

PACA
Piémont du
Salève-Arve



Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Compte-rendu

PACA Piémont du Salève-Arve : étude test à 2 degrés 1^{ères} tables rondes

→ samedi 20 mars 2010

SOMMAIRE

- P.3 Introduction : un PACA particulier**
- P.4 Équipe KCAP : couloirs biologiques et identités concentrées**
- P.7 Équipe Talagrand : réparer les coupures et réinventer les relations ville-campagne**
- P.9 Équipe Equilbey : une ville-archipel dans un parc-territoire**
- P.12 Les avis des tables rondes**
- P.16 Conclusion et suites**

Le PACA Piémont du Salève-Arve est le plus petit des périmètres étudiés par le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. La première étape de l'étude test a produit trois propositions assez proches, se distinguant surtout par l'accent mis par chaque équipe sur un aspect particulier : des identités renforcées (KCAP) ; de nouvelles relations entre ville, agriculture et nature (Talagrand) ; une ville-archipel dans un parc-territoire (Equilbey). Ces propositions ont été discutées par les premières tables rondes organisées le 20 mars 2010 à Archamps, en présence de 80 personnalités françaises et suisses, élus et représentants de la société civile.

Introduction : un PACA particulier

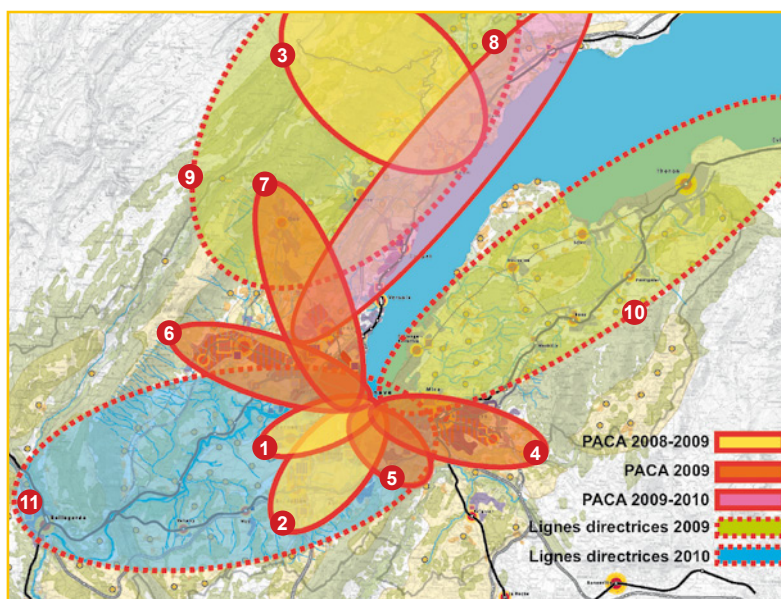
L'étude test du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Piémont du Salève-Arve (« PACA Salève » dans la suite de ce document) est l'avant-dernière de la série des PACA. Elle porte sur un territoire encore partiellement agricole, occupé par d'importantes zones de villas et polarisé par divers villages et bourgs, structuré par les deux grands repères paysagers de l'Arve et du Salève, de part et d'autre de la frontière fortement marquée par la voie ferrée et l'autoroute. Le périmètre assemble les huit communes d'Annemasse, Bossey, Collonges-sous-Salève, Etrembières et Gaillard côté France, Carouge, Troinex et Veyrier côté Suisse.

Nicole Surchat-Vial, cheffe du Projet d'agglomération, a remercié les participants aux tables rondes de ce samedi matin et après-midi. Elle a informé des suites prévues : d'abord la deuxième étape de l'étude-test, qui sera soumise aux deuxièmes tables rondes le 12 juin prochain ; puis un plan de synthèse qui réunira les deux PACA d'Annemasse et du Salève et sera également soumis à des tables rondes ; enfin, la synthèse générale du Projet

d'agglomération 2^{ème} génération, qui permettra de solliciter de nouveaux soutiens financiers auprès de la Confédération, de l'État français et de la Région Rhône-Alpes.

Sur le périmètre du PACA Salève, le Schéma d'agglomération 2007 avait prévu la revitalisation de deux gares sur la ligne ferroviaire du pied du Salève, des urbanisations valorisant ce gain d'accessibilité et une coordination avec les gares CEVA et le projet Praille-Acacias-Vernets. L'hypothèse cible retenue était l'accueil de 7'000 habitants et 2'000 emplois nouveaux à l'horizon 2030.

Philippe Viala, chef de projet du PACA Salève avec Julie Lucas et Frédéric Fromain, a souligné les particularités du périmètre, qui le distingue de tous les autres PACA : c'est un territoire ressource, porteur d'enjeux environnementaux majeurs ; et c'est le seul qui n'est pas desservi par une ligne de tram existante ou projetée. Il a présenté les nombreux thèmes de réflexion soumis aux équipes mandatées, qui ont eu deux mois pour élaborer leurs propositions.



Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Carouge-Veyrier-Etrembières
- 6 Piémont du Salève-Arve
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Genève-Rolle

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Équipe KCAP : couloirs biologiques et identités concentrées

L'équipe KCAP (voir encadré) a déjà été impliquée dans les PACA Annemasse et St-Genis. Pour le PACA Salève, elle fonde sa proposition sur la consolidation des couloirs biologiques et le renforcement des identités des localités.

