

**Cahier des charges pour la mise en place d'une stratégie d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF) dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

Appel d'offres selon une procédure ouverte

14 avril 2009



**Vos interlocuteurs :**

Mme Pascale Roulet-Mariani  
Conseil régional du District de Nyon  
Rue du Marché 10  
1260 Nyon  
Tel. 022 361 23 24  
Fax 022 361 23 02  
p.roulet@regionyon.ch

M. Vassilis Venizelos  
Planification directrice cantonale et régionale (PDCR)  
DT - Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT)  
Rue David-Dufour 5 - 1211 Genève 8  
Tél : +41 (22) 327 48 89  
Fax : +41 (22) 327 40 40  
[vassilis.venizelos@etat.ge.ch](mailto:vassilis.venizelos@etat.ge.ch)

**Description sommaire du projet**

Les installations à forte fréquentation (IFF) peuvent être définies comme toute grande construction ou installation, ainsi que la concentration géographique d'installations de plus petite taille, dont l'activité génère une charge environnementale importante. Les IFF concernent aussi bien les centres commerciaux, les grands commerces spécialisés et les installations de loisirs que les hôpitaux, les équipements sportifs et les institutions de formation. Ces installations se caractérisent par un nombre de déplacements élevés générés par leur activité. Pour garantir un développement territorial durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, une stratégie d'implantation durable des IFF doit être mise en place. Celle-ci doit être le fruit d'une étroite coordination entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux. La présente étude vise à définir des sites d'implantation susceptibles d'accueillir les IFF et leur potentiel d'utilisation. Dans un premier temps, un diagnostic des IFF (recensement et estimation des besoins) à l'échelle de l'agglomération sera effectué, selon une typologie à élaborer. Sur la base des préconisations du Schéma d'agglomération, des périmètres d'implantation potentiels seront ensuite identifiés. La méthode préconisée est celle dite de la « bonne activité au bon endroit », qui vise à faire correspondre le profil de mobilité des IFF au profil d'accessibilité des sites retenus (phase 1). Dans un deuxième temps, différents scénarios d'implantation seront établis et évalués sur la base de critères du développement durable. Enfin, l'étude débouchera sur l'élaboration de propositions de mesures visant à déterminer le potentiel d'utilisation des sites choisis, en fonction des différents scénarios (phase 2).



## 1. Objet du mandat

Mise en place d'une stratégie d'implantation durable des installations à forte fréquentation<sup>1</sup>

## 2. Contexte du mandat

### 2.1. Contexte du projet d'agglomération

L'agglomération franco-valdo-genevoise est composée des territoires du canton de Genève, du District de Nyon (canton de Vaud) et des Communautés de communes françaises autour de Genève (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne). Y résident aujourd'hui près de 860'000 habitants, pour un bassin d'approximativement 385'000 emplois (pour des cartes et informations détaillées, voir [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org))

Depuis plus de 3 ans, les acteurs et partenaires du Projet d'agglomération sont engagés dans une démarche d'aménagement concerté du territoire à l'échelle transfrontalière. Ces 18 partenaires ont signé officiellement le 5 décembre 2007 la Charte d'engagement du Projet.

Celui-ci se décline en trois niveaux :

- a. La vision politique « GENEVE AGGLO 2030 » et ses cinq finalités : la solidarité, la cohésion et l'équité ; le développement économique ; la qualité de l'environnement ; l'efficacité des investissements publics et la gouvernance ;
- b. Une planification stratégique en deux démarches qui se fécondent mutuellement :
  - le Schéma d'agglomération : traduction spatiale des objectifs du Projet d'agglomération, son statut est celui d'un plan d'orientation.
  - les politiques de services, nécessaires pour améliorer concrètement la cohésion territoriale et les conditions de vie de la population.
- c. Des projets stratégiques de développement, des mesures d'infrastructures pour lesquelles le Fonds fédéral d'infrastructure helvétique est sollicité et des fiches actions pour les politiques de services.

Dans les dernières décennies, le bassin franco-valdo-genevois s'est développé de plus en plus sous la forme d'une agglomération avec un bassin de vie commun, faisant fi des frontières administratives.

