructures régionales.

Le barreau nord de Bernex doit constituer une voirie urbaine permettant d'orienter les flux générés par le nouveau quartier directement vers l'autoroute. Ce nouveau barreau est affecté au réseau primaire.

La nouvelle jonction de Viry doit permettre aux flux générés par les villages du Genevois et à destination de l'agglomération centrale d'emprunter l'autoroute. Ceci permet d'éviter à ces flux de traverser le centre régional de St-Julien. En cas de réalisation de cette jonction, des mesures d'accompagnement seront prises afin d'éviter l'effet inverse, à savoir un report des flux de trafic autoroutier sur le réseau local de la campagne genevoise pour éviter le passage par la douane de Bardonnex.

La présence de l'autoroute et la présence des échangeurs de St-Julien-en-Genevois sud et de Perly permettent de modifier la hiérarchie du réseau routier dans le centre de St-Julien. L'objectif est d'éviter le transit franchissant St-Julien-en-Genevois et d'affecter l'espace routier prioritairement à la progression du tramway ainsi qu'aux mobilités douces.

Les compléments routiers à Genève-sud prévus en accompagnement de l'adaptation de la jonction de Lancy-sud ont avant tout pour fonction d'orienter les flux générés par les communes de Genève-sud vers l'autoroute. Il s'agit donc de réaliser des aménagements liés aux quartiers denses et non pas des ouvrages strictement de contournement, raison pour laquelle ces nouveaux éléments routiers sont classés dans le réseau secondaire.

Dans le secteur Genève-Annemasse, en complément du Léman Express et du prolongement du tramway genevois, plusieurs mesures d'accompagnement sont prévues. En entrée de Genève, sur les trois pénétrantes actuelles, seule la route Blanche - route de Malagnou est conservée prioritairement pour les TIM. Le rôle de cet axe est en effet renforcé par le déclassement en réseau d'accessibilité des axes parallèles route de Genève - route de Chêne, ainsi que route de Florissant. Cette restructuration des pénétrantes d'agglomération vise avant tout à diminuer la pression du trafic routier sur ces axes à fort caractère urbain, mais elle est également indispensable suite à la réalisation du tram sur la route de Genève (forte diminution de capacité pour le TIM). Cette adaptation de la hiérarchie du réseau routier est néanmoins conditionnée par la résolution de la problématique du « nœud d'Etrembières élargi », qui doit permettre une meilleure connexion des réseaux suisse et français.

Le réseau routier de l'agglomération annemassienne est également fortement restructuré avec la création d'un péricentrique autour du centre-ville. Les circulations à l'échelle de l'agglomération se concentrent ainsi sur un réseau structurant urbain circulaire (rouge), alors que celles de desserte s'organisent sur le réseau d'accessibilité (bleu) et sa structure d'accès par poche. Le boulevard urbain Lucie-Aubrac, permettant de réaliser la couture urbaine entre le quartier du Perrier et le centre d'Annemasse, a une fonction de desserte de quartiers et son aménagement doit être réalisé en conséquence.

Le réseau d'accessibilité au centre-ville forme un second anneau de distribution autour de l'hypercentre d'Annemasse. La circulation automobile à l'intérieur de ce périmètre est fortement dissuadée et le stationnement est organisé de manière à le concentrer aux limites de l'hypercentre. Le projet de Traversée du lac fait l'objet d'une attention particulière sur ce secteur. Une analyse transfrontalière sera menée sur ses impacts en matière de déplacements, de voiries et de hiérarchisation du réseau. Des variantes de raccordement au réseau autoroutier et routier français seront étudiées.

Enfin, 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.

Le réseau de mobilité douce

Au sein de l'agglomération centrale, outre la complémentarité avec les TC déjà évoquée pour l'agglomération entière, c'est à l'échelle des quartiers que la mobilité douce déploie son potentiel. C'est en effet la création d'un maillage d'espaces publics (en prolongement du maillage vert du Grand Genève), de liaisons mobilité douce ainsi qu'une bonne mixité des fonctions qui permettent le développement de la ville des courtes distances.

A cette échelle (< 1.5 km), une inflexion des pratiques de déplacement est un défi majeur car trop de ces déplacements courts s'effectuent encore en modes motorisés. Pour favoriser ces déplacements, une attention particulière doit être portée sur les aspects suivants :

- Garantir une bonne perméabilité des tissus bâtis ;
- Réserver, lors de chaque projet touchant l'espace public, des espaces généreux pour les piétons et les cyclistes ;
- Éliminer les barrières naturelles ou dues aux infrastructures ;
- Dans les secteurs monofonctionnels, soutenir ou réintroduire des services et activités pour satisfaire les besoins des utilisateurs à des distances accessibles aux piétons.

La qualité du réseau de mobilité douce joue également un rôle déterminant en matière de qualité de vie en ville et de choix modal. Des liaisons attractives et connectées aux espaces verts et aux grands paysages sont à développer depuis le lieu de domicile et les centralités.

Dans l'agglomération centrale, on distingue ainsi trois types de déplacements qui correspondent aux trois fonctions principales de la mobilité douce* :

- Les déplacements quotidiens d'agglomération, dans et entre quartiers ;
- Les déplacements de rabattements vers les centralités et les transports publics ;
- Les déplacements de loisirs et de délasserment.

Pour répondre à ces déplacements, différents types de liaisons physiques sont à offrir. Ils sont décrits ci-dessous.

Les déplacements quotidiens d'agglomération constituent des déplacements rapides à l'échelle de l'agglomération (support principal des flux pendulaires). Pour ces déplacements, principalement à vélo, l'utilisateur cherche des aménagements fonctionnels et rapides sur des grands axes d'agglomération ou sur des aménagements en site propre de type « voie verte ».

** Les fonctions ne doivent pas être confondues avec les types d'aménagement. Pour faire le lien avec la légende de la figure 57 : déplacement quotidien d'agglomération = liaison structurante urbaine + liaison structurante paysagère ; rabattements vers les centralités et les transports public = liaison d'accès aux centralités/arrêts TC ; cheminements de loisirs et de délasserment = liaison structurante paysagère + liaison paysagère*

Les axes répondant à ce besoin doivent être proches des générateurs de déplacements, à savoir dans les milieux urbains denses. C'est d'ailleurs principalement les axes forts TC qui permettent de répondre à ces déplacements. En principe, la plupart des grands axes urbains doivent faire l'objet d'aménagements pour les mobilités douces (ce qui implique souvent une forte concurrence de répartition des largueurs limitées de l'espace-rue, avec fort risque d'absence de mesures pour les vélos et/ou espaces piétons réduits à une portion congrue).

Les déplacements de rabattements vers les centralités et les TC consistent en l'accès aux services de proximité et aux transports publics. Un réseau de rabattement de qualité permet la mise en œuvre de la ville des courtes distances et augmente l'attractivité des TC. Une perméabilité locale et la constitution de réseaux d'accès aux centralités et aux arrêts TC sont des conditions fondamentales pour favoriser ces rabattements. L'effort doit être entrepris avant tout par les communes.

Pour les axes urbains, l'organisation conjointe des TC et de la MD est symbolisée ci-après.

Pour les déplacements de loisirs ou de délasserment, il est primordial d'offrir des possibilités accessibles depuis le lieu de domicile. Des cheminements situés en dehors des grands flux de trafic et possédant une haute qualité paysagère sont à développer. Il peut s'agir d'infrastructures spécifiques aux modes doux avec un caractère paysager marqué, ou de cheminements situés hors du milieu bâti sur des routes peu fréquentées. Ces cheminements se situent souvent en bordure des quartiers résidentiels. Ils constituent également une bonne manière de signifier clairement une limite au milieu bâti. A noter que ces différents cheminements nécessitent d'être interconnectés entre eux, avec parfois l'utilisation de routes moins caractérisées.

Seul un réseau maillé et continu de mobilité douce permet de répondre judicieusement à ces différents types de déplacements (structurants, de rabattement et de loisirs) à leur imbrication et à leur complémentarité. En effet, bien que certains aménagements aient un caractère paysager et d'autres un caractère plus urbain, les pratiques de mobilité douce dépassent cette spécification. Ainsi, certaines liaisons paysagères structurantes (voie verte d'agglomération) sont également le support d'un grand nombre de déplacements rapides de type pendulaires. Il est finalement nécessaire de préciser que même si ce « grand réseau d'agglomération » dépasse largement les limites des pratiques quotidiennes de mobilité douce comprises en général entre quelques hectomètres et 2 à 3 km, cette structuration globale à l'échelle de l'agglomération est importante pour la lisibilité et la continuité du réseau dans son ensemble.

Pour favoriser l'utilisation des TC et de la MD, il est enfin nécessaire de renforcer une offre attractive en stationnement pour les cycles à proximité des gares, haltes* et arrêts importants du réseau TC, ainsi que des équipements publics (école, lycée, centre commercial, salle communale, centre sportif, etc.). Dans les gares et interfaces principales du réseau TC, des stations-vélos sont à développer.

* Par ex. en prévoyant des stationnements à proximité immédiate des quais dans les petites haltes RER.

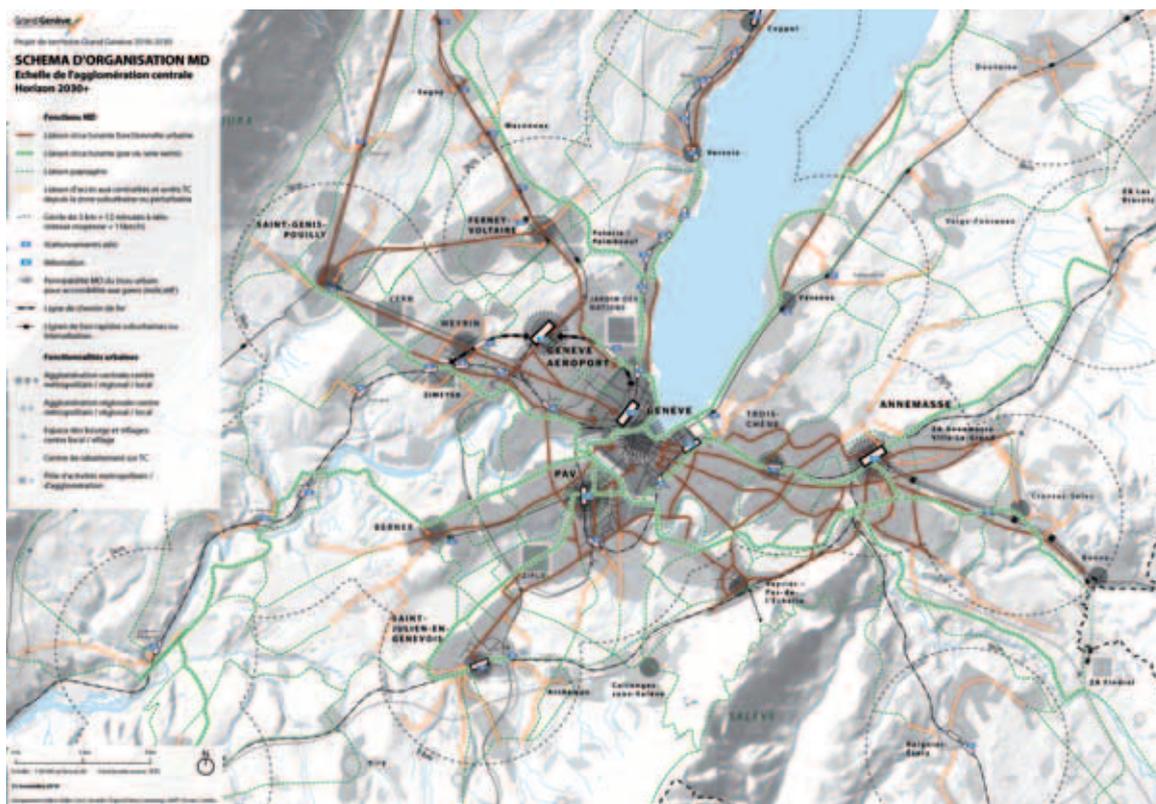


Figure 57 : Schéma d'organisation MD à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1)

A l'échelle de l'agglomération centrale, ces types de déplacements sont à assurer par différents types de liaisons. Cette typologie permet de hiérarchiser le réseau en fonction de l'importance de chaque liaison et apporte des indications générales sur les aménagements nécessaires. Les détails d'aménagements dépendent de la fonction de l'axe dans le réseau et du contexte local. Des types d'aménagement doivent être définis afin d'assurer autant que possible une certaine cohérence et uniformisation à l'échelle de l'agglomération.

Les liaisons structurantes urbaines doivent être aménagées pour permettre des liaisons rapides et efficaces, sur des distances relativement importantes, et sur des axes existants pouvant être chargés et où tous les modes doivent cohabiter. Il est nécessaire de prévoir des gabarits permettant la mise en place d'aménagements cyclables et des trottoirs généreux. Les traversées et la progression des cycles doivent être favorisées afin de rendre ce mode attractif sur des distances importantes.

Les liaisons structurantes paysagères appelées également « voies vertes » sont principalement destinées aux loisirs, mais peuvent être empruntées par les usagers sur leurs trajets quotidiens dans les grandes relations d'agglomération (retour du travail par exemple, etc.). Il s'agit de liaisons en site propre dans un environnement qualitatif et paysager propice au délasserement, à l'écart du trafic. Leur aménagement doit être soigné et continu et les gabarits généreux. Des emprises doivent être réservées ou trouvées pour garantir leur construction. Plusieurs programmes de réalisation sont engagés notamment à travers le programme ViaRhôna, la frontalière, Léman Mont-Blanc et les réseaux de grandes traversées cyclistes.

Les liaisons paysagères sont destinées aux loisirs et au délasserment. Elles empruntent des chemins agricoles et vicinaux et relient les espaces verts et de délasserment, traversent les campagnes, etc. Il s'agit avant tout d'assurer un réseau continu dans toute l'agglomération dans le prolongement des liaisons structurantes ou connecté avec ces dernières. Des franchissements de barrières doivent être aménagés et un balisage doit être mis en place.

Les liaisons d'accès aux centralités et arrêts TC sont primordiales pour assurer le fonctionnement combiné du système TC-MD. Elles sont également indispensables pour relier les quartiers d'habitat aux grands générateurs (centralités, grands équipements, etc.). Elles doivent être directes, lisibles et sûres. Il s'agit d'aménager des bandes ou pistes cyclables selon le contexte, des sites réservés, des franchissements de barrière, etc.

En outre, le niveau de qualité de l'espace public et de l'espace-rue dans les centralités et vers les interfaces TC principales (haltes RER mais aussi pôles d'échanges TC urbains comme Plainpalais, Bel-Air, etc.) conditionne l'attractivité de la MD. Des aménagements qualitatifs rendent logiques et attractifs les déplacements MD et favorisent l'accès aux TC et les correspondances aux interfaces. Il s'agit de prévoir des espaces généreux pour la MD, de faciliter la perméabilité dans les tissus urbains et également de rendre les cheminements d'accès vers les gares et les pôles d'échange très lisibles. Cela se concrétise notamment par l'aménagement de zones à régime spécial (30km/h, 20km/h, piétonnes) ou par des aménagements spécifiques et adaptés au contexte urbain.

Un maillage fin et continu de liaisons MD doit irriguer les quartiers pour mener les usagers piétons et cyclistes de la porte de leur immeuble au réseau structurant, aux commerces et services, aux écoles, à leur arrêt TC le plus proche, etc. Il s'agit de multiples aménagements précis comme le franchissement de barrières, l'aménagement de tronçons manquants, de trottoirs continus, mais aussi la mise en place de zones 30 pour agencer un environnement favorable à la MD (amélioration de la sécurité objective et subjective).

Le stationnement des cycles doit être développé en suffisance et selon des dispositions qui peuvent varier en fonction des usagers.

Il s'agit d'aménager un éventail d'offres adaptées :

- Une offre généreuse et protégée (couverts) à proximité directe des accès aux quais des gares et haltes RER ;
- Une offre généreuse et protégée (couverts) à proximité des grands équipements et générateurs (établissements secondaires, centres sportifs, etc.) ;
- Une offre protégée et sécurisée exclusive intégrées aux gares et à certaines haltes RER pour les usagers très fréquents souhaitant une place attitrée (principe des vélostations) ;
- Une offre dispersée en quantité variable dans l'espace public à proximité des commerces, services, cafés, etc.

5.4. Stratégie environnement

5.4.1. La stratégie en bref

Stratégies environnement confirmées		
De manière regroupée par rapport aux PA1 et PA2 (où ces notions étaient réparties dans différents chapitres)	Confirmer l'impact bénéfique des mesures urbanisation (développement vers l'intérieur) et mobilité (développement TC et MD) sur l'état futur de l'environnement	Confirmer le caractère transversal des mesures environnementales : air, climat et bruit en lien avec la mobilité ; biodiversité et sol en lien avec agriculture et paysage, etc.
Stratégies environnement nouvelles ou renouvelées		
Préserver à long terme les fonctions vitales (respirer, boire, et se nourrir) par la bonne gestion des ressources correspondantes : air, biodiversité, sol et eau	Profiter du très grand potentiel des mises en réseau : ressources en eau, biodiversité, ressources énergétiques, réseaux de mesures et d'acteurs, etc.	Agir en faveur du climat. Valoriser les potentiels de proximité : énergies renouvelables, économie circulaire (recyclage, etc.)

Tant au niveau international (COP21) qu'au niveau local, les initiatives en faveur de la protection du climat se renforcent. Les actions de mitigation (réduction des émissions) et d'adaptation (réduction de la vulnérabilité) sont les principaux enjeux de ces prochaines décennies. Il s'agit ainsi de limiter nos nuisances sur l'environnement en réduisant nos émissions de gaz à effet de serre (GES) et de s'adapter aux changements climatiques. L'ARC s'engage dans une démarche de « territoire à énergie positive » (TEPOS), le canton de Genève vient d'adopter un plan climat et le canton de Vaud y travaille également.

La région franco-valdo-genevoise est particulièrement privilégiée au regard de la qualité de son environnement et dispose des atouts majeurs pour répondre aux besoins vitaux de sa population. Ces principaux besoins vitaux (respirer, boire et se nourrir) sont concernés par les changements climatiques.

Dans ce contexte, des engagements coordonnés sont à la fois nécessaires et possibles pour, d'une part agir contre les changements climatiques et, d'autre part s'adapter à leurs effets inévitables dans un avenir proche. La stratégie environnementale du projet de territoire Grand Genève a été construite en mettant en avant les thématiques Air-Climat, de façon à bâtir un message simple et fédérateur en lien avec la santé, les besoins vitaux humains et la protection des écosystèmes.

Cette stratégie se traduit par les objectifs suivants à l'horizon 2030 :

- Réduire la vulnérabilité du territoire aux changements climatiques ;
- Réduire les émissions de GES de 40% par rapport à 1990 et réaliser la transition énergétique du Grand Genève ;
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques, de 50% pour les NOx et de 18% pour les PM10 par rapport à 2005.

Ces objectifs stratégiques sont complétés par une série d'objectifs spécifiques découlant de la stratégie globale environnementale et résumés par le schéma ci-après.

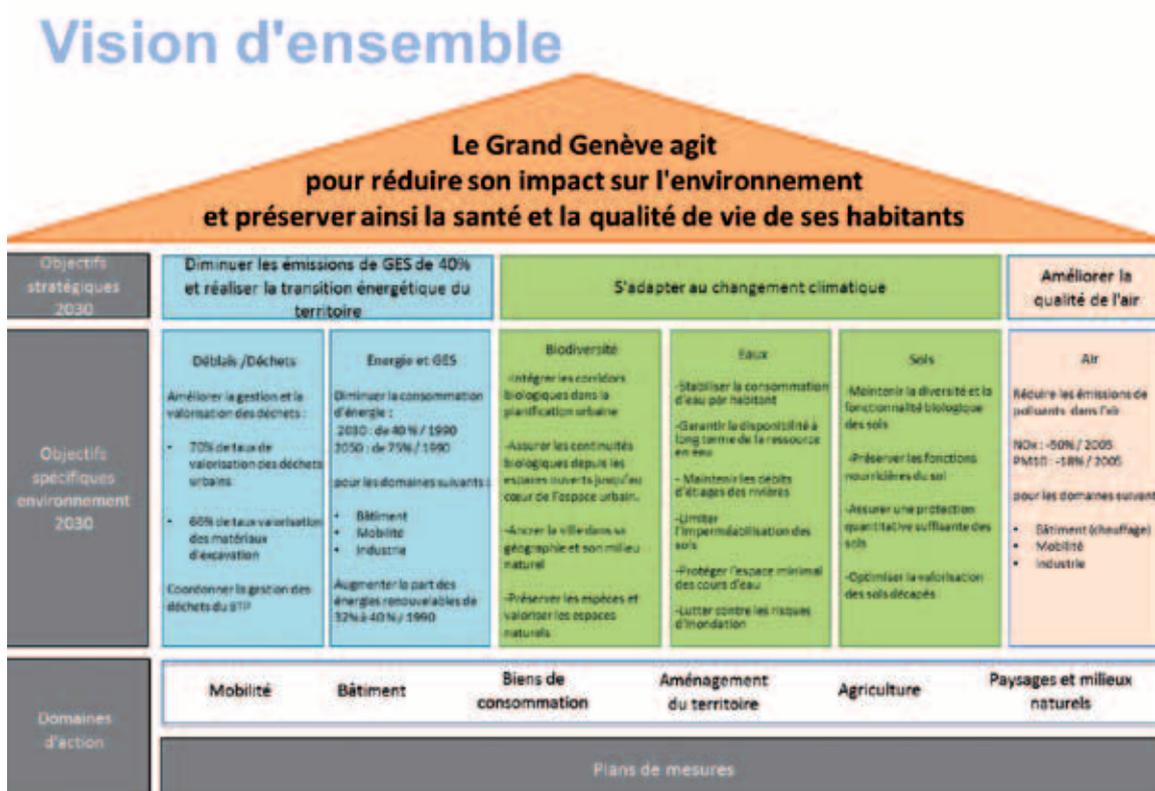


Figure 58 : Vision d'ensemble des actions environnementales

Les domaines situés sur la partie gauche du schéma, en bleu, regroupent les nuisances liées au fonctionnement de l'agglomération (déchets, déblais, bruit, GES, énergie) qu'il s'agit de réduire.

En vert et en beige figurent les ressources naturelles disponibles (biodiversité, eaux, sols et air) qu'il convient de préserver. Ces éléments sont le support des fonctions vitales: se nourrir, boire, respirer et sont au cœur de la qualité de vie du territoire. Chacun de ces 6 «silos» est détaillé ci-après.

Cette représentation schématique exprime également la dimension transversale des problématiques air-énergie-climat et leurs liens directs avec les objectifs de santé et de qualité de vie. Chaque « compartiment » de l'environnement, mais aussi plus largement l'ensemble des domaines d'action (mobilité, aménagement du territoire, agriculture...) sont concernés par ces enjeux. Les actions proposées dans ces domaines auront une incidence en termes d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ou apporteront une forme de réponse aux besoins d'adaptation aux changements climatiques. Les unes se placent dans une dynamique de **réduction**, les autres dans une logique de **préservation**.

Les parties 5.4.2; 5.4.3. et 5.4.4 traitent des domaines habituels de l'environnement (eaux, sols, nature, déchets, énergie...) mais **c'est bien l'ensemble des stratégies sectorielles du projet de territoire qui participe concrètement à l'atteinte des objectifs environnementaux**.

5.4.2. Diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 40% et réaliser la transition énergétique du territoire

En cohérence avec les engagements nationaux suisses et français d'une part et les objectifs territoriaux contenus dans les planifications régionales et locales d'autre part, l'agglomération transfrontalière s'engage à **réduire ses émissions de GES de 40% à l'horizon 2030 (par rapport à 1990)**. En d'autres termes, **le Grand Genève s'engage à réaliser la transition énergétique du territoire**. Cet engagement traduit une ambition élevée, à la fois lucide sur l'ampleur de la tâche et qui ne détourne pas le territoire de sa responsabilité.

Tirée du bilan carbone réalisé à l'échelle du Grand Genève (2015), la figure ci-après met en lumière la prépondérance de 4 postes clés en matière d'émission de gaz à effet de serre : les déplacements de personnes (26,2%), les intrants (alimentation et biens de consommation) (24,4%), le résidentiel, notamment le chauffage (21,6%) et le transport de marchandises (11,5%). Ce bilan confirme l'importance des planifications transversales (urbanisation, mobilité, environnement) et de leur volet opérationnel. Le Projet de territoire Grand Genève s'inscrit dans cette dynamique.

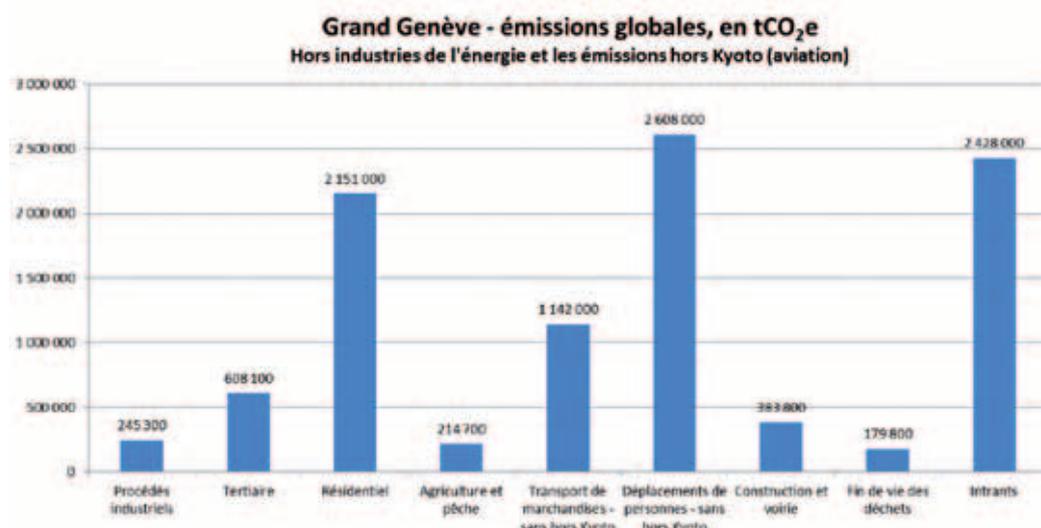


Figure 59 : Emissions de GES du Grand Genève selon la méthode Bilan Carbone® (Cahier GG n°18-22, février 2015)

Outre les contributions attendues des mesures urbanisation et transports en matière de réduction des GES (développement vers l'intérieur, quartiers durables, report modal...), les leviers d'actions « environnementaux » portent quant à eux plus spécifiquement sur la transition énergétique et la gestion des déchets-déblais.

Transition énergétique et réduction des émissions de gaz à effet de serre

Energie et GES

Diminuer la consommation d'énergie :

2030 : de 40 % / 1990
2050 : de 75% / 1990

pour les domaines suivants :

- Bâtiment
- Mobilité
- Industrie

Augmenter la part des énergies renouvelables de 32% à 40 % / 1990

Plusieurs initiatives communes à l'ensemble du territoire se développent. Ces démarches participent d'une même dynamique et, mises bout-à-bout, elles constituent le cœur de la stratégie Climat-Energie de l'agglomération :

- le plan climat du canton de Genève ;
- les plans climat air énergie territorial (PCAET) en cours d'élaboration par les communautés de communes et d'agglomération en France ;
- la feuille de route climat du canton de Vaud ;
- le bilan carbone réalisé à l'échelle du Grand Genève ;
- la mise en place d'une communauté transfrontalière de l'énergie rattachée au GLCT Grand Genève ;
- des réflexions transfrontalières, en lien avec le développement des réseaux thermiques et la valorisation des énergies renouvelables (géothermie,...) ;
- les synergies en matière de promotion et d'exemplarité pour la transition énergétique à la faveur par exemple des démarches françaises TEPOS (territoire à énergie positive) ou de la conception générale de l'énergie (GE).

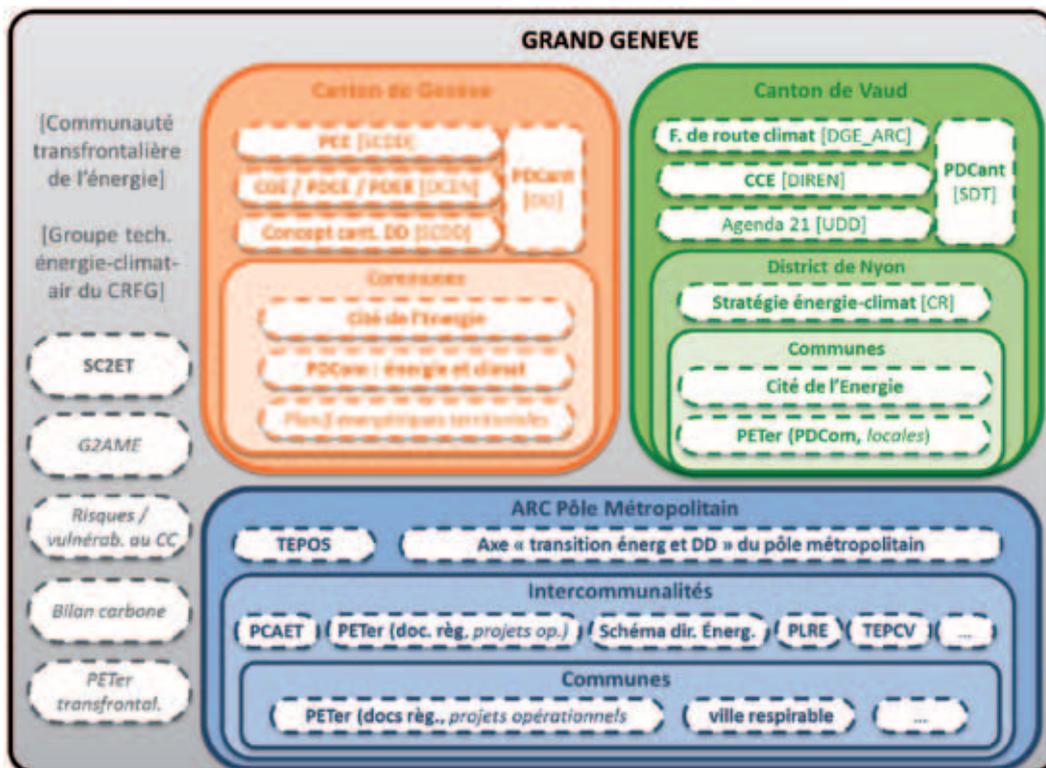


Figure 60: Démarches climat à l'échelle de l'ARC (France) et des cantons de Vaud et Genève

Objectifs spécifiques Energie et émissions GES

Pour respecter l'engagement de réduction de -40% de GES à l'horizon le plus proche (2030), il est prévu de travailler sur les axes stratégiques suivants (entre parenthèses : année de référence, territoire d'origine) :

- Diminuer la consommation d'énergie finale de 40% (1990, GE, France) [hors émissions du trafic aérien] dont :
 - Bâtiment : réduire la consommation d'énergies fossiles pour le chauffage de 30% (1990, GE) ;
 - Mobilité (essence, diesel) : favoriser une mobilité plus sobre en carbone en réduisant de 40% (1990, GE) la consommation de carburants ;
 - Electricité : promouvoir une consommation plus sobre en électricité en réduisant les besoins de 20% (2013, CC du Pays de Gex et du Genevois extrapolé pour 2030).
- Energies renouvelables : porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale d'énergie et à 40 % de la production d'électricité (1990, France).
- Aéroport International de Genève : stabiliser au niveau 2014 les émissions de GES, tout en préservant le dynamisme de l'activité économique de la région.

L'atteinte de ces objectifs passera forcément par la mise en œuvre du programme d'actions du projet de territoire, mais aussi très largement par la réalisation des plans de mesures issus des différentes planifications communales, intercommunales et cantonales en vigueur ou en préparation dans ce domaine : ils'agit donc d'un tout.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches actions T1, T3, T8, T10, T11, U1, U3, U12, E1, E4, E5, E6, E7, Mn1 + fiches mesures mobilité

Déblais et déchets

Déblais / Déchets

Améliorer la gestion et la valorisation des déchets :

- 70% de taux de valorisation des déchets urbains
- 66% de taux valorisation des matériaux d'excavation

Coordonner la gestion des déchets du BTP

Au-delà de leurs contributions directes aux objectifs de réduction des GES à travers les mesures destinées à réduire les flux de matériaux et les volumes de déchets, les politiques de gestion des déblais et des déchets jouent aussi un rôle majeur dans les changements de perception collectifs et individuels concernant notre empreinte écologique. Plus globalement, ils interrogent nos modes de consommation et offrent de ce point de vue un levier d'action (en termes de sensibilisation notamment) vis-à-vis des « intrants » qui constituent le deuxième poste d'émissions de GES du Grand Genève (cf. bilan carbone pages précédentes).

L'évolution du réflexe de tri, les innovations technologiques liées au recyclage, les efforts d'adaptation engagés par les acteurs économiques (notamment de la construction/génie civil), les débuts sans doute encore timides mais prometteurs de l'économie circulaire, et sont à la fois un signe et une condition de la transition que le Grand Genève entend soutenir.

Concernant les déblais, l'évolution de la réglementation française, le manque de capacité de stockage, les enjeux liés aux flux de matériaux et les impacts de la concurrence entre graves genevoises et françaises sur le potentiel de recyclage de matériaux minéraux, pourraient clairement faire l'objet d'une stratégie coordonnée à l'échelle du Grand Genève (*un travail a été engagé dans ce domaine : cahier 18-32, Grand Genève, avril 2016*). Il faut toutefois demeurer lucide sur sa faisabilité, en regard des enjeux économiques importants et des complexités de tous ordres liés à la frontière.

En matière de gestion des déchets, la question des objectifs sinon communs, en tous cas harmonisés, est centrale afin de tendre vers un engagement fort du territoire en matière de réduction des volumes de déchets et d'augmentation de la part du tri.

Objectifs spécifiques déblais/déchets

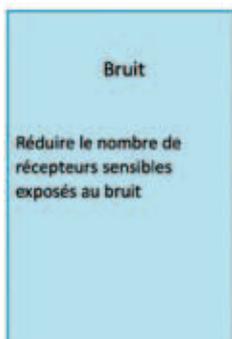
Dans le Grand Genève, la gestion des déchets valorisables s'opère à travers des pratiques diverses et complexes. Selon le diagnostic, les enjeux prioritaires concernent une meilleure gestion et valorisation à la fois pour les déchets du bâtiment/travaux publics, les biodéchets et les plastiques. Les études sur le métabolisme genevois ont montré l'importance des matériaux de construction en termes de flux de matières et d'émissions de CO₂. L'énergie grise contenue dans les bâtiments peut être réduite de façon importante si les matériaux de démolition sont recyclés dans de nouvelles constructions.

A l'horizon 2030, les objectifs proposés pour ce domaine sont :

- 70% de taux de valorisation des déchets urbains des ménages et des entreprises (dénomination suisse correspondant en France à « déchets municipaux hors boues d'épuration ») en particulier pour les biodéchets et les plastiques,
- 66% de taux de valorisation des matériaux d'excavation et des déchets de démolition (contre 20% en 2010, objectif du projet EcomatGE),
- Développer une vision partagée pour la gestion des matériaux du BTP : ressources, recyclage, stockage.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches U1, U12, E1, E3, E4, Co1

Bruit



La problématique du bruit n'a pas de relation directe avec les changements climatiques mais fonctionne selon une même logique (= mitigation) et trouvera un certain nombre de réponses majeures en lien avec le domaine des transports (réduction des prestations kilométriques, mobilité électrique...). Raisons pour lesquelles ce domaine est traité ici.

La démarche dans laquelle le Grand Genève s'engage dans le cadre des projets d'agglomération/projet de territoire favorise en particulier la coordination à deux niveaux.

D'une part, il permet d'agir directement sur la réduction du bruit à la source ou sur l'exposition des récepteurs sensibles en améliorant la **coordination des mesures de transport et d'urbanisation**.

Les cartographies et planifications réglementaires ainsi que les projets d'assainissement routiers progressent mais les actions mises en œuvre (pose de revêtements phonoabsorbants, parois anti-bruit, mesures de réduction de la vitesse etc.) sont encore partielles. La poursuite de ces actions, également sur une base volontaire et notamment en lien avec le traitement des espaces publics, participent de la qualité des projets urbains et, plus largement, de la qualité de vie.

D'autre part, le projet de territoire est l'outil privilégié pour favoriser la **coordination des mesures françaises et suisses** dans le but d'augmenter leur efficacité. Certes, contrairement à d'autres problématiques environnementales telles que la pollution de l'air, le bruit produit ses effets localement et ne requiert pas nécessairement le même niveau transfrontalier d'action en ce qui concerne les mesures sur le chemin de propagation. Il n'en reste pas moins vrai que les options prises en matière d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité à cette échelle d'agglomération, ont et auront un impact global sur la qualité environnementale sonore.

En particulier, il y a beaucoup à attendre des mesures favorisant le report modal. En terme de populations exposées au bruit, plus l'amélioration de l'offre TC/MD ou de covoiturage augmente et s'opère proche du lieu d'origine, plus le gain global attendu est important jusqu'au lieu de destination.

Le développement de la mobilité électrique contribuera également à réduire les nuisances sonores. La coordination engagée dans ce domaine entre Genève et la Haute-Savoie (infrastructure de recharge – interopérabilité) crée les conditions favorables à ce développement et doit donc se poursuivre/s'étendre.

Enfin, concernant l'aéroport de Genève, le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA) est en cours d'élaboration à l'initiative de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) en concertation avec l'Aéroport International de Genève (AIG), les autorités cantonales et communales. Les éléments tirés de cette planification, en particulier le cadastre du bruit, alimentent les stratégies locales. Il est par conséquent important que le processus de concertation transfrontalière se poursuive, notamment sur les enjeux environnementaux et de santé.

Actions prévues pour remplir ces objectifs :

Fiches T1, T3, T8, T10, U1, U5, U13, E1, E7 + fiches mesures infra

5.4.3. S'adapter aux changements climatiques

Au niveau national, la Suisse et la France se sont dotées de stratégies d'adaptation aux changements climatiques. En Suisse, le Conseil fédéral a approuvé en avril 2014 le second volet de sa stratégie d'adaptation décliné en un plan d'actions pour la période 2014-2019 (OFEV 2014). En France, un plan national d'adaptation au changement climatique 2011-2015 présente des mesures concrètes pour préparer le territoire national à faire face aux nouvelles conditions climatiques. Dans les deux cas, les approches sectorielles se penchent en particulier sur l'eau, la forêt, la biodiversité, l'agriculture, les sols, ...

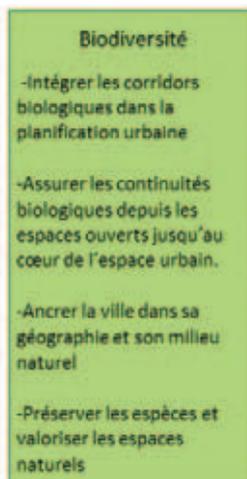
A l'échelle du Grand Genève, l'analyse des risques et opportunités liés aux changements climatiques (OFEV – Grand Genève, 2015) montre que la préservation de ces ressources fait partie des conditions de base pour un développement durable du territoire, ceci d'autant plus dans un contexte de croissance démographique élevée qui accentue forcément le champ des contraintes vis-à-vis de la nature, des sols, de l'eau (ressources, milieux aquatiques, risques naturels). Le lien avec les enjeux de santé est par ailleurs directement établi. Au-delà de la préservation des ressources, il s'agit donc bien de garantir durablement la santé et la qualité de vie des populations.



Figure 61 : Matrice des risques/opportunités pour le Grand Genève (synthèse) – OFEV-Grand Genève (2015)

Face aux effets déjà constatés/ressentis du dérèglement climatique, les stratégies d'adaptation du territoire sont indispensables, quelle que soit l'amplitude du scénario climatique (faible ou fort) et en dépit d'un niveau d'incertitude souvent élevé compte tenu de l'horizon d'étude (2060). Les ressources naturelles locales (biodiversité, eau, sol) sont au cœur de ces stratégies à la fois comme marqueurs des évolutions climatiques (aléas) mais aussi comme indicateurs de la capacité du territoire à s'adapter durablement (réponse).

Biodiversité



Les partenaires du Grand Genève sont conscients de la valeur de la biodiversité et font de la préservation de l'environnement, des espaces agricoles et naturels sensibles un axe important de leurs planifications. Depuis le premier projet d'agglomération (2007) dont les engagements ont été confirmés en 2012 (= une agglomération verte), le Grand Genève œuvre pour améliorer la coordination franco-valdo-genevoise afin de préserver ces espaces et leurs connexions.

Le principal outil transfrontalier de planification et d'intégration de la nature est concrétisé par les contrats corridors, contrats verts-bleus. Cet outil opérationnel permet de répondre aux objectifs de maintien et de restauration des corridors biologiques et d'intégrer les trames vertes et bleues avec une portée contraignante dans les documents d'urbanisme, côté français. Bien plus qu'une simple déclaration d'intention, ces contrats contribuent significativement à la préservation de la biodiversité à travers une série d'actions concrètes déjà engagées.

Depuis 2010, le Grand Genève porte l'élaboration des contrats corridors verts-bleus (définition du programme d'actions) dont la mise en œuvre est ensuite prise en charge par différents porteurs de projet. A ce jour, cinq contrats ont été signés : «Arve-Lac» (2012), «Champagne-Genevois» (2012), «Vesancy-Versoix» (2014), «Lac Pied du Jura» (2016) et «Pays de Gex-Mandement» (2016), avec de nombreuses réalisations à la clé. D'autres démarches sont en préparation et de nouvelles réflexions se structurent pour intégrer des dimensions complémentaires telles que les corridors noirs (*cf. fiche action E5*) ou les espaces cours d'eau (*cf. fiche action E14*).

Ce processus d'action, de conservation et de gestion doit se poursuivre. En lien avec les mesures de planification, il marque la volonté du territoire de maintenir des espaces de respiration, condition essentielle pour pouvoir préserver des paysages de qualité, maintenir des fonctions biologiques vitales et amortir de façon durable les effets des changements climatiques.

Objectifs spécifiques Biodiversité

Les objectifs en lien avec la biodiversité sont multiples et touchent à des sous-domaines variés. D'une manière globale, cette thématique doit être renforcée par sa prise en compte à toutes les échelles du territoire :

A l'échelle de l'agglomération

- Assurer les continuités biologiques et prendre conscience qu'il existe également des corridors noirs méritant d'être préservés et restaurés en les intégrant dans les outils de planification spatiale.
- Conserver les connexions biologiques identifiées entre les espaces ruraux et urbains au moyen d'outils contractuels comme les contrats corridors (à pérenniser au-delà de la première génération) et au travers des documents de planification du territoire.

- Préserver les espèces et valoriser les espaces naturels (la préservation des grandes entités naturelles homogènes est une priorité. Principalement constitués de surfaces agricoles, de forêts et parfois de réserves naturelles, ces grands espaces sont bien identifiés et représentent un élément clé de la richesse du territoire).

Ces objectifs requièrent, d'une part, des démarches partenariales en matière de planification et de mise en valeur des espaces ouverts (*cf. fiche E2*) et supposent, d'autre part, d'organiser l'espace urbain de façon à ce qu'il contribue aussi à la mise en réseau des espaces naturels (*cf. également chapitre 5.2.3*).

Ils nécessitent également de préciser les fonctions des différentes pénétrantes de verdure et de la charpente paysagère. Il s'agira en particulier de décantonner les mesures liées à la biodiversité du seul registre naturel afin de mettre davantage en évidence leurs contributions multifonctionnelles. Ainsi par exemple, les corridors noirs sont un moyen d'agir en faveur de la biodiversité mais aussi de l'énergie et de la réduction des GES (baisse de la consommation électrique). De même, la nature en ville contribue à la qualité des espaces publics, favorise les activités de détente et constitue une forme d'adaptation aux changements climatiques (lutte contre les îlots de chaleur).

A l'échelle des villes/communes de l'agglomération

- Ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel par la préservation, l'amélioration et le développement de la biodiversité.

Dans un premier temps, cet objectif doit se traduire par l'évaluation de l'état de la biodiversité, des écosystèmes, des fonctions écologiques et des services associés. Pour ce faire, des « diagnostics écologiques urbains » doivent être réalisés afin de dresser un état des lieux dynamique des territoires urbains et communaux en termes de biodiversité et de services écosystémiques. Cette approche doit être menée à différentes échelles spatiales et doit faire l'objet d'un diagnostic partagé entre les élus, les habitants, les associations, les organismes scientifiques et de recherche et les acteurs professionnels.

Cette évaluation doit ensuite permettre de développer des espaces de nature tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, par la promotion et la diffusion des pratiques d'ingénierie écologique dans l'aménagement et la gestion d'espaces de nature à l'échelle locale :

- gestion concertée et planifiée des espaces verts : coupes tardives, exportation de la fauche, semis diversifiés, etc. ;
- réduction des obstacles pour la faune ;
- étude de mesures adéquates pour gérer la prédation (animaux domestiques) ;
- construction d'ouvrages perméables à l'eau (parkings), et/ou végétalisés (toitures) ;
- création de petits biotopes : mares, prairies, ...
- inciter les habitants à mettre en œuvre des plantations utiles à la biodiversité (balcons, entrées d'immeubles...)
- etc.

L'intégration des enjeux de biodiversité en ville ne relève pas uniquement de l'action publique mais passe également par des initiatives privées par ailleurs génératrices de lien social. A différents titres, l'implication des habitants représente donc un axe qu'il convient de développer/encourager en s'appuyant, autant que possible, sur les dynamiques existantes. Ainsi par exemple, de nombreux projets issus de démarches participatives sur l'espace urbains et les extensions urbaines ont pu émerger suite à la loi genevoise sur la biodiversité (LBio).

Actions prévues pour remplir ces objectifs :

Fiches U1, U11, E1, E2, E5, E8, E10, E13, E14, Mn1, Co1

Eau

Eaux
-Stabiliser la consommation d'eau par habitant
-Garantir la disponibilité à long terme de la ressource en eau
- Maintenir les débits d'étiages des rivières
- Limiter l'imperméabilisation des sols
- Protéger l'espace minimal des cours d'eau
- Lutter contre les risques d'inondation

L'ensemble des problématiques liées à la gestion des eaux sont évidemment d'importance majeure. Certaines d'entre elles – émergentes – doivent faire l'objet d'une attention grandissante, telles que le traitement des micropolluants et les liens entre protection de la ressource en eau et développement des énergies renouvelables (hydroélectricité, hydrothermie, géothermie, valorisation énergétique des effluents...). D'autres méritent d'être approfondies et requièrent encore davantage de coordination transfrontalière sous l'égide, en particulier, de la communauté transfrontalière de l'eau : la gestion des eaux pluviales, la place des cours d'eau dans les outils de planification et d'aménagement du territoire, le partage de la ressource en eau à l'échelle de l'agglomération, la préservation des débits d'étiage et la gestion des risques naturels.

Ces axes sont à appréhender en lien étroit avec le développement de l'urbanisation et des infrastructures dans un contexte à la fois de croissance démographique et d'incertitude climatique qui augmentent la pression sur les ressources et les milieux et qui exposent davantage le territoire (augmentation des pluies de forte intensité, augmentation des épisodes de sécheresse et d'étiage, etc.).

Les programmes d'action mis en œuvre depuis plusieurs années ont donné au territoire une expérience solide en matière d'atténuation des aléas (ralentissement dynamique des crues) et de réduction de la vulnérabilité (intégration des zones inondables dans les documents de planification et d'aménagement). De même, les collaborations transfrontalières développées dans les années 1970 pour la réalimentation et la gestion de la nappe du genevois montrent sa capacité d'anticipation et d'adaptation. Ces réussites sont un encouragement à poursuivre.

Le territoire doit demeurer « moteur » en matière de gestion de l'eau.



Figure 62: crue centennale de l'Arve à Annemasse (mai 2015) – photo: Grand Genève



Figure 63: Bassins d'amortissement des crues sur le Foron (mis en service 2016) – photo: SIFOR

Objectifs spécifiques eaux et réseaux hydrologiques

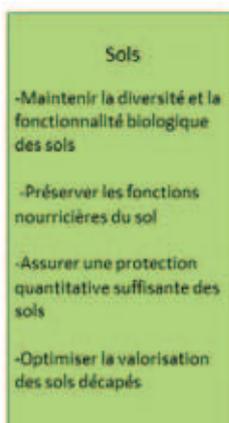
A l'horizon 2030, en vue d'une meilleure gestion de l'eau à l'échelle du Grand Genève, les objectifs spécifiques suivants sont définis :

- Maintenir les efforts de sensibilisation afin de, au minimum, stabiliser la consommation spécifique en eau par habitant à son niveau actuel.
- Garantir la disponibilité à long terme de la ressource en eau de façon équilibrée à l'échelle du Grand Genève, notamment par l'interconnexion des réseaux et/ou – selon les contextes – par l'abandon des ressources les plus vulnérables au profit des ressources plus importantes à disposition (Léman, Rhône et grandes nappes de la cuvette genevoise).
- Maintien des débits d'étiage des rivières par des mesures de soutien d'étiage coordonnées avec les actions de rétention/infiltration et de protection des sources vulnérables en tête de bassins versants.
- Limiter l'imperméabilisation des sols et les débits de ruissellement par une action sur les projets d'urbanisation et d'infrastructure, le partage de bonnes pratiques et la mise en place d'une fiscalité adaptée.
- Protéger l'espace minimal des cours d'eau (espace de bon fonctionnement) en complément des travaux de définition et de cartographie des dangers, puis l'intégrer dans les documents de planification et d'aménagement du territoire.
- Poursuivre les efforts de coordination transfrontalière pour la prévention des risques de crues et d'inondations.
- Maintenir une dynamique d'action transfrontalière. Les projets franco-suisses ont fait leur preuve (p.ex. contrats de rivière) et méritent d'être poursuivis et développés.
- Poursuivre les collaborations transfrontalières en faveur de la protection des eaux.