L'équipe KCAP

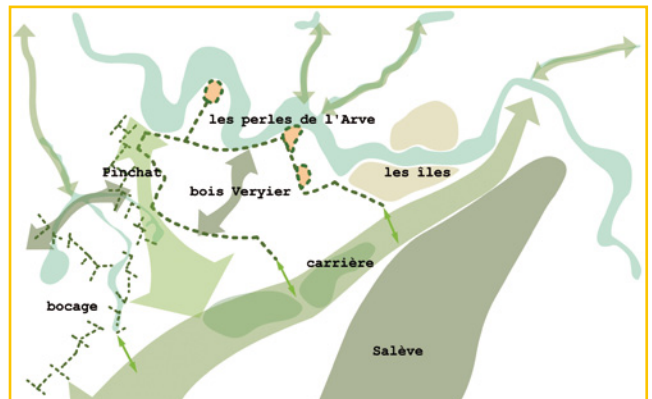
- KCAP Kees Christiaanse architects & planners (Rotterdam Zurich) : pilote
- Metron (Brugg) : paysage, mobilité

→ Paysage : continuité des couloirs, limites nettes et perles de l'Arve

Plusieurs images historiques rappellent le passé du périmètre, campagne bien cultivée, structurée par des villages de qualité et qui hérite de deux maisons fortes. L'équipe dresse un bilan approfondi du paysage, aujourd'hui. L'Arve et le Salève sont deux « marqueurs » majeurs à l'échelon de l'agglomération. À l'origine de nombreuses sources, le Salève porte ombre jusqu'à l'autoroute. La carrière du Salève et le secteur des Iles sont en mutation. À la zone maraîchère de Troinex répond celle de Gaillard, de l'autre côté de l'Arve.

La proposition vise :

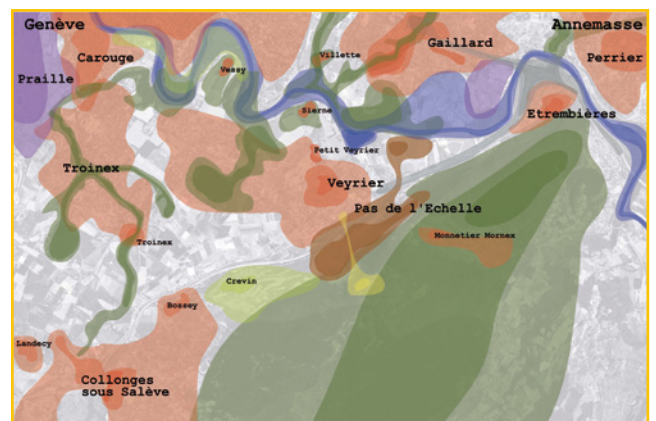
- À rétablir la continuité des couloirs biologiques, aujourd'hui coupés par la carrière du Salève et par la zone maraîchère de Troinex, à transférer dans le secteur des Iles
- À fixer les limites entre espaces ouverts et secteurs bâtis (nappe des villas), à l'image d'une très belle allée arborisée existante
- À valoriser les « perles de l'Arve », secteurs sous-utilisés à réaffecter à la nature et aux loisirs.



KCAP, présentation du 20 mars, dia 20, principes, principes paysagers : continuité paysagère et environnementale.

→ Urbanisation : renforcer les identités des localités

Les projets déjà engagés côté Genève prévoient l'accueil de 9'500 habitants (soit plus que les 7'000 visés par le PACA) et 320 emplois (sur les 2'000 visés - sans compter le PAV). Dans ce périmètre aux faibles densités, l'équipe préconise de densifier les localités en comblant les « dents creuses » résiduelles et en renforçant les centralités sur Collonges, Etrembières et sur un pôle réunifié Veyrier-César-Pas de l'Échelle.

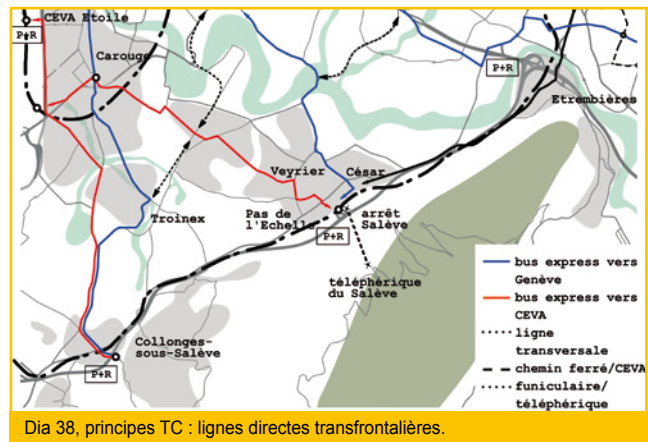


Dia 28 : Identités.

→ Mobilité : un fort potentiel de transfert modal

Le périmètre est à 8-9 km du centre, comme les couronnes de bien d'autres agglomérations. Or aujourd'hui, les déplacements s'effectuent à environ 90 % en transport individuel motorisé, 10 % en transport public et très peu en mobilité douce. Le potentiel de transfert modal est donc considérable. La proposition porte sur le système multimodal des transports du périmètre.

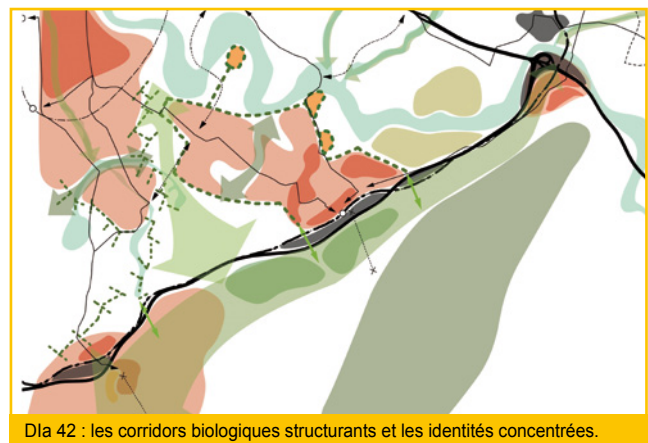
- Le trafic individuel motorisé contourne les secteurs habités, réaffectés en zones 30.
- Des bus transfrontaliers relient au centre et à l'aéroport (bus rapides), rabattent les voyageurs sur les gares CEVA et assurent des liaisons tangentielles.
- Les gares de Collonges et du Pas-de-l'Échelle sont des interfaces majeures (P+R, B+R, téléphérique du Salève à Pas-de-l'Échelle).
- Les mobilités douces se développent grâce à des voies directes, des itinéraires de loisir et des parkings B+R aux principaux arrêts de transport public (avec un funiculaire vélo à Collonges).