Cette « intégration métropolitaine » forte et rapide est une chance pour le territoire, mais elle est également porteuse de vrais risques, face auxquels les coopérations doivent se renforcer.

Le Projet d'agglomération a pour vocation de donner au territoire franco-valdo-genevois les outils d'une coopération territoriale efficace, par-delà les frontières administratives, afin que l'agglomération puisse se préparer pour l'avenir. En 2009, le Projet d'agglomération poursuit la mise en place d'une Politique des pôles de développement économique de niveau d'agglomération. Cette politique développe une vision spatiale des activités économiques, favorisant l'installation de « la bonne entreprise au bon endroit », au travers d'une vision coordonnée entre économie, urbanisation, mobilité et environnement. A travers une démarche confrontant l'offre et la demande, son objectif est de répondre aux besoins d'implantation et d'espace des entreprises tout en minimisant les effets négatifs sur la mobilité et l'environnement. Une étude sur les grands équipements, ainsi que sur les transports de marchandises à l'échelle de l'agglomération seront également initiées au cours de l'année.

---

<sup>1</sup> Définition des IFF : grande construction ou installation, ainsi que la concentration géographique d'installations de plus petite taille, dont l'activité génère une charge environnementale importante.



Les études en cours menées sur les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), permettront de définir l'organisation urbaine de ces portions de territoire dans lesquelles les IFF vont s'insérer.

L'étude sur la mise en place d'une stratégie d'implantation durable des installations à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération s'inscrit dans ce contexte complexe et requerra une grande coordination entre les études citées ci-dessus, celles sectorielles, territoriales, à mener ou déjà amorcées<sup>2</sup>.

## 2.2. Contexte genevois

La révision du plan directeur cantonal est envisagée pour le début de la prochaine législature. Cela a été annoncé par le Conseil d'Etat dans le RD 683 (rapport explicatif de la mise à jour 2006 du PDC<sup>3</sup>), puis confirmé dans sa réponse à la motion 1799.

En effet, le plan directeur actuel a été élaboré à la fin de la précédente décennie et adopté en 2001. Si l'on considère que la validité d'un tel plan est de 10 à 15 ans, que la croissance démographique a été plus rapide que prévu à l'époque et si l'on tient compte de la durée du processus d'élaboration et d'adoption du plan, il est nécessaire d'engager dès maintenant les travaux préparatoires de sa révision.

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAVFG), dont la charte a été adoptée fin 2007 et qui est actuellement en cours d'approfondissement à travers diverses études, fournira les orientations pour le développement futur du canton, avec des propositions spatialisées, qu'il s'agira ensuite de traduire dans le plan directeur cantonal pour assurer leur légitimité politique et permettre leur mise en œuvre.

Par ailleurs, l'office fédéral du développement territorial (ARE) développe des réflexions quant aux plans directeurs de la 3<sup>ème</sup> génération et donne diverses orientations, à travers notamment le projet de territoire suisse et le projet de révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) qu'il s'agira d'intégrer.

Les travaux préparatoires de la révision sont déjà entamés, à travers différentes études en cours ou dont le lancement est programmé à court terme. La révision du Plan directeur cantonal intègre le contexte franco-valdo-genevois : l'étude sur la mise en place d'une stratégie d'implantation durable des installations à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération s'inscrit dans le cadre de cette révision, dont elle constituera une étude de base, ainsi que dans celle de l'élaboration d'une Politique des pôles de développement de niveau d'agglomération.

Le plan directeur cantonal genevois (mise à jour 2006) énumère un certain nombre de critères d'implantation à prendre en compte dans la politique cantonale (fiche 2.10 « *Centres commerciaux à vocation régionale* »). Il est toutefois rappelé que : « *La politique d'accueil doit être précisée, en concertation avec les voisins vaudois et français* » (fiche 2.10 PDC).

Dans son rapport d'examen du 20 juin 2007 (p. 4), la Confédération demandait au canton de développer différents éléments relatifs aux IFF :

« - *Les sites abritant de grands centres commerciaux - dont il serait judicieux d'avoir une représentation cartographique - doivent-ils être maintenus, peuvent-ils être étendus dans l'optique de l'aménagement cantonal?*

<sup>2</sup> La thématique des ICFF a fait l'objet de plusieurs études (cf *Références*) dont les conclusions méritent d'être approfondies, coordonnées et étendues à la question des IFF au sens large du terme. Le Cahier annexe n° 3 pp. 31-32 du projet d'agglomération (décembre 2007) propose un tableau qui met en évidence les caractéristiques commerciales et territoriales à considérer pour le choix d'un site.