Actions prévues pour remplir ces objectifs :

Fiches U1, E1, E2, E4, E7, E8, E10, E12, E14, U12, U14, Mn1, Co1

Sols



Dans un territoire en croissance, les sols représentent une ressource précieuse et vulnérable. Leur protection est un enjeu majeur, tant du point de vue qualitatif (valeur agronomique...) que quantitatif (consommation d'espace).

Les objectifs de préservation des sols ne sont évidemment pas qu'une affaire environnementale ou agricole mais renvoient largement aux orientations d'aménagement du territoire et d'urbanisme. En France comme en Suisse, les évolutions législatives et réglementaires le rappellent (LAT, ALUR). Ainsi la Confédération a rappelé l'importance qu'elle accorde au respect des quotas de SDA (8'400 ha pour le territoire genevois).

A l'image des ratios employés pour illustrer l'empreinte écologique d'un territoire (nombre de planète ou nombre d'hectares/habitant), la consommation de sol constitue un indicateur particulièrement intéressant de la capacité d'une agglomération à organiser son développement de façon verte et compacte. (*fiche Mn1*).

Pour le Grand Genève, l'objectif quantitatif visé dans le PA2 consistait à diminuer de moitié le rythme de consommation de sol par rapport au scénario tendanciel. Il s'agit d'un objectif réaliste pour le PA3 à condition que la forte diminution des zones à urbaniser enregistrée dans les nouveaux documents d'urbanisme français et vaudois se confirme et traverse les risques de contentieux juridiques (cf. *fiche U3 et chapitres 5.2.1. et 5.2.6*).

Les objectifs quantitatifs liés aux sols étant principalement traités dans les chapitres « aménagement » et dans l'annexe « Prospective », la présente partie s'intéresse davantage aux objectifs qualitatifs. Sous cet angle, il s'agira en particulier d'identifier les bonnes pratiques de gestion méritant d'être portées et partagées à l'échelle de l'agglomération, surtout dans le cadre des grands chantiers.

Les modes de gestion des sols ne s'opèrent pas de la même manière entre la France et la Suisse lors des opérations de décapage, stockage et remise en état. Une homogénéisation des pratiques serait bénéfique en vue d'améliorer le niveau de protection des sols et garantir durablement leurs fonctions pour l'agriculture et la sylviculture.

Objectifs spécifiques Protection des sols

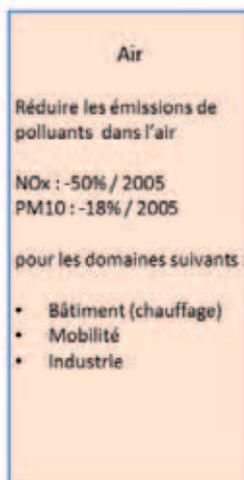
Les objectifs identifiés dans le Projet d'agglomération 2 demeurent évidemment valables et méritent d'être réaffirmés dans le projet de territoire :

- Préserver la diversité et la fonctionnalité biologique des sols, en maintenant leur capacité de décomposition. Le maintien de la fertilité des sols ne se limite pas à la capacité de production des sols, mais également à sa capacité à remplir d'autres fonctions (par exemple gestion des eaux).
- Assurer une protection qualitative suffisante des sols contre les atteintes de nature chimique (polluants, produits chimiques, etc.), physique (compactage des sols, érosion) ou biologiques (organismes étrangers pouvant altérer le processus biologique naturel des sols).
- Optimiser la valorisation des sols décapés : les 2 horizons formant le sol pédologique (couche supérieure ou terre végétale et la sous-couche ou sous-couche arable), sont des supports essentiels au fonctionnement et à la fertilité du sol. A ce titre, ils représentent un intérêt écologique, mais également économique sur le territoire. Leur valorisation doit être optimisée et coordonnée à différentes échelles territoriales afin de garantir des matériaux propices à l'amélioration de la qualité des sols existants et reconstitués.
- Assurer une protection quantitative suffisante des sols en limitant au strict minimum les suppressions définitives de surfaces de sols naturels nécessaires au développement de l'agglomération. Il s'agit de privilégier la régénération et la densification urbaine afin de limiter les extensions sur les territoires non bâtis et de soumettre les extensions nécessaires à des exigences élevées en matière de densité minimale et d'utilisation rationnelle du sol.

Actions prévues pour remplir ces objectifs :

Fiches U1, U3, U10, U11, U14, E4, E8, E12, E13, E14, Mn1, Co1

5.4.4. Améliorer la qualité de l'air



En matière de qualité de l'air, le bassin genevois et la vallée de l'Arve présentent toujours d'importants dépassements des valeurs qui engendrent des atteintes avérées sur la santé.

A l'échelle du Grand Genève, les prévisions issues du modèle transfrontalier G²AME ainsi que le plan OPAIR 2013-2016 pour Genève laissent espérer d'importantes améliorations de la qualité de l'air ces prochaines années, surtout en relation avec les améliorations technologiques et le renouvellement du parc automobile. Toutefois, ces prévisions devront être confirmées par les mesures du réseau de surveillance, qui témoignent ces dernières années d'une certaine stagnation des concentrations de polluants. Dès lors, les améliorations technologiques ne peuvent pas constituer le seul effet de levier, ceci d'autant moins qu'elles peuvent s'avérer moins efficaces que prévues (comme il en a été fait état avec le scandale Volkswagen).

Une réelle volonté politique d'amélioration de la qualité de l'air existe. Partagée par les acteurs français et suisses, elle se traduit par des stratégies de protection à différents niveaux (ex. stratégie genevoise pour l'air (2015), plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve (2012), engagement « Villes respirables » (2015), Plans climat-air-énergie territoriaux, (en cours),...), ainsi que par des actions concrètes (réduction de la vitesse en cas de pics de pollutions, mobilité électrique, Plan d'actions transfrontalier pour l'air - PACT'Air...) et par un monitoring transfrontalier utilisant l'outil commun d'évaluation et de prévision G²AME (Grand Genève Air Modèle Emission, (2015)

Ces volontés politiques convergentes ont permis de s'accorder sur différents paramètres.

Les types de polluants n'étant pas forcément les mêmes selon les secteurs, il a été choisi de fixer les objectifs de réduction sur les PM10 et les NOx. Les particules fines (PM10), et les oxydes d'azotes (NOx) représentent en effet deux paramètres communs pour l'ensemble du Grand Genève et pour lesquels des objectifs cibles peuvent être identifiés.

Par ailleurs, les normes en air ambiant n'étant pas les mêmes entre l'Europe et la Suisse, le PA2 proposait de **retenir la norme la plus contraignante** pour adopter une valeur cible commune à l'échelle du périmètre Grand Genève. La 3^e étape du projet confirme cette proposition. (N.B. : en moyenne annuelle, la norme suisse est plus contraignante soit, 20 µg/m³ contre 40 µg/m³ pour les PM10 et 30 µg/m³ contre 40 µg/m³ pour le NO₂).

Les 3 grandes catégories de sources de polluants sont connues: les émissions en lien avec le trafic routier, le chauffage et l'industrie/artisanat. Les principaux angles d'attaque pour lutter contre la pollution atmosphérique portent donc prioritairement sur la réduction des émissions attribuables aux systèmes de chauffage peu performants et la réduction des prestations kilométriques (TIM). La démarche franco-valdo-genevoise « PACT'Air » en cours de mise en œuvre (cf. *fiche action E6*) aidera les acteurs du territoire à identifier précisément les leviers d'action les plus efficaces.

Concernant l'évolution des émissions en lien avec le trafic l'essentiel des mesures de réduction de la pollution de l'air doit être axé sur une politique volontariste de réduction des prestations kilométriques et une évolution du comportement des usagers de la route. D'une manière générale, le report des TIM vers les TC contribue à l'amélioration de la qualité de l'air et doit être prioritairement favorisé. Sur la part TIM restante, l'éco-conduite, le co-voiturage et les mobilités électrique et douce doivent être encouragés.

Concernant l'évolution des émissions relatives au chauffage, les actions faisant le lien entre les domaines de l'air et de l'énergie sont à développer massivement :

- Les installations productrices de chaleur approvisionnées en combustibles fossiles ou au bois émettent des polluants dans l'atmosphère. Les particules fines issues de la combustion sont dangereuses pour la santé, les suies et certains HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) notamment sont cancérigènes. Un effort important doit être fait pour limiter au maximum ces émissions, à l'instar par exemple du fonds air-bois* initié dans la vallée de l'Arve et amené à s'étendre. Plus globalement, la substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables constitue un enjeu important pour le territoire. Dans le canton de Genève, la part nécessaire au chauffage est couverte par près de 95% d'énergies fossiles (gaz, mazout). La géothermie figure parmi les alternatives prometteuses. Les premiers résultats des campagnes de prospection conduisent en effet à penser qu'une part importante des besoins de chauffage pourra être couverte par la géothermie. La valorisation des résidus de chaleur (ex. CERN, CADIOM...) et le développement de l'hydrothermie font également partie des démarches à soutenir.
- S'agissant de la consommation énergétique des bâtiments, les exigences normatives françaises et suisses permettent d'apporter une réponse efficace pour les constructions neuves. La situation est en revanche beaucoup plus complexe concernant le bâti existant dans lequel se situe pourtant l'essentiel du potentiel d'amélioration énergétique. Les politiques, projets, programmes qui favorisent les assainissements énergétiques des bâtiments doivent donc se poursuivre et se renforcer (TEPI, DORéMI, plateformes de rénovation,...).

Le secteur industriel et artisanal est un émetteur important de COVNM (composés organiques volatils non méthaniques), des polluants précurseurs de l'ozone. Aujourd'hui, la répartition des émissions de COVNM à l'échelle du Grand Genève est moins précise que pour les NOx et PM10. La stratégie cantonale genevoise prévoit d'affiner le cadastre des émissions, dont la méthodologie serait alors étendue au Grand Genève pour l'intégrer au modèle G²AME.

Objectifs spécifiques Protection de l'air

A l'horizon 2030, le Grand Genève se fixe un objectif de résultat qui consiste à réduire de 50% les NOx et de 18% les PM10 par rapport aux niveaux de 2005.

Actions prévues pour remplir ces objectifs : Fiches T1, U1, E1, E2, E6, E4, E5, E15, Mn1

* <http://www.riviere-arve.org/projets/fonds-chaleur-air-bois.htm>

6. A L'ÉCHELLE DE CHAQUE PACA

Les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) constituent l'échelle intermédiaire entre celle du Grand Genève et celle des intercommunalités et communes. Ils ont été créés entre les deux premières étapes du projet d'agglomération, afin d'approfondir la connaissance du territoire et la vision de son devenir, mais surtout d'intégrer un beaucoup plus grand nombre d'acteurs dans la démarche de projet (élus locaux, associations, etc.). Au cours de cette 3^e génération de projet, les COPIL (comités de pilotage) ont pris le rôle d'instances de travail contribuant activement à la fois à la démarche d'analyse, à l'élaboration de la vision à leur échelle et à la définition des stratégies mobilité, urbanisation et environnement territorialisées. Ils deviennent également les acteurs privilégiés de la mise en œuvre.

Le présent chapitre détaille ainsi pour chaque PACA : le contexte territorial, les stratégies sectorielles et la concrétisation de ces stratégies par les mesures.

Les mesures des PACA sont détaillées dans l'Annexe 2 du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, qu'il s'agisse des mesures mobilité (fiches A et B notamment) ou bien des mesures urbanisation (PSD) et environnement-paysage.

Ce chapitre répond aux EB 1 et 4.

6.1. PACA Genève - Rolle

6.1.1. Le contexte

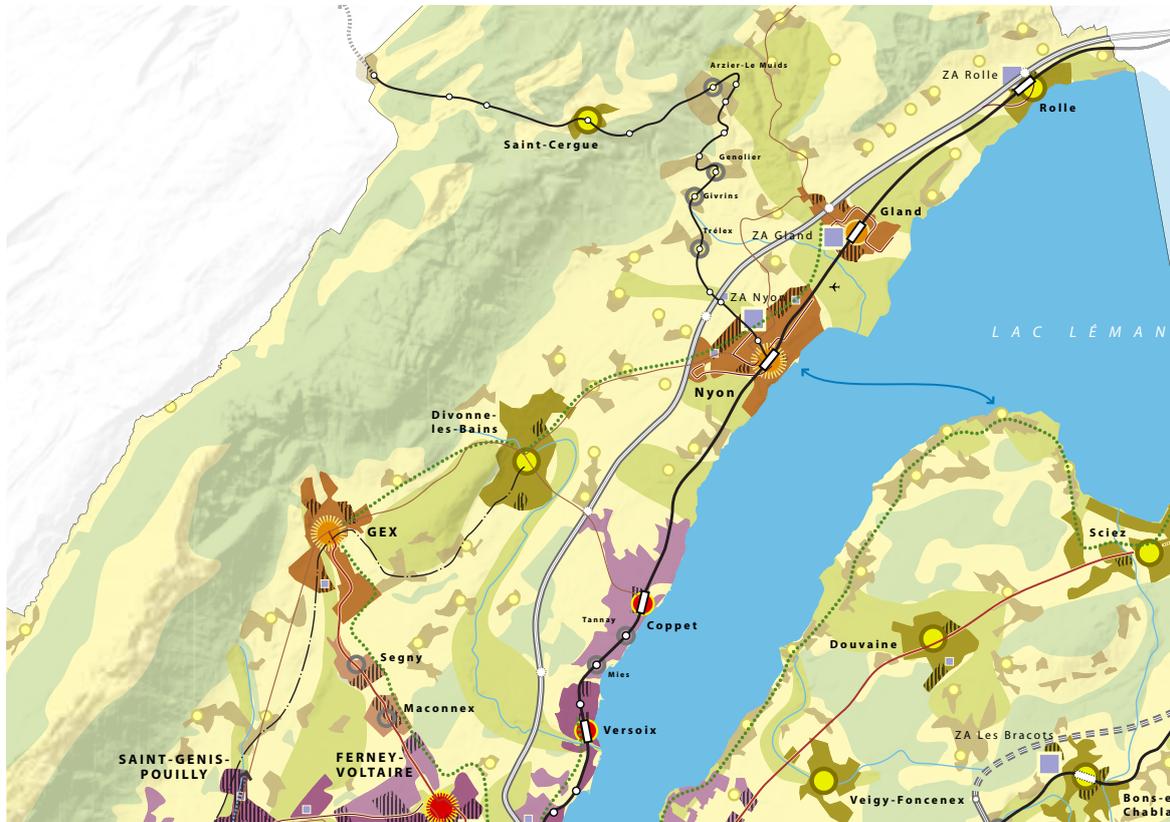


Figure 64: PACA Genève-Rolle (Annexe 1)

La région est caractérisée par une forte urbanisation le long du littoral - bien desservie par le chemin de fer et le réseau routier - reliant les pôles de Rolle, Gland, Nyon, Coppet et Versoix et avec les grands centres de Lausanne et Genève. Dans le territoire du Piémont et du Jura, l'urbanisation plus dispersée est formée de petites localités, hormis le centre régional de Gex et le centre local de Divonne-les-Bains.

Les secteurs les plus denses de Nyon, Rolle, Gland, Coppet et Versoix, sont structurés par la ligne de chemin de fer avec des gares situées au centre des localités. L'autoroute assure une desserte « arrière » du littoral, et du Pied du Jura avec ses nombreux villages. Les césures « vertes » entre les localités restent assez bien préservées.

Par contre, le territoire est marqué par une croissance démographique importante dans les communes suburbaines (notamment dans le pays de Gex) et une forte pression sur le développement territorial. Plus particulièrement dans le district de Nyon, les prix du foncier rendent l'installation des jeunes et le maintien des personnes âgées difficile, ce d'autant plus que la part du logement social est insignifiante.

Genève et plus généralement tout l'arc lémanique sont les moteurs d'un fort dynamisme économique. Le PACA s'intègre dans cette tendance et voit son territoire accueillir une importante croissance des activités, surtout tertiaires. Ce contexte demande une attention particulière pour maintenir une certaine diversité économique et pour valoriser les ressources locales et les atouts spécifiques du territoire.

6.1.2. Les grandes stratégies du PACA Genève - Rolle

Rappel des orientations 2012

Le territoire s'organise autour de l'agglomération régionale de Nyon formée des communes d'Eysins, Nyon, Prangins, Gland et Vich. Elle représente un potentiel important en matière d'urbanisation et de dynamique économique d'envergure et sert de référence pour le PACA en tant que relais pour ce bassin de vie.

Mobilité

La stratégie vise à profiter de l'augmentation de l'offre chemin de fer IR, RE et RER (RER 2017 -CEVA 2019 - Léman 2030)*, colonne vertébrale de la desserte de l'agglomération régionale, pour renforcer en concomitance l'offre de rabattement des transports collectifs routiers et du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) vers les centres. Ces derniers fonctionnent comme de grandes interfaces de l'agglomération régionale.

Les principes du réseau TC :

- un découpage en bassins versants permet d'organiser un réseau, connectant tous les villages et les centres de Gex et de Divonne-les-Bains, en rabattement sur les gares de Versoix, Coppet, Nyon, Gland et Rolle. Les villes réorganisent aussi leurs réseaux urbains en concomitance ;
- des liaisons lacustres directes entre le Chablais et le District de Nyon sont à renforcer à l'horizon 2030** pour les déplacements pendulaires ;
- la valorisation de l'axe ferré du NStCM participe au rabattement, une prolongation du NStCM jusqu'à la station des Rousses renforcerait l'offre pour les pendulaires et en complément optimiserait une offre touristique déjà fort utilisée pour desservir la station transfrontalière Dôle-Les Rousses.

Les principes du réseau des transports individuels motorisés (TIM) :

- Le schéma de desserte TIM conforte le réseau structurant suprarégional (autoroute A1) comme colonne vertébrale de l'accessibilité régionale, avec un réseau structurant interurbain qui relie les sous-régions aux jonctions. La route Suisse qui suit le bord du lac a pour fonction principale de structurer l'accessibilité des localités, mais apaisée en traversée de chaque localité.
- Le réseau structurant urbain est conçu pour permettre les accès aux zones urbanisées directement depuis les jonctions autoroutières, « en peigne », mais sans traverser, ou de manière réduite et modérée, les centres.

* L'offre ferroviaire principale structure le territoire le long du littoral autour des centralités de Versoix, Coppet, Nyon, Gland et Rolle. Les villages de Mies et Tannay sont aussi desservis par le RER et le Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) sert de rabattement sur la gare de Nyon pour les villages de Trélex, Givrins, Genolier, Arzier et St-Cergue.

** Depuis 2012 la ligne Chens-Nyon (supprimée à cause de l'impossibilité de prévoir un parking à Chens à proximité du littoral, « Loi littoral ») a été remplacée par la liaison Yvoire-Nyon utilisée par les pendulaires et les déplacements touristiques.

Urbanisation

L'excellente desserte du chemin de fer permet de densifier les coeurs de villes en développant des projets pour accueillir des activités et des habitants et proposer des espaces publics en réseau et de qualité. La volonté de limiter l'étalement urbain, inscrite depuis 2008 dans le Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD), est aussi relayée par le plan directeur régional du district de Nyon de 2010 qui préconise de localiser 75% de la croissance attendue dans les périmètres compacts des centres. La 4^e adaptation du PDCn-VD répartit la croissance entre les différents types d'espaces à l'horizon 2030 (*voir fiches Projets stratégiques de développement PSD*).

Environnement

Le développement en « colliers de perle » le long du littoral implique une attention particulière sur la préservation des césures vertes qui rythment le paysage. Le maintien et le développement du réseau des milieux naturels entre Jura et lac sont des objectifs primordiaux pour ce territoire soumis à de fortes pressions d'urbanisation.

Mise en œuvre depuis 2012

Les stratégies du PA2 ont été concrétisées par l'engagement et la mise en œuvre d'actions dans le PACA qui concourent à la réalisation des objectifs du Grand Genève. La mise en œuvre des mesures PA1 et PA2 est aussi engagée. La dynamique des projets d'agglomération a accompagné les collectivités dans leurs efforts de concrétisation.

Mobilité : favoriser le report modal

- La mise en œuvre du programme de réorganisation des transports publics régionaux et transfrontaliers en rabattement sur les gares régionales (Coppet, Nyon, Gland, Rolle) et urbaines (Nyon, Gland, Rolle) a permis de constater une augmentation de 20% de la fréquentation entre 2012 et 2015. Dès 2012 (51 communes nyonnaises, morgiennes et françaises en coordination avec le Canton de Vaud), ont procédé à une augmentation et adaptation de l'offre à chaque changement d'horaire, 15 lignes de bus dont Gex-Divonne-Coppet et Chavannes-des-Bois-Collex-Bossy-Versoix, sont concernées, comprenant aussi la mise en service au 1/4h du NStCM jusqu'à Genolier en 2015 et la réorganisation des réseaux urbains. Plus de 150 mesures d'aménagement pour faciliter la progression des bus ont été programmées (61 réalisées). Un fonds d'investissement a été adopté par toutes les communes pour financer le programme en partenariat avec le Canton de Vaud (*voir fiche U-3*).
- Dans le cadre des mesures d'accompagnement de l'amélioration du réseau TC, un concept régional de P+R district de Nyon a été élaboré en coordination avec l'étude Grand Genève P+R rive droite (couloir d'axe Vaud-Genève). La réalisation à Nyon et à Divonne de 3 P+R initie le processus de concrétisation qui devrait se poursuivre avec les P+R le long de l'axe du NStCM et le P+R de la gare de Rolle. Une approche concertée sur l'exploitation et la gestion tarifaire est en cours.

- Un réseau de vélos en libre-service a été inauguré en juin 2011 avec 13 stations et 150 vélos, répartis entre Nyon, Gland, Eysins, Prangins et Divonne. La maintenance et le rééquilibrage des stations du réseau la Côte sont assurés par l'association Pro-Jet, qui œuvre pour la réinsertion professionnelle de jeunes adultes. En parallèle plusieurs plans de mobilité de sites et d'entreprises ont été développés, dans les pôles d'activités d'agglomération : Terre Bonne à Eysins en vigueur depuis 2012, engagés à Nyon, à Prangins, à Rolle et Gland. En 2015 un « Guichet Mobile – Point d'information mobilité » pour accompagner les entreprises a été installé à Terre Bonne Eysins. Ce Guichet est également géré par Pro-Jet, son service sera partagé par plusieurs sites d'activités sur l'ensemble du district de Nyon.
- Une étude « politique cyclable régionale » est engagée depuis 2015 dans le district de Nyon pour concrétiser un réseau structurant et maillé, en concertation avec les communes, le canton de Vaud et les associations de promotion du vélo.

Mobilité : clarifier l'accessibilité TIM et le partage des usages

- Le programme d'élimination des goulets d'étranglement de la Confédération intègre le tronçon Le Vengeron-Nyon dans ses études de réalisation par étapes, comprenant aussi le réaménagement des jonctions. Des aménagements à court et moyen terme sont prévus pour le passage des bus sur les jonctions A1 du PACA.*
- L'accessibilité aux centres « en peigne » se construit : deux maillons importants de ce réseau, la RDU à Nyon - Eysins - Prangins et la Collectrice à Gland, sont en cours d'étude et de réalisation par étapes**
- La route Suisse (RC1) fait l'objet d'un projet d'ensemble pour proposer des aménagements permettant une pacification des traversées de localités et l'intégration des modes doux. La première étape, Versoix - Founex se réalisera dès 2017***.

Urbanisation : organiser et densifier les centres

- Dans l'agglomération régionale, des projets d'envergure ont été initiés, mais la volonté de concentrer le développement dans les lieux compacts bien desservis par les TC prévaut. Depuis longtemps la croissance est plus forte dans les villages, le rattrapage demandera quelques années, mais un renversement des tendances s'observe et la mise en application de la LAT et du PDCn-VD va accélérer le processus. Pour coordonner leur développement, des communes se sont organisées en schémas directeurs : Gland-Vich (SDGV), Nyon, Eysins, Prangins, Trélex, Grens, Duillier, Crans-près-Céligny schéma directeur de l'agglomération nyonnaise SDAN et Groupe de pilotage du projet de développement du secteur de la route de Distribution urbaine au nord de Eysins-Nyon-Prangins (GROUPE RDU).

* Le franchissement des jonctions A1 pour les bus, fait partie de la mesure PA212-8 programmée en 2018-2019

** Mesure PA1 et PA2 à la charge de l'agglomération

*** Mesures PA1 et PA2 cofinancées

- En 2012, une lettre d'intention a été signée par les communes de Rolle, Gland, Nyon, Coppet, le Conseil régional du district de Nyon, le Canton de Vaud, les CFF pour définir les étapes de réorganisation des gares à l'horizon 2030. Ainsi les quatre gares, rejointes par Versoix, ont démarré un travail sur la réorganisation des plateformes intermodales, en concomitance avec des processus d'urbanisation et de densification des secteurs adjacents. Dans les 5 gares des études ont été engagées et les travaux sont en cours ou planifiés, en relation avec Léman 2030.
- La volonté de favoriser les modes doux et valoriser l'espace public sont désormais des objectifs pour toutes les centralités, tout spécialement à Divonne et à Nyon où ces villes ont engagé une approche pour le « Cœur de ville ». Dans tous les villages desservis par le réseau TC bus une approche accessibilité modes doux, confort et sécurité des arrêts, a été faite en complément du programme de développement de l'offre. Une première tranche de mise en œuvre est proposée dans le PA3.
- Les centres de rabattement et le centre de Saint-Cergue desservis par le RER et le NStCM se sont aussi organisés pour un développement concerté, des schémas directeurs ont été adoptés (SD Terre Sainte et SDNStCM) et des démarches de densification et de valorisation des espaces publics des secteurs gares et haltes sont engagées. D'autres plateformes de discussion sont formées autour des communes de la Serine, du secteur Asse&Boiron et de l'ouest-rollois.

Urbanisation : construire l'agglomération régionale

Une coordination, réunissant les communes de l'agglomération régionale, le Conseil régional du district de Nyon et le Canton de Vaud, s'est mise en place pour accompagner la réalisation des projets d'importance, notamment de mobilité.

Environnement : renforcer la prise en compte de cette thématique

Les deux contrats corridors biologiques Vesancy - Versoix et Lac Pied du Jura qui couvrent l'entier du territoire du PACA ont été signés et leur mise en œuvre a débuté. Des mesures concrètes et de sensibilisation sont réalisées durant pour les 5 ans de la durée du contrat. Des démarches en faveur des énergies renouvelables sont aussi engagées avec une étude recensant les potentiels disponibles dans le district de Nyon et le PACA.

Les stratégies 2016



Figure 65: Stratégies PA3 – PACA Genève – Rolle

Les collectivités ont réalisé des efforts importants depuis l'adoption du PA2 pour la mise en œuvre du programme de transports publics. Le PA3 a pour objectif de compléter l'approche TC par le développement d'un réseau cyclable de rabattement, de liaison entre localités et de loisirs, afin de permettre aux déplacements cyclables de pendre leur place dans le système général de transports. La majorité des mesures du PACA concerne le réseau cyclable.

Développer l'approche mobilité douce et services à la mobilité

Une concertation de toutes les communes du district de Nyon et les associations de promotion du vélo a permis de mettre au point un réseau structurant et maillé intégrant les grands itinéraires du projet cyclable du Grand Genève. Un programme de mise en œuvre par étapes en fonction de critères de sécurité, opportunité (projets communaux en cours, connections entre tronçons déjà existants, etc.) est en cours de finalisation. Il est coordonné avec les démarches d'aménagement d'itinéraires cyclables ou voies vertes à l'échelle du PACA.

Des projets structurants sont d'ores et déjà à l'étude et proposés pour des mesures du PA3. Un effort important doit être accompli dans la promotion des mobilités douces, des mesures de sensibilisation (produits combinés, proposition d'itinéraires thématiques, etc) accompagneront la mise en œuvre du réseau.

Renforcer la stratégie de rabattement du PACA Genève - Rolle sur le réseau TC structurant du Grand Genève

La mise en service de l'offre Léman Express en décembre 2019, sera complétée par la mise en œuvre de mesures concrètes durant la période 2019 – 2025. Il s'agit de :

- La poursuite du développement des lignes TC de rabattement transfrontalières, à terme deux lignes seront mises en service Gex-Divonne-Nyon et Maconnex (connexion avec le BHNS Gex-Genève)-Divonne-Coppet qui compléteront l'offre existante (Gex-Divonne et Coppet) ;
- L'optimisation de l'offre du NStCM (1/4h à Saint-Cergue) et la faisabilité et étude de marché pour le prolongement du chemin de fer jusqu'au cœur de la station transfrontalière des Rousses (offre touristique) ;
- Réaménagement des interfaces de gare, notamment à Versoix, Coppet, Nyon, Gland et Rolle.

Organiser la vie au quotidien dans le territoire du PACA autour des bassins de vie locaux

Les questions qualitatives : la promotion de la qualité urbaine et paysagère (quartiers durables, espaces publics et modes doux, etc.), la valorisation des atouts du PACA (accompagner et soutenir les entreprises et institutions actives dans les domaines de pointe et d'innovation) et le maintien et la promotion de la diversité des activités, (tourisme doux, activités artisanales et valorisation des ressources régionales comme le bois, etc.) sont au cœur des défis des prochaines années.

Au vu de la forte croissance démographique récente et prévisible dans le territoire du PACA Genève-Rolle, il est proposé de consolider et/ou de faire évoluer les rôles des diverses centralités selon l'armature urbaine du PACA.

- Pour **Versoix**, l'objectif est de développer l'intercommunalité et d'améliorer la coordination avec Mies. Le bassin de vie de Versoix se chevauche avec celui de Coppet et l'agglomération centrale. En matière de mobilité, une étude doit être conduite pour définir les potentiels de réorganisation de la gestion du réseau routier pour mettre à profit la future jonction autoroutière de Versoix, liée à l'augmentation de capacité de l'autoroute. Les objectifs à poursuivre sont les suivants : limitation du trafic de transit dans le centre de Versoix, redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et des transports publics. La gare de Versoix est amenée à prendre en importance d'une part avec la mise en service du Léman Express, puis avec le renforcement de l'offre RE. Une requalification et mise en valeur de l'interface de la gare doit permettre de mettre à profit la capacité renforcée du RER.
- La commune de **Coppet** est autant une centralité pour son bassin de vie local qu'un lieu de rabattement sur le RE et le RER pour une partie du pays de Gex. Coppet verra son accessibilité encore améliorée dans les années à venir. Pour mettre à profit cette desserte renforcée, les espaces publics doivent être requalifiés de manière à favoriser l'usage des modes doux en provenance des quartiers et à destination du Bourg, de la gare et de son futur quartier (secteur gare Coppet-Commugny). Une attention particulière doit être portée à la perméabilité des tissus bâtis.
- **Rolle** joue le rôle de centralité locale pour son bassin de vie (rabattement sur le RE notamment) qui s'étend au-delà du périmètre du Grand Genève et de relais/tête de pont du Grand Genève vers Morges et Lausanne. Comme à Coppet, l'accessibilité renforcée doit être accompagnée d'une mise en valeur des espaces publics pour les modes doux, notamment

au regard du développement du quartier de la gare (secteur gare Rolle-Mont-sur-Rolle).

- La commune de **Divonne** est une centralité locale pour le nord du pays de Gex ainsi qu'un pôle touristique important. Il s'agit de structurer la croissance démographique et la transformation urbaine qu'elle induit dans la commune. Pour accompagner le processus de densification et de renouvellement, un accent doit être mis sur la qualité d'aménagement des espaces publics, un important projet est notamment en cours autour de l'ancienne gare. L'espace routier doit être progressivement requalifié pour mieux intégrer les usages locaux et diminuer la présence de la fonction de transit.

Renforcer l'agglomération régionale Nyon-Gland

Cette agglomération doit poursuivre ses efforts pour densifier les territoires urbanisés, mobiliser ses réserves et concrétiser ses projets afin d'augmenter sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois) dans le cadre de la LAT et du PDCn-VD. Pour l'accueil de nouveaux habitants et la promotion de la vitalité de ce lieu de vie et bassin d'emplois, il est proposé de :

- développer une stratégie de mobilisation des réserves et des potentiels de densification ;
- renforcer la coordination Nyon-Eysins-Prangins-Gland-Vich par une stratégie concertée de développement, et le renforcement de l'ingénierie pour les projets d'importance ;
- poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain des centralités, avec un travail complémentaire sur la perméabilité des tissus bâtis pour les modes doux, la qualité et mise en réseau des espaces publics des quartiers, des centres-villes et des gares, ainsi que sur l'accès aux espaces de délasserment (corridor Lac Pieds du Jura notamment) ;
- poursuivre la valorisation des lignes TC structurantes de l'agglomération régionale en requalifiant les espaces publics autour des arrêts. Renforcer la liaison TC Nyon-Gland par une augmentation de la fréquence et la desserte des quartiers denses ;
- réaliser les nouvelles infrastructures routières (route de distribution urbaine et Collectrice ouest de Gland) pour desservir les quartiers devant accueillir une part de la croissance à moyen et long terme et pour permettre la réorganisation des schémas de circulation au sein des urbanisations constituant l'agglomération régionale ;
- renforcer la politique de gestion du stationnement : maîtriser les déplacements pendulaires (tarif et durée), augmenter le taux de rotation en faveur des clients des commerces et redistribuer l'espace public en faveur des modes doux et des transports collectifs.

Renforcer l'agglomération compacte

Des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités pour les centralités vaudoises du Grand Genève, à savoir Coppet - Commugny (UD1-04), Nyon - Eysins - Prangins (UD1-05), Gland - Vich (UD1-06) et Rolle - Mont-sur-Rolle (UD1-07), validés entre Canton et Communes. Afin de répondre aux exigences de la LAT, la 4^e adaptation du PDCn-VD fixe une croissance de 17'950 habitants supplémentaires en 2030. Un état des lieux des planifications avec leurs horizons temporels a été établi. Un monitoring d'ensemble du développement de ces quatre secteurs sera réalisé à intervalles réguliers.

En outre le PDCn-VD fixe des taux de croissance selon une hiérarchie déclinée ainsi :

- Un taux de croissance de 1.5% par année de 2014 à 2030 pour les périmètres compacts des centres locaux (pour le district de Nyon - Begnins) et des localités à densifier (localités desservies par le RER et le NStCM Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids, Mies, Tannay) et de 1.7% pour Saint-Cergue centre régional.
- Un taux de 0.75% par année de 2014 à 2030 pour les villages et les secteurs hors périmètres compacts.

Qualifier le développement des bourgs et villages

La présence de l'autoroute est à mettre à profit pour y concentrer les flux et apaiser les réseaux routiers dans les centralités, dans l'ensemble des centres locaux et dans les localités, toutes les opportunités doivent être saisies pour apaiser les traversées de localités. En concomitance la densification des centres de villages, la transition entre le bâti et les espaces ouverts, la valorisation des cœurs de villages et des cheminements modes doux entre les localités doivent être développés avec les acteurs concernés. Mais surtout, afin d'éviter le phénomène des « villages dorts », un effort particulier des collectivités doit être apporté sur le maintien de fonctions socioéconomiques dans ces localités.

Concrétiser la stratégie socioéconomique

Au-delà du positionnement et du développement économique du territoire autour des fonctions haut de gamme, la stratégie économique vise à renforcer les activités garantes du fonctionnement du territoire au quotidien :

- Consolider les bassins de consommation et de production locale, les circuits courts, ainsi que le développement d'activités de transformation des ressources locales, notamment un pôle bois (démarche interrégionale filière bois) ;
- Elaborer un système de gestion des zones artisanales: anticiper les besoins fonciers liés à l'accueil de nouvelles entreprises ou à l'accroissement de la surface des entreprises endogènes, garantir la meilleure accessibilité possible aux zones d'activités pour les différents types de flux (logistique, personnel, clientèle, etc.) engager la mise sur pied d'un système de gestion (inscrit dans le PDCn Vaud) et coordonner ces approches dans le PACA ;
- Nyon – Gland agglomération régionale : favoriser le développement des entreprises liées à des activités innovantes comme moteur d'un développement de qualité ;
- Développer le tourisme doux, en profitant des atouts du PACA, « du Jura au lac » pour proposer une approche respectueuse des milieux naturels ;
- Renforcer le développement d'un tourisme patrimonial sur la Côte et liés aux activités thermales à Divonne.

Développer une véritable politique environnementale

Biodiversité

Les contrats corridors biologiques Vesancy - Versoix et Lac-Pied du Jura sont signés et leur mise en œuvre engagée. Il s'agit désormais de généraliser l'approche biodiversité et de la coordonner avec les démarches des réseaux d'agriculteurs (réseaux agro-écologiques) qui promeuvent la biodiversité sur la surface agricole, soit de construire une vision d'ensemble non sectorisée et accompagnée par des actions de sensibilisation à l'adresse de divers publics notamment scolaires.

Gestion des ressources

Afin de favoriser la transition énergétique une approche sur les potentiels d'énergies renouvelables est engagée. La sensibilisation des élus sur la préservation de ressources, énergie mais également eau, sol, etc., est un axe important d'une stratégie en construction.

Les actions du Grand Genève en faveur d'une politique environnementale cohérente, organisée en deux axes majeurs de travail, soit la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique, permettront au PACA de développer une approche coordonnée avec les politiques environnementales portées par les collectivités vaudoises, genevoises et françaises.

Renforcer la solidarité autour de projets communs

Le développement des centralités du littoral est bien entendu primordial, mais la volonté de conserver la solidarité entre les communes villageoises est tout aussi fondamentale pour éviter des fractures. Le développement d'une approche de valorisation des complémentarités entre centres et campagne doit se renforcer. La récente adoption d'un mécanisme de financement solidaire pour les projets régionaux par les communes de Régionyon est un élément fort de cette approche (voir fiche UD3).

6.1.3. La concrétisation des stratégies : les mesures

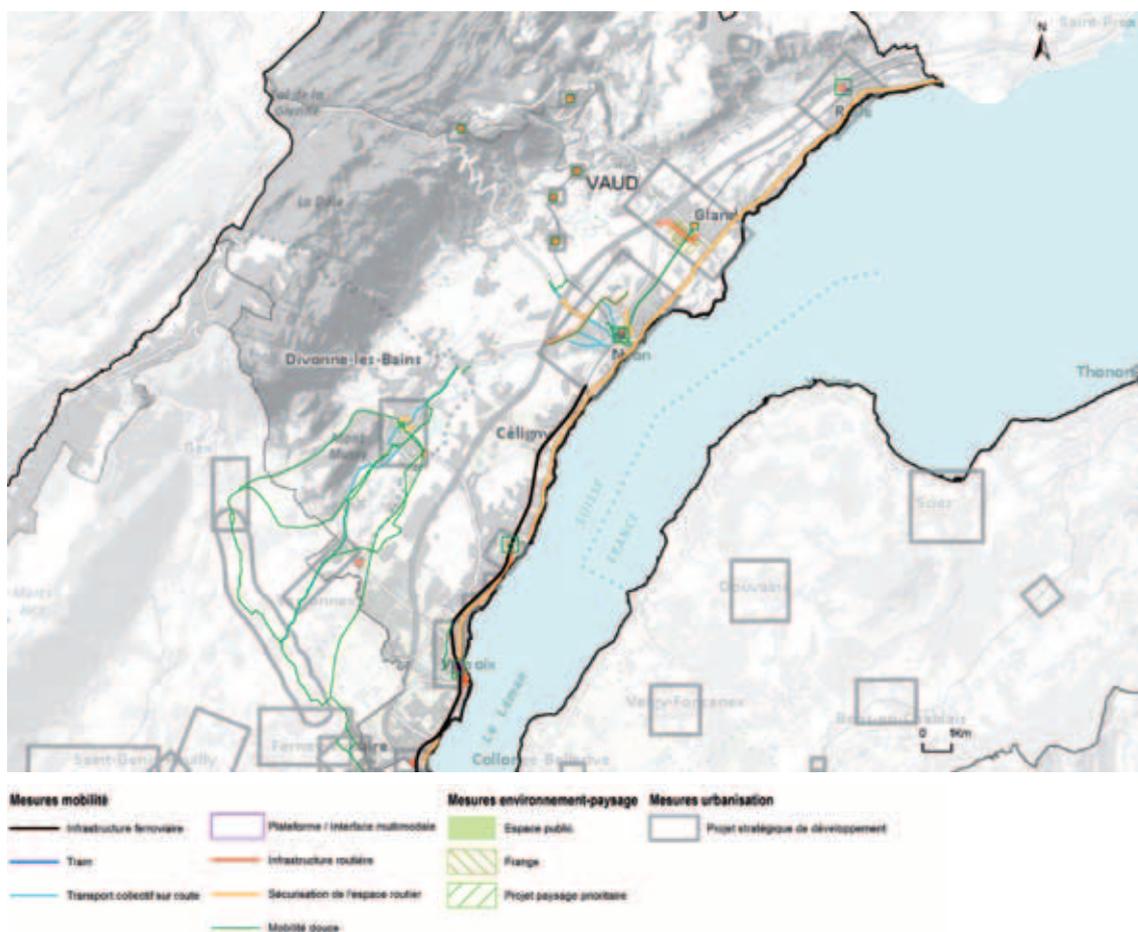


Figure 66: Mesures du PACA Genève-Rolle

Axe Genève-Nyon-Rolle et relations Lac-Jura (*fiche géographique 12*)

Les Projets stratégiques de développement (PSD) sont poursuivis et complétés par un nouveau secteur concernant les haltes du Léman Express de Mies et Tannay qui développent une approche de valorisation de ces secteurs. Ces sites stratégiques canalisent l'accueil de la croissance et du développement dans les lieux bien desservis par les TC, soit 8 PSD :

- Les Tuileries Bellevue, Versoix, Coppet - Commugny, Rolle - Mont-sur-Rolle, Divonne, Haltes du Nyon - Saint-Cergue - Morez (NStCM), haltes CFF Léman Express Mies et Tannay (nouveau), Sauverny - Versonnex (nouveau), ce sont des tâches permanentes du PACA.

Pour accompagner les urbanisations et en complément du programme transports collectifs, les mesures de mobilité douce sont les principales actions proposées dans le PA3 :

- amélioration de l'accessibilité modes doux et du confort des usagers pour 11 arrêts sur les lignes de rabattement TC autour des gares (12-42) en A ;
- compléments au réseau cyclable de rabattement, notamment depuis la jonction autoroutière à Nyon (12-43) et à la halte du NStCM (12-47) en A ;
- du côté de Genève la voie verte Pregny - Chambésy (12-32) et les aménagements sur l'axe Bois Chatton – Collex – Fayards (12-46) en A, ainsi que l'accessibilité MD à la halte des Tuileries (12-45) en B viennent également compléter le réseau de mobilité douce ;
- Versoix réorganise sa plateforme de gare, avec une nouvelle passerelle et le réaménagement de son interface (12-17) en A.

Au niveau des TC, les travaux d'aménagement de priorité pour les bus de la ligne Maconnex-Divonne-Nyon (12-27) sont proposés en B.

Pour les mesures environnementales :

- la mise en œuvre des deux contrats corridors Vesancy-Versoix et Lac - Pied du Jura est engagée sur une durée de contrat 5 ans. La coordination entre les nombreux acteurs impliqués dans cette mise en œuvre se met en place à travers les COPIL Corridors.

Le secteur Versoix – Coppet constitue **un des secteurs de coordination du projet de territoire du Grand Genève**. La proposition d'une démarche intercommunale Versoix – Céligny – Genthod - Bellevue afin d'optimiser les coordinations (équipements, transports, réseaux environnementaux et paysagers, etc.) est en phase de démarrage. La commune de Mies qui participe au schéma directeur intercommunal de la Terre Sainte (SDTS) a approché la commune de Versoix afin de travailler ensemble. Une coordination peut être envisagée, intéressant également les communes françaises de Sauverny et Divonne.

Agglomération régionale Nyon-Gland (*fiche géographique 31*)

L'agglomération régionale constitue **un des secteurs de coordination du PTGG**. La démarche de coordination est approfondie autour des thématiques de la gestion coordonnée des grands projets intercommunaux et de leur programmation, de la valorisation des espaces publics et naturels dans

une logique de réseau d'agglomération et de la préservation de l'espace naturel qui sépare les deux intercommunalités de Nyon et Gland :

- Mesures environnementales concernant la revitalisation des cours d'eau et le maintien des liaisons biologiques entre les deux intercommunalités sont proposées ;
- 2 PSD intercommunaux qui concernaient deux projets particuliers (quartiers RDU Nyon-Eysins-Prangins et quartiers Collectrice à Gland-Vich), figurant dans le PA2, sont dans le PA3 intégrés à une approche d'ensemble des deux intercommunalités regroupant toutes les planifications et les projets prévus par étapes jusqu'en 2040 et au-delà.

Des mesures mobilité PA3 accompagnent le développement des secteurs à enjeux particuliers :

- **Secteurs gare Gland et Nyon** : la poursuite de la réorganisation des plateformes de gare et la densification des quartiers adjacents sont prévus d'ici 2022 à Gland et 2025 à Nyon. A Gland, après l'amélioration du passage est (PA2, 31-5), il est proposé d'améliorer celui à l'ouest en priorité A (31-6), alors que la suite du travail sur la plateforme est prévue en C en lien avec Léman 2030. A Nyon, une démarche d'ensemble sur les deux faces de la plateforme intermodale de la gare est prévue pour l'horizon A (31-7). En complément aux projets de requalification de plusieurs axes du réseau routier de Nyon en faveur des MD et des TC (PA2, 31-9), de nouveaux axes d'accès à la gare de Nyon sont réaménagés dans le même esprit en priorité B (31-10).

De plus l'agglomération régionale bénéficiera d'une liaison cyclable structurante Nyon-Gland rapide et sûre, de gare à gare, c'est l'objet de la mesure A (31-12).

- **Secteurs RDU** : La construction de la route de distribution urbaine (RDU) sur les communes d'Eysins, Nyon, Prangins (PA1 et 2, 31-1, 31-14 et 31-26) à charge de l'agglomération est à l'étude, voire pour une partie déjà réalisée. Cette infrastructure est stratégique pour l'accessibilité de l'agglomération régionale ainsi que pour la desserte des nouveaux quartiers nord d'Eysins, Nyon et Prangins, prévus pour une réalisation par étapes jusqu'en 2030 et au-delà. Cet axe est accompagné d'un itinéraire cyclable en site propre, qui s'insère dans un axe structurant Divonne-Gland inscrit au programme cyclable régional. Les tronçons d'Eysins et Nyon font l'objet de mesures A (31-19 et 31-25). La suite de l'opération est proposée en B pour Nyon-Prangins (31-21) et C pour Prangins (31-27). Cet axe est conçu en épaisseur et sur une partie de son tracé, notamment sur la commune de Prangins, il comporte des espaces publics et parcs destinés aux habitants des futurs quartiers riverains. Cet axe ne fait pas concurrence à la mesure modes doux Nyon-Gland (31-12), car il est situé à une altitude supérieure, à une distance justifiant un complément du maillage MD et il joue aussi un rôle de distribution des quartiers urbains.
- **Secteurs « Cœur de ville » à Nyon** : la ville de Nyon renforce son approche espace public et mobilité douce. Le franchissement du Cossy au nord de la gare (31-22), en priorité A, complète la mesure de cheminement le long de la même rivière (PA2, 31-11) alors qu'une approche complète « Cœur de ville » est proposée en B (31-24). Afin de mettre en œuvre le concept « Cœur de ville » et la piétonisation du centre-ville, il faut au préalable faciliter son accessibilité à l'est en élargissant le tunnel sous les voies de chemin de fer pour organiser le partage des usages TC-TIM-MD (31-18 A). Enfin, une mesure concernant la mise en souterrain du NStCM dans sa partie urbaine est prévue à l'horizon C, elle s'inscrit dans la même volonté de proposer un espace public continu et de qualité au centre d'un futur quartier (Mangettes) tout en y permettant une densification plus importante.