→ Stratégie globale et zooms

La stratégie globale ainsi dessinée est complétée par une analyse fine des potentialités des secteurs bâtis et des espaces ouverts, par un balayage systématique du territoire. L'équipe propose, pour la deuxième étape de l'étude test, d'approfondir ses propositions sur quatre secteurs :

- Etrembières : notamment valorisation du plateau du Château
- Les Iles : renaturation, maraîchage hors sol, maillage vert, activités
- Veyrier-Pas de l'Échelle-Fontaine de César : centre transfrontalier à bonne accessibilité, porte d'accès au Salève
- Carrières du Salève renaturées : fort potentiel pour la création d'un pôle de loisirs et de culture d'importance d'agglomération (à l'image des carrières de St-Triphon VD).



→ Réactions immédiates

Trois questions sont posées par les tables rondes, aussitôt après la présentation.

- Pourquoi relocaliser le maraîchage aux Iles ? L'équipe estime que cela permet de rétablir un vrai couloir biologique à Troinex et de valoriser l'excellente qualité du sol dans ce secteur - ce qui n'est pas le cas aux Iles et importe peu pour des cultures hors sol

- Quel concept de couloirs biologiques ? Le concept actuel est celui d'un maillage fin de connexions étroites (du type haies en bord de route). L'estimant fragile et gênant, l'équipe préconise plutôt un petit nombre de larges couloirs.
- Où sont les nouvelles constructions ? L'équipe détaille ses propositions et met les chiffres à disposition.

Équipe Talagrand : réparer les coupures et réinventer les relations ville-campagne

L'équipe Talagrand (voir encadré) présente une stratégie en trois points : réparer les coupures créées par les infrastructures de transport ; resserrer les relations entre ville et campagne ; intensifier la multifonctionnalité des espaces ouverts. Elle s'inscrit dans l'optique d'un développement durable intégré, du type « Kulturlandschaft ».

L'équipe Talagrand

- Marion Talagrand, Atelier Marion Talagrand paysage et urbanisme (Paris) : pilote
- Christian Horn, Rethink, office for the built environment (Paris)
- Item, études et conseils (Paris) : mobilité
- OGE (Paris) : génie écologique

→ Réparer les coupures

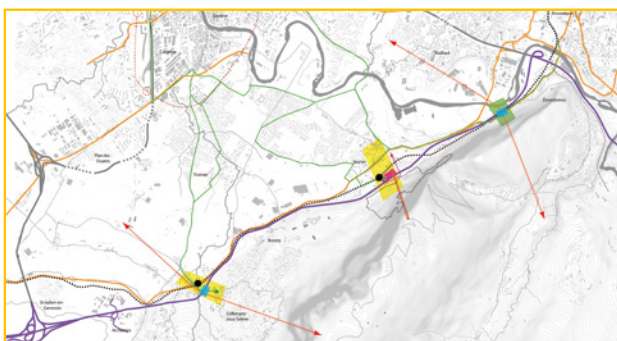
Bien qu'en première couronne d'agglomération, le périmètre est resté un territoire ressource (agriculture, nature) cadré par deux entrées majeures de l'agglomération (St-Julien, Annemasse). Il a été fortement exploité par des logiques techniques (rail, autoroute, carrières, gravières).

Pour réparer la coupure du faisceau d'infrastructures, l'équipe mobilise plusieurs moyens : des lignes de transport public transfrontalières ; des centralités renforcées franchissant les infrastructures à Collonges et Veyrier-Pas de l'Échelle ; et un corridor vert Salève-Arve avec une couverture d'autoroute pour la faune (écoduc) avant Etrembières.

Les quartiers de gare de Collonges et Pas-de-l'Échelle accueillent des interfaces majeures et se densifient en accueillant des urbanisations de densité moyenne, dont l'équipe présente plusieurs exemples réalisés ailleurs.



Talagrand, présentation du 20 mars, dia 5 : un territoire positionné entre deux entrées majeures de l'agglomération.



Dia 24 : connecter les territoires de part et d'autre du faisceau d'infrastructures.



Dia 26, Pas de l'échelle : créer un nouveau tissu urbain autour de la gare.



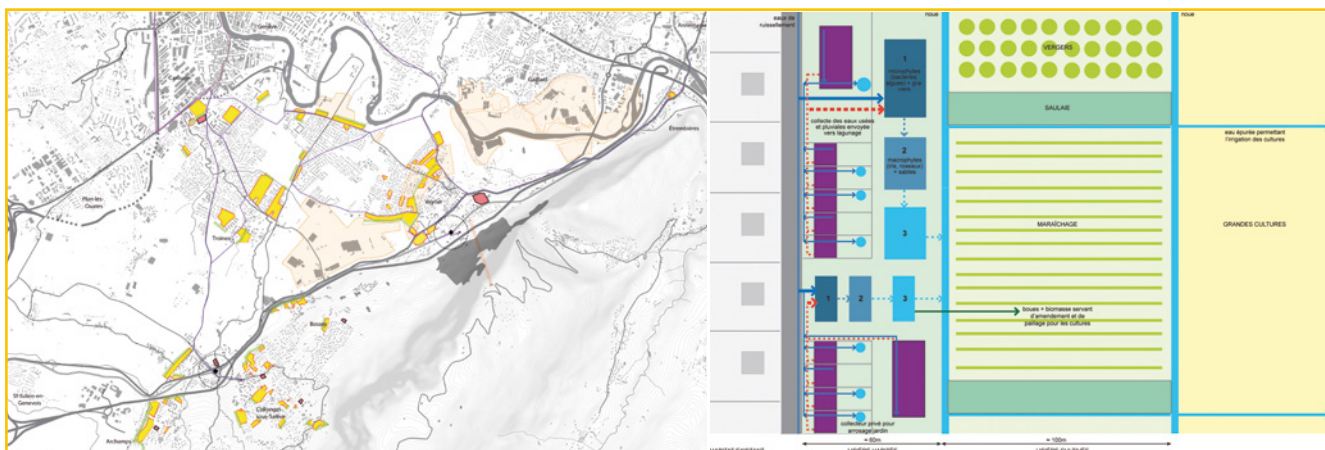
Dia 28, Collonges-sous-Salève : recoudre les différentes entités urbaines.