<sup>3</sup> [http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/mise\\_jour\\_2006-686-3446-7792.html](http://etat.geneve.ch/dt/amenagement/mise_jour_2006-686-3446-7792.html)



- Que faut-il entendre par "à vocation régionale"? Donner une définition en se basant, si possible, sur la surface de vente ou le nombre de trajets par jour; déterminer un ordre de grandeur valable pour le canton de Genève
- Quelles sont les exigences matérielles minimales à remplir en matière de transports publics, de protection de l'air, de protection contre le bruit, éventuellement de prévention contre les accidents majeurs? Les critères inscrits dans la fiche sont trop vagues. Les récentes recommandations pour la planification, publiées par l'OFEV et l'ARE fournissent des précisions à ce sujet. » (ODT, 2007).

### 2.3. Contexte français

La partie française de l'agglomération est marquée, depuis plusieurs décennies, par le développement important, en périphérie des centralités urbaines, d'équipements commerciaux générateurs de trafic, mais aussi d'équipements structurants (cinémas, centres hospitaliers, etc) appuyés essentiellement sur les accès autoroutiers.

Cette situation renvoie bien entendu aux phénomènes connus de croissance démographique soutenue et de périurbanisation, renforcés, dans le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise, par l'effet frontière.

L'absence de cadre réglementaire et de stratégie complète pour l'implantation des IFF (combinant à la fois politique d'aménagement du territoire, de mobilité, de préservation de l'environnement et de développement économique), mais aussi le nombre important d'autorités compétentes dans le domaine expliquent également cette situation.

Ainsi, les SCOT (Schémas de Cohérence de Territoriale) intègrent de manière limitée la question des IFF et selon des modalités qui peuvent varier très fortement d'un territoire à un autre. Ils peuvent proposer des localisations préférentielles (SCOT de la Région d'Annemasse) ou des principes généraux de localisation, mais dans tous les cas, sans cartographie détaillée. A ce titre, il existe une difficulté réelle qu'il convient de prendre en compte dans le cadre de l'étude, à traduire les principes d'aménagement en règles juridiques opposables nécessaires pour la mise en œuvre des SCOT ou des Schémas locaux de Développement Commercial<sup>4</sup>.

En effet, il convient de noter que certaines autorités locales au sein de l'agglomération ont décidé de compléter les SCOT par des Schémas locaux de Développement Commercial (Genevois Haut-Savoyard, Chablais, etc) afin de préciser la politique locale en matière d'implantation commerciale. Ces Schémas sont essentiellement établis pour répondre aux problématiques d'équilibre commercial entre les centres urbains et les périphéries (dans une optique, notamment, de préservation du dynamisme commercial des centres-villes et d'équilibre économique), de paysage (traitement des entrées de ville) et de congestion du réseau routier. Ils ne couvrent cependant pas tous les champs de la démarche proposée en matière d'ICFF. La Loi de Modernisation de l'Economie adoptée le 4 août 2008 a par ailleurs modifié le droit de l'urbanisme commercial et renforce la nécessité pour les élus locaux de se doter d'une politique complète d'aménagement.

### 2.4. Contexte vaudois

Au niveau vaudois, la fiche D13 *Installations à forte fréquentation* du Plan directeur cantonal adopté par le Grand Conseil en 2007, prévoit la définition d'"une stratégie en matière d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF) visant l'implantation de la bonne entreprise au bon endroit afin, notamment, de minimiser le trafic individuel motorisé". (PDcant VD, fiche D13, 2007). Une étude visant à mettre en œuvre cette mesure a été lancée en début d'année 2009.

<sup>4</sup> Les SCOT ne couvrent pas l'ensemble des périmètres concernés par la problématique des IFF. Il s'agira donc d'élargir le périmètre d'étude.