6.2. PACA Genève - St.-Genis - Gex

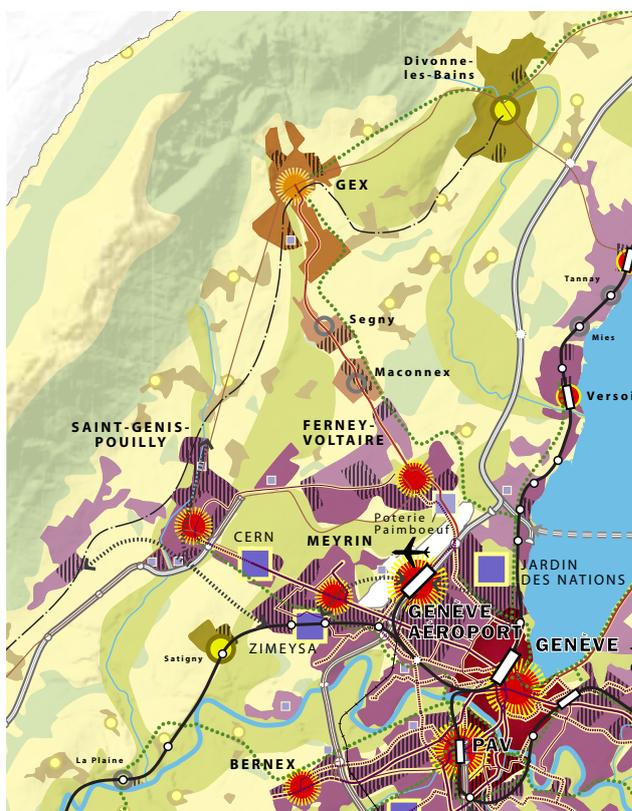


Figure 67: PACA Genève - St-Genis – Gex (Annexe 1)

6.2.1. Le contexte

Le secteur Genève/Saint-Genis/Gex est caractérisé par la coexistence d'une périphérie urbaine concentrée sur deux axes : Genève - Meyrin - Saint-Genis et Genève - Ferney - Gex, avec les équipements et infrastructures majeurs de l'aéroport international de Genève et du CERN. Avec les organisations internationales, ces deux équipements sont des moteurs économiques pour l'ensemble du Grand Genève.

Avec l'aéroport, ce secteur dispose d'un nœud TC important, mais auquel il n'est actuellement pas bien connecté. L'autoroute A1 traverse le périmètre à la hauteur de l'aéroport, avec des accroches à l'aéroport, ainsi que sur les deux axes précités (Meyrin - Saint-Genis et Ferney - Gex).

Ce secteur de l'agglomération se distingue par la convergence d'importantes dynamiques, rendant les besoins en déplacements, aussi bien internes que depuis et vers le reste de l'agglomération, toujours plus importants : croissance de l'aéroport (nombre de passagers, mais aussi de salariés sur la plateforme) ; croissance du CERN et développements en cours de planification des secteurs limitrophes (cf. la concentration de PSD décrite plus loin). Pour relever ces enjeux, l'amélioration de l'accessibilité au moyen de grands projets routiers et ferroviaires est prévue, mais à long terme (élargissement du contournement ouest de Genève puis traversée lacustre ; extension de la gare Cornavin puis nouvelle branche ferroviaire vers l'aéroport).

Le territoire est également marqué par une croissance démographique et des emplois importante. Dans la partie française du PACA, au-delà de la construction dans les dents creuses, la croissance démographique s'effectue principalement par densification et renouvellement du tissu existant: le long la RD1005, à St.-Genis, à Thoiry, à Gex et à Ferney. Les prix croissants du foncier et de l'immobilier rendent l'installation des classes moyennes et des entreprises de proximité difficiles, malgré un effort des collectivités en faveur du logement social. On constate aussi une forte tendance d'éviction de l'artisanat par les activités commerciales. Dans la partie genevoise du PACA, très attractive, de nombreux projets urbains sont engagés avec de forts potentiels en surfaces d'activités tertiaires ainsi qu'en logements.

6.2.2. Les grandes stratégies du PACA Genève – St.-Genis – Gex

Rappel des orientations 2012

Le Cercle de l'innovation, concept d'aménagement territorial et économique, vise à mettre en connexion les secteurs de développement urbain que sont le centre métropolitain de l'aéroport, les deux sites du CERN, la zone industrielle de Meyrin-Satigny (ZIMEYSA), les centre régionaux d'agglomération centrale de Meyrin, Ferney et Saint-Genis-Pouilly. Le développement urbain est concentré dans ces pôles existants. En son centre, le Cœur vert se veut un espace naturel et agricole multifonctionnel, préservé et valorisé qui accompagne les transformations urbaines.

Les deux axes Genève - Nations - Grand-Saconnex - Ferney d'une part et Genève - Meyrin - St-Genis-Pouilly d'autre part relient les trois centres régionaux au cœur d'agglomération et à la gare Cornavin, par une urbanisation densifiée, des espaces publics requalifiés et une desserte TC renforcée (prolongement des lignes de tramways sur ces 2 axes). Ils forment un premier pas vers une accessibilité consolidée à l'échelle du Cercle de l'innovation, notamment avec l'intention de relier l'ensemble de la région directement à l'aéroport et sa gare.

L'axe Cornavin - Ferney - Gex, relie l'agglomération régionale de Gex à l'agglomération centrale avec une desserte en transports améliorée (desserte rapide interurbaine par bus à haut niveau de service entre Gex, Ferney et le pôle d'échange multimodal P47 dans le secteur aéroportuaire) et se traduit dans le territoire par une alternance entre des urbanisations centrées sur les localités existantes et des césures vertes.

Mise en œuvre depuis 2012

Consolider le Cercle de l'innovation

La dynamique transfrontalière souhaitée autour du Cercle de l'Innovation n'a pour le moment pas aboutie de manière partagée, malgré un engagement marqué vers la mise en œuvre de la part des différents maîtres d'ouvrage. Cependant, une série d'études et de projets ont été lancés pour concrétiser la stratégie économique globale ainsi que pour mettre en œuvre la stratégie de développement urbain, au moyen des PSD du Cercle de l'innovation (Ferney, Grand-Saconnex, Vernier-Meyrin-Aéroport, façade sud de l'aéroport, ZIMEYSA, CERN, St.-Genis).

Egalement, une image directrice a été élaborée pour le Projet de Paysage Prioritaire (PPP) du Cœur vert, complémentaire au Cercle de l'innovation, identifiant 8 secteurs cohérents pour la mise en œuvre de mesures d'accompagnement paysage. Cette image se traduit petit à petit par des actions concrètes à travers le contrat corridor Vesancy-Versoix, la renaturation du Nant d'Avril ou des affluents du Gobé, une étude pré-opérationnelle sur le secteur de Feuillasse, etc. La coordination d'ensemble du PPP Cœur vert est toutefois à reprendre pour consolider les intentions.

Consolider l'offre TC pour le Cercle de l'innovation et favoriser le report modal

Le périmètre du PACA bénéficie de 12 mesures retenues pour un cofinancement par la Confédération en 2007 et 2012. Deux mesures devraient voir leurs chantiers démarrer début 2017 au-devant du CERN (esplanade des Particules et section de la voie verte sur l'esplanade).

La mesure «32-1-12 Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin», dans le Pays de Gex est déclarée d'utilité publique ; le démarrage des travaux est imminent, pour une durée de 3 ans (dès fin 2016).

Les autres mesures, situées sur Genève et pour la plupart étudiées dans le cadre des grands projets, concernent :

- le tracé de la voie verte d'agglomération dans sa partie «rive droite» et jusqu'à Saint Genis,
- l'accessibilité modes doux aux haltes ferroviaires,
- la restructuration d'axes forts TC (moyenne ceinture, Louis-Casai),
- l'interface de l'aéroport.

De nombreuses mesures non-cofinancées sont en cours d'étude et de planification, notamment en lien avec les projets urbains en développement.

Clarifier l'accessibilité TIM et le partage des usages

Plusieurs études de mobilité ont été menées, notamment l'étude de l'Office Fédéral des Routes (OFROU) concernant le goulet d'étranglement de Genève, ou autour des nouvelles jonctions, approfondissant les options pour l'accessibilité autoroutière de la région, ou encore concernant la stratégie d'implantation et de gestion des P+R.

Organiser et densifier les villes

Quatre grands projets prioritaires sont en cours de planification sur Genève : Grand-Saconnex, Vernier-Meyrin-Aéroport, Châtelaine, ZIMEYSAVER, auxquels on peut ajouter la coordination autour de la façade sud aéroportuaire. Le quartier des Vergers en cours de construction constitue aussi une mesure d'urbanisation pour ce secteur, de même que l'adoption et la réalisation progressive du plan directeur du Jardin des Nations. Diverses opérations de construction sont déjà en cours dans les centres locaux de Versoix et Satigny, bénéficiant d'une desserte ferroviaire et vont se poursuivre par des extensions urbaines ciblées. Le CERN a préparé son masterplan et co-pilote le projet de l'Esplanade des Particules et de ses abords.

Pour la partie française, le chantier de la Zone d'aménagement concertée (ZAC) Porte-de-France en entrée sud de la ville de Saint Genis Pouilly a démarré en 2015 dans la continuité de diverses autres ZACs et grandes opérations urbaines ayant contribué au fort développement du centre

régional. Les 1^{res} opérations de la ZAC Ferney-Genève-Innovation sont attendues pour 2017 ; la société publique locale Terr’Innov a été créée pour la conduite de l’aménagement de la ZAC. Dans le cadre d’un contrat d’axe préparant l’accueil du BHNS Ferney-Gex, les communes situées le long de la RD 1005 ont révisé leur PLU pour concentrer leur urbanisation autour de l’axe de transports, améliorer la qualité de leurs espaces publics et ainsi renforcer leur centralité.

L’ensemble de ces grands projets sont poursuivis dans le projet d’agglomération 2016.

Soutenir les initiatives environnementales

Différentes réflexions et projets sont engagés pour mobiliser les potentiels locaux en ressources énergétiques renouvelables au bénéfice des nombreux développements urbains du périmètre. Il s’agit en particulier d’encourager les synergies avec les acteurs clés de l’innovation présents sur le secteur (CERN et Genève aéroport).

Traduire ces intentions en planifications réglementaires

Le plan directeur cantonal genevois, approuvé en avril 2015 et en cours de mise à jour, a pris en compte les recommandations issues du plan de synthèse PACA et du PA2012. La révision du SCOT du Pays de Gex va être menée en parallèle à la prise de compétence de la Communauté de communes du Pays de Gex en matière de plan local d’urbanisme intercommunal. Pour conduire la refonte de ces documents de planification générale ou sectorielle, une étude générale d’aménagement et de planification est engagée. Le Pays de Gex travaille à l’évolution de ses compétences, notamment pour la mobilité, dans le cadre la réforme territoriale française.

Les stratégies 2016



Figure 68 : Stratégies PA3 - PACA Genève / St.-Genis / Gex

Au regard des choix actés et de l'avancement de la mise en œuvre, la structure globale du PACA Genève/St-Genis/Gex est stable et confirmée pour le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030. Certains points doivent être réévalués et ajustés, notamment le concept mobilité autour de l'aéroport pour mieux répondre aux flux croissants et des modifications mineures de la structure territoriale pour mieux localiser la croissance démographique.

Garantir et améliorer le rabattement de la mobilité du PACA Genève/St.-Genis/Gex sur le réseau TC structurant du Grand Genève

Afin de garantir l'accès depuis le PACA à l'ensemble du territoire du Grand Genève et au-delà au niveau régional, il s'agit de mettre en valeur les offres ferroviaires présentes : la gare de l'aéroport comme pôle d'échange majeur du territoire et la ligne ferroviaire de la Plaine comme potentiel de structuration des réseaux MD et de bus de rabattement.

Pour la partie française, un système de rabattement efficace doit être développé autant vers les gares du Léman Express que vers les axes forts (tram et BHNS). Les mesures et actions concrètes suivantes permettent de mettre à profit les opportunités du territoire :

- Réorganiser les lignes de bus avec pour objectif d'offrir, pour les différentes centralités régionales ou locales, autant un accès direct vers le cœur d'agglomération qu'un rabattement vers l'aéroport ou la ligne de la Plaine ;
- A plus long terme, envisager un développement du réseau ferroviaire avec une éventuelle réouverture de la ligne du pied du Jura et une éventuelle connexion au réseau suisse en menant les études préalables nécessaires (planifiées en 2017).

En complément aux mesures de rabattement, il s'agit d'appliquer un contrôle d'accès renforcé aux entrées de l'agglomération centrale et initier une gestion plus volontariste du réseau routier sur l'ensemble du PACA dans le but de maîtriser les flux d'accès au centre et de favoriser un report modal sur les TC et les modes doux.

Soutenir la dynamique du Cercle de l'innovation et sa connexion à l'agglomération centrale

Dans la logique du Projet de territoire Grand Genève, l'agglomération centrale doit maximiser sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois) comme les agglomérations régionales. Pour cela ainsi que pour promouvoir la vitalité du secteur de l'agglomération centrale compris dans le PACA Genève - St.-Genis - Gex comme lieu de vie et bassin d'emplois, il s'agit de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération centrale;
- Mener en complément un travail sur les espaces publics des centres-bourgs, des centralités de quartier, du centre-ville de Genève et des gares, ainsi que sur la nature en ville, le maintien et la qualification des coupures/corridors verts (nants divers, coupures vertes entre communes p.ex. sur l'axe Ferney - Gex);
- Valoriser les espaces de loisirs et de délasserement paysagers (cœur vert du Cercle de l'innovation, Jura, Mont Mourex, lac Léman) et leurs accès, en tenant compte des besoins et exigences des usagers (habitants, exploitants et autres).

Un travail de structuration est à conduire sur les thèmes de la localisation du développement urbain, des morphologies, des mutualisations d'équipements entre communes, d'un côté entre Ferney, Prévessin et Ornex et de l'autre entre St.-Genis, Sergy et Thoiry. En vue de ce rapprochement, il est pertinent d'inclure Thoiry dans l'aire urbaine de l'agglomération centrale. Cela impliquerait à terme entre autres le développement d'une offre TC urbaine structurante jusqu'à Thoiry, une évolution des densités et de la morphologie...

En matière de mobilité, plusieurs logiques se complètent :

- Conforter la gare de l'aéroport comme interface majeure des TP vers l'agglomération entière ;
- Valoriser les lignes TP structurantes :
 - à l'ouest prioritairement l'axe fort tram Genève – St-Genis, avec une première étape jusqu'à Porte-de-France, mais également l'axe fort bus complémentaire Genève-Vernier en requalifiant les espaces publics autour des arrêts ;
 - à l'est prioritairement l'axe fort Genève – Ferney avec dans une première étape le prolongement de la ligne de tram de la place des Nations jusqu'au pôle d'échange multimodale P47. Le Projet de territoire prévoit dans une étape ultérieure une extension de cette ligne en direction de Ferney-Voltaire ;
- Accompagner la réalisation de la ligne de tram vers le Grand-Saconnex par la réalisation d'une route d'accès au quartier des Organisations Internationales (route des Nations) permettant de garantir une accessibilité TIM efficace à l'autoroute ;
- Renforcer les lignes tangentielles avec la réalisation d'infrastructures favorisant la progression des lignes de bus de moyenne ceinture, notamment la desserte des secteurs de l'Etang et de la façade sud de l'aéroport ;
- Renforcer les liens tangentiels entre les deux axes de développement Genève – St.-Genis et Genève – Ferney – Gex, notamment avec la réalisation d'aménagements facilitant la progression des TC ;
- Créer une interface TC à l'emplacement de la future halte ferroviaire de Genève Châtelaine avec une première étape au niveau des axes forts TC (radiaux et tangentiels) ;
- Renforcer le maillage modes doux, notamment par la création d'infrastructures de franchissements des infrastructures majeures et par la poursuite du développement du réseau de voies vertes et liaisons cyclables d'agglomération, y compris en direction de Gex-Cessy (véloroute).
- Accompagner l'augmentation de capacité de l'autoroute de contournement par la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière à Vernier-Canada et réaliser une route d'accès permettant de diminuer les charges de trafic sur l'axe de la route de Vernier au profit de l'axe fort TC.
- Renforcer la gestion et le contrôle du stationnement dans tous les secteurs de l'agglomération centrale avec les objectifs suivants : maîtriser les flux pendulaires TIM et redistribuer l'espace public en faveur des TC et des modes doux.

Renforcer l'agglomération régionale de Gex

Dans la logique du Projet de territoire Grand Genève, l'agglomération régionale de Gex doit maximiser sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois) comme les autres agglomérations régionales, ceci d'autant plus qu'elle est très proche du secteur dynamique du Cercle de l'innovation. Pour cela, ainsi que pour promouvoir la vitalité de cette agglomération régionale comme lieu de vie et bassin d'emplois, il est proposé de :

- Comprendre l'agglomération régionale de Gex - Cessy en binôme avec l'axe Ferney – Gex (incluant Ségny et Maconnex) en ce qui concerne le développement urbain et la valorisation de l'axe de la RD 1005 (contrat d'axe BHNS Gex – Ferney). De fait, la dynamique de développement et les enjeux partagés (transports en commun, mobilité douce, développement d'offres commerciales, artisanales et de services, accueil résidentiel) font que ces communes sont fortement liées, sans supprimer les coupures vertes les séparant. Ces coupures vertes sont un élément marquant de la qualité et du fonctionnement du réseau vert-bleu (corridors de la grande faune etc.) et de l'attractivité des lieux. Il s'agit désormais de travailler la cohérence des espaces publics en profondeur (300m) autour de cet axe (perméabilité spatiale et visuelle, cheminements, lieux de vie, qualité de l'aménagement) et des morphologies urbaines.
- Mettre en œuvre l'axe du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) Ferney – Gex de manière à offrir une liaison TC efficace entre l'agglomération régionale Gex - Cessy et l'agglomération centrale.
- Renforcer la gestion et le contrôle du stationnement dans l'agglomération régionale Gex - Cessy avec les objectifs suivants : maîtriser les flux pendulaires TIM et redistribuer l'espace public en faveur des TC et des modes doux.

Organiser la vie au quotidien autour des bassins de vie locaux

Le territoire du PACA est marqué par une forte multipolarité et par l'existence de centralités de tailles diverses ayant chacune un rayonnement autour de lieux de vie plus ou moins élargis. C'est le cas de Gex (agglomération régionale et centre régional), de St. Genis, Meyrin et Ferney-Voltaire (centres régionaux d'agglomération centrale), de Divonne (centre local) et de l'aéroport (centre métropolitain). A une autre échelle c'est également le cas des différents bourgs et villages qui jouent un rôle de relai dans les territoires suburbains. En vue de la forte croissance démographique récente et prévisible (horizon 5 ans) dans le territoire du PACA, notamment côté France, il est proposé de consolider et/ou faire évoluer les rôles des diverses centralités selon l'armature urbaine du Projet de territoire :

- **Gex** : voir ci-dessus concernant l'agglomération régionale. En matière d'aménagement économique, il s'agit de structurer une meilleure offre touristique en articulation avec le tourisme du Jura, Gex étant ville-porte du parc naturel régional du Haut-Jura, et de consolider les fonctions administratives de Gex. Pour accompagner le développement résidentiel et en tirer le meilleur parti, les nombreuses opérations urbaines sont l'occasion de réserver des locaux d'activités à l'artisanat et au Bâtiments et Travaux Publics (BTP) ; une réflexion sur le positionnement commercial du centre-ville est à conduire, en lien avec Divonne.
- **St.-Genis** : St.-Genis joue un rôle important de centre régional d'agglomération centrale et de pôle économique dans le pays de Gex. Le centre régional ne se limite pas à la Porte-de-France, mais comprend le centre-ville existant de St.-Genis. Il est indispensable d'amener le TC structurant de l'agglomération centrale (tram) en profondeur dans St.-Genis. Autour

de la Porte-de-France et du centre-ville, l'accueil d'équipements complémentaires en cours (p.ex. lycée international) doit être poursuivi. De même, la requalification du Technoparc de St.-Genis en lien avec les activités du CERN est à poursuivre, avec l'implantation de services aux entreprises, de la logistique urbaine et une perméabilité urbaine vers le centre-ville. Au-delà de St.-Genis, les liens et coutures/maillages verts et MD ainsi que TC vers les communes voisines de Sergy et Thoiry sont développés, y compris en irriguant le pied du Jura dans son entier.

- **Meyrin**: le centre-bourg voit son positionnement renforcer en lien avec le projet de la ZIMEYSAVER (croissance du nombre de salariés, restructuration, mixité fonctionnelle, espaces publics et verts, services aux entreprises) et le nouveau quartier des Vergers (croissance de la population résidente, besoin de services à la personne, ...).
- **Ferney** et sa conurbation (avec Prévessin et Ornex) joue un rôle important de centre régional ainsi que de relais immédiat vers l'agglomération centrale (sur l'axe Genève – Gex) et vers l'aéroport. Les interfaces avec l'aéroport restent à développer. Ce pôle joue un rôle croissant dans la vie économique du pays de Gex, soutenu par l'accueil d'emplois prévu à moyen terme.

Soutenir et renforcer les potentiels économiques

En matière de développement économique, des initiatives volontaristes sont menées pour créer des emplois sur le territoire français, dans la logique du Cercle de l'innovation (St. Genis technopôle, ZAC/Cité des Savoirs à Ferney). On ne constate néanmoins pas encore la diffusion de la croissance économique en-dehors de la proximité immédiate de l'aéroport sur le territoire français.

En complément du positionnement économique autour des moteurs économiques (aéroport, CERN, organisations internationales, ZIMEYSA) et des fonctions haut de gamme qu'ils attirent, la stratégie économique vise notamment à renforcer les activités garantes du fonctionnement du territoire au quotidien et les activités spécifiques à ce territoire :

- Protéger les activités agricoles concurrencées par l'urbanisation et anticiper les tensions relatives à la cohabitation entre agriculteurs et habitants ;
- Optimiser l'aménagement des zones d'activités, en travaillant sur la densification des fonciers disponibles, la mixité des activités proposées, l'équilibrage des plans financiers, la mutualisation des équipements, infrastructures et services collectifs, la gestion des différents types de flux (logistique ; personnel), l'organisation de l'accessibilité tous modes (TP, MD, PL, TIM) et la qualité du bâti et des espaces publics ;
- Favoriser les potentiels d'essaimage du CERN et développer des interfaces avec l'aéroport ;
- Requalifier les entrées de ville et les zones commerciales en priorité, au détriment d'extensions et surtout des nouveaux pôles commerciaux ;
- Diversifier les leviers pour maintenir et diversifier les activités de services et de commerce dans les cœurs de villes et de villages ;
- Faire dialoguer les différentes échelles de territoires (communes, intercommunalités,...) pour engager la concertation autour de la programmation d'équipements et de services (conférence territoriale des équipements à l'échelle du PACA ?) ;
- Structurer une offre touristique en articulation avec le Parc naturel régional du Jura.

6.2.3. La concrétisation des stratégies : les mesures

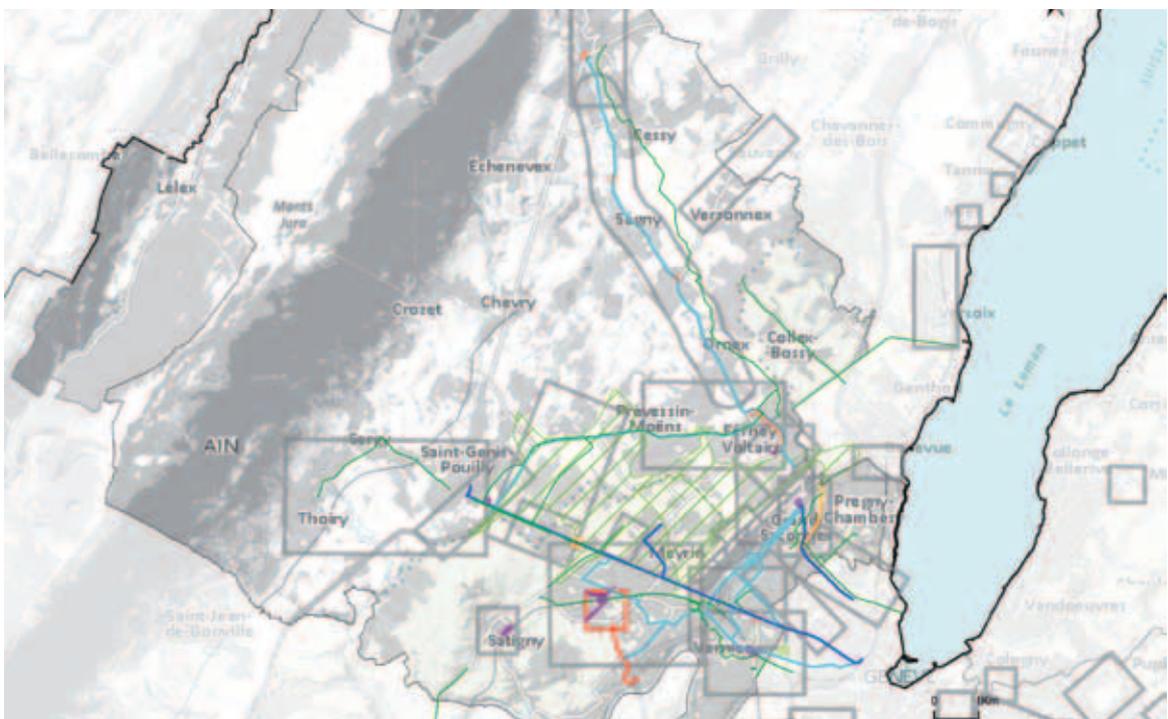


Figure 69 : Les mesures du PACA Genève/St.-Genis/Gex

Les secteurs prioritaires

Secteur Cornavin - Aéroport (fiches géographiques 11, 30, 32-1 32-2 et 33)

La partie nord du cœur d'agglomération est marquée par d'importants projets de densification et mutation urbaines (PSD), notamment Jardin des Nations, Châtelaine, mail sud, Cornavin – Montbrillant, à poursuivre dans les années à venir.

Un travail important concerne l'accessibilité à la gare principale de Cornavin et l'aménagement des espaces publics et des interfaces de ce nœud multimodal, mais également celle de l'aéroport qui est appelé à devenir une véritable interface TC pour l'ensemble de ce territoire (accès au Léman Express, tram, etc.).

La mise en service d'axes forts TC (TOSA) sur la façade sud de l'aéroport (tant au nord qu'au sud de l'autoroute), ainsi que l'aménagement de l'espace-rue sur ces tronçons. Si ils sont aujourd'hui conçus et réalisés de manière isolée, ils s'inscrivent à long terme dans la logique du Cercle de l'innovation en assurant les rabattements vers la gare de l'aéroport (voir ci-dessous). Ces mesures participent aussi à la réalisation d'un axe fort TC de moyenne ceinture, reliant le sud de Genève à l'aéroport, tout en desservant d'importants quartiers en cours de restructuration (Châtelaine, Etang) et créant une interface majeure au niveau de Châtelaine (Léman Express, axes TC radiaux).

L'autre projet phare concerne les mesures d'aménagement pour la réalisation d'un axe fort TC bus Genève – Vernier. En complément, la nouvelle jonction autoroutière de Vernier Canada et sa route d'accès libéreront les capacités nécessaires à l'aménagement d'un axe TC prioritaire et structureront l'accessibilité TIM à la ZIMEYSAVER.

Globalement, les espaces-rue sur la continuité Aéroport - Vernier – gare de Cornavin sont requalifiés en faveur des modes doux.

En accompagnement, il est prévu de gérer le stationnement public et privé d'une manière plus stricte notamment dans l'agglomération centrale. Les contrôles d'accès notamment de l'autoroute vers le cœur d'agglomération, mais globalement de l'autoroute vers le secteur de l'aéroport et vers le Cercle de l'innovation sont améliorés.

Cercle de l'innovation, pied du Jura et Gex (fiches géographiques 13, 32-1, 32-2 et 33)

Le Cercle de l'innovation constitue un des secteurs de coordination métropolitains du Grand Genève, grâce à la convergence des multiples dynamiques importantes en matière de croissance démographique et économique (aéroport, etc.), besoins de mobilité, etc.

Au sein du Cercle de l'innovation, les PSD sont poursuivis et complétés : ZIMEYSAVER, CERN, St.-Genis Porte-de-France, Ferney - Prévessin - Ornex, Ferney - Genève Innovation, Vernier - Meyrin-Aéroport, Grand-Saconnex, Cointrin Vision. Ils canalisent l'accueil de la croissance démographique et économique dans les lieux bien desservis par les TC (gare de l'aéroport, haltes de la ligne de la Plaine, axes forts TC tram).

Au-delà du Cercle de l'innovation, un deuxième secteur cible de croissance est l'axe de la RD1005 de Ferney jusqu'à Gex, avec les PSD RD1005 et Gex - Cessy. Là, l'enjeu est de structurer le développement urbain (espaces publics, densification et renouvellement urbain), les activités commerciales et les services autour de l'axe TC renforcé (axe structurant suburbain BHNS).

Les principales mesures infrastructurelles concernent le renforcement des offres TC sur les 2 axes principaux, avec l'extension du réseau tram vers St.-Genis (section CERN – St.-Genis Porte-de-France dans un premier temps, St.-Genis Porte-de-France – St.-Genis centre dans un deuxième temps) et, sur l'autre axe, l'extension du tram vers Ferney-Voltaire (section Nations – Grand-Saconnex (P47) dans un premier temps, Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire centre dans un deuxième temps). En accompagnement à ces projets structurants sont prévus la création d'un réseau bus de rabattement vers le terminus du tram Porte-de-France, le rabattement du BHNS de Gex vers Ferney, puis le cœur d'agglomération (pôle multimodal P47 ou Léman Express à la gare de Sécheron ou de l'aéroport) ainsi que des requalifications et priorisations TP sur la ligne de bus Ferney – St. Genis.

Au pied du Jura, l'offre TP est adaptée en coordination avec l'offre Léman Express de la ligne ferroviaire de la Plaine (coordination des horaires), en complémentarité des lignes de bus de rabattement vers St-Genis Porte-de-France qui sont réorganisées compte-tenu de l'extension du tram.

Suite des travaux à l'échelle du PACA

Renforcer les échanges partenariaux autour du «secteur métropolitain de coordination» du Cercle de l'Innovation et de l'aéroport en profitant de sa dynamique globale exceptionnelle et en faire une priorité du Grand Genève. Ces échanges doivent inclure a minima les questions de mobilité, de développement urbain et économique, de paysage ;

- Assurer la coordination autour des axes Genève-Meyrin-St-Genis et Genève-Ferney-Gex : mise en œuvre et articulation des mesures mais aussi les questions liées à l'exploitation des lignes transfrontalières ;
- Poursuivre les travaux autour du développement de l'infrastructure ferroviaire à long terme (ligne du Pied du Jura, «raquette», nouvelle gare au nord de l'aéroport) ;
- Travailler les secteurs intercommunaux de coordination et accompagner la mise en œuvre des PSD, notamment dans le cadre de la structuration des conurbations de St-Genis/Sergy/Thoiry et de Ferney/Ornex/Prévessins-Moëns.

6.3. PACA BELLEGARDE

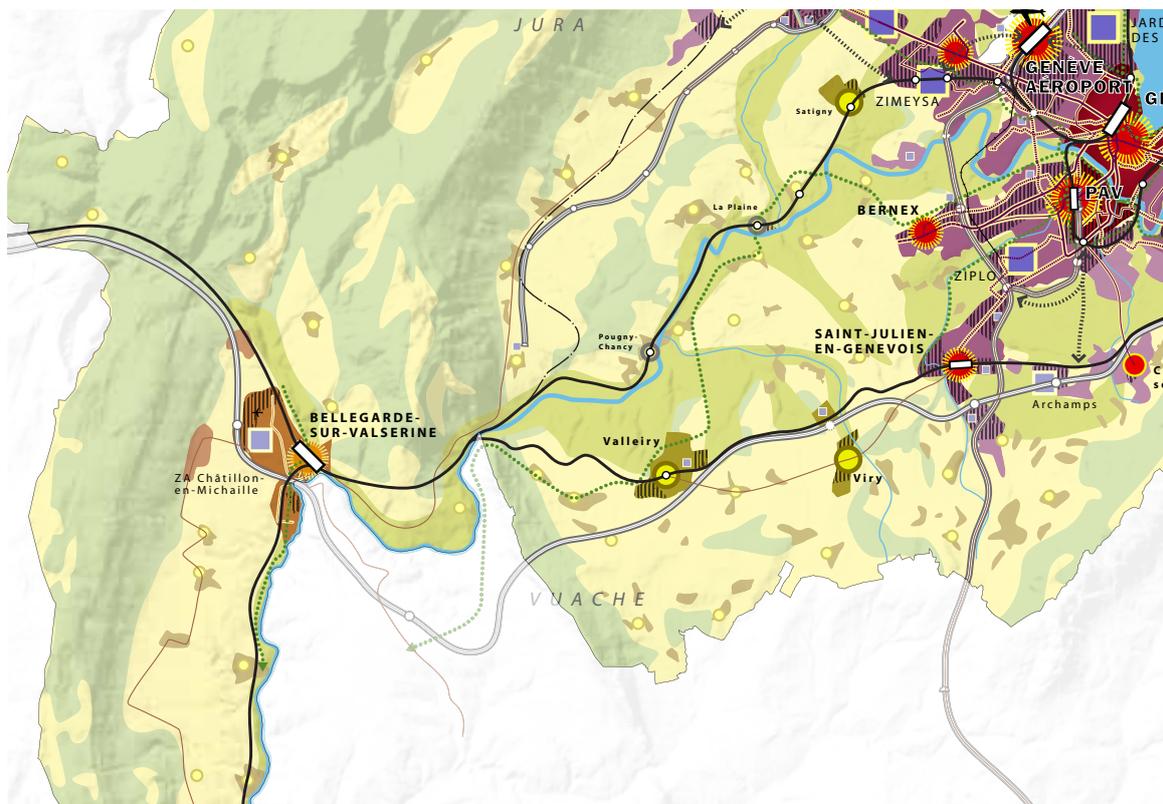


Figure 70 : PACA Bellegarde (Annexe 1)

6.3.1. Le contexte

Le PACA Bellegarde est caractérisé par une certaine complexité territoriale. Cette diversité se retrouve dans la variété des typologies paysagères dont on peut distinguer 6 ensembles topographiques principaux : le pays bellegardien, la Valserine, le pied du Vuache, la Champagne, le Mandement et le pied du Jura. Elle se traduit également dans son organisation : le territoire regroupe d'une part trois intercommunalités françaises (Pays bellegardien, Pays de Gex, Communauté de communes du Genevois) à cheval sur deux départements (Ain et Haute-Savoie) et d'autre part 9 communes de l'ouest du Canton de Genève.

Du point de vue de la structure territoriale, on distingue d'une part, l'agglomération régionale de Bellegarde et son arrière-pays immédiat entre le Rhône, la Valserine et le plateau de Retord caractérisés par un certain enclavement géographique par rapport au reste du Grand Genève (défilé de l'écluse) et d'autre part la plaine ponctuée de villages et de bourgs entre Jura, Rhône et Vuache.

Les liens ferroviaires et autoroutiers directs vers Genève rapprochent Bellegarde du cœur de l'agglomération. Cependant, une part importante des déplacements se font plutôt avec le Pays de Gex et l'ouest de la Haute Savoie pour lesquels Bellegarde constitue un bassin d'emploi conséquent. Autour de la plateforme de l'aérodrome de Bellegarde, une grande zone d'activités se consolide. Elle est située à cheval sur les communes de Bellegarde et de Châtillon-en-Michaille.

Les secteurs situés côté français aux pieds du Jura et du Vuache connaissent une croissance démographique exceptionnelle (3% et plus de croissance annuelle) dans l'espace des bourgs et des villages. A noter qu'une bonne partie de ce développement ne se fait pas par le biais d'une extension de la zone construite, mais par le biais de la densification du tissu pavillonnaire et rural existant.

Si la ville de Bellegarde possède un lien ferroviaire direct avec Genève, l'infrastructure traverse le paysage de la plaine, au nord-ouest de Genève et son parcours dessert des localités peu importantes (Pougny, la Plaine, Russin...). La croissance démographique, au pied du Jura, se concentre sur le coteau : en matière de transports, celui-ci est structuré par la 2x2 voies du Pays de Gex et une offre de transports en communs, malheureusement peu capacitaire (bus) et insuffisante au vu des besoins des habitants. En effet, l'ancienne ligne de chemin de fer du pied du Jura n'est aujourd'hui plus en service : les derniers trains de fret ont été arrêtés en 2012, toutefois, une réflexion est en cours quant à la possibilité de sa remise en service.

6.3.2. Les stratégies sectorielles du PACA Bellegarde

Rappel des orientations 2012

Les travaux menés entre 2010 et 2012 dans le cadre du plan de synthèse ont permis de définir à l'échelle intercommunale et transfrontalière du PACA une vision stratégique en matière de développement territorial à l'horizon 2030. Les principales recommandations issues du plan de synthèse du PACA Bellegarde, validées en juin 2012, ont été intégrées au projet d'agglomération 2012.

Urbanisation/Paysage :

- Affirmer le rôle de centre régional de Bellegarde-Châtillon-Lancrans comme porte d'entrée sud-ouest du Grand Genève et comme pôle local structurant ;
- Structurer l'armature des centralités en misant sur une croissance différenciée des bourgs et villages en fonction de leur rang dans l'armature urbaine (qualité de desserte par les réseaux de mobilité, présence d'équipements ou de services, etc.) ;
- Développer un réseau de services et commerces de proximité à l'échelle intercommunale et transfrontalière ;
- Maîtriser le développement urbain prioritairement dans les enveloppes urbaines ;
- Préserver les grands espaces ouverts et leurs fonctionnalités (agriculture, biodiversité, loisirs, etc.) et développer le maillage bleu-vert-jaune et les connexions paysagères ;
- Mettre en place une stratégie touristique franco-suisse.

Mobilité :

- Améliorer l'offre ferroviaire sur les axes Bellegarde – Genève et Bellegarde – Annemasse ;
- Étudier l'opportunité d'une réouverture à long terme de la ligne ferroviaire du pied du Jura ;
- Développer une stratégie multimodale (rabattements en transports publics, en MD, P+R) autour des principaux arrêts de transport collectifs, notamment les lignes de tram Genève – Bernex, Genève – Saint-Julien et Genève – Saint-Genis et les gares ferroviaires de Pougny-Chancy, Valleiry, Bellegarde, La Plaine, Satigny.

- Evaluer l'opportunité d'une réouverture de la gare de Collonges ;
- Réfléchir sur l'opportunité de développer une desserte Train express régional (TER) vers Bourg en Bresse via la ligne des Carpates ;
- Aménager des liaisons de mobilité douce transversales autour des centralités et des haltes de transports publics ;
- Maintenir le réseau autoroutier comme armature principale du réseau routier et préciser les interconnexions entre la 2X2 voies du Pays de Gex et l'A40 côté français (y compris la problématique de la traversée de Bellegarde), ainsi que l'A1 côté suisse ;
- Limiter l'impact du trafic de transit dans les localités et sécuriser leurs traversées ;
- Développer des moyens de mobilité adaptés aux espaces peu denses (prolongements et maillage des lignes existantes, transport à la demande, covoiturage, etc.).

Mise en œuvre depuis 2012

Si la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération peut s'avérer difficile, on note un nombre d'ores et déjà significatif de mesures ou d'actions engagées ou en voie de l'être. Globalement, sur le plan opérationnel, et sans être exhaustif, on peut relever les éléments suivants.

Favoriser le report modal

Le PA2 a mené à la mise en œuvre d'une série de mesures de taille limitée, notamment : la modification de l'électrification et de la signalisation de la ligne ferroviaire Genève – Bellegarde ; le renforcement du pôle multimodal de Valleiry ; la mise en service de la ligne de bus T entre le P+R de Challex et la gare de La Plaine.

Organiser et densifier le tissu urbain existant

La mesure la plus importante en matière d'urbanisation dans ce secteur du Grand Genève concerne le lancement du projet « Grand Bellegarde 2030 » qui englobe autant le PSD qui avait été identifié sur Bellegarde, Châtillon et Lancrans que le projet paysage prioritaire associé (PPP berges de la Valserine) élargi à l'échelle de l'ensemble du centre régional.

Pour les centralités locales de Viry et Valleiry, des démarches tendant vers la densification du tissu urbain existant ont été déclenchées avec la réalisation d'importantes opérations de logement dans les centre-bourgs ainsi que le renforcement des commerces, équipements publics et aux habitants. A La Plaine, le PLQ plan du Rhône a été réalisé.

Assurer la qualité environnementale et augmenter la qualité de vie

Deux contrats corridors ont été signés : Champagne – Genevois en 2012, et Mandement – Pays de Gex en 2016.

Rester attentif aux opportunités, urgences et points de vigilance

La principale opportunité à saisir pour faire évoluer le territoire du PACA Bellegarde et l'organisation des réseaux est la mise en service de l'offre Léman Express en décembre 2019. Par l'existence de la ligne ferroviaire Genève – Bellegarde, le réseau ferroviaire et son offre en augmentation constituent une opportunité majeure pour renforcer le rôle du centre régional de Bellegarde et pour développer un effet réseau en matière de structure des TC (bus de rabattements, pôles d'échanges, complémentarité avec les modes doux ou la voiture à travers les P+R). En outre, la

réalisation future des axes trams vers St-Genis et St-Julien offrent également l'opportunité de réorganiser et de faire monter en puissance les réseaux locaux de transports publics dans le pays de Gex sud ou dans la partie ouest du Genevois.

L'existence de la 2x2 voies du pays de Gex et son éventuelle connexion au réseau autoroutier existant doivent être mis à profit pour requalifier fortement les réseaux locaux, notamment dans les traversées de localités, dans le but de sécuriser les parcours et de minimiser les nuisances dues au trafic de transit.

En matière de points de vigilance, le territoire est marqué par une croissance démographique importante dans les communes du pied du Jura ainsi que du pied du Vuache et une pression croissante sur les classes moyennes et pauvres (difficulté de trouver des logements/habitats appropriés et abordables). On constate en même temps des dynamiques démographiques et économiques faibles à Bellegarde. L'ensemble du territoire est marqué par une sous-représentation de services à la personne, en comparant au reste du Grand Genève.

Un autre point de vigilance réside dans la fin de la gratuité sur le tronçon de l'A40 Annemasse-Saint-Julien et le risque d'un report de flux TIM sur les réseaux locaux. Cette évolution nécessite des mesures d'accompagnement sur les réseaux locaux afin de canaliser le trafic TIM sur l'autoroute et délester de manière pérenne les réseaux principaux en milieu urbain, mais également les points de passages secondaires où les infrastructures routières ne sont pas adaptées à une augmentation significative du trafic individuel motorisé.

Les stratégies 2016

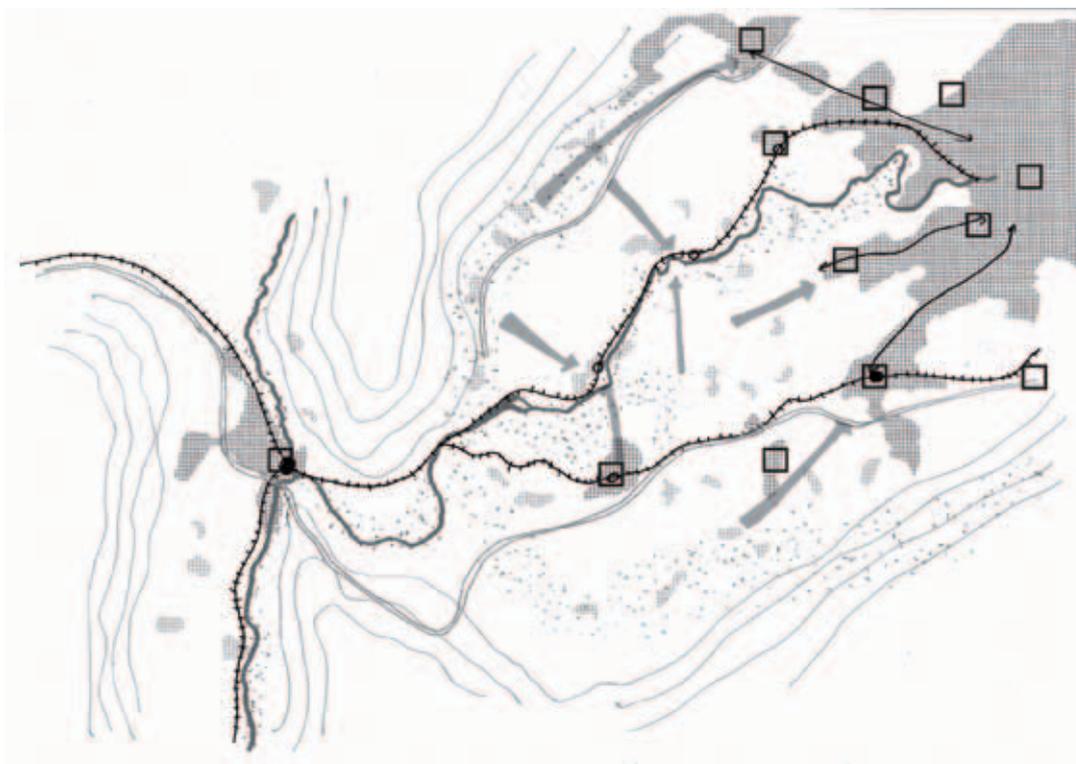


Figure 71 : Stratégies PA3 - PACA Bellegarde

Au regard des choix actés à l'échelle du PACA Bellegarde, la structure globale du PACA est stable et confirmée pour le Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030. Les stratégies initiées dans le PA2 sont poursuivies, précisées et complétées. Elles profitent des démarches engagées sur le territoire et sont désormais détaillées.

Mettre en place une stratégie de rabattement du PACA Bellegarde sur le réseau TC structurant du Grand Genève

Le futur RER de l'agglomération (ligne de la Plaine, mais également ligne du pied du Salève) doit être mis à profit pour mettre en œuvre les mesures et actions concrètes suivantes durant la période 2019 – 2025 environ :

- Dans l'agglomération régionale de Bellegarde, assurer une coordination des horaires des lignes de bus avec les lignes ferroviaires ;
- Dans le Pays de Gex sud, mettre en œuvre des lignes TC de rabattement (bus) vers les gares de La Plaine, puis dans un deuxième temps vers celle de Pougny avec coordination des horaires. Dans une première étape, mettre en œuvre des lignes de transport à la demande ;
- Ouvrir des discussions afin d'envisager sur la ligne TER routière Bellegarde – St.Genis une meilleure desserte à Péron, permettant un rabattement sur Bellegarde d'une part et sur St.Genis et le futur tram d'autre part.

De plus, il est important pour le territoire d'assurer la pérennisation de la desserte TGV à Bellegarde.

Développer l'agglomération régionale de Bellegarde

Dans la logique du PTGG, l'agglomération régionale de Bellegarde (Bellegarde, Châtillon, Lancran) doit maximiser sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois) comme l'agglomération centrale et les autres agglomérations régionales. Concernant l'accueil de nouveaux habitants et la promotion de la vitalité de cette agglomération régionale comme lieu de vie et bassin d'emplois, il est proposé de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération régionale (travail de promotion du développement de Bellegarde auprès des acteurs du marché immobilier), avec un travail complémentaire sur les espaces publics des centralités de quartier, du centre-ville et de la gare, ainsi que sur l'accès aux espaces de délasserment (Valserine) ; poursuite des travaux autour des services à la personne et des offres culturelles et de loisirs.
- Valoriser la ou les lignes TC les plus structurantes de l'agglomération régionale en priorisant les bus et en requalifiant les espaces publics autour des arrêts au gré des opportunités.
- Adapter progressivement l'exploitation et l'aménagement du réseau routier avec les objectifs suivants : maîtriser les déplacements en voiture et favoriser l'usage des TC et des modes doux, améliorer la qualité des espaces publics en adéquation avec les usages locaux.
- Développer une politique de gestion du stationnement avec les objectifs suivants : maîtriser les déplacements pendulaires, redistribuer l'espace public en faveur des modes doux et des transports publics, augmenter le taux de rotation en faveur des clients des commerces.
- A plus long terme, poursuivre les travaux en vue d'une connexion routière entre le sud du Pays de Gex et l'autoroute afin de minimiser le transit dans le centre de Bellegarde.