→ Créer des interdépendances entre ville et nature

L'interpénétration de la ville et de la campagne prend diverses formes : ville en nappe côté Genève (villas) ; ville en grappe côté France (bourgs) ; et des limites avec les espaces agricoles très variables selon les cas. Au rythme souhaité par le Projet d'agglomération, le développement ne pourra pas s'effectuer uniquement par densification des quartiers de villas, à la mutation lente et difficile. En complément à moyen terme, l'équipe propose une série mesurée d'urbanisations en extension sans création de nouvelles routes, utilisant à la marge les capacités d'accès et d'équipement des routes existantes.

Ces constructions en lisière (en jaune sur la carte) développeront un nouveau type de relations entre ville et campagne :

- une « boucle de l'eau » associant quartiers habités et espaces cultivés (plutôt que des réseaux enterrés comme dans les zones villa)
- une « boucle de l'énergie » valorisant la biomasse et les déchets urbains
- une organisation précise des circulations pour garantir la compatibilité entre trafic routier, trafic agricole et mobilités douces.



Dia 39 (à gauche) : construire en lisière de ville en s'appuyant sur les équipements en place.

Dia 41 (à droite) : créer un système d'interdépendance entre ville et nature, boucle de l'eau mise en place entre quartiers habités et espaces cultivés.

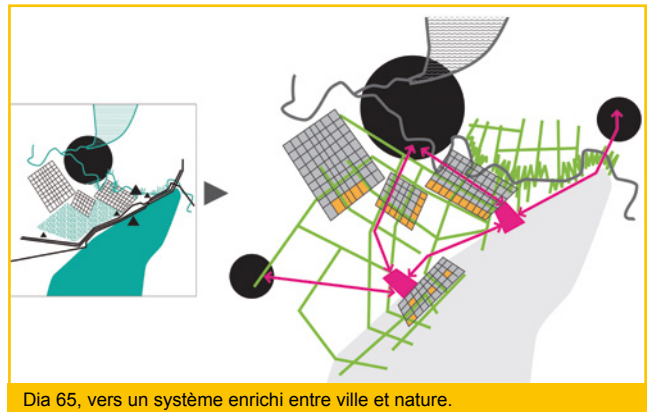
→ Intensifier la multifonctionnalité des espaces ouverts

L'équipe propose d'intensifier les fonctions multiples du périmètre (écologie, loisirs, ressources, agriculture). Les grands corridors biologiques (Arve, Pinchat, bois de Veyrier) sont complétés à une échelle plus fine par un bocage renforcé (ou « néo-bocage ») et par le réseau des rivières. La qualité environnementale du secteur des Iles sera restaurée. L'agroforesterie (arbres et cultures annuelles), qui assure des rendements supérieurs à des assolements séparés, peut permettre de sécuriser les espaces agricoles tout en améliorant les qualités du paysage.

Enfin, l'équipe propose de créer un grand équipement d'importance métropolitaine sur le site des carrières du Salève, à l'interface entre bus, gare du Pas-de-l'Échelle et téléphérique, sous forme d'une Ferme démonstrative des nouvelles cohabitations entre ville et campagne (comme dans plusieurs exemples étrangers).

→ Synthèse : vers un système enrichi entre ville et nature

Deux schémas symbolisent l'évolution souhaitée, de la situation actuelle à la situation future.



→ Réactions immédiates

L'équipe répond à trois réactions immédiates des tables rondes.

- Où sont les nouvelles constructions ? En renforcement des centres existants ; dans les « dents creuses » en piémont du Salève ; sur des urbanisations en extension (jaunes) en lisière des routes existantes
- Le projet ne propose-t-il pas une « réserve d'Indiens pour agriculteurs » ? Le conflit ville-agriculture débouche sur une situation qui n'est pas satisfaisante. Il faut expérimenter de nouvelles manières de vivre les proximités entre ville et agriculture
- Certains couloirs biologiques sont jugés trop étroits.

Équipe Equilbey : une ville-archipel dans un parc-territoire

L'équipe Equilbey (voir encadré) propose de développer le périmètre à partir du concept général d'une ville-archipel dans un parc-territoire.

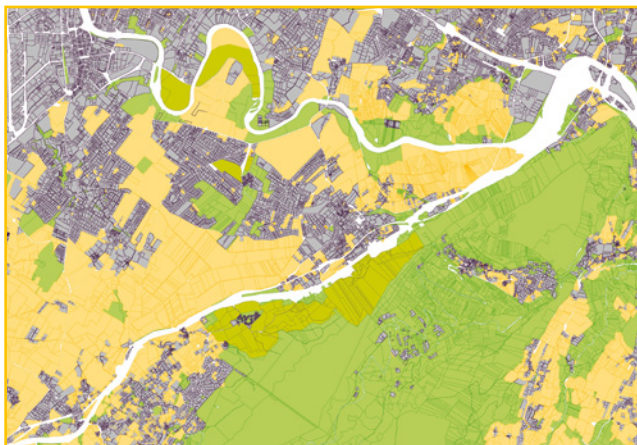
L'équipe Equilbey

- Guillaume Equilbey, architecte-urbaniste (Strasbourg) : pilote
- Catherine Linder, paysagiste (Strasbourg) : paysage
- Oréade-Brèche, conseil en environnement et développement (France) : environnement
- Transitec (Lausanne, Berne, etc.) : mobilité

→ Comment faire cohabiter nature, agriculture et urbanité ?