Cette étude se concentrera dans un premier temps sur les installations commerciales à forte fréquentation étant donné les problématiques spécifiques qu'elles posent en termes de mobilité, mais aussi de vitalité ou dévitalisation des centres par exemple. De plus, le Canton de Vaud testera les orientations stratégiques choisies en les appliquant à l'échelle de l'agglomération Lausanne-Morges afin de vérifier leur faisabilité dans une zone du canton fortement touchée par cette problématique. Cette démarche itérative permettra de réorienter la stratégie cantonale si cela apparaît pertinent.

Etant donné que le présent mandat et l'étude vaudoise sont lancés presque simultanément, que les objectifs et les méthodologies développées sont proches et que les périmètres concernés se superposent parfois, une articulation étroite entre ces deux objets devra être assurée.

Au niveau du district de Nyon, dans le cadre du schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, une coordination des installations commerciales à forte fréquentation a été entreprise sur la base d'une étude environnementale stratégique (2006). Par ailleurs, le plan directeur régional du district de Nyon, en cours d'élaboration et dont l'adoption est attendue à la fin de l'année 2010, prévoit déjà une répartition géographique des activités à fortes contraintes, en fonction de leur accessibilité (routière ou ferroviaire), mais sans proposer de méthodologie d'analyse. Une étude rail/route est en cours. Une réflexion à l'échelle du PAFVG permettra de faire le lien entre ces différentes approches.

### 3. Problématique de l'étude

Les installations à forte fréquentation (IFF) peuvent être définies comme toute grande construction ou installation, ainsi que la concentration géographique d'installations de plus petite taille, dont l'activité génère une charge environnementale importante. Les IFF concernent aussi bien les centres commerciaux, les grands commerces spécialisés et les installations de loisirs que les hôpitaux, les équipements sportifs et les institutions de formation. Ces installations se caractérisent par un nombre de déplacements élevés générés par leur activité. Pour garantir un développement territorial durable, la planification des IFF doit être le fruit d'une étroite coordination entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux. Le volet "environnement" de cette coordination, garantissant tout au long du processus de planification une intégration optimale des préoccupations environnementales, est la démarche d'évaluation environnementale stratégique (EES).

Les effets indésirables provoqués par les IFF sont multiples : consommation de ressources conséquente, nuisances sonores et atmosphériques importantes pour la population locale, émissions non négligeables de gaz à effet de serre, congestion du réseau routier, ou encore, perte d'attractivité et de vitalité des centre-ville. La croissance de la population attendue<sup>5</sup> devrait entraîner une demande supplémentaire de surfaces ces prochaines années. En outre, il convient de noter une évolution récente des conditions du marché particulièrement dans la partie française du Projet d'agglomération. En effet, en matière de développement commercial, le marché connaît à la fois une plus forte concentration- le nombre de projets de 10 000 à 20 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale (voire plus) est en nette progression -, et de segmentation du marché (projets combinant commerce et loisirs ; diversification des stratégies d'enseignes suivant les clientèles cibles : hyper et super marché, mais aussi à présent, comme en Suisse, « city market », « mini market », en centre-ville, etc). Les sites disponibles convenant à l'implantation des IFF sont de plus en plus rares. Dans le cas de centres commerciaux, qui génèrent des déplacements au dessus de la moyenne rapportée aux surfaces brutes de plancher, leur localisation entre souvent en concurrence avec d'autres types d'activité. Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) situées en périphérie d'agglomération et difficilement accessibles en transports publics, entraînent un accroissement du trafic individuel motorisé qui sature le réseau routier et perturbe les déplacements non liés aux ICFF des autres usagers de la route (habitants, entreprises, livraisons...). Enfin, différents facteurs qu'il s'agira d'identifier, semblent avoir contribué à la concentration des centres commerciaux de l'agglomération dans la partie française et dans le canton de Vaud, indépendamment des questions liées au taux de change, ce qui a des effets encore plus marqués sur la mobilité. Ainsi, dans la stratégie de localisation

<sup>5</sup> Selon les prévisions de l'Observatoire statistique transfrontalier, l'agglomération franco-valdo-genevoise accueillera 200'000 nouveaux habitants et 100'000 emplois supplémentaires d'ici 2030.



des IFF, il existe une dimension d'aménagement du territoire et, dans le contexte franco-valdo-genevois, d'équilibre territorial. Ces différents éléments rendent indispensable la mise en place d'une stratégie d'implantation des IFF à l'échelle de l'agglomération<sup>6</sup>.

