

GRAND GENEVE

VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIERE 2050

RAPPORT DE CONSULTATION

Ce document présente la synthèse de la consultation de la Vision territoriale transfrontalière qui s'est déroulée du 18 mars au 26 avril 2024.

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION DE LA VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE	4
Retours globaux de la consultation	5
Éléments saillants de la consultation	6
2. RESULTATS DÉTAILLÉS DE LA CONSULTATION – TRAITEMENT DES REMARQUES	8

1. SYNTHESE DE LA CONSULTATION DE LA VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIERE

Retours globaux de la consultation

La Vision territoriale transfrontalière a été mise en consultation auprès des partenaires de l'agglomération entre le 18 mars et le 26 avril 2024.

Les huit membres du Grand Genève, les 209 communes du Grand Genève, ainsi qu'un certain nombre d'entités publiques et privées (AIG, commissions consultatives, associations professionnelles, etc.) ont été appelés à se prononcer sur le document – textes et éléments cartographiques. A l'issue du processus de consultation, 101 entités ont répondu par voie électronique comptabilisant environ 1200 commentaires et remarques.

Il convient de noter que des réponses ont été remontées venant d'entités qui n'ont pas été consultées. Lorsqu'ils étaient pertinents, ces commentaires ont néanmoins été pris en compte.

La consultation s'est déroulée de manière électronique à travers un questionnaire en ligne permettant de faire part de remarques sur le document, mais également de faire part de corrections à apporter aux différentes cartes présentées.

Certaines structures ont également fait part de leurs appréciations par courrier. Il s'agit des entités mentionnées ci-après.

	France	Vaud	Genève	Transfrontalier	TOTAL
Commune / Groupement de communes	6	12	23		41
Intercommunalité	8				8
Canton / Office cantonal		6	8		14
Département	2				2
Région					
Association / Groupe d'intérêts	4	1	21	1	27
Parti politique			2		2
Commission			5		5
Autre structure			2		2
TOTAL	20	19	61	1	101

Genève :

- Fédération des entreprises romandes
- Union des associations patronales genevoises
- Association suisse des transports routiers
- Genève-mobilité, transport et économie
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
- Fédération genevoise des métiers du bâtiment
- Fédération suisse des urbanistes
- Fédération suisse des architectes paysagistes
- Chambre genevoise immobilière
- Association des promoteurs-constructeurs genevois
- Genève Commerces
- AgriGenève

Vaud :

- Direction générale de la mobilité et des routes – Canton de Vaud

France :

- Communauté de communes Arve et Salève
- Communauté de communes du Genevois
- Conseil départemental de l'Ain
- Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Etat français

Autre :

- Forum d'agglomération

Ces courriers font l'objet d'un traitement ad-hoc, des réponses leurs seront fournies par retour de correspondance.

Éléments saillants de la consultation

L'ensemble des retours de la consultation figure dans les pages suivantes, classé par questions. Parmi les remarques formulées, certaines ont été relevées par plusieurs répondants et elles sont dès lors considérées comme des éléments saillants de la consultation.

Remarques de forme

Plusieurs commentaires font état de la difficulté à appréhender les cartes.

Un travail de refonte des différentes cartes présentées dans la Vision territoriale transfrontalière a été mené afin d'en clarifier le contenu et la lecture.

Plusieurs retours indiquent un besoin de clarifier le positionnement du « socle du vivant » dans la VTT ; la VTT est ainsi comprise comme un « plan de préservation des espèces ».

Une clarification est apportée dans le chapitre 1.2 « Portée du document » afin de préciser le rôle de la VTT. En effet, cette dernière vise avant tout à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant", incluant l'humain, dans l'aménagement du territoire, tant au niveau de la planification qu'au niveau de la réalisation

Plusieurs commentaires interrogent la portée de la VTT.

La VTT constitue une vision coordonnée du développement territorial de l'espace fonctionnel du Grand Genève. La VTT s'inscrit dans la démarche de la Charte Grand Genève en transition dans la mesure où elle cherche à répondre aux objectifs de cette charte. Le chapitre concerné est complété en ce sens. De plus, la VTT est complétée par une déclaration politique qui précise à son tour la portée de ce document de référence qui propose une vision concrétisée par une armature territoriale partagée pour le Grand Genève dans une trajectoire de transition écologique ; révélatrice de la hauteur des défis qui se profilent pour le territoire.

Remarques de fond

La dimension sociale et les objectifs d'ordre social de la Charte Grand Genève en transition (santé, épanouissement, équité et inclusion) ne sont pas suffisamment abordés ; de même que les enjeux connexes à l'aménagement du territoire. Il est rappelé que la VTT formule des orientations et des modes d'action uniquement pour les politiques publiques à incidence spatiale.

Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est néanmoins renforcé sur ce point. Notamment dans le préambule politique et la postface, mais également dans le chapitre portant sur le contexte (chapitre 1) qui rend compte des enjeux auxquels le Grand Genève doivent faire face en termes socio-économiques.

Enfin, l'évaluation environnementale stratégique (chapitre 3) est amendée d'une appréciation de l'effet indirect de la VTT sur ces objectifs.

La dimension économique n'est pas suffisamment abordée, en dehors des principes d'économie circulaire.

La VTT aborde de nombreux sujets économiques sous l'angle territorial (capacité d'accueil des emplois, zones d'activités, transports, logistique, capacités d'accueil d'emploi, etc.) qui sont disséminés dans le document. Ces éléments sont mieux mis en valeur dans le document.

En outre des compléments qui ont fait l'objet d'échanges avec les milieux concernés portant sur le contexte (chapitre 1) et les leviers d'action (chapitre 2) sont ajoutés au document.

La VTT ne traite pas suffisamment des besoins en équipements.

Un chapitre nouveau sur les besoins en équipements publics notamment est inséré, en lien avec les capacités d'accueil. En outre, il est rappelé que la VTT n'a pas vocation à se substituer aux documents réglementaires et ne vise pas à spatialiser les équipements.

Plusieurs commentaires pointent les projections démographiques du Grand Genève et leur prise en compte dans l'élaboration de la VTT, les enjeux de rééquilibrage, et la notion de scénario socio-démographique.

Le document est complété pour rappeler que les projections socio-démographiques ne constituent pas un objectif, mais une condition cadre donnée par l'Observatoire statistique transfrontalier. Dans ce cadre, la VTT vise à tester dans quelle mesure les objectifs environnementaux peuvent être atteints dans un contexte de croissance.

Ainsi, la VTT agit plus comme un « révélateur » de déséquilibres existants aujourd'hui sur le territoire et qui risquent de s'intensifier à l'avenir.

Par ailleurs, il est également rappelé que différents scénarios (haut, moyen, bas) ont été élaborés par l'Observatoire statistique transfrontalier, avec des conséquences différentes pour chacun des territoires en termes de projection de population par exemple. Compte-tenu des incertitudes liées à ces projections, des rendez-vous réguliers sont donnés pour opérer un bilan des tendances démographiques réelles.

Il est enfin rappelé que la gestion des capacités d'accueil incombe in fine aux territoires, via leurs planifications réglementaires.

Plusieurs commentaires font état d'inquiétudes quant à la capacité du territoire à absorber la croissance démographique projetée, notamment en termes de répartition des ressources en eau (et d'assainissement des eaux usées).

Là encore, il est rappelé que les projections démographiques ne constituent en aucun cas un objectif et que la VTT vise au contraire à comprendre à quelles conditions de l'aménagement du territoire cette croissance peut être accueillie tout en restant compatible avec les objectifs de la Charte. Ainsi la VTT cherche à prévenir les potentiels conséquences résultant de la croissance démographique sur les limites planétaires pour en minimiser les impacts induits, et anticiper les besoins nouveaux qui en résulteront en termes d'infrastructures et/ou de services. Sur le sujet spécifique de l'eau, la VTT conclut ainsi à un besoin de renforcer les coopérations entre autorités, transfrontalières ou non. De même, elle propose un développement du réseau structurant de transports publics en réponse aux besoins actuels et futurs.

Certains objets territoriaux ne sont pas abordés directement par la VTT, tel le CERN ou l'Aéroport de Genève.

Il est précisé dans la portée du document (chapitre 1) que la VTT n'a pas vocation à aborder des thématiques qui ne sont pas de la compétence des autorités qui la portent. Par ailleurs, les démarches organisées au niveau local concernant ces « objets » sont rappelées dans le chapitre 3.

Plusieurs commentaires interrogent la crédibilité des potentiels d'accueil affichés dans la VTT et la capacité des territoires à produire suffisamment de logements dans des espaces faisant état d'une forte « dureté foncière » et sur lesquels les collectivités locales manquent d'outils aujourd'hui.

Le document est complété pour rappeler que la VTT propose une vision qui oriente le territoire vers des stratégies d'aménagement en adéquation avec les enjeux relatifs à la transition écologique. Cela concerne en particulier le principe de la préservation des ressources, notamment les espaces agricoles et naturels ainsi que le renforcement de la densification à l'intérieur des territoires urbanisés.

La VTT révèle ainsi le besoin de faire évoluer/compléter les outils réglementaires et légaux à disposition des collectivités respectivement de part et d'autre de la frontière pour répondre à ces enjeux environnementaux.

Il revient à chacun des acteurs en charge de la planification territoriale de faire évoluer et de mettre en oeuvre leurs documents réglementaires de manière à concrétiser les objectifs de la VTT.

2. RESULTATS DETAILLES DE LA CONSULTATION – TRAITEMENT DES REMARQUES

Les pages suivantes présentent pour chacune des questions posées dans le cadre du questionnaire en ligne, le traitement qui en a été fait dans la version finale de la Vision territoriale transfrontalière.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Annemasse Agglo	La tonalité de l'introduction p.7-8 manque de pragmatisme voire d'humilité. Le premier paragraphe paraît utopique et contradictoire avec les rapports annexes. En effet, ni l'évaluation environnementale stratégique, ni le rapport sur les capacités d'accueil ne permettent de conclure au respect « des limites planétaires », ni à la garantie de justice et d'épanouissement pour tous. S'il paraît nécessaire d'énoncer le niveau d'ambition, il convient d'être aussi réaliste quant aux contraintes et difficultés de mise en œuvre.	Le texte est reformulé.
Annemasse Agglo	Les cartes du chapitre 1 sont particulièrement peu lisibles (notamment celles des PACA) et leur pertinence est parfois à questionner. Beaucoup de cartes sans légende ne peuvent être commentées (p.22, 23, 24, 25, 26, 27...).	Les cartes des études PACA ont été reproduites à titre d'illustration. Les lecteurs intéressés peuvent consulter les études PACA qui seront en annexe
Annemasse Agglo	Par ailleurs, la notion de bassin de vie et le fonctionnement des réseaux urbains et métropolitains dans lequel s'insère Genève est traité de façon confuse. Ainsi, le schéma des relations entre métropoles p.19 est peu abouti tant sur le fond que la forme, avec de plus une coquille importante : « ANNENCY » au lieu d'ANNÉCY. De même, s'il est juste de préciser que les bassins de vie ne correspondent pas aux limites institutionnelles (p.19), parler des « bassins de vie » de la Vallée Verte et des Quatre Rivières est abusif voire erroné. Cela entretient précisément la confusion entre bassins de vie et périmètres institutionnels que le paragraphe entend distinguer.	La correction a été apportée pour parler plutôt du Faucigny, du Haut-Chablais et du bassin annécien
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	On trouve peu logique que le Pays de Gex, une entité relativement homogène, soit coupé en deux PACAs. Plus étonnant encore qu'un affluent majeur du Rhône qui s'appelle la rivière de l'Allondon est ainsi aussi divisée entre les 2 PACA.	Dans le document final de la VTT, le découpage en PACA importe peu; c'est le concept d'ensemble qui compte.
Association des Riverains de l'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> Les besoins humains doivent être complétés par respirer et dormir. Le plus immédiatement essentiel : respirer. La qualité de l'air autour de l'aéroport et dans les régions survolées est insuffisante. Son amélioration nécessite des installations de mesure bien placées par rapport aux zones habitées et plus performantes. Pour bien dormir un faible niveau de bruit est nécessaire. Le manque de sommeil ou sa faible qualité pouvant favoriser des maladies chroniques, des handicaps et des arrêts cardiaques. p. 34 Cf rapport WHO 2023 https://www.who.int/teams/environment-climate-change-and-health/healthy-urban-environments/transport/health-risks Le vocabulaire enrichi de jargon technique gagnerait à être plus simple, afin de favoriser son accès à tous. 	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Association pour le Bateau Genève	La carte p.22 présente les "enjeux sociologiques de l'agglomération", dont le contenu mériterait d'être explicité et développé. En effet, la nécessité d'intégrer de lier étroitement les questions de justice sociale à celles de la préservation du vivant et de la transition écologique est désormais acquise dans de nombreux documents cadres internationaux et cantonaux (dont certains cités dans la VTT). Ce constat, pour consensuel qu'il soit, trouve pourtant trop peu d'écho lorsqu'il s'agit de l'intégrer dans des applications pratiques ou des exercices de projections à long terme (concepts, vision, compréhension, indicateurs). Les questions de justice sociale dans une vision territoriale transfrontalière doivent donc absolument avoir leur place dans ce document, qui se revendique d'une approche informée, réaliste et "hybridante". Spécifiquement, les points présentés dans la carte p. 22 mériteraient d'être explicités par un bloc narratif dans cette partie, et repris dans la suite du document. Il est en effet regrettable que les "enjeux" présentés sur cette carte qui, du point de vue de l'aménagement territorial, pourraient faire office d'une base d'indicateurs intéressants, ne soient pas ou quasiment pas, ou en tout cas partiellement et subsidiairement, lorsque c'est le cas, repris dans le document (exemple : enjeux et indicateurs d'inéquités de desserte, nombre d'îlots de chaleur, y compris dans les quartiers les plus denses et les moins favorisés, en Suisse, en France, déséquilibres en équipements, inégalités d'accès aux infrastructures, etc.).	La carte est présentée dans la version finale. Par ailleurs, la VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Association Transports et Environnement	La cartographie pourrait être améliorée, notamment en termes de possibilités d'agrandissement Limites de la carte très (trop ?) près de la frontière au sud de l'agglomération. C'est là où il y a déjà beaucoup de travailleur-euses frontalier-ères (= qui vont être demandeur-euses de longs trajets au sein de l'agglomération) et là où il y en aura le plus qui s'y installeront dans les années et décennies à venir.	Un propos a été ajouté sur le fait que ces zones ne sont pas comprises dans le Grand Genève Les cartes sont revues mises à jour.
Commission d'aménagement du territoire	La VTT est la promesse d'un véritable changement de paradigme sociétal si ces visions (j'en vois plusieurs, pas seulement une !) sont appliquées. Il ressort néanmoins que les analyses faites lors des PACA sont présentes mais trop en filigrane. Je comprends le nécessaire "passage à la moulinette" pour que chaque entité accepte la VTT, mais je le regrette idéologiquement.	La construction de la VTT s'est nourrie abondamment des apports des études PACA, mais il est certain que des choix ont été faits pour ne retenir que certains éléments pertinents pour la vision d'ensemble. Les rapports PACA complets sont annexés à la VTT.
Commission de l'urbanisme	P.9, La CU relève une difficulté de lecture des cartes qui ne distinguent pas existant et projet.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Commission de l'urbanisme	P.15, le chapitre Ambition est un peu contradictoire car il se réfère d'une part à la charte du Grand-Genève en transition, dont le contenu embrasse les enjeux environnementaux et sociaux, et d'autre part réduit d'emblée son champ d'action au volet spatial, ce qui est confirmé dans la partie Portée du document et corroboré par le chapitre 3	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commission de l'urbanisme	Nous relevons que les thématiques liées à l'environnement et aux infrastructures (biodiversité, transports notamment, densification) sont bien documentées. Mais nous regrettons que celles qui relèvent des besoins sociaux le soient moins, soit : - que les disparités sociales ne soient pas illustrées à travers les inégalités de revenus, d'accès aux soins, d'accès au logement, de mixité sociale, - que les besoins en équipements ne soient pas précisés et quantifiés	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commission de l'urbanisme	Les cartes des pages 22 et 23 tout comme 26 et 27 étant non terminées, sont donc sous réserve, mais leurs légendes pertinentes constituent une bonne synthèse de diagnostic.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Commission de l'urbanisme	Deux remarques de détail : P.19, l'arc lémanique devrait s'incurver vers Annecy, Chambéry, Grenoble plutôt que pointer vers Lyon. P.24, le chapitre Trésors pourrait être un peu plus complet avec deux thématiques, le paysage et les lieux, ainsi que deux échelles, celle macro des trésors du Grand Genève (Salève, Jet d'eau) et celle des trésors plus locaux (Le Foron, Etangs d'Etrembières, Plage d'Excenevex, port de Vernier...)	Cette partie du document est complétée.
Commission de l'urbanisme	P.28, l'idéogramme est compliqué, il nécessiterait un mode de lecture pour mieux le comprendre, en relation avec le chapitre 1.4 (pour autant que ce schéma ait guidé la méthodologie).	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade. Le schéma figurait déjà dans la feuille de route cantonale.
Commission de l'urbanisme	La réduction du nombre de PACA à 4 est intéressante et tout à fait justifiée et rationnelle. Toutefois, nous soulevons la situation du PACA Rhône qui assemble deux territoires totalement différents de part et d'autre du fleuve	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commission de l'urbanisme	P 38 – Dans ce chapitre Participation citoyenne il serait utile de donner quelques exemples ou expériences sur l'apport de la participation des habitants dans la fabrication de leur territoire, tant de la part des autorités et de leurs administrations que d'initiatives citoyennes, de coopératives, etc	Cette partie du document est complétée.
Commission de l'urbanisme	P.40 Processus politique : Nous pensons que devrait être introduit le constat d'un facteur limitant dû au découpage des entités administratives et politiques. Nous regrettons que ne soit pas mentionnée l'idée d'une « communauté politique » pour favoriser la mise en œuvre des mesures des PA. Dans ce sens, l'idée d'une évolution de la gouvernance du territoire du Grand-Genève pourrait être évoquée	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade. Le processus politique évoqué est celui de l'élaboration de la VTT. Les processus politiques traitant notamment d'autres sujets sont complétés (chapitre 4)
Commission des monuments de la nature et des sites	Des PACA à la vision d'ensemble (p.28-37): L'important travail réalisé sur le paysage dans les PACA disparaît complètement dans la vision développée dans le document.	La question du paysage n'était centrale dans aucun PACA. Elle a été reprise dans le cadrage général de la VTT, dans le sens d'une résultante des multiples actions sur le territoire. Les documents PACA seront annexés à la VTT
Commission des monuments de la nature et des sites	PACA Jura (p.34-35) : La CMNS souligne l'engagement de l'équipe dans sa réflexion et sa volonté de faire évoluer les pratiques de manière à surmonter les contradictions actuelles entre les ambitions et la pratique de l'aménagement du territoire. Elle relève la nécessité d'un portage politique, de moyens institutionnels adaptés ainsi que de changements de nos modes de vie, et a tenté une approche de mise en action concrète et rapide sur cinq focus territoriaux (les résultats ne sont pas dans le document).	Le rapport complet sur le PACA Jura est en annexe de la VTT
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Globalement, nous sommes surpris que le rapport de la VTT fasse l'objet d'une consultation alors qu'il n'est pas finalisé: certaines informations en page 24 et 25 sont manquantes (cartographies et commentaires en cours), le rapport stratégie multimodale 2050 n'est pas joint ni les rapports PACA alors qu'ils feront partie de la version définitive de la VTT Plus précisément, il existe des erreurs de dates en page 31: les ateliers PACA ont eu lieu sur l'année 2023 (et non en 2024: exemple "l'étape des PACA s'est terminée en septembre 2024).	Les dates sont corrigées. Les rapports mentionnés seront joints à la version finale. S'agissant de la stratégie multimodale, la plupart des principes qui y sont développés sont repris dans la version de la VTT mise en consultation
Communauté de communes du Genevois	page 19 carte des métropoles et influence : faire apparaître ST Julien ? Gex apparaît avec 12 000 habitants... Sommes-nous « un creux pointillé », « un couloir » entre Annecy et Genève ?	Le schéma est corrigé.
Communauté de communes du Genevois	page 19: Il serait bien de redonner la répartition des usages : quels types de déplacements et par qui ? Ex loisir, domicile-travail, en France ? en Suisse ? --> mesurer les causes permet de travailler sur les mesures à long terme pour réguler les effets.	Ces éléments sont détaillés dans la Stratégie multimodale transfrontalière, qui sera présente en annexe.
Communauté de communes du Genevois	page 20, 2ème paragraphe « freiner » et non pas « friner »	Corrigé
Communauté de communes du Genevois	page 20 : le ZAN oui mais dès 2014, à l'approbation de notre SCoT des efforts sur la réduction de la consommation d'espace ont été entrepris avec la réduction par deux des espaces urbanisables (de 180 ha à 90 ha).	Ce point est intégré dans les capacités d'accueil.
Communauté de communes du Genevois	manque de légendes sur les cartes du chapitre 1 : ne permet pas d'apporter une analyse sur celles-ci.	Les cartes sont complétées pour la version finale
Communauté de communes du Genevois	page 29 : le deuxième atelier s'est déroulé en janvier 2023 et non en 2024, tout comme la dernière étape (3ème atelier) des PACA était en septembre 2023 et non en 2024	Corrigé
Communauté de communes du Genevois	page 36 : Aucune ZAE sur le territoire de la CCG dans les cartographies ? Ne pas tenir compte de la carte page 37 : cette cartographie a évolué pour devenir la cartographie page 63 : Prise en compte d'une structuration territoriale plus cohérente	Il s'agit en effet des cartes PACA, dont certains éléments/orientations n'ont pas été repris dans la VTT. Elles sont reproduites ici dans un souci de traçabilité du processus
Communauté de communes Faucigny-Glières	Les cartographies de diagnostic sont en cours de réalisation. La cartographie relative aux trésors de l'agglomération (1/2) figurant en page 26, nous semble mériter d'être complétée pour faire apparaître le massif Bargy-Glières.	Une référence est faite dans la carte "Trésors du Grand Genève"