Le périmètre est décrit comme un territoire périurbain très spécifique comprenant à la fois des nappes d'habitat individuel, quelques centralités bien définies et de qualité, un espace de nature marqué par les biotopes de la pénétrante de l'Arve et du Salève, d'importants espaces agricoles résiduels, dont des zones agricoles spéciales (serres) déjà identifiées.

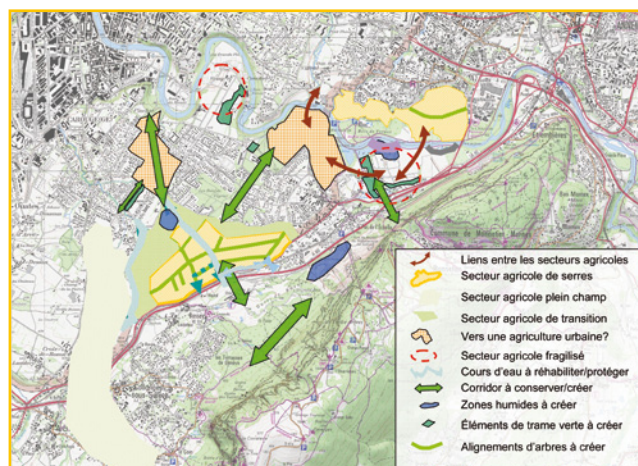
Comment faire évoluer ce territoire en préservant ses qualités, mieux faire cohabiter nature, agriculture et urbanité ?



→ Environnement et paysage : un parc-territoire

Quatre groupes de propositions visent à renforcer et améliorer le caractère de « parc-territoire » du périmètre.

- Corridors biologiques (flèches vertes) : les liaisons existantes sont stabilisées ; le corridor du piémont est rétabli avec la renaturation de la carrière ; le lien entre Salève et Arve est assuré par un passage souterrain pour petits animaux ; les talus des Iles sont remis à niveau
- Espaces agricoles : la zone de serres de Troinex est plantée d'alignements d'arbres et entourée de surfaces agricoles plein champ stabilisées ; une surface exploitable est trouvée sur le site des Iles. En revanche, le morcellement des terres cultivables sur le plateau de Vessy remet en question sa vocation agricole et inciterait plutôt à trouver une vocation relais (sport ?)
- Paysage : l'équipe propose d'aménager un parc de l'Arve sur sa ripisylve ; de sécuriser le réseau bleu, la pénétrante de Pinchat (l'agricole le plus au coeur de l'urbain) et les continuités vertes
- Urbanisation : deux voies urbaines sont à construire en franchissement de l'Arve ; une urbanisation de haute qualité est réalisable entre le plateau de Pinchat et la ripisylve de l'Arve, desservie par une route aménagée en « driving lane ».



Talagrand, présentation du 20 mars, dia 4 b : parti d'aménagement agriculture et biotopes.



Dia 4 d.

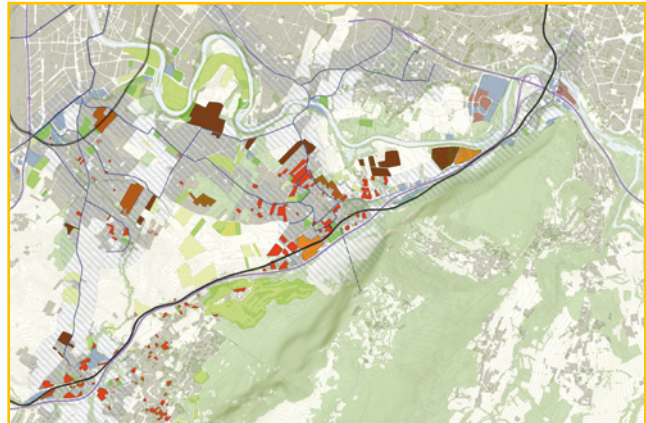
→ Mobilité et urbanisation : une ville-archipel

Les transports publics sont renforcés : réouverture de deux gares sur la ligne du pied du Salève ; bus de rabattement avec des lignes franchissant la frontière (prolongement jusqu'à Collonges par exemple) ; liaison renforcée entre la gare du Pas-de-l'Échelle et Annemasse. Les mobilités douces accompagnent ces développements.

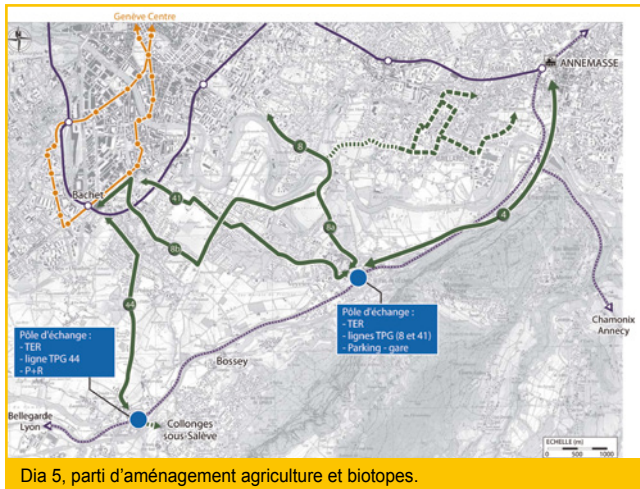
L'urbanisation renforce le caractère de « ville-archipel » du périmètre. Elle s'effectue en priorité dans les « dents creuses » des secteurs déjà urbanisés, en complétant la forme urbaine et en préservant les continuités vertes ; puis par des opérations en extension limitée sur le plateau de Vessy, la plaine de Pinchat et le secteur des Iles (habitat spécial sur secteur inondable). Des densités moyennes à fortes sont obtenues par diverses formes d'habitat intermédiaire, au contact avec la nature et maintenant des espaces ouverts aérés de type villageois.