#### 4. Objectifs de l'étude

L'objectif général de cette étude est de définir une stratégie durable pour l'implantation des installations à forte fréquentation, à l'échelle de l'agglomération qui tienne compte de l'équilibre territorial nécessaire à une agglomération compacte et multipolaire (voir Charte du Projet d'agglomération). Cette stratégie devrait déboucher sur la définition de sites d'implantation et de leur potentiel d'utilisation pour chaque type d'IFF. La méthode préconisée est celle dite de la « bonne activité au bon endroit », qui vise à faire correspondre le profil de mobilité des IFF au profil d'accessibilité des sites retenus. Dans ses conclusions, l'étude devra tenir compte des spécificités (bases légales, planifications existantes...) de chaque entité administrative de l'agglomération.

##### *Objectif n°1 : Éclairage sur les outils légaux et institutionnels existants*

Cette partie permettra de dresser un état des lieux sur la manière dont la problématique des IFF est prise en compte dans les différents outils légaux et institutionnels des territoires de l'agglomération<sup>7</sup>.

##### *Objectif n°2 : Recensement des IFF existants et définition d'une typologie*

Dans un premier temps, un inventaire des IFF existants, en cours de réalisation ou projetés sera établi. Il s'agira ensuite de définir une typologie des IFF. Les effets engendrés par les IFF varient selon leur profil d'offre et leur profil de mobilité. La typologie proposée devra être compatible avec celle qui sera élaborée dans le cadre de l'étude vaudoise.

Cette typologie tiendra compte :

- du type de service offert par l'installation (ex : pour les centres commerciaux, le type de produit vendu, leur taille, leur poids, leur valeur d'image)
- de la fréquence d'utilisation de l'installation (visiteurs et employés)
- du rayonnement de l'installation (local, régional, supra-régional)

Certaines données de base ont été recensées par les différentes administrations concernées. Ces données seront transmises au mandataire qui les complétera.

##### *Objectif n°3 : Estimation des besoins futurs*

Pour l'estimation des besoins en surfaces commerciales, le mandataire pourra s'inspirer de la méthode utilisée par le bureau METRON (METRON/DES, 2008). Une comparaison du niveau d'équipement commercial de l'agglomération avec celui d'autres villes européennes de poids démographique comparable sera également effectuée. Pour les autres types d'installations, il s'agira notamment de prendre en compte les résultats des études sur les équipements publics (études genevoise et franco-valdo-genevoise). Le mandataire proposera une estimation des besoins futurs par type d'installation en se basant notamment sur les projections démographiques, l'évolution du comportement des utilisateurs et des types de services proposés.

##### *Objectif n°4 : Définition de profils de mobilité par types d'IFF*

<sup>6</sup> Cette problématique a fait l'objet de recommandations de la Confédération suisse qui préconise l'inscription dans le plan directeur cantonal de sites d'accueil appropriés pour les IFF, ainsi que leur potentiel d'utilisation (ODT/OFEV, 2006).

<sup>7</sup> Cette partie reprendra les investigations présentées dans les Cahiers annexes n°7 (pp. 14-15) et 10 (pp.14-17) du projet d'agglomération.



Il s'agira de définir pour chaque type d'IFF le profil de mobilité correspondant selon plusieurs critères :

- accessibilité en transports publics pour la clientèle et les employés
- accessibilité par rail pour la livraison de marchandises et pour la desserte des visiteurs
- accessibilité routière pour la clientèle, les employés et les livraisons
- accessibilité autoroutière pour la clientèle, les employés et les livraisons
- disponibilité des places de stationnement pour la clientèle et les employés
- nuisances générées pour les habitants et les espaces naturels

*Objectif n°5 : Identification de périmètres potentiels*

Sur la base de critères d'implantation (centralité, accessibilité, prix du foncier, données environnementales ...) différents périmètres seront retenus, en tenant compte du schéma d'agglomération franco-valdo-genevois. Les contraintes particulières des sites devront être identifiées.