Organiser la vie au quotidien dans le territoire du PACA autour des bassins de vie locaux

En vue de la forte croissance démographique récente et prévisible (horizon 5 ans : croissance des derniers 5 ans poursuivie) dans le territoire du PACA Bellegarde, principalement dans le pays de Gex sud et dans le Genevois, il est proposé de consolider et/ou faire évoluer les rôles des diverses centralités selon l'armature urbaine du PACA dans le PA2, ceci en coordination avec les principes de desserte du territoire, notamment :

- Pays de Gex sud : En matière de développement démographique et urbain ainsi qu'aménagement économique, la forte croissance démographique constatée dans ce territoire depuis 10 ans, qui se prolongera à l'avenir (permis de construire déposés, etc.) fait émerger un besoin accentué de structuration et d'organisation de la vie au quotidien (disponibilité d'équipements, de services à la personne, etc.) St. Genis et le cœur d'agglomération sont proches, mais tout de même trop éloignés pour servir le territoire par rapport en besoins du quotidien. On constate l'accueil d'équipements dans une série des communes du pied du Jura (p.ex. collège et lycée à Péron). Il se pose la question de l'émergence d'une ou de plusieurs centralité(s) locale(s) sur lesquelles l'accueil d'équipements sera concentré, avec une organisation conséquente des offres en matière d'accessibilité. Pour assurer une desserte par les transports publics de ces secteurs, une double stratégie est à développer : d'une part, il s'agit de profiter de l'existence de la ligne du bus interurbaine Bellegarde – St. Genis (ligne TER) pour assurer une desserte interne au pays de Gex. Cette desserte est à assurer par un arrêt supplémentaire de la ligne à Péron. D'autre part, des rabattements sont à organiser sur la ligne ferroviaire Bellegarde – La Plaine – Genève. Les lignes de rabattement vers les haltes de la Plaine et de Pougny peuvent-être développées par étape, avec un transport à la demande (TAD) en première étape.

Dans les bourgs et villages, avec parallèlement à une stratégie de maximisation de l'utilisation de la 2x2 voies du Pays de Gex, une attention particulière sera portée au réaménagement des traversées de localité dans le but de garantir une haute qualité de vie et de minimiser le transit.

- Genevois haut savoyard : Dans le Genevois, la forte croissance démographique, notamment des communes du pied du Vuache, a amené le SCoT à repenser la structuration de ce territoire autour de centralités locales, Viry et Valleiry. Si Valleiry est confirmé comme centralité locale au sein de son territoire, avec un rôle de rabattement sur le réseau ferré, Viry a gagné en importance, notamment après la restructuration de son centre-bourg liée à la réalisation d'un éco-quartier (construction de logements, installation de commerces et services...). Le changement de statut dans l'armature urbaine du PTGG implique désormais un travail sur la mobilité et l'accès aux équipements publics, avec notamment la sécurisation de la traversée du centre-bourg et la mise en place de cheminements modes doux.

La desserte en transports publics de ce territoire est à assurer prioritairement par un rabattement sur le centre régional de Saint-Julien (ligne Dn actuelle). Ceci permet d'une part d'assurer une continuité vers le cœur d'agglomération par un rabattement sur le tram, mais également d'offrir une liaison TC vers les services, commerces, offres de loisirs et de culture du centre régional. A terme, un rabattement vers la gare de Pougny-Chancy est à envisager, lorsque la desserte sera améliorée.

La promotion de la dynamique de développement à Bellegarde est essentielle pour l'ensemble du Pays bellegardien et même au-delà en direction de la vallée de la Valserine. Néanmoins, aussi dans ces territoires, il est indispensable d'organiser des pôles de vie locaux, qui pourraient être renforcés encore, par exemple Injoux-Génissiat.

Renforcer la stratégie socioéconomique

Au-delà du positionnement et du développement économique des parcs d'activités économiques de Bellegarde-Châtillon, la stratégie économique vise notamment à renforcer les activités garantes du fonctionnement du territoire au quotidien et les activités spécifiques à ce territoire :

- Accompagner le développement de produits agricoles locaux de qualité (exemple : l'AOC Bleu de Gex : actuellement, de Bellegarde sur Valserine à Saint-Laurent en Grandvaux, 4 ateliers assurent une production annuelle d'environ 550 tonnes. Deux coopératives à gestion directe, 1 coopérative de vente de lait et une fromagerie privée) ;
- Accompagner le développement des fonctions support (BTP, logistique), en corrélation avec leur accessibilité. Dans cette optique, le projet de village artisanal de plus de 28 000 m² sur le Technoparc de Collonges, près du commencement de la D884 (2X2 voies du pays de Gex) est un projet à enjeux ;
- Accompagner le maintien de l'artisanat grâce au « logement social d'entreprise ». Le secteur de l'artisanat bénéficie d'une dynamique importante dans le Pays de Gex. Le nombre d'entreprises a augmenté de 36% depuis 9 ans. 200 nouvelles entreprises sont créées chaque année. Néanmoins, l'offre de foncier économique et d'immobilier à vocation artisanale reste insuffisante par rapport à la demande ;
- Préserver la qualité urbaine face aux nuisances provoquées par le transit de camions au centre-ville de Bellegarde ;
- Renforcer les fonctions de centralité par la protection des surfaces dédiées à l'accueil des services marchands et non marchands autour des pôles gares ;
- Bellegarde, cité estudiantine du Grand Genève : Tirer parti des valeurs foncières faibles, des bas prix du marché immobilier, du potentiel non exploité que représentent les logements vacants pour structurer, en lien avec l'université une offre de logements étudiants de taille ;
- Inscrire Bellegarde dans l'offre culturelle de l'agglomération ;
- Structurer une meilleure offre touristique en articulation avec les deux versants (nord et sud) du Jura pour étendre l'espace de loisir du Grand Genève ;
- Connecter la gare de Bellegarde à l'itinéraire véloroute ViaRhona par une piste cyclable sur le Pays bellegardien.

L'espace des bourgs et des villages du pays de Gex sud/pied du Jura (*fiche géographique 13*)

Au pied du Jura, une approche intercommunale devrait s'engager dans le sens d'une démarche de coordination autour des problématiques liées à la hiérarchisation des centralités (aujourd'hui pas de centres locaux structurants au sud du Pays de Gex), la mutualisation des équipements, la stratégie de desserte TC ou la préservation des entités patrimoniales entre Collonges et Saint-Genis, ceci dans le contexte de la forte croissance démographique dans ce secteur. Cette réflexion devrait également intégrer un volet paysager (Projet paysage prioritaire) intégrant les actions définies dans le cadre de la mise en œuvre du contrat corridor Mandement – Pays de Gex.

En matière de mobilité, au-delà de la mise en place d'un certain nombre de P+R, l'accent est mis sur les mesures qui améliorent le rabattement du trafic sur les offres TC structurantes : ligne ferroviaire de La Plaine (cadence au ¼ heure en 2030), tramway à St. Genis. A cela s'ajoute un travail concernant l'attractivité et le fonctionnement des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM). A long terme, il est envisagé de rouvrir la ligne ferroviaire du pied du Jura (étude de faisabilité à venir).

L'espace des bourgs et des villages du Genevois français/pied du Vuache (*fiche géographique 14*)

Au pied du Vuache, secteur concerné également par une croissance démographique importante, il y a également un enjeu de mise en œuvre d'un secteur de coordination intercommunale pour le développement et la structuration de la vie au quotidien (accueil d'équipements partagés, accessibilité, commerces, surfaces réservées pour l'artisanat et les activités productives) entre Vulbens et Saint-Julien.

La densification à Valleiry se poursuit autour des potentiels de développement proches de la gare. Le PSD à Viry est confirmé, dans un cadre de réflexion élargi par rapport au PSD affiché en 2012, en lien avec le changement de statut de Viry dans l'armature urbaine vers une centralité locale. Les enjeux sont liés à la mobilité (apaiser les traversées TIM dans le bourg, développer les mobilités douces autour des principaux lieux de vie de la commune et des équipements publics).

En matière de mobilité, l'accent est mis sur le développement de l'offre TC de rabattement vers St. Julien (RER et tram) et Valleiry (RER), ainsi que d'axes de mobilité douce structurants, notamment la Via Rhôna et les liaisons entre Valleiry, Viry et Saint-Julien.

La suite des travaux à l'échelle du PACA

- Poursuivre et approfondir l'approche «Grand Bellegarde 2030» ;
- Mettre en œuvre les démarches autour des secteurs de coordination du pied du Jura et du pied du Vuache ;
- Accompagnement d'études pré-opérationnelles autour de PSD à enjeux ;
- Monitoring : mise à jour du plan guide et revue de projets annuelle.

6.4. PACA Genève - Bernex - St.-Julien

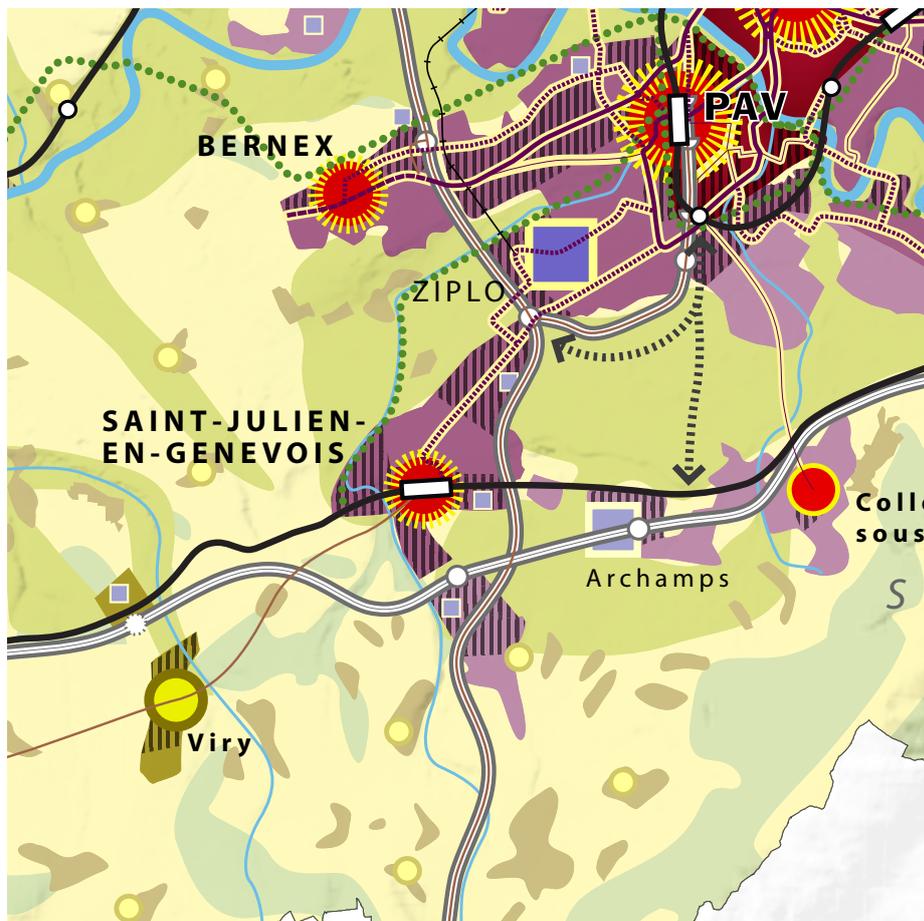


Figure 73: PACA Genève - Genève – Bernex – Saint-Julien (Annexe 1)

6.4.1. Le contexte

Le secteur Genève – Bernex – Saint-Julien de l'agglomération centrale est marqué par deux corridors ou axes urbains, l'un de Genève vers Bernex et l'autre vers St. Julien-en-Genevois via le PAV et les gares de Pont-Rouge et Bachet. Ils se trouvent en pleine dynamique de développement urbain autour des axes de tramway qui les tiennent.

En même temps, une particularité du secteur forgeant son identité est la forte imbrication de l'urbanisation avec les grands espaces ouverts, agricoles et naturels, ainsi que de loisirs. Des plaines de Compesières et de Neydens, au pied du Salève, aux massifs boisés de la Champagne et à la plaine de l'Aire via le vallon de l'Arande, le territoire du PACA s'apparente à une mosaïque d'espaces ouverts et urbains maillés par des connexions paysagères à préserver et à valoriser.

En matière de mobilité, le secteur est essentiellement structuré autour des lignes TP radiales reliant les deux centres régionaux de Bernex et Saint-Julien aux gares du Léman Express ainsi qu'au cœur de Genève.

Le secteur est fortement marqué par le réseau autoroutier et ses diverses jonctions irrigant le réseau routier local (A40 au pied du Salève, A41 en direction d'Annecy, contournement ouest de Genève, accès sud au cœur d'agglomération et au PAV). Cette position au cœur des infrastructures routières régionales est un avantage, mais présente également des risques de nuisances par la percolation du trafic automobile vers les réseaux secondaires dont les capacités ne permettent pas forcément d'absorber les flux de transit pendulaires.

Globalement, le secteur connaît une forte croissance démographique, autant dans la partie Suisse du territoire (grands projets en cours) que dans les communes françaises situées au pied du Salève, à St. Julien et dans son arrière-pays immédiat.

Avec le quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV), la Zone Industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) et le secteur économique Saint-Julien – Neydens – Archamps, ce périmètre de l'agglomération centrale dispose d'atouts importants et une diversité de surfaces pour une dynamique économique élevée. Il peine cependant à déclencher une dynamique économique véritablement transfrontalière.

6.4.2. Les stratégies sectorielles du PACA Genève – Bernex – Saint-Julien

Rappel des orientations 2012

Le plan de synthèse du PACA Genève – Bernex – St-Julien, dont les recommandations ont été validées par les partenaires en 2011, puis reprises à l'échelle du schéma d'agglomération en 2012 définit une vision cohérente à l'échelle intercommunale et transfrontalière pour l'aménagement du territoire. Celui-ci a servi de base pour la mise à jour des documents d'urbanisme et nécessite aujourd'hui une consolidation en fonction de l'état d'avancement des mesures de mise en œuvre et de l'évolution des territoires.

Les recommandations actées à l'échelle du PACA par thématique et intégrées dans le projet d'agglomération 2012 sont présentées ci-dessous. Elles restent largement valables.

Urbanisation

- Le développement des centres régionaux de Bernex et de la Porte sud de Genève (secteur ZIPLO + ville élargie de Saint-Julien).
- Le développement de la ville compacte autour des axes forts Genève – Bernex et Genève – Saint-Julien et des principaux arrêts de transports publics.
- Concevoir des développements urbains (extension, densification, mutation) de qualité en prévoyant des formes urbaines denses, mixtes et constituées d'un réseau d'espaces publics de qualité (notamment via les PSD/GP PAV, Chapelle-les-Sciers, Cherpines, Perly-Certoux, Route de Chancy, Saint-Julien-gare)
- Traiter les limites entre les nouvelles urbanisations et les espaces ouverts

Mobilité

- Mettre en place un système de transports hiérarchisé et multimodal tout en favorisant le développement de l'usage des transports collectifs et des modes doux ;
- Développer le réseau de transports collectifs d'échelle régionale par la mise en service du Léman Express puis, à terme, d'une extension de l'offre ferroviaire dans le sud de l'agglomération centrale ;
- Poursuivre le développement des axes forts TC par la réalisation des lignes de tramways Genève – Bernex et Genève – Saint-Julien ;
- Poursuivre le développement des lignes de transports en commun complémentaires, tangentielles et de rabattement sur les gares Léman Express et les arrêts de tramway ;
- Privilégier l'usage du réseau autoroutier pour le trafic de grand transit et d'agglomération ;
- Réaliser des compléments routiers limités à des améliorations locales, structurant les quartiers et favorable à l'amélioration du cadre de vie des habitants (boulevard des Abarois à Bernex, accès ouest de St Julien, desserte de Perly et infrastructures routières Genève sud) ;
- Développer une politique de stationnement (parkings et P+R) pour faciliter l'usage des transports en commun ;
- Mettre en place un réseau de mobilité douce hiérarchisé (liaisons rapides le long des axes forts, liaisons paysagères le long des voies vertes, liaisons de rabattement vers les arrêts de transports en commun).

Environnement

- Conserver les grandes entités ouvertes et paysagères et leurs fonctions agricoles, biologiques et de loisirs (campagne de Compesières, plateau de Neydens, plaine de l'Aire, coteau de Bernex) ;
- Assurer la mise en réseau des espaces ouverts par la création et le renforcement du maillage paysager et des corridors verts-bleus-jaunes (Rhône-Champagne, Compesières - Neydens, Compesières - Troinex) ;
- Privilégier la gestion à ciel ouvert ainsi que la renaturation des cours d'eau ;

Mise en œuvre depuis 2012

La mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération s'est parfois avérée plus difficile qu'attendu. Pour autant, on note un nombre d'ores et déjà significatif de mesures engagées. Globalement, sur le plan opérationnel, et sans être exhaustif, on peut relever les éléments suivants.

Favoriser le report modal

A l'échelle du PACA, la mise en œuvre des mesures depuis 2007 et 2012 porte essentiellement sur la construction en cours de la liaison ferroviaire CEVA (permettant la mise en service du Léman Express) ainsi que des gares de Pt-Rouge et Bachet. Avec la gare de St. Julien, ces deux gares de Léman Express forment les premières accroches au système ferroviaire des axes de tramway dans le secteur: la ligne de tramway Genève – Bernex (réalisée, travaux d'extension vers Vailly engagés en 2018) et de Genève – Saint-Julien (phasage en deux étapes 2019/2023).

En lien avec le développement urbain important à Bernex (grand projet), le barreau routier nord de Bernex joue un rôle important pour garantir l'accessibilité de ce secteur (mise en service prévue pour l'arrivée des premiers PLQ en 2022).

A noter également le développement de l'offre TC autour du centre régional de Saint-Julien avec notamment la mise en service de la ligne M vers Collonges, Archamps, Beaumont et Neydens.

Organiser et densifier le tissu urbain existant

Côté genevois, une série de grands projets ont été inscrits au Plan directeur cantonal, notamment le projet Chapelle-les-Sciers (déjà inscrit au précédent plan directeur cantonal et en cours de construction), les grands projets Bernex, Cherpines, PAV, ainsi que le projet prioritaire Perly-Certoux-Bardonnex (dès 2023, puis après 2030, sous réserve de l'accord de l'ARE concernant les SDA). Au-delà des grands projets, des actions seront également mises en œuvre pour densifier l'urbanisation existante le long des routes de Chancy et de Saint-Julien. Globalement, en lien avec les contraintes de la LAT Suisse, le Plan directeur cantonal préconise des densités importantes dans les secteurs de développement (voir aussi ci-dessous, stratégies 2016).

Côté français, on observe un rythme de croissance qui reste soutenu avec quelques extensions urbaines liées au développement résidentiel et une densification des principales centralités (part de logement collectif accrue). Le SCOT du Genevois privilégie néanmoins le renouvellement urbain et la densification pour le développement résidentiel: à cet effet, il prévoit, à l'horizon 2024, 96 hectares de nouvelles extensions urbaines, contre 228 hectares consommés en extension sur la période 1998-2008. Cette enveloppe de consommation foncière est répartie entre les communes selon leur rang au sein de l'armature urbaine, et se décline comme suit: 14 ha pour la ville centre de Saint-Julien, la partie ville élargie de Neydens (secteur Envignes) et d'Archamps (secteur Technopole), 34 ha pour les bourgs (Valleiry, Viry, Collonges et Beaumont) et 48 ha pour les villages. Ainsi, le SCOT du Genevois français a pour vocation de réduire la consommation foncière afin de préserver les espaces naturels et agricoles et limiter l'étalement urbain. Les divers PSD dans ce secteur sont bien engagés: Saint-Julien-Chabloux est en cours de construction; dans le secteur Saint-Julien-gare, les premières constructions sont réalisées et une 2^e phase est en cours d'étude. L'Ecoquartier de Viry est actuellement en cours de finalisation (construction de la tranche 2).

Archamps Technopole représente aujourd'hui 50ha de foncier économique : il reste aujourd'hui très peu de disponibilités foncières, la quasi-totalité du site étant commercialisée. Un projet d'extension de 18ha est prévu afin de permettre la pérennisation et le renforcement de la technopole. En parallèle, l'éco-parc du Genevois (Cervonnex) est en cours de développement : dès 2018, les travaux démarrent afin d'aménager plus de 20ha. Le secteur des Envignes, quant à lui, connaît des mutations qui devraient s'accroître ces prochaines années.

Assurer la qualité environnementale et augmenter la qualité de vie

Le contrat corridor franco-genevois Champagne – Genevois a été signé en novembre 2012 et est depuis mis en œuvre progressivement. Il prévoit notamment la réalisation d'un éco-pont sur l'A40 à Viry en 2018.

Dans la continuité des travaux engagés il y a plus de dix ans dans le cadre de la renaturation de l'Aire sur la partie genevoise, des projets sont en cours pour étendre les aménagements sur la partie française du cours d'eau, puis éventuellement en direction des affluents de l'Aire, notamment l'Arande.

Rester attentif aux opportunités, urgences et points de vigilance

Les principales opportunités à saisir pour faire évoluer le territoire du PACA Genève – Bernex – St. Julien et l'organisation des réseaux résident dans la construction et l'extension des lignes de tram de Bernex (mise en service à l'horizon 2018/2019) et de St. Julien (mise en service par étapes entre 2019 et 2023), mais également dans la mise en service du Léman Express en décembre 2019. En effet, le réseau RER aura un effet bénéfique complémentaire dans la mesure où il contribuera à offrir une alternative pour les flux TIM en provenance d'Annecy, ainsi que pour une partie du trafic empruntant la douane de Bardonnex, mais ayant des origines/destinations dans d'autres secteurs (Annemasse – Aéroport par exemple), ce qui permettra d'alléger ces axes aujourd'hui surchargés.

En revanche, il existe un risque de report des flux autoroutiers TIM sur les réseaux locaux, en lien avec la fin annoncée de la gratuité de l'autoroute A40 entre Saint-Julien et Annemasse. Un enjeu particulier consiste donc à identifier et à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour canaliser le trafic TIM sur l'autoroute et délester de manière pérenne les réseaux principaux en milieu urbain, mais également les points de passage secondaires, dont les infrastructures routières ne sont pas adaptées à une augmentation significative du trafic individuel motorisé.

En matière de point de vigilance, le territoire est marqué par une croissance démographique importante dans les communes du pied du Salève (l'arc de Viry via Beaumont jusqu'à Collonges-sous-Salève) et une pression croissante sur les classes moyennes et pauvres. A ces fins, le SCoT de la Communauté de communes du Genevois vise à limiter l'accueil de population dans les communes du Genevois français (afin de garantir des services et des équipements adaptés au niveau de population), et encourager la construction de logements sociaux. Si tous les secteurs à urbaniser selon le PA2 et le plan de synthèse du PACA dans ce territoire sont réalisés, les offres (en place et planifiées) en matière de TC vers le cœur d'agglomération seront probablement insuffisantes.

Les stratégies 2016

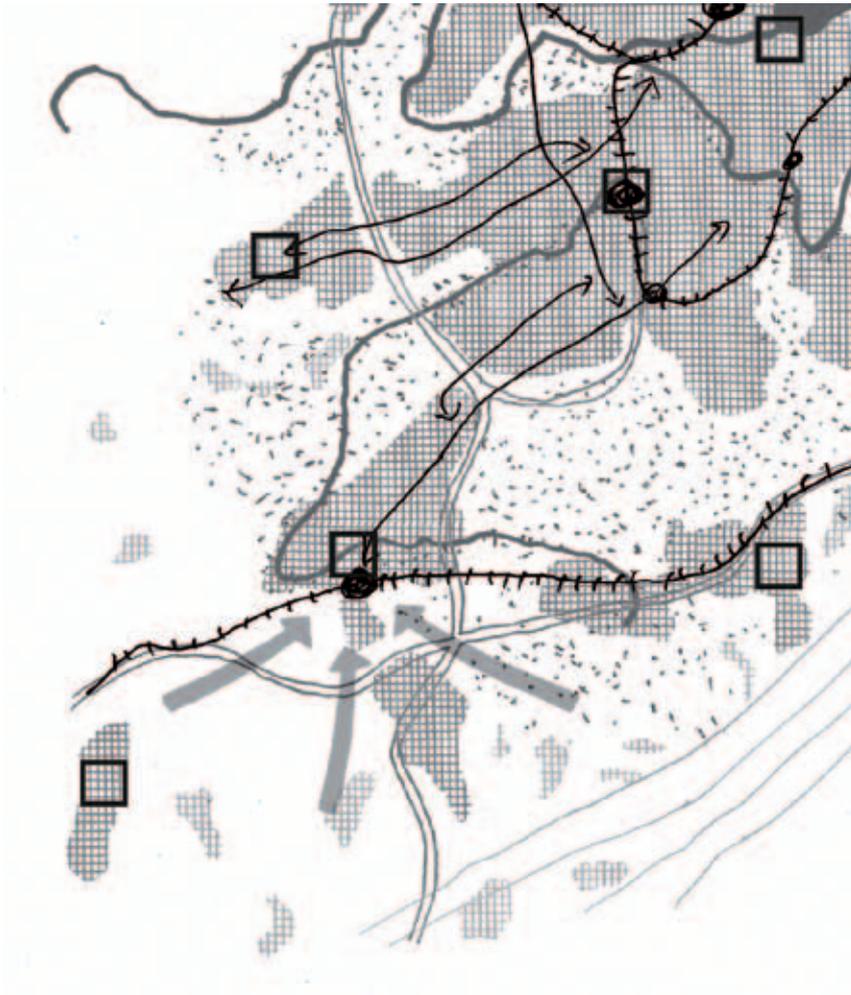


Figure 75 : Stratégies PA3 - PACA Genève - Bernex - St-Julien

Au regard des choix actés à l'échelle du PACA Genève – Bernex – St. Julien, la structure globale du PACA est stable et confirmée pour le Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030. Les stratégies initiées dans le PA2 sont poursuivies, précisées et complétées. Elles profitent des démarches engagées sur le territoire et la plupart sont désormais détaillées avec des objectifs clairs. Il subsiste toutefois quelques interrogations relatives au développement de l'infrastructure ferroviaire sur le long terme.

Garantir et améliorer le rabattement du PACA Genève – Bernex – St-Julien sur le réseau TC structurant du Grand Genève

Afin de garantir l'accès depuis le PACA à l'ensemble du territoire du Grand Genève, un système de rabattement efficace doit être développé vers les gares du Léman Express ainsi que vers les axes forts TC (tram).

Les mesures et actions concrètes suivantes doivent permettre de mettre à profit les opportunités du territoire :

- Mettre en œuvre des lignes de bus rapide avec coordination des horaires avec le RER entre le centre régional de Bernex et la gare de Lancy – Pont-Rouge (avec aménagements spécifiques) ;
- Améliorer les liaisons tangentielles TC entre les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien avec coordination des horaires sur le RER à St-Julien.
- A long terme, envisager des extensions du réseau ferroviaire régional de Genève vers les centres régionaux de Bernex et Saint-Julien

Développer le secteur de l'agglomération centrale du PACA (axes Lancy – Bernex et Plan-les-Ouates – Saint-Julien)

Dans la logique du projet de territoire du Grand Genève, l'agglomération centrale doit maximiser sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois). A l'échelle du PACA Genève - Bernex - St-Julien, il est proposé de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération centrale, avec un travail complémentaire sur les espaces publics des centres villes, des gares et des centralités de quartier, ainsi que sur l'accès aux espaces de délasserment (p.ex. plaine de l'Aire et vallon de l'Arande, espaces agricoles, pied du Salève) ;
- Valoriser les espaces de loisirs et de délasserment paysagers sous l'optique des besoins et exigences des usagers (habitants et autres) ;
- Valoriser les lignes TP structurantes complémentaires aux axes forts tram en priorisant les TC et en requalifiant les espaces publics autour des arrêts ;
- Favoriser l'intermodalité par le développement d'infrastructures de stationnement cycles à proximité des arrêts des lignes structurantes de TC ;
- Structurer le développement des activités économiques de part et d'autre de la frontière dans les secteurs principaux (ZIPLO ; ville élargie de Saint-Julien) et maximiser l'interaction économique transfrontalière entre ces secteurs ;
- Appliquer un contrôle d'accès aux entrées des axes en direction de l'agglomération centrale dans le but de maîtriser les flux d'accès au centre et de favoriser un report modal sur les TC et les modes doux ;
- Respecter la hiérarchie du réseau routier afin de délester le réseau local du trafic de transit, et mettre en œuvre des plans de circulation permettant la priorisation des TP et des modes doux à l'échelle des centralités ;
- Renforcer la gestion et le contrôle du stationnement dans tous les secteurs de l'agglomération centrale avec les objectifs suivants : maîtriser les flux pendulaires TIM et redistribuer l'espace public en faveur des TP et des modes doux.

Un rapprochement a été effectué, par le SCoT (schéma de cohérence territoriale) du Genevois, entre les communes de Saint-Julien, Neydens (secteur des Envignes) et Archamps (Technopole), dans l'objectif du développement d'une stratégie économique partagée, élargie à la thématique du développement urbain. Ainsi est apparue la notion de « ville élargie » : celle-ci implique, au vu de la proximité des secteurs disposant d'une offre de TC structurante, une densification des opérations de construction et une évolution de la morphologie urbaine.

A noter également que sur la partie suisse, de manière générale, l'application de la LAT a un impact fort sur les potentiels de déclassement de la zone agricole (plus spécifiquement des SDA) dans le Canton de Genève. La stratégie sectorielle d'urbanisation (logements et activités) doit encore plus qu'en 2012 tenir compte des potentiels de densification (p.ex. densification de la zone villas autour de la route de Chancy). En lien avec les densités élevées, les secteurs d'extension sur la zone agricole sont redimensionnés.

Organiser la vie au quotidien dans la partie sud du PACA (Genevois français) autour des bassins de vie locaux

- Au regard de la forte croissance démographique récente et prévisible (horizon 5 ans) dans le territoire du PACA Genève – Bernex – St-Julien, notamment dans la frange sud de l'agglomération centrale (Genevois français), il est proposé de consolider et/ou faire évoluer les rôles des diverses centralités selon l'armature urbaine du PACA dans le PA2, ainsi que de compléter cette armature avec une nouvelle centralité locale à Viry notamment.
- **Bernex** : le rôle de la centralité de Bernex (selon le PA2 « centre régional d'agglomération centrale ») superpose la fonction d'une centralité d'un grand quartier urbain périphérique à celle de la centralité de la campagne ouest de Genève en matière de services à la personne et d'équipements. Il se rajoute le rôle de rabattement sur le réseau TC structurant de l'agglomération centrale (tram) pour le territoire rural du Canton de Genève, voire pour une partie de l'ouest du Genevois français (pour ces secteurs, c'est un rabattement sur le réseau ferroviaire qui est à privilégier).
- **Saint-Julien-en-Genevois** : St. Julien joue son rôle de centre régional d'agglomération centrale déjà aujourd'hui ; il s'agira de poursuivre, en parallèle à l'accueil de nouveaux habitants, la mise en place d'équipements et de services à la personne dans les lieux bien desservis par les TC et donc aisément accessibles depuis le bassin de vie de St. Julien. Pour assurer ce fonctionnement, le réseau TC de rabattement, en étoile autour du centre régional doit se renforcer et se structurer en lien avec l'arrivée du tram (coordination des horaires).
- **Viry** : la commune de Viry peut jouer un rôle double, celui de centralité dans son bassin de vie dans le Genevois, et de relais vers St-Julien-en-Genevois puis vers l'agglomération centrale. La commune a effectué un important travail de requalification du centre-bourg et de mise en place d'espaces publics de qualité à l'occasion de la création de l'éco-quartier (construction de logements, installation de commerces et services...). Le changement de statut dans l'armature urbaine du PTGG implique notamment un travail sur la mobilité et l'accès aux équipements publics, avec notamment la sécurisation de la traversée du centre-bourg et la mise en place de cheminements modes doux. Un renforcement de la desserte TC Valleiry – St-Julien via Viry serait intéressant au regard de l'accroissement de la population
- **Collonges-sous-Salève – Croix-de-Rozon** : la petite conurbation formée par Collonges-sous-Salève et Croix-de-Rozon joue un rôle de centre local structurant pour les secteurs du pied du Salève et de la campagne de Compesières. Les deux polarités font l'objet de mesures de densification et de requalification de leurs centres-bourg en lien avec le développement de l'offre TC.

Compte tenu de la fin de la gratuité de l'autoroute, il est primordial de faire évoluer la gestion et l'aménagement des réseaux routiers au sein des centralités et des localités. L'aménagement des routes et la gestion des flux (signalisation lumineuse, réglementations locales de trafic, entrées de localités) doit évoluer de manière à mieux prendre en considération les usages locaux et non pas uniquement la fonction routière de transit.

Les mesures suivantes sont proposées :

- Requalifications routières ou mesures d'accompagnement en traversée de localité pour les centralités de Saint-Julien, Collonges, Viry, Valleiry, ainsi que le long des axes tram et dans les villages-frontière sur la partie suisse.
- Mise en place d'une gestion du stationnement public dans les centres régionaux s'accordant avec les objectifs suivants : maîtriser les déplacements pendulaires et favoriser un report modal sur les modes doux et les TP, redistribuer l'espace public en faveur des usages locaux.
- Développer les réseaux de mobilité douce en mettant un accent sur la perméabilité des tissus bâtis, permettant un usage accru de la MD dans les déplacements quotidiens. Il est également important de privilégier la continuité des parcours (notamment dans le franchissement des carrefours routiers) afin de sécuriser les trajets et garantir un temps de parcours optimal aux usagers.

D'une manière générale, compte tenu de la croissance démographique et de l'évolution plus urbaine du territoire, il est urgent de mettre en œuvre une gestion des réseaux routiers plus en accord avec les usages locaux (principalement à l'intérieur des localités), de manière à garantir une qualité de vie améliorée pour les habitants et favoriser l'usage de la mobilité douce. Il s'agit aussi de favoriser des transports publics pour les usages quotidiens et non pas uniquement à destination de Genève, dans le cadre des déplacements pendulaires domicile-travail.

Dans le cœur d'agglomération, des mesures concrètes sont à prendre pour favoriser l'usage de TP et des modes doux de manière exhaustive.

Renforcer la stratégie socioéconomique

Au-delà du positionnement et du développement économique de secteur autour des fonctions présentes dans les grandes zones d'activités de la Porte sud (ZIPLO et ville élargie de Saint-Julien), la stratégie économique vise à renforcer les activités garantes du fonctionnement du territoire au quotidien et les activités spécifiques à ce territoire :

- Concilier les besoins de développement économique et urbain et les enjeux en matière de développement agricole afin de préserver une activité agricole dynamique et une production de grande valeur.
- Développer des synergies entre les pôles industriels de la ZIPLO et les zones d'activités de la ville élargie de Saint-Julien (Archamps Technopole, secteur des Envignes et éco-parc du Genevois).
- Consolider l'espace économique de la ville élargie, entre Saint-Julien, Archamps Technopole, le secteur des Envignes et l'éco-parc du Genevois : un positionnement des différentes zones économiques a déjà été travaillé par la Communauté de communes afin de mettre en place une stratégie d'accueil des entreprises partagée. Il serait également intéressant

de réfléchir à des services coordonnés sur l'ensemble des zones : mutualisation des services aux entreprises à l'échelle des trois zones, mise en place de plans de mobilité d'entreprise, etc.

- Créer les conditions de la structuration d'un tissu de services aux entreprises solide afin de permettre des synergies entre les pôles de la ZIPLO et de la ville élargie de Saint-Julien.
- Un potentiel important de développement des activités artisanales, de BTP, etc. en lien avec Genève : développer une offre dédiée pour les petites entreprises et les artisans du bâtiment. Cette offre devra considérer prioritairement la question de l'insertion urbaine. La Communauté de communes travaille sur cette thématique avec un projet de développement de la zone d'activités artisanales du Grand Châble, située sur la commune de Beaumont.
- Structurer la capacité résidentielle à hauteur de l'attractivité de ce territoire. Les prévisions démographiques et économiques envisagent une croissance d'environ 30'000 emplois et 55'000 habitants dans le territoire du PACA Genève/Bernex/St-Julien.
- Structurer le pôle de Saint-Julien-en-Genevois, en appui des grands projets de réaménagement urbain.
- Développer des services aux personnes dans les centres locaux susceptibles de croître démographiquement.
- Favoriser le développement d'activités culturelles à Saint-Julien-en-Genevois, encore trop faiblement structurées, au regard de la polarité qu'elle représente.
- Structurer un pôle de loisirs sur le PACA, en appui sur le Vitam, parc aqua-ludique de 35'000m², agrémenté d'installations sportives, d'un hôtel, de services et d'un supermarché alimentaire.

6.4.3. La concrétisation des stratégies : les mesures

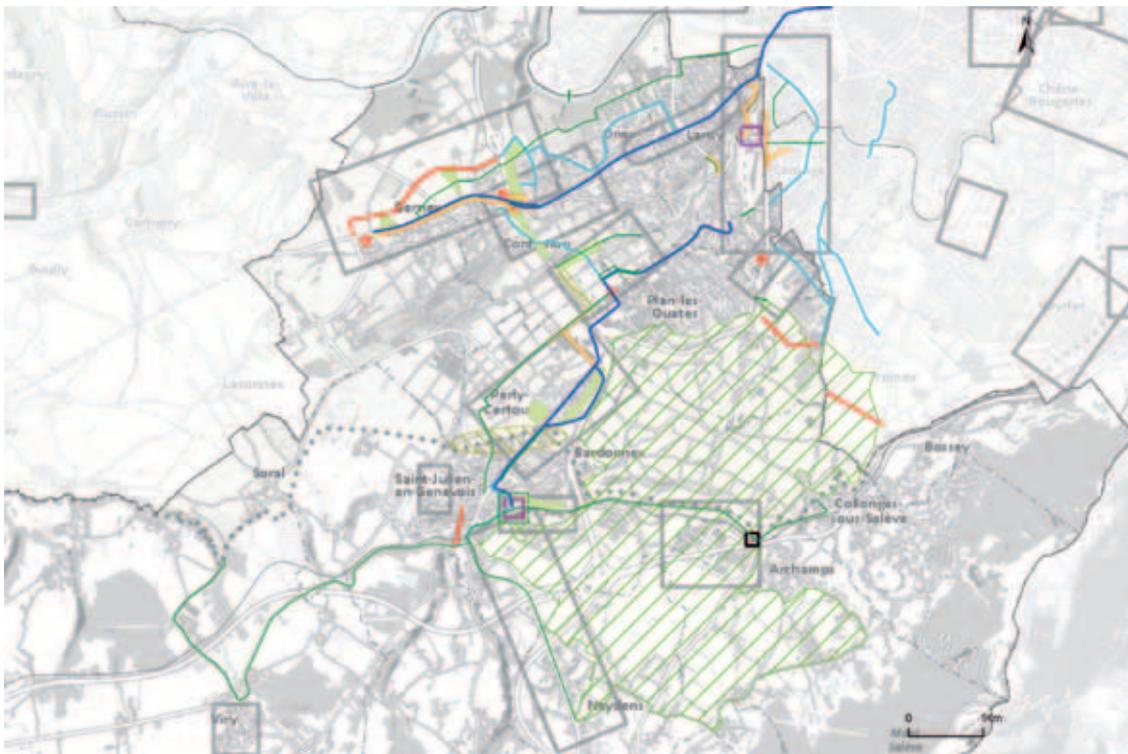
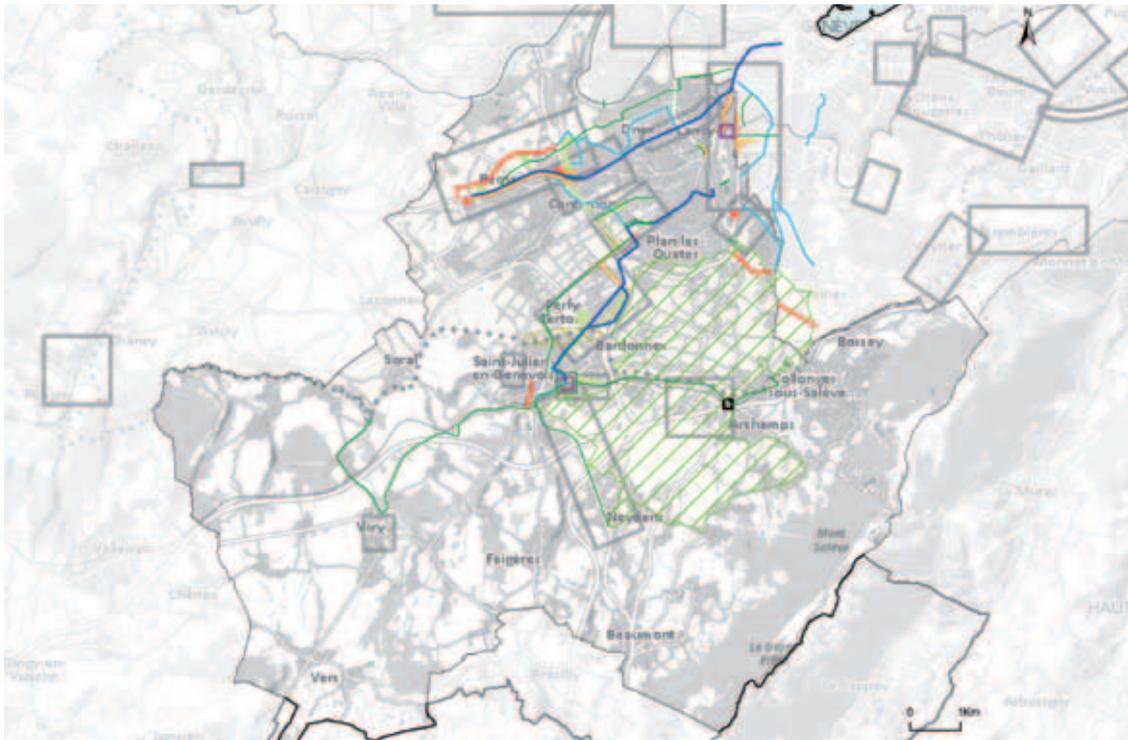


Figure 76 : Les mesures du PACA Genève/Bernex/St.-Julien

Les secteurs prioritaires

L'axe Genève – Onex – Bernex (*fiches géographique 30, 34 et 35*)

Sur l'axe Genève – Onex – Bernex, les PSD (Lancy-Onex-Confignon, Bernex) se poursuivent, dans la mesure du possible avec des densités plus élevées que préconisées en 2012 (notamment Bernex) en accord avec les concrétisations des exigences du Plan Directeur Cantonal (révision en lien avec la LAT). Ces projets urbains s'appuient sur le tramway de Bernex, l'arrivée du Léman Express à Genève-Pont Rouge ainsi que sur des mesures complémentaires irriguer ce secteur, notamment :

- Réalisation d'un axe fort TC de moyenne ceinture, entre le sud de Genève (PAV) et l'aéroport, avec pour mesure clef l'aménagement d'un nouveau Pont de Lancy avec site propre TC,
- Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex, y compris le pôle d'échange de Bernex,
- Aménagements routiers permettant l'extension d'une ligne TP entre Cressy et Bernex,
- Mesures d'accompagnement de l'amélioration de la desserte TP, en coordination avec l'offre RER et en rabattement sur l'axe fort à Bernex (coordination des horaires).

En accompagnement, il est prévu de gérer le stationnement public et privé d'une manière plus stricte, notamment dans le centre régional de Bernex. Les contrôles d'accès de l'autoroute vers le cœur d'agglomération sont améliorés, de même que les réseaux sont structurés de manière à limiter le trafic dans les quartiers d'Onex et de Bernex.

Le PAV (*fiche géographique 30*)

Au nord-est du PACA, en continuité du cœur d'agglomération, le PAV inscrit son développement dans le cadre d'un concept multimodal en étroite cohérence avec la mutation progressive des quartiers, en assurant la majorité des déplacements vers l'hypercentre par les transports collectifs et la mobilité douce. Les principales mesures sont :

- La promenade des Crêtes (30-6, 30-22 et 30-48) permet une liaison MD entre les quartiers et les futures gares Léman Express,
- Le boulevard urbain Dussaud - Vibert (30-14 et 35-24) permet de relier les quartiers en valorisant les transports collectifs et la mobilité douce tout en franchissant les voies ferrées,
- La construction d'un passage MD sous la route du Grand-Lancy (30-22),
- La construction d'une passerelle MD de franchissement des voies ferrées dans le secteur PAV permettant une interconnexion des réseaux MD structurants (30-24).

Ces mesures sont complétées par la réalisation de la Croix de mobilité douce (30-15, 30-28, 30-41, 30-46 et 30-48), qui constitue l'ossature des espaces publics de l'ensemble du périmètre et dont les mesures principales sont la requalification de l'avenue de la Praille et réorganisation du réseau routier dans le PAV (requalification rue Boissonas).

L'axe Genève – Plan-les-Ouates – St. Julien (fiches géographique 14 et 35)

Le développement urbain et la réalisation du tramway (35-14) sont accompagnés par une série de mesures de mobilité complémentaires. Notamment, il s'agit de :

- réorganiser les lignes de bus de rabattement vers St-Julien et le tramway (35-3, 35-4, 35-12),
- développer un réseau urbain de rabattement MD vers le PEM de St-Julien et réaliser des liaisons cyclables entre les centres locaux (Viry, Neydens, Collonges) et Saint-Julien, tout en garantissant une connexion avec le réseau cyclable suisse en plusieurs points (35-10),
- réaliser des aménagements favorisant l'intermodalité : P+R au Bachet (Trèfle-Blanc), aménagement d'un pôle d'échanges multimodal autour du quartier de la gare de Saint-Julien, (mesures infrastructurelles ne sollicitant pas de cofinancement mais inscrites au projet).

En accompagnement, il est prévu de gérer le stationnement public et privé d'une manière plus stricte notamment dans le centre régional de St-Julien.

La suite des travaux à l'échelle du PACA

- Approfondissements du secteur de coordination Porte sud sur le système urbain et économique (PAV, ZIPLO, St. Julien/Neydens/Archamps) : reprise du travail avec un accent sur les aspects d'un système économique transfrontalier en incluant les réflexions socio-économiques ébauchées ci-dessus ;
- Poursuite des démarches portant sur l'amélioration de la capacité de la douane de Bardonnex (y.c. P+R et covoiturage) ;
- Poursuite des travaux autour du développement de l'infrastructure ferroviaire à long terme à Genève sud (Bernex/Saint-Julien) ;
- Poursuite des réflexions sur l'opportunité d'un transport par câble entre le sud de Genève et l'aéroport ;
- Accompagnement de démarches pré-opérationnelles sur des PSD à enjeux ;
- Poursuite de la démarche Projet paysage prioritaire Arande – plateau de Lathoy (valorisation des espaces ouverts qui prolongent le corridor et la Plaine de l'Aire jusqu'au pied du Salève).
- Poursuite des réflexions sur la structuration des bourgs et villages (secteur de coordination)

6.5. PACA Genève - Annemasse - Salève

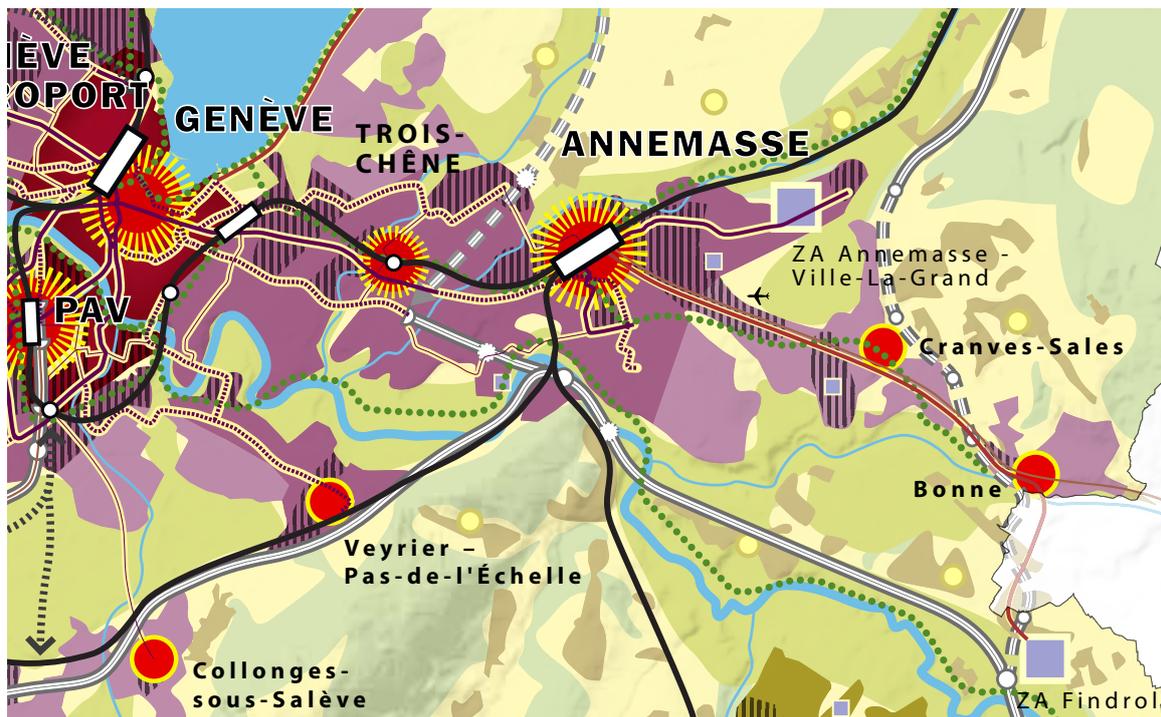


Figure 77: PACA Genève - Annemasse - Salève (Annexe 1)

6.5.1. Le contexte

Le développement du PACA

Le PACA Genève-Annemasse-Salève est le secteur le plus urbain de l'agglomération centrale. Il s'organise en deux bandes urbanisées de part et d'autre de la pénétrante de verdure de l'Arve, autour des centres métropolitains (centres-villes de Genève et d'Annemasse), du centre régional de Trois-Chêne et des centres locaux de Veyrier - Etrembières, Cranves-Sales et Bonne. En matière de mobilité, il est fortement structuré par un faisceau d'infrastructures – RER Léman Express, tram, BHNS, routes principales – qui le traversent de l'est à l'ouest. Quelques corridors de cours d'eau (Seymaz, Foron) traversent cette « ville linéaire » du nord au sud.