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Commune Anthy sur Léman	<p>Nous adhérons à l'objectif de la VTT concernant l'atteinte de neutralité carbone en 2050, en organisant la vie du territoire à travers son développement harmonieux, ce dernier ne pouvant s'opérer que dans le respect de son environnement, soit l'amélioration du cadre de vie des habitants dans un souci de préservation des milieux naturels et de nos ressources.</p> <p>L'approche du projet, avec ses deux axes, nous semble pertinente :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'Axe 1 prend en compte la « primauté du socle vivant » : indispensable, tant pour nous que pour les générations futures. La vie, au sein de notre territoire, demeurera possible et agréable qu'en prenant compte de cette composante. Reste qu'au-delà de simple intention, il nous faudra le décliner en actions opérationnelles concrètes. •L'Axe 2 prend en compte le renforcement d'une « agglomération multipolaire et rééquilibrée » : là encore, au-delà des mots, il faudra des actes concrets. <p>Pour chacun des points suivants : habitat, emploi, équipement, mobilité, il nous faudra collectivement surmonter les difficultés de mise en œuvre. Il nous faudra lever les freins induits par les différences des deux acteurs que sont la France et la Suisse.</p> <p>Pour cela, il faut impérativement que le développement de notre territoire se fasse de façon harmonieuse et équilibrée de part et d'autre de nos frontières. Il faut que chacun assume et réponde aux besoins de ses citoyens, il en va de l'avenir de nos territoires respectifs, comme de l'équilibre du Grand Genève.</p> <p>Il semble que les attentes de part et d'autre diffèrent. C'est tout au moins ce que l'on ressent au travers des différents échanges. Une situation qui reste à clarifier.</p> <p>Un vrai déséquilibre entre lieu de travail et lieu de résidence persiste et va grandissant entre nos territoires. L'attractivité des salaires élevés en Suisse et celle d'un niveau de vie modérée – élevée pour la France mais plus qu'abordable par rapport à la Suisse – tend à faire de notre territoire une « cité dortoir ».</p> <p>Il est impératif de rectifier cette situation, et l'ambition de la VTT doit être, non seulement de développer le territoire harmonieusement, mais aussi que chacun des deux côtés de la frontière ait la certitude d'avoir une VTT gagnant-gagnant.</p> <p>L'attractivité de la Suisse a plusieurs conséquences problématiques pour la vie sur le territoire de Thonon Agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> •les déplacements journaliers de plusieurs dizaines de milliers de travailleurs qui impactent l'ensemble de la population •le coût du logement qui est fortement tiré à la hausse par les revenus des travailleurs frontaliers, voire des travailleurs de nationalité suisse qui résident en France <p>un lien social dans nos communes qui est mis à mal par cette distorsion de revenus entre salariés travaillant en France et</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>
Commune de Crans	Afin de clarifier vos propos p. 24 il me semblerait utile d'indiquer, dans le titre par exemple, que l'on parle de trésors paysagers (et non culturel ou autre).	Ces éléments sont clarifiés
Commune de Marchissy	Que ce soit pour la société à 2000 watt ou les autres objectifs: il manque le volet concret d'incitatifs fiscaux ou autres, de politique de transports publics gratuits pour tous...etc Il y a un décalage entre le constat et l'impératif d'agir rapidement et la mise en place concrète de moyens pour les atteindre	Le chapitre 4 Mise en œuvre qui est étoffé répond précisément au besoin de concrétiser la vision
Commune de Prangins	<p>Ajouter une partie « consultation » dans le chapitre 1.4</p> <p>Ajouter une carte générale illustrant l'ensemble des PACA</p> <p>Corriger certaines dates p. 29 :</p> <p>-« Le deuxième atelier du mois de janvier 2024 (et non 2023) »</p> <p>-« L'étape des PACA s'est terminée en septembre 2023 (et non 2024) »</p>	<p>Un rapport de consultation est élaboré et mis à disposition.</p> <p>Corrections apportées</p>
Commune de Rolle	<p>Il faudra prévoir un titre « consultation » qui reprendra les principaux apports de cette consultation actuelle.</p> <p>La délimitation des PACA n'est pas très explicite et pourrait être éventuellement précisée.</p>	Un rapport de consultation est élaboré et mis à disposition.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	Il est mentionné que la VTT a pour finalité d'être intégrée dans les futurs documents de planification, à savoir les SCOT et PLU(i) côté français. Le document en l'état risque d'être « hors-sol », il est nécessaire d'insister sur sa simplification et la vulgarisation des orientations et des mesures.	Ce sera en effet le travail des SCOT (et des PLU)
Conseil départemental de la Haute-Savoie	<p>De plus, la VTT telle qu'elle est présentée paraît être un mélange entre une « vision » et un exercice de « prospective », cependant, ce sont deux exercices différents.</p> <p>La vision laisse un degré de liberté plus limité tandis que la prospective permet de mettre en avant différents scénarios.</p>	La VTT est en effet moins un exercice de prospective qu'une image à atteindre en 2050. IL n'y est pas question d'élaborer plusieurs scénarios.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	<p>Tout au long du rapport, on fait référence aux « conditions cadres » territoriales.</p> <p>Toutefois, il n'y a, à ce jour, pas véritablement de consensus politique sur ces conditions cadres alors que la vision proposée semble entérinée l'asymétrie France / Suisse.</p>	Ces "conditions cadre" ne sont effet pas discutées par la VTT, qui reste un document d'aménagement du territoire. Les questions de déséquilibres sont traitées dans d'autres démarches, comme celle sur la métropolisation
Conseil du développement durable	De manière générale, l'aspect social ne ressort pas assez à la lecture du document, j'ai bien noté dans la toute fin, page 116, que les réponses aux objectifs sociaux doivent être encore traitées. Ceci dit pour le chapitre 1, sous "Métropolisation du Grand Genève" il y a plusieurs éléments que l'on pourrait regrouper dans un sous-chapitre "Enjeux sociaux" comme cela a été fait pour les enjeux écologiques. Cela permet d'articuler le chapitre cadre sur les axes du développement durable et de poser les questions ou défis essentiels qui doivent être traités par la suite.	Le chapitre 1.3 a été précisé pour les enjeux sociaux et économiques

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Coordination Transports et Déplacements	Il est mentionné dès le début que la VTT est non contraignante... S'il n'y a pas une petite part d'obligation, l'objectif ne sera pas atteint. La cartographie présentée est de piètre qualité et devrait être clairement agrandie afin d'obtenir une lisibilité acceptable.	il est précisé que la VTT a un caractère non contraignant (ch. 1.2); il ne peut en être autrement pour document qui n'a pas d'existence légale ou administrative
Département de l'Ain	P15 - 1.1 : « Ces autres sujets de coopération transfrontalière doivent trouver réponse à travers des modalités de gouvernance, d'actions concertées et de financement renforcées » : Les questions d'équilibre et de solidarité sont présentées ici, sans toutefois que soit clairement ébauchées des solutions pour ce qui concerne l'effet frontière et l'effet monnaies.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Département de l'Ain	P15 - 1.2 : Seuls les SCoT sont évoqués ici comme document de planification français. Comment appréhender la VTT à l'interface du SRADDET et des SCoT notamment vis-à-vis de la déclinaison des enveloppes de consommation foncière qui doivent être allouées par le SRADDET avant la fin de l'année 2024 ?	Corrigé
Département de l'Ain	P19 : Schéma « Relation entre métropoles » : bien qu'il s'agisse d'un schéma de principe, il nous semble qu'il pourrait être retravaillé pour mieux positionner géographiquement les principales villes de l'aire lémanique et celles qui y sont connectées.	Les cartes et schémas sont mises à jour.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Clarification souhaitable pour les "4 systèmes" définis par PACA Jura (p. 34) ► carte PACA Jura à valoriser (+ ajouter légende) ► la notion "d'hybridation" (p. 8) gagnerait à être développée car on distingue mal en quoi elle pourrait donner des orientations ; ou en quoi elle pourrait remplacer la notion de pesée d'intérêt (p. 6)	Les rapports PACA seront annexés à la VTT. Des clarifications sont apportées dans le document.
Direction générale de l'environnement	Le paysage n'est pas vraiment traité comme une thématique à part entière. Il devrait faire l'objet d'un chapitre particulier, à l'instar de celui sur les enjeux écologiques.	La question du paysage n'était centrale dans aucun PACA. Elle a été reprise dans le cadrage général de la VTT, dans le sens d'une résultante des multiples actions sur le territoire.
Direction générale du territoire et du logement	p. 15 : chapitre 1.2 « Portée du document », il est indiqué que les futures planifications des partenaires seront révisées en s'appuyant sur la vision territoriale transfrontalière, sans toutefois préciser pendant combien de temps cette vision servira de référence. Demande : préciser le chapitre sur ce point. Cas échéant, indiquer si processus en continu.	Le texte est précisé (portée du document et chapitre 4)
Direction générale du territoire et du logement	p. 20 : le texte parle « d'importance nouvelle accordée au sol en tant que ressource » en faisant notamment référence à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Cette loi ayant été révisée il y a déjà 10 ans. Il nous semble peu approprié de parler d'« importance nouvelle ». Demande : reformulation.	La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.
Direction générale du territoire et du logement	p. 23 : la légende précise que la donnée sur les cours d'eau anthropisés concerne exclusivement le canton de Genève. Une donnée est aussi disponible pour le canton de Vaud à ce sujet. Elle peut être consultée via le lien suivant : guichet professionnel. Demande : utiliser la donnée « cours d'eau anthropisés » sur le géoportail VD.	La carte est corrigée /complétée.
Direction générale du territoire et du logement	p. 29 : il est précisé que « le deuxième atelier du mois de janvier 2024 a été consacré au diagnostic critique et aux premières orientations. ». Cet atelier s'est déroulé en janvier 2023 et non en 2024. Sur le schéma présenté en bas de page, mentionner également le PDCn vaudois parmi les projets de planification en cours de révision.	Le texte est corrigé.
Direction générale du territoire et du logement	p. 30 à 37 : les cartes relatives aux différents PACA sont en grande partie illisibles à cette échelle. Elles devraient être proposées en annexe, à une plus grande résolution, avec la légende associée. Demande : revoir les cartes PACA en les rendant plus lisibles, simplifier leur lecture et leur compréhension. Les mettre éventuellement en annexe si plus compréhensible.	Les documents PACAs sont annexés à la VTT.
Direction générale du territoire et du logement	p. 34 PACA Jura : le vocabulaire-texte est généralement assez complexe à appréhender. Veiller à l'utilisation d'un vocabulaire accessible au plus grand nombre pour le texte à compléter « apports du PACA Jura à la VTT ».	le texte est ajusté.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>Un document sans fondement ou rôle sur le plan légal</p> <p>Ce chapitre donne l'impression de faire table rase des principes existants et contraignants de l'aménagement du territoire cantonal en Suisse ; il s'affranchit aussi très probablement des principes en vigueur en France. Il faut souligner que la VTT n'a aucune portée légale, ce document n'étant prévu par aucune loi ou aucun règlement en vigueur. Pour rappel, s'agissant de l'aménagement du territoire cantonal, les documents et procédures suivants sont prévus par la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le plan directeur cantonal -Le concept de l'aménagement cantonal -Le schéma directeur cantonal <p>S'agissant de l'agglomération du Grand Genève, outre les documents prévus par les législations afférentes à l'aménagement du territoire stricto sensu de part et d'autre de la frontière, le Projet d'agglomération constitue le document de référence et son élaboration suit, là aussi, une procédure claire prévue par le droit.</p> <p>La VTT ne contient aucun renvoi à la législation existante et ne cherche pas à fonder son existence ou sa raison d'être en référence au cadre légal en vigueur. A la page 15 il est admis que « La Vision territoriale transfrontalière est un document non contraignant » mais il est aussi précisé que ce document « sert de cadre de référence » et que « C'est sur elle que s'appuieront notamment les révisions des futures planifications des partenaires : Plan Directeur Cantonal du Canton de Genève, Schémas de Cohérence Territoriaux du Genevois français, Plan Directeur Régional du district de Nyon et Plan Directeur Cantonal du Canton de Vaud, futures générations de Projet d'agglomération ».</p> <ul style="list-style-type: none"> - La FMB refuse cette conception infondée des choses et le rôle dévolu à la VTT. <p>L'aménagement du territoire s'insère dans un cadre légal bien défini, de rangs fédéral et cantonal (en Suisse ; la FMB ne se prononce pas sur la réalité en France). La VTT n'est pas prévue par ce cadre légal et n'a donc pas à servir de cadre de référence sur lequel les documents de planification contraignants, notamment le plan directeur cantonal, devraient s'appuyer. L'élaboration desdits documents se fait en fonction d'une procédure claire et impérative et la VTT n'y figure pas. La VTT aurait pu peut-être constituer une partie d'étude, parmi d'autres, par exemple dans le cadre du volet « Vision d'ensemble » du Projet d'agglomération, mais ne peut très clairement pas se voir donner le rôle de cadre de référence de l'aménagement du territoire.</p>	<p>La portée du document est précisée et le lien avec les bases légales tant suisses que françaises est précisé (chapitre 1)</p>
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>Un document sans fondement ou rôle sur le plan légal</p> <p>Ce chapitre donne l'impression de faire table rase des principes existants et contraignants de l'aménagement du territoire cantonal en Suisse ; il s'affranchit aussi très probablement des principes en vigueur en France. Il faut souligner que la VTT n'a aucune portée légale, ce document n'étant prévu par aucune loi ou aucun règlement en vigueur. Pour rappel, s'agissant de l'aménagement du territoire cantonal, les documents et procédures suivants sont prévus par la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le plan directeur cantonal -Le concept de l'aménagement cantonal -Le schéma directeur cantonal <p>S'agissant de l'agglomération du Grand Genève, outre les documents prévus par les législations afférentes à l'aménagement du territoire stricto sensu de part et d'autre de la frontière, le Projet d'agglomération constitue le document de référence et son élaboration suit, là aussi, une procédure claire prévue par le droit.</p> <p>La VTT ne contient aucun renvoi à la législation existante et ne cherche pas à fonder son existence ou sa raison d'être en référence au cadre légal en vigueur. A la page 15 il est admis que « La Vision territoriale transfrontalière est un document non contraignant » mais il est aussi précisé que ce document « sert de cadre de référence » et que « C'est sur elle que s'appuieront notamment les révisions des futures planifications des partenaires : Plan Directeur Cantonal du Canton de Genève, Schémas de Cohérence Territoriaux du Genevois français, Plan Directeur Régional du district de Nyon et Plan Directeur Cantonal du Canton de Vaud, futures générations de Projet d'agglomération ».</p> <ul style="list-style-type: none"> - La FMB refuse cette conception infondée des choses et le rôle dévolu à la VTT. <p>L'aménagement du territoire s'insère dans un cadre légal bien défini, de rangs fédéral et cantonal (en Suisse ; la FMB ne se prononce pas sur la réalité en France). La VTT n'est pas prévue par ce cadre légal et n'a donc pas à servir de cadre de référence sur lequel les documents de planification contraignants, notamment le plan directeur cantonal, devraient s'appuyer. L'élaboration desdits documents se fait en fonction d'une procédure claire et impérative et la VTT n'y figure pas. La VTT aurait pu peut-être constituer une partie d'étude, parmi d'autres, par exemple dans le cadre du volet « Vision d'ensemble » du Projet d'agglomération, mais ne peut très clairement pas se voir donner le rôle de cadre de référence de l'aménagement du territoire.</p>	<p>La portée du document est précisée et le lien avec les bases légales tant suisses que françaises est précisé (chapitre 1)</p>
Fédération Suisse des urbanistes	<p>Calendrier et cohérence entre la consultation de la VTT et le PA5</p> <p>Nous notons que le calendrier prévu pour l'inscription des mesures du Projet d'Agglomération 5 pour juin 2024 est en décalage avec les échéances de la consultation de la VTT. Cette divergence temporelle risque de compromettre l'objectif de rendre le projet compatible avec les impératifs climatiques vu que la réalisation envisagée de ces mesures est prévue entre 2028 et 2032.</p>	<p>Le PA5 ne pourra pas intégrer des mesures horizon A de la VTT. Il s'agira plutôt du PA6.</p>

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Fédération Suisse des urbanistes	<p>Priorisation : La VTT identifie les actions à l'horizon 2050. Il est impératif que cette vision à long terme soit accompagnée d'une stratégie claire pour prioriser dès maintenant les mesures nécessaires à sa réalisation et pour déterminer celles qui doivent être abandonnées en vue d'atteindre les objectifs fixés. En effet, l'identification des actions à long terme doit être accompagnée d'une feuille de route détaillée, avec des étapes intermédiaires claires et des actions concrètes à entreprendre dès aujourd'hui. Il est donc crucial que la VTT se prononce sur les mesures à privilégier immédiatement, ainsi que sur celles qui peuvent être progressivement abandonnées ou réorientées pour garantir la cohérence et l'efficacité de la transition vers un territoire plus durable et résilient.</p> <p>Par ailleurs, il nous semble indispensable que la VTT identifie dès à présent les principaux freins légaux à la mise en œuvre de la vision. De nombreuses lois et règlements devront être adaptés ou révisés et pas uniquement les documents de planification. Le cadre légal et réglementaire doit être modifié. Or, vu les délais de débat et d'instruction de tels objets au Grand Conseil, il est urgent que ce chantier soit rapidement engagé.</p>	<p>La VTT pose des principes généraux; ce sera aux planifications subséquentes de proposer une feuille de route des actions à réaliser. Cela dit, le chapitre 4 mise en œuvre donne déjà quelques pistes dans ce sens</p>
Fondation pour les terrains industriels	<p>Il n'y a en général pas de mention des enjeux économiques, son développement, quels types d'activités et d'emplois. Il serait bien également d'avoir des éléments de guidance concrets sur le développement de l'économie durable et sur sa mise en oeuvre dans les outils d'aménagement du territoire.</p> <p>Il est évoqué que le dynamisme économique va se poursuivre et se transformer. Quelles sont les tendances anticipées ? Les tendances citées, incomplète au regard de l'évolution des chaînes de valeurs de l'économie secondaire, oublient également la circularité des ressources mentionnée comme principe général de la VTT. Pas de mention non plus de la volatilité du secteur des services par rapport à la production et artisanat local soutenant le tissu bâti et la consommation des ménages.</p> <p>Dans le PACA ARVE, les zones d'activités sont mobilisées comme espace de recyclage urbain. Qu'est-ce que cela veut dire ? Requalification industrielle ou déménagement des activités économiques ? LA FTI rappelle qu'il n'y a pas (ou presque pas) de friches industrielles à Genève et que toutes les zones contiennent des emplois qualifiés et utiles.</p>	<p>Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Genèvemobilité	<p>Il est utile en premier lieu de rappeler que tant la Charte du Grand Genève que la Feuille de route ne constituent pas des outils ayant reçu l'approbation du Grand Conseil. Elles ne peuvent donc n'être que considérées comme des sources d'inspiration, qui ne sauraient être ni contraignantes, ni servir de justification quelconque à d'autres projets. Il nous est rappelé le rôle de la participation citoyenne dans la constitution de ce document. Il convient de souligner que seules les personnes intéressées se manifestent pour participer à ce type de forums, quand elles ne sont pas directement incitées à donner leur avis. On ne saurait par conséquent en tirer la conclusion d'une validation populaire. Il en est de même pour le processus politique, où il est indiqué que nombre d'élus ont approuvé les différentes démarches. Cela ne remplace en aucun cas un vote parlementaire, soumis à référendum sous nos latitudes. On ne peut donc se prévaloir, par ces différentes démarches, d'une approbation démocratique, qui reste le cas échéant à mener.</p> <p>Il est également assez surprenant de constater que l'être humain n'est pas compris dans la définition du socle du vivant, qui se veut le point central du développement territorial. Si l'on peut tout à fait comprendre le souhait de redonner une certaine place à la biodiversité et rééquilibrer la possession de l'espace entre les différentes formes de vie, il convient de ne pas nier l'activité humaine, qui est une réalité.</p> <p>On a par ailleurs le sentiment que ce document, qui se fonde notamment sur les travaux des PACA, est une sorte de liste au Père Noël, dressée par une minorité agissante quelque peu déconnectée des réalités. Ainsi, après la ville du quart d'heure, on y découvre un nouveau concept qui est la règle des deux kilomètres. S'il est bien de rêver l'avenir, il est tout aussi indispensable de conserver un certain réalisme. Faute de quoi l'exercice risque d'être vain.</p>	<p>La démarche de participation citoyenne, le processus politique mis en place n'ont pas fait office de validation démocratique du document. Il n'est d'ailleurs pas question d'une "validation démocratique" du document. Il s'agit d'un document de cadrage qui esquisse les conditions d'un accueil de population et d'emplois et d'organisation du territoire qui soient en conformité avec les objectifs de transition écologique. le chapitre 1 - Portée du document est précisé sur ce point.</p>
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Les communes d'Arve & Lac entendent faire une prise de position commune qui représente leur avis commun au sujet de la VTT soumise à consultation</p> <p>Sur le fond</p> <p>Les communes d'Arve & Lac constatent et regrettent que la question politique de fond qui sous-tend l'ensemble du travail - soit le projet de développement économique et démographique - ne soit abordée que sous l'angle de scénarios démographiques. Elles déplorent que ce débat ne soit pas conduit sous la forme publique et démocratique qu'il mérite.</p> <p>L'aménagement du territoire est l'un des leviers importants de l'action publique dans ce domaine, mais il nécessite un choix explicite issu d'un débat démocratique, autre que simplement le choix du scénario le plus haut.</p>	<p>il n'y a pas de "choix" du scénario le plus haut. Le croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Autre problème de fond, les communes estiment que l'absence de démonstration sur la compatibilité entre le développement économique et démographique retenu et l'ambition affirmée de décarbonation, de préservation des ressources et de la biodiversité remet en question le travail. Leur conviction est inverse, c'est à dire que ces deux positions ne sont pas compatibles, et qu'il est erroné de les séparer dans la réflexion.</p>	<p>Dans la VTT, nous affirmons au contraire que la poursuite de l'augmentation de la population est compatible avec la décarbonation des modes de vie et la préservation et amélioration de la biodiversité.</p>
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Les communes attendent également des réponses aux questions posées par les différentes cours des comptes. Et en particulier, en quoi ce travail apporte des éléments supplémentaires importants par rapport aux projets d'agglomération précédents, qui justifient l'argent public dépensé, alors que les mesures des PA précédents déjà acceptées sont très en retard sur les dates de réalisation.</p>	<p>La VTT est précisément une vision nouvelle qui doit fonder les prochains projets d'agglomération, en raison d'un contexte nouveau qui est celui de la transition écologique. Il est par ailleurs juste de dire que la question de la mise en œuvre doit être posée et résolue</p>