Les principaux éléments des inventaires de base en vue de l'élaboration progressive d'une PPDE franco-valdo-genevoise déjà réalisés<sup>8</sup> devront être repris et adaptés à la problématique des IFF. De plus, les propositions issues des études relatives aux périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) devront être prises en compte.

*Objectif n°6 : Confrontation du profil de mobilité des IFF et du profil d'accessibilité des sites*

Cette phase du mandat permettra d'avoir une vision globale de l'offre et de la demande en surfaces pour les IFF. Pour chaque type d'IFF, l'implantation optimale pourra être préconisée, en tenant compte des profils de mobilité et des profils d'accueil spécifiques. Pour cette partie, une approche par scénarios est souhaitée. Une évaluation des incidences de ces scénarios dans les trois domaines du développement durable (DD) devra donc être effectuée. Des critères d'évaluation (économiques, sociaux et environnementaux) ainsi qu'un système de pondération, devront être proposés par le mandataire. Cette évaluation devra être coordonnée avec celles prévues pour les études relatives à la PPDE et aux équipements publics.

Il s'agira de définir au moins un scénario qui représente uniquement le point de vue de la demande (libre concurrence complète sur le marché des terrains) et un scénario impliquant une politique très volontariste des collectivités publiques (qui cherche à favoriser une part modale des TP et MD plus importante). Un des scénarios devra permettre d'assurer une répartition de l'offre géographiquement équilibrée tout en réduisant au maximum les prestations kilométriques TIM potentiellement générées, ainsi qu'une dilution du trafic TIM.

*Objectif n°7 : Propositions de mesures visant à déterminer le potentiel d'utilisation des IFF*

Plusieurs cantons suisses ont élaboré des modèles visant à réduire l'impact des IFF sur le territoire et l'environnement. Les réglementations proposées s'articulent la plupart du temps autour de quatre paramètres (ODT/OFEV, 2006) :

- le degré d'utilisation et le type d'affectation
- le nombre de places de stationnement (visiteurs et employés)
- le nombre de trajets
- le kilométrage

D'autres pistes devront être explorées, en tenant compte des lois existantes (françaises, fédérales et cantonales) et des différentes planifications directrices et sectorielles. Les mandataires devront faire des propositions de mesures (sur la base de critères limitatifs et incitatifs) permettant la mise en œuvre d'une stratégie d'implantation, de gestion et de développement des IFF qui tienne compte des principes du développement durable.

<sup>8</sup> Il s'agit des Cahiers annexe du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 11.2 "Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération" et 11.3 "Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève".



*Objectif n°8 : Propositions pour la mise en place d'une base de données qui permette le suivi et l'évaluation de la dynamique des IFF*

Afin de permettre l'analyse du développement des IFF sur l'agglomération, un travail visant à harmoniser les bases de données (Genève, Vaud, France) sera nécessaire. L'élaboration d'indicateurs permettra d'évaluer les effets des mesures proposées.

## **5. Périmètre de référence**

Le périmètre de référence est celui du Projet d'agglomération fin 2007. Néanmoins, étant donné le rayon d'attraction toujours plus grand des IFF, une extension de l'étude à un périmètre plus étendu devrait être envisagée en fonction de la disponibilité des données. Le périmètre de référence devra notamment inclure les secteurs suivants : Etoy-Allaman (Littoral parc), Thonon, Bonneville-La Roche.

## **6. Organisation de l'étude et prestations demandées**

L'étude a pour objectif de définir une stratégie d'implantation durable pour les installations à forte fréquentation au sens large du terme. Les IFF concernent aussi bien les centres commerciaux que les équipements publics. Le présent mandat est donc dépendant de l'état d'avancement des études relatives à la planification des équipements publics (étude cantonale et étude agglomération). Il s'agira de coordonner étroitement le déroulement de ces études et d'assurer l'articulation de leurs résultats. Ces éléments devront être précisés par le groupe d'orientation en temps voulu.

Le travail s'organisera en deux phases.

La première phase vise à mettre au point la méthode de travail applicable à l'ensemble des territoires concernés, à documenter la problématique à traiter, à recenser les IFF existants, à évaluer les besoins en surfaces pour les futures implantations, à identifier les périmètres d'accueil potentiels et à confronter leur profil d'accessibilité au profil de mobilité des IFF.