La frange nord du PACA est marquée par l'ouverture sur la campagne genevoise alors que la frange sud se caractérise par une alternance entre des poches agricoles et vertes et une urbanisation à caractère périurbain, bordée par le Salève. A l'est, le PACA se termine, au-delà de l'espace ouvert du bois de Rosses, par des bourgs et villages situés au pied des Voirons.

Entre Genève et Annemasse, la mise en service dans un proche avenir du Léman Express et du prolongement du tram favorise un renouvellement urbain important autour des gares et haltes du Léman Express et le long de la ligne de tram. Cette dynamique est complétée par la densification progressive du tissu urbain et quelques extensions importantes, autant sur la frange nord que sur la frange sud.

Le territoire est marqué par une croissance démographique et économique importante dans l'agglomération annemassienne, tant dans le centre urbain que dans les communes suburbaines et périurbaines de la couronne est. A l'avenir, elle devrait se poursuivre, à un rythme probablement plus modéré, et s'étendre aux communes genevoises, au fur et à mesure de la réalisation des projets d'urbanisation. Cette dynamique nécessite de construire dans l'ensemble du PACA suffisamment de logements, de surfaces d'activités, d'équipements et d'infrastructures, qu'il s'agira de planifier, de financer et de réaliser, en tirant parti des opportunités, en répondant aux urgences et prêtant une attention particulière aux points de vigilance cités ci-après.

Les enjeux de développement du PACA

Actuellement, le PACA, tant dans sa partie française que suisse, subit un niveau élevé des prix de l'immobilier et des loyers, en constante augmentation, ce qui entraîne une pression croissante sur les classes moyennement et peu aisées. Le différentiel transfrontalier en prix et en offre de logement dirige les ménages genevois à la recherche des logements vers l'agglomération annemassienne et les ménages français vers la périphérie du Grand Genève, voire au-delà. Les grands projets en cours dans le PACA offrent les principales opportunités pour la construction de logements diversifiés, notamment à but social.

Côté genevois, les contraintes de la LAT et du respect du quota de SDA obligent le canton de Genève à limiter ou à reporter à long terme les extensions urbaines sur la zone agricole et, en compensation, à identifier et à concrétiser des potentiels de densification importants dans les quartiers de villas. Leur concrétisation ne peut se faire que progressivement et sur une longue période, au fur et à mesure que le foncier se libère. Le secteur entre les Eaux-Vives et les Trois Chêne représente l'une de ces opportunités, mais il s'agit aussi de tenir compte du patrimoine bâti, naturel et paysager.

Dans l'agglomération annemassienne, la loi ALUR implique une limitation forte des emprises sur l'espace agricole subsistant, par exemple aux Iles d'Étrembières, ce qui incite en conséquence à privilégier les opérations de renouvellement urbain et de densification, notamment le long des axes TC. Le risque est qu'un rythme d'urbanisation trop rapide se traduise par une «banalisation» des quartiers et que les communes aient du mal à suivre en matière d'équipements et de mesures en faveur de la qualité urbaine.

Outre la ville de Genève, les centralités de l'agglomération annemassienne et de Chêne-Bourg accueillent un grand nombre d'emplois, ce qui favorise un certain équilibre emplois/habitants. Trois opportunités importantes de développement des activités apparaissent : autour des principales gares du Léman Express, y compris les activités culturelles et touristiques ; dans les nouveaux quartiers, notamment pour l'économie résidentielle et grâce à la densification des zones d'activités.

Un point de vigilance devra être porté sur la tertiarisation des activités et le risque d'éviction des activités productives, incluant l'artisanat et la construction, à cause de l'augmentation des prix du foncier commercial, du développement des grandes surfaces commerciales dans la partie française et des projets de logement dans la partie genevoise. La répartition actuellement déséquilibrée des emplois entre les parties est et ouest du canton pourrait alors s'aggraver.

De nouveaux espaces publics de qualité seront créés autour des gares du Léman Express, dans les nouveaux quartiers et en accompagnement de la réalisation des axes forts TC. Un point de vigilance devra être la coordination intercommunale et transfrontalière en la matière, afin d'éviter des discontinuités de part et d'autre de la frontière.

Concernant le réseau routier, deux points de vigilance sont à relever : à court terme, la fin de la gratuité sur l'A40 pourrait provoquer un report des flux TIM sur les réseaux locaux; à long terme, la traversée du lac pourrait induire une forte augmentation de la charge de trafic sur le réseau routier du PACA, d'autant que l'on peut s'attendre à une croissance importante de la mobilité dans l'ensemble du Grand Genève.

La pénétrante de l'Arve, le bois de Rosses et le Salève constituent des opportunités majeures dans le PACA, tant pour la mise en valeur du paysage naturel, agricole et bâti et la protection de la biodiversité, que pour le déassement des populations riveraines. Ces espaces n'en restent pas moins menacés par les activités de traitement des déblais, par l'extension de l'urbanisation et par le développement des infrastructures. La gestion des risques d'inondation et d'alluvionnement constitue à la fois un point de vigilance et une opportunité pour la préservation des espaces ouverts le long des cours d'eau.

Dans certains secteurs, des difficultés de transmission des exploitations agricoles apparaissent (Saint-Cergues, Juvigny, Cranves-Sales) et la cohabitation entre agriculteurs et autres usagers est parfois difficile. La valorisation des ressources locales représente une opportunité. En matière environnementale, les nouveaux quartiers des Communaux d'Ambilly et d'Etoile-Annemasse-Genève offrent, entre autre, un potentiel intéressant pour une gestion efficace et transfrontalière des réseaux d'énergie et de chaleur.

6.5.2. Les grandes stratégies du PACA Genève – Annemasse – Salève

Rappel des orientations du PA 2012

Le plan de synthèse du PACA, dont les recommandations ont été validées par les partenaires en 2011, puis reprises à l'échelle du schéma d'agglomération en 2012, définit une vision cohérente à l'échelle intercommunale et transfrontalière pour l'aménagement du territoire. Celui-ci a servi de base pour la mise à jour des documents d'urbanisme et nécessite aujourd'hui une consolidation en fonction de l'état d'avancement des mesures de mise en œuvre et de l'évolution des territoires. Les recommandations actées à l'échelle du PACA, qui restent largement valables, sont présentées ci-dessous.

- L'amélioration importante de la desserte TC sur 5 axes parallèles, en visant l'amélioration du report modal : le BHNS Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly, le Léman Express, le prolongement du tram et le BHNS dans l'agglomération annemassienne, le BHNS desservant les Grands-Esserts et Veyrier. La restructuration du réseau TC et les P+R favoriseront les rabattements sur les principales interfaces.
- Le renforcement et la requalification des centres urbains sur ces axes structurants TC, en visant à organiser et densifier le tissu urbain existant, grâce à la poursuite et à l'accentuation de la densification des secteurs déjà urbanisés et à des extensions urbaines bien délimitées, ainsi qu'à la mise en place d'un réseau d'espaces publics de qualité.

- Le maintien des espaces ouverts dans leurs fonctionnalités, notamment avec la mise en valeur des rives de l'Arve et des campagnes agricoles, ce qui permettra de construire l'agglomération verte souhaitée dans ce contexte très urbanisé.
- Cela dans l'objectif général d'améliorer la qualité environnementale et la qualité de vie urbaine dans le PACA.



Figure 78 : Schéma PA2 - PACA Genève - Annemasse – Salève

Mise en œuvre depuis 2012

Les mesures approuvées dans le cadre du PA1 et PA2 correspondent à ces stratégies et leur mise en œuvre est déjà bien avancée pour un grand nombre d'entre elles.

En matière de mobilité

L'accent a été mis dans le PACA sur les TC, avec des projets importants d'infrastructures :

- Les mesures en lien avec la mise en service du Léman Express sont réalisées ou en cours de réalisation, soit les gares et haltes de Chêne-Bourg, de Champel, des Eaux-Vives et d'Annemasse, leurs interfaces avec la ville et les réseaux urbains et la Voie verte d'agglomération entre les gares d'Annemasse et des Eaux-Vives (terminée en 2017). Le BHNS desservant l'agglomération d'Annemasse, avec la requalification des espaces publics et une voie verte, a été mis en service en 2015.
- Les chantiers du prolongement du tram entre la douane de Moillesullaz et le centre d'Annemasse, de la requalification de la rue de Genève et du réaménagement de la place de Moillesullaz seront ouverts en 2017 avec mise en service en 2019.
- Les projets de lignes TC au nord et au sud du PACA vont être également lancés à court terme, sur les axes forts TC entre les Eaux-Vives et les Communaux d'Ambilly et entre le PAV, Champel et les Grands-Esserts.

Si l'offre TC a longtemps présenté une rupture de charge à la frontière, cet état de fait va s'estomper fortement dès 2019. De même pour les mobilités douces avec la mise en service de la Voie verte d'agglomération en 2017.

En matière d'urbanisation

Les objectifs d'urbanisation sont en cours de concrétisation dans le PACA:

- Dans le canton de Genève, cinq grands projets prioritaires sont en cours de réalisation ou sur le point de démarrer: le quartier de Tulette-Frontenex est quasi-terminé, les chantiers des quartiers des gares CEVA de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives sont en cours et les extensions urbaines des Communaux d'Ambilly et des Grands Esserts vont démarrer en 2018-2019. Le grand projet Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries avance également: le plan-guide est approuvé et les premiers PLQ sont prêts.
- Pour la partie française, les projets de la ZAC Chablais-Parc et de la ZAC Etoile-sud-ouest, au centre d'Annemasse, sont quasi-terminés. Le projet d'envergure de la ZAC Etoile Annemasse-Genève débute en 2017. L'opération de renouvellement urbain du Perrier est en cours et le chantier de l'écoquartier de Château-Rouge sera lancé en 2020.
- S'ajoutent à ces projets de nombreuses densifications ponctuelles du tissu urbanisé, qui contribuent également à la densification progressive du PACA et au renforcement des centralités.

La densité déjà élevée du PACA, tant en habitants qu'en emplois, va donc continuer à augmenter.

En matière d'environnement et de paysage

Des travaux importants en matière d'environnement et de paysage ont été engagés au sein du PACA:

- Les contrats corridors Champagne-Genevois et Arve-Lac ont été signés en 2012 et sont mis en œuvre progressivement.
- Le projet de paysage prioritaire du bois de Rosses a été engagé (élaboration d'une image directrice, mise en œuvre d'une première mesure). Pour le projet de paysage prioritaire Arve, une image directrice a été produite et une étude pré-opérationnelle de parcours transfrontalier a été menée en 2015.
- Les premiers aménagements de la MAP Foron ont été réalisés.
- D'autres mesures sont en cours d'étude et de planification, notamment en lien avec les projets d'urbanisation et d'infrastructures.

Alors que la ville tournait le dos à l'espace naturel, celui-ci est intégré progressivement au développement urbain.

Les stratégies 2016



Figure 79: Stratégies PA3 - PACA Genève - Annemasse - Salève

Au regard des choix actés à l'échelle du PACA, la structure globale du PACA est stable et confirmée pour le Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030. Les stratégies initiées dans le PA2 sont poursuivies, précisées et complétées. Elles profitent des démarches engagées sur le territoire et sont désormais détaillées avec des objectifs clairs.

Garantir et améliorer le rabattement du PACA Genève - Annemasse - Salève sur le réseau TC structurant du Grand Genève

La principale opportunité à saisir au sein du PACA réside dans le développement majeur des TC structurants à court et moyen terme, soit la mise en service du Léman Express en 2019 et l'extension du réseau des axes forts TC. Afin de garantir l'accès depuis le PACA à l'ensemble du territoire du Grand Genève, un système de rabattement efficace vers les gares du Léman Express ainsi que vers les axes forts TC (tram et BHNS) est mis en œuvre. Des mesures et actions concrètes suivantes ont été élaborées afin de mettre à profit les opportunités du territoire :

- Réorganisation du réseau TC pour favoriser le rabattement sur les interfaces des gares et haltes RER d'Annemasse, de Chêne-Bourg, de Champel et des Eaux-Vives, en assurant une coordination systématique des horaires entre les lignes de bus de rabattement et le RER (il s'agit notamment des lignes en provenance du secteur Arve-Lac, de Veyrier et de la couronne est et sud de l'agglomération d'Annemasse).
- Développement et renforcement des lignes rapides suburbaines vers Bonne, voire vers l'hôpital de Findrol, avec également une coordination des horaires avec le RER.
- Développement de nouvelles liaisons urbaines MD vers les interfaces et les arrêts des axes forts TC.

Maîtriser les flux TIM dans l'agglomération centrale et favoriser un report modal sur les TC et les MD

Le PACA est probablement celui qui pourrait bénéficier le plus de la réduction des nuisances dues aux TIM dans les années à venir. En effet, les mesures en matière de rabattements, coordonnées à l'offre ferroviaire, favorisent un report modal important vers les TC. Etant donné le caractère compact et dense du tissu bâti dans le PACA, le développement et la mise en réseau des MD favorisent également un report modal significatif, contribuant ainsi à l'émergence de la «ville des courtes distances».

En accompagnement du développement des réseaux TC, le réseau TIM est optimisé afin de garantir un meilleur respect de la hiérarchie du réseau, grâce à la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic et d'adaptation de plans de circulation.

La stratégie TIM pour le PACA comprend les points suivants :

- Compte tenu de la fin de la gratuité de l'autoroute A40 et du projet de désenclavement du Chablais, faire évoluer la gestion et l'aménagement des réseaux routiers dans l'agglomération centrale.
- Faciliter l'accès à l'autoroute et diminuer les vitesses à l'intérieur des localités et des centres.
- Appliquer un contrôle d'accès renforcé aux entrées de l'agglomération centrale : un projet pilote de gestion coordonnée transfrontalière pourrait constituer une démarche innovante.
- Faire évoluer l'aménagement des routes et la gestion des flux (signalisation lumineuse, réglementations locales de trafic, entrées de localité) de manière à mieux prendre en considération les usages locaux et non pas uniquement la fonction routière.
- Renforcer la gestion et le contrôle du stationnement dans tous les secteurs de l'agglomération centrale avec les objectifs suivants : maîtriser les flux pendulaires TIM et redistribuer l'espace public en faveur des TC et des MD.
- Etudier le projet et les impacts de la Traversée du lac à l'échelle de son fonctionnement territorial.

Développer, renforcer et requalifier l'axe urbain Genève - Annemasse

La stratégie d'urbanisation du PTGG préconise de maximiser la capacité d'accueil en habitants et en emplois dans l'agglomération centrale. Pour le secteur de l'agglomération centrale situé dans le PACA, il est proposé de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération centrale, en priorité autour des interfaces et de part et d'autre des axes forts TC, en la structurant, en mettant en place un programme équilibré pour le phasage des opérations et en ménageant des espaces de respiration, notamment en intégrant les coupures vertes (Arve, Seymaz, Foron).
- Aménager et requalifier l'espace-rue de l'axe du tram des Eaux-Vives jusqu'au Perrier : sécurisation du tram, amélioration de la régularité et du temps de parcours, mesures d'assainissement contre le bruit et pour des TC.

- Encourager la densification et la diversité des zones d'activités, en maîtrisant le développement des grandes surfaces commerciales, notamment dans la zone d'activités Annemasse-Ville-la-Grand et garantir leur accessibilité pour la logistique, les employés et les clients.
- Implanter des services collectifs mutualisés autour des gares et des arrêts des axes forts TC.
- Développer et requalifier les espaces publics et les espaces verts des quartiers et des centres villes, en tirant parti du patrimoine bâti et naturel et en favorisant la nature en ville.
- Valoriser les espaces paysagers de délasserement en favorisant leur accès par les différentes catégories d'usagers (rives de l'Arve, de la Seymaz et du Foron), en protégeant les espaces les plus sensibles et en aménageant la transition avec le tissu urbanisé (franges urbaines).
- Valoriser les lignes TC structurantes complémentaires à l'axe du tram en priorisant les TC et en requalifiant les espaces publics autour des arrêts.
- Privilégier l'usage intensif des TC et des MD dans les centres villes de Genève et d'Annemasse.
- Coordonner la gestion des réseaux d'énergies et de chaleur, notamment sur la frange nord du secteur.

Organiser la vie au quotidien dans les parties sud et est du PACA

Il est proposé de consolider et de faire évoluer les rôles des diverses centralités conformément à l'armature urbaine du PACA dans le PTGG :

- Développement des quartiers urbains autour des cœurs villageois de Veyrier et du Pas-de-l'Echelle, centralité locale périphérique de l'agglomération centrale.
- Développement des quartiers urbains autour des arrêts de l'axe fort TC à Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales, centralité locale pour les communes au pied des Voirons et relai vers le centre de l'agglomération annemassienne.
- Préserver et mettre en valeur le Salève, l'Arve les coupures vertes (pénétrante de Pinchat, bois de Rosses, coupure entre Cranves-Sales et Bonne...) et faciliter leur accessibilité..
- Développer un projet urbain (morphologie urbaine, espaces publics, équipements, gestion de la mobilité) pour les centres des villages et bourgs de Bonne, Cranves-Sales, Juvigny, Saint-Cergues et Machilly.
- Maintenir les activités artisanales dans les petits pôles d'activités, en les préservant d'un développement commercial diffus et maîtriser le développement commercial en périphérie.
- Garantir la pérennité et la qualité de l'activité agricole en accompagnant la transmission des exploitations.

En prenant en compte une échelle plus large que le PACA, préciser la hiérarchie des centralités existantes ou projetées et leurs fonctionnalités en fonction du « territoire d'urbanisation » (de ses capacités de développement à long terme) déterminés par le PDCn genevois, en lien avec les projets d'infrastructures de transport, notamment la traversée du lac.

6.5.3. La concrétisation des stratégies : les mesures



Figure 80: Les mesures du PACA Genève-Annemasse-Salève

Les secteurs prioritaires

Les nouvelles mesures proposées pour le PACA s'inscrivent dans la continuité des mesures du PA1 et du PA2: ensemble, elles visent à concrétiser à court, moyen et long terme les orientations stratégiques déterminées par le PTGG pour le PACA

Axe urbain Genève – Annemasse (fiches géographiques 10, 36-1, 36-2, 36-3)

Sur l'axe urbain Genève – Annemasse, l'accent est mis sur les points suivants :

La poursuite des travaux concernant les nouvelles offres en TC urbain structurant

- Prolongement du tram 12 dans l'agglomération annemassienne en 2 étapes (+1 éventuellement à long terme);
- Valorisation de l'espace public autour du tram: réalisation par étapes partie française, ensemble de mesures côté genevois pour assurer la continuité transfrontalière;
- Réalisation du BHNS gare d'Annemasse- Cranves-Sales – Bonne.

La valorisation des infrastructures et des offres TC mises en place (Léman Express, tram, BHNS...)

- Interfaces CEVA des gares et haltes des Eaux-Vives, de Chêne-Bourg, de Champel et d'Annemasse (en cours);
- Rabattements TC sur les gares de Chêne-Bourg et d'Annemasse: liaisons depuis le secteur Arve-Lac, les Communaux d'Ambilly, les Trois-Chêne, Gaillard et Bonne, en plus du BHNS Tango (réalisé);
- Adaptation de l'offre TC urbaine, en coordination avec l'offre RER du Léman Express (coordination des horaires);
- Rabattement depuis les P+R existants et en projet (Jean-Monnet, Puplinge, Annemasse-sud);
- Rabattements MD sur la gare d'Annemasse, depuis Ville-La-Grand, les Communaux d'Ambilly, Puplinge et passerelle sur les voies ferrées entre Annemasse et Ambilly, en plus de la Voie verte d'agglomération (en cours);
- Urbanisation «en profondeur» de part et d'autre de l'axe du tram: PSD Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries, PSD Etoile-Annemasse-Genève, PSD Rue de Genève Gaillard – Ambilly – Annemasse, PSD Château Rouge;
- Urbanisation «en profondeur» de part et d'autre de l'axe du BHNS Tango: PSD gare d'Annemasse-ZA Annemasse – Ville-La-Grand;
- Urbanisation «en profondeur» de part et d'autre de l'axe du BHNS gare d'Annemasse-Cranves-Sales – Bonne: nouveau PSD;
- Réseaux MD et nouveaux espaces publics «en profondeur»: Trois-Chêne, parc du Brouaz, cœur de l'agglomération annemassienne, PSD Etoile-Annemasse-Genève.

La maîtrise des TIM (qui s'inscrit également dans la valorisation des offres TC structurantes)

- Gestion du stationnement public et sur fond privé dans l'agglomération d'Annemasse et les Trois-Chêne ;
- Projets d'aménagements routiers : centre d'Annemasse, chemin Floraire, chemin de Grange- Canal, rue de l'Amandolier et autres mesures.

L'intégration et valorisation des espaces ouverts équilibrant la densification de l'axe Eaux-Vives – Annemasse

- Mesures paysagères des corridors de la Seymaz et du Foron ;
- Mise en œuvre du PPP Arve (réalisation de parcours MD, création de passerelles MD entre les Iles et Gaillard, dans le secteur du Casino d'Annemasse...);
- Mise en œuvre du PPP du bois de Rosses (boucle cyclable) ;
- Poursuite de la mise en œuvre des contrats corridors Champagne-Genevois et Arve-Lac ;
- A plus grande échelle, itinéraire cyclable de la ViaRhona, sur le tronçon Ville-la-Grand - Annemasse - Etrembières.

Sur la frange nord de l'axe, une série de mesures sont prévues ou poursuivies, il s'agira de les mettre en cohérence autour de sujets spécifiques comme l'énergie ou les chemine-ments MD :

- Extensions urbaines : PSD Frontenex - Tulette (en cours), PSD des Communaux d'Ambilly, PSD Grands-Prés – Mon-Idee (à long terme) ;
- Nouveaux espaces publics et aménagement paysager des Communaux d'Ambilly ;
- Gestion des accès TIM dans les secteurs des Communaux d'Ambilly et en amont d'Annemasse ;
- Secteur de coordination intercommunal Thônex – Puplinge – Annemasse – Ambilly – Ville-la-Grand autour des thématiques des TC, des MD, du paysage, de l'énergie.

Axe Carouge – Veyrier – Pas de l'Echelle (fiche géographique 40)

Sur l'axe Carouge – Veyrier – Pas de l'Echelle, les mesures prévues et/ou poursuivies visent la consolidation de ce secteur de l'agglomération centrale et la poursuite du passage de la réalité périurbaine à une réalité urbaine (comportement des gens en matière de mobilité, densités du bâti, aménagement des espaces publics, ...).

Les mesures se complètent sans forcément être directement liées entre elles :

- Nouvelles urbanisations du PSD Grands-Esserts et du PSD Veyrier couronne villageoise, avec de nouveaux espaces publics et un aménagement paysager ;
- Aménagements TC des axes PAV – Veyrier et Champel - Veyrier, avec priorisation des TC dans le secteur du Bout-du-Monde et vers Champel et interface Veyrier – Pas de l'Echelle ;
- Aménagements cyclables de la route de Veyrier et du chemin de Pinchat ;
- PSD Iles d'Etrembières : avenir du périmètre à questionner en lien avec le PPP Arve.

La suite des travaux à l'échelle du PACA

Les démarches de coordination initiées dans le PACA seront poursuivies et approfondies, autour des thématiques de l'urbanisation, de la gestion de la mobilité, de la valorisation des espaces publics et des espaces ouverts, de l'accueil d'équipements... Cela dans une vision transfrontalière et avec pour objectif de développer une solidarité intercommunale et transfrontalière autour de projets communs. Concrètement :

- Actualiser le plan de synthèse et le suivi des mesures ;
- Renforcer les échanges partenariaux autour du secteur de coordination nord ;
- Appuyer les études des PSD et du secteur de coordination ;
- Assurer la coordination autour de l'axe tram Genève-Annemasse : mise en œuvre et articulation des mesures mais aussi questions liées à l'exploitation des lignes transfrontalières ;
- Concrétiser le PPP Arve en mettant en œuvre le projet de parcours cyclable ;
- Etudier les effets et les conséquences de la traversée du lac (secteur de coordination PACA Chablais).

6.6. PACA Arve - Porte-des-Alpes

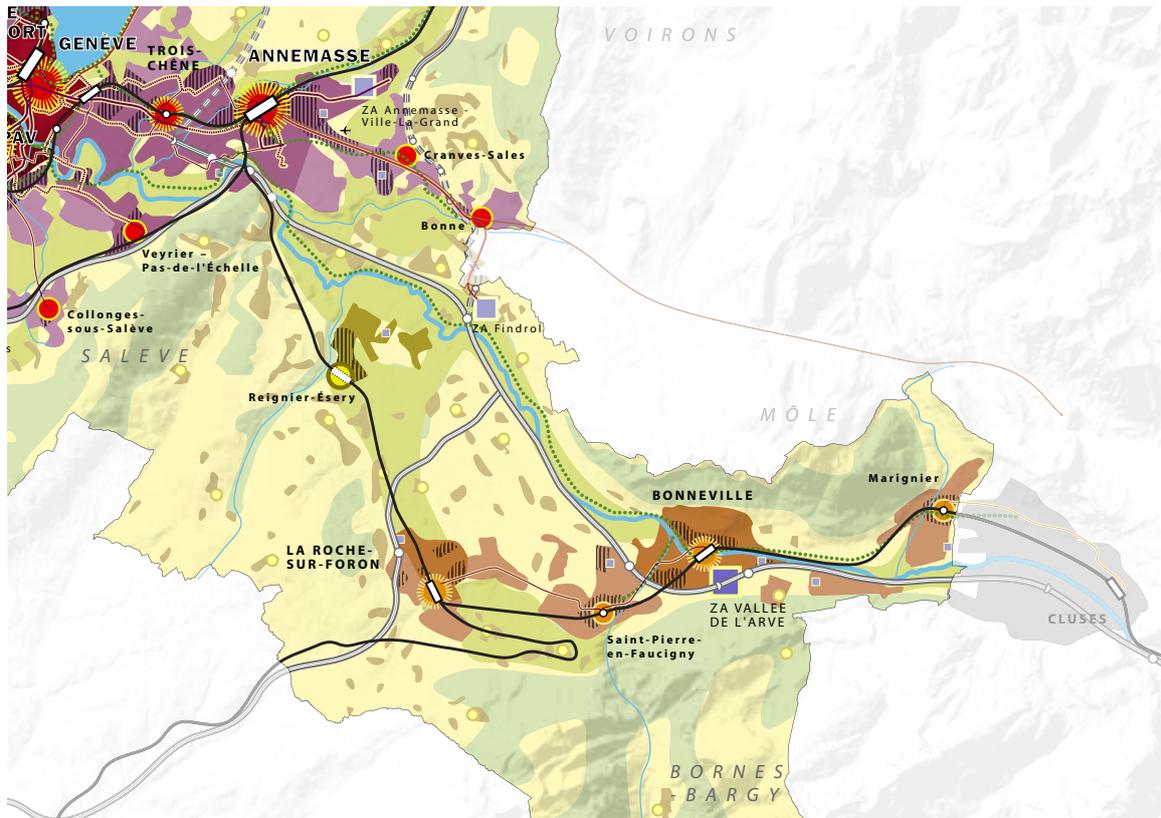


Figure 81 : PACA Arve - Porte-des-Alpes (Annexe 1)

6.6.1. Le contexte

Ce territoire est marqué par sa situation de vallée préalpine, avec une concentration des activités humaines dans un corridor de plus en plus étroit au fur et à mesure que l'on se dirige vers Bonneville. Il constitue en outre une tête de pont du Grand Genève vers l'espace alpin, la haute Vallée de l'Arve (Mont-Blanc) autant que vers Annecy.

Il se structure autour des villes historiques de l'agglomération régionale La Roche - Bonneville, et du centre local de Reignier - Esery en pleine croissance.

Il bénéficie d'un faisceau d'infrastructures lourdes : ferroviaires (Léman Express avec deux axes : Genève - Annemasse - St-Gervais-les-Bains - Le Fayet et Genève - Annecy), autoroutières (Autoroute blanche A40, A410 et future liaison vers la 2X2 voies du Chablais) et routières qui desservent l'agglomération régionale et le centre local, en les reliant à la fois à Annemasse-Genève, au haut de la vallée de l'Arve et à Annecy.

L'Arve a façonné le paysage de la vallée. Les sommets qui l'entourent (Bargy, Glières, Môle, Salève, ainsi que le Mont-Blanc en perspective), marquent fortement le paysage et constituent autant d'espaces de respiration du Grand Genève.

Le territoire est soumis à une croissance démographique moyenne au sein du Grand Genève, moins importante que celle des coteaux du Jura, du Salève ou des Voirons, mais au-delà de celle de l'agglomération centrale. Les tendances d'éviction des classes moyennes et défavorisées par des ménages aux revenus plus élevés ainsi que des activités artisanales par les commerces se perçoit d'Annemasse jusqu'à l'agglomération régionale de La Roche – Bonneville.

Du point de vue économique, le PACA Arve - Porte-des-Alpes est particulièrement dynamique, tant sur la filière historique du décolletage qui se réinvente pour devenir industrie du futur, que sur des filières plus récentes pour le territoire, telles que l'éco-construction ou la santé. Par ailleurs, le PACA Arve - Porte-des-Alpes bénéficie d'une agriculture forte, qui développe les circuits courts et le bio. Enfin, le pôle économique de Findrol, se renforce depuis l'arrivée du Centre Hospitalier Alpes Léman.

A noter, que les territoires des communautés de communes Arve et Salève et Quatre Rivières (en dehors du Grand Genève pour cette dernière) se différencient des communautés de communes du Pays Rochois et de Faucigny Glières dans l'interdépendance avec Genève :

- Sur certaines communes, plus de 50% des salariés vont travailler à Genève/Annemasse (p.ex. Fillinges)
- En revanche, à la Roche-sur-Foron ou Bonneville, ce chiffre est inférieur à 25%. Ce sont à la fois le relatif éloignement de ces communes avec Genève et leur dynamisme économique propre qui expliquent cette différence.

6.6.2. Les grandes stratégies du PACA Arve - Porte-des-Alpes

Rappel des orientations 2012

Par rapport aux autres territoires, la démarche PACA a été lancée plus tardivement pour Arve-Porte-des-Alpes (2015). C'est donc le PA2 qui a servi, en coordination étroite avec les Schémas de Cohérence Territoriales des territoires existants, à définir les grandes lignes pour le développement et la structuration de ce territoire.

Urbanisation

Les grands enjeux en matière d'urbanisation sont le développement de l'agglomération régionale La Roche – Bonneville et l'articulation des urbanisations principales du territoire (agglomération régionales, centres locaux) avec l'espace des bourgs et des villages. Un enjeu important réside dans l'amélioration des conditions cadre en matière d'aménagement pour le fonctionnement du pôle économique de la basse Vallée de l'Arve (La Roche-sur-Foron jusqu'à Cluses).

Dans l'espace des bourgs et des villages, l'accent est mis sur la gestion des fortes croissances et la limitation de l'étalement urbain. Le secteur de Findrol, à cheval sur les communes de Nangy, Contamine-sur-Arve et Fillinges, a été identifié comme PSD dans le projet de territoire 2012 et fait l'objet d'une attention particulière.

Mobilité

En matière de mobilité, quatre sujets majeurs sont à considérer : (1) l'arrivée du Léman Express qui se traduit par une amélioration de l'offre ferroviaire et des aménagements de pôles d'échanges multimodaux, (2) le développement d'une offre en transports en commun bus, (3) le développement d'itinéraires modes doux, (4) la résolution de points de frottement routiers.

Environnement

Le territoire bénéficie de nombreux atouts naturels, mais les infrastructures lourdes (autoroutes, voie ferrée...) créent également des coupures physiques pour le fonctionnement des corridors écologiques. Il s'agit ainsi de définir les actions à mener pour rétablir et/ou préserver les continuités écologiques.

Mise en œuvre depuis 2012

39 mesures avaient été identifiées par les Projets d'Agglomération (en 2007 et en 2012).

Organiser et densifier le tissu urbain existant :

D'une manière générale, les SCOT des collectivités ont considérablement réduit les possibilités d'extension urbaines et ce notamment, pour le réseau des bourgs et villages. En parallèle, les communes du centre régional La Roche-Bonneville ainsi que le centre local de Reignier-Esery ont réalisé des opérations urbaines particulièrement denses. Ainsi, le territoire PACA Arve-Porte-des-Alpes a agi à la fois sur de la planification et des opérations urbaines pour organiser et densifier le tissu urbain.

A noter que les opérations urbaines prévues pour Saint-Pierre-en Faucigny et Bonneville sont en cours de réalisation (UD6-03 et UD6-01). Pour le secteur de Findrol, une étude générale a été réalisée en 2015-2016 et devra faire l'objet d'approfondissements (UD6-08).

Favoriser le report modal

1. Préparer l'arrivée du Léman Express : le pôle d'échange multimodal de Bonneville (15-5) a été réalisé en 2016. Par ailleurs, les études préliminaires nécessaires à la création des pôles d'échanges multimodaux de Reignier-Esery (15-1) et La Roche-sur-Foron (15-11), ainsi qu'à la création des rabattements modes doux vers la gare de Bonneville (15-25) ont été conduites.
2. Les collectivités se sont organisées au sein du Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes (SM4CC) afin de prendre la compétence transport. Elles ont ainsi développé une offre importante de transport à la demande, puis des premières lignes régulières en 2016. Cette offre est appelée à se renforcer dans les prochaines années.
3. La réalisation du chemin rustique des bords d'Arve (15-14) et de la Véloroute « Léman-Mont-Blanc » (15-15) se fait par étapes. Un certain nombre d'aménagements ont déjà été réalisés. Par ailleurs, un certain nombre de communes réaménagent leurs espaces-rue pour mettre en place des aménagements modes doux.
4. L'aménagement de l'accès au P+R du nœud de Findrol (15-9) a été réalisé. Les aménagements routiers autour du nœud de Findrol vont se poursuivre dans les années à venir.

Assurer la qualité environnementale et augmenter la qualité de vie

Les études de base des contrats corridors Bargy - Glière - Môle et Salève - Voirons ont été menées. Ces deux contrats corridors fusionnent pour devenir le « Contrat vert-bleu Arve-Porte-des-Alpes » et pour mettre en œuvre les actions prévues dans les études de base.

Poursuivre le renforcement de la gouvernance

La démarche PACA Arve-Porte-des-Alpes a démarré en 2015, permettant de constituer une véritable gouvernance à l'échelle du territoire. A noter que pour Findrol, secteur stratégique situé à la convergence de trois communautés de communes, la démarche PSD a permis de réunir les Présidents et Maires concernés pour lancer une démarche partenariale.

Rester attentif aux opportunités, urgences et points de vigilance

La principale opportunité à saisir pour faire évoluer le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes et l'organisation des réseaux est la mise en service de l'offre Léman Express en décembre 2019. Elle structure le territoire autour des centralités de Reigner-Esery, La Roche-sur-Foron, St. Pierre-en-Faucigny, Bonneville et Marignier. En outre, la présence de l'autoroute est à mettre à profit pour y concentrer les flux et apaiser les réseaux routiers dans les centralités.

En matière de menaces ou points de vigilance, le territoire est marqué par une croissance démographique importante dans les communes de la couronne ouest d'Annemasse (l'arc de Reigner-Esery via Bonne jusqu'à Machilly) et une pression croissante sur les classes moyennes et défavorisées (difficulté de trouver des logements appropriés et abordables). On constate également une tendance d'éviction de l'artisanat (et partiellement aussi de l'industrie) par le commerce.

Le désenclavement du Chablais (2x2 voies complète jusqu'à Thonon) peut globalement être perçu comme une opportunité (accessibilité de la basse vallée de l'Arve), mais aussi comme un menace, notamment localement (convergence et superposition de flux et d'usages dans le secteur de Findrol).

Les stratégies 2016



Figure 82: Stratégies PA3 - PACA Arve - Porte-des-Alpes

Au regard des choix actés à l'échelle du PACA en 2012, la structure globale du PACA et les stratégies initiées dans le PA2 sont confirmées et complétées, tant dans l'étude PACA de 2015-2016 que dans le Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030. Elles profitent des démarches engagées sur le territoire et sont désormais détaillées avec des objectifs clairs.

Mettre en place une stratégie de rabattement sur le réseau TC structurant du Grand Genève

Le futur RER Léman Express doit être mis à profit pour mettre en œuvre les mesures et actions concrètes suivantes durant la période 2019 – 2025 environ :

- Mettre en œuvre des lignes TC de rabattements (bus) vers les gares de Reignier-Esery, La Roche-sur-Foron et Bonneville (développement d'un réseau urbain offrant des connexions efficaces avec les lignes RER).
- Réaménager les interfaces de gare de Reignier-Esery, La Roche-sur-Foron et Bonneville en intégrant des stationnements et les modes doux. Cela comprend également un travail important concernant l'organisation de ces pôles d'échanges multimodaux (facilité et confort d'utilisation) et la qualité de l'aménagement de l'espace public.
- Développer des opérations urbaines d'envergure en lien avec les gares afin de rapprocher les habitants du Léman Express.

Développer l'agglomération régionale La Roche - Bonneville

Dans la logique du PTGG, l'agglomération régionale (La Roche-sur-Foron, St.-Pierre, Bonneville, Marignier) doit maximiser sa capacité d'accueil démographique et économique (habitants et emplois) comme l'agglomération centrale et les autres agglomérations régionales. Cet accueil ne doit pas seulement être quantitatif, mais également qualitatif. Il est ainsi proposé de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération régionale, par des opérations urbaines exemplaires, en prenant en compte les espaces publics, ainsi que l'accès aux espaces de respiration (coteaux, massifs, rivières).
- Valoriser les lignes TC les plus structurantes de l'agglomération régionale en priorisant les bus et en requalifiant les espaces publics autour des arrêts (axe fort).
- Adapter progressivement l'exploitation et l'aménagement du réseau routier avec les objectifs suivants : favoriser l'utilisation de l'autoroute, maîtriser les déplacements en voiture et favoriser l'usage des TC et des modes doux, améliorer la qualité des espaces publics en adéquation avec les usages locaux.
- Développer une politique de gestion du stationnement coordonnée dans les centralités de l'agglomération régionale avec les objectifs suivants : maîtriser les déplacements pendulaires, redistribuer l'espace public en faveur des modes doux et des transports publics, augmenter le taux de rotation en faveur des clients des commerces.
- Renforcer le développement économique en offrant des espaces qualitatifs adaptés aux besoins des entreprises et dans le cadre d'un aménagement durable.
- Valoriser le corridor de l'Arve (PPP du PA2) comme zone fragile à forte valeur écologique, mais également espace de respiration.

Organiser la vie au quotidien dans le territoire du PACA autour des bassins de vie locaux

Au vue de la forte croissance démographique récente et prévisible (horizon 5 ans) dans le territoire du PACA Arve-Porte-des-Alpes, il est proposé de consolider et/ou faire évoluer les rôles des diverses centralités selon l'armature urbaine du PACA dans le PA2, notamment :

- **Reignier-Esery** : son rôle pour le fonctionnement du territoire au quotidien est double : centralité locale pour les hameaux dispersés entre les Voirons, le Salève et les Glières avec équipements, commerces et services, mais aussi pôle de rabattement vers le Léman Express (dernière gare avant les secteurs congestionnés d'Annemasse, possibilité de P+R). En lien avec la forte croissance prévue pour Reignier-Esery (SCOT, ambitions de la commune), le PTGG 2016-2030 propose de réorienter l'approche PSD pour Reignier-Esery : d'un accent sur le développement des alentours de la gare, vers un projet urbain intégral à l'échelle de la commune, afin d'organiser le développement et les mobilités entre l'actuel centre de Reignier-Esery et la polarité qui émergera à proximité de la gare. Pour conforter ce rôle il s'agit de renforcer les lignes TC et de les réorganiser, notamment en lien avec l'offre RER. Un accent important doit être mis sur la qualité des espaces publics notamment pour favoriser l'usage des modes doux, avec des cheminements pour faciliter l'accès à la gare.

- **La Roche-sur-Foron et Bonneville** : renforcer leur rôle comme centres urbains de l'agglomération régionale et du territoire de la basse vallée de l'Arve, autour des services à la personne, des équipements, de l'accessibilité (Léman Express, convergence de bus locaux et régionaux/interurbains), en parallèle aux projets importants de renouvellement et de développement urbain. Pour les deux villes, les centres-villes de demain s'élargissent jusqu'aux gares en lien avec la montée en puissance de ces dernières.
- **St.-Pierre-en-Faucigny** : au sein de l'agglomération régionale, la commune de St. Pierre-en-Faucigny joue un rôle de centre local au service de toute l'agglomération régionale. Il s'agit de consolider et de valoriser l'espace de centralité entre le centre de la commune et la gare avec une valorisation de l'espace public, mais également avec un tissu urbain plus dense.
- **Marignier** : centre local de l'agglomération régionale, il est nécessaire de mettre en cohérence les divers projets en cours sur la commune autour des thématiques des équipements, de la gestion des transports (mise en réseau des lignes de bus et du RER), de l'adéquation entre développement urbain et accessibilité TC/MD et de la qualité des espaces publics.
- **Findrol** : à la fois zone d'activité et nœud routier en pleine mutation, Findrol joue et jouera un rôle particulier au sein du PACA. La présence du Centre Hospitalier Alpes Léman au milieu de ce nœud routier nécessite le développement de transports en commun efficaces. Le PTGG ne vise pas à renforcer ce pôle, ce qui impliquerait un développement urbain conséquent : la priorité du PTGG pour ce PACA est le développement des secteurs sis sur l'offre ferroviaire. A noter cependant que le devenir du pôle de Findrol est encore à construire de manière conjointe par les communes et 3 communautés de communes directement concernées. En matière de mobilité, il s'agit de structurer la desserte TC de Findrol selon les principes suivants : renforcer et cadencer la ligne interurbaine Annemasse Cluses (101), renforcer la ligne suburbaine Findrol – Annemasse (112), créer une ligne de rabattement sur le RER Findrol – Reignier avec coordination de l'horaire sur le RER (cette dernière a été mise en place dès l'automne 2016).

Renforcer la stratégie socioéconomique

Au-delà du positionnement et du développement économique du territoire autour des fonctions du décolletage et de la mécanique, présentes dans les zones d'activités de la basse vallée de l'Arve entre La Roche-sur-Foron et Cluses, la stratégie économique du PACA Arve - Porte-des-Alpes vise à :

- Promouvoir les filières et savoirs-faire locaux en matière d'économie productive. Le **décolletage** place la Vallée de l'Arve comme territoire porteur d'un savoir-faire reconnu à l'échelle internationale et qui concentre à lui seul les 2/3 des emplois du secteur. De par son essor, cette vallée est devenue le cœur névralgique de l'usinage. Le décolletage est aujourd'hui en pleine mutation sur la Vallée de l'Arve. Le développement de l'usinage de précision et de la mécatronique permet de développer des emplois plus qualifiés, notamment en recherche et développement et place la Haute-Savoie comme le premier centre européen avec sa plateforme « CimeO » (Centre d'Intégration Mécatronique). La Vallée de l'Arve se repositionne donc, notamment grâce au Pôle de Compétitivité Mont Blanc Industrie dont la stratégie de développement pour les prochaines années s'oriente sur l'internationalisation de l'activité et sur l'innovation. Le territoire du PACA a la capacité aujourd'hui à accueillir de

nouvelles entreprises, en particulier celles qui sont tournées sur les activités à plus forte valeur ajoutée telles que l'horlogerie ou le médical.

- Affirmer le territoire Arve-Porte-des-Alpes comme chef de file pour le développement de la filière construction durable. La construction durable correspond à la création, la restauration, la rénovation ou la réhabilitation d'un bâtiment en lui permettant de respecter au mieux l'écologie à chaque étape de la construction et plus tard, de son utilisation (chauffage, consommation d'énergie, rejet des divers flux : eau, déchets). Le territoire du PACA présente de nombreux atouts pour développer ce type de filière : une croissance démographique très dynamique nécessitant des besoins importants en logements et en équipements, une activité BTP soutenue induite, des industries travaillant sur les matériaux et leurs innovations, une ressource en bois abondante et des savoir-faire reconnus. Enfin, une structure a été créée (Innoval) pour fédérer les acteurs, former sur les nouveaux métiers porteurs du bois et de l'éco-construction, expérimenter des éco-matériaux et productions en bois local. Cette démarche est donc aujourd'hui initiée.
- S'appuyer sur les infrastructures de santé existante pour diversifier la filière. Forte d'une structure nouvellement implantée sur le territoire (le CHAL), la filière de la santé paraît être un secteur d'activité à favoriser. Par ailleurs, l'industrie pharmaceutique est particulièrement présente sur les territoires voisins, notamment à Genève. Le territoire du PACA pourrait donc diversifier les services et les spécialités médicales à destination de la population, mais aussi accueillir des entreprises de l'industrie pharmaceutique, notamment en lien avec les savoir-faire de l'usinage de précision.
- Développer une offre touristique de rayonnement régional en valorisant la proximité du Grand Genève. Le territoire du PACA possède de nombreux atouts pour développer une activité touristique telle que le tourisme vert et de loisirs. Bien que les territoires voisins jouissent d'une activité touristique tournée vers les sports d'hivers, le territoire du PACA a la capacité de se démarquer en proposant des produits touristiques multi-saisons à destination de la famille et des courts séjours. Le développement des itinéraires cyclables et pédestres permet de découvrir le patrimoine paysager et patrimonial présent sur le territoire et de faire la promotion du cadre de vie de qualité.
- Diversifier l'agriculture de proximité, notamment l'activité maraîchère, par les circuits courts. De nombreuses initiatives en la matière sont initiées sur le PACA, qui s'appuient sur une activité agricole dynamique. Sur le territoire du PACA, on compte 650 exploitations. 52% relèvent de la production de lait et 10% du maraîchage. La plupart des exploitations sont pérennes mais des difficultés de transmission apparaissent sur certains secteurs. Les activités agricoles sont parfois concurrencées par l'urbanisation et des tensions relatives à la cohabitation entre agriculteurs et habitants se produisent. Cependant, les circuits courts se développent fortement sur le secteur et correspondent à une évolution sociétale importante, dans l'esprit de marchés urbains de proximité, cohabitant mieux avec les ensembles urbanisés.

Renforcer la sensibilisation à l'environnement

Le territoire du PACA s'inscrit dans la démarche territoire à énergie positive (TEPOS) de l'ARC. Par ailleurs, la mise en œuvre du contrat vert et bleu Arve-Porte-des-Alpes doit permettre de mettre en œuvre une politique ambitieuse pour le maintien et la remise en état des corridors écologiques.