Des zooms sont présentés, notamment sur la création d'une centralité autour de la gare du Pas-de-l'Échelle, repositionnée, en continuité avec les espaces publics de Veyrier.

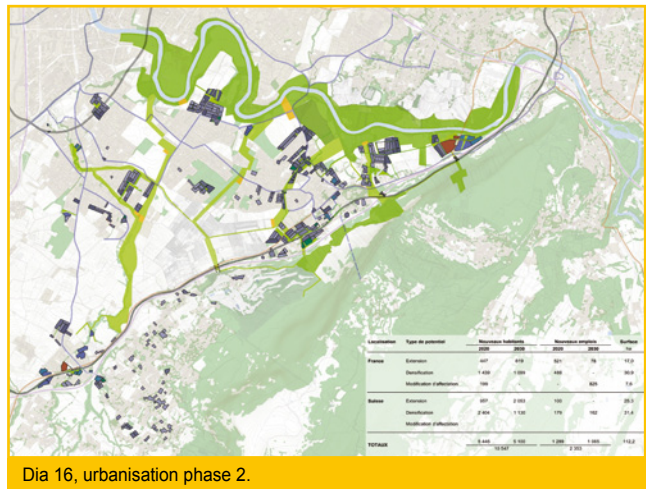
L'urbanisation en deux phases permettra d'accueillir environ 10'000 habitants et 2'400 emplois en 2030.



Dia 6a, nouvelles urbanisations : dents creuses en rouge, en extension en beige clair et foncé.



Dia 5, parti d'aménagement agricole et biotopes.



Dia 16, urbanisation phase 2.

→ Réactions immédiates

Pourquoi urbaniser le plateau de Vessy ou les Iles qui sont les plus beaux paysages ? Philippe Viala rappelle l'importance du déficit de construction de logements dans le canton de Genève et ses impacts sur l'agglomération (« ce qu'on ne construit pas sur Genève fait des dégâts ailleurs »).

Les avis des tables rondes

Aussitôt après les présentations, quatre réactions des tables rondes ont été adressées aux trois équipes :

- a-t-on tenu compte du projet d'élargissement de l'autoroute ? du risque d'une mise en péage en 2015 ou 2018 ?
- il y a abondance de propositions, mais on ne pourra pas tout faire
- il manque une carte des espaces naturels remarquables
- les lignes tangentiels de transport public sont à renforcer.

Après trois heures de discussions par petits groupes, les tables rondes ont présenté la synthèse de leurs réflexions. Sur la cohérence entre urbanisation, transports et environnement, elles ont émis des avis partagés. Elles ont salué la revitalisation des deux gares de Collonges et du Pas-de-l'Échelle, qu'elles perçoivent comme une alternative valable à l'automobile. Plusieurs ont condamné les opérations d'urbanisation engagées sur les Quibières et sur les Grands-Esserts. Toutes se sont félicitées de la priorité donnée aux couloirs biologiques et de la reconnaissance du rôle de l'agriculture – même si des désaccords sont apparus sur des points particuliers (réaffectation ou non des lles à l'agriculture, maintien ou non de la zone agricole spéciale de Troinex, affectations à l'élevage ou au maraîchage à préciser, refus d'urbanisations en lanière le long des routes, etc.). Plusieurs ont émis le voeu que ces propositions inspirent la révision du plan directeur cantonal de Genève.

En revanche, les transports publics ont été estimés insuffisamment traités, de même que les mobilités douces, à renforcer dans les trois propositions. Plusieurs tables rondes ont regretté que les équipements aient été oubliés, de même que le thème des écoquartiers et les enjeux touristiques. Plusieurs d'entre elles se sont inquiétées des conditions d'exploitation de la ligne RER du pied du Salève et du pincement de la pénétrante de verdure de Pinchat.

La proposition de l'équipe KCAP a séduit par la clarté du concept d'urbanisations concentrées, principalement côté Genève. Les bus rapides ont été appréciés, même si certains s'interrogent sur la possibilité d'emprunter l'autoroute (liaison avec l'aéroport). L'idée de reporter des cultures hors sol dans le secteur des lles a suscité des réactions partagées, de même que la proposition d'un funiculaire pour vélos à Collonges et celle d'urbaniser le site de la Fontaine de César.

La proposition de l'équipe Talagrand a été appréciée pour sa manière d'intégrer la biodiversité (réseaux d'eau, bocages...) à des urbanisations par petits immeubles collectifs. Mais certaines tables rondes s'opposent à l'idée de base d'une mixité entre agriculture et urbanité, estimant le projet très conceptuel et peu pratique. Plusieurs estiment néfastes les urbanisations à la marge le long des routes, craignant qu'elles ne soient l'amorce d'urbanisations plus importantes. Les écoducs, l'agroforesterie, la réaffectation de la carrière du Salève renaturée en ferme d'agglomération ont été reçus comme des idées intéressantes.

La proposition de l'équipe Equibey a paru peu synthétique et trop floue - bien que certaines tables rondes aient apprécié la précision des implantations à la parcelle. La centralité au Pas de l'Échelle avec déplacement de la gare a été appréciée, de même que les propositions de nouveaux ponts sur l'Arve et le maintien des pénétrantes de verdure de Pinchat et de Drize.