La deuxième phase permettra de définir une stratégie d'implantation des installations à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération.

### **Phase 1**

- Analyser, vérifier et compléter les données à disposition
- Mise au point de la méthode de travail
- Etat des lieux des outils légaux et institutionnels existants
- Diagnostic des IFF à l'échelle de l'agglomération (recensement et estimation des besoins)
- Définition d'une typologie des IFF
- Définition des profils de mobilité par type d'installation
- Analyse des pratiques préconisées dans les différentes planifications et législations, ainsi que des recommandations de la Confédération
- Coordination avec les études relatives aux équipements et à la PPDE.
- Définition et validation des critères d'évaluation (économiques, sociaux et environnementaux) des scénarios et du système de pondération
- Identification de périmètres potentiels
- Définition des profils d'accessibilité des sites retenus
- Confrontation des profils de mobilité et d'accessibilité
- Proposition de démarche pour la suite de l'étude

Cette première phase débouchera sur l'élaboration d'un rapport intermédiaire qui permettra d'identifier les approfondissements à opérer et précisera le contenu de la phase suivante.



Le mandataire fournira les éléments significatifs qui permettront de discuter et de consulter autour des résultats de la phase 1 et de l'orientation de la phase 2, notamment avec la Commission consultative de l'aménagement du territoire du canton de Genève, les trois partenaires vaudois (Conseil régional, Ville de Nyon et canton de Vaud) et le partenariat politique de l'Association Régionale de Coopération du Genevois français (ARC).

**Phase 2** (à coordonner avec les approfondissements qui auront été identifiés en phase 1)

- Élaboration de scénarios représentatifs des différents facteurs susceptibles d'influencer la stratégie
- Évaluation, sur la base des critères et du système de pondération prédéfinis, des incidences de chaque scénario dans les trois domaines du développement durable
- Élaboration de mesures visant à déterminer le potentiel d'utilisation des sites choisis en fonction des différents scénarios
- Développement d'un outil de suivi et d'évaluation des IFF

L'enchaînement des étapes de cette deuxième phase sera précisé ultérieurement.

## 7. Documents à fournir

En fonction du déroulement des phases décrites ci-dessus, les documents suivants seront restitués au mandant :

- Phase 1 : Rapport intermédiaire sur la première phase de l'étude. Ce rapport présentera les résultats de la phase initiale et précisera le contenu de la phase suivante
- Phase 2 : Rapport intermédiaire sur l'état d'avancement des réflexions
- Projet de rapport final
- Rapport final et synthèse

Par ailleurs, le mandataire s'appuiera sur des présentations (.ppt ou autre) décrivant l'état d'avancement des réflexions pour les différentes réunions prévues avec le groupe de travail.

**Contrainte**Le prestataire produira son étude sous un format rédactionnel, selon la charte graphique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (charte fournie par le mandataire). Le rapport final comportera une synthèse, ainsi que des annexes détaillant les données techniques utilisées. Il comprendra également toute la cartographie nécessaire. Il est également demandé au mandataire de réaliser un power point de présentation, suivant la charte graphique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, et à destination d'un public non spécialisé (notamment partenariat politique).

En fin de mandat, le prestataire fera parvenir au mandataire l'ensemble des documents ayant servi à la réalisation de l'étude (bases de données, tableaux analytiques, etc.) sous format numérique.

## 8. Déroulement de l'étude et délais

Les instances de validation et de consultation sont le comité de pilotage et le comité de projet du PAFVG.

Cette étude nécessitera une coordination à la fois territoriale (associer les entités administratives de l'agglomération) et transversale (associer les services compétents requis : aménagement, mobilité, environnement, économie). La nécessité d'associer d'autres partenaires à la réflexion devra en outre être évaluée et validée au début de la démarche.



Le Projet d'agglomération FVG doit lancer en 2009 la mise en commun des deux inventaires de base PPDE faits en 2008 (Genève et territoires français), et intégrer la partie vaudoise dans la démarche. Une partie de cette étude analysera le cas spécifique des ICFF, et sera donc fortement liée au présent mandat.