6.6.3. La concrétisation des stratégies : les mesures

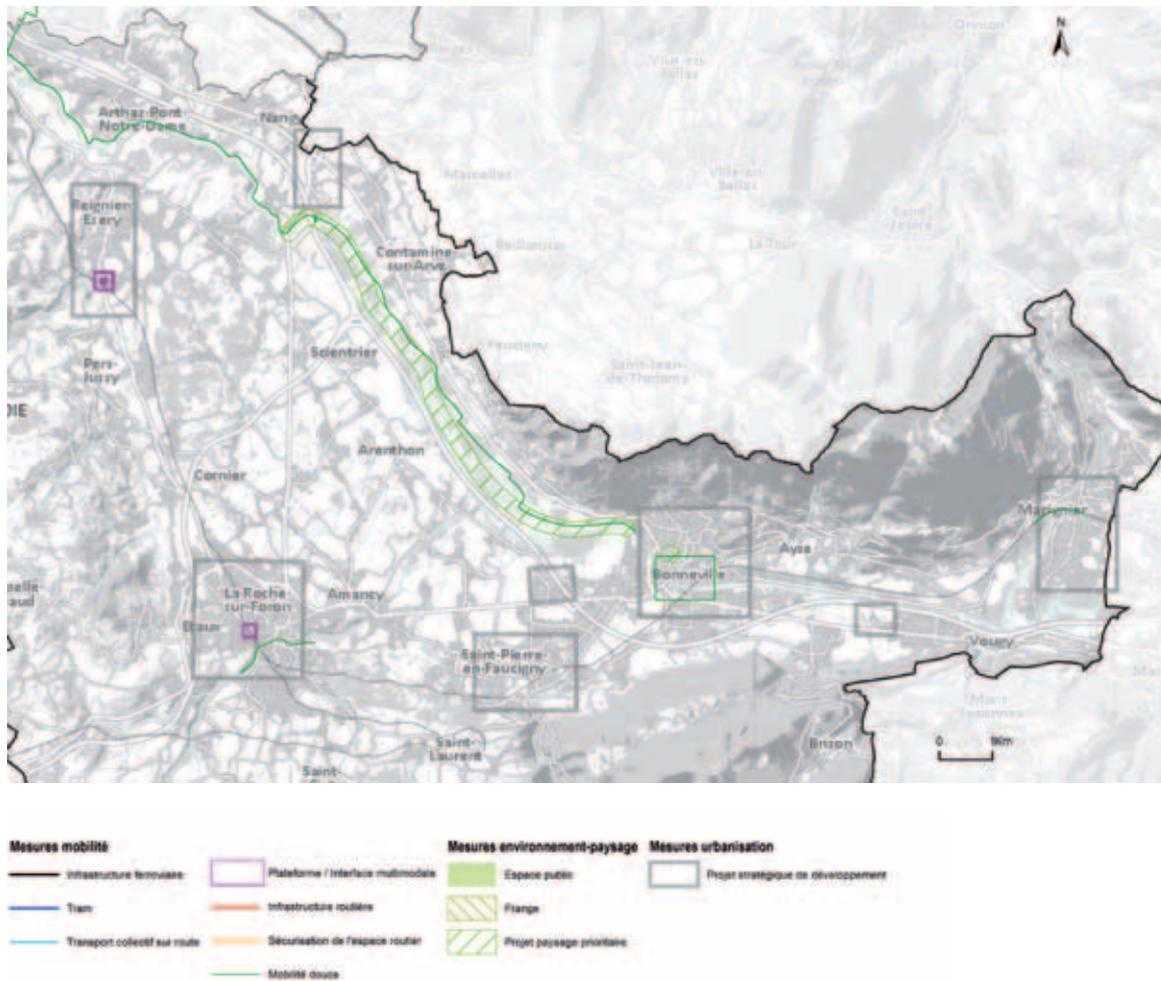


Figure 83 : Les mesures du PACA Arve – Porte-des-Alpes

Les secteurs prioritaires

Secteur de coordination de l'agglomération régionale La Roche - Bonneville

L'agglomération régionale fait l'objet d'un secteur de coordination intercommunale du PTGG (la logique territoriale voudrait - idéalement - que le périmètre soit élargi jusqu'à Cluses en raison de la continuité urbaine constatée). Il porte sur les sujets de la densification (programme de renouvellement et de densification urbaine), de l'organisation de l'offre TC structurante à l'échelle de l'agglomération régionale avec les rabattements sur les gares RER (lignes existantes et nouvelles), de la valorisation du corridor de l'Arve, ainsi que d'une stratégie spatiale pour l'accueil des activités économiques liées au décollage et à la logistique partagée pour l'ensemble de l'agglomération régionale autour des thématiques des réserves (globales et possibilité de thésaurisation par entreprises), pôles de services à l'entreprise partagés, organisation des accès, sélectivité par rapport aux activités admises. En outre, ce secteur de coordination doit également permettre de traiter de la question des équipements commerciaux. Il pose également la question de la gestion du stationnement public

et sur fond privé dans l'agglomération régionale, la redistribution de l'espace public et l'amélioration progressive de la qualité des aménagements routiers dans les centralités. Enfin, ce secteur de coordination doit également permettre de préserver les espaces écologiques structurants.

PSD Findrol

Il s'agit de traiter pour le périmètre des communes autour de Findrol d'aborder les questions concernant la gestion de la mobilité, la priorisation des TC, la préservation du cadre paysager, la structuration de l'accueil de la croissance démographique, ainsi que l'accueil de services à la personne et d'équipements. Au sein de ce secteur, le PSD Findrol porte sur la zone d'activités, la réalisation d'espaces publics, son aménagement et l'organisation de l'accès TC dans ce secteur.

PSD Bonneville

Le secteur concerné va de l'avenue de Genève et l'ancien hôpital à la gare (quartiers en évolution tout autour de la gare) et au quartier de Benery. Les opérations urbaines se succèdent et la démarche PSD a toute sa place pour apporter de la cohérence à ces opérations.

PSD La Roche-sur-Foron

Le PSD « centre-ville de demain » englobe le cœur urbain de la ville ainsi que la gare et ses alentours. Il comprend notamment le secteur de l'Hôpital Andrevetan qui est appelé à muter, ainsi que le quartier de la Goutette à proximité immédiate du centre d'exposition Rochexpo.

PSD St. Pierre-en-Faucigny

Le PSD s'est concrétisé : il se focalise sur le secteur autour du centre-bourg actuel et la gare. Il s'agit d'un projet de développement « centre/gare » autour des thématiques de la vie publique (équipements, services, espaces publics), mais aussi de l'accueil de nouveaux habitants proche de la gare (aspect quantitatif).

PSD Marignier

Le PSD centre-bourg – gare – écoquartier se poursuit.

6.7. PACA Chablais

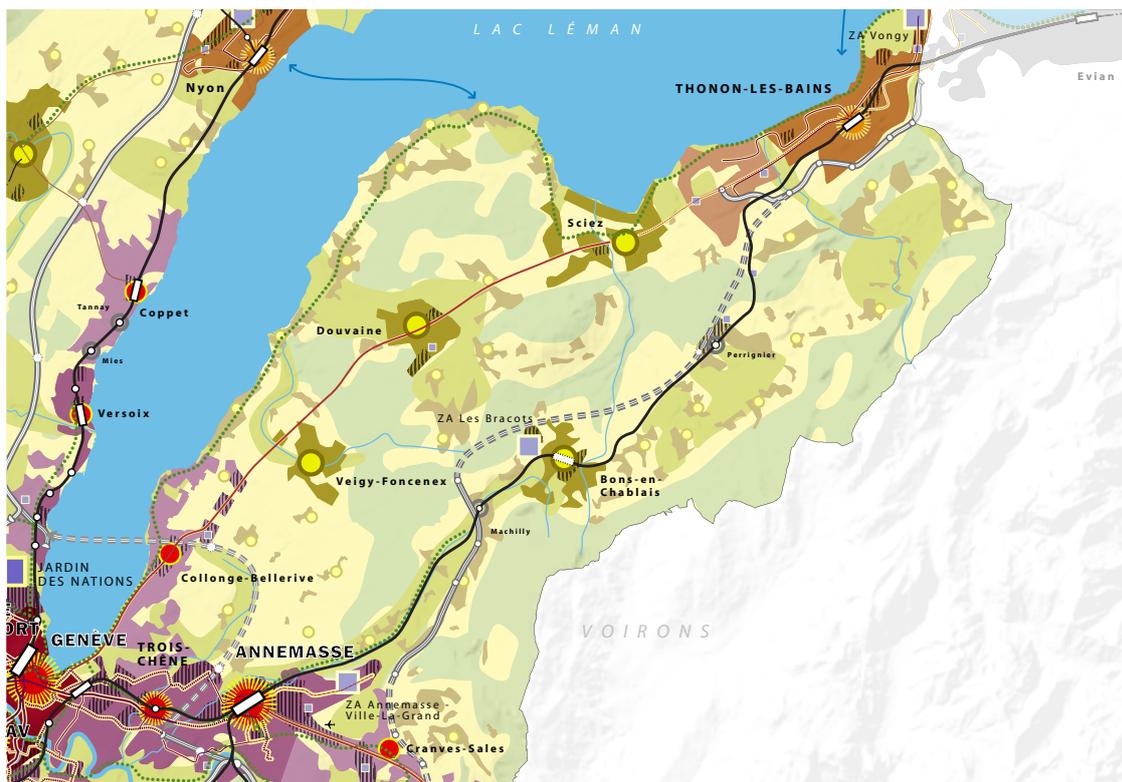


Figure 84 : PACA Chablais (Annexe 1)

6.7.1. Le contexte

Le territoire du PACA Chablais s'étend de la frange nord du corridor Genève – Annemasse jusqu'à l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains (et Evian) ainsi que du lac jusqu'au pied des Voirons. Encadré par deux pôles d'attraction majeurs, à l'est l'agglomération de Thonon, à l'ouest Genève, il est structuré autour de l'axe ferroviaire Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon ainsi qu'autour de l'axe routier/bus de la route de Genève – route de Thonon, avec un troisième corridor urbanisé le long des rives du lac. Des grands espaces ouverts et paysagers composés principalement de grandes zones boisées et des surfaces agricoles, constituent le maillage vert généreux du territoire.

Le territoire est marqué par une croissance démographique importante autant dans les communes de la couronne sud de Thonon (Armoy - Allinges – Margencel), que le long de la route de Thonon dans le Bas-Chablais, de Sciez jusqu'à Veigy-Foncenex. On constate une densification importante des différentes centralités.

La croissance est également particulièrement marquée à Bons-en-Chablais et Douvaine (actuellement 5'000 habitants chacune) où à terme un doublement de la population est prévu, en lien avec la montée en puissance de la desserte TC. En parallèle le phénomène de périurbanisation reste assez important même si un certain nombre de zones futures d'urbanisation a été reclassé en zone agricole. Le SCOT préconise une croissance de 1.4% pour les villages, de 2.8% pour les centres locaux et de 1.5% pour la ville de Thonon.

Sur la partie genevoise, la situation est rendue plus complexe du fait de la problématique des SDA. La centralité de Vézenaz a toutefois connu une croissance relativement importante par la réalisation de logements collectifs en densification. Il subsiste des enjeux de densification des bourgs et villages.

La principale opportunité pour l'évolution du territoire du PACA Chablais et de l'organisation des réseaux est la mise en service de l'offre Léman Express en décembre 2019. Elle est complétée par le renforcement de la ligne TP interurbaine Genève-Thonon sur la route de Thonon. Ces deux offres ouvriront le territoire de l'agglomération diffuse du PACA Chablais autant vers Genève que vers Thonon/Evian.

Mais cette opportunité se traduit également en enjeux: il s'agira en particulier d'anticiper et de gérer avec rigueur le renforcement de l'attractivité du territoire résultant de l'évolution décrite ci-dessus des infrastructures de transports (autoroute du Chablais, BHNS, Léman Express, et traversée du lac).

6.7.2. Les stratégies thématiques du PACA Chablais

Rappel des orientations 2012

Les recommandations actées à l'échelle du PACA par thématique et intégrées dans le projet d'agglomération 2012 sont présentées ci-dessous. Elles restent largement valables.

Structurer et hiérarchiser l'armature urbaine en coordination avec l'offre et les réseaux de mobilité, tout en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle ainsi que la qualité de vie

- Développer le centre régional de Thonon;
- Développer les centralités autour des gares de la ligne RER Genève – Annemasse – Thonon (quantitatif et qualitatif);
- Développer l'armature des centralités le long de l'axe rapide interurbain BHNS route de Thonon/RD1005;
- Maitriser les extensions urbaines sur les espaces agricoles et naturels;
- Organiser le réseau des espaces publics autour des principales haltes TC.

Structurer et hiérarchiser les réseaux de mobilité

- Mettre en place un système de transports hiérarchisé multimodal tout en favorisant le développement de l'usage des transports publics et de la mobilité douce;
- Développer les deux axes majeurs de transports en commun: la ligne ferroviaire Annemasse – Thonon et la desserte rapide interurbaine BHNS Genève-Sciez (-Thonon);
- Renforcer le réseau de transports collectifs dans la zone urbaine de l'agglomération régionale de Thonon;
- Développer des lignes secondaires et de rabattement sur les lignes structurantes, en particulier le réseau ferroviaire RER;
- Mettre en place des services associés (harmonisation tarification, information et confort aux usagers);

- Mettre en place des parkings relais le long des axes de transports collectifs structurants ;
- Développer un axe de transport routier Thonon – Machilly – A40 permettant de désenclaver le Chablais et de limiter le trafic et ses impacts dans les bourgs et villages traversés par les RD903 et RD1005 et l’accompagner de mesures de redéfinition de la hiérarchie du réseau routier ;
- Mettre en place un réseau de mobilité douce hiérarchisé ;
- Prise de la compétence transports par les collectivités locales ;
- Développer le transport lacustre.

Environnement

- Conserver les grandes entités agricoles et forestières ;
- Préserver les entités naturelles et les corridors biologiques ;
- Maintenir les coupures entre les urbanisations.

Mise en œuvre depuis 2012

Sur le plan opérationnel, et sans être exhaustif, on peut relever les éléments suivants:

Organiser la mobilité et favoriser le report modal

L’offre sur la ligne de bus Genève – Douvaine – Thonon – Evian a été renforcée, y compris avec un certain nombre d’aménagements spécifiques. Une étude portant sur la mise en site propre et sur la stratégie d’urbanisation des polarités le long du BHNS Genève – Evian (PSD RD1005) a été menée, ainsi qu’une étude pour l’aménagement cyclable de la route de Thonon. La première phase du P+R de Veigy et la tranchée couverte de Vesenz ont été réalisées.

Sur l’axe est du territoire, Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon, des mesures spécifiques ont été mises en œuvre : l’élargissement de la section routière Machilly – Chasseurs, l’aménagement des tronçons d’Excenevex et Messery de la liaison transfrontalière modes doux est en cours sur la partie de la ViaRhona « véloroute sud Léman ». Une étude stratégique P+R sur le couloir Arve-Lac – Annemasse – Chablais a été menée.

Organiser et densifier le tissu urbain existant

Mesure phare de l’agglomération régionale en matière de développement urbain et de densification, la mutation du quartier de la gare de Thonon en quartier urbain mixte est en cours. Des études urbaines de type PSD ont également été lancées autour des gares notamment de Bons en Chablais.

Un mandat d’études parallèles a été mené sur l’urbanisation du secteur du Grand projet Pallanterie. Cette démarche a été gelée par la suite et reclassée «en préparation» en raison notamment de l’application de la LAT qui contraint fortement les potentiels de déclassement de la zone agricole dans le Canton de Genève (+SDA). En dépit d’un horizon de réalisation forcément plus lointain, le périmètre de la Pallanterie reste inscrit au plan directeur cantonal en tant que projet qui contribuera au développement de la rive gauche en lien avec la traversée du lac et l’amélioration de l’offre de transports publics entre Genève et le Chablais français. La stratégie générale d’urbanisation (logements et activités) est à adapter en prenant davantage en compte des potentiels de densification dans les secteurs bien desservis à terme. P.ex. densification zone villas autour de la route de Thonon. En lien avec les densités élevées, redimensionnement des secteurs d’extension sur la zone agricole.

Une étude sur le phénomène de rétention foncière et les possibilités de maîtrise foncière a également été réalisée dans la partie française du PACA.

Assurer la qualité environnementale et augmenter la qualité de vie

En novembre 2012 le contrat corridor franco-genevois Arve - Lac a été signé et est depuis mis en œuvre autour d'actions majeurs portant sur la préservation des prairies sèches, la renaturation de cours d'eau et la restauration de marais/zones humides. En mai 2014, un contrat de territoire transfrontalier a également été conclu à l'échelle du sud-ouest lémanique afin de prolonger la dynamique d'actions engagées dans le cadre du contrat de rivière, désormais achevé. Enfin, ce territoire est également porteur d'une charte forestière et gère trois sites Natura 2000 sélectionnés au titre des directives européennes « habitats » et « oiseaux ».

Poursuivre le renforcement de la gouvernance

Sur la partie française du PACA Chablais, la gouvernance est amenée à évoluer à compter du 1^{er} janvier 2017 avec la mise en place d'une communauté d'agglomération qui réunira les communautés de communes du Bas Chablais et des Collines du Léman, auxquelles elle se substituera, ainsi que la ville de Thonon. Cette future intercommunalité de plus de 85.000 habitants disposera de compétences nouvelles, dans le domaine des transports notamment, et permettra – à travers une gouvernance nouvelle - d'organiser le développement durable du territoire, préserver son cadre de vie et optimiser la gestion publique locale.

Rester attentif aux opportunités, urgences et points de vigilance

La principale opportunité à saisir pour faire évoluer le territoire du PACA Chablais et l'organisation des réseaux est la mise en service de l'offre Léman Express en décembre 2019. Elle est complétée par le renforcement de la ligne TP interurbaine Genève-Sciez (-Thonon) sur la route de Thonon. Les deux offres ouvrent le territoire du PACA Chablais autant vers Genève que vers Thonon/Evian et structure le territoire le long de deux corridors préférentiels.

A long terme, la traversée lacustre constitue également un point de vigilance : Les estimations préliminaires suggèrent que l'accessibilité améliorée du Chablais (p.ex. vers le bassin d'emplois de la rive droite et autour de l'aéroport) se traduira par une pression très forte en matière de production de logements. Le territoire du PACA n'est pour l'instant pas préparé pour faire face à cette pression possible.

Globalement, l'amélioration des infrastructures/offre de transport conduira à augmenter significativement l'attractivité du Chablais (désenclavement = attractivité). Ce territoire fait donc face à un enjeu majeur qui consistera à accompagner au mieux la pression d'urbanisation afin de préserver son identité, maintenir une économie locale diversifiée, s'engager dans la transition énergétique, maîtriser son empreinte environnementale et valoriser ses paysages.

Au-delà de la problématique de l'accessibilité du PACA, cette nouvelle infrastructure devra être coordonnée avec la future 2x2 voies du Chablais afin de limiter les risques de percolation du trafic de transit à travers les villages et bourgs.

Les stratégies 2016



Figure 85: Stratégies PA3 - PACA Chablais

Au regard des choix actés à l'échelle du PACA Chablais, la structure globale du PACA est stable et confirmée pour le Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030. Les stratégies initiées dans le PA2 sont poursuivies, précisées et complétées. Elles profitent des démarches engagées sur le territoire et sont désormais détaillées avec des objectifs clairs.

Rabattre le territoire du PACA Chablais vers les principales haltes TC

Le futur RER de l'agglomération (vers Thonon ainsi que vers l'agglomération centrale et plus loin) doit être mis à profit pour mettre en œuvre les mesures et actions concrètes suivantes durant la période 2019 – 2025 environ :

- Mettre en œuvre des lignes TP de rabattements, du littoral et des Voirons, vers les gares de Bons-en-Chablais, Perrignier et Machilly, ainsi que dans la mesure du possible vers la desserte rapide interurbaine (BHNS) sur la route de Thonon ;
- Réaménager les interfaces de gare de Thonon, Perrignier, Bons-en-Chablais et Machilly en valorisant les interfaces bus – trains, les cheminements d'accès piétons et vélos, ainsi qu'en intégrant des stationnements vélos et P+R. Cela comprend également un travail important concernant l'organisation de ces pôles d'échanges multimodaux (facilité et confort d'utilisation) et la qualité de l'aménagement des espaces publics ;
- Mettre en valeur les arrêts de la ligne de desserte rapide interurbaine (BHNS) Genève – Sciez (-Thonon) avec des réaménagements de places et d'espaces publics.

Par ailleurs, il convient de signaler que le réseau de bus TPG sera restructuré dès décembre 2016 avec l'extension de la ligne B permettant de connecter la centralité de Vézenaz aux communes de Jussy, Hermance et de Chens-sur-Léman. La prochaine évolution de ce réseau concernera la création d'une nouvelle ligne Corsier – gare de Chêne-Bourg – Sous-Moulin afin d'offrir au communes genevoise Arve-Lac une liaison directe vers la future gare Léman express de Chêne-Bourg.

Développer l'agglomération régionale de Thonon

Dans la logique du Projet de territoire du Grand Genève, l'agglomération régionale de Thonon doit maximiser sa capacité d'accueil démographique (habitants et emplois) comme l'agglomération centrale et les autres agglomérations régionales. Pour l'accueil de nouveaux habitants et la promotion de la vitalité de Thonon comme lieu de vie et bassin d'emplois, il est proposé de :

- Poursuivre et renforcer la densification du tissu urbain existant de l'agglomération régionale, avec un travail complémentaire sur les espaces publics des centralités de quartier et l'accès aux espaces de délasserment (littoral) ;
- Renforcer l'urbanisation dans l'agglomération centrale autour de l'axe principal TC de la route de Thonon ;
- Restructurer le réseau de bus urbains autour d'axes forts desservant les principaux poids de population, les pôles d'emplois et d'équipements et ayant des fréquences de desserte attractives ;
- Consolider Sciez (centre bourg et Bonnaitrait) comme centralité locale avec un rôle complémentaire de « relais d'agglomération régionale » ;
- Valoriser le littoral de l'agglomération régionale (PPP du PA2) comme zone de délasserment et de loisirs de proximité mais aussi d'échelle régionale (activités lacustres).

Une attention particulières devra être portée sur la frange sud de l'agglomération de Thonon afin d'éviter un accroissement du phénomène de périurbanisation.

Organiser la vie au quotidien dans le territoire du PACA autour des bassins de vie locaux

Il est proposé pour le territoire du PACA Chablais de compléter l'armature urbaine à l'échelle du Grand Genève d'une série de centralités locales complémentaires à celle du PA2 (Bons-en-Chablais, Douvaine, Collonge-Bellerive), notamment :

- Le rôle de **Perrignier** pour le fonctionnement du territoire au quotidien est avant tout celui du rabattement sur le Léman Express. En complément, il est proposé de renforcer les services à la personne, notamment en lien avec la présence du pôle d'échange multimodal. La bonne desserte TC plaide pour une densification des secteurs urbains autour de la gare.
- Le rôle de **Sciez** est double : rabattement vers la desserte rapide interurbaine (BHNS) de l'axe (Thonon-) Sciez-Genève et relais vers l'agglomération régionale de Thonon. Sciez occupe donc une place charnière et de transition. Des lignes TP de rabattements doivent être organisées dans ce sens : pas uniquement en vue de déplacements pendulaires vers Genève et Thonon, mais également pour les besoins internes au territoire. Si Le bassin de vie de Sciez s'étend jusqu'au littoral/à Yvoire, le développement de la commune doit s'appuyer sur ces deux principales centralités que sont Le centre Bourg et Bonnaitrait.

- Comparé à Douvaine ou Bons-en-Chablais, ou encore Sciez, le rôle de **Veigy-Foncenex** dans le territoire du Bas-Chablais est moins important. Néanmoins, le poids de population en pleine évolution suggère que cette commune jouera de plus en plus un rôle de centralité locale avec une vie propre et avec tous les équipements et services nécessaires pour sa vie au quotidien.
- Dans la logique du projet de territoire Grand Genève, le rôle de **Machilly** comme centralité locale se limite au rabattement sur le Léman Express. Un prolongement d'une ligne TP de Jussy à Machilly devrait être évalué à moyen terme.

Dans cette logique, les propositions pour les centralités locales qui figuraient déjà dans le Projet de territoire 2012 comprennent :

- **Bons-en-Chablais** est au cœur de son bassin de vie, avec équipements et services, rabattement vers le Léman Express, etc. Pour cette centralité, le PTGG 2016-2030 propose de poursuivre le travail engagé avec le PSD du PA2, avec l'objectif de déclencher de nouvelles opportunités de densification, ainsi que de développer les services à la personne dans le centre du bourg et à proximité du pôle d'échange multimodal. En lien avec la ZA Les Bracots, il est proposé de développer une offre de service dédiée aux entreprises et prenant appui sur le pôle gare.
- **Douvaine** joue un rôle de capitale de son territoire, avec équipements et services. C'est également un lieu de rabattement vers la desserte rapide interurbaine (BHNS) de l'axe (Thonon) - Sciez - Genève. A part le développement de services aux personnes, il est proposé de maintenir des surfaces dédiées à l'artisanat et à la production en plus de l'activité commerciale. Il émerge une certaine complémentarité entre Bons-en-Chablais et Douvaine dans la structuration du territoire du PACA, même si leurs fonctionnements et leurs périmètres d'influences respectifs ne révèlent pas pour l'instant de besoin de coordination fort.
- **Collonge-Bellerive** : cette centralité locale (et principalement la centralité de Vézenaz) joue un rôle important dans le domaine des services et du commerce pour toutes les communes genevoises du secteur arve-lac de la rive gauche. Une ligne de bus permettant d'améliorer l'accessibilité TP de cette centralité sera mise en œuvre en fin 2016 en direction de Jussy et Chens-sur-Léman (F). Cette ligne pourra monter en puissance au fur et à mesure, selon son utilisation. Des prolongements ultérieurs de cette ligne vers le RER à Machilly pourront être étudiés.

Au sein des centralités locales, la gestion des réseaux routiers est à faire évoluer en prenant en considération les usages locaux et non pas uniquement la fonction routière (principalement de déplacement vers Genève). Les mesures suivantes sont proposées :

- Requalifications routières en traversée de localité pour les centralités de Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais, Perrignier, Machilly ;
- Mise en place d'une gestion du stationnement public dans les centres s'accordant avec les objectifs identifiés à l'échelle de l'agglomération ;
- Développement des réseaux de mobilité douce en mettant un accent sur la perméabilité des tissus bâtis, permettant un usage accru de la MD dans les déplacements quotidiens.

D'une manière générale, compte tenu de la croissance démographique et de l'évolution plus urbaine du territoire, il est urgent de mettre en œuvre et renforcer une gestion des réseaux routiers (principalement à l'intérieur des localités) de manière à garantir une qualité de vie améliorée pour les habitants et favoriser l'usage de la MD ainsi que des TC également pour les usages quotidiens et pas uniquement à destination de Genève.

Renforcer la stratégie socioéconomique

Au-delà du positionnement et du développement économique de secteur autour des fonctions présentes dans les zones d'activités d'agglomération (Vongy à Thonon, ZAE Les Bracots à Bons en Chablais), la stratégie économique vise notamment à renforcer les activités qui assurent le fonctionnement du territoire au quotidien, et les activités spécifiques à ce territoire :

- Créer les conditions de la structuration d'un tissu de services aux entreprises autour des futurs pôles gares. Favoriser l'installation prioritaire de certains types d'activités de soutien aux entreprises dans les locaux à céder ;
- Garantir la meilleure accessibilité possible aux zones d'activités pour les différents types de flux : logistique, personnel, véhicules individuels, camions, deux roues et transports collectifs ;
- Améliorer l'attractivité des cœurs de ville pour les commerces ;
- Organiser la qualité urbaine et l'offre de services collectifs à l'échelle des ZAE ;
- Contrer les effets de l'éviction commerciale : sécuriser les terrains pour des activités artisanales ;
- Développer les services aux personnes dans les centres locaux susceptibles de croître démographiquement ;
- Concilier les besoins de développement économique et urbain et les enjeux de développement agricole ;
- Renforcer les bassins de consommation et de production locaux. Le développement d'une offre de proximité sur des produits locaux par les circuits courts a le double avantage d'accompagner le soutien à l'activité agricole locale et de diminuer les déplacements ;
- Promouvoir le maintien, voire le développement de la pêche professionnelle lacustre ;
- Mutualiser la gestion des déchets issus des activités économiques, en particulier ceux du BTP. Accompagner les intercommunalités dans une réflexion pour mettre en place des sites de stockage de déchets inertes dans le Chablais dans le cadre de la réflexion menée à l'échelle régionale ;
- Structurer la filière tourisme/santé/bien-être autour des rives du lac ;
- Les rives du lac peuvent permettre de développer différentes fonctions : de loisirs doux, pédagogiques et scientifiques, sportifs, ludiques, et pourraient être la ressource centrale de la filière tourisme/santé/bien-être, en articulation sur différents pôles du territoire ;
- Territoires de montagne : rechercher les synergies pour une meilleure coordination et une diversification de l'offre touristique.

Préserver l'environnement

La protection des ressources naturelles (eau, forêt, sols...), la réduction des nuisances (pollution de l'air, bruit, déchets...), les enjeux d'adaptation au changement climatique, les besoins d'exemplarité en matière de réduction des gaz à effet de serre,... l'ensemble de ces enjeux valables à l'échelle de l'agglomération se déclinent aussi au niveau des territoires et devront trouver des réponses concrètes dans le cadre de stratégies d'action du(des) PACA. Cela requière une volonté forte des acteurs du territoire pour poursuivre les actions engagées et déployer des nouveaux processus de transition. Le futur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) que la nouvelle Communauté d'agglomération de Thonon s'apprête à engager constituera notamment une réponse majeure en terme de planification.

Les action à conduire concernent en particulier la définition des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (démarche initiée par le SYMASOL qui devra ensuite se traduire dans les documents d'urbanisme), la gestion des eaux pluviales, le partage de la ressource en eau pour soulager les têtes de bassin, l'augmentation de la part de tri des déchets, la gestion durable des matériaux du BTP (recyclage, stockage, flux), la réduction significative de la consommation énergétique et le développement des énergies renouvelables (hydrothermie, géothermie, biomasse).

Des réflexions devront être menées également sur la thématique du bruit des aéronefs survolant le territoire français du PACA. En effet, bien que le sud du Léman ne soit pas inclus dans les courbes de bruit de l'aéroport de Genève (PSIA), le territoire est vigilant quant aux problématiques de bruit généré par le survol régulier du secteur de Nernier/Messery, générant des nuisances auditives non-négligeables. Des discussions sont engagées dans le cadre du Plan Sectoriel de l'infrastructure aéronautique.

6.7.3. La concrétisation des stratégies : les mesure

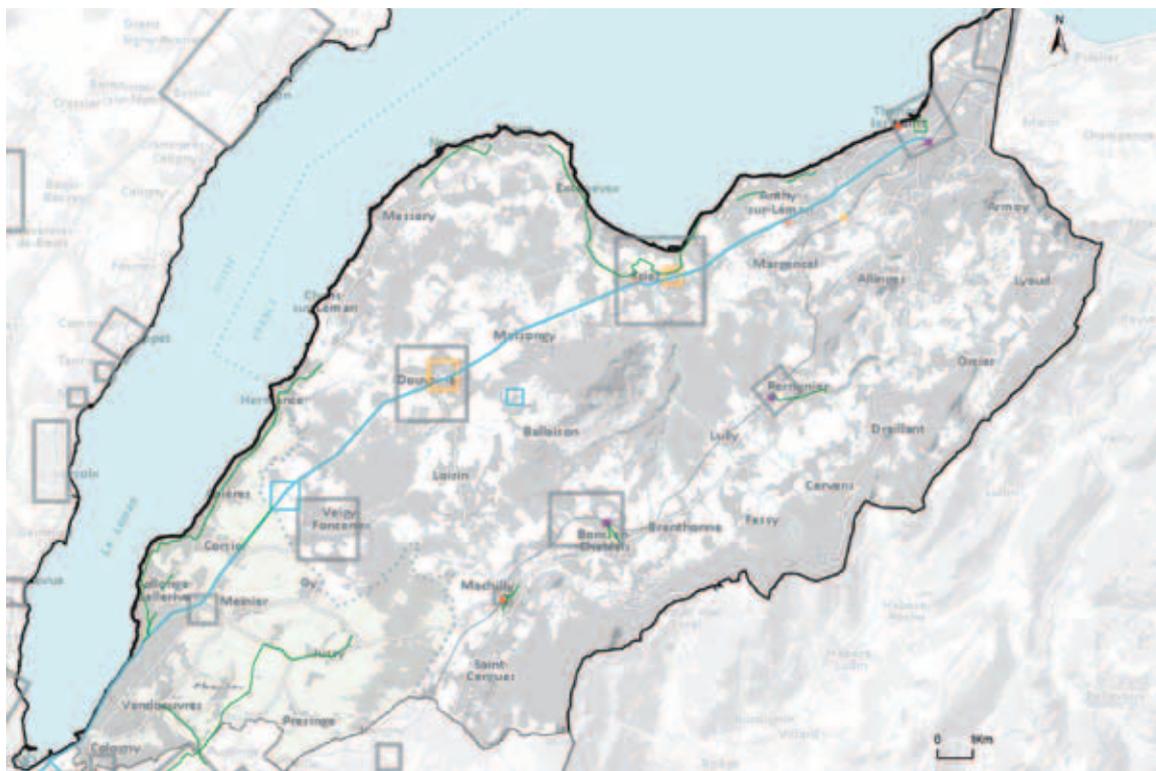


Figure 86 : Les mesures du PACA Chablais

Les secteurs prioritaires

L'agglomération régionale de Thonon-les-Bains (*fiche géographique 37*)

L'agglomération régionale de Thonon-les-Bains fait l'objet d'un secteur de coordination intercommunal du Projet de Territoire du Grand-Genève. Le travail de coordination s'étend dans la mesure du possible sur le binôme Thonon et Evian. Il comprend aussi les réflexions nécessaires au rattachement des communes des collines du Léman à l'agglomération régionale, notamment en termes de structuration de l'urbanisation et d'évitement de la dispersion de l'habitat. A noter que cette démarche ne se substitue pas aux collaborations intercommunales en cours avec l'institutionnalisation de l'agglomération urbaine, mais la complète autour des sujets stratégiques du PTGG, notamment les TC, la valorisation des centres, mais aussi l'organisation du développement des zones limitrophes à l'agglomération régionale, notamment les communes à l'est de Thonon.

Le PSD centre et gare de Thonon se poursuit, y compris avec une série de mesures en matière de mobilité : développement d'un réseau structurant MD à Thonon, aménagement d'un P+R à la gare de Thonon en lien avec la création d'une interface multimodale (mesure A) à cet endroit et d'un second PSD pour les liaisons lacustre vers Lausanne, la réalisation d'un franchissement souterrain de la voie ferrée pour les véhicules en direction du centre-ville de Thonon. A l'échelle de l'agglomération régionale (en tout cas la partie de Thonon), un axe fort TC est construit par le prolongement du BHNS Genève-Sciez dans Thonon jusqu'à la gare et le réaménagement des arrêts de bus sur l'avenue Charles De Gaulle.

L'espace des bourgs et des villages du Chablais (fiche géographique 16)

Entre Annemasse et Thonon, les PSD déjà affichés en 2012 se poursuivent en affichant aussi des nouvelles opportunités de densification du tissu urbain existant. Notamment pour les nouvelles centralités locales (Perrignier, Sciez), il sera important de mettre un accent complémentaire sur les thématiques de la gestion de la mobilité (TIM, MD), l'irrigation par les TC, l'accueil d'équipements au service du bassin de vie local, la qualification des centres-bourgs, le paysage urbain (morphologie et espaces publics). A Sciez comme à Douvaine la qualification de l'axe route de Thonon/route de Genève s'inscrit dans la poursuite du renforcement de l'offre sur la ligne de bus rapide interurbaine Genève - Douvaine – Sciez (-Thonon) qui exige la réalisation d'aménagements routiers et favorise la valorisation des traversées de localité.

A Machilly, le PSD concerne avant tout la qualité de l'aménagement de l'espace public autour de l'interface multimodale, le confort des voyageurs, le fonctionnement du pôle de rabattement, les services à la personne.

Le PSD Pallanterie est repris en cohérence avec les préconisations du PDCn ainsi qu'avec la poursuite de la planification de la traversée lacustre (vote favorable de la population genevoise de juin 2016). Sont également concernés les bourgs et hameaux des communes genevoises qui – contraints par les quotas de SDA – doivent poursuivre les processus de développement vers l'intérieur.

Avec la montée en puissance de la desserte rapide interurbaine (BHNS) sur un corridor et du Léman Express sur le second, le territoire valorise prioritairement les rabattements sur ces offres TC structurantes à l'échelle du territoire, les réseaux MD vers les centres et les TC à l'échelle des communes, ainsi que les espaces des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ces derniers sont également dotés de P+R (à Bons-en-Chablais, Perrignier, Veigy, Machilly et Thonon).

Ainsi les principales mesures de priorité A du projet d'agglomération 3 retenues pour le Chablais sont l'aménagement d'un transport collectif de type bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RD 1005 entre Genève-Sciez (-Thonon) et la création d'interfaces multimodales en gare de Bons-en-Chablais et de Perrignier. Sur territoire Suisse, une mesure de priorité B prévoit des aménagements TC pour la mise en œuvre de l'axe structurant suburbain entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie.

Enfin, l'amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon, avec les points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier ainsi que les aménagements des voies en gare de Thonon, reste un projet à long terme (>2030).

Le secteur de coordination Arve – Voirons

Les projets d'extension du réseau autoroutier, notamment sur la partie sud du PACA (traversée du lac, autoroute du Chablais) vont avoir un impact majeur sur la structuration du secteur sud entre le lac Léman et les Voirons. Pour répondre à cet enjeu, un secteur de coordination transfrontalier et intercommunal a été identifié sur le périmètre entre Collonge-Bellerive, Douvaine, Puplinge et Annemasse-agglo. Il sera le support des démarches de concertation autour de cette thématique.

En effet, la réalisation de ces infrastructures et surtout de leurs accès conditionneront l'organisation de l'ensemble du réseau local. Il s'agira notamment de réfléchir aux mesures d'accompagnement nécessaires afin d'éviter la percolation des flux TIM à travers les espaces sensibles (traversées des villages, zones à enjeux environnementaux, etc.) et de favoriser le report du trafic de transit sur le réseau principal ou vers les TC structurants.

Ces mesures d'accompagnement doivent être coordonnées à l'échelle transfrontalière pour être efficaces.

D'autre part, cette amélioration de l'accessibilité du PACA rendra les territoires concernés plus attractifs à l'échelle régionale, ce qui pourrait avoir un impact majeur sur la stratégie de développement urbain, notamment à proximité des échangeurs autoroutiers. Il s'agira donc de réinterroger les priorités en termes de développement des centralités en tenant compte des contraintes réglementaires (LAT, ALUR, etc.)

Une réflexion sur l'insertion paysagère et environnementale sera également à intégrer à la démarche.

La suite des travaux à l'échelle du PACA

- Reprise du travail PACA transfrontalier en lien avec les effets et conséquences de la traversée lacustre et du désenclavement du Chablais (secteur de coordination Lac-Voirons) ainsi que les options à long-terme en matière d'urbanisation (rive gauche du lac, Canton de Genève, et frange sud de Thonon);
- Accompagnement d'études pré-opérationnelles dans le cadre de la mise en œuvre des PSD, autour d'autres centralités à enjeux ou à l'échelle des secteurs de coordination;
- Poursuite des réflexions sur la mutualisation intercommunale et transfrontalière des équipements publics
- Coordination du développement du réseau MD à l'échelle transfrontalière
- Relance des démarches de projets paysagers prioritaires (PPP) à l'échelle du PACA
- Revue de projets transfrontalière annuelle;

6.8. Cœur d'agglomération

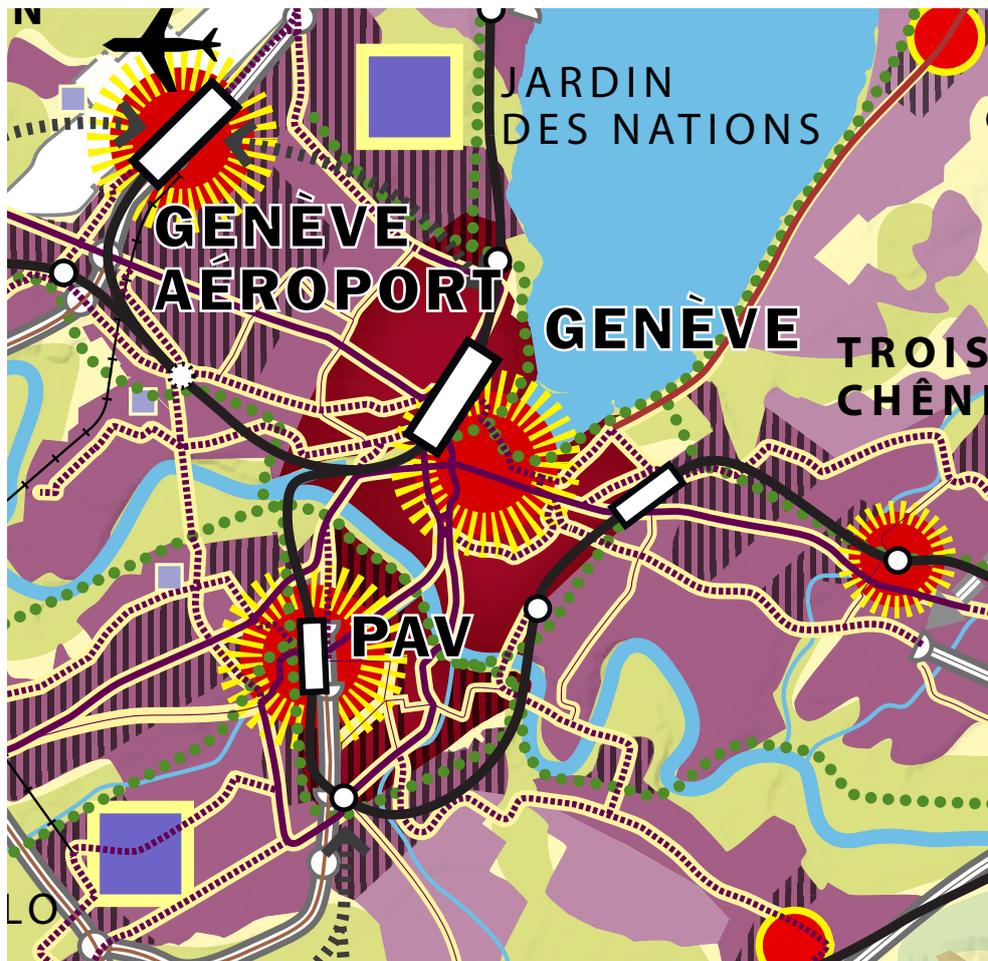


Figure 87 : Cœur d'agglomération (Annexe 1)

En matière de structuration des réseaux de mobilité et des espaces publics, le cœur d'agglomération présente une logique spécifique de fonctionnement et d'organisation répondant notamment à ses besoins internes propres. Il constitue cependant aussi le centre névralgique d'ordre régional, et, en ce sens, les logiques de fonctionnement à l'échelle de l'agglomération centrale mais également à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération devraient y orienter certaines actions et mesures structurantes.

On constate aujourd'hui un accroissement de la saturation des réseaux et des conflits entre les différents usagers de l'espace public. En outre, en matière d'image et de qualité des espaces publics, une amélioration majeure de la situation d'ensemble est nécessaire pour maintenir l'attractivité et la qualité de vie. Ainsi, des actions importantes sont à entreprendre d'une part pour améliorer les capacités de déplacements, d'autre part pour mener à bien une modification emblématique de la qualité et de l'image du cœur d'agglomération. En matière de mobilité, le cœur de l'agglomération doit principalement faire l'objet d'une redistribution des priorités accordées aux modes dans l'espace et dans le temps. L'évolution du réseau des transports publics en couronne d'agglomération exigera des interventions structurelles dans son cœur pour en garantir le fonctionnement.

A l'heure actuelle, plusieurs échéances proches permettent d'approfondir la réflexion dans le cœur d'agglomération en cohérence avec l'approche du projet de territoire du Grand Genève. Il s'agit de :

- La mise en service du RER (Léman Express) et de ses interfaces ;
- L'entrée en vigueur de la loi genevoise « pour une mobilité cohérente et efficace » qui vise à prioriser les modes entre différentes zones du Canton ;
- Les réflexions en cours concernant la future traversée du lac et les effets importants qu'elle pourrait avoir - entre autre - sur le cœur d'agglomération.

Dans le cadre du Projet de territoire, une réflexion a été menée sur le positionnement et l'imbrication du fonctionnement du cœur d'agglomération avec les échelles plus larges. Le résultat de cette réflexion n'a pas pour ambition de se substituer aux documents de planification en vigueur ou en cours d'élaboration, mais plutôt de proposer une vision complémentaire rappelant les interdépendances entre les échelles, permettant de fournir un regard plus systémique. Elle s'est focalisée surtout sur la structure des réseaux et des espaces publics, visant une amélioration de la qualité de vie, de la qualité urbaine et de la qualité des déplacements doux, plus que sur les potentiels de développement urbains déjà abordés par ailleurs.

La figure ci-dessous présente une esquisse des réflexions menées. A noter que certaines mesures s'intégrant dans cette logique sont déjà intégrées au projet d'agglomération et sont représentées en noir.

Les fonctions et fonctionnements suivants ont été identifiés :

- Les espaces publics emblématiques (à vocation touristique et internationale) sont représentés en rose. Il s'agit principalement des quais, de la Rade et de la vieille-ville. Dans ces espaces, une attention particulière doit être portée à la fonction de séjour dans l'espace public.
- Les espaces publics constitutifs des centres de quartiers ou des principaux lieux de vie publique sont représentés en orange. Il s'agit là de concilier au mieux les besoins en matière de déplacements et de qualité de séjour. Une plus grande mixité devrait parfois être recherchée.
- Quatre « portes d'entrées » irriguent le cœur d'agglomération : la gare de Cornavin, la gare de Pont-Rouge, la gare des Eaux-Vives et, avec une envergure plus locale, la gare de Champel. Depuis ces portes d'entrées, des lignes de désir en direction des quartiers peuvent être identifiées (en vert).

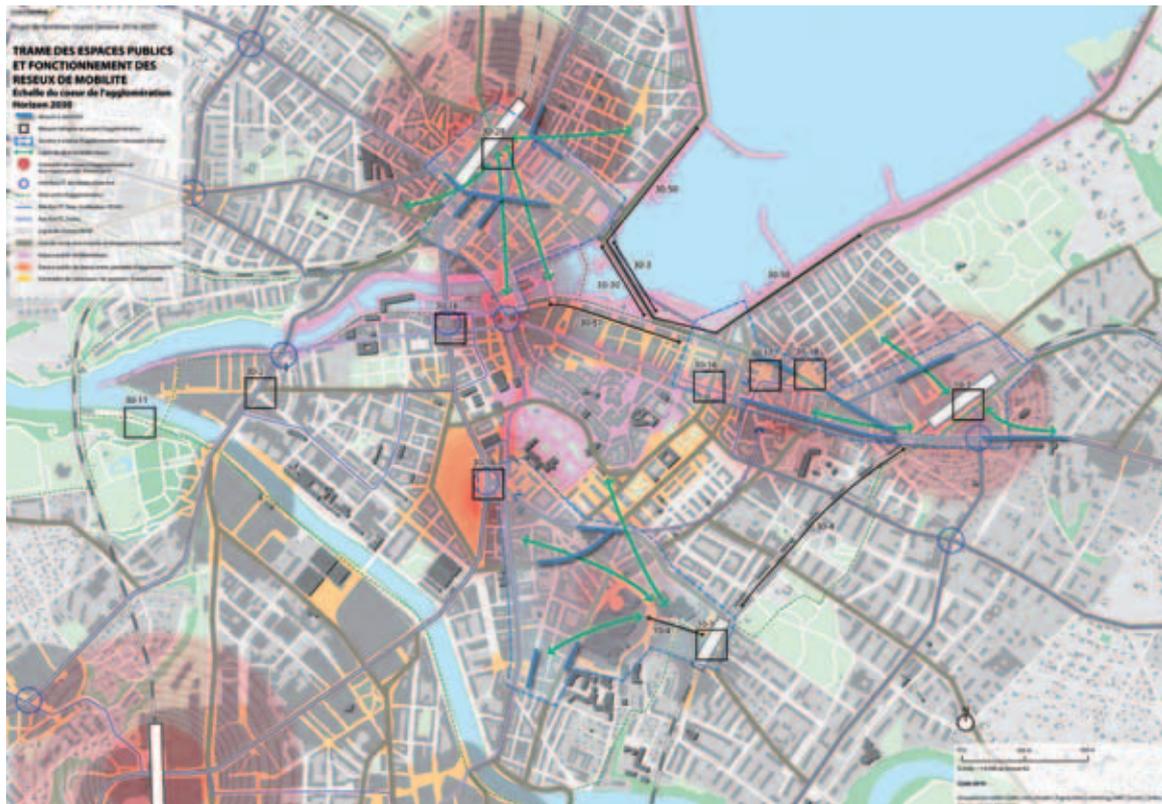


Figure 88 : Espaces publics du cœur d'agglomération

- Trois lieux centraux, avec des fonctions transports majeures, constituent des lieux d'identité importants et présentent de grands volumes de déplacements à organiser : le secteur Bel-Air – Stand, le rond-point de Plainpalais et le secteur de Rive – Place des Eaux-Vives (représentés de la même manière que les portes d'entrée).
- Le réseau de tram et d'axes forts actuel connecte et relie relativement bien ces différents lieux. Il présente toutefois quelques lacunes que le projet d'agglomération pourrait combler à l'avenir. Il s'agit notamment des liaisons entre Plainpalais et Rive par le sud de la vieille ville et de la liaison entre Rive et Cornavin par le Pont du Mont-Blanc. Cette dernière liaison est planifiée à travers les mesures 30-30 horizon B3) puis 30-42 à plus long terme.
- En observant les portes d'entrées et les lieux centraux, il est possible d'identifier trois binômes qui pourraient constituer de fait des secteurs à enjeux à l'échelle du projet de territoire suite à la mise en service du Léman Express et une fois l'évolution des usages constatée dans ces secteurs. Ces trois binômes seraient :
 - La continuité gare des Eaux-Vives – Rive
 - La continuité gare de Cornavin – Bel-Air
 - La continuité gare de Champel – Plainpalais.