Les tableaux des pages suivantes reprennent les commentaires apportés par les tables rondes aux trois projets, dans l'ordre des questions posées. Les principales remarques y ont été reportées, sans chercher à homogénéiser les opinions émises ni à les mettre en cohérence.

Équipe KCAP

À confirmer

- Urbanisation : urbanisation concentrée sur les localités, bonne identification des secteurs à urbaniser, accent sur l'identification des centralités existantes, bon équilibre sur les trois pôles secondaires ; urbanisation tenant compte de la nature et du paysage ; urbanisation des dents creuses ; absence de constructions sur le plateau de Vessy
- Mobilité : bus coordonnés avec les gares RER et avec le téléphérique ; concept de bus rapides ; mobilités douces suivant les transports publics ; liaisons gare Veyrier ; ficelle à Collonges
- Paysage-nature-environnement : couloirs biologiques, continuités biologiques ; renaturation de l'Arve ; respect de la pénétrante de Pinchat ; prise en compte de l'activité agricole ; maintien des Grands Esserts en zone agricole, urbaniser les Quibières plutôt que les Grands-Esserts ; secteur des Iles maintenu en affectation agricole ; extension du maraîchage hors sol, des cultures hors sol ; passage supérieur Salève-Veyrier ; réhabilitation des carrières (loisirs et culture)
- Ensemble : présentation claire et synthétique

À modifier

- Urbanisation : construire plus de logements côté Genève ; densifier comment ? préciser les types de logements, la densité en plaine, la localisation des emplois ; faire des écoquartiers ; revoir les densités à la hausse en couronne des villages pour économiser des terres agricoles ; quid d'Etrembières, quelle centralité pour Etrembières ?
- Mobilité : question insuffisamment traitée ; faut-il des transports publics urbains, quelles alternatives ? faisabilité des bus express ? des voies de bus sur la route de Vessy qui rejoint Carouge et entre Veyrier et le Bachet-de-Pesay ; compatibilité entre bus et gabarit des rues ? incompatibilité entre bus Veyrier-Pinchat et zone 30 ; approfondir les mobilités douces (tourisme) ; développer un P+R au téléphérique
- Paysage-nature-environnement : corridors biologiques à respecter ; préciser les zones nature à enjeux ; difficile de permuter la zone agricole spéciale de Troinex contre le secteur des Iles, qui n'appartient pas au même pays ; culture hors-sol sur de moins bonnes terres ? respecter la directive paysagère à Collonges ; jusqu'où doit s'appliquer la directive paysagère du Salève côté Suisse ? approfondir le potentiel touristique Salève ; reconversion des carrières sans activités trop bruyantes
- Ensemble : -

À supprimer

- Urbanisation : densification de Veyrier (problèmes de circulation) ; urbanisation à l'ouest de Collonges (présence d'un exploitant jeune agriculteur), au sud-ouest de Collonges (PLU), au sud-ouest de Sierne, de César ; l'urbanisation de Fontaine de César ; urbanisation à Etrembières (maintenir l'exploitation agricole du Château)
- Mobilité : contournement de César ; voie Cottier ; funiculaire à vélos à Collonges (préférer le vélo électrique)
- Paysage-nature-environnement : quel traitement des franges urbain-agricole ? supprimer les haies au bord des routes (gêne pour les maraîchers) ; pincement de la pénétrante de Pinchat ; bois coupés par la voie Cottier ; culture hors-sol le long de l'Arve
- Ensemble : les équipements sont oubliés

Équipe Talagrand

À confirmer

- Urbanisation : urbanisation mesurée, dense ; développement autour des gares ; bandes urbanisées pour économiser les ressources ; dents creuses ; lisières urbanisation/agricole ; interdépendance ville-nature, intégration de la biodiversité dans les espaces urbains ; logements par petits collectifs groupés utilisant l'existant ; couverture de l'autoroute à Collonges
- Mobilité : pas de nouvelles routes ; bus transfrontaliers ; franchissement de l'autoroute ; gare déplacée à Veyrier vers la sortie d'autoroute, accès autoroute à Pas-de-l'Échelle et interface P+R ; accent sur les gares RER ; suppression des voies de transit dans les espaces agricoles ; gare routière ; maillage des mobilités douces
- Paysage-nature-environnement : prise en compte de l'activité agricole ; sécurisation des espaces agricoles ; traitement des franges urbain-agricole, des relations bâti-agriculture-nature ; maintien des Iles en vocation agricole ; agroforesterie ; zones agricoles périurbaines (AMAP...) ; corridors biologiques ; couverture de l'autoroute au pied du Salève (écoduc) ; emploi de la biomasse ; zone de loisirs (Les Iles, carrières)
- Ensemble : bonne analyse des réseaux d'eau et bocages ; revalorisation environnementale ; a pris en compte l'existant pour limiter les dépenses publiques

À modifier

- Urbanisation : argumenter les sites à urbaniser ; densifier comment ? combien de logements ? où sont les emplois ? quelle centralité d'Etrembières ? déclasser Quibière plutôt que Grands-Esserts ; développer la zone des Grands-Esserts, la zone en face du chemin Chante-Coucou ; urbanisation à Collonges (vallon des vignes) ; tenir compte des PLU et de la Directive paysagère du Salève
 - Mobilité : insuffisamment traitée ; retravailler les transports publics ; prévoir un réseau ferroviaire suffisant (doublement des voies) ; accès par bus au Bachet ; ligne 44
 - Paysage-nature-environnement : ferme d'importance métropolitaine ? quel traitement pour les carrières ? quel rôle pour le Salève ? différencier le traitement des franges ; système de lagunage ? équipements métropolitains ; gestion de l'eau à approfondir ; multiplier les écoducs
 - Ensemble : -
- ### À supprimer
- Urbanisation : bandes urbanisées le long des routes ; mixité des espaces agricoles et urbains, mixité dans la zone agricole spéciale ; urbanisation au-dessus de Collonges (Les Prailles), le long de la route de Veyrier, à l'est de Vessy ; urbanisation des dents creuses
 - Mobilité : sortie d'autoroute à Veyrier ; barreau sud Bossey-Bachet
 - Paysage-nature-environnement : pincement de la pénétrante de Pinchat
 - Ensemble : très conceptuel et peu pratique