La conduite de l'étude sera assurée par :

1. une équipe de conduite technique « au jour le jour »
2. un groupe d'orientation (chargé notamment de fournir les informations par territoire)
3. le système de consultation et validation du Projet d'agglomération (COPRO et COPIL)

L'étude sera pilotée par Vassilis Venizelos (Direction générale de l'aménagement du territoire du canton de Genève DGAT).

La première phase de l'étude se déroulera sur six mois. Trois séances avec le groupe de conduite sont à prévoir:

- séance de démarrage (remise des données de base, précisions à apporter au cahier des charges en fonction de l'offre, calendrier);
- rendu intermédiaire des premiers résultats;
- présentation des projets de documents finaux de la phase 1 (rapport, contenu de la phase 2).

La deuxième phase se déroulera sur quatre mois. Deux séances avec le groupe de conduite sont à prévoir :

- rendu intermédiaire des premiers résultats;
- présentation des projets de documents finaux de l'étude (rapport).

## **9. Budget estimé**

A ce stade, un ordre de grandeur de CHF 150'000.- TTC est estimé pour l'ensemble de la démarche.

Les frais de reproduction sont assurés par le mandant.

## **10. Contenu de l'offre**

L'offre à fournir contiendra les documents suivants:

- avis sur la problématique et proposition de méthode (3 à 4 pages);
- composition de l'équipe de travail (chef de projet, collaborateurs et éventuels sous-traitants), avec CV;
- proposition détaillée pour le déroulement de la phase 2 (calendrier, contenu des étapes, livrables);
- tableau d'affectation des collaborateurs et du budget aux diverses tâches et phases, avec prix horaire par collaborateur;
- références pour des études comparables.

## **11. Conditions de participation**

Un groupe pluridisciplinaire avec des spécialistes de la mobilité, de l'économie, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Le groupe s'adjoindra les compétences juridiques nécessaires à



l'analyse du contexte légal des différents territoires. Des spécialistes d'autres disciplines peuvent être consultés. Le groupe désignera un représentant qui fera le lien avec le mandant.

## 12. Critères d'appréciation des offres

Le choix, effectué uniquement sur dossier comprenant une note méthodologique et les références professionnelles, est basé sur des critères qualitatifs pondérés :

30% : la cohérence de la philosophie de travail et de la démarche de projet;

25% : la capacité de l'équipe à traiter un problème complexe de manière transversale et à des échelles différentes;

25% : les qualités professionnelles et l'expérience des membres de l'équipe, notamment en matière transfrontalière;

20% : l'adéquation de l'offre à la méthode proposée.

Les offres seront évaluées par le groupe d'orientation, qui est composé de :

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

## 13. Calendrier

- **Juillet 2009 : début du mandat (phase 1)**
- **Décembre 2009 : phase de consultation des acteurs concernés**
- **Janvier 2010 : lancement de la phase 2 du mandat**
- **Mai 2010 : rapport final**

## 14. Références<sup>9</sup>

- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : toute la documentation de référence est disponible sur le site [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org), à la rubrique « documentation et médias ».
- Etat de Genève (2006), Plan directeur cantonal genevois, DGAT, Genève

<sup>9</sup> Cette liste n'est pas exhaustive et devra être complétée, notamment pour les études menées sur la partie française de l'agglomération.



- Etat de Vaud (2007), Plan directeur cantonal vaudois, SDT, Lausanne
- Müller, Romann & Schuppisser / Ecoptima / Atelier Wehrlin (2006), Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, Nyon
- SEGH (2006), Schéma de Développement Commercial, Annemasse
- SEGH (2007), SCOT Annemasse, Annemasse
- ODT/OFEV (2006), Installations générant un trafic important (IGT) intégrées dans le plan directeur cantonal : Recommandations pour la planification, Berne
- OFEFP/ODT (2002), Installations à forte fréquentation. Meilleure coordination entre protection de l'air et aménagement du territoire, Cahier de l'environnement n°346, Berne
- CBRE/DES (2006), Étude équipement commercial, Genève et Zurich
- METRON/DES (2008), Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève, Genève et Zürich
- CEAT (2007), Commerce et aménagement du territoire, Lausanne
- CEAT (2008), Commerce et aménagement du territoire – 2ème phase, Lausanne