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Les Vert-e-s genevois-es	<p>De manière générale, le document est fidèle à sa promesse de prendre en compte en priorité l'enjeu de la transition écologique. Il est présenté comme un cadre de référence, non-contraignant et l'ensemble de son articulation reflète ce cadre de base. Le principal souci concerne les prémisses du document qui se basent sur des projections démographiques de 190'000 à 400'000 habitant-e-s en plus dans le Grand Genève. Comme le montre l'étude environnementale en annexe du document, cette hypothèse de base est irréaliste car ses impacts seraient catastrophiques sur l'environnement (les 6 objectifs environnementaux de la Charte du Grand Genève ne sont pas totalement atteints et les capacités d'accueil sont largement dépassés), ce qui constitue un contraste flagrant avec le récit du document auquel les Vert-e-s adhèrent pleinement. L'hypothèse de base est donc incompatible avec les principes mêmes portés par la VTT. Par ailleurs, on peut opposer à ces hypothèses démographiques deux points clés qui ne sont jamais discutés dans le document. D'une part, de la capacité politique des autorités du Grand Genève de faire émerger un nombre suffisant de logements pour accueillir cette population. Ce qui le cas échéant et si les hypothèses devaient être avérées, reviendrait à aspirer une main-d'œuvre venant de territoires de plus en plus éloignés (hors du Grand Genève) avec toutes les externalités négatives afférentes.</p> <p>D'autre part, ces hypothèses démographiques procèdent elles-mêmes de prérequis qui ne sont jamais rediscutés, alors qu'ils entrent potentiellement en conflit avec les principes généraux de la VTT. Ces projections supposent que la Suisse (et la France) maintienne son niveau de croissance économique et son attractivité fiscale pour les 25 prochaines années, tout en continuant de siphonner la main-d'œuvre des régions françaises et du canton de Vaud. Ces présupposés ne sont jamais exposés comme tels dans le document et ne sont, par conséquent, jamais mis en relation ou en opposition avec les grands principes de la VTT.</p>	<p>Le croissence prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Les Vert-e-s genevois-es	Par ailleurs, si le document met l'accent dès le début mis sur la transition écologique, tout l'aspect social de la transition écologique est peu ou pas mis en avant tout au long du document. A titre d'exemple, Les 4 objectifs sociaux de la Charte du Grand Genève ne sont pas évalués.	Le chapitre 1.3 a été précisé pour les enjeux sociaux et économiques
Les Vert-e-s genevois-es	La cartographie présentée est de manière générale peu lisible. Les cartes devraient être soit augmentées soit devenir interactives, en cochant éventuellement des éléments qui apparaîtraient sur les cartes.	Les cartes sont revues mises à jour.
Les Vert-e-s genevois-es	Enfin, le cadre du Grand Genève devrait être augmenté au niveau du sud de l'agglomération car c'est dans cette partie que se concentre une part grandissante des travailleur-euses frontaliers-ères.	Un propos a été ajouté sur le fait que ces zones ne sont pas comprises dans le Grand Genève
Mouvement pour une Agriculture Paysanne Citoyenne	Le cadre est très vaste. Le MAPC est évidemment aligné avec les 4 axes principaux tels qu'ils sont présentés. Toutefois, on se questionne sur la capacité (les moyens attribués) pour développer chacun de ses axes et les mettre en oeuvre sur le terrain. Il faudrait que la communication soit encore plus simple d'accès à destination du grand public.	Un résumé à destination du grand public sera produit; il sera largement basé sur le résumé déjà présent dans le document. La question de la mise en œuvre est abordée dans le chapitre 4
Noé21	<p>Accord avec les constats et menaces: déséquilibres socio-économies et des ressources fiscales, étalement urbain, impacts environnementaux, nécessaire remise en question de l'A, importance cardinale de la charte du GG en transition</p> <p>Désaccord profond sur le postulat des projections démographiques (+400khab, +250 emplois en 2050) de qui visent à poursuivre le développement démographique et économique des 20 dernières années (depuis les bilatérales et la libéralisation du statut de frontalier). Ces projections représentent un choix politique, celui de privilégier une croissance quantitative – donc déséquilibrée - plutôt que qualitative – et potentiellement équilibrée - alors qu'elles sont présentées comme une base de travail objective indiscutable. La logique consistant à chercher où placer la démographie supplémentaire de la manière la moins dommageable possible doit être renversée : il faut partir de la démographie que le territoire peut accueillir pour satisfaire aux objectifs de la transition écologique de la charte du Grand Genève et pour assurer la qualité de vie pour en déduire les politiques publiques et l'aménagement du territoire.</p> <p>Problème de périmètre : le Grand Genève s'arrête très près de la frontière sur l'écran Sud, alors que l'économie genevoise structure (ou plutôt déstructure) le territoire bien au-delà (pour mémoire, Annecy est la 3e ville en termes de nombre de frontaliers). Il est donc primordial de se coordonner avec les autorités concernées sur comment aménager le territoire dans le futur, même si leur territoire n'appartient pas au Grand Genève.</p> <p>Méthode de travail PACA: tentative d'efface la frontière louable, mais in fine approche hors sol par rapport à la réalité des bassins de vie qui sont encore très (trop) discriminés par la frontière</p> <p>Travail de concertation louable</p>	<p>Le croissence prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p 20 à 23 : La carte des enjeux sociologiques de l'agglomération est imbriquée entre le texte concernant les enjeux écologiques et sa carte => placer dans le bon ordre. Il n'existe pas à ce stade de texte abordant les enjeux sociologiques comme cela est le cas pour les enjeux écologiques => à compléter.	Ce point est clarifié.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 26: ajouter le lac dans trésors de l'agglomération	Ces éléments ressortent des propositions citoyennes.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 27 "Caractéristiques démographiques" => choisir un autre titre correspondant mieux aux points listés en dessous. Dans la liste des équipements on pourrait ajouter les infrastructures d'accès à l'eau (plages, etc.). Au niveau des transports publics les lignes hors réseau ferré, tram et BHNS mentionnés me paraissent aussi faire partie des trésors de l'agglo. Ne pas oublier non plus tout ce qui est en place ou projeté au niveau du vélo (voies vertes, axes forts vélo, etc).	Cette carte est clarifiée.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 28: agrandir le schéma en pleine page afin d'augmenter sa lisibilité p. 29: erreur dans la date dans le texte lié à la note de bas de page n°6	Le schéma est reproduit pour illustrer le processus d'élaboration de la VTT. Pour plus de détail, il faut se référer à la Feuille de route 2021
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 31: réaliser un zoom des cartes sur les périmètres afin d'en augmenter la lisibilité. Pas sûr de l'utilité de la carte du bas sans légende et difficilement lisible.	Là aussi, il s'agit d'une illustration à titre d'exemple des PACA. Les lecteurs intéressés peuvent consulter le rapport PACA en annexe
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 38 § 5 : "Pour limiter les besoins en déplacement, ...": vu que la majeure partie des déplacements sont liés aux activités de loisirs, les activités de loisir de proximité en plein air ont un grand rôle à jouer dans ce contexte et devraient en ce sens être pris en compte ici.	Il s'agit d'un résumé des propositions du PACA Rhône
Office cantonal de l'eau	Nous nous demandons si cette partie ne devrait pas être séparée du reste du document, ou globalement réduite, par exemple est-il utile de rappeler la méthodologie et le contenu des PACA ?	Il est important de montrer que les études PACA sont la matière sur laquelle a été construite la VTT
Office cantonal de l'eau	S'agissant d'une vision à 2050, la carte des températures de la page 21 devrait plutôt être une carte à 2050 plutôt que 1980-2010. De plus, la carte est centrée sur le cœur de l'agglomération alors que la vulnérabilité concerne l'ensemble du territoire. Il conviendrait de réajuster l'échelle. Il pourrait être intéressant de s'inspirer de certaines des cartes de vulnérabilité des territoires produites par l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (AERMC). Nous ne pensons pas que la carte des dangers liés à l'eau de la page 21 soit la plus pertinente dans cette partie du rapport, peut-être plutôt la carte de la qualité biologique des écosystèmes aquatiques ?	Les données pour produire ces éléments ne sont pas disponible. Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Office cantonal de l'eau	En page 22, sous la rubrique "Environnement naturel. A préserver ou restaurer", n'est-il pas plus pertinent de parler des îlots de fraîcheur plutôt que de chaleur ? Et parler des îlots de chaleur dans la carte page 23 sous la rubrique "milieux et territoires dégradés" ?	Les données à disposition concernent plutôt les îlots de chaleur.
Office cantonal de l'eau	En page 23, comme vulnérabilité climatique, il conviendrait de préciser qu'il s'agit de risques des crues et de ruissellement, et d'ajouter sous "vulnérabilité climatique" la sécheresse et les étiages de cours d'eau. Dans "milieux et territoires dégradés", il convient aussi d'évoquer la qualité biologique dégradée des cours d'eau. Pour la partie française, le référentiel des obstacles à l'écoulement des eaux (données de l'Office français de la biodiversité) pourrait compléter les données "cours d'eau anthropisés" du territoire genevois, ou alors le référentiel du risque de non atteinte du bon état (données AERMC). Il semblerait pertinent de produire une carte sur le risque de non atteinte du bon état des eaux (selon directive cadre européenne et exigences de la confédération), beaucoup plus englobante de la qualité des eaux et des milieux naturels, plutôt qu'une carte sur les cours d'eau anthropisés.	Corrections apportées. Pas de données disponible pour une nouvelle carte.
Office cantonal de l'eau	Il nous semble un peu réducteur de considérer que les "trésors" de la page 24 soient uniquement liés au paysage. Peut-être serait-il pertinent d'évoquer d'autres trésors ?	Cette carte des trésors reflète les avis des citoyens dans les ateliers citoyens (avr-mai 2023) à qui on a demandé de citer des lieux auxquels ils tenaient
Office cantonal de l'eau	En page 26, les surfaces de promotion de la biodiversité ne sont pas des milieux, mais des sites faisant l'objet d'actions de préservation/revitalisation par les pratiques. Elles ne sont à notre sens pas adaptées pour ce listing. Si l'approche se veut axée sur des milieux diversifiés, il manque les interfaces entre milieux (lisières forestières, pré-bois, ...). Par ailleurs, il manque les prairies sèches et les milieux alluviaux. Il vaudrait probablement mieux synthétiser tout cela avec des milieux forestiers, milieux ouverts, milieux de lisières, milieux aquatiques et humides d'une part, et des milieux agricoles intensifs et extensifs d'autre part ; surtout si l'idée est d'inclure en plus sur cette carte la géomorphologie, les continuités écologiques, etc. Plus globalement, nous ne comprenons pas bien ce que la carte de la page 26 souhaite mettre en lumière. Est-ce le socle du vivant ?	Ces éléments sont clarifiés
Office cantonal de l'environnement	A la p. 20, la limitation de la consommation de sol doit être précisée. On parle ici de sol en sa qualité comme support à la biodiversité. En effet, un sol n'est pas forcément de qualité. Un sol soumis à une agriculture intensive peut être pauvre et impropre au développement d'une biodiversité riche. De ce point de vue, l'objectif zéro artificialisation est important, mais à replacer en contexte avec des mesures plus précises identifiant l'importance de sols naturels, non remaniés.	Eléments clarifiés.
Office cantonal de l'environnement	Cartes du chapitre 1.3: Il serait intéressant de prévoir sur la carte diagnostic des enjeux écologiques et la carte des trésors perçus par les citoyens (chapitre 1.3), lorsque cela est possible, des cartes "Bruit" et "Qualité de l'air" illustrant les zones où la qualité de l'air est insatisfaisante/excellente ainsi que les zones fortement exposées au bruit/ zones où les ambiances sonores sont naturelles.	Une carte des ambiances sonores n'est pas faisable à l'échelle de l'agglomération.
Office cantonal de l'environnement	Les thématiques identifiées en p. 22 et 23 constituent des menaces quelle que soit la valeur des "trésors" en présence. Il faut donc de ce fait modifier la première phrase de la p. 24.	les textes sont clarifiés.
Office cantonal de l'environnement	p. 24: Remplacer les termes "artificialisation des sols" par "perte de sols naturels" p. 24: Supprimer le terme "forestier" dans la phrase "Le paysage du Grand Genève recouvre donc à la fois les espaces agricoles, forestiers, naturels et urbains.". Un espace forestier est en effet un espace naturel.	Cette notion est introduite dans le document.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Office cantonal de l'environnement	A p. 33: : la police de la légende est trop petite, actuellement il faut afficher à 400% pour que cela soit lisible.	Les lecteurs intéressés peuvent consulter le rapport PACA qui sera en annexe
Office cantonal des transports	Cette partie du rapport n'est pas totalement finalisée (plusieurs cartes portent la mention "cartographie et légende en cours" et sont incomplètes ; les synthèses des apports des différents PACA ne sont pas formalisées). Certains schémas et cartes présentés au format "demie-page A4" sont peu lisibles et dépourvus de légendes. Ce chapitre requiert encore beaucoup de clarifications, notamment la carte en page 23. Globalement toutes les infrastructures de transport sont considérées comme des coupures dégradant les milieux et territoires : du tram sur la route de Chancy jusqu'à la route de Laconnex, pourtant considéré comme un exemple d'insertion urbaine, jusqu'à la voie verte pourtant réfléchié comme un milieu favorable à la biodiversité. Il convient vraisemblablement d'affiner la cartographie pour préciser les lieux à enjeux et éviter ainsi un rejet prématuré du document	La carte est en cours de construction; il est question de ne représenter que les "infrastructures lourdes". On est d'accord que la voie verte n'en est pas une; pas contre, les routes à fort trafic routier, comme les pénétrantes routières, sont des coupures.
Office cantonal des transports	S'agissant des enjeux, il paraît également important de développer un propos sur les thématiques sociales/sociétales ainsi qu'économiques.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Office cantonal des transports	Le tout devrait être accompagné d'un véritable diagnostic territorial avec des indicateurs-clés permettant de mesurer l'ampleur des transitions à engager.	La suggestion est intéressante, mais nous n'avons pas la matière pour tirer un bilan exhaustif des planifications précédentes. Pour information, l'office de l'urbanisme est en train de rédiger un bilan de cette nature sur le PDCn 2030. Il figurera dans la feuille de route pour la révision du PDCn.
Office cantonal du génie civil	Cette partie du rapport n'est pas totalement finalisée (plusieurs cartes portent la mention "cartographie et légende en cours" et sont incomplètes ; les synthèses des apports des différents PACA ne sont pas formalisées. Certains schémas et cartes présentés sont peu lisibles et dépourvus de légende. Globalement toutes les infrastructures de transport sont considérées comme des coupures dégradant les milieux et territoires, du tram sur la route de Chancy jusqu'à la route de Laconnex, pourtant considéré comme un exemple d'insertion urbaine, jusqu'à la voie verte pourtant réfléchié comme un milieu favorable à la biodiversité. Le développement d'un propos sur les thématiques sociales, sociétales ainsi qu'économiques paraît nécessaire pour préciser le cadre dans lequel s'inscrit l'ambition et la portée du document.	Les cartes sont revues mises à jour. La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Office de l'urbanisme	Le point 1.2 sur la portée de la VTT devrait être clarifié (cf. remarques générales). Soit l'intention est de porter un projet de territoire spatialisé, dans ce cas un travail conséquent reste à faire pour consolider les orientations spatialisées et le chapitre de mise en œuvre, soit il s'agit d'un document qui pose les principes et laisse à charge des territoires la concrétisation de ces principes, et dans ce cas il s'agit de préciser la portée du document pour éviter de générer des attentes.	Le chap. 1.2. a été un peu étoffé quant au caractère principal de la VTT
Office de l'urbanisme	Cette partie aurait pu évoquer le renforcement du caractère hypothétique de la prospective territoriale, compte tenu du contexte actuel, marqué en particulier par le dérèglement climatique. On peut affirmer avec un haut degré de probabilité que ce contexte va désormais agir sur la plupart des variables sur lesquelles s'établissaient jusqu'à aujourd'hui les projets de territoire, sans que l'on puisse pleinement anticiper dans quelles directions et à quelle intensité. Ces éléments devraient nous interroger sur l'objectif même d'élaborer une vision territoriale unique à l'horizon 2050.	Le chap. 1.2. a été reformulé pour inclure l'incertitude
Office de l'urbanisme	Point 1.3 Enjeux globaux et locaux : de manière générale, le socle du vivant (non humain) et les enjeux environnementaux paraissent plus développés que ceux en lien avec les activités humaines. Pour rééquilibrer la portée des deux socles, il faudrait inclure un enjeu démographique et social au même niveau d'importance que les enjeux environnementaux. Cela inclura de décliner les risques liés aux iniquités sociétales (disponibilité de logements abordables pour tous, perte de liens sociaux, saturation des équipements, etc.). Ces derniers sont simplement évoqués en page 22 sans expliciter leur importance pour le vivre-ensemble et la justice sociale (concepts totalement absents de la vision territoriale).	Le chapitre 1.3 a été précisé pour les enjeux sociaux et économiques
Office de l'urbanisme	Il manque un bilan et une évaluation de la situation des planifications et projets en cours (PA) sur le grand Genève. Ce bilan pourrait être présenté dans le chapitre Résumé page 7 : constat des réussites et des échecs. Il est important de préciser d'où on part ?	La suggestion est intéressante, mais nous n'avons pas la matière pour tirer un bilan exhaustif des planifications précédentes. Pour information, l'office de l'urbanisme est en train de rédiger un bilan de cette nature sur le PDCn 2030. Il figurera dans la feuille de route pour la révision du PDCn.
Office de l'urbanisme	Métropolisation : développer la partie sur la dynamique démographique : le projet de territoire est différent avec 190 000 habitants supplémentaires ou 400 000 ; des variantes de récits sont à construire en fonction des seuils à atteindre. Partant du socle du vivant, comment façonne-t-on une agglomération avec 400'000 habitants supplémentaires. Préciser comment ce scénario a été validé.	Le croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Office de l'urbanisme	<p>P18-27 Illisibilité des cartes et schémas</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pages 18 et 19, les schémas sont illisibles (18) ou redondants. Résolution à reprendre. •P 21 Carte des températures : problème d'échelle qui nuit à la compréhension de la carte •Carte diagnostic des enjeux sociologiques de l'agglomération: manque de lisibilité afin d'interpréter le rapport emplois-habitats. Peut-être une fois la légende mise cela serait plus clair. •Les cartes des diagnostics sociaux ne sont pas connectées aux enjeux environnementaux. Par conséquent, elles devraient se situer dans la section dédiée aux problèmes entraînés par la métropolisation. •Revoir pages 18-25 pour une meilleure lisibilité des menaces / diagnostics (séquençage des thématiques ou simplement numérotation des chapitres). •Les cartes de diagnostic sont difficiles à appréhender sans légendes, ni commentaires, voire parfois sans données. L'absence de la carte des trésors est vraiment dommageable, ne sachant si elle inclut aussi les trésors menacés ou seulement un inventaire des objets paysagers à sauvegarder. 	Les cartes sont revues mises à jour.
Office de l'urbanisme	<p>Point 1.4 PACA : plutôt que d'exposer les conclusions PACA par PACA, une synthèse globale des points convergent et divergeant permettrait de poser les bases territoriales des grands enjeux par secteur et de comprendre comment on est passé des PACA à la VTT.</p> <p>A titre d'exemple - PACA ARVE :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Rappeler que le périmètre s'inscrit dans un paysage spécifique de Préalpes (massif montagneux de moyenne altitude) et que l'Arve et ses affluents constituent les éléments structurants de la charpente paysagère de ce secteur •Dans l'orientation 2 "la ville des 2 kilomètres" il aurait été intéressant d'ajouter le terme de "lisières comestibles" qui a été présenté dans le ateliers. Concept qui permettrait de mettre en collaboration le milieu agricole, les associations et artisans pour une production et une consommation plus locale et durable •Dans l'orientation 3 "Paysage Capital" expliquer le concept de "parc agricole naturel et fluvial" en lien avec la carte en page 31. Par exemple dire que ce parc a pour objectifs à l'échelle du territoire de la Vallée de l'Arve de définir les règles du jeu pour limiter l'étalement urbain, préserver et amplifier les qualités écologiques des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers. •Les Cartes PACA Arve sont illisibles à cette échelle. •Modifier le nom du Focus Chêne Bourg – Communaux d'Ambilly +Belle Terre <p>P 28-29 : Mettre plus en valeur la méthode de travail + ajouter des photos des ateliers PACA pour mieux illustrer la collaboration technique transfrontalière et interdisciplinaire</p> <p>P 29 : Les PACA: Le temps de l'exploration - coquille, c'est indiqué "L'étape des PACA s'est terminée en septembre 2024" au lieu de septembre 2023. Idem quelques lignes avant sur le 2ème atelier de janvier 2024 au lieu de 2023.</p>	Il est prévu d'ajouter des encarts sur les apports de chaque PACA à la VTT
Parti libéral radical	<p>Les besoins de la population et de l'économie ne sont pas suffisamment pris en compte, par exemple la disparité des ratios emplois / logements doit être plus explicite et des solutions pour équilibrer ces ratios doivent être évoquées.</p> <p>Les PACA sont mentionnés mais leur mise en oeuvre n'est pas explicitée</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p> <p>S'agissant de l'économie, le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée).</p> <p>Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Pic Vert	<p>Notre association salue donc objectivement le courage du Canton dans les objectifs qu'il s'est fixé.</p> <p>Elle estime par ailleurs qu'il serait judicieux de définir ce qu'il faut comprendre par « socle du vivant » et « biodiversité » à préserver.</p> <p>En effet, si ces notions ne sont pas définies de manière précise à ce stade, il sera impossible d'identifier ce qui devra être préservé dans la planification territoriale.</p> <p>Toutefois, notre association s'interroge très sérieusement sur l'application concrète de ces principes, dans la mesure où elle constate l'existence d'une manifeste contradiction entre les objectifs de préservation annoncés et sa politique parallèle de densification du territoire.</p> <p>En effet, la VTT se réfère dans le document intitulé « capacités d'accueil du Territoire du Grand Genève » à des projections de l'ordre de 400'000 habitants attendus en 2050, dont 154'000 dans le Canton de Genève. En se basant sur ces chiffres pour planifier les capacités d'accueil, le Canton semble vouloir se lancer dans une densification du territoire très importante et sans remise en question, créant ainsi un appel d'air.</p>	<p>La VTT expose justement qu'il ne s'agit pas d'une contradiction, en posant l'ambition d'un possible accueil de la population/emplois conjugué à la priorisation du socle du vivant</p> <p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p>

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Pro Natura Genève	Remarques particulières p.10 : « Le premier axe de la vision territoriale transfrontalière place au cœur de l'aménagement le maintien et le renforcement de l'ensemble des espèces vivantes et des milieux dans lesquels elles évoluent. » Spécifier si « espèces vivantes » comprend Homo sapiens sapiens. Le concept est fondamentalement différent, du point de vue de la préservation et du renforcement de la biodiversité, si les êtres humains sont inclus ou pas dans cet ensemble.	La définition du socle du vivant est exposée en page 46. Elle ne comprend pas l'être humain.
Pro Natura Genève	p.10 : « En premier lieu, les territoires les plus structurants pour la biodiversité sont préservés par des mesures spécifiques. » La VTT devrait déjà identifier les territoires qui sont « les plus structurants » pour la biodiversité. Sont-ils localisés sur une ou des cartes ? Si ce n'est pas le cas, sur quels critères seront-ils définis dans les documents de planification à venir ?	La VTT reprend l'étude sur l'infrastructure écologique qui est couvrante à l'échelle du Grand Genève. Charge ensuite en effet aux planifications subséquentes de compléter ce diagnostic au niveau local par des relevés de biodiversité
Pro Natura Genève	p. 10 : « des mesures de revitalisation, tant dans les espaces bâtis que dans les espaces agricoles et forestiers et le long du réseau hydrographique et lacustre, sont mises en place. Ces principes visent à répondre aux enjeux d'adaptation au dérèglement climatique et à la chute de la biodiversité. » La VTT entend-elle fixer le degré auquel la revitalisation est-elle poussée ? Systématiquement partout ? Partiellement ? Selon quels critères ? Ce serait bien que la VTT définisse les priorités en termes de revitalisation ?	Ce seront les actions de mise en œuvre qui définiront la priorisation, ainsi que les planifications qui découleront de la VTT
Pro Natura Genève	p. 11 : « Le réseau hydrographique / Un espace tampon le long des cours d'eau a été préservé par des mesures spécifiques dans les espaces ouverts comme dans les espaces bâtis. » Les 50 mètres de « protection » prévus de part et d'autre de chaque cours d'eau sont une très bonne proposition qui, si elle était réalisée et accompagnée de mesures de gestion spécifiques, permettrait une réelle protection du vivant. L'exemple des bords de l'Arve à Carouge est explicite. Toutefois le texte n'est pas clair sur quels cours d'eau devraient bénéficier de cette zone tampon. Tous les cours d'eau ? Les ruisseaux, les nants également ? Les cours d'eau enterrés ? S'il y a une priorisation à faire, comment devra-t-elle être faite ?	Ce seront les actions de mise en œuvre qui définiront la priorisation, ainsi que les planifications qui découleront de la VTT
Pro Natura Genève	p.11 : « L'infrastructure écologique / Les secteurs accueillant la plus riche biodiversité en 2024 ont été préservés, et des mesures ont été mises en place pour assurer leur pérennité. » Il est important de prendre en compte le fait que les mesures dont il est question nécessitent vraisemblablement de recréer de la forêt dans certains secteurs, et remettre à ciel ouvert et renaturer les cours d'eau.	Ces questions sont traitées et approfondies au chap. 2.1.3 Revitalisation.
Pro Natura Genève	p. 20 : concernant les chiffres qui relatent le déclin de la biodiversité, il est nécessaire que la VTT reprenne des chiffres à jour qui correspondent au bassin genevois plutôt qu'à la France métropolitaine.	Il n'existe pas de chiffres à l'échelle du Grand Genève
Pro Natura Genève	p. 20 : « La Vision territoriale transfrontalière propose un concept en cohérence avec ces objectifs, dans une perspective d'adaptation et d'atténuation du changement climatique, ainsi que de ménagement des ressources et du vivant. » Le terme « ménagement » est de l'ordre de la compensation et ne s'inscrit pas dans le cadre du « renouvellement » et de l'« hybridation » mentionnés en début de chapitre.	Le terme "ménagement" nous semble pertinent. Selon nous, ce terme traduit bien la nécessité de protéger l'infrastructure écologique existante, ainsi que certaines richesses écologiques et paysagères; d'ailleurs l'un des modes d'action de l'axe 1 est bien la "préservation", terme qui se rapproche de celui de ménagement
Pro Natura Genève	p.22 : « aires de priorisation du vivant non humain » Comme pour les « territoires les plus structurants pour la biodiversité » (p. 10), est-ce qu'il est prévu que les futurs documents de planification définissent quelles sont ces aires ? La VTT ne devrait-elle pas donner des critères pour aider à définir quelles seront ces aires ? Ces aires ne sont pas les mêmes selon les espèces concernées (par exemple pour le criquet ou pour le lynx).	L'approche privilégiée pour l'identification des secteurs favorables à la biodiversité et celle de l'infrastructure écologique. Les corridors à grande faune sont également identifiés
Pro Natura Genève	p. 23 : « Milieux et territoires dégradés » Quelle est la possibilité de mettre en lumière de manière positive les spots ayant de la valeur, en vue de les mettre hors d'atteinte ?	Cette carte de la page 23 vise à diagnostiquer des menaces sur les milieux
Pro Natura Genève	p.24 : les ondulations n'ont pas été façonnées par le retrait glaciaire, mais par le glacier lui-même.	Les ondulations ont été façonnées par le travail du glacier et son retrait progressif
Pro Natura Genève	p. 26 : « corridors et connexions existantes » Les connexions doivent être appréhendées à différentes échelles. Un carte seule, à l'échelle du grand Genève est peu représentative. Ceci devrait au moins être explicité afin que les déclinaisons d'aménagement qui en découlent, favorisent également les connectivités à plus petite échelle (amphibiens par exemple).	Il n'est pas possible, dans le cadre de la VTT, de multiplier les échelles de représentation. L'échelle de réflexion est celle du Grand Genève
Service du territoire de la Ville de Nyon	Il manque un diagnostic du territoire, avec une carte qui pourrait être comparable avec la carte de la vision. Cette proposition permettrait de mettre en avant les évolutions et propositions de manière pédagogique.	Les éléments de diagnostic sont présentés sur les cartes en cours de construction en pp. 22-23 et 26-27