Équipe Equilbey

À confirmer

- Urbanisation : urbanisation des dents creuses, densification ; voie paysagère près de l'Arve ; urbanisation en lanière du plateau de Vessy ; les Grands-Esserts tels que présentés ; dent creuse César ; urbanisation des lles ; déplacement de la gare de Pas-de-l'Échelle et projet urbain, urbanisation Veyrier Pas-de-l'Échelle ; précision des parcelles à urbaniser et des implantations
- Mobilité : réseau de transports publics ; réseau RER ; liaison TPG-TAC Gaillard-Veyrier, connexion bus 8 et TAC au pont de Sierne ; réseau bus ; interfaces rail-bus, interface autoroute rail bus et téléphérique à Pas-de-l'Échelle
- Paysage-nature-environnement : préservation des grands espaces ouverts ; corridors évitant les zones agricoles ; pénétrante de Pinchat et rives de Drize préservés ; espaces ouverts dans l'urbanisation à Collonges ; problème de morcellement bien identifié (mais non résolu) ; objectif de préserver l'entité agricole bien énoncé, mais traduction discutable
- Ensemble : bonne perception du projet ; a inclus le phasage

À modifier

- Urbanisation : à préciser ; urbanisation des bords de l'Arve ; synergies à trouver avec l'EMS aux Grands-Esserts ; pointe des lles à revoir ; limiter l'urbanisation à Collonges pour préserver le vallon (couloir biologique)
- Mobilité : pas assez prise en compte ; manque d'infrastructures lourdes de transport public ; RER en double voie ? manquent les modes doux
- Paysage-nature-environnement : quelle vocation pour les espaces agricoles ? préciser les corridors et les milieux naturels protégés ; quel traitement des lisières urbain-agricole ? préciser « driving lane » ; repaysager la zone maraîchère de Troinex ; couloirs biologiques trop étroits
- Ensemble : -

À supprimer

- Urbanisation : bande urbanisée sur Quibières ; urbanisation de Vessy, urbanisation des Grands-Esserts / c'est utopique de vouloir limiter l'urbanisation des Grands-Esserts ; urbanisation des lles, zone de commerces entre Arve et Départementale ; urbanisation dans la pénétrante de Pinchat (pincement du couloir)
- Mobilité : -
- Paysage-nature-environnement : -
- Ensemble : manque de synthèse et de précision dans les détails

Conclusion et suites

En conclusion, Philippe Viala a remercié tous les organisateurs, les équipes et les participants à ces premières tables rondes et fait le point sur la situation après cette première phase de l'étude test du PACA Salève - qui, comme les autres, a pour but d'inviter à la réflexion, non de piloter les actions concrètes qui s'effectueront dans d'autres cadres.

Les tables rondes, comme le collège du PACA, ont mis en évidence plusieurs points de convergence et de divergence :
- le cahier des charges de l'étude test n'était sans doute pas assez ambitieux sur l'aspect « mobilité » : l'enjeu devra être traité à une échelle plus large

- des consensus se dégagent sur le pôle urbain Veyrier-Pas-de-l'Échelle-Étrembières, l'idée d'un écoduc (qui reste à situer) et la préservation de l'agriculture
- des divergences apparaissent sur les secteurs à urbaniser (César par exemple), sur la coordination urbanisation-transport et sur l'enjeu touristique.

Ces avis seront intégrés dans les consignes données aux trois équipes de mandataires pour la deuxième phase de l'étude test. Les deuxièmes tables rondes auront lieu le 12 juin 2010 de 9h à 15h à la salle communale de Veyrier.

Calendrier

2010	31 mars	Présentations des trois équipes téléchargeables sur www.projet-agglo.org
	avril	Compte-rendu des premières tables rondes téléchargeable sur www.projet-agglo.org
	12 juin	Deuxièmes tables rondes
	juillet	Rapport de recommandations du collège du PACA Salève aux autorités publiques
	28 septembre	Présentation publique des scénarios d'aménagement retenus pour le PACA
	fin 2010	Plan de synthèse commun entre le PACA Annemasse et le PACA Salève

► Toutes les informations sur les PACA sont disponibles sur : www.projet-agglo.org onglet PACA et LD

Principaux sigles utilisés

AMAP :	Association pour le maintien d'une agriculture paysanne
CEVA :	Liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse
EMS :	Établissement médico-social
MD :	Mobilité douce (marche, vélo)
P+R :	Parking relais
PACA :	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAV :	Projet Praille-Acacias-Vernets
PLU :	Plan local d'urbanisme (France)
RER :	Réseau express régional
TAC :	Transports collectifs de l'agglomération d'Annemasse
TC ou TP :	Transports en commun ou transports publics
TIM :	Transports individuels motorisés
TPG :	Transports publics genevois
VD :	Canton de Vaud

Compte-rendu des 1^{ères} tables rondes du PACA Piémont du Salève-Arve - 20 mars 2010

Animation des tables rondes : **Sémaphores (Paris)** - Rédaction : **Richard Quincerot (Genève)** - Mise en page : **Porteur d'image (Annecy)**

Coordonnées : Projet d'agglomération - 5 rue David-Dufour - CP 224 - CH-1211 Genève 8 - philippe.viala@etat.ge.ch - www.projet-agglo.org