- Au sein de ces binômes, des mesures phares pourraient être identifiées dans les prochaines générations de projet pour en améliorer la qualité et le fonctionnement pour les modes doux. A titre d'exemple, on peut citer :
 - la place des 22 Cantons et ses continuités (Chantepoulet, boulevard James-Fazy et rue de la Servette) ainsi que les rues des Alpes et de Lausanne en tant que prolongement de la place de Cornavin ;
 - l'avenue Pictet-de-Rochemont et la rue de la Terrassière en tant que lien entre la gare des Eaux-Vives et Rive ;
 - les boulevards des Philosophes, du Pont d'Arve et de la Tour en tant que liens entre le secteur de l'Hôpital (et sa gare) et celui de Plainpalais.
- Entre ces trois binômes, des liaisons fortes, tant en transports publics que pour les modes doux devraient être proposées (en rouge pour les espaces publics et en bleu pour les axes fort TC). Certaines sont déjà largement constituées, comme les rues Basses par exemple, d'autre présentent un large potentiel d'amélioration, comme le secteur de la place de Neuve.

Les fonctionnements mis en exergue ci-dessus permettent d'identifier des mesures et des actions complémentaires à mettre en œuvre durant les prochaines générations du projet d'agglomération. Ils peuvent également permettre d'orienter les actions courantes des collectivités publiques, notamment dans le cadre de réaménagement de l'espace public ou de projet d'infrastructures.

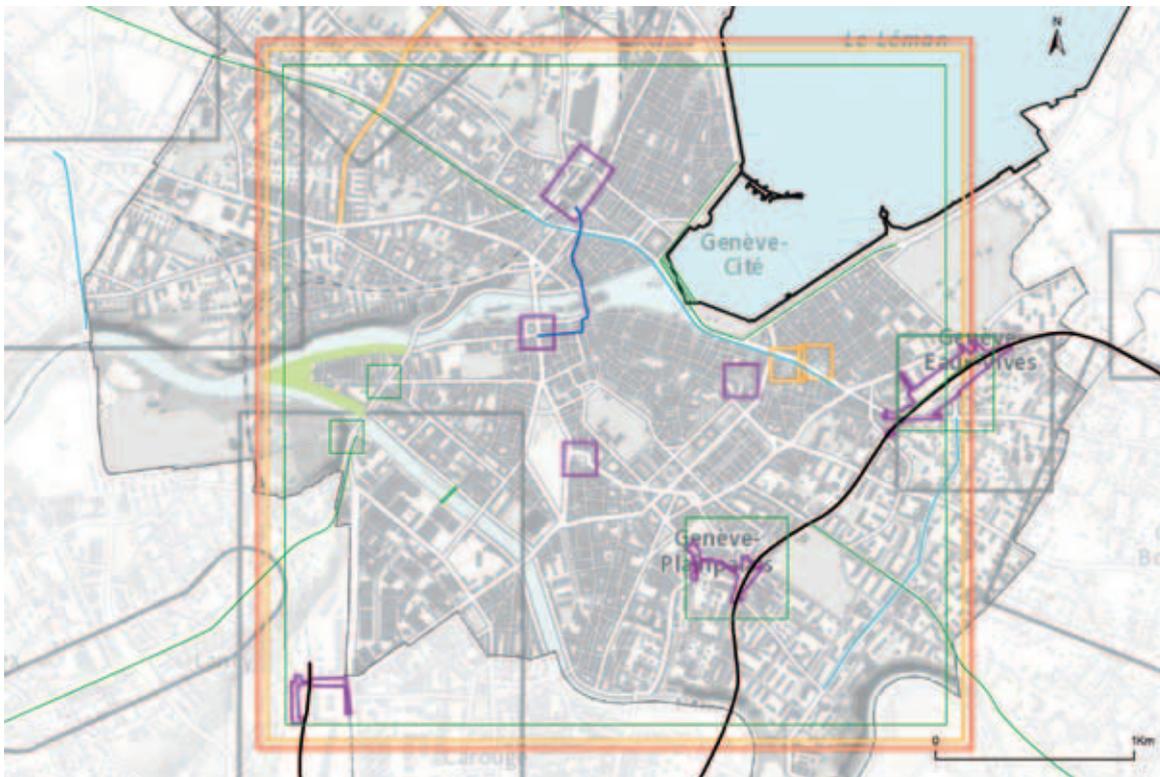


Figure 89: Les mesures du cœur de l'agglomération

7. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE TERRITOIRE : MESURES, ACTIONS

Ce chapitre répond aux EB 4 et 6.

7.1. La cohérence globale de la mise en œuvre

7.1.1 Un mécanisme qui évolue

La mise en œuvre du projet de territoire s'inscrit dans une triple logique :

- **Une approche itérative et progressive** : il s'agit de poursuivre la mise en œuvre engagée avec les PA1 et PA2 dès 2007, en complétant et valorisant ce qui a déjà été fait, en réorientant la mise en œuvre en lien avec les nouvelles urgences (en réponse aux évolutions récentes au sein du territoire). L'objectif de cette première logique est de renforcer la cohérence des mesures dans le temps et dans l'enchaînement des étapes du projet de territoire.
- **Une volonté de pragmatisme** : il s'agit d'apprendre de la capacité des acteurs des territoires à mettre en œuvre les PA1 et PA2, à la fois pour tendre vers une approche pragmatique (tenant compte de la réalité du terrain dans la mise en œuvre des principes et stratégies globales), et pour accompagner les acteurs avec un soutien en matière d'ingénierie urbaine (en fonction des besoins). L'objectif de cette deuxième logique est de renforcer la cohérence entre les ambitions et les capacités d'action des acteurs du terrain.
- **Une mise en œuvre transversale** : dans la logique de la transversalité des stratégies sectorielles du projet de territoire (grâce au travail de « projet » fondé notamment à l'échelle des territoires PACA), les mesures urbanisation, paysage, environnement et mobilité sont étroitement interdépendantes et importantes. Pour les acteurs du Grand Genève, il s'agit donc de fabriquer les bons paquets de mesures, afin d'exploiter les synergies inscrites dans le projet de territoire et dans sa logique transversale. L'objectif de cette troisième logique est de renforcer la cohérence entre les disciplines et les domaines d'intervention.

7.1.2. La complémentarité des mesures infrastructurelles et des actions non infrastructurelles

Le Projet de territoire du Grand Genève ne se limite pas à une mise en œuvre répondant uniquement aux exigences de la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération : il englobe la totalité des démarches des partenaires prévus pour la suite des travaux du Projet de territoire, dont les éléments qui répondent aux exigences du PA ne constituent qu'une partie.

- Les mesures :
 - infrastructurelles transports, éligibles à un cofinancement fédéral (en rouge figure 90)
 - non infrastructurelles, urbanisation, environnement, qui participent à l'« effet » du projet d'agglomération et qui contribuent au taux de cofinancement de l'ensemble des mesures cofinancées (en rose ci-après). Ces mesures peuvent figurer dans l'accord sur les prestations et avoir un effet liant pour les partenaires.
- Les actions qui forment le programme de travail du Grand Genève pour les quatre années à venir, décliné en fonction des trois thématiques urbanisation, environnement, mobilité, auxquelles s'ajoutent le monitoring et la communication.

	MOBILITE	ENVIRONNEMENT	URBANISATION PAYSAGE
MESURES Projets spatialisés par entité géographique	Ex: tram, BHNS Mesures infras éligibles PA3 selon priorisation	Ex: contrats corridors, espaces cours d'eau	Projets de développement stratégique PSD Projet paysage prioritaires PPP
ACTIONS Les actions non infrastructurelles Programme de travail	Ex: Services à la mobilité Covoiturage, VLS	Ex: PACT'AIR Corridors noirs	Ex: accompagner les projets urbains Etude renouvellement urbain, les conséquences

Figure 90: Tableau synoptique des mesures et actions

**Les mesures et actions du PA3 sont documentées dans l'annexe 2 :
Mesures et programme de travail.**

7.2. Les trois générations du projet d'agglomération: mise en œuvre et nouvelles mesures

7.2.1. L'ensemble des mesures

**Le détail de la mise en œuvre des mesures figure dans l'annexe 5 :
Compte rendu de la mise en œuvre des Projets d'agglomération 2007 et 2012**

Le PA2 recensait 496 mesures Grand Genève à l'horizon 2030+, qui correspondent à l'ensemble des besoins d'organisation et de structuration des territoires dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisation et de l'environnement.

Pour le Projet de territoire, on comptabilise 10 mesures nouvelles pour l'urbanisation (82 au total), 19 mesures nouvelles pour l'environnement et le paysage (56 au total) et 54 mesures nouvelles pour la mobilité (416 au total). Le total pour la troisième génération du PA s'élève ainsi à 554 mesures.

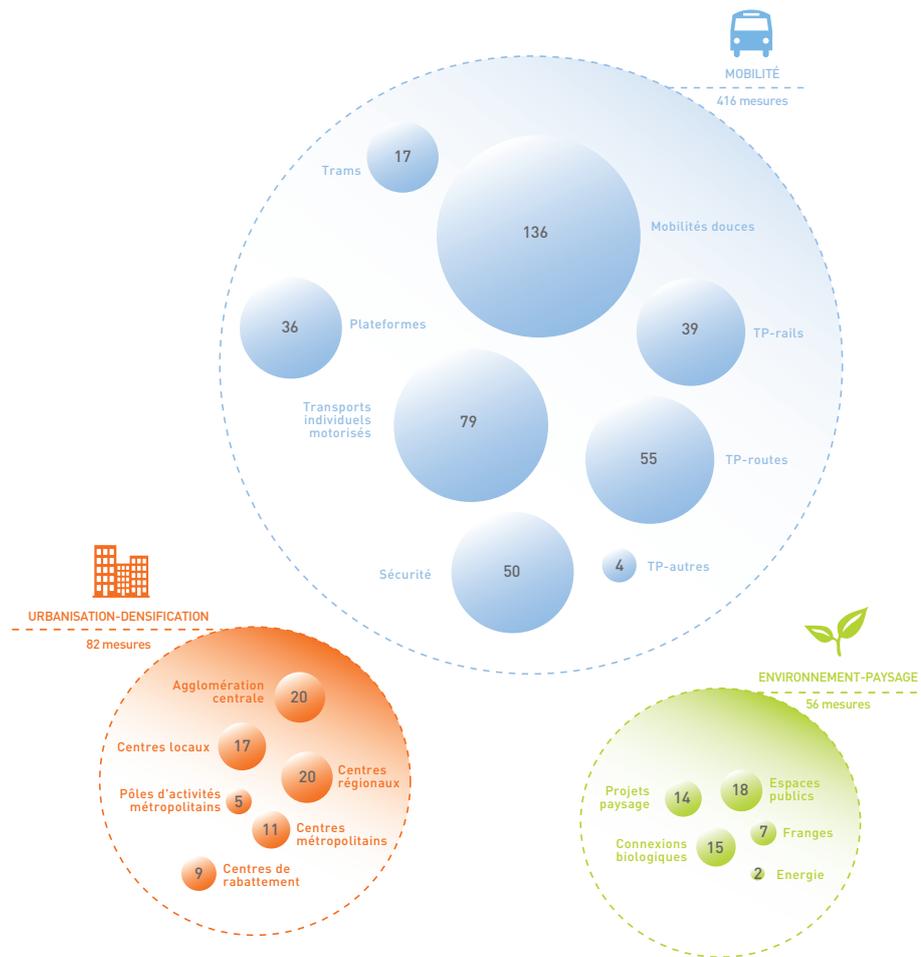


Figure 91 : Typologie des mesures du Projet de territoire Grand Genève 2016

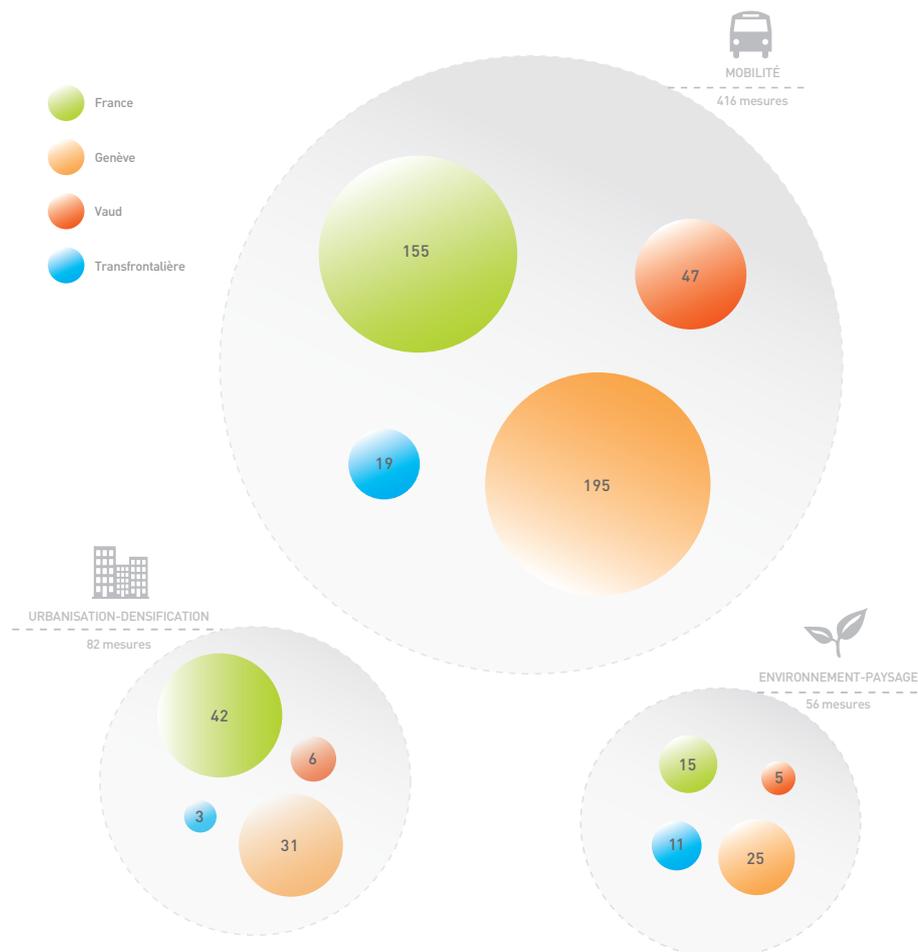


Figure 92 : Répartition des mesures par territoire du Projet de territoire Grand Genève 2016

Parmi l'ensemble des mesures urbanisation, environnement-paysage et mobilité utiles et nécessaires pour la construction de ce bassin de vie, ce sont 108 mesures qui figuraient à l'accord sur les prestations en 2007 et 195 mesures en 2012. Globalement, environ 50% des mesures du PA1 ont atteint l'état théorique de mise en œuvre annoncé et plus de 55% pour le PA2.

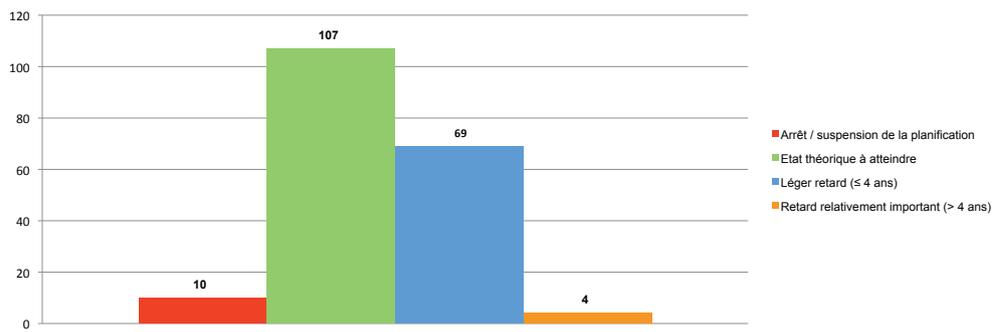


Figure 93 : Etat de la mise en œuvre des mesures du PA1 (état nov. 2016)

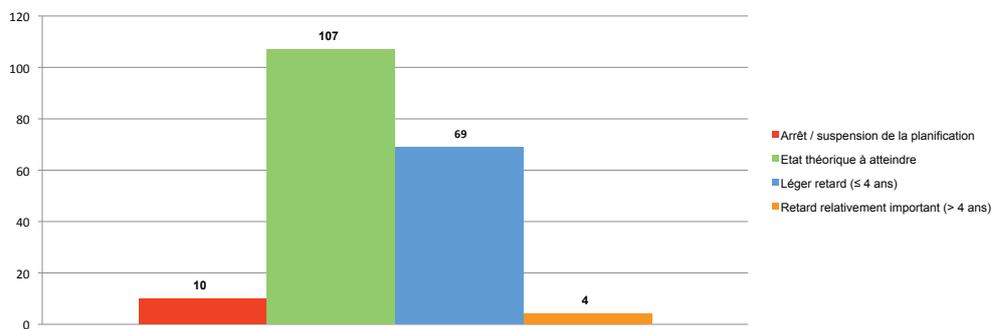


Figure 94 : Etat de la mise en œuvre des mesures du PA2 (état nov. 2016)

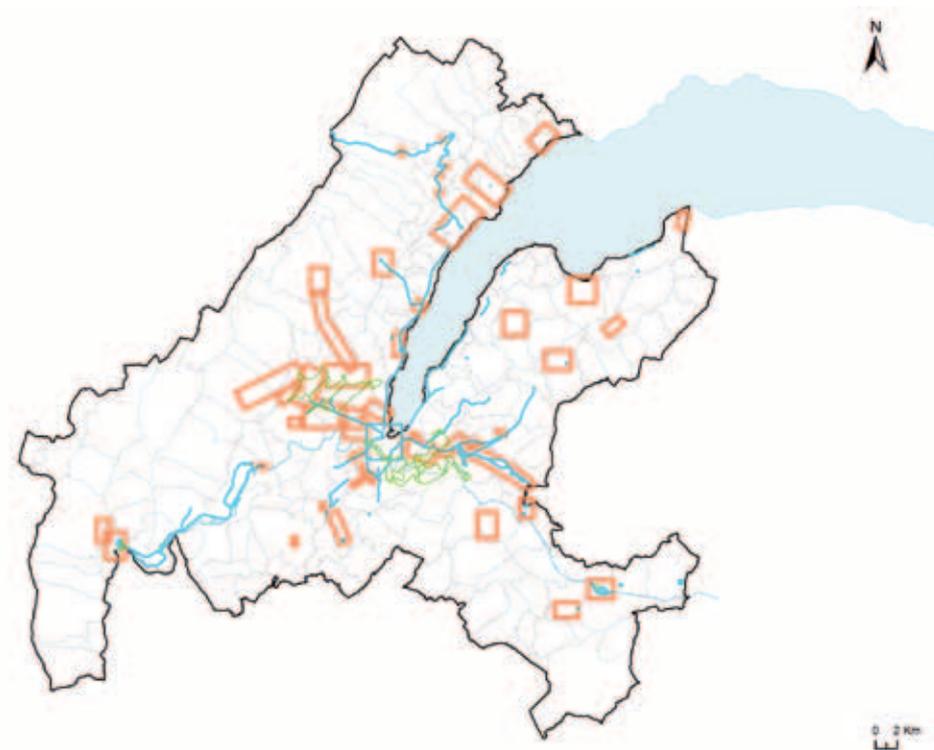


Figure 95 : Mesures PA1 et PA2 réalisées ou en cours, dans les 3 domaines, à l'échelle de l'agglomération entière (Annexe 1)

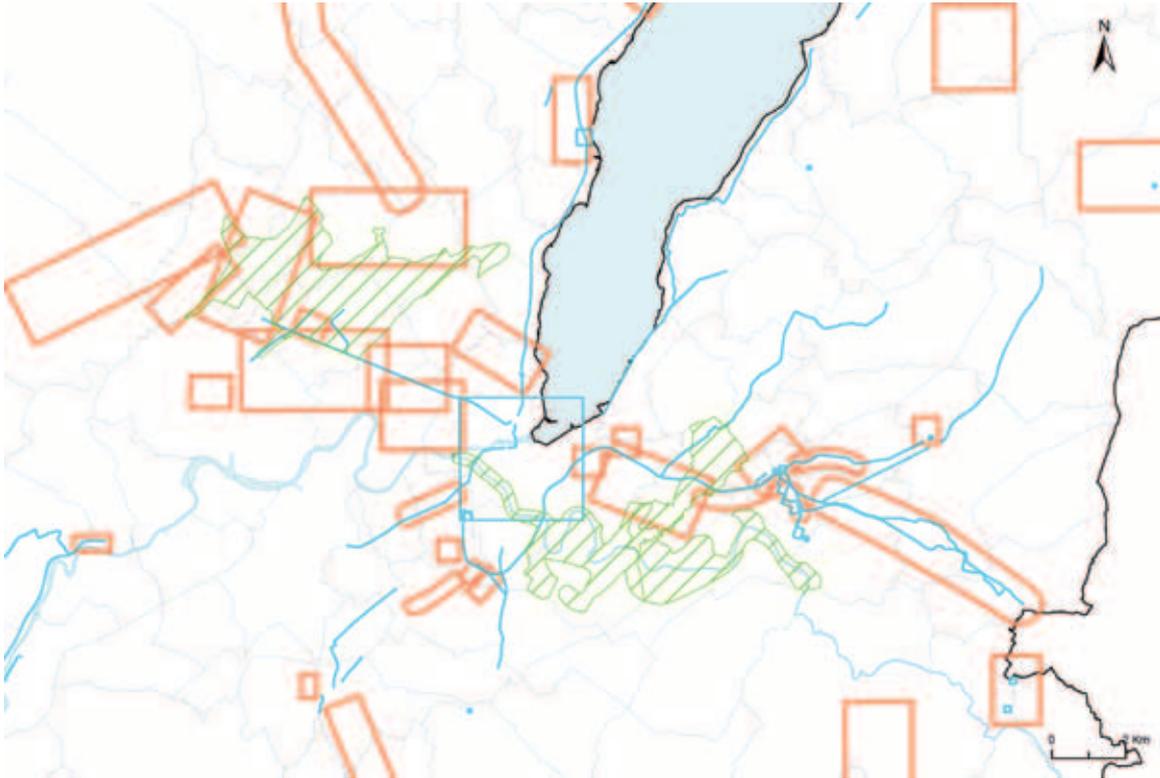


Figure 96 : Mesures PA1 et PA2 réalisées ou en cours, dans les 3 domaines, à l'échelle de l'agglomération centrale

7.2.2. Les mesures cofinancées et sollicitant un cofinancement

Les mesures sollicitant un cofinancement fédéral via le fonds d'infrastructure sont au nombre de 23 et 32 dans les accords sur les prestations des PA1 et PA2.

En 2016, 45 maîtres d'ouvrage s'engagent au côté du Grand Genève en sollicitant un cofinancement aux horizons A et B, pour respectivement 42 et 23 mesures mobilité.

Ces 416 mesures représentent les projets d'infrastructure identifiés pour répondre aux besoins des territoires de l'agglomération en matière de mobilité. Ils recouvrent des montants d'investissement, des maîtrises d'ouvrage, des effets ou des temporalités de réalisation très différents. En effet, parmi ces 416 mesures nécessaires pour un développement coordonné du Grand Genève se retrouvent aussi bien des objets ponctuels pour connecter deux localités, qu'un élargissement autoroutier ou des aménagements d'interfaces multimodales et d'espaces publics.

La moitié de ces objets fait partie des accords sur les prestations des PA1 et PA2 (qu'ils soient cofinancés ou non) et un peu plus du tiers (36%) est en dehors des accords sur les prestations mais sont portés et suivis. Enfin, la valeur de 13% d'objets transports nouveaux identifiés lors de l'élaboration du PA3 montre deux éléments importants. D'une part, la plupart des mesures du PA3 sont dans la continuité des PA1 et PA2 avec une planification et une maturité des mesures qui avancent. D'autre part, la volonté affichée de pragmatisme dans la démarche pour la troisième génération a été respectée.

PA3 416 mesures de mobilité

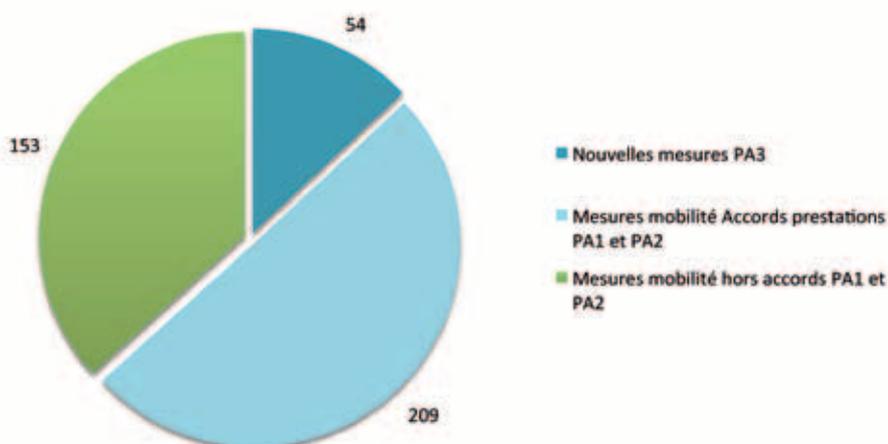


Figure 97 : Nouvelles mesures mobilité du PA3 et répartition des mesures actuelles dans les accords sur les prestations

7.3. Les mesures d'urbanisation (UD) : mise en œuvre et nouvelles mesures

7.3.1. Mise en œuvre des mesures d'urbanisation des Projets d'agglomération 1 et 2

Les mesures d'urbanisation-densification font partie intégrante du projet d'agglomération. Elles sont localisées de manière à accentuer l'effort de densification vers l'intérieur fourni par les territoires, et en étroite coordination avec les mesures de mobilité, afin d'accueillir au mieux la croissance soutenue de l'agglomération. Le détail de cette coordination est décrit dans le chapitre 6 dédié aux PACA.

- **Projet d'agglomération 1**

En 2007, le PA1 proposait 70 mesures d'urbanisation localisées dans les centralités dans l'armature urbaine : le cœur d'agglomération et les gares CEVA, les centres régionaux et les centres locaux. 64 mesures étaient inscrites à l'accord sur les prestations pour un début de réalisation entre 2011 et 2014. Fin 2016, 44 de ces mesures sont en cours de construction et 2 sont totalement réalisées, soit 70% des mesures d'urbanisation de priorité As1.

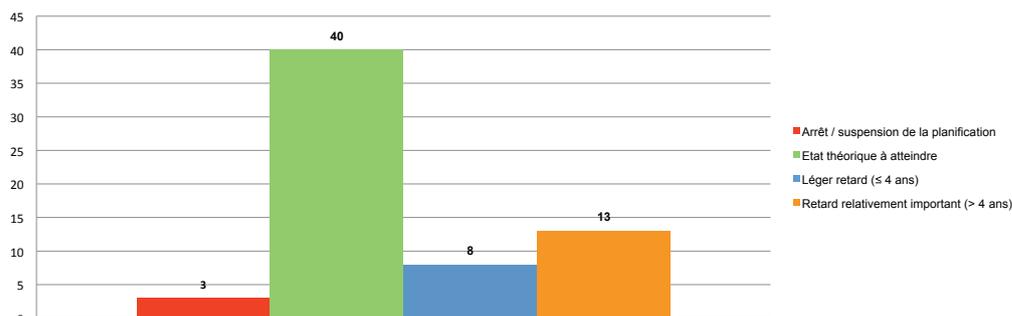


Figure 98 : Mise en œuvre des mesures UD prévues pour l'horizon 2011-2014 (état nov. 2016)

Trois projets ont été suspendus ou abandonnés pour des motifs politiques et/ou une redéfinition des intentions sur les secteurs concernés. Deux de ces mesures ont été maintenues dans le PA2 puis abandonnées dans le PA3.

Les planifications localisées sont toutes initiées pour les mesures «en léger retard» et leur début de réalisation est donc imminent.

Les mesures dont la réalisation est repoussée au-delà de 2018 (retard de plus de 4 ans) ont soit été confrontées aux restrictions imposées par la LAT révisée, soit ont connu une modification des conditions-cadres politiques pour les projets les plus complexes.

- **Projet d'agglomération 2**

En 2012, 82 mesures ont été identifiées en vue d'un début de mise en œuvre avant l'horizon 2030. 75 ont été retenues à l'accord sur les prestations du PA2, parmi lesquels 68 pour un début de réalisation en horizon A2 (2015-2018) et 7 en horizon B2 (2019-2023).

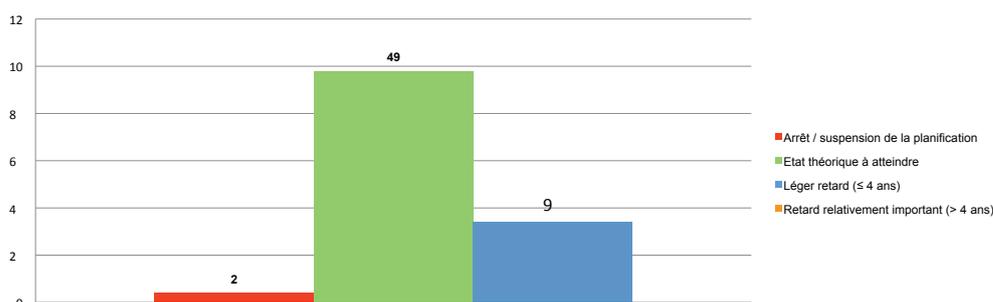


Figure 99 : Mise en œuvre des mesures UD prévues pour l'horizon 2015-2018 (état nov. 2016)

Fin 2016, 70% de ces mesures respectent leur planning de début des travaux avant 2019. Une mesure a été abandonnée (plateforme logistique de Viry) et une autre est en cours de redéfinition (Iles Etrembières).

Pour les mesures dont la réalisation est reportée d'1 à 4 ans, elles sont d'ores et déjà intégrées dans les documents régionaux de planifications (PDCn, SCOT), voire communaux (PLUs-PLUi / PDCom) et leur planification localisée est en cours d'étude ou de procédure.

En horizon B, 4 mesures respectent leur planning, 3 sont reportées à moyen/long terme sur le périmètre cantonal genevois, du fait de la prise en compte des réserves de la Confédération sur ces secteurs en extension urbaine sur la zone agricole et en conformité avec le PDCn en cours de mise à jour.

Fin 2016, 2/3 des mesures d'urbanisation figurant dans les PA1 et PA2 ont engagé leur réalisation opérationnelle et livrent progressivement leurs nouveaux logements ou surfaces d'activités. Ces opérations, généralement conduites par des opérateurs privés, s'effectuent sur de nombreuses années, d'autant plus que le programme est ambitieux et complexe.

Les difficultés dans la mise en œuvre des mesures d'urbanisation sont liées à :

- la succession des processus de planification et de concertation : chaque document de planification nécessite 2 à 3 ans de procédures avant son entrée en vigueur, rendant longue la mise en œuvre concrète de la planification urbaine ;
- la non-conformité de certains projets avec le cadre réglementaire de niveau supérieur, en particulier sur Genève, repoussant la concrétisation de certains projets phares ;
- les oppositions locales et les recours sur les projets, en particulier en Suisse ;
- les blocages fonciers et le coût des équipements qui ralentissent la mise en œuvre des projets.

Exemples de mesures urbanisation-densification (UD) en cours de réalisation :

- Genève : quartiers de Frontenex-Tulette, Les Vergers (1000 logements), La Chapelle-Les Sciens (1200 logements), gares CEVA (950 logements), Jardin des Nations ...
- France : Etoile Annemasse Genève, Chablais Parc (450 logements), densification du centre local de Viry (870 logements), quartier Chabloux à Saint Julien en Genevois (800 logements), ZAC Porte-de-France à St.-Genis-Pouilly ...
- District de Nyon : le projet de développement de la route de distribution urbaine et de ses nouveaux quartiers et espaces publics est engagé, une première étape est réalisée sur la commune de Nyon.

Les figures suivantes synthétisent les mesures mise en œuvre des PA1 et PA2 pour les trois domaines urbanisation, environnement-paysage et mobilité.

7.3.2. Les mesures d'urbanisation (UD) du Projet de territoire 2016

Les mesures d'urbanisation répondent aux principaux enjeux identifiées (*voir chapitre 5.2*) :

- renforcer l'armature urbaine et les centralités selon la structure proposée par le schéma d'agglomération 2016 ;
- accueillir la croissance (quel que soit son rythme) dans de bonnes conditions et au plus proche des axes de transports collectifs structurants ;
- travailler sur la qualité de vie et la ville des courtes distances ;
- concentrer les moyens sur les pôles économiques moteurs de l'agglomération.

Le Projet de territoire 2016-2030 comprend 82 mesures d'urbanisation, pour la plupart dans la continuité directe des mesures d'urbanisation des projets d'agglomération précédents. Comme évoqué au chapitre 7.3.1, nombre de ces mesures sont déjà planifiées ou en cours de mise en œuvre et s'inscrivent dans un processus de densification continu. Il s'agit de poursuivre la concrétisation de ces mesures, de renforcer leur ambition en terme d'accueil de population et de prise en compte de la qualité des espaces publics et du bâti en général. Ainsi, parmi les dix nouvelles mesures, 7 concernent la structuration du développement urbain dans les centres locaux et de rabattement ; 3 sont issues d'une adaptation de mesures du PA2 (périmètres précisés).

Conformité à la LAT et aux plans directeurs cantonaux

Concernant le canton de Genève, les mesures proposées sont conformes avec le Plan directeur cantonal en cours de mise à jour qui intègre les exigences de la LAT jusqu'à l'horizon 2030. Au-delà, elles correspondent au territoire d'urbanisation défini dans le PDCn.

Concernant le district de Nyon, les mesures des centralités vaudoises sont intégrées à la 4^e mise à jour du plan directeur cantonal vaudois en cours et sont donc également conformes à la LAT.

Afin de rendre opérationnel les stratégies urbanisation identifiées au chapitre 5, le projet de territoire distingue en complément deux types de démarches pour accompagner et faciliter la concrétisation des mesures d'urbanisation et pour lesquels l'approche méthodologique est détaillée dans le programme de travail :

- La mise en œuvre des projets stratégiques de développement et quartiers urbains d'envergure (PSD) à travers quelques grands principes d'intervention : (*cf annexe 2, fiche-action U1*) ;
- L'approfondissement et la vérification des stratégies de développement spatial pour les grands secteurs de coordination de l'agglomération : (*cf annexe 2: fiche-action U2*).

7.4. Les mesures environnement - paysage (EP) : mise en œuvre et nouvelles mesures

7.4.1. Mise en œuvre des mesures environnement-paysage des projets d'agglomération 1 et 2

Projet d'agglomération 1

En 2007, 6 mesures d'accompagnement paysage avaient été identifiées pour traiter les grands enjeux de connexions biologiques dans l'agglomération. 3 devaient être réalisées entre 2011 et 2014 et 3 autres avant 2018.

4 d'entre elles sont en cours de réalisation, notamment dans le cadre des contrats corridors biologiques signés depuis lors. La césure paysagère de Bernex (début des travaux 2017- léger retard) et la MAP Seymaz (début des travaux 2019-retard important) sont conduites en lien avec les projets urbains.

Projet d'agglomération 2

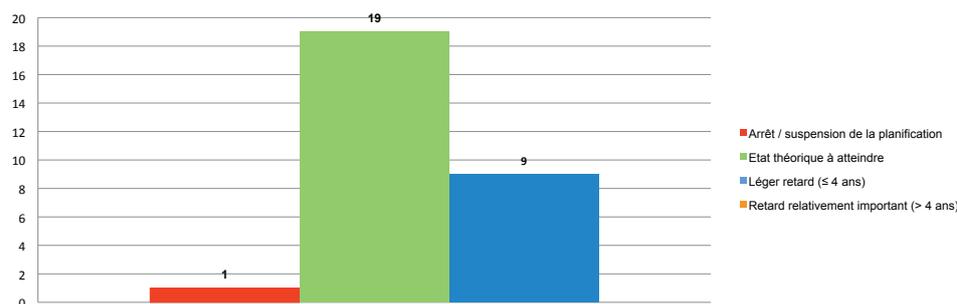


Figure 100: Mise en œuvre des mesures EP prévues pour l'horizon 2015-2018 (état nov. 2016)

En 2012, en accompagnement de l'enrichissement du projet paysage, le nombre de mesures paysagères proposées a beaucoup augmenté, afin d'intégrer l'objectif de maillage paysager dans les projets urbains. Ainsi, 39 mesures environnement-paysage sont inscrites à l'accord sur les prestations 2012, dont 29 pour une réalisation en horizon A 2015-2018. Parmi elles, 19 sont conformes à «l'état théorique à atteindre», la réalisation des 10 autres étant prévues entre 2019 et 2021, en adéquation avec les projets urbains auxquels elles sont liées ou avec les capacités financières des maîtres d'œuvre.

Globalement, pour les 2 générations de projet et tous horizons confondus, la majorité des mesures est en cours de planification ou de réalisation, mais plusieurs projets initialement prévus pour la période 2019-2023 ont subi un décalage dans le temps, en raison de la planification des projets urbains auxquels ils sont liés (par exemple Perly-Certoux, Pallanterie, Marignier).

Les facteurs clés pour l'avancement des mesures d'environnement paysage sont :

- d'une part, l'existence de financements dédiés. C'est le cas des contrats corridors trans-frontaliers ou des mesures d'accompagnement paysage (MAP) genevoises qui bénéficient d'un financement à travers des lois d'investissement spécifiques telles que la H170 et la L11863 (EP5-01 MAP Foron, EP4-02 MAP Bernex, EP4-04 Pont biologique sur l'A40). Inversement, les projets de paysage prioritaires voient leur concrétisation freinée par l'absence d'outils financiers spécifiques: chaque maître d'ouvrage doit trouver les financements adéquats, variables selon les institutions.
- d'autre part, la mise en place d'un processus d'élaboration impliquant les acteurs concernés. Le PPP Arve, lauréat des projets modèles de la Confédération, voit sa mise en œuvre stimulée tant par l'obtention de financements pour les maîtres d'ouvrage suisses, que par la démarche de projet participative mise en place au cours de son élaboration (associant communes et société civile).

7.4.2. Les mesures environnement-paysage du Projet de territoire 2016

Malgré les difficultés rencontrées, les mesures d'environnement-paysage concrétisent le concept paysager du Grand Genève et contribuent nettement aux objectifs de qualité de vie recherchés :

- maintenir les composantes territoriales formant la « charpente paysagère »,
- traiter les situations nécessitant des projets de paysage ou d'aménagement d'espaces publics contribuant au « maillage vert-bleu » et au maintien de la qualité de vie dans les aires urbaines compactes.

Ainsi, dans la continuité des précédents projets, le projet de paysage 2016-2030 comprend 56 mesures d'environnement – paysage, dont 19 nouvelles mesures traduisent la volonté de développer des espaces publics et verts dans les cœurs urbains de l'agglomération (liaisons paysagères, parcs publics et places).

Cinq grandes catégories de mesures paysagères et environnementales sont par ailleurs définies et font l'objet d'une fiche action qui en détaille la méthodologie:

- Mise en œuvre des contrats corridors biologiques: (cf. annexe 2: fiche-action E10);
- Mise en œuvre des projets de paysage prioritaires: (cf. annexe 2: fiche-action E9);
- Qualification des espaces publics: (cf. annexe 2: fiche-action E5);
- Nature en ville: (cf. annexe 2: fiche-action E8);
- Espace cours d'eau: (cf. annexe 2: fiche-action E14).

7.5. Les mesures de mobilité : mise en œuvre et nouvelles mesures

Les mesures mobilité s'intègrent dans la continuité du projet de territoire, en obéissant à une logique systémique : tous les modes de déplacement forment un ensemble dont les complémentarités sont à développer, comprenant à la fois les infrastructures, leur gestion/exploitation et les comportements des usagers (sous forme de mesures d'accompagnement).

Le développement d'un réseau structurant à l'échelle de cette agglomération d'environ un million d'habitants, souffre d'un certain retard, retard accentué par la présence d'une frontière. Aujourd'hui, il s'agit avant tout de développer des réseaux de niveau supérieur plus performants via des interventions de natures différentes, telles que :

- le renforcement du réseau d'axes forts TC urbains transfrontaliers,
- l'élargissement du contournement autoroutier actuel de Genève pour résoudre les goulets d'étranglements,
- le bouclage autoroutier est et la traversée du lac,
- le renforcement des capacités ferroviaires dans le prolongement du CEVA,
- l'extension de la gare Cornavin,
- la réalisation d'une raquette ferroviaire,
- la poursuite du développement des réseaux ferroviaires de l'agglomération (extension dans le Pays de Gex et vers le sud de l'agglomération).

En outre, compte tenu de sa taille et de son caractère transfrontalier, l'agglomération ne dispose pas d'autorité unique de planification et de gestion des transports, mais au contraire d'une multitude d'autorités compétentes et d'opérateurs, ce qui complexifie encore plus la mise œuvre d'une vision d'ensemble. Ainsi, il convient de mettre sur pied des organisations spécifiques, comme le GLCT Transport Publics Transfrontaliers et d'autres plateformes de travail, notamment pour l'extension du réseau de tramways.



Figure 101 : Réseaux ferroviaires d'agglomérations à la même échelle

Source : http://prod.swisstopogeodata.ch/logis_apps/agglo/agglo.php

7.5.1. Mise en œuvre des mesures mobilité des Projets d'agglomération 1 et 2

Pour le PA1, l'état de mise en œuvre des mesures indique que 25% des mesures vont atteindre l'état théorique, que 50% ont un retard inférieur à 4 ans, et 25% ont un retard important (supérieur à 4 ans). Pour le PA2, l'état de mise en œuvre des mesures indique que 1/3 des mesures va atteindre l'état théorique, alors que 2/3 ont un retard inférieur à 4 ans (*la mise en œuvre des mesures est renseignée de manière détaillée dans l'Annexe 5 Compte-rendu de mise en œuvre*).

Récapitulatif:

55 mesures cofinancées par la Confédération (23 mesures A1 + 32 mesures A2)
4 mesures urgentes sont réalisées ou en cours (dont le CEVA mis en service en 2019).
9 mesures cofinancées (A1, A2) sont réalisées ou en cours de réalisation
22 mesures non cofinancées (Ae1, Av1, Ae2) sont réalisées ou en cours de réalisation

Mise en œuvre des mesures mobilité urgentes (avant PA1)

Les mesures urgentes du fonds d'infrastructure ont permis de cofinancer les premières mesures qui constituent véritablement le socle du projet d'agglomération du Grand Genève et la construction de son armature principale.

Il s'agit d'une part de la liaison ferroviaire CEVA, dont les travaux sont en cours depuis 2011 et qui permettra, dès 2019, la mise en service du RER Léman Express, véritable colonne vertébrale des transports publics d'agglomération. D'autre part, les lignes de tram vers Meyrin et vers Onex – Bernex ont été les deux extensions majeures du réseau de tram structurant et offrant les capacités de transports nécessaires au développement des axes urbains vers le nord et l'ouest de l'agglomération. Ces lignes ont été mises en services en 2011.

Les efforts du PA3 tendent à optimiser et valoriser cette infrastructure pour rendre le réseau plus performant. Il faut mentionner que le Léman Express va aussi faire évoluer le sentiment d'appartenance à ce bassin de vie qui est une des conditions essentielles pour soutenir les efforts tant financiers que de mise en commun des modes de travailler et d'habiter.



Figure 102: Mesures urgentes

Mise en œuvre des mesures mobilité du projet d'agglomération 1

Mesures cofinancées du PA1

La première génération du projet d'agglomération a permis de poursuivre, d'étendre et de mettre en valeur le développement des infrastructures avec les accents suivants :

- La première mise en valeur du futur RER avec les interfaces CEVA et les mesures nécessaires à la mise au quart d'heure vers Coppet ;
- La poursuite de la réalisation du réseau des axes forts avec des prolongements de lignes de tram, mais également des mesures fortes sur le réseau des bus ;
- Le début de la mise en place d'un réseau structurant de mobilité douce avec des voies vertes d'agglomération autant dans le cœur que sur les axes de développement ;
- Les premières mesures fortes de requalification sur le réseau routier d'agglomération visant à adapter les aménagements aux fonctions locales.



Figure 103: Mesures du PA1

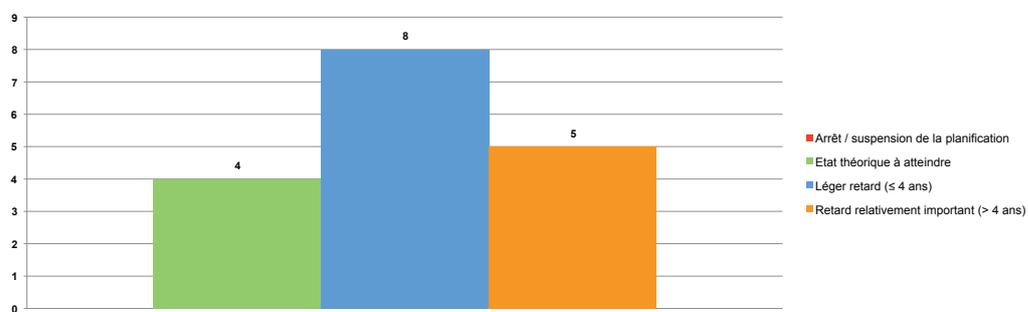


Figure 104: Etat de planification des mesures mobilité cofinancées (A1) du PA1 (état nov. 2016)

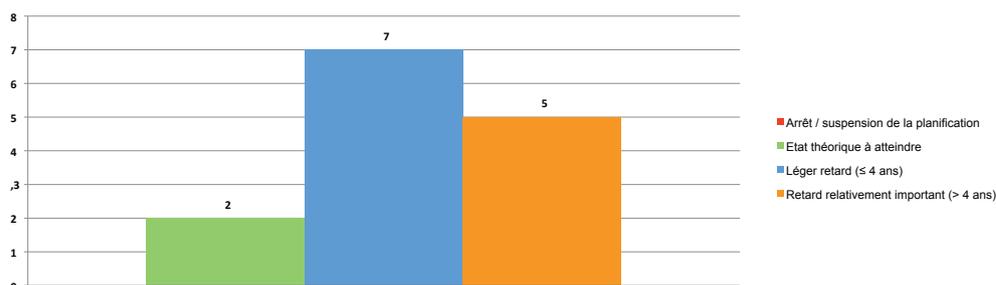


Figure 105: Etat de planification des mesures mobilité non cofinancées (Ae1) du PA 2007 (état nov. 2016)

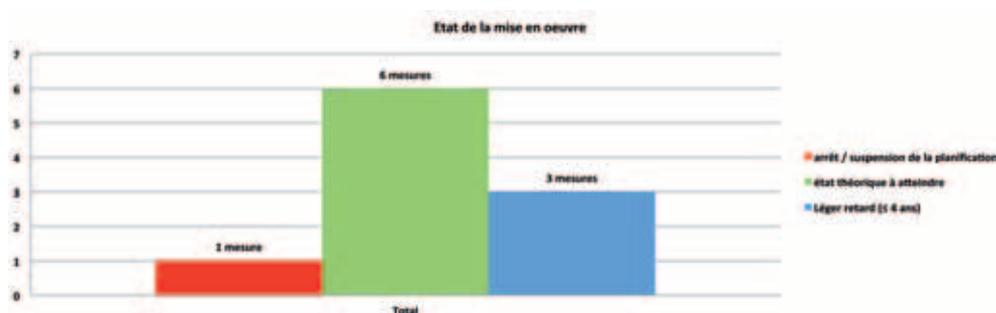


Figure 106: Les mesures mobilité non cofinancées (Av1) du PA2 (état nov. 2016)

Mise en œuvre des mesures mobilité du projet d'agglomération 2

Mesures cofinancées du PA2

La deuxième génération du projet d'agglomération a visé à étendre encore les logiques de fonctionnement du réseau de mobilité à l'échelle de l'agglomération entière avec les accents suivants :

- La mise en valeur du réseau ferroviaire sur l'axe de la Plaine et dans le district de Nyon avec des améliorations des infrastructures dans les gares, sur les interfaces et en rabattement (bus et MD) ;
- La poursuite de la réalisation du réseau des axes forts avec une nouvelle ligne de tram vers St-Julien mais également des mesures fortes sur le réseau des bus ;
- La poursuite du développement des voies vertes d'agglomération ;
- Des mesures de requalification du réseau routier en faveur des TC et des MD, autant dans l'agglomération centrale que dans l'agglomération régionale Nyon-Gland.