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Service du territoire de la Ville de Nyon	Les cartes sont peu lisibles et ne sont pas harmonisées d'un PACA à l'autre, ce qui rend le tout difficile à lire. La carte « relation entre métropole » présente les relations à renforcer notamment vers les grandes métropoles françaises et suisses. Ce constat est intéressant, toutefois, le document n'apporte pas de réponse : il n'y a pas de proposition de liaisons ferroviaires grandes distances par exemple. Or, cette problématique a un impact fort sur le bilan environnemental de l'agglomération.	A noter que les émissions dues au trafic aérien ne sont pas prises en compte dans la stratégie mobilité. En revanche, une phrase sur la nécessité de développer les liaisons ferroviaires a été ajoutée
Terre Valserhône l'Interco	Difficulté d'évaluer les cartes en l'absence de légende. Page 19 : ce croquis est erroné, il manque Valserhône, Annecy au lieu d'Annecy ...	Les cartes sont mises à jour.
Terre Valserhône l'Interco	Page 21: dommage que les cartes soient centrées sur Genève.	Cette information n'est disponible que sur le canton de Genève. La carte est illustrative du propos.
Terre Valserhône l'Interco	Page 26 : Terre Valserhône l'Interco a aussi des trésors tels que le Retord et la Valserine.	Cette carte ne représente pas des lieux particuliers, mais l'ensemble des milieux détaillés dans la légende
Terre Valserhône l'Interco	Page 28 : l'illustration est absconse.	Ce schéma illustre un moment dans l'élaboration du processus; il apparaît ici à titre d'illustration
Terre Valserhône l'Interco	La terminologie employée est parfois très techno et finalement peu explicite, par exemple « hybridation »	Une précision a été apportée sur le terme d'hybridation
Thonon Agglomération	<p>Sur l'ambition et l'angle d'appréhension de la VTT.</p> <p>Thonon Agglomération ne peut qu'adhérer à l'ambition globale, d'enjeu mondial, d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle a d'ailleurs délibéré en faveur de la Charte du Grand Genève en transition et a engagé, via l'ensemble de ses documents cadre de ses politiques publiques (aménagement, mobilité, énergie, habitat, alimentation, eau ...), une action forte et résolue en faveur de la transition écologique et sociétale. Elle a investi son rôle d'acteur public devant répondre aux enjeux de ce siècle.</p> <p>Toutefois, à la lecture des documents soumis à consultation (parfois inachevés ou non disponibles), nous nous interrogeons sur la réelle capacité du canton à engager concrètement cette transition, tant les conditions d'atteinte de cet objectif de façon équilibrée et harmonisée sur l'ensemble du territoire du Grand Genève semblent éloignées du fond des dossiers. Il n'y a aucune remise en cause du modèle de développement de cette métropole dans ces documents et l'affirmation de la primauté du vivant ne change rien sur le fond.</p> <p>Car les déséquilibres territoriaux constatés en matière d'habitat, d'emplois, d'équipements, de mobilités, résultent de dynamiques socio-économiques et de l'attractivité d'un salaire en franc suisse « aspirant » la main d'œuvre française, avec tous ses effets induits non endigués par la présente vision. En découlent des pressions foncières fortes, mal maîtrisées, répondant aux seules priorités économiques et repoussant de l'autre côté de la frontière les effets de bord grâce à la libre circulation des personnes. Ces phénomènes, dans un territoire transfrontalier aussi attractif, complexifient et pénalisent toute velléité de transition écologique si nous n'en partageons pas les causes et les solutions. Nous sommes sur une articulation territoriale en surchauffe qui doit faire cohabiter deux manières de voir la société, deux modèles de société, avec des capacités très différentes de pouvoir influencer sur ces cours entre une République d'un côté, et des collectivités locales de l'autre.</p> <p>Cette interrogation nous renvoie tout simplement à notre volonté, notre manière de faire société ensemble sur ce territoire privilégié, envié, et donc à la détermination commune du « modèle de développement que nous voulons collectivement pour le territoire du Grand Genève » (voire pour tout le bassin lémanique). La « Genève Internationale » peut-elle tourner le dos aux orientations que prônent les organisations internationales qu'elle accueille ? Ce pourrait utilement être le point de départ des réflexions de ces documents. En tout état de cause, ce sont elles qui guident les documents de Thonon Agglomération.</p> <p>Si le parti pris par la VTT, d'accorder la primauté du socle du vivant (AXE I) est pertinent dès-lors qu'il emporte le respect des sols, de la biodiversité, l'accompagnement à l'évolution du climat, etc., elle ne peut relayer au second plan les enjeux d'aménagement et de développement durables, (ré)équilibrés et solidaires du territoire du Grand Genève, qui ne sont pas, ou trop peu questionnés.</p> <p>Preuve en est de l'absence d'interrogation sur le fond du modèle énergétique, seule condition qui saurait permettre le maintien du modèle présenté. Or, tout à chacun sait que la question de l'énergie sera la clé pour réussir la prise en considération, écale et combinée, des trois piliers du développement durable que sont : l'économique / Le social /</p>	<p>Le chapitre 1.3 a été précisé pour les enjeux sociaux et économiques.</p> <p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>
Urbanistes des Territoires	Le volet économique et le volet social doivent davantage être présents au côté du volet environnemental, et l'ensemble de ces trois volets (ou piliers) interviennent en amont de la démarche de la vision territoriale transfrontalière, qui correspond surtout à des propositions en termes d'aménagement du territoire et de mobilités.	<p>En effet, la notion d'économie peut paraître relativement absente du document.</p> <p>Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée).</p> <p>Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Ville de Carouge	<p>La Ville de Carouge s'étonne que les cartes de diagnostic qui devraient être à la base de la VTT ne soient pas terminées alors qu'elle est consultée sur la vision dont le diagnostic devrait être le socle.</p> <p>Le manque de lien fait entre le travail sur les PACAs et le reste de la VTT questionne sur une potentielle perte d'information en cours de route.</p> <p>La Ville de Carouge souligne le besoin d'objectifs quantifiables avec l'identification de mesures permettant de les atteindre et d'indicateurs pour monitorer la progression.</p>	<p>La construction de la VTT s'est énormément nourrie sur les résultats des études PACA; elle s'en écarte parfois lorsque des propositions des mandataires PACA ont été jugées non compatibles avec la vision d'ensemble.</p> <p>Par ailleurs, la VTT pose des principes d'ensemble, et non des objectifs quantifiables</p>
Ville de Meyrin	<p>p.19, 3ème § : "une fourchette de 190'000 à 400'000 habitants supplémentaires pourraient s'installer dans le Grand Genève d'ici 2050". Ces chiffres semblent se référer aux projections de l'Observatoire statistique transfrontalier dont le périmètre est sensiblement différent celui du Grand Genève. Aussi, sont-ils pertinents pour le Grand Genève ?</p> <p>Par ailleurs, il aura été préférable que les pages 22-23, 24-25 et 27 soient finalisées dans le document mis en consultation.</p>	Ces chiffres correspondent bien au Grand Genève.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
Ville de Versoix	1. Dans le contexte, si la métropolisation et ses enjeux écologiques apparaissent clairement, les différences et déséquilibres économiques causés par la frontières sont peut présents, alors que se sont des "forces motrices" qui ont un fort effet territorial, dans la planification et les pratiques. Le fait que l'accueil de la croissance démographique ne soit pas mise en cohérence avec une stratégie de rééquilibrage de la dynamique économique (qui ne sera pas que circulaire) présage de l'accentuation potentielle de ce déséquilibre	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment). S'agissant de l'économie, le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.
Ville de Versoix	2. Les cartes de la Vision d'ensemble sont peu claires et l'absence de légendes dans cette partie en rend la lecture difficile.	Les cartes sont revues mises à jour.
Ville de Versoix	3. Le passage des PACA à la vision d'ensemble est peu explicité. A titre personnel, j'aurais apprécié une méthode présentant quelques scénarios contrastés, un peu à l'image de Transition(s) 2050 de l'ADEME qui montre que plusieurs chemins et profils sont possible vers les objectifs 2050, avec des impacts territoriaux variés permettant de se mieux s'accorder et se projeter vers une vision souhaitable.	Le choix a été fait de ne pas travailler avec des scénarios
Ville de Versoix	4. Réduire la question des "Trésors" du Grand Genève" à son paysage me semble réducteur: ce même paysage contient aussi les stigmates de l'étalement urbain soulignés dans les arpentages.	L'acception du terme de paysage est relativement large. De plus, la carte des trésors fait uniquement état de la démarche de participation citoyenne et de l'exercice particulier des "post-its" sur l'orthophoto du Grand Genève par des citoyens
Ville de Versoix	5. En général, la problématique du bruit, notamment du bruit aérien, semble absente au profit des autres politiques environnementales, alors que son impact territorial transfrontalier est important. Idem pour la participation de l'AIG aux objectifs de neutralité carbone.	Dans le chapitre 3 sur l'EES, un propos a été ajouté sur l'aéroport et la gestion de ses nuisances, qui sont à la charge de l'aéroport lui-même
WWF Genève	REMARQUES GENERALES La VTT souhaite préserver, reconnecter, et revitaliser le socle du vivant. Ce point est essentiel. Néanmoins, pour pouvoir préserver, reconnecter, et revitaliser, il faut tout d'abord connaître. Il est donc primordial que la VTT mette en avant ce besoin de connaissance du vivant et qu'elle invite les collectivités à s'assurer que des inventaires du socle du vivant soient réalisés avant tout projet de planification.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
WWF Genève	ESS Il est pour nous important de rajouter un chapitre supplémentaire sur l'évaluation environnementale stratégique. -> Intégrer les conclusions de l'EES dans l'intro pour montrer à quel point cette VTT est le minimum requis et elle est fortement dépendante d'autres politiques publiques pour y arriver. -> Ce n'est pas au rôle de la VTT de proposer une croissance démographique idéale, mais elle a le devoir de montrer à quel point ce levier est important à être traité par d'autres politiques publiques de manière urgente (par ex par des leviers économiques et fiscaux)	Le chapitre 3 est complété. Le croissace prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).
WWF Genève	REMARQUES PARTICULIERES p.10 : « En premier lieu, les territoires les plus structurants pour la biodiversité sont préservés par des mesures spécifiques. » -> La VTT devrait déjà identifier les territoires qui sont « les plus structurants » pour la biodiversité. Sont-ils localisés sur une ou des cartes ? Si ce n'est pas le cas, sur quels critères seront-ils définis dans les documents de planification à venir ?	La VTT reprend l'étude sur l'infrastructure écologique qui est couvrante à l'échelle du Grand Genève.
WWF Genève	REMARQUES PARTICULIERES p.11 : « L'infrastructure écologique / Les secteurs accueillant la plus riche biodiversité en 2024 ont été préservés, et des mesures ont été mises en place pour assurer leur pérennité. » -> Il est important de prendre en compte le fait que les mesures dont il est question nécessitent vraisemblablement de recréer de la forêt dans certains secteurs, et remettre à ciel ouvert et renaturer les cours d'eau.	Ces questions sont traitées et approfondies au chap. 2.1.3 Revitalisation (aux pages 58 et suivantes)
WWF Genève	REMARQUES PARTICULIERES p. 20 : concernant les chiffres qui relatent le déclin de la biodiversité -> Il est nécessaire que la VTT reprenne des chiffres à jour qui correspondent au bassin genevois plutôt qu'à la France métropolitaine. Par ex : les reptiles avoisinent les -80% (très loin des -24% figurant dans la VTT), sans parler des insectes.	Des chiffres sur le canton ont été ajoutés
WWF Genève	REMARQUES PARTICULIERES p. 20 : « La Vision territoriale transfrontalière propose un concept en cohérence avec ces objectifs, dans une perspective d'adaptation et d'atténuation du changement climatique, ainsi que de ménagement des ressources et du vivant. » -> Le terme « ménagement » est de l'ordre de la compensation et ne s'inscrit pas dans le cadre du « renouvellement » et de l'« hybridation » mentionnés en début de chapitre.	Le terme "ménagement" nous semble pertinent. Selon nous, ce terme traduit bien la nécessité de protéger l'infrastructure écologique existante, ainsi que certaines richesses écologiques et paysagères; d'ailleurs l'un des modes d'action de l'axe 1 est bien la "préservation", terme qui se rapproche de celui de ménagement

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Réponse DirPro
WWF Genève	<p>REMARQUES PARTICULIERES</p> <p>p.22 : « aires de priorisation du vivant non humain »</p> <p>-> Comme pour les « territoires les plus structurants pour la biodiversité » (p. 10), est-ce qu'il est prévu que les futurs documents de planification définissent quelles sont ces aires ? La VTT ne devrait-elle pas donner des critères pour aider à définir quelles seront ces aires ? Ces aires ne sont pas les mêmes selon les espèces concernées.</p>	<p>L'approche privilégiée pour l'identification des secteurs favorables à la biodiversité et celle de l'infrastructure écologique. Les corridors à grande faune sont également identifiés</p>
WWF Genève	<p>REMARQUES PARTICULIERES</p> <p>p. 23 : « Milieux et territoires dégradés »</p> <p>-> Quelle est la possibilité de mettre en lumière de manière positive les spots ayant de la valeur, en vue de les mettre hors d'atteinte ?</p> <p>p. 26 : « corridors et connexions existantes »</p> <p>-> Les connexions doivent être appréhendées à différentes échelles. Une carte seule, à l'échelle du grand Genève est peu représentative. Ceci devrait au moins être explicité afin que les déclinaisons d'aménagement qui en découlent, favorisent également les connectivités à plus petite échelle (amphibiens par exemple).</p>	<p>Il n'est pas possible de multiplier les échelles de représentation. La VTT pose des principes à l'échelle du Grand Genève, à décliner par la suite.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	une réponse écrite développée vous sera transmise par courrier dans les plus brefs délais les cartes mentionnées sont illisibles et impossible à documenter	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	La carte "synthèse de la Vision territoriale transfrontalière" manque de lisibilité : •manque de repères et de nomenclature sur la carte pour faciliter la lecture •trame environnementale, lac et réseau hydrographique -Plusieurs tracés erronés sur le territoire d'Annemasse Agglo : BHNS, réseau routier TIM entre Chasseurs et Machilly, axes vélo -typologie urbaine à revoir, particulièrement sur les coteaux des Voirons.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené. Les corrections sont effectuées.
Annemasse Agglo	Annemasse Agglo est globalement en accord avec les orientations, principes, et méthodologie retenus de l'Axe 1 – Primauté du socle du vivant. L'approche consistant à donner la priorité à la préservation des espaces naturels et au « socle du vivant » est similaire à la méthode suivie pour l'élaboration de notre SCOT. En revanche, le traitement cartographique mériterait d'être retravaillé. Pas d'annotations de la carte de l'Axe 1.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Association des Riverains de l'aéroport	P.44 La phrase suivante est irréaliste : « Pour ce qui est des questions relatives à l'aménagement des infrastructures, il s'agit en particulier d'intégrer les besoins de mobilité humaine, combinés au renforcement de fonctions écologiques et d'adaptation au dérèglement climatique, etc. » Le dérèglement climatique est une menace majeure. Nous avons encore le choix entre une progression modérée et une suite de catastrophes d'évolution rapide. Il sera de plus en plus difficile de s'adapter en cas de dérèglement climatique accéléré.	L'objet de la VTT est bien d'"hybrider" le socle du vivant ET les activités humaine en montrant qu'on peut servir le socle du vivant tant dans les milieux urbanisés que non urbanisés.
Commission d'aménagement du territoire	Le socle du vivant fait abstraction de l'humain et de son histoire, de son implication sur le territoire et le paysage. Ce socle du vivant doit intégrer comme acteur clé et ses effets néfastes/positifs. Le paysage construit par l'humain ne s'est naturellement pas arrêté aux frontières, mouvantes de surcroît. Les traces de ces ressemblances pourraient être mieux épinglées. Meyrin par exemple a beaucoup de bâtiments en pisé, car était française. On pourrait croire ce commentaire HS, mais lorsque l'on parle de "reconnecter" je pense qu'il faut rassembler, valoriser nos cultures communes/partagées, comme socle plus holistique.	Nous considérons dans le socle du vivant ce qui a trait aux volets naturels, hors effets humains.
Commission de l'urbanisme	P47 et 53, AXE 1 et AXE 2 – Les cartographies appellent la même remarque que pour la p.9. La charte graphique utilisée ne permet pas de différencier la préservation, reconnexion, revitalisation.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Commission de l'urbanisme	Le schéma p.66 est pertinent, il permet de faire le lien entre carte, illustration et type de mise en œuvre.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commission des monuments de la nature et des sites	La définition du socle vivant (p.47) est une vision axée sur la biologie, ce qui soustrait malheureusement tout le socle historique, les traces de l'évolution du territoire et sa transformation dans le temps. Le socle ne peut pas se concentrer uniquement sur la biodiversité, il doit intégrer le paysage et son histoire; tant celle de sa formation géologique (topographique, hydrographique, formation du territoire tels que décrit dans des publications par Alain Léveillé), que dans sa dimension de l'histoire de l'établissement humain sur ce territoire tel que celui-ci a été façonné. La connaissance des réalités territoriales est aussi pleinement imprégnée de l'histoire des sociétés, à la fois politique, culturelle et artistique, qui est inscrite tant dans l'axe du socle du vivant que dans l'axe de la métropole multipolaire. Le paysage peut être considéré comme un assemblage de ce que la nature a engendré aux cours des millénaires et de ce que les hommes en ont fait. Cet héritage témoigne d'une certaine culture, de pratiques et de représentations. Réduire la question du paysage et de son projet à la seule question écologique, cela revient à s'interdire de nombreuses réponses aux questions posées par cette vision transfrontalière, c'est prendre le risque de solutions détachées de ce contexte si particulier, construit au cours de l'histoire.	Le socle du vivant a été défini comme l'ensemble des ressources biotiques et abiotiques, ainsi que les services écosystémiques. Il s'agit donc bien du vivant "non humain". Cela dit, en conformité avec la Conception cantonale du paysage, il convient bien de considérer que le paysage est davantage que le vivant non humain mais comprend aussi les valeurs culturelles (qu'il est difficile de séparer complètement des valeurs naturelles). Le principe de la VTT est de renforcer le poids du vivant dans l'aménagement. Le soin au paysage et à la culture du bâti est bien aussi pris en compte, mais plutôt dans l'axe 2 où il est question de régénération avec une culture du bâti de qualité
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Les cartographies présentées dans ce premier axe sont difficilement lisibles avec des difficultés certaines pour se repérer sur les territoires. Elles gagneraient à indiquer à tout le moins les villes les plus importantes.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	En ce qui concerne les orientations définies dans la VTT sur la préservation des territoires, Pays de Gex Agglomération s'est engagé dans un processus de protection du réseau hydrographique. Des études et schéma directeurs sont en cours sur les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, sur la préservation des zones humides et sur la gestion des eaux pluviales en zone urbaines. Ces études et schéma seront déclinés au sein de nos documents de planification dans le cadre notamment de la révision générale de notre Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Sur la partie « un territoire reconnecté » les notions reprises dans la VTT sont celles inscrites sur la thématique de la Zéro Artificialisation Nette en droit français (thématique qui constitue l'objet principal de la révision de notre document d'urbanisme). Cette notion de ZAN reprend des objectifs de renaturation et de pénétrantes de verdure en zone urbanisées mais se pose alors la question prégnante sur nos territoires de la disponibilité du foncier, de sa rarefaction et donc de l'augmentation de son coût.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Issu de l'évaluation environnementale stratégique (qui ne traite que des objectifs 1 à 6 de la Charte du Grand Genève en Transition), cet axe ne traite absolument pas cette problématique dans ses impacts sociaux et sociétaux (voir les observations sur la partie dédiée aux capacités d'accueil).	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Enfin en ce qui concerne le territoire revitalisé, il ne ressort pas de la politique d'aménagement du territoire et de planification d'intervenir sur les pratiques agricoles pour préserver la qualité des sols.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Communauté de communes du Genevois	manque de toponymie, difficultés de lisibilité	Les cartes sont revues mises à jour.
Communauté de communes du Genevois	Carte Axe 1 Primauté du vivant En terme de corridors écologiques, la VTT s'appuie sur les besoins de déplacement de la grande faune, ce qui correspond à la méthodologie adoptée par la CCG pour élaborer sa trame verte. Toutefois il ne semble pas que l'infrastructure écologique représentée sur la carte « primauté du vivant » tient compte de la cartographie de la fonctionnalité des corridors écologiques établie sur le territoire de la CCG (2023), même ramenée à une échelle nécessairement plus petite. Si les deux cartes ne coïncident pas, la carte locale primera lors des prochaines révisions des documents d'urbanisme.	L'IE inclus la notion de connectivité et de corridors biologiques locaux. La notion de corridors biologiques est plutôt réservée pour la grande faune à l'échelle du GG qui est la bonne échelle de coordination. Des adaptations sémantiques sont apportées dans les textes et légendes pour clarifier les échelles et éviter les confusions et les incompréhensions éventuelles entre le niveau GG et local.
Commune Anthy sur Léman	La carte « Synthèse de la Vision Territoriale Transfrontalière » est relativement illisible et pas vraiment utilisable. Il faut déjà mettre le lac Léman en bleu (au lieu de vert), et améliorer significativement la qualité.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Commune de Confignon	Vallon de l'Aire : ajouter les zones agricoles et de forêts, revitaliser les espaces agricoles et forestiers et amplifier la trame paysagère le long du cours d'eau de l'Aire. La limite non constructible de 50 mètres du cours d'eau n'est pas satisfaisante. Cette limite devrait tenir compte de spécificités locales (pression humaine,...) et être plus importante sur les secteurs sensibles.	La limite de 50 mètres est un principe général. Au niveau d'un projet, cette limite sera affinée et adaptée au contexte; elle pourrait être éventuellement revue à la hausse si les qualités écologiques et paysagères l'exigent
Commune de Marchissy	Revitaliser/perméabiliser devrait commencer par les axes publics avec revêtements permettant la récupération ou percolage de l'eau avec filtration avant recharge des nappes phréatiques Ceci implique aussi de ne plus autoriser la vente de certains produits chimiques qui pourraient être remplacés par des produits biodégradables puisque les stations d'épuration ne garantissent pas encore toute que les micro-polluants ne soient pas rejetés dans la nature en dépit de l'entrée en vigueur en janvier 2016 des 9fr/an/an par habitant pour traiter les micropolluants	Ces aspects sont abordés dans la VTT : Recharge des nappes traitée dans texte réseau hydro page 61. Désimperméabilisation mentionnée dans la première puce page 58 sous revitalisation des espaces bâtis Action sur les produits chimiques et autres polluants y compris les pesticides à mettre dans le chapitre 4 si pas déjà présente
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet. La Commune se prononcera sur cet axe et proposera vraisemblablement des modifications de certains éléments portant sur son territoire communal, ainsi que des suggestions pour les territoires limitrophes.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Rolle	L'espace réservé au cours d'eau de 50m paraît ambitieux.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	La carte « Synthèse de la Vision Territoriale Transfrontalière » est difficilement lisible et interprétable. La quantité importante d'informations présente sur la carte ne permet pas de dégager une vision claire du territoire en 2050. Par exemple, les tracés de mise en réseau sont approximatifs, ainsi que les axes structurants vélos qui ne sont pas repérables sur la carte. Dans ce cas, il serait opportun de réaliser des zooms sur la carte pour visualiser précisément les territoires et les éléments de légende qui y sont associés.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	Volet ressource en eau : Le sous-bassin-versant du sud-ouest lémanique est identifié depuis le SDAGE 2016-2021 comme devant lancer de nécessaires actions de préservation des équilibres quantitatifs pour tout ou partie du territoire pour l'atteinte du bon état (eaux superficielles) : il est occulté dans l'étude environnementale de la VTT qui ne parle que d'un bon état quantitatif (eaux souterraines). Le volet qualité de la ressource ressort peu dans la VTT (plus marquée dans l'étude environnementale). Alors que ce sujet questionne nos territoires actuellement avec les pollutions aux PFAS, aux chlorates et perchlorates accentués par des risques potentiels avec développement d'algues dans le Léman. Pour rappel concernant la gestion de l'eau, à travers le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Bassin Rhône Méditerranée », tout le département de la Haute-Savoie est classé en secteur sur lequel des actions de préservation des équilibres quantitatifs sont nécessaires pour atteindre l'équilibre quantitatif des eaux superficielles. Idem pour 2 masses d'eaux souterraines « formations glaciaires et fluvioglaciales du Bas-Chablais et delta de la Dranse » et « alluvions Arve ». Assainissement : La nécessaire augmentation des capacités de traitement est intégrée (du fait de l'augmentation de pollution) mais la diminution des débits d'étiage des cours d'eau face à l'augmentation des débits issus des stations de traitement n'est pas mentionnée comme une difficulté. Mêmes remarques que pour la question [Q2.1] sur le manque de lisibilité de la carte de l'axe 1.	S'agissant de la ressource en eau, la VTT aborde le sujet dans le chapitre 2.2.3, partiellement, étant principalement centré sur l'aménagement du territoire, tant sur l'aspect qualitatif que quantitatif. Ce point est également traité au chapitre 3 et 4 ; il est renforcé. Les enjeux émergents (PFAS notamment) sont également évoqués. Par ailleurs, un travail de reprise de la lisibilité des cartes est mené.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Département de l'Ain	<p>P.48 : Au travers de sa politique de préservation des Espaces Naturels Sensibles (ENS), le Département de l'Ain participe à la préservation de sites naturels d'exception, reconnus à l'échelle départementale pour leur richesse écologique (faune, flore et milieux), géologique et/ou paysagère, comme cela est souhaité dans la VTT. Sept sites sont labellisés sur les territoires du Pays de Gex et du Pays Bellegardien. Organisés en réseaux de sites ENS, ces espaces naturels sont pour la plupart équipés à des fins de valorisation, tout en cherchant à allier leur préservation et leur découverte.</p> <p>Ainsi, il serait souhaitable de s'assurer que la préservation des milieux n'empêchera pas la mise en place d'aménagement de qualité, lorsque que cela sera souhaité par les collectivités et que le milieu le permettra.</p> <p>P60 : En matière d'agriculture, il est souhaitable d'imbriquer les enjeux et les modalités d'action qui permettront aux activités agricoles de perdurer et au territoire d'étoffer sa souveraineté alimentaire. La préservation des terrains agricoles actuels est ainsi à prendre en compte, tout comme la préservation des filières et des logiques de circuits-courts.</p> <p>Le Département de l'Ain soutient le développement de son agriculture et marque un attachement particulier au développement du « bien manger en restauration collective ». Il apporte une solution concrète pour faciliter l'achat alimentaire de proximité en restauration collective dans le respect des marchés publics, et au bénéfice de l'économie locale, via la plateforme Agrilocal01. Cette plateforme numérique organise une liaison directe entre les établissements de restauration collective publics ou privés (cantine scolaire, EPHAD ...) et les fournisseurs d'un même bassin de vie. À noter qu'Agrilocal01 est la première plateforme en termes de chiffre d'affaires en France, montrant l'intérêt de la pratique sur le territoire, qui mérite encore de se développer.</p> <p>P61 : Les forêts aindinoises sont une ressource essentielle pour l'économie, l'écosystème du territoire et la réduction de notre empreinte carbone. L'eau, quant à elle, est un enjeu majeur aussi bien en termes de qualité que de quantité. Ainsi, la forêt et l'eau sont deux des priorités que le Département de l'Ain s'est fixées pour ce mandat.</p> <p>Les territoires aindinois ne sont pas épargnés par les effets du changement climatique, qui se manifestent notamment au travers de la raréfaction de la ressource en eau. Le Pays de Gex connaît, depuis une dizaine d'années, une phase de manque d'eau structurel dû à la concentration de la majorité des prélèvements sur un seul captage, ainsi qu'une augmentation très importante de sa population. L'enjeu de la disponibilité de l'eau sur ce secteur est fondamental et questionne les perspectives et les capacités d'aménagement de nos territoires. Dans ce cadre, l'interconnexion des réseaux d'eau potable ainsi que l'augmentation de la production du captage de Pougny sont des projets structurants majeurs pour le territoire et la protection de la ressource tels que définis dans le Plan de Gestion de la Ressource en Eau du Pays de Gex (PGRPE).</p>	<p>P.48 : la VTT en tant que telle n'empêche rien. C'est sa traduction dans les documents de planification ou règlementaires français en l'occurrence qui est susceptible d'inciter ou éventuellement restreindre la réalisation de projets.</p> <p>P60 : ces éléments semblent également portés par la VTT</p> <p>P61 : ces éléments semblent également portés par la VTT.</p> <p>La mention "La thématique de la forêt, qu'elle soit perçue comme réservoir de biodiversité, lieu de loisir ou ressource économique, fait émerger les questions de modifications induites par le changement climatique nécessitant l'évolution de la gestion des forêts et la plantation de nouvelles espèces. Il est surprenant que la VTT n'aborde pas ces enjeux de changement de pratiques." est reprise dans le document</p>
Direction générale de la mobilité et des routes	<p>► Réseau socioécologique (p. 55) : pourrait-il être représenté sur une carte à part entière ? Ou a minima sur un schéma-type (par ex. celui créé pour illustrer le maillage multimodal p. 74) ?</p>	la notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)
Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires	<p>La vision d'ensemble s'axe principalement sur des enjeux urbains, or une partie significative du territoire concernée est dédiée à l'agriculture et la viticulture. Les enjeux à long terme de ces secteurs pourraient d'avantage être détaillés. Certaines mesures de revitalisation engendrent une pression supplémentaire sur les agriculteurs/rices et l'agriculture en général. Bien prendre en compte les spécificités des différentes zones et types de cultures est nécessaire.</p>	<p>Carte page 49: légende ajustée.</p> <p>Le texte Terres agricoles page 60 est ajusté en ce sens.</p>
Direction générale de l'environnement	<p>Connexions et corridors biologiques (p. 49) : nous suggérons de compléter avec la notion de trame noire, soit un réseau de zones et de corridors obscurs permettant de mieux protéger la faune et la flore de la lumière artificielle.</p>	<p>Complément apporté au texte.</p> <p>Le réseau des zones et corridors obscurs est préservé.</p>
Direction générale du territoire et du logement	<p>Ce chapitre va dans le sens des « Perspectives pour le territoire », adoptées par le Conseil d'Etat vaudois le 5 juillet 2023. Ce document, qui décrit les principaux enjeux à traiter dans le cadre du projet de révision complète du PDCn, rappelle notamment la nécessité de considérer, voire de les restaurer les ressources vitales (eau, air, biodiversité, sol et sous-sol) dans chaque politique publique qui se déploie sur le territoire.</p> <p>Au niveau de la forme, les remarques suivantes peuvent par ailleurs être formulées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les modes d'actions « Préservation » et « Reconnexion » sont en partie redondants, notamment concernant les connexions et corridors biologiques. • dans le chapitre 2.1.1 « La préservation », les informations présentées aux pages 48 (synthèse avec illustration) et 50 à 51 devraient être présentées dans le même ordre. Cette remarque vaut également pour le chapitre 2.1.2 « La reconnexion ». 	<p>Le document est ajusté sur cette partie.</p>
Direction générale du territoire et du logement	<p>p. 58 : il est indiqué qu'une revitalisation doit être effectuée au niveau des espaces agricoles et forestiers. Une partie des contenus présentés à ce sujet ne semble pas être du ressort de l'aménagement du territoire. Leur place dans le présent document peut être questionnée.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Direction générale du territoire et du logement	<p>p. 61 : Forêt : Cela est assez surprenant d'affirmer que la forêt productrice de bois d'œuvre puisse apporter la moitié matérielle des logements nécessaires à Genève.</p> <p>Parle-t-on de charpente lorsqu'il y en a (toits inclinés) ou de volume entier de concept bois. Ce sont les réalisations les plus coûteuses.</p> <p>A quoi correspond la zone tampon le long des cours d'eau ?</p>	<p>Le document a été nuancé sur cette partie ; cette affirmation s'appuie sur une étude réalisée il y a plusieurs années au niveau du canton de Genève.</p>
Direction générale du territoire et du logement	<p>De manière générale, les cartes proposées sont difficilement lisibles. Le contraste entre différents contenus devrait être plus marqué, pour faciliter leur lecture. Par ailleurs, les éléments liés à la vision devraient mieux ressortir. Des couleurs plus saturées et différentes du vert pourraient aider à une meilleure distinction entre les éléments d'une même carte.</p>	<p>Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Ce chapitre, à l'image du reste du document est très théorique, se contentant d'aligner des mots-clés et concepts « à la mode » sans s'attarder à en explorer la cohérence, la faisabilité et les conséquences. On soulignera à ce titre que le chapitre 4 « Mise en œuvre » ne fait que 7 pages, sur un document de quelque 120 pages (!).	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	De manière fondamentale, il faut rappeler que l'aménagement du territoire vise à répondre à des besoins, notamment économiques, en logement, en infrastructures, en espaces naturels, etc. La priorité de l'aménagement du territoire doit être la mise à disposition de logements et d'infrastructures en suffisance. Si l'on ne peut qu'approuver le fait de veiller, à chaque étape, à améliorer la performance d'un projet sous l'angle environnemental, chaque projet est une pesée d'intérêt. Or, dans le cas présent et à travers ce document, on peine à voir la pesée des intérêts, ceci dans un canton connaissant une forte pression en termes de logement et d'infrastructures.	En effet, la notion d'économie peut paraître relativement absente du document. Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Certes, il est évident que les projets idoines se doivent d'être exemplaires sous l'angle environnemental, mais au vu des pressions auxquelles l'Agglomération est confrontée, toute révision à la baisse (en termes de densité ou d'indice d'utilisation du sol (IUS) notamment) de l'ampleur des projets de logement doit être rejetée fermement. A contrario, on ne répètera jamais assez que la meilleure manière (la seule en fait) de sauvegarder les espaces naturels est, justement, de construire là où cela a le plus de sens, le long d'infrastructures de transports (ferroviaires notamment) bien développées. Pour protéger les espaces naturels tout en répondant aux besoins, il convient de cesser de gaspiller du sol constructible et de maximiser la densité des projets d'urbanisation. On soulignera que ces axes d'action (densification, urbanisation vers l'intérieur, limitation au maximum de l'emprise sur les terrains naturels et agricoles, etc.) sont des obligations faites à Genève par le droit fédéral et rappelées expressément par les Autorités fédérales dans leurs rapports d'examen du Plan directeur cantonal. La VTT accorde au contraire la priorité absolue au « retour de la nature en ville », ce qui reviendra sans doute dans les faits à revoir à la baisse la densité de nombreux projets. Cela va à fins contraires de la politique d'aménagement du territoire telle que prévue par le droit fédéral et le Plan directeur cantonal. C'est aussi la meilleure manière de pérenniser les problèmes auxquels est confrontée l'Agglomération (manque de logement dans le canton de Genève, éloignement croissant entre les lieux de travail et de domicile, mitage du territoire, engorgement des infrastructures de transport). En définitive, si la VTT aime à prôner « la primauté du socle du vivant », on soulignera que les humains sont des êtres vivants également et que leurs besoins vitaux, en logement en l'occurrence, gagneraient à être mieux pris en compte...	Plusieurs de ces éléments mis en avant sont intégrés dans la VTT, mais visiblement pas suffisamment bien explicités. Effort de clarification des propos et objectifs de la VTT avec l'éclairage des éléments cités. Notamment, La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1. Par ailleurs, un travail spécifique sur l'économie est réalisé pour mieux mettre en évidence et ajouter du contenu (enjeux et actions) : Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Ce chapitre, à l'image du reste du document est très théorique, se contentant d'aligner des mots-clés et concepts « à la mode » sans s'attarder à en explorer la cohérence, la faisabilité et les conséquences. On soulignera à ce titre que le chapitre 4 « Mise en œuvre » ne fait que 7 pages, sur un document de quelque 120 pages (!).	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	De manière fondamentale, il faut rappeler que l'aménagement du territoire vise à répondre à des besoins, notamment économiques, en logement, en infrastructures, en espaces naturels, etc. La priorité de l'aménagement du territoire doit être la mise à disposition de logements et d'infrastructures en suffisance. Si l'on ne peut qu'approuver le fait de veiller, à chaque étape, à améliorer la performance d'un projet sous l'angle environnemental, chaque projet est une pesée d'intérêt. Or, dans le cas présent et à travers ce document, on peine à voir la pesée des intérêts, ceci dans un canton connaissant une forte pression en termes de logement et d'infrastructures.	En effet, la notion d'économie peut paraître relativement absente du document. Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>Certes, il est évident que les projets idoines se doivent d'être exemplaires sous l'angle environnemental, mais au vu des pressions auxquelles l'Agglomération est confrontée, toute révision à la baisse (en termes de densité ou d'indice d'utilisation du sol (IUS) notamment) de l'ampleur des projets de logement doit être rejetée fermement.</p> <p>A contrario, on ne répètera jamais assez que la meilleure manière (la seule en fait) de sauvegarder les espaces naturels est, justement, de construire là où cela a le plus de sens, le long d'infrastructures de transports (ferroviaires notamment) bien développées.</p> <p>Pour protéger les espaces naturels tout en répondant aux besoins, il convient de cesser de gaspiller du sol constructible et de maximiser la densité des projets d'urbanisation.</p> <p>On soulignera que ces axes d'action (densification, urbanisation vers l'intérieur, limitation au maximum de l'emprise sur les terrains naturels et agricoles, etc.) sont des obligations faites à Genève par le droit fédéral et rappelées expressément par les Autorités fédérales dans leurs rapports d'examen du Plan directeur cantonal.</p> <p>La VTT accorde au contraire la priorité absolue au « retour de la nature en ville », ce qui reviendra sans doute dans les faits à revoir à la baisse la densité de nombreux projets. Cela va à fins contraires de la politique d'aménagement du territoire telle que prévue par le droit fédéral et le Plan directeur cantonal. C'est aussi la meilleure manière de pérenniser les problèmes auxquels est confrontée l'Agglomération (manque de logement dans le canton de Genève, éloignement croissant entre les lieux de travail et de domicile, mitage du territoire, engorgement des infrastructures de transport).</p> <p>En définitive, si la VTT aime à prôner « la primauté du socle du vivant », on soulignera que les humains sont des êtres vivants également et que leurs besoins vitaux, en logement en l'occurrence, gagneraient à être mieux pris en compte...</p>	<p>Plusieurs de ces éléments mis en avant sont intégrés dans la VTT, mais visiblement pas suffisamment bien explicités.</p> <p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p> <p>Effort de clarification des propos et objectifs de la VTT avec l'éclairage des éléments cités.</p> <p>Par ailleurs, un travail spécifique sur l'économie est réalisé pour mieux mettre en évidence et ajouter du contenu (enjeux et actions).</p>