Figure 107: Mesures du PA2

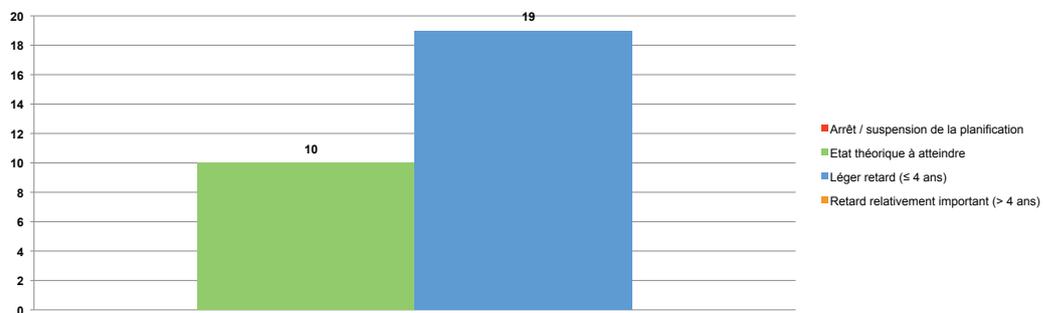


Figure 108: Etat de planification des mesures mobilité cofinancées (A2) du PA2 (état nov. 2016)

Mesures d'infrastructure non-cofinancées du PA 2012

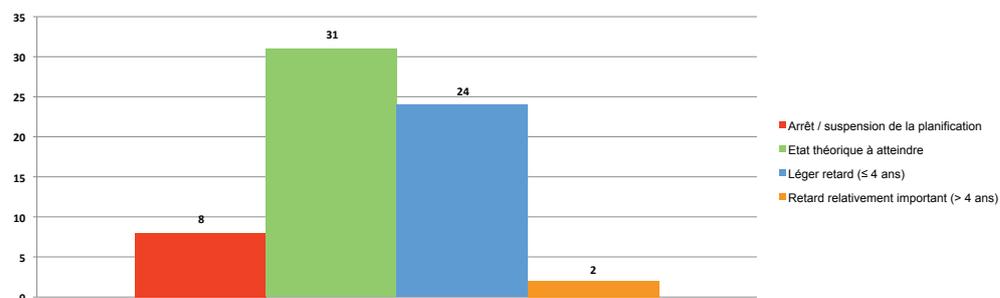


Figure 109: Etat de planification des mesures mobilité non cofinancées (Ae2, Av2) du PA2 (état nov. 2016)

7.5.2. Les mesures mobilité du Projet de territoire 2016

Le Projet de territoire s'inscrit dans la continuité des PA1 et 2. Il organise la cohérence des mesures destinées à construire la vision d'ensemble :

- Les mesures urgentes : la liaison CEVA et les premiers tramways TCOB et TCMB, soit la construction de l'armature principale ;
- Pour le PA1: les interfaces CEVA, l'amélioration RER (Genève-Coppet), la poursuite des axes forts et les liaisons structurantes MD ;
- Pour le PA2 : la poursuite des axes forts, les rabattements et interfaces dans le district de Nyon et les espaces publics ;

Ainsi, la stratégie Mobilité est confirmée et renforcée notamment dans une logique de développement de l'effet réseau en concomitance avec la mise en service du Léman Express en 2019. Pour la concrétisation, cela se traduit par les enjeux suivants:

- la réalisation de pôles d'échange multimodaux en lien avec le Léman Express et des arrêts majeurs du réseau TC ;
- la poursuite de la réalisation du réseau des axes forts radiaux et tangentiels avec trois prolongements de lignes de tram et le développement de lignes de BHNS ;
- le réaménagement routier de plusieurs secteurs en lien d'une part avec la récente loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée, et d'autre part avec la sécurisation de points noirs du réseau ;
- la poursuite du maillage du réseau MD dans une logique complémentaire à la fois de rabattements vers les TC et de connexions entre les pôles de l'agglomération (continuités d'itinéraires cyclables et voies vertes; sécurisation de tronçons; franchissement d'obstacles).

Mettre en valeur le RER Léman Express et le réseau des axes forts et garantir la multipolarité d'agglomération

La mise en service du RER en 2019 doit s'accompagner d'un large éventail de mesures visant à en maximiser les avantages et à générer une dynamique positive autour d'un véritable « effet réseau ».

Les types d'actions suivants sont à mettre en œuvre :

- Mettre en service des lignes de bus de rabattement (ces lignes sont identifiées sur la base de cartes des stratégies sectorielles) ;
- Requalifier les interfaces de gares sur l'ensemble du réseau en développant une offre conséquente de stationnements vélos (les interfaces concernées sont identifiées sur la base de cartes des stratégies sectorielles et sont présentées en annexe) ;
- Adapter le réseau des lignes urbaines et régionales dans le Canton de Genève ;
- Développer une « culture RER » pour la mise en réseau des transports publics (par exemple, création d'un réseau de techniciens développant la dynamique RER, principe de coordination des horaires, harmonisation des offres MD dans les gares, marketing commun, etc.).

Mesures TC et multipolarité

Les mesures identifiées pour le PA3 permettent de mettre en valeur le RER Léman Express à l'échelle de l'agglomération entière. Elles intègrent des réaménagements d'interfaces de gare dans le Chablais, la vallée de l'Arve et le district de Nyon.

En outre, des mesures prévues sur le réseau des bus rapides interurbains permettent de garantir le fonctionnement de la multipolarité d'agglomération. Il s'agit principalement d'amélioration sur les liaisons Genève – Douvaine – Sciez et Divonne – Nyon, sur lesquelles il n'existe pas de liaisons ferroviaires.



Figure 110: Localisation des mesures TC (A, Ae, B, Be, C)

Interfaces multimodales

Au sein du cœur d'agglomération, des mesures complémentaires sont identifiées dans le but d'accompagner la mise en service du RER Léman Express ainsi que la poursuite du développement des axes forts. Il s'agit de mesures d'amélioration des interfaces à Cornavin et Versoix pour le RER ainsi qu'à Châtelaine et au Grand-Saconnex pour le réseau des axes forts.



Figure 111 : Localisation des mesures interfaces multimodales (A, Ae, B, Be, C)

Axes forts (trams et bus)

Le réseau des axes forts bénéficie de mesures tant pour le réseau tram que le réseau bus dans les secteurs où la demande et les besoins en matière de stabilité d'horaires sont les plus marqués. Il s'agit des axes de développement suivants : Meyrin – St-Genis (tram) ; Genève – Grand-Saconnex (tram) ; Genève – Châtelaine (BHNS) ; prolongement à Annemasse (tram) ; axe fort Genève – Sciez (THNS) ; axe fort tangentiel Aéroport – Vernier – Lancy – Carouge (bus).

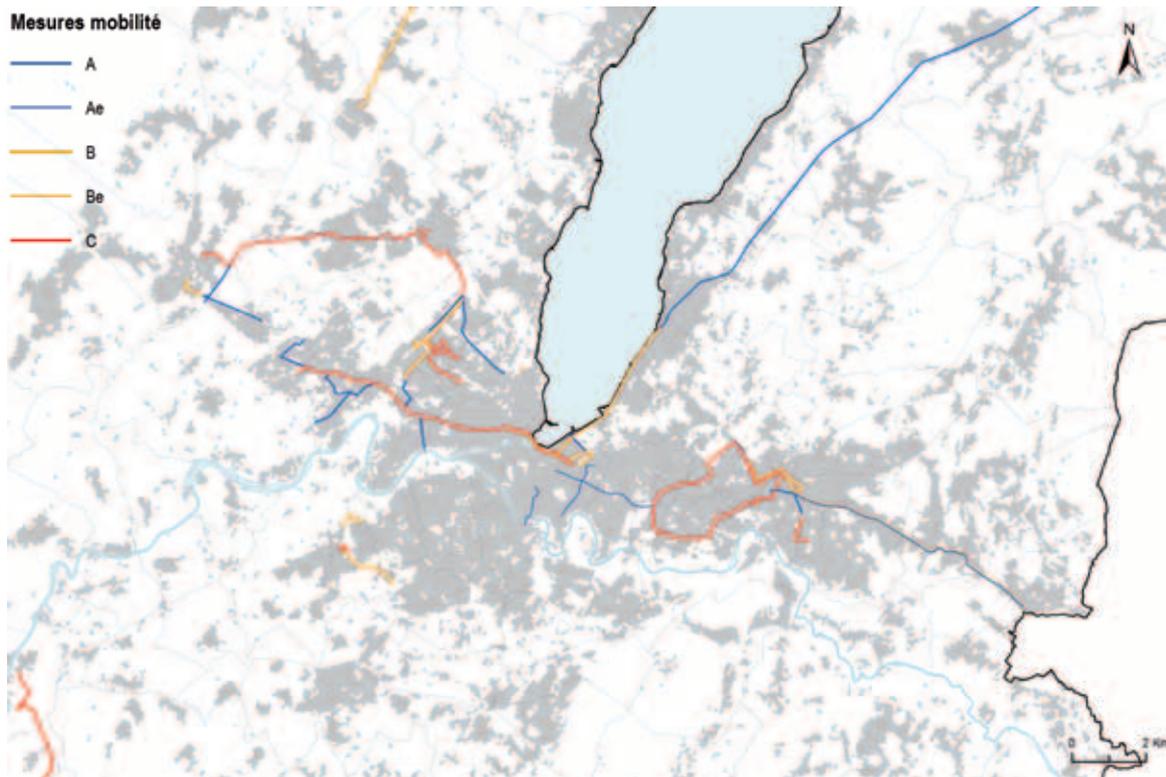


Figure 112: Zoom sur les mesures TC dans l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C)

Accompagner l'évolution du réseau routier structurant et adapter les réseaux routiers aux conditions locales

Pour éviter une dispersion des flux sur les réseaux locaux et maintenir la logique d'ensemble du réseau routier structurant, des mesures concrètes sont à identifier sur les réseaux routiers locaux. Ces mesures visent à :

- diminuer les vitesses sur les réseaux locaux pour maintenir l'intérêt de l'utilisation de l'autoroute ;
- développer des projets de requalification des traversées de localité ;
- marquer de manière plus importante les entrées dans les localités (développer le traitement des portes de localité).

L'augmentation de capacité de l'autoroute de contournement de Genève ainsi que le report modal attendu vers les TC grâce à la mise en service du Léman Express et des réseaux TC urbains améliorés permettent d'identifier des mesures sur les réseaux des centres urbains. Ces mesures doivent viser à :

- Augmenter les contrôles d'accès vers le cœur d'agglomération pour favoriser les mouvements en couronne ;
- Requalifier certaines traversées de localité et diminuer les vitesses sur les réseaux locaux pour favoriser l'utilisation de l'autoroute ;

- Éviter des développements de capacités routières en parallèle de l'autoroute (éviter de nouvelles pénétrantes routières transfrontalières lorsqu'une infrastructure routière est déjà disponible);
- Poursuivre la réalisation du réseau des axes forts (notamment de ceinture);
- Développer un programme de réalisation d'espaces publics majeurs dans le cœur d'agglomération permettant de redistribuer l'espace public aux autres usages;
- Coordonner les acteurs ayant une influence sur la gestion des réseaux routiers (processus d'échange d'information entre gestionnaires de réseaux français et suisse en cours d'analyse; voie dédiée au co-voiturage par exemple lors de l'augmentation de capacité);
- Accompagner les nouvelles jonctions autoroutières et les modifications de jonctions existantes (notamment Versoix, Viry) avec des projets de réorganisation du réseau routier local.

Mesures réseau routier

Parmi les mesures de la troisième génération, sont identifiées des réaménagements du réseau routier permettant de faire évoluer le fonctionnement du réseau en visant à maximiser l'utilisation des réseaux supérieurs et apaiser des centres. Les mesures identifiées accompagnent l'évolution du réseau supérieur (autoroutier)

Les mesures sur le réseau routier sont identifiées dans le district de Nyon, dans le secteur de Versoix et dans l'agglomération centrale.

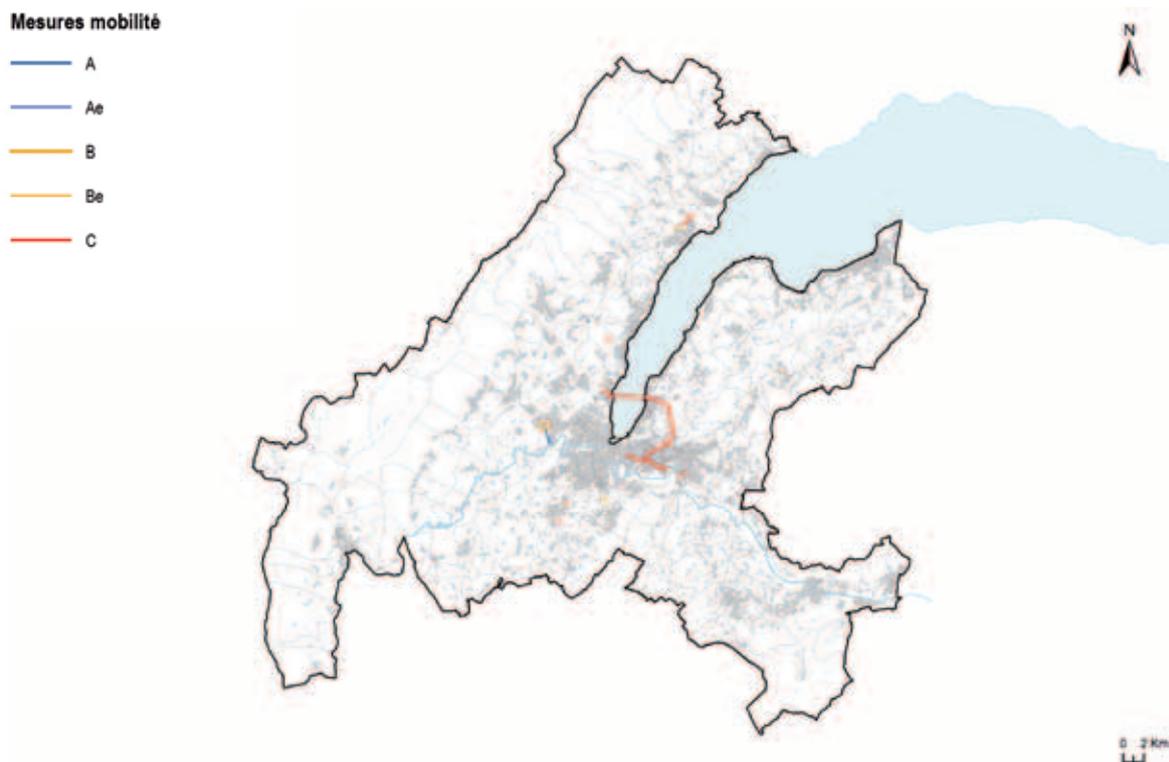


Figure 113: Localisation des mesures réseau routier (A, Ae, B, Be, C)



Figure 114: Zoom sur les mesures réseau routier de l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C)

Mobilité douce

La mobilité douce constitue le support principal des déplacements quotidiens. Un potentiel important réside à l'intérieur des aires urbaines compactes et des centres régionaux mais également pour connecter les pôles de l'agglomération.

L'agglomération régionale Nyon-Gland pourrait constituer un territoire « modèle » pour la réalisation d'infrastructures de mobilité douce majeures.

Mesures de mobilité douce

Les mesures identifiées pour les modes doux permettent de poursuivre la dynamique des voies vertes d'agglomération, mais également de supprimer des effets de coupure dans les réseaux et d'améliorer la sécurité des déplacements. Il s'agit notamment de passerelles dans les secteurs du PAV, de Châtelaine ou à Annemasse. En outre, des mesures sont prévues pour améliorer l'accès aux Grands projets de développement urbains.

Les mesures de mobilité douce de la troisième génération visent à améliorer le confort et la sécurité des déplacements doux. Elles se situent principalement dans l'agglomération centrale et dans l'agglomération régionale Nyon-Gland.

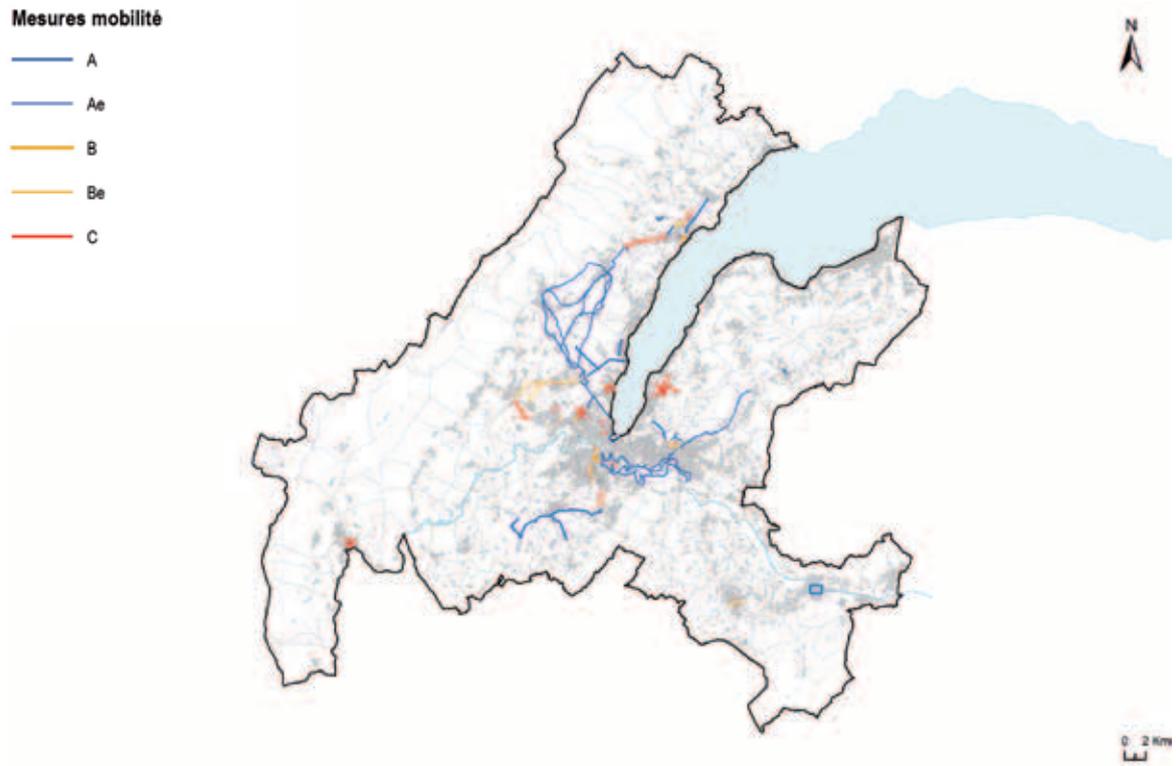


Figure 115: Localisation des mesures de mobilité douce (A, Ae, B, Be, C)

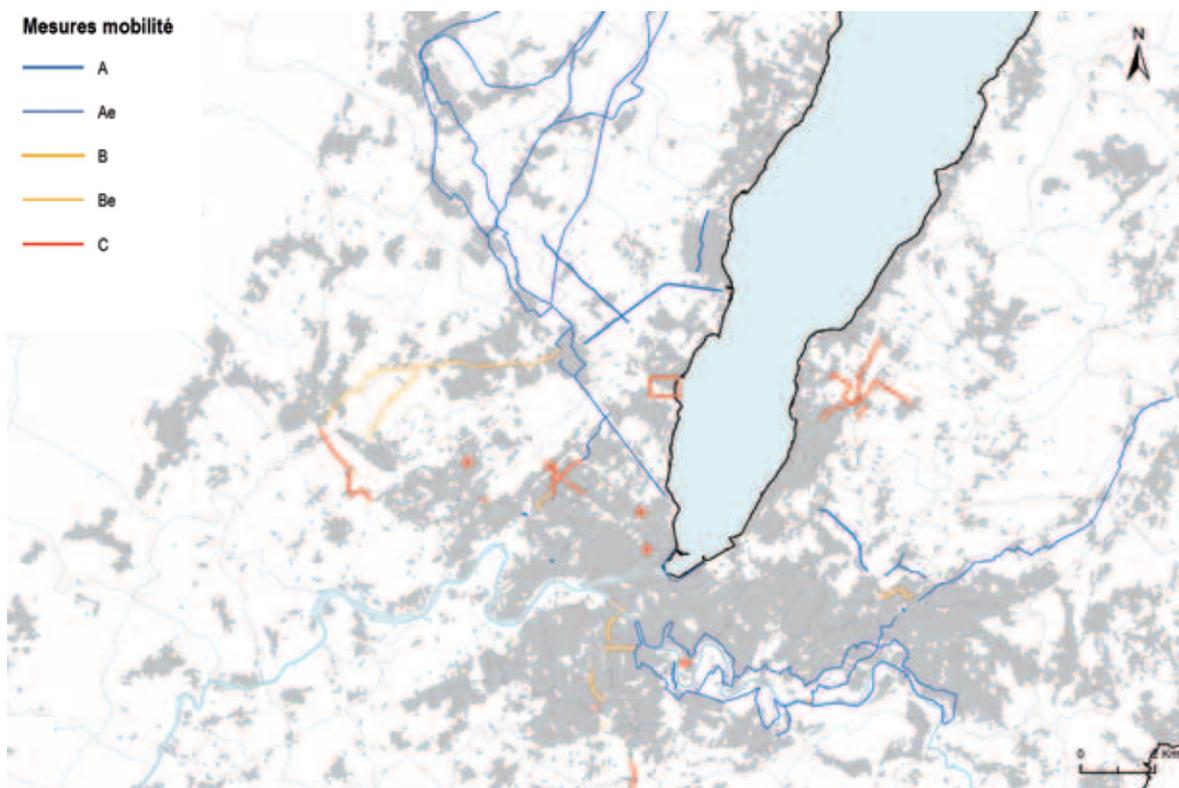


Figure 116: Zoom sur les mesures mobilité douce de l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C)

Développer la stratégie en matière de stationnement

Une mise en cohérence des pratiques de stationnement par sous-secteur géographique fonctionnel est à mener à moyen terme.

- Les mesures à identifier visent les objectifs suivants :
 - Tarification et gestion du stationnement public dans les agglomérations régionales ;
 - Limitation du stationnement lié aux activités dans les agglomérations régionales ;
 - Mise en cohérence des pratiques de gestion du stationnement public dans l'agglomération centrale (projets pilotes, acteurs et objectifs concrets à identifier).

Les mesures mobilité du PA3 sollicitant un cofinancement

Le Grand Genève a besoin de renforcer ses infrastructures pour faire face au défi de la croissance importante de ce bassin de vie. Toutefois un effort de pragmatisme a été fait dans le PA3 afin de proposer des mesures dont le stade d'avancement permet l'inscription en A et B et correspond aussi aux moyens de mise en œuvre des territoires. Le mécanisme de priorisation et de choix des mesures s'est renforcé afin d'assurer la pertinence et la solidité des demandes de cofinancement à la Confédération. Ce travail abouti à une priorisation des mesures selon les classes définies par la Confédération : A, Ae, B, Be et C.

	PA1			PA2			PA3	
	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures retenu	montant Cofinancé	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures retenu	montant Cofinancé	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures proposé
A	668.78	23	465.15	962.9	32	510.24	584.12	42
B	172.12	32	36.55	658.66	19	468.84	270.72	23
A+B	840.9	55	501.7	1'612	51	979.09	854.84	65

Figure 117: Tableau récapitulatif des mesures cofinancées PA1 et PA2 et ambition PA3

La méthode de priorisation est détaillée dans l'annexe 2 Mesures et programme de travail chapitre 2. Elle répond à l'EB 5.

Le périmètre du Grand Genève correspond à un périmètre politique et un bassin de vie d'un million d'habitants dont les contours diffèrent du périmètre de définition des agglomérations de l'OFS. Cependant les partenaires français consolident leur niveau d'engagement de la même façon que les partenaires vaudois et genevois en réalisant leurs mesures dans une logique de cohérence fonctionnelle du système. La structure à la fois multipolaire et compacte du Grand Genève plaide en faveur d'interventions et de demandes de cofinancement parfois en marge du périmètre OFS afin

de produire un effet à l'intérieur de ce périmètre et surtout sur le territoire suisse. Ces demandes de cofinancement sont concentrées sur les aménagements de rabattement TC et MD ainsi que sur des améliorations de pôles d'échange que constituent les gares du réseau Léman Express et entrent pleinement dans la logique de la politique des agglomérations.

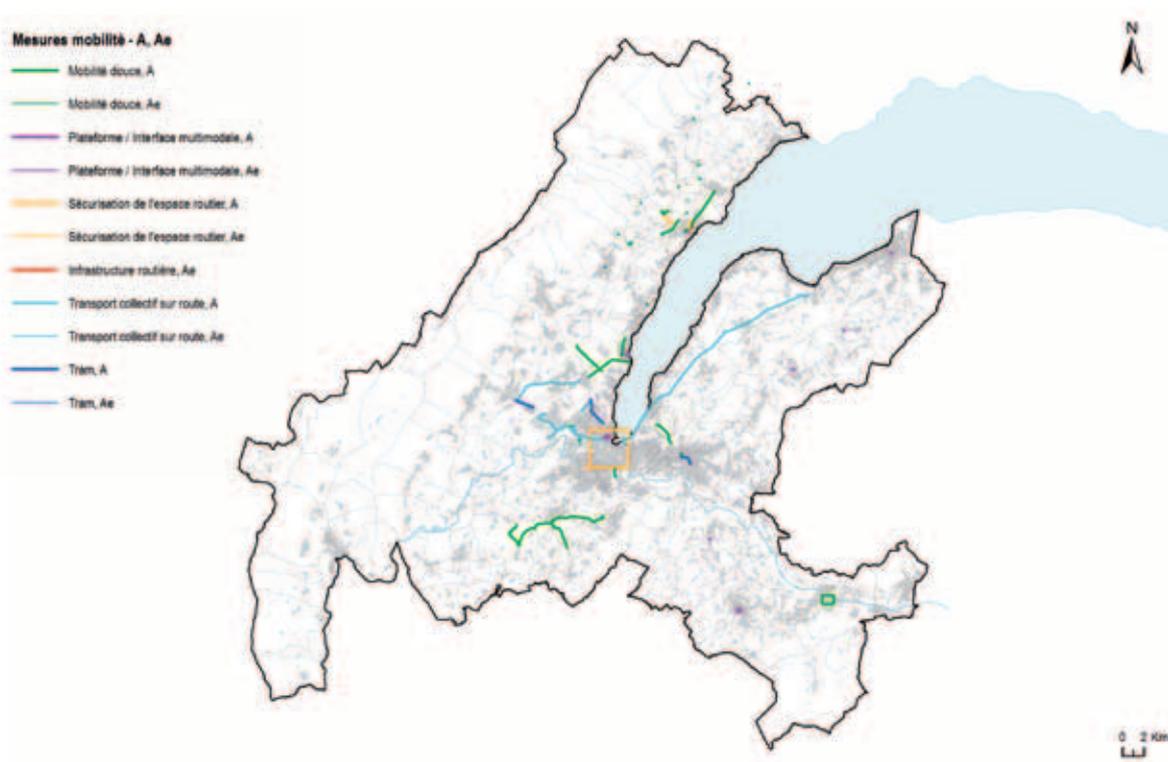


Figure 118: Les mesures A du PA3 sollicitant un cofinancement

Mesures mobilité ne sollicitant pas de cofinancement PA3

Les mesures à mettre en œuvre dans la période du PA3 ne sollicitent pas systématiquement un cofinancement fédéral. Le travail de priorisation mené par le Grand Genève a permis de concentrer les demandes de cofinancement sur un certain nombre de mesures mais le projet d'agglomération intègre également des mesures sans demande de cofinancement. Ces mesures dont l'importance n'est pas négligée par les partenaires peuvent être en dehors du cadre de financement par le Fonds d'infrastructure (nature du projet ou périmètre OFS). Certaines mesures qui auraient pu faire l'objet d'une demande de cofinancement n'ont pas été retenues dans listes A ou B mais seront réalisées sans demande de cofinancement. Ceci afin que l'effet de ces mesures soit tout de même pris en compte dans l'évaluation du PA3.

Par ailleurs les mesures mobilité non infrastructurelles entrent à part entière dans la stratégie du Grand Genève. Nécessaires et complémentaires à la réalisation des mesures infrastructurelles, ces mesures permettent d'agir sur plusieurs aspects de la mobilité (tarification, information, gouvernance) et conditionnent fortement l'efficacité du projet d'agglomération dans son ensemble.

7.6. Les moyens de la mise en œuvre

7.6.1. Financements des mesures

Afin de faciliter les mises en œuvre et de soutenir les différents maîtres d'ouvrage des mesures, les partenaires s'organisent pour faciliter l'obtention des crédits d'investissement et pour renforcer l'ingénierie de projet.

Le **Canton de Genève** est le principal maître d'ouvrage des mesures. Pour assurer leur mise en œuvre, le Canton fait voter des lois de financement, soit en fonction d'objets spécifiques (la loi H150 finance les mesures de transport TC lourds, la loi H160 finance les mesures ferroviaires,...), soit pour financer de manière groupée les mesures à charge du Canton. Ainsi, la loi H170 (320 Mio CHF) finance les mesures du PA1 et la loi L11863 votée le 13 octobre 2016 (270 Mio CHF) finance les mesures du PA2. Cela concerne toutes les mesures PA1 et PA2 sous maîtrise d'ouvrage cantonale. Pour accompagner la réalisation des mesures sous maîtrise d'ouvrage communale, le Canton de Genève a également prévu dans ses lois de financement de pouvoir subventionner les communes à hauteur de 50% du montant de la mesure, déduction faite de la subvention fédérale pour les mesures A.

Le **Conseil régional du district de Nyon** a adopté un instrument de financement pour les projets d'intérêt régional, le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN). Ce mécanisme alimenté par les communes de l'Association est destiné à assurer un cofinancement solidaire de la région aux porteurs de projet (*voir Annexe 2-fiche U3*) sur décision du Conseil intercommunal.

La **Ville de Nyon** a engagé un chef de projet dédié à la mise en œuvre des mesures communales cofinancées du PA2 pour les communes de Nyon, Eysins, Prangins; avec Régionnyon et le canton de Vaud. Le chef de projet assure la coordination du projet intercommunal de Route de distribution urbaine et de ses quartiers (RDU) inscrit à la charge de l'agglomération dans le PA2 mais dont la voie cyclable en site propre est inscrite pour une demande de cofinancement dans le PA3.

Le **Canton de Vaud** a adopté un crédit cadre destiné à apporter une subvention aux mesures mobilité douce cofinancées par la Confédération des projets d'agglomération 1^e et 2^e générations.

La **partie française du Grand Genève (Genevois français)** se caractérise par une diversité de maîtres d'ouvrages selon la nature des opérations (Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, intercommunalités, communes, SNCF-réseau, etc.) Ils s'appuient, en complément de leur autofinancement, sur des leviers de financement pluriels afin d'assurer la faisabilité des mesures. A l'horizon 2023, ce sont plus de 100 mesures mobilité qui sont recensées sur la partie française de l'agglomération représentant un montant d'environ un milliard d'euros d'investissements.

Aussi, le Genevois français est engagé dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER - 6^e génération) marquant la volonté de réunir conjointement l'Etat, la Région et des collectivités territoriales pour le développement des territoires, particulièrement dans le domaine de la mobilité multimodale. Ce contrat formalise la participation financière de l'État, de la Région Auvergne Rhône-Alpes, des Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, ainsi que, le cas échéant, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) regroupés au sein de l'ARC-Syndicat mixte. Pour la Haute-Savoie, plus de 450 millions d'euros seront mobilisés, pour près de 187 millions d'euros dans l'Ain. Les Départements en assurent une large part de financement. De nombreuses mesures inscrites dans le PA3 sont concernées par le CPER 2015-2020 : réalisation d'aménagements dans les gares nécessaires à la mise en service du Léman Express, travaux de modernisation de ligne ferroviaire, création d'une ligne de bus à haut niveau de service, aménagements autour de certains pôles d'échanges multimodaux (PEM)...

L'Etat, la Région, les Départements et les EPCI sont également engagés à travers des dispositifs spécifiques visant à faciliter l'élaboration des projets structurants en matière de mobilité, pour la plupart inscrits dans le PA3.

Enfin, l'Union européenne, à travers ses fonds, est aussi mobilisée pour participer au cofinancement d'études opérationnelles et de faisabilité de projet, mais aussi sur quelques opérations d'investissement.

7.6.2. Organisme responsable et contrôle de gestion pour le suivi des mesures

Ce chapitre répond à l'EB2 Organisme responsable et à l'EB6 Mise en oeuvre et procédure de contrôle.

Le Canton de Genève est responsable du suivi et du contrôle de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération du Grand Genève pour les mesures genevoises et vaudoises. En tant qu'organisme responsable, c'est au Service des affaires extérieures et fédérales (SAEF) du Canton que sont déléguées ces tâches. Le SAEF assure également le rôle de coordination entre les offices fédéraux compétents et les maîtres d'ouvrage en matière d'information sur les conditions d'octroi et de versement des subventions fédérales, en matière de contrôle et transmission des dossiers permettant d'obtenir ces subventions (dossiers d'avant-projet, de demande de subvention, de décompte final) et enfin en matière de collecte et vérification des données de reporting requises par la Confédération.

La mission du SAEF concernant le suivi de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération s'articule sur les trois axes suivants :

- le suivi annuel de l'état d'avancement de l'ensemble des mesures du projet d'agglomération qui figurent dans les accords sur les prestations de 2011 et de 2015 ;
- le suivi et les contrôles financiers des mesures cofinancées inscrites au chapitre 3.3 des accords sur les prestations de projets de 1^e et 2^e générations (signés respectivement en 2011 et 2015), et qui bénéficient d'une contribution fédérale (mesures A1 et A2) ;
- le suivi et les contrôles financiers des mesures dont le financement est assuré par des lois d'investissements cantonales.

Pour ce faire, en appui à l'équipe dédiée au pilotage du projet d'agglomération, le Canton de Genève s'est doté d'une cellule de contrôle de gestion et a mis en place des procédures et outils de coordination et de contrôle visant à assurer le respect des accords sur les prestations ainsi que les directives financières fédérales et cantonales auxquels sont soumises ces mesures. Le comité de coordination opérationnelle du programme d'agglomération (COCOPA) se réunit chaque mois pour présenter un état de situation du suivi de mise en œuvre et de la gestion financière préparé à l'aide de ces outils. Lors de ce comité sont discutées l'avancement du Programme d'Agglomération, les problématiques rencontrées et les propositions d'amélioration associées. De plus, le COCOPA valide les reportings annuels pour la Confédération.

Ce comité est supervisé par la Délégation du Conseil d'Etat aux transports et aux affaires régionales (DELTA) qui arbitre et valide les difficultés et propositions du COCOPA. La DELTA propose également les décisions au Conseil d'Etat.

Enfin, le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève valide et signe les conventions de financement et les accords.

Le canton de Vaud est l'organisme responsable pour les mesures du district de Nyon.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Les territoires institutionnels et fonctionnels.....	11
Figure 2 :	Les étapes de la construction de la gouvernance.....	18
Figure 3 :	Schéma de gouvernance du Grand Genève.....	23
Figure 4 :	Les PACA du Grand Genève.....	26
Figure 5 :	Campagne pour le choix du nom de l'agglomération : plus de 5000 personnes ont voté en ligne.....	27
Figure 6 :	Du processus au projet par une méthode itérative.....	28
Figure 7 :	Mobilité et actifs transfrontaliers, caractéristiques essentielles du territoire.....	33
Figure 8 :	Croissance de la population et de l'emploi dans le Grand Genève 2006-2012.....	41
Figure 9 :	PA1, les centres reliés au cœur d'agglomération.....	45
Figure 10 :	PA2, la constitution multipolaire d'une agglomération centrale et des agglomérations régionales.....	46
Figure 11 :	PA3/Projet de territoire, l'interconnexion des bassins de vie.....	47
Figure 12 :	Schéma d'agglomération de 3 ^e génération (Annexe 1).....	48
Figure 13 :	Armature urbaine et mobilité (Annexe 1).....	49
Figure 14 :	Urbanisation et paysage (Annexe 1).....	49
Figure 15 :	Structure du territoire, hiérarchie des centres et types d'aires pour l'agglomération.....	58
Figure 16 :	Schéma de desserte multimodale à l'échelle de la multipolarité du Grand Genève (Annexe 1).....	59
Figure 17 :	Projet paysage - synthèse de la charpente paysagère (contexte) et du maillage vert (projet) (Annexe 1).....	61
Figure 18 :	Structure de l'agglomération centrale : quatre grands secteurs et des centres hiérarchisés.....	63
Figure 19 :	Les quatre grands secteurs de l'agglomération centrale.....	64
Figure 20 :	Le grand paysage jusqu'au cœur de la ville dans l'agglomération centrale : des espaces ouverts, partie intégrante du paysage urbain.....	66
Figure 21 :	Zoom sur l'agglomération centrale avec ses centres et espaces à enjeux paysagers en interaction étroite avec la ville (extrait du schéma de coordination urbanisation-transport-paysage, horizon 2030).....	67
Figure 22 :	Structure polycentrique du réseau TC de l'agglomération centrale, horizon 2030.....	69
Figure 23 :	Accessibilité TIM à l'agglomération centrale, horizon 2030.....	70
Figure 24 :	Vue d'ensemble des agglomérations régionales.....	72
Figure 25 :	Les 35 espaces à enjeux paysagers.....	93
Figure 26 :	Les 10 projets paysage prioritaires.....	95
Figure 27 :	Schéma de principe « sphères du paysage ».....	98
Figure 28 :	Enjeux de structuration des piémonts du Jura.....	100
Figure 29 :	Enjeux de requalification urbaine de la rue de Genève.....	101
Figure 30 :	La rue de Genève aujourd'hui à Thônex – Une barrière infrastructurelle.....	101
Figure 31 :	Le bâtiment de la gare de La Roche-sur-Foron - Bâtiment du XIX ^e	102
Figure 32 :	Terrains libres ou peu construits à Douvaine - opportunités d'optimisation du foncier riverain du BHNS dans le Bas-Chablais.....	103
Figure 33 :	La zone d'activités d'Archamps aujourd'hui - Bâtiments d'activités récents au nord de la zone.....	103

Figure 34:	Armature commerciale structurante du Grand Genève en 2016, source: cahier 17.3, Grand Genève-AID Observatoire.....	113
Figure 35:	Evolution de la qualité de desserte TC de la population 2011, 2014, 2030 du Grand Genève.....	118
Figure 36:	Evolution de la qualité de desserte TC des emplois 2011, 2014, 2030 du Grand Genève.....	119
Figure 37:	Evolution des parts modales 2015-2030 du Grand Genève.....	120
Figure 38:	Schéma d'organisation TC à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030.....	125
Figure 39:	Etapas de développement du réseau ferroviaire du Grand Genève.....	126
Figure 40:	Figure 40 : Schéma d'organisation TC à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1).....	126
Figure 41:	Cartes du phasage des grandes infrastructures de transport ferroviaires à l'échelle de l'agglomération (2016, 2022, 2030 et au-delà).....	130
Figure 42:	Schéma d'accessibilité TIM à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030.....	133
Figure 43:	Etapas de développement du réseau TIM à l'échelle du Grand Genève.....	134
Figure 44:	Schéma d'accessibilité TIM à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1).....	136
Figure 45:	Cartes de phasage du développement du réseau routier suprarégional à l'échelle de l'agglomération.....	138
Figure 46:	Schéma d'organisation MD à l'échelle du Grand Genève, horizon 2030+ (Annexe 1).....	141
Figure 47:	Carte des 50 itinéraires du Schéma cyclable 2030 du Grand Genève, cahier 16-6, Grand Genève - SITG.....	142
Figure 48:	Evolution de la gestion du stationnement privé dans le Canton de Genève, lors de la révision du règlement L5 5.10, modifié en décembre 2015 (Etat 2008 et 2015).....	144
Figure 49:	Lignes ferroviaires et bus rapides à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	149
Figure 50:	Axes forts TC radiaux à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	150
Figure 51:	Axes forts TC radiaux, tangentiels et de rabattement à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	153
Figure 52:	Bus urbains structurants complémentaires à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	155
Figure 53:	Bus secondaires à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	156
Figure 54:	Schéma d'organisation TC à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	157
Figure 55:	Cartes de phasage du développement du réseau des axes forts et des bus suburbains à l'échelle de l'agglomération centrale (2016, 2020, 2030).....	160
Figure 56:	Schéma d'accès TIM à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	163
Figure 57:	Schéma d'organisation MD à l'échelle de l'agglomération centrale, horizon 2030+ (Annexe 1).....	168
Figure 58:	Vision d'ensemble des actions environnementales.....	171
Figure 59:	Emissions de GES du Grand Genève selon la méthode Bilan Carbone®.....	172
Figure 60:	Démarches climat à l'échelle de l'ARC (France) et des cantons de Vaud et Genève.....	173
Figure 61:	Matrice des risques/opportunités pour le Grand Genève (synthèse).....	177
Figure 62:	Crue centennale de l'Arve à Annemasse (mai 2015).....	181
Figure 63:	Bassins d'amortissement des crues sur le Foron (mis en service 2016).....	181
Figure 64:	PACA Genève-Rolle (Annexe 1).....	188
Figure 65:	Stratégies PA3 – PACA Genève – Rolle.....	193
Figure 66:	Mesures du PACA Genève-Rolle.....	197

Figure 67:	PACA Genève - St-Genis – Gex (Annexe 1).....	200
Figure 68:	Stratégies PA3 - PACA Genève - St.-Genis- Gex	203
Figure 69:	Les mesures du PACA Genève - St.-Genis - Gex.....	208
Figure 70:	PACA Bellegarde (Annexe 1).....	211
Figure 71:	Stratégies PA3 - PACA Bellegarde	214
Figure 72:	Les mesures du PACA Bellegarde.....	218
Figure 73:	PACA Genève - Genève - Bernex - Saint-Julien (Annexe 1)	220
Figure 74:	Plan de synthèse 2011 - PACA Genève - Bernex - St-Julien.....	223
Figure 75:	Stratégies PA3 - PACA Genève - Bernex - St-Julien	226
Figure 76:	Les mesures du PACA Genève - Bernex - St-Julien	231
Figure 77:	PACA Genève - Annemasse - Salève (Annexe 1).....	234
Figure 78:	Schéma PA2 - PACA Genève - Annemasse - Salève.....	237
Figure 79:	Stratégies PA3 - PACA Genève - Annemasse - Salève.....	239
Figure 80:	Les mesures du PACA Genève - Annemasse - Salève	242
Figure 81:	PACA Arve - Porte-des-Alpes (Annexe 1).....	246
Figure 82:	Stratégies PA3 - PACA Arve - Porte-des-Alpes.....	250
Figure 83:	Les mesures du PACA Arve - Porte-des-Alpes	254
Figure 84:	PACA Chablais (Annexe 1).....	256
Figure 85:	Stratégies PA3 - PACA Chablais.....	260
Figure 86:	Les mesures du PACA Chablais	265
Figure 87:	Cœur d'agglomération (Annexe 1).....	268
Figure 88:	Espaces publics du cœur d'agglomération.....	270
Figure 89:	Les mesures du cœur de l'agglomération.....	271
Figure 90:	Tableau synoptique des mesures et actions.....	274
Figure 91:	Typologie des mesures du Projet de territoire Grand Genève 2016.....	276
Figure 92:	Répartition des mesures par territoire du Projet de territoire Grand Genève 2016	277
Figure 93:	Etat de la mise en oeuvre des mesures du PA1 (état nov. 2016).....	278
Figure 94:	Etat de la mise en oeuvre des mesures du PA2 (état nov. 2016)	278
Figure 95:	Mesures PA1 et PA2 réalisées ou en cours, dans les 3 domaines, à l'échelle de l'agglomération entière (Annexe 1).....	278
Figure 96:	Mesures PA1 et PA2 réalisées ou en cours, dans les 3 domaines, à l'échelle de l'agglomération centrale.....	279
Figure 97:	Nouvelles mesures mobilité du PA3 et répartition des mesures actuelles dans les accords sur les prestations.....	280
Figure 98:	Mise en oeuvre des mesures UD prévues pour l'horizon 2011-2014 (état nov. 2016).....	281
Figure 99:	Mise en œuvre des mesures UD prévues pour l'horizon 2015-2018 (état nov. 2016)	281
Figure 100:	Mise en œuvre des mesures EP prévues pour l'horizon 2015-2018 (état nov. 2016).....	284
Figure 101:	Réseaux ferroviaires d'agglomérations à la même échelle	286
Figure 102:	Mesures urgentes	288
Figure 103:	Mesures du PA1	289

Figure 104 :	Etat de planification des mesures mobilité cofinancées (A1) du PA 2007 (état nov. 2016)	289
Figure 105 :	Etat de planification des mesures mobilité non cofinancées (Ae1) du PA 2007 (état nov. 2016)	290
Figure 106 :	Les mesures mobilité non cofinancées (Av1) du PA2 (état nov. 2016).....	290
Figure 107 :	Mesures du PA2.....	291
Figure 108 :	Etat de planification des mesures mobilité cofinancées (A2) du PA 2012 (état nov. 2016)	291
Figure 109 :	Etat de planification des mesures mobilité non cofinancées (Ae2, Av2) du PA 2012 (état nov. 2016).....	291
Figure 110 :	Localisation des mesures TC (A, Ae, B, Be, C).....	293
Figure 111 :	Localisation des mesures interfaces multimodales (A, Ae, B, Be, C)	294
Figure 112 :	Zoom sur les mesures TC dans l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C).....	295
Figure 113 :	Localisation des mesures réseau routier (A, Ae, B, Be, C).....	296
Figure 114 :	Zoom sur les mesures réseau routier de l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C).....	297
Figure 115 :	Localisation des mesures de mobilité douce (A, Ae, B, Be, C).....	298
Figure 116 :	Zoom sur les mesures mobilité douce de l'agglomération centrale (A, Ae, B, Be, C)	298
Figure 117 :	Tableau récapitulatif des mesures cofinancées PA1 et PA2 et ambition PA3.....	299
Figure 118 :	Les mesures A du PA3 sollicitant un cofinancement	300

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
ALUR	Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové
AOP	Appellation d'Origine Contrôlée
APPB	Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB)
ARC	ARC syndicat mixte, Assemblée Régionale de Coopération du Genevois
ARE	Office Fédéral du Développement Territorial
ATMB	Autoroutes du Mont-Blanc
AVAP	Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BHNS	Bus à haut niveau de service
BUT	Bus urbains thononais
CBS	Carte de bruit stratégique
CDDRA	Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes
CEVA	Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux
CGN	Compagnie Générale de Navigation
CIPEL	Commission Internationale pour la protection des eaux du Léman
CNR	Compagnie Nationale du Rhône
CPER	Contrat de Plan Etat - Région (France)
CRFG	Comité Régional Franco-Genevois
CTeau	Communauté Transfrontalière de l'eau
CTEnergie	Communauté Transfrontalière de l'Energie
DAAC	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DAC	Document d'Aménagement Commercial
DGM	Direction Générale de la Mobilité
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale

G ² AME	Grand Genève Air Modèle Emissions
GE	Canton de Genève
GEMAPI	Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations
GES	Gaz à effets de serre
GG	Grand Genève
GLCT	Groupement Local de Coopération Transfrontalière
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFF	Installations à forte fréquentation
IGP	Indication Géographique Protégée
INSEE	Institut National des Statistiques et Etudes Economiques (France)
IVS	Inventaire des voies historiques
LADE	Loi sur le développement économique
LIDAR	Light Detection and Ranging
MMT	Modèle Multimodal de Transports
NOx	Oxyde d'azote
OCSTAT	Office Cantonal de la Statistique
OFAC	Office Fédéral de l'Aviation Civile
OFS	Office Fédéral de la Statistique
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
OST	Observatoire Statistique Transfrontalier
P+R	Parkings-relais (Park + Ride)
PA1	Projet d'agglomération 1 ^{re} génération
PA2	Projet d'agglomération 2 ^e génération
PACA	Périmètres d'Aménagement Coordonnés d'Agglomération
PAEN	Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (France)
PAP	Porte à porte
PAPI	Programme d'Actions et de Prévention des Inondations
PAV	Quartier Praille Acacias Vernets
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial

PCET	Plan Climat Energie Territorial
PDCn	Plan Directeur Cantonal
PDIPR	Plans Départementaux des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (France)
PDR	Plan de Développement Régional
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôles d'échanges multimodaux
PIB	Produit Intérieur Brut
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PM10	Particules fines
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Plan de protection de l'air
PPBE	Plan de prévision du bruit dans l'environnement
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSADER	Projet Stratégique Agricole et de Développement Rural (France)
PSD	Projet Stratégique de Développement
PSIA	Plan Sectoriel de l'infrastructure aéronautique
PTGG	Projet de territoire du Grand Genève
PTU	Périmètre de transport urbain
REN	Réseau Ecologique National
SABRA	Service de l'Air, du bruit et des rayonnements non ionisants (Canton de Genève)
SAGE	Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SC ² ET	Schéma de Cohérence Climat Energie Territoriale (France)
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Surfaces d'assolement
SDT	Service du développement territorial (SDT)
SIAC	Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais
SIG	Services Industriels de Genève

SITG	Système d'Information Géographique du Canton de Genève
SMGN	Société des mouettes genevoises navigation
SNCF	Société nationale des chemins de fers français
SPAGE	Schémas de planification, d'aménagement et de gestion des eaux
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique (France)
TAC	Transports annemassiens collectifs
TEPOS	Territoire à énergie positive
TER	Transport Express Régional
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
TPN	Transports publics de la région nyonnaise
TUB	Transports urbains bellegardiens
VD	Canton de Vaud
VLI	Valeur limite d'immission
VLS	Vélos en libre-service
VS	Canton du Valais
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zones d'activités économiques
ZAP	Zones Agricoles Protégées (ZAP)
ZDAM	Zones d'activités mixtes
ZIA	Zones industrielles et artisanales
ZNIEFF	Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPPAUP	Zones de protection du patrimoine architectural

1 Les slogans sont adaptés du projet d'agglomération 2, Annexe 3 chapitre 3