Fédération Suisse des urbanistes	<p>Intégration des outils d'analyse de l'impact environnemental : Il est nécessaire d'intégrer des outils de vérification de l'impact du développement urbain sur l'empreinte carbone des quartiers afin de garantir l'atteinte d'équilibres territoriaux durables et résilients.</p>	Ces outils sont de plus en plus intégrés aux conceptions et réalisation des projets
Fondation pour les terrains industriels	<p>On parle de continuité organisatrice. Aucune mention du réseau permettant d'alimenter l'être humain dans les quartiers, et plus généralement des zones fortement urbanisées et densifiées, et les zones péri-urbaines ? Un réseau logistique efficace, décarboné, résilient, et ne renchérissant pas le prix des produits nécessaires à l'humain habitant la ville. La dimension et les fonctions logistiques nous semble complètement oubliées.</p>	Les sujets relatifs à l'humain ainsi que la logistique sont traités dans l'axe 2 (chap. 2.2.2)
Genèvemobilité	<p>La lecture de ce chapitre laisse à penser que la VTT est avant tout un plan de préservation des espèces, d'ordre biologique, avant d'être une vision d'aménagement, structurant la cohabitation entre biodiversité et activités humaines. Ce n'est qu'à la presque moitié du document que l'interaction avec ces dernières est évoquée.</p> <p>Par ailleurs, la caractéristique d'une vision à 2050 est que l'on est quasiment certain qu'elle ne se réalisera pas exactement de la manière dont on l'a imaginé. Nous devons donc prendre cette vision comme une aide, et non comme un dogme que l'on ne peut remettre en question.</p>	<p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p> <p>La clarification sur le rôle de la VTT figure dans le chapitre 1.2 "Portée du document".</p>
Genèvemobilité	<p>Au-delà de la rédaction un brin technocratique, les objectifs de renaturation et de revitalisation sont tout à fait soutenables, de même que l'augmentation du taux de canopée. Il est toutefois piquant de relever que les mêmes autorités qui prônent le développement de cette dernière sont quelquefois les mêmes qui construisent de manière particulièrement minéralisée. A elles de démontrer dans les faits que leurs discours ne sont pas de vains mots, au seul service d'un dogme anti mobilité individuelle. Reste à définir comment cela pourra se traduire concrètement, dans le pragmatisme et le respect du développement démographique et économique de la région.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Genèvemobilité	<p>On peut d'ailleurs déplore la quasi absence du terme économie, qui est pourtant un acteur indispensable si l'on entend concrétiser les ambitions de Genève en termes de développement durable.</p>	<p>En effet, la notion d'économie peut paraître relativement absente du document.</p> <p>Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée).</p> <p>Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Genèvemobilité	<p>Concernant les terres agricoles, il est fait référence à des pratiques intensifiées. Certes, l'agriculture genevoise n'est plus celle du XXe siècle, a évolué et s'est adaptée pour survivre. C'est fort heureux dans la mesure où il n'y aurait sans doute plus d'agriculture locale, sans cette indispensable adaptation. Par ailleurs, on peine à comprendre concrètement ce qui est souhaité en termes de production. Est-ce la vision d'une agriculture d'Etat, où ce dernier fixerait ce qui doit être produit ou non ?</p>	<p>La VTT aborde les Terres agricoles et l'agriculture en page 60.</p> <p>Le texte est complété pour tenir compte de cette remarque.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Sur le fond du concept, en général</p> <p>Voir les réponses sur les deux cartes qui constituent le concept</p> <p>Sur la forme</p> <p>Les trois cartes principales posent deux problèmes, concernant leur nature et leur lisibilité. Et un grand nombre de communes expriment la difficulté pour elles de s'y retrouver, d'où le faible nombre de remarques de détail.</p> <p>D'une part, le graphisme ne permet pas de comprendre clairement si les cartes représentent plutôt l'état actuel, ou – ce qui semble plus logique – l'état souhaité en 2050. Mais les évolutions envisagées des territoires ne tiennent alors pas compte de leur spécificité à échelle restreinte (voir ci-dessous).</p> <p>D'autre part, leur lisibilité est problématique à plusieurs titres : les noms des communes sont mal placés, les pixels superposés empêchent de lire correctement les informations, et les nuances de couleurs ne sont pas toujours aisément perceptibles.</p>	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Détail pour Vendœuvres</p> <p>La commune ne comprend pas que deux secteurs de son territoire soient identifiés comme étant de la « Ville » selon la légende. Il s'agit de secteurs en zone 5 (Tattes-Fontaine / Cocuaz / Troupe / Seymaz et Blonde / Buclines / Moulanaïs / Seymaz). Cette classification ne correspond absolument pas à la réalité de ces deux secteurs, si on les compare aux critères détaillés dans les pages 66 et 67 notamment, tant en termes de densité, de desserte ou d'équipement et services. Ces secteurs ne remplissent même pas les critères d'un village ou d'un bourg. Il s'agit exclusivement d'une zone résidentielle, sans aucune activité économique. Il ne saurait donc même être imaginé qu'à l'horizon 2050, ces deux secteurs puissent répondre à ces critères. Cette erreur de classification doit être impérativement corrigée.</p>	Ces secteurs ont été reclassés en "villages et bourgs satellites"
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Globalement</p> <p>La carte laisse à penser qu'il y a antagonisme entre la primauté du vivant (en vert sur la carte) et les espaces occupés par les êtres humains (en blanc ou presque sur la carte). Or la primauté du vivant doit s'appliquer partout, en particulier aussi là où les êtres humains sont présents.</p>	<p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1. Par ailleurs, le propos est assez clair dans le rapport sur le fait que le vivant couvre l'ensemble du territoire, y compris les secteurs les plus urbanisés. La nécessité de revitaliser l'espace urbain du point de vue du vivant est donc soulignée.</p> <p>La clarification sur le rôle de la VTT figure dans le chapitre 1.2 "Portée du document".</p>
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Les textes de commentaires / explications sont très théoriques et pourraient s'appliquer dans n'importe quel territoire. En outre ils sont au passé composé, en supposant que l'auteur se situe en 2050, ce qui est contraire à certaines explications orales données lors des présentations. La VTT représente-t-elle (ou pas) pas la réalité de 2050 à venir, telle que supposée / souhaitée aujourd'hui ?</p>	La VTT représente une image à 2050.
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Plus en détail</p> <p>Cette carte présente un gros problème de repérage (absence de noms des pôles au moins principaux) et de lisibilité (le jaune disparaît dans les superpositions des multiples verts qui sont difficiles à distinguer)</p> <p>La coupure des Bois de Jussy par une infrastructure routière est problématique, et pas souhaitée par les communes.</p>	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Groupement des communes Arve&Lac	<p>Le texte concernant la « reconnexion par un réseau socioécologique » (p. 55) est peu compréhensible et manie nombre de concepts non définis. Au terme de sa lecture, on ne comprend pas concrètement ce que pourrait être un « réseau socioécologique ».</p>	La notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	<p>2.1.2 LA RECONNEXION</p> <p>La carte qui montre "Le territoire reconnecté. 1: 400000", p.53 est très intéressante.</p> <p>Ces points de reconnexion pourraient être des projets portés par les instances franco-suisse afin de garder une continuité des couloirs biologiques au travers de la frontière. Comment l'inscrire dans la loi pour que qu'elle soit pérenne ?</p>	La mise en œuvre doit faire l'objet de documents transfrontaliers ou propre à chaque partenaire.
Noé21	<p>Nous ne croyons pas du tout à l'efficacité de l'hybridation (dont nous soutenons pleinement l'intention !), c'est à dire que les surfaces urbanisées peuvent accueillir la croissance prévue tout en rééquilibrant les polarités, dans tous les cas pas au rythme actuel: par exemple, les délais très considérables pour développer les infrastructures de transport et de rail, seul à même de déplacer de telles volumes dans des temps courts, ne sont pas compatibles avec le rythme de croissance prévu.</p> <p>A ce niveau et à ce rythme de croissance, le développement du Grand Genève se fera au détriment de la nature et de la qualité de vie.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Noé21	<p>Nous appuyons la volonté affichée de développer une agglomération des courtes distances. Mais dans les faits, vu le manque de solutions concrètes proposées pour rééquilibrer le territoire, développer des liaisons tangentielles et appuyer le développement économique en France, il apparaît que, au lieu de « la ville du quart d'heure », la VTT nous promet « l'agglomération de l'heure et demie ».</p> <p>Le rééquilibrage de l'agglomération est un objectif essentiel en vue d'un développement durable de celle-ci. Toutefois, il ne peut se décréter avec uniquement de l'aménagement du territoire : il doit être porté par des politiques communes en matière sociale (renforcement des services publics de proximité des deux côtés de la frontière, accompagnement de la précarité, renforcement du care), économique (développement de l'emploi côté français) et fiscale (meilleur partage des richesses générées par les acteurs du territoire).</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Noé21	<p>L'étude sur les capacités d'accueil montre que, dans les faits, il est prévu un renforcement du déséquilibre de l'agglomération, avec encore une plus grande concentration des emplois sur Genève au détriment des autres territoires du Grand Genève (ratio emploi par habitant en baisse de 6% à l'échelle du Grand Genève du fait du vieillissement de la population, de 3% seulement sur Genève, et de 10% sur Annemasse et Gex).</p> <p>Plus grave, l'étude sur les capacités d'accueil montre le dépassement de celles-ci sur plusieurs parties du Grand Genève sans proposer de solution. Cela doit pourtant nous amener à remettre en question les travaux effectués et nous faire remettre l'ouvrage sur le métier pour respecter réellement les objectifs environnementaux et de qualité de vie. Il est hautement insatisfaisant qu'aucune mesure ne soit prévue pour que la VTT garantisse que les capacités d'accueil ne soient dépassées. Sans cela, nous ne pourrions souscrire au document. Nous craignons que cette non-décision constitue dans les faits un choix politique de privilégier la poursuite de la croissance quantitative au détriment de la qualité de vie et de la nature.</p> <p>C'est l'illustration de l'incohérence globale de l'approche suivie : on veut privilégier le socle du vivant et l'atteinte des objectifs de transition écologique de la charte du Grand Genève, tout en poursuivant la croissance quantitative de ces deux dernières décennies. Il s'agit d'une injonction contradictoire qui est démontrée par les résultats des travaux de la VTT.</p>	<p>Le croissence prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	D'une manière générale, les objectifs généraux sont exprimés sans élément quantitatif. Même pour une vision conceptuelle, il est nécessaire d'apporter des éléments permettant de comprendre l'ampleur de la démarche.	Voir quelques éléments quantitatifs dans le chapitre 3 "Evaluation"
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>Page 42 : Introduction "la vision prône une logique d'économie et de priorisation locale des ressources"</p> <p>Page 42 afin de renforcer la biodiversité et les services écosystémiques, d'être plus résilient aux aléas du climat, et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers.</p> <p>p. 43, fin de paragraphe 4 : "d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers" semble un objectif trop spécifique orienté ville ; proposition "améliorer la qualité de vie de la population".</p>	Ajustement des textes.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>Le socle du vivant doit intégrer aussi plus explicitement les terres nourricières, les sources d'approvisionnement en eau</p> <p>Page 46 Cela concerne principalement des aires protégées existantes et de l'infrastructure écologique (environ 30 % du territoire), des corridors d'envergure et du réseau hydrographique. Est-ce que cette phrase est juste ? L'IE ne comprend pas les aires protégées, les corridors et le réseau hydro ? Cela s'applique également à la page 11 (éléments sous le titre Un territoire préservé).</p>	Ajustement des textes et des cartes.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>p. 48 : Les illustrations laissent apparaître aucun humain alors même que qu'il s'agit manifestement de contextes urbains ou à la frange avec l'urbain</p> <p>Page 48 : Revoir et compléter : - "En 2050, le socle du vivant du territoire a été préservé par des mesures spécifiques, que ce soit dans les espaces naturels, les forêts, les espaces semi-naturels agricoles ou forestiers, ou les milieux urbains". Les forêts sont des espaces naturels et non des espaces semi-naturels.</p>	Forêts: il n'est pas dit que les forêts sont semi-naturelles. Celles plantées et jardinées le sont néanmoins. Il y a pas de forêts vierges dans le Grand Genève. C'est très rare en Suisse: Derborence, Davos par exemple. Par semi-naturels, on pense par exemple aux herbages.
Office cantonal de l'eau	En page 46, pour donner encore plus de force à l'idée de la primauté du socle du vivant, il nous paraîtrait pertinent de mentionner en premier le vivant pour sa seule existence, et d'ensuite parler des "services rendus".	Nous conservons une approche globale et transversale de la notion de socle du vivant.
Office cantonal de l'eau	Pour une lecture plus aisée, il conviendrait de présenter les paragraphes des pages 50-51 dans le même ordre que celui figurant en page 48. Cette remarque est valable pour le reste du document.	Le document est modifié selon cette proposition.
Office cantonal de l'eau	<p>La rédaction de la définition de biodiversité en page 50 est à adapter car elle n'est pas "les services écosystémiques". C'est la diversité des écosystèmes, des espèces et des gènes au sein de chaque espèce qui font et sont la biodiversité. Les écosystèmes assurent des fonctions, desquelles l'humain peut tirer un bénéfice, que l'on appelle services écosystémiques.</p> <p>Les services écosystémiques sont les résultats particuliers tirés d'une fonction fournie par des écosystèmes sains et résilients. Plus la biodiversité est bonne, plus les services sont rendus.</p> <p>Toujours en page 50, nous portons votre attention sur le fait que l'objectif mondial de 30 % en 2030 porte sur des aires protégées, or nous ne croyons pas que la préservation des 30 % de l'infrastructure écologique du socle du vivant aille de pair avec une protection, réglementaire ou foncière ? Il nous semble que l'objectif de la VTT va dans la bonne direction, mais n'est pas une réponse directe à l'objectif mondial.</p>	La définition est corrigée.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'eau	Le premier tiret du "réseau hydrographique" de la page 48 nous pose problème. Il est dit que tous les cours d'eau bénéficient d'un espace tampon de 50 mètres de part et d'autre des rives, pour assurer des fonctions écologiques et sécuritaires. Cette valeur de 50 mètres est visiblement arbitraire et n'est pas fondée sur des considérations scientifiques et de terrain. Le tiret se termine en disant que "l'espace de bon fonctionnement des cours d'eau aura été déterminé préservé et renaturé" sur tout le territoire, ce qui est un bien meilleur objectif car il évite l'annonce d'une distante chiffrée susceptible de générer des crispations, et peu crédible par rapport aux réalités du terrain.	Sur les 50 mètre cela fait 100 mètre en tout et il s'agit d'une orientation générale pour le GG. Au niveau du projet, il sera nécessaire d'étudier plus finement cela. Le chapitre 4 mise en œuvre propose d'analyser cela à l'échelle du GG.
Office cantonal de l'eau	En page 48, l'objectif de renaturation des embouchures et des rives est présent à la fois dans le chapitre "préservation" et dans le chapitre "revitalisation". Il conviendrait de les distinguer en utilisant les termes "préservation ou protection des embouchures et rives naturelles" dans le premier, et "renaturation" dans le second.	Le texte est corrigé.
Office cantonal de l'eau	Pour le paragraphe infrastructure écologique-sol, nous proposons d'ajouter la notion de diversification des sols en contexte urbain.	Le texte est précisé.
Office cantonal de l'eau	<p>Page 51. Nouvelle formulation. RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE Le réseau hydrographique du Grand Genève est constitué d'innombrables cours d'eau, dont un grand nombre sont transfrontaliers (...). La VTT a pour ambition de faire du réseau hydrographique un élément central du projet de territoire en le préservant. Cette ambition qui est primordiale devrait être mieux mise en avant en page 48.</p> <p>Page 55. Ce réseau prend la forme d'une succession (...) le réseau hydrographique (dans toutes ses composantes) (...)</p> <p>Page 58. Nouvelle formulation. La continuité écologique a été restaurée au sein du réseau hydrographique et de son bassin versant associé.</p>	<p>Page 48: le réseau hydrographique préservé figure sur la carte. Le texte l'accompagnant est ajusté.</p> <p>Page 55: modifié.</p> <p>Page 58: reformulation refusée. La formulation de la VTT provient de Cécile Georget.</p>
Office cantonal de l'eau	Page 60. Nouvelle formulation. ESPACES BATIS Conséquence du réchauffement climatique, les épisodes météorologiques extrêmes — alternance entre des périodes de sécheresse prolongée et des épisodes de fortes précipitations, fortes chaleurs — vont se reproduire bien plus fréquemment à l'avenir. Cette modification entraîne une amplification des risques liés aux débordements de cours d'eau, de réseaux et de ruissellement de surface. À ce titre, les occurrences décennales ou centennales utilisées comme référence de pluies ou de débits sont de plus en plus régulièrement atteintes. L'augmentation générale des températures tend en outre à renforcer le phénomène d'îlots de chaleur urbains, qui menace les conditions d'habitabilité des milieux urbains. Des mesures spécifiques doivent être prises pour mitiger ces effets. En particulier, la désimperméabilisation des sols urbains est une mesure efficace pour lutter contre les inondations, le ruissellement et les sécheresses, pour autant que les sols soient vivants et suffisamment abreuvés en eau de pluie lorsqu'elle survient. En favorisant l'infiltration des eaux pluviales, la recharge des nappes phréatiques est favorisée et le ruissellement diminué. De plus, les sols perméables, pour autant qu'ils soient humides et végétalisés, permettent une meilleure régulation du climat en absorbant la chaleur et en rafraichissant l'air ambiant. Enfin, la plantation d'espèces indigènes variées et adaptées aux variations climatiques, l'adoption de nouvelles pratiques de conception et d'entretien des espaces verts et des espaces publics et l'encouragement des propriétaires privés à végétaliser leurs terrains, toits et murs contribuent à l'augmentation du taux de canopée dans le tissu urbain. Le retour de l'eau dans la ville, sous toute ses formes, est également un levier important. De telles mesures permettent de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur en augmentant l'ombrage au sol et l'évapotranspiration et participent à la revitalisation du socle du vivant dans les espaces bâtis.	OK. Nouvelle formulation retenue.
Office cantonal de l'eau	Page 61. Nouvelle formulation. RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE Le réseau hydrographique a été bouleversé et les zones humides ont pour la plupart disparu avec l'urbanisation et la densification: régulation du lac et des cours d'eau, assèchement des zones humides, rectification et correction des cours d'eau, évacuation des eaux pluviales par des réseaux d'assainissement, etc. Pour remédier à cela, les continuités écologiques, hydrologiques, piscicoles et sédimentaires sont à restaurer. Il convient de préserver le réseau hydrographique tant dans son espace que des pressions anthropiques, par le biais de distances tampons suffisantes dans lesquelles les fonctions écologiques des écosystèmes aquatiques peuvent être maintenues. De manière générale, la VTT entend amplifier l'espace dévolu au réseau hydrographique en disposant une zone tampon de 50 mètre de part et d'autre des cours d'eau. L'affectation de cette zone sera à définir au cas par cas: ici une renaturation, ici un élargissement et une zone d'expansion des crues, là une exploitation agricole adaptée et là-bas une remise à ciel ouvert d'un cours d'eau enterré et mis sous tuyau ou tout simplement la préservation de l'état actuel. Il convient aussi de revitaliser ce réseau, notamment les zones humides, les rives du lac, les cours d'eau en général et les embouchures sur le Léman pour permettre à nouveau aux masses d'eau de se réguler entre les systèmes et les bassins versants et mettre de la dynamique naturelle dans le système hydrique afin d'en améliorer sa résilience. Tous ces éléments doivent être reconnectés entre eux et de nouvelles zones d'expansion des crues planifiées pour assurer la sécurité des personnes et des biens, , permettre les recharges des nappes phréatiques et le décolmatage des berges pour permettre les infiltrations. Enfin, de nombreuses connectivités dans les cours d'eau ont été interrompues par l'édification d'ouvrages hydroélectriques ou d'ouvrages de protection qui empêchent la migration et la fraie des poissons ainsi qu'un charriage naturel des sédiments. Les renaturations, les échelles à poissons ou les cours d'eau de dérivation y remédient. Ainsi, la VTT permettra d'avoir un réseau hydrographique revitalisé.	Sur les 50 mètre cela fait 100 mètre en tout et il s'agit d'une orientation générale pour le GG. Au niveau du projet, il sera nécessaire d'étudier plus finement cela. Le chapitre 4 mise en œuvre propose d'analyser cela à l'échelle du GG. Sinon à ajouter.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'environnement	<p>La p. 46 est une répétition de propos déjà exposés précédemment dans le document. C'est dommage, car cela alourdit la lecture.</p> <p>P. 46: La citation de la purification de l'air et de l'eau comme services écosystémiques donnés en exemple n'est pas idéale. En effet, ces services écosystémiques sont portés par des processus qui se jouent à bien plus large échelle. Il y a lieu de les remplacer par des exemples s'inscrivant à une échelle plus locale.</p> <p>L'impact du bruit sur la santé de la population et la biodiversité étant avérée, il serait intéressant de considérer le calme (zones calmes) comme ressource à préserver. De ce fait, dans la liste des services écosystémiques (qui prend en compte la qualité de l'air) rendus par la nature, il faudrait peut-être envisager d'inclure le calme (ambiances sonores naturelles).</p>	Il s'agit de deux parties différentes : d'une part un résumé (qui disparaît dans la version définitive) et d'autre part le détail du concept.
Office cantonal de l'environnement	Les cartes des p. 49, 53 et 59 méritaient l'ajout de points repères pour en faciliter la lecture spatiale (on voit où l'on est).	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
Office cantonal des transports	Le positionnement de la primauté du socle du vivant, comme axe de travail encadrant l'ensemble de la réflexion, peut être considéré comme vivant et perçu comme un frein au déploiement des activités humaines. Aussi, il paraît indispensable de mieux expliquer pourquoi la primauté du vivant est nécessaire pour les habitants de ce territoire et les apports que cela amènera. A ce titre, les deux paragraphes de la deuxième colonne de la page 46 devraient être positionnés en début du propos de l'axe I et étoffés.	<p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p> <p>La clarification sur le rôle de la VTT figure dans le chapitre 1.2 "Portée du document".</p>
Office cantonal des transports	<p>S'agissant du réseau socio-écologique, il nous semble que ce dernier répond à plusieurs principes et devrait sans doute également apparaître dans le principe de préservation en lien avec les connexions et corridors biologiques, la reconnexion à travers les tissus urbains ainsi que la revitalisation des espaces bâtis.</p> <p>Dans le chapitre relatif au réseau socio-écologique, il est indiqué que ce dernier est le support de la mobilité active. Pouvez-vous confirmer que cela concerne également les vélos ? Cas échéant, il faut préciser qu'il s'agit de la marche à pied ou des piétons.</p>	La notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)
Office cantonal des transports	Le chapitre relatif à l'infrastructure écologique (p. 50) devrait être remonté en introduction de l'axe, dès lors que les propos concernent les 3 principes y relatifs.	La notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)
Office cantonal des transports	Le chapitre relatif à la reconnexion en limite et à travers les tissus urbains devrait être positionner avant celui relatif au réseau socio-écologique pour respecter l'ordre de présentation des principes en page 52.	OK, fait.
Office cantonal des transports	En ce qui concerne les espaces bâtis, les puces évoquent, à juste titre, le réaménagement des espaces publics dans le principe de revitalisation. Toutefois, aucun propos sur le sujet n'est rédigé, alors qu'il s'agit d'un point essentiel de la vision en milieu urbain. En outre, il s'agit également de faire le lien avec le principe développé dans l'axe II en page 72.	Les espaces publics sont traités à différents endroits dans le document (différents volets du chap. 2.2.2). Quelques compléments sont réalisés.
Office cantonal du génie civil	Les principaux projets d'aménagement en extension de la tâche urbaine sont mentionnés en p. 55 de l'EES. Le projet Pré-du-Stand est identifié comme extension de la tâche urbaine, est-ce vraiment le cas alors que la MZ a été rejetée par la population ?	Même si le projet a été rejeté en votation c'est toujours une extension prévue dans le pdcn à l'horizon 2030 et c'est possible qu'un nouveau projet soit proposé au même emplacement.
Office de l'urbanisme	<p>La posture d'hybridation interroge l'OU dans sa capacité à initier une approche transversale au-delà des silos des différentes politiques publiques à incidences spatiales et inquiète quand aux impacts non évalués de sa mise en œuvre sur le territoire. En guise d'exemple, en milieu urbain, l'objectif sous-jacent de "ré-imbriquer les fonctions" récréatives, naturelles et alimentaires des espaces extérieurs aura inmanquablement pour effet de diminuer les potentiels constructibles. En la matière, la notion de "densité vertueuse", présente dans la feuille de route et absente de la VTT, nous semblait une piste plus intéressante pour garantir un milieu urbain dense, levier indissociable de la transition, et prendre en compte dans le même temps les risques associés aux îlots de chaleur.</p> <p>A cet égard, en page 44, il est évoqué que le contexte de transition écologique nécessite des pesées d'intérêts en faveur de l'environnement, sans que soit précisée l'échelle à laquelle celles-ci sont pertinentes. On rappellera qu'un territoire densément bâti contribue à préserver les espaces naturels, de même qu'il est le seul à rendre possible, pour des raisons économiques, le déploiement des réseaux structurants (thermiques, de transports collectifs et de mobilité active) essentiels à la transition énergétique et écologique.</p> <p>Si on la comprend pour ce qui relève des filières industrielles, la notion de circularité appliquée au territoire mériterait également des développements supplémentaires. Evoqué à la marge (irrigation, mise en place de filières industrielles...), les plus probables adaptations des systèmes économiques et agricoles au cours des prochaines décennies ne semblent pas avoir été intégrées à la réflexion sur la VTT, en particulier sous l'angle de leurs impacts territoriaux : processus de réindustrialisation de biens stratégiques notamment.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Office de l'urbanisme	P44: Il n'est pas aisé de différencier la notion d'axes et de principes fondamentaux. Notamment la primauté du socle du vivant semble être un principe comme les autres (qu'on pourrait aussi appeler: une posture, une philosophie, une approche). Il manque l'approche par le paysage comme principe fondamental (cf. CCP).	la VTT est pleinement compatible avec la conception cantonale du Paysage dans son approche.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>P44 7ème paragraphe: Peut-on être aussi affirmatif sur les capacités d'accueil? Nous proposons, au minimum, de thématiser la différence entre le potentiel d'accueil théorique sur laquelle se base la VTT (qui démontre que le territoire pourrait accueillir la croissance démographique estimées) et les changements de paradigmes profonds nécessaires pour rendre ce potentiel théorique réaliste. En effet, notamment pour le Canton de Genève, le contexte sociétal et politique entrave la concrétisation du potentiel d'accueil sur le territoire cantonal. La crédibilité de la VTT dépend, aussi, de la prise en compte des réalités d'aujourd'hui qui forment les points de départ pour sa mise en œuvre.</p>	<p>Le croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Office de l'urbanisme	<p>P 44 12ème paragraphe "thématique de la planification" – cela n'est pas compréhensible, à reformuler.</p> <p>P46: Il s'agit surtout de grandes orientations à ce stade; il y a profusion d'expressions techniques et technocratiques qui rendent la lecture difficile pour des non-initiés. Même les définitions données (socle du vivant, SES) sont assez floues.</p>	<p>Corrections apportées.</p>
Office de l'urbanisme	<p>P 48. Ch 2.1.1 La préservation : D'un point de vue général quelles sont les conséquences pour les zones déjà construites existantes. Doivent-elle être démolies, renaturée (ex: espaces tampon le long des cours d'eau avec un corridor de 50 mètres, les zones agricoles mono culture sont-elles réellement des sols préservés)? Comment financer ces enjeux de désimperméabilisation, renaturation à grande échelle, agroforesterie?</p> <p>P50 Général (commentaire vaut aussi pour la suite du document). Cette double-page 50-51 se lit comme un complément d'information aux principes des pages 48-49. C'est un peu comme le rapport explicatif d'une MZ ou le dossier des fiches du PDCn. Il peut être utile de le préciser sous la forme d'une aide à la lecture.</p> <p>P50 Infrastructure écologique: Les définitions sont des redites par rapport à la page précédente</p> <p>P52 Franges urbaines: il ne ressort pas du texte quel sera concrètement le traitement des franges urbaines. Cette formulation est trop floue et peu différencié considérant les nombreux cas de figure de limites de l'urbanisation</p> <p>P 54-56 général: Il faudrait maintenir le même ordre des thèmes qu'aux pages précédentes</p> <p>P 55 Général: Il y a une multiplication et superposition de réseaux: infrastructure écologique, connexions et corridors biologiques, réseau hydrique, réseau socio-écologique; toutefois, la VTT ne dit pas comment ceux-ci sont articulés entre eux: il faut absolument aborder leur interaction, synergies, recoupement, voire même définir des principes de gouvernance pour les traiter dans les planifications.</p> <p>P 55 2ème paragraphe notamment, on peine à percevoir le lien opérationnel entre le réseau socio-écologique, qui n'est pas localisé ni hiérarchisé, et le maillage des espaces publics en ville et les projets en cours qui cherchent à le renforcer (voies vertes, parc linéaires, etc.). En particulier, le réseau socio-écologique ne semble pas poursuivre prioritairement l'objectif de relier des bassins de population, d'emplois, à des attracteurs, au regard des continuités écologiques qui ne sont pas toujours les mêmes. En cela, le concept de réseau socio-écologique souffre d'une faiblesse conceptuelle pour aborder le milieu urbain; il faut absolument le connecter aux enjeux urbains (espace public, mobilité douce, mixité, adaptation climatique, etc.); ou du moins articuler ce réseau avec celui des espaces publics. La VTT doit définir des principes de gouvernance pour les traiter dans les planifications.</p>	<p>P48. Ch. 2.1.1 : il ne s'agit ni d'arrêter les projets en cours ou trop avancés pour l'être, ni de tout démolir pour reconstruire, mais de modifier nos approches et modes de faire dans l'aménagement du territoire.</p> <p>P52 : sans objet au niveau de la VTT qui donne des intentions</p> <p>P54-56 : Oui, modifié</p> <p>P55 : Voir les territoires d'illustrations ; par ailleurs la notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>P 55 4ème paragraphe (" le réseau socio-écologique (...) joue un rôle aussi déterminant dans l'aménagement du territoire que les réseaux de transports ou d'approvisionnement". Décrit ainsi, ce concept paraît présomptueux : il dit vouloir tout englober et tout couvrir, un chapeau central sur l'espace rural; pourtant, les bases conceptuelles sont encore fragiles: il faudrait en garder surtout le principe de l'organisation de l'espace rural dans une approche différenciée et adaptée selon les priorités locales; se pose d'ailleurs la question du portage de ce réseau (les communes, les agriculteurs, l'Etat...).</p> <p>P 56 L'approche des franges urbaines est sujette à discussion. L'argumentaire en faveur d'une épaisseur (de quoi?) n'est pas clair vis-à-vis d'une mise à distance franche, induite par le zonage actuel. Si leur faisabilité devait être démontrée, la création de lisières, vertueuse sur le principe, se ferait nécessairement au détriment de la production alimentaire qui y est aujourd'hui assurée.</p> <p>En page 58, quels sont les "projets de nature en ville" mentionnés ? Des projets de nature en ville à proprement parler sont-ils souhaitables ou faut-il plutôt s'assurer, comme il est mentionné dans la partie Concept, que les projets urbains respectent désormais le socle du vivant? L'enjeu du réaménagement des parcs existants ne nous semble pas déterminant, au regard de la nécessité de créer de nouveaux espaces publics dans un contexte de forte croissance démographique. Or, cette création sera particulièrement ardue dans un contexte caractérisé par une densification limitée à la zone à bâtir existante et une modestie de la politique foncière cantonale.</p> <p>P 60 "Terres agricoles": Il faut remplacer le terme terre par sol, car cela renvoie à un concept plus précis et scientifique. Selon le passage, il faut aussi renvoyer au sous-sol qui remplit également certains services écosystémiques.</p>	<p>P 55 et 56 : OK P58 : Il y a cependant également des enjeux de "renaturation" en ville P60 : On conserve la notion de terres agricoles.</p>
Office de l'urbanisme	<p>Commentaires sur les cartes de l'axe 1 (Q2.3) Les cartes, pas facile à interpréter, sont à reprendre. En ce qui concerne les corridors biologiques, il aurait été plus judicieux d'illustrer par une carte ceux déjà existants, puis une deuxième identifiant ce qu'on souhaite renforcer/connecter, pour bien distinguer les propos. Il serait souhaitable d'avoir une annexe méthodologique. Les « coupures construites » ne sont pas toutes incluses, pourquoi? Pourquoi le tracé de l'autoroute du Chablais est inscrit alors qu'il n'est pas encore validé? En quoi les pistes cyclables sont-elles liées au maillage vert, si cela est compréhensible hors urbain, ça n'a pas de sens dans l'urbain dense? Pourquoi la voie verte d'agglomération n'est pas inscrite dans le document? Plus généralement, cette carte ne montre rien de précis et se borne à traduire spatialement les grands principes édictés : préservation et revitalisation. Seuls les objectifs de reconnexion des corridors biologiques permettent de localiser une mesure en particulier: la préservation et le renforcement du corridor (identifié de longue date) entre le CERN et Les Vergers/ZIMEYSA de part et d'autre de la route de Meyrin sont ainsi clairement identifiés comme des objectifs concrets, contrairement au concept de "revitalisation de l'espace bâti" dont la spatialisation englobe l'ensemble de la tâche urbaine. - Primauté du vivant : carte p 47 illisible - Reconnexion : idem, carte difficilement lisible. - Encore de nombreux éléments non localisables malgré le nombre limité de catégories, en raison des choix de sémiologie graphique en lien avec l'échelle o Principe de perméabilité et reconnexion à travers les infrastructures o Transitions renaturées en périphérie / Maillage vert accompagnant la mobilité active : distinction très délicate entre ces deux catégories o Pénétrantes de verdure : toujours pas visibles - Concrètement, par exemple sur les Cherpines, on imagine des enjeux d'épaississement de la pénétrante de verdure de l'Aire et de connexion avec le projet de couverture autoroutière, mais rien n'est indiqué ou lisible. - Il faut reconnecter les pistes cyclables.</p>	<p>Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.</p>
Office de l'urbanisme	<p>Commentaires sur la carte du concept (Q2.1) Mise en évidence des orientations Il manque une mise en évidence des orientations au niveau cartographique: commenter les cartes, établir des listes de projets, mettre en évidence et séparer dans les cartes ce qui est de l'ordre de l'existant et de l'ordre du projet. Représenter les dynamiques du territoire ; par rapport au temps 0 (aujourd'hui) et aux temps intermédiaires, quelles sont les évolutions et les étapes à passer jusqu'en 2050?</p>	<p>Ce travail n'est pas du niveau de la VTT. A traiter dans le PDCn et plans d'actions du canton.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>Démonstration, justification, phasage : Comment la VTT démontre que "les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération" ; Comment assurer que la régénération urbaine est possible en garantissant la primauté du vivant, sans détériorer la qualité de vie d'aujourd'hui" ; En quoi l'hybridation (qui s'appelait avant mixité des fonctions) n'a pas fonctionné jusqu'à présent, comment garantir que cela fonctionnera demain, quels outils à prévoir pour demain, quelle ambition de mise en œuvre ?</p> <p>La VTT nous montre une vision en 2050, comment intervenir pour arriver à cette vision ? quelles sont les zones et les actions à prioriser ? En l'état le document ne spatialise pas l'organisation territoriale projetée et ne répond pas à son objectif initial de pouvoir être déclinée directement dans les planifications directrices. Il manque des étapes intermédiaires. Il s'agit à ce stade d'énoncé d'intentions non vérifiables.</p>	Ce travail n'est pas du niveau de la VTT. A traiter dans le PDCn et plans d'actions du canton.
Office de l'urbanisme	<p>Correction à apporter: ATTENTION Bien qu'il s'agisse d'une « vision » du futur, le territoire urbanisé prévu pour 2050 (sur Genève) n'intègre pas les « coups partis », c'est-à-dire les grands projets en extension. Du coup, la pertinence des interactions entre milieux préservés et développement urbain est encore plus compliquée à appréhender.</p> <p>La légende dit que la carte illustre les possibilités d'établir les interactions entre le socle du vivant et les activités humaines. En quoi cette carte montre-t-elle ces interactions ? On ne peut pas en conclure que « ça marche ».</p> <p>Les pénétrantes de verdure (spécificité genevoise) n'apportent que peu d'éléments utiles sur cette carte.</p> <p>La catégorie "Nature en Ville" mériterait d'être supprimée ou alors précisée, de sorte à la distinguer du référentiel du même nom développé pour le canton de Genève par l'OCAN. Nous constatons que le Concept de la VTT ne mentionne d'ailleurs par explicitement cette notion, privilégiant la consolidation et l'amélioration de l'infrastructure écologique et le respect du socle du vivant. Pour rappel, le référentiel "Nature en Ville" en cours d'élaboration privilégie une approche cumulative des différentes politiques publiques environnementales, loin de la posture d'hybridation défendue par le Concept de la VTT.</p>	Une vérification des "coups partis" est réalisée.
Office de l'urbanisme	<p>mission de la carte de synthèse</p> <p>La carte de synthèse est malheureusement trop chargée et donc illisible. Seuls quelques éléments forts ressortent (Préservation, Régénération, Mise en réseau) au détriment des autres (Reconnexion, Revitalisation, Circularité, etc.). Problèmes de format, d'échelles, le choix des aplats (l'usage d'une trame à point est une erreur). Les objets linéaires ne se voient pas.</p> <p>Les choix graphiques et les superficies associées aux catégories "Préservation" et "Revitalisation" ne facilitent pas la lisibilité de la carte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les corridors reconnectés ne sont pas visibles. - L'ensemble du Lac en « Préservation » rend encore moins lisible le reste des réserves à protéger. - Prévoir un format A3 de la carte de synthèse <p>Partie PRESERVATION :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Choix d'une trame à points pose le problème de sa lisibilité <p>Partie RECONNEXION</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corridors biologiques grande faune reconnectés : non localisés sur la carte - Principe de perméabilité et reconnexion à travers les infrastructures : idem + problème avec symbologie - Transitions renaturées en périphérie : idem - Maillage vert accompagnant la mobilité active : idem - Pénétrantes de verdure : idem <p>Partie REVITALISATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - La distinction entre Espaces bâtis revitalisés et Espaces agricoles revitalisés est difficile - Réseau hydrographique revitalisé : non localisé <p>Partie REGENERATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - On peine à percevoir la hiérarchie des secteurs au sein des différentes catégories de l'emprise urbaine: par ex, au sein du "rose" ville, tout est égal, que ce soit Genève centre ou Gex ou d'autres pôles urbains de moindre ampleur ; du coup, cela peut-il dire qu'on agit sur toute l'emprise "rose" ville de la manière ? - Pour le canton de Genève, les grands projets semblent être absents (PAV, Cherpines, Bernex, VMA, Grands Esserts, Belle-Terre, etc...). - On n'arrive pas à identifier clairement les zones d'activités qui sont noyées dans du vert (espaces agricoles revitalisés ? espace forestiers revitalisés? Réseau hydrographique préservé?). De la même manière on n'arrive pas à vérifier si le barreau routier de Montfleury est toujours prévu. - Le choix du symbole pour la catégorie Nature en ville est le même que celui de la catégorie Espaces bâtis revitalisés : est-ce volontaire ? 	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>-Le Grand Projet Bernex semble être absent : De plus il faut corriger sa classification dans la typologie des polarités urbaines (bourg ou petites villes ?) La commune est dotée d'un pôle d'EP avec plus de 3000 étudiants et 2100 logements de prévus dans les périmètres déclassés desservis par un tram en fonction toutes les 3mn aux heures de pointe pour se rendre à un quart d'heure du centre-ville. L'absence de RER ne justifie pas à lui seul le classement en bourg – petites villes, Bernex est une ville directement connecté au centre de l'agglomération. Le secteur doit rester en centre avec vocation à continuer à accueillir des habitants supplémentaires (extension et/ou régénération).</p> <p>-Le grand projet Cherpines semble être absent (figuré en zone agricole revitalisée et villages et bourgs satellites). Du coup les cartes présentent-elles la tache urbaine dans son emprise existante mais avec les axes de transports futurs, ou est-ce bien une projection du futur, et donc le projet des Cherpines est exclu des développements envisagés? La MZ est en force, ainsi que deux PLQ / PDZIA (DD délivrées ou en cours de délivrance) et un PLQ est en cours sur le solde du périmètre. Le tram est construit et le prolongement est cartographiquement représenté ainsi que l'extension RER. Et dans les discussions PACA, il n'a jamais été question de remettre en question ce grand projet... Cette figuration est du pain béni pour les associations qui rêveraient de voir disparaître le projet des Cherpines et avec lesquelles nous sommes en discussion avant l'EP et un potentiel référendum sur la décision CM !!</p> <p>-Aussi P. 65. : revoir la classification de certains secteurs : Bellevue, Genthod Pregny Chambésy classés en bourg et petite ville? Cern classé en village ou bourg satellite.</p>	<p>Une vérification des "coups partis" est réalisée. Idem concernant la classification des pôles urbains.</p>
Parti libéral radical	<p>Pour la synthèse de la VTT (Q2.1)</p> <p>La traversée du lac doit être mentionnée.</p> <p>Le raccordement direct de l'aéroport en direction du pied du jura ou de Coppet doit également être mentionnée.</p> <p>La reconnexion des voies de circulation doit également être mentionnée.</p>	<p>Sont intégrés les projets prévus à l'horizon 2050 ou avant. La mention du Projet de Traversée du Lac, ainsi que des projets autoroutiers considérés est ajoutée dans le chapitre 2.2.2.</p>
Pic Vert	<p>Notre association salue donc objectivement le courage du Canton dans les objectifs qu'il s'est fixé.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Pic Vert	<p>Elle estime par ailleurs qu'il serait judicieux de définir plus précisément ce qu'il faut comprendre par « socle du vivant » et « biodiversité » à préserver. En effet: La définition de la page 36 précise que le socle du vivant c'est l'ensemble de la biodiversité, préserver cette biodiversité c'est donc préserver chaque m2 qui abrite une faune et une flore dont les interactions sont fonctionnelles. Il faut donc arrêter de densifier en zone villas immédiatement et particulièrement celles qui ne forment plus que des îlots isolés en milieu urbain, car ce sont ces îlots qui abrite le socle de socle du vivant. Comprenant bien que telle n'est pas l'ambition du canton, qui souhaite clairement densifier les espaces urbanisés, il y a nécessité de définir ces notions de manière objectivement plus proche de la volonté cantonale. En effet, si ces notions ne sont pas définies de manière précise à ce stade, il sera impossible d'identifier ce qui devra être préservé dans la planification territoriale.</p>	<p>L'objet de la VTT est bien d'"hybrider" le socle du vivant ET les activités humaine en montrant qu'on peut servir le socle du vivant tant dans les milieux urbanisés que non urbanisés. La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p>
Pic Vert	<p>Préservation (p 46) S'appuyer sur l'infrastructure écologique(30% du territoire) , c'est bien mais la cartographie actuelle n'est basée que sur des inventaires de terrain sommaires pratiqués majoritairement quand un projet émerge sur ledit territoire et il est alors trop tard. Il faut mener des inventaires, ceux menés par l'association Pic-Vert en 2020 en zone villas cf https://geneve.assprop.ch/wp-content/uploads/2020/02/pic-vert-128.pdf. L'analyse ayant été menée sur un panel de jardins très varié on peut l'estimer représentatif. a révélé les "trésors" de biodiversité dans certains jardins anciens, qui peuvent sans autres être comparés à celle des réserves naturelles. La cartographie cantonale actuelle n'en tient pas compte. Dans ces conditions, il est impossible de préserver le socle du vivant .</p>	<p>Page 48 sous de l'infrastructure écologique: il est mentionné que la protection différenciée est également prévue en territoire urbanisé donc dans la zone villas. L'IE est aussi basée sur des relevés de terrains notamment la carte des milieux naturels et les relevés des espèces flore et faune. L'échelle de la carte ne permet malheureusement pas de représenter l'IE en zone urbanisée. Enfin, les cartes en pages 47 et 59 montrent clairement que l'on reconnecte et revitalise aussi dans les espaces bâtis pour assurer la conservation du socle du vivant là aussi..</p>
Pic Vert	<p>Préservation et usages partagés (p50) Préservation et utilisation du socle du vivant deux notions qui sont effectivement difficilement conciliables selon les lieux et nécessite effectivement une planification territoriale fine basée sur la réalité du terrain et sa richesse en biodiversité .Contrairement aux idées reçues, le milieu urbain regorge donc de biodiversité (parfois plus qu'en milieu agricole, quand celui-ci est trop intensif ou dénué de surfaces écologiques), de par la multitude de petits biotopes et de milieux variés, très proches, qu'il offre, comme le démontre notre inventaire et son analyse. Le jardin privatif dans lesquels même les toitures et les murs végétalisés comptent, entretenus de manière 100% écologique 100% locale respectueuse de la nature, ne subissant pas trop de pression dues aux activités humaines, peuvent potentiellement être des biotopes relais très importants pour la biodiversité.). Cette réalité de la richesse des quartiers de villas anciens n'est pas relevée dans la VTT, elle n'est pas lisible à l'échelle des cartes présentées. Mais comme indiqué ci-dessus, elle ne l'être si elle se base sur la cartographie actuelle qui est tout sauf exacte et fine en zone urbanisée en tous cas.</p>	<p>Page 48 sous de l'infrastructure écologique: il est mentionné que la protection différenciée est également prévue en territoire urbanisé donc dans la zone villas. L'IE est aussi basée sur des relevés de terrains notamment la carte des milieux naturels et les relevés des espèces flore et faune. L'échelle de la carte ne permet malheureusement pas de représenter l'IE en zone urbanisée. Enfin, les cartes en pages 47 et 59 montrent clairement que l'on reconnecte et revitalise aussi dans les espaces bâtis pour assurer la conservation du socle du vivant là aussi..</p>
Pro Natura Genève	<p>L'axe « Primauté du vivant » est primordial pour tenter de mener à bien cette transition écologique. Nous soutenons cette orientation choisie pour la VTT. p. 46, définition du socle du vivant : Il ne faut absolument pas intégrer l'être humain, la définition perdrait tout son sens. Maintenir la définition telle quelle.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Pro Natura Genève	p. 48 : Les connexions et corridors biologiques font partie intrinsèque de l'infrastructure écologique. Or la VTT fait la distinction entre les deux. Il serait bien que les termes soient employés de manière plus rigoureuse.	Correct. Précisons toutefois que l'IE comporte les continuité fine mais traite mal les éco ponts nécessaires à la grande faune. Les correction sémantique sont faites.
Pro Natura Genève	« L'infrastructure écologique a été protégée ou garantie sur 30% du territoire du Grand Genève. » sonne bien. 30% est toutefois un minimum, une base. Comment la VTT envisage que soient répartis ces 30% sur le territoire ? Dans une grande réserve dans un coin du territoire ou sur l'ensemble du Grand Genève de manière équilibrée ? La VTT doit mettre en lumière l'importance de la fonctionnalité de l'infrastructure écologique. Elle pourrait dire, par exemple, qu'en 2050, 30% du territoire du Grand Genève présente une infrastructure écologique fonctionnelle, permettant à toutes les espèces (petite et grande faune) de circuler sans entraves pour répondre à leurs besoins vitaux.	30% ce sont les objectifs de la CBD. La VTT s'inscrit dans ce cadre. La VTT agit aussi sur le solde de 70% du territoire. Le socle du vivant est sur 100% du territoire et ne se limite pas à l'IE. Chaque territoire doit avoir 30%. La carte en page 49 le montre bien.
Pro Natura Genève	p. 60, sur les espaces bâtis La VTT accorde une grande importance au fait de planter de la végétation, mais il est surtout primordial d'arrêter d'abattre les arbres. Plus un arbre est vieux plus il héberge d'espèces animales et végétales. Ainsi, la requalification de l'espace bâti doit se faire en fonction de la végétation existante et proposer des solutions sans abattage. Pour que les essences plantées soient utiles pour le « socle du vivant », il est indispensable que la VTT priorise l'indigénat, possiblement dans le dernier paragraphe « Enfin, la plantation d'espèces variées et résistantes aux changements climatiques... »	Plusieurs ajustements sont réalisés sur le texte pour intégrer ces propositions.
Pro Natura Genève	p. 60, sur les terres agricoles Le changement des pratiques agricoles doit bien sûr être en faveur d'un sol sain et du cycle de l'eau, mais également en faveur de la biodiversité locale. Le texte devrait inclure que les pratiques devront être favorable au socle du vivant et donc à la biodiversité. p. 61, forêts Vu l'exiguïté du territoire genevois et les besoins de régénération de la biodiversité, l'exploitation du bois dans les forêts genevoises est-elle encore pertinente en 2050 ? Ne devrait-on pas laisser les quelques hectares de forêt restants à la nature, en la laissant vieillir et exprimer sa biodiversité ? Il s'agirait-là d'une réelle prise en compte du socle du vivant qui serait positive face au dérèglement climatique (stockage de CO2 notamment). p. 61, réseau hydrographique Nous soutenons « l'inconstructibilité des berges du réseau hydrographique et la protection des embouchures et de certaines rives du lac ». Les 50 mètres de « protection » prévus de part et d'autre de chaque cours d'eau sont une très bonne proposition qui, si elle était réalisée et accompagnée de mesures de gestion spécifiques, permettrait une réelle protection du vivant. L'exemple des bords de l'Arve à Carouge est explicite. Toutefois le texte n'est pas clair sur quels cours d'eau devraient bénéficier de cette zone tampon. Tous les cours d'eau ? Les ruisseaux, les nants également ? Les cours d'eau enterrés ? S'il y a une priorisation à faire, comment devra-t-elle être faite ? La VTT devrait en outre mentionner l'arrêt des éclusées et des vidanges du Rhône. Une gestion des sédiments charriés par l'Arve doit être instaurée en mettant en place des bassins de rétention des crues en amont dans la vallée de l'Arve. Pour revitaliser le socle du vivant, l'exploitation d'hydroélectricité doit se faire au fil de l'eau et plus aucun barrage ne doit pouvoir voir le jour sur les cours d'eau du Grand Genève.	p. 60. Voir réponse WWF p. 61. forêts LA VTT ne se focalise pas sur un territoire. La VTT n'est pas le PDCn. P. 61 réseau hydrographique: Tous le réseau hydro du GG est visé. La continuité sédimentaire des cours d'eau est mentionnée comme levier de restauration Energie et cours d'eau. Voir la réponse au WWF
Terre Valserhône l'Interco	Un rappel méthodologique quant à la production de la carte 1.1. LA PRESERVATION serait fort utile pour la lire. En effet, il est difficile d'argumenter que le plateau de la Michaille soit par exemple identifié « infrastructure écologique » et pas le Retord et quid de sa traduction réglementaire (pour le plateau de la Michaille).	La méthodologie de l'IE du GG est décrite ici: https://storymaps.arcgis.com/stories/c21211afe456433d8fc00ecb68297c8f Pour la VTT, elle a été adaptée en popstualnt que chque territoire devait faure sa part de 30% au sens de la CBD et en incluant les travaux réalisé spar le Canton de VD. Si l'un ou l'autre élément ne figure pas c'est au niveau de la planification qu'il faudra l'intégrer.
Thonon Agglomération	Voir remarque sous la [Q1.1] sur l'ambition et l'angle d'appréhension de la VTT.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Carouge	Mode d'action "préservation" Volet hydrographique La Ville de Carouge estime que ce volet devrait intégrer : 1. des précisions sur l'impact de cet axe sur les constructions et projets dans les 50m des rives de l'Arve et de la Drize (et autres cours d'eau) 2. des mesures sur la préservation des nappes phréatiques stratégiques (dont la nappe du Genevois et nappe superficielle Carouge - La Praille) dans le cadre de projets urbains, notamment pour les bâtiments nécessitant des emprises très importantes au sous-sol tels que les constructions de grande hauteur et les emprises des éléments faisant effet barrage 3. des mesures pour lutter contre la pollution des nappes phréatiques (PFAS, perchlorate etc.)	1. Ces éléments seront à traiter dans le cadre des documents de planification ultérieurs notamment. 2. La préservation quantitative et qualitative des nappes comprend la dimension tour et sous-sol 3. Idem = qualité Pas de modif pour 2 et 3

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Ville de Carouge	<p>Volet infrastructure écologique</p> <p>1. Ajouter "minimum" à la définition de l'objectif des 30% d'infrastructure écologique et préciser que cette infrastructure écologique se prolonge jusqu'en coeur de ville. Proposition : "Les 30% d'infrastructure écologique minimum doivent être répartis sur l'ensemble du territoire d'agglomération, se déclinant dans toute typologie de territoire en incluant les milieux urbains denses"</p> <p>2. Expliciter les protections différenciées en territoire urbanisé, nommer des objectifs avec indicateurs.</p> <p>3. Intégrer l'objectif de min. 40 % de pleine terre en zone en zone urbaine et expliciter les proportions de désimperméabilisation des sols en milieu urbain, nommer des objectifs avec indicateurs par types de zones.</p> <p>4. Expliciter le lien avec la stratégie d'arborisation cantonale de l'Etat de Genève : l'objectif de 30% de canopée sur le Canton de Genève doit être intégré et renforcer l'objectif de taux de canopée au niveau de l'agglomération. En aucun cas cette vision territoriale ne devrait diminuer les objectifs cantonaux.</p>	<p>1. Non. 30% est l'objectif IE et donc raccord avec la Convention sur la biodiversité. Cela ne veut pas dire que rien ne se passe sur le solde du territoire (70%). Le fait que la protection soit différenciée en territoire urbanisé signifie que l'IE va en territoire urbain. Les typologies sont mentionnées dans la puce 2.</p> <p>2. Protection différencié signifie qu'on ne peut pas faire des réserves naturelles sur 30% du territoire particulièrement en zones urbanisées et agricoles mais que les valeurs quantitatives et qualitatives et la fonctionnalité de la biodiversité sont préservées au final.</p> <p>3. Cet objectif est un objectif genevois et ne peut être généralisé il n'a pas de base légale. Par contre, c'est un but vers lequel il faut tendre. Par ailleurs, dans certains endroits il ne sera pas possible d'atteindre 40% de pleine terre.</p> <p>Ces objectifs chiffrés sont à décliner dans le PDCN et les PDCOM (voir à ce sujet le chapitre 4 "Mise en oeuvre", volet "Planifications".</p> <p>4. Le taux de canopée de 30% à atteindre en 2050 est un objectif général pour l'ensemble des espaces urbains du Grand Genève. Il est calé sur celui de la Stratégie d'arborisation du canton de Genève, mais qui a un horizon de réalisation plus lointain (2070)</p>
Ville de Carouge	<p>Volet corridors biologiques</p> <p>1. Sur territoire de Carouge, intégrer le tracé des connexions et corridors biologiques et des "magistrales" du projet de PDCOM Carouge Horizon 2040 (en ajustant la granulométrie).</p> <p>2. Une analyse de la trame noire au niveau de l'agglomération doit être faite et des mesures de renforcement et de création de celle-ci doivent être mises en place.</p> <p>3. Développer une stratégie biodiversité à l'échelle de l'agglomération.</p>	<p>1. La VTT n'arrive pas travailler à cette échelle. Cela signifierait de basculer tous les PDCOM dans cette dernière. La VTT "n'écrase pas" les PDCOM.</p> <p>2. La trame noire est mentionnée en page 56.</p> <p>Sous espaces bâtis, chap. 2.1.3 ajout d'une puce: Les trames noires sont revitalisées et préservées</p> <p>3. Les stratégies biodiversité sont des outils nationaux et cantonaux.</p>
Ville de Carouge	<p>Mode d'action "reconnexion"</p> <p>1. S'appuyer sur l'ISOS et en particulier les périmètres en ISOS A pour développer les espaces de transition, de valorisation patrimoniale et de lien avec le grand paysage.</p> <p>2. Sur territoire de Carouge, intégrer l'infrastructure socio-écologique, écologique et le maillage vert du projet de PDCOM Carouge Horizon 2040 pour affiner la cartographie.</p>	<p>1. Pas retenu car ISOS est un inventaire suisse pas F.</p> <p>2. Pas retenu. Idem ci-dessus s'agissant des PDCOM</p>
Ville de Carouge	<p>Mode d'action "revitalisation"</p> <p>1. La revitalisation des espaces bâtis : anticiper le sujet de la dépollution au maximum, par exemple à travers un diagnostic de la qualité des sols à l'échelle de l'agglomération (voire "actions immédiates").</p> <p>2. Développer des mesures permettant la revitalisation des sols désimperméabilisés et/ou pollués y compris solution de stockage des matériaux terreux et filières de réemploi, ou pépinières de sols.</p> <p>3. Reformuler : "Les parcs, places, squares et jardins ainsi que tout le réseau de voiries reliant ces espaces entre eux ont été réaménagés pour ..."</p> <p>4. Les besoins spécifiques des plus vulnérables (personnes âgées - dynamique vieillissement de la population / PMR / enfants, etc.) doivent conditionner les aménagements.</p>	<p>1 et 2. Cette dimension est couverte par la 1ère puce et vise tous les sols.</p> <p>3. Les rues sont mentionnées. Tous le réseau de voiries est trop ambitieux.</p> <p>4. Pas nécessaire. La population comprend toute la population. La VTT est inclusive.</p>
Ville de Genève	<p>Chapitre dont le contenu et les objectifs convergent avec ceux du PDCOM en cours de procédure. La Ville de Genève poursuit les mêmes objectifs.</p> <p>P. 55 : le concept de réseau socio-écologique est complexe mais essentiel en ce qu'il renvoie à l'infrastructure écologique. Pourrait-on imaginer un « chapeau » en gras ou un sous-titre qui synthétise en quelques lignes le concept décrit au bas du §1 ?</p> <p>Mention spéciale pour les vignettes : très claires, efficaces et belle expression graphique</p>	<p>La notion de réseau socio-écologique est précisée (Chap. 2.1.2)</p>
Ville de Meyrin	p. 46 : on ne peut que se réjouir de « la primauté du socle du vivant » (espaces naturels et agricoles) mise en avant.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Versoix	1. Difficulté de lire les cartes noyées dans les verts.	Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.
WWF Genève	<p>CONCEPT + CARTE (p44-45)</p> <p>De manière générale, les cartes sont très peu lisibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ajouter plus de lieux pour se repérer (villages, cours d'eau, etc) -Différencier les couleurs, etc. -Préciser où se situent les corridors, les indiquer clairement sur les cartes, les réserves également. -Montrer également où un travail important doit être mené pour lever les conflits et garantir la fonctionnalité des corridors biologiques. 	<p>Un travail de reprise de la lisibilité des cartes a été mené.</p>
WWF Genève	<p>Nous relevons avec enthousiasme le fait que la VTT ne souhaite plus inscrire la planification future « dans une logique de minimisation des impacts sur le territoire (faire « moins mal »), mais plutôt de planifier pour amplifier les qualités écosystémiques du vivant, et d'en maximiser les bénéfices vitaux pour la population et l'économie. » Ceci est absolument nécessaire pour la résilience de notre territoire. Il serait bien que la VTT esquisse des pistes permettant d'atteindre cet objectif car concrètement il n'existe aucune obligation ou contrainte pour aller dans ce sens.</p> <p>Nous relevons également avec enthousiasme le fait que la VTT « démontre que les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération ».</p>	<p>Les pistes de la VTT sont les 3 modes d'actions de l'axe 1 et les différents croquis et leurs leviers ainsi que les textes</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
WWF Genève	<p>PRIMAUTE AU VIVANT Cet axe est primordial pour tenter de mener à bien cette transition écologique. Nous réitérons notre fort soutien !</p> <p>Définition (p.46) : Il ne faut surtout pas intégrer les « humains » dans cette définition. Elle perdrait tout son sens -> Cette définition ne doit pas changer.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
WWF Genève	<p>2.1.1 LA PRÉSERVATION</p> <p>Avant de préserver, il faut connaître -> s'assurer que les connaissances nécessaires à la préservation soient à prérequis à la rédaction des différents documents de planification. L'inventaire du socle du vivant doit être connu avant tout projet d'AT</p> <p>Il est très important de préciser que les infrastructures écologiques doivent être fonctionnelles. C'est sa fonctionnalité écologique qui fait qu'un corridor biologique est de qualité ou non.</p> <p>PRÉSERVATION ET USAGES PARTAGÉS (p.50) Ajouter les conflits potentiels entre production d'énergie renouvelable et biodiversité. Il est primordial que la transition énergétique ne se fasse pas à l'encontre de la protection du vivant. Par ex : Conflan ne doit pas voir le jour,</p> <p>INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE (P.50) Mieux définir ce qu'est une infrastructure écologique et le lien avec les corridors biologiques. Avec deux objectifs : infrastructure écologique -> préserver / Corridors biologiques -> les développer et les rendre fonctionnels.</p> <p>Ce paragraphe est très important et ne doit pas être modifié : « La VTT propose d'accorder la plus grande priorité à la préservation, reconnexion et revitalisation des milieux naturels, des espèces sauvages, des connexions et corridors biologiques qui composent l'infrastructure écologique. Toutefois, ces leviers de conservation sont également importants dans les 70 % restants du socle du vivant du territoire. La préservation de l'infrastructure écologique doit être garantie par des dispositions légales, des bonnes pratiques de gestion et d'aménagement de ses éléments constitutifs ».</p>	<p>Fonctionnalité écologique: c'est bien ainsi qu'il faut comprendre. Energie et biodiversité: c'est exprimé en page 84 que la production d'énergie renouvelable ne doit pas venir en contradiction avec les objectifs de promotion du socle du vivant. Des pesées d'intérêt seront à faire. Il n'est pas prévu de modifier le paragraphe tout au plus de préciser la notion de primauté du vivant dans l'AT et la VTT pour rassurer les usagers du territoire et l'économie.</p>
WWF Genève	<p>2.1.2 LA RECONNEXION La carte (p.53) doit contenir les infrastructures écologiques. Ça ne sert pas à grand-chose de montrer les corridors sans montrer ce qu'ils doivent connecter.</p>	<p>Des ajustements aussi sémantiques seront faits sur les notions de corridors grande faune, corridors biologiques, etc. pour être plus clair. Dans ce chapitre on précise ce qui n'est pas couvert par la préservation, l'IE etc.,</p>
WWF Genève	<p>2.1.3 LA REVITALISATION</p> <p>ESPACES BÂTIS (p.60) Important de planter de la végétation, mais il est surtout primordial d'arrêter d'abattre les arbres. Plus un arbre est vieux plus il héberge d'espèces animales et végétales. -> Rajouter le fait que la requalification de l'espace bâti doit se faire en fonction de la végétation existante et que les projets de construction doivent se faire en fonction de la végétation existante (sans abattage).</p> <p>Pour que les essences plantées soient utiles pour le « socle du vivant », il faut en priorité de l'indigénat. -> Préciser la priorité à l'indigénat dans le dernier paragraphe « Enfin, la plantation d'espèces variées et résistantes aux changements climatiques... »</p> <p>TERRES AGRICOLES (p.60) Le changement des pratiques agricoles doivent bien sûr être en faveur d'un sol sain et du cycle de l'eau, mais également en faveur de la biodiversité locale. -> Rajouter que les pratiques devront être favorable au socle du vivant et donc à la biodiversité.</p> <p>La phrase suivante « La sélection de cultures adaptées devra permettre de limiter les apports en eau... » -> Préciser que ce point doit être prioritaire. Il n'est pas concevable que l'agriculture soit sous perfusion d'un arrosage abondant pour contrer les effets du réchauffement climatique.</p>	<p>Plusieurs ajustements sont réalisés sur le texte pour intégrer ces propositions.</p> <p>Irrigation: la production durable implique une économie de l'eau. Le territoire n'a pas la ressource eau nécessaire pour cela.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.1, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
WWF Genève	<p>RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE (p.61) Nous soutenons pleinement ces actions de préservation et restauration, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> *« Pour remédier à cela, les continuités écologiques, hydrologiques, piscicoles et sédimentaires sont à restaurer » ; *« ... de préserver le réseau hydrographique tant dans son espace que des pressions anthropiques, par le biais de distances tampons suffisantes dans lesquelles les fonctions écologiques des écosystèmes aquatiques peuvent être maintenues ». *« Revitaliser ce réseau, notamment les zones humides, les rives du lac, les cours d'eau en général et les embouchures sur le Léman » <p>Toutefois, pour garantir le socle du vivant, il est primordial de rajouter :</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Qu'aucune construction/infrastructure soit autorisée qui diminuerait les continuités écologiques, tel que de nouveaux barrages hydrauliques. -> L'arrêt des éclusées des barrages du Rhône et de l'Arve. C'est en effet, la principale cause de mortalité de la biodiversité aquatique. -> L'arrêt des vidanges des barrages du Rhône au printemps. Ces vidanges ont également un impact très lourd sur la biodiversité, en particulier pendant la saison de frai et de nidification au printemps. 	<p>Il est impossible et pas réaliste de s'engager sur aucune construction mais l'idée est d'aller dans cette direction. La vision d'un tampon de 50 m va bien au-delà des exigences légales. La pesée des intérêts avec les énergies renouvelables est précisée dans l'axe 2 page 84.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	une réponse écrite développée vous sera transmise par courrier dans les plus brefs délais les cartes mentionnées sont illisibles et impossible à documenter	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	Annemasse-Agglo ne partage pas la vision et la typologie de la carte présentée p. 65. Si la méthode de classement des typologies urbaines synthétisées dans le schéma p. 66 (« Caractéristiques générales des polarités urbaines »), la déclinaison p. 65 pose problème. Par exemple, selon le schéma, la typologie Ville dispose au niveau de la desserte d'un mode transport capacitaire. Or certaines communes sont identifiées comme telles (Bonne) alors qu'elles ne disposeront que d'un bus en site propre. Ces remarques ont déjà été formulées. Les modifications des typologies pour les communes d'Annemasse-Agglo sont précisées dans les remarques de la carte : -Le classement de Bonne doit passer de « Ville » à « Bourg et petite ville » ; -Les coteaux des Voirons doivent globalement être classés en typologie « villages et hameaux » ; -La centralité de Cranves-Sales doit être rétablie en « bourg et petite ville », et ses hameaux en « village et bourgs satellites » ; -Les typologies sur les secteurs d'Etrembières, Juvigny et Machilly peuvent aussi être retravaillées. De fait, il est demandé de modifier la typologie sur notre territoire et le potentiel s'y afferant. De plus, il conviendrait de préciser le potentiel d'accueil d'habitants retenus dans les zones commerciales classées en « ville » ou en « bourg ».	Les documents sont modifiés.
Annemasse Agglo	Concernant la carte des réseaux de transport (p. 73), de nombreuses erreurs de tracés y figurent : RD903 et RD1206 (de Bonne à Machilly), Voie Verte, ViaRhôna, Tram d'Annemasse sont faux et à corriger absolument. Le tracé du TSCP Annemasse-Bonne, en phase de programmation, ne figure pas sur la carte.	Les documents sont modifiés.
Annemasse Agglo	Par rapport au projet de ligne de car express sur l'autoroute et au projet TCSP entre Annemasse-Bonne, le projet de BHNS sur la RD1205 entre Annemasse et Bonneville apparait moins pertinente et prioritaire que les autres propositions de lignes, compte tenu de la faible densité de population le long du tracé.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade, compte-tenu notamment des demandes d'autres partenaires concernés. La mise en œuvre sera de toute façon de toute façon de la compétence des autorités concernées.
Annemasse Agglo	La carte « mise en réseau » semble figurer une planification et programmation précise, alors que la portée du document inviterait à une représentation plus schématique.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	P77 : dans le paragraphe sur « la Route », la proposition de limitation à 60km/h n'est pas possible réglementairement aujourd'hui en France.	Le document est modifié.
Annemasse Agglo	P77 : Dans le paragraphe sur « la Voie verte », il n'y a pas de prise en compte de l'augmentation des vélos électriques >45km/h (ou speedbike) dans les aménagements et les conflits d'usages qui en résultent.	Le document est modifié.
Annemasse Agglo	p.84 : circularité des ressources, réseaux de distribution et de l'énergie... Attention, les collectivités n'ont pas toujours la compétence nécessaire pour agir du côté français.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	P85 : « Le fait que le réseau logistique côté français est organisé depuis de grands pôles qui se situent en dehors du périmètre du Grand Genève (Plaine de l'Ain et région d'Annecy)». Des évolutions en cours sont à prendre en compte. Une mutation du côté français s'observe : les besoins augmentent et le territoire suscite l'intérêt des grands acteurs du transport de marchandises et de la logistique urbaine.	Le document est modifié.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	APiCy soutient fortement la vision « Mise en Réseau » détaillée au chapitre 2.2.2	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Association des Riverains de l'aéroport	Sur l'ensemble de la rive droite du Léman et du Rhône, ainsi que dans le Chablais et la commune de St-Julien, des dizaines de milliers de personnes sont impactées par le bruit du trafic aérien. Plusieurs villes, des villages et des quartiers d'habitation sont concernés. Le rétablissement de leurs conditions de vie en santé et de leur qualité de vie implique une forte diminution du trafic aérien. L'horaire des mouvements d'avions devrait être limité à 7 – 22h.	S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Association pour le Bateau Genève	Il est dommage que les développements liés à la circularité se focalisent principalement sur les matériels, ou, pour les biens de consommations, uniquement sur l'aspect logistique. Des développements plus précis et une vision plus ambitieuse sur ce dernier point (les biens de consommations) serait souhaitable : recherche et développement, types de biens de consommations, alimentation, textile, notamment, ces derniers étant des sujets importants à l'échelle du grand Genève, solution envisagées, modalités et lieux de circularité, etc. Il pourrait également être utile d'articuler la circularité de l'alimentation au droit à l'alimentation, reconnu dans de nombreux textes internationaux dont la France est signataire, est récemment inscrite dans la constitution genevoise.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	Parmi l'énumération des pages 76 et 77, quelques absents notables, qui devraient figurer : -la Voie Express Vélo, qui en réseau, devient le Réseau Express Vélo (REVE). Ce sont des axes forts vélo, en réseau. Ils peuvent être complètement en site propre (hors du réseau voitures) ou alors collés à des axes TIM. -les vélorues (France) et Fahrradstrassen (Suisse). Ces deux types d'aménagements doivent faire l'objet de projets transfrontaliers.	La VTT proposera 3 niveau hiérarchique d'itinéraires vélo : liaisons principales (axes forts); liaisons secondaires (voies vertes); liaisons de desserte.
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	Par ailleurs, autre absent : -les filtres modaux; une rue peut-être sans issue pour les TIM mais présenter une continuité marchable et cyclable. En fait, les cantrallités, et en particulier les zones 20, devraient être toujours équipées de filtres modaux. Le trafic de transit pour les TIM devrait être impossible dans une zone 20.	Les filtres modaux sont des outils parmi d'autres de mise en œuvre, compatibles avec les principes énoncés par la VTT
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	Page 87 : micro logistique à vélo. Le sujet devrait être plus détaillé. Il existe des blocages forts contre la micro logistique à vélo qui devraient être pris à bras le corps.	La VTT a vocation à se positionner sous l'angle principal. La mise en œuvre et notamment les blocages à lever seront analysés ultérieurement.
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	cartes pages 76 et 77 : une seule carte représentant les relations TIM-MA-TC serait plus parlante. Représenter des filtres modaux. Si un mode est plus compétitif qu'un autre, il sera plus utilisé. En clair, si on ne voit pas que les modes actifs sont compétitifs, on ne les met pas en valeur.	Le détail est fourni dans l'annexe stratégie multimodale.
Commission d'aménagement du territoire	Attention aux incohérences dans le texte. Par exemple le "tissu historique" est identifié en p. 64 mais disparaît du développement des pp. 70-71 : oubli ou volonté de limiter le tissu historique ?	Le document est ajusté.
Commission de l'urbanisme	En plus des remarques faites sur la carte de la vision territoriale (question Q2.1), nous relevons que la VTT prend en compte les projections démographiques sans avancer de leviers pour les maîtriser. Force est de constater que la forte croissance démographique correspond dans notre territoire à une véritable migration économique. Les projections démographiques devraient donc être corrélées aux créations d'emplois, à quantifier finement selon différents scénarios. Nous savons tous par exemple qu'un frein sur le développement économique changerait la donne de la croissance démographique. D'autres leviers pourraient peut-être être imaginés. En l'absence de volonté de freiner cette croissance continue le document devrait à minima l'indiquer.	La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).
Commission de l'urbanisme	L'absence d'approche socio-économique donne une vision territoriale exclusivement spatiale / infrastructurelle. Or les disparités sociales sont de plus en plus pesantes dans le Grand Genève. La VTT organise la répartition des 400'000 nouveaux habitants sur le territoire de façon mathématique selon les typologies urbaines. Les modes d'habiter ne sont toutefois pas seulement une question de morphologie urbaine mais aussi d'accessibilité pour des ménages confrontés à des problématiques de cherté et de ressources. Bon nombre d'habitants s'éloignent des centres non par choix mais par impossibilité d'accéder à un foncier trop cher. De plus, pour les nouveaux arrivants employés à Genève et venant de France, il est impossible de se loger à Genève car les régies leur réclament un permis B qui ne s'obtient qu'avec une adresse sur le canton de Genève. Sans compter qu'accéder à un logement subventionné n'est possible qu'au terme de 4 années de résidence à Genève. Ainsi, nous pensons que la VTT ne peut pas se passer d'une approche sociale. Il convient de souligner que les disparités de ressources sont de plus en plus pesantes dans le Grand-Genève et qu'elles impactent l'organisation territoriale. Pour cette raison, entre autres, nous exprimons quelques doutes sur la démonstration de la capacité d'accueil des territoires déjà urbanisés qui est basée sur un raisonnement purement arithmétique.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commission de l'urbanisme	P.69, il serait utile de préciser les % actuels de répartition des habitants et des emplois par typologie pour mieux mesurer l'écart à accomplir.	Cette partie du document est reprise ; par ailleurs l'annexe "Capacités d'accueil" apporte de plus amples informations.
Commission de l'urbanisme	En ce qui concerne le maillage de transports en commun nous réitérons notre observation relative à l'horizon réaliste de mise en service. Le réseau ferré en particulier dépend d'acteurs régionaux ou nationaux dont l'engagement devrait être requis. La VTT devrait récupérer les temporalités connues à ce jour des projets d'infrastructures de mobilité en indiquant les répercussions sur le report modal en relation avec l'objectif de baisse du GES qu'impacte le trafic individuel motorisé.	La VTT doit faire la balance entre une image ambitieuse et réaliste sur ce sujet en particulier. C'est ce que fait cette partie du document.
Commission de l'urbanisme	Le document pourrait aussi exposer les disparités des infrastructures de mobilité et de leurs modalités opérationnelles (acteurs, systèmes de financement, ...) entre Suisse, France et Vaud.	Ces éléments sont plutôt documentés dans les documents de planification (voir notamment les Projets d'agglos). Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" apporte de plus amples informations.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commission de l'urbanisme	La Commission relève également que le chapitre des équipements publics est trop peu développé. Le rapport sur les Capacités d'accueil évoque très brièvement ce volet qui n'est évalué que pour la partie suisse de façon très générale. Elle estime que le besoin en équipements devrait être analysé beaucoup plus finement en promouvant une approche par tagée sur le Grand-Genève où les habitants devraient bénéficier autant que faire se peut d'un niveau d'équipement similaire.	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Les besoins en EMS et EHPAD Le vieillissement de la population et les besoins sont quantifiés en page 19 . Il conviendrait d'évoquer des mesures et emplacements selon une carte des communes où de telles infrastructures existent, afin de mieux les répartir dans la planification. Il conviendrait pour aider cette planification d'établir un catalogue de recommandations, afin d'assurer une offre qualitative et d'offrir une mixité.	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Les besoins en écoles primaires Il conviendrait de les planifier avec les communes en cartographiant la répartition géographique des besoins exprimés.	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Les besoins académiques L'université de Genève (UNIGE) est en train de réaliser un masterplan afin de planifier ses besoins et définir les ordres de priorité selon les différentes facultés. Il en va de même par les écoles supérieures (HES-SO). Selon le bassin de population pris en considération, les besoins peuvent fortement varier. Les besoins académiques doivent être considérés, au même titre que les infrastructures nécessaires (logements étudiant-es, crèches, etc.).	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Le besoin en termes de santé publique Les hôpitaux universitaires sont en train d'établir une image directrice, les hôpitaux privés, les cliniques planifient actuellement leurs besoins. Il convient comme pour les besoins académiques de définir le bassin de population pris en considération.	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Les besoins culturels et liés aux sports Ils doivent être évoqués et cartographiés	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission de l'urbanisme	Les besoins en logistique et services comme le feu, les déchets et ses traitements Ils doivent être évoqués et cartographiés. Une reprise des PDCOM, notamment celui de la ville de Genève serait intéressante. La Commission estime aussi que les équipements et en particulier les grands équipements d'agglomération devraient être mis en avant dans la structuration du territoire.	Un chapitre sur ce sujet est ajouté (chapitre 2.2), cependant pas à ce niveau de détail.
Commission des monuments de la nature et des sites	Le tissu historique est mentionné en page 64, mais il n'est pas développé dans les pages 70-71 avec les autres tissus. De quel tissu historique parle-t-on? Faut-il comprendre que les hameaux, villages, bourgs et villes intègrent de facto des parties de tissus historiques? Cas échéant il conviendrait de préciser l'ensemble des types de sites construits qui sont décrits comme tissus historiques ainsi que la volonté de respecter et valoriser ces tissus qui peuvent être de différentes époques et formes urbaines. A la liste énoncée de "hameaux, villages, bourgs et villes" on pourrait ajouter: mas et ensembles bâtis anciens, tissus de villas anciennes (datant de l'extension hors des murs de la ville au XIXe-début XXe siècle), cités satellites ou nouvelles et grands ensembles (du milieu du XXe siècle). Tous ces exemples sont aujourd'hui considérés comme des tissus historiques représentatifs de la culture du bâti de qualité et ont acquis une valeur patrimoniale.	Des précisions sont intégrées dans les pages 70-71.
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	*Rééquilibrer les capacités d'accueil en logements sur les territoires français et suisse Nous rappelons ici notre contribution du 12 avril 2023 par laquelle Pays de Gex Agglomération demandait à ce que le canton de Genève s'engage à réaliser et à mettre en œuvre les capacités d'accueil déjà identifiées. Les conséquences du développement de Genève doivent en effet être partagées. La croissance démographique que connaissent les territoires français, et le Pays de Gex en particulier, nécessite la construction de logements et une mise à niveau des services et des équipements publics. D'autre part, les salariés en euros ont du mal à se loger sur le territoire et le différentiel de revenus entraîne des inégalités sociales auxquelles les collectivités françaises doivent faire face. Pays de Gex Agglomération a donc la volonté forte d'un développement raisonné en empêchant l'étalement urbain et en travaillant sur les différentes typologies de logements (sociaux, abordables, BRS...) avec des densités acceptables et une qualité d'aménagement tout en développant des services auxquels un territoire de plus de 100.000 habitants est en droit d'attendre : équipement de santé notamment. Elle devra, en préalable d'un accroissement des capacités d'accueil, remettre à niveau ses équipements. En effet, le rapport relatif aux capacités d'accueil a intégré le fait que l'Agglomération du Pays de Gex a la volonté de maîtriser la croissance démographique par le biais de l'urbanisation de son territoire mais, là aussi, ce document ne semble pas finalisé.	La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4). Par ailleurs, La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	Les projections de population indiquées nous semblent plutôt haute (environ 52.000 habitants) au regard de nos documents de planification (SCOT). Une projection du nombre d'habitants en application du SCOT à l'horizon 2050 conclut plutôt à une augmentation de 45.000 habitants. Il est donc nécessaire de conforter les chiffres notamment en termes de capacités d'emploi à l'horizon 2050 dont les estimations doivent être confrontées à la réalité économique du territoire. Mais sur cette thématique, la question fondamentale aujourd'hui porte essentiellement sur les conditions d'accueil de cette population et de ces emplois. Il est en effet absolument nécessaire d'avoir une réflexion sur la disponibilité du foncier afin de loger nos habitants, leur offrir les services nécessaires à leur mobilité, leur santé, leurs loisirs tout en préservant la ressource en eau, en production alimentaire et en matériaux.	La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	<p>•Un territoire reconnecté - Désenclaver le Pays de Gex en travaillant sur les mobilités</p> <p>Le développement du canton de Genève a des incidences sur les déplacements transfrontaliers mais aussi à l'intérieur des territoires français car faute de pouvoir se loger près de son lieu de travail, les déplacements sont plus longs et plus impactant sur le climat.</p> <p>D'autre part, la décision des autorités suisses d'interdire le stationnement au centre de Genève entraîne une obligation pour les collectivités françaises d'apporter une offre en stationnement suffisante sur leur territoire.</p> <p>Pays de Gex Agglomération confirme donc se concentrer sur l'offre de transports en commun structurants et sur les possibilités de rabattement en mode doux accompagnées par une densification autour des arrêts en transport en commun.</p> <p>Pays de Gex Agglo a en effet la volonté de réaliser des Parking Relais aux abords de ce type de mobilité.</p> <p>Nous vous rappelons par ailleurs que Pays de Gex agglomération reconnaît la pertinence d'une politique ferroviaire sur son territoire en lien avec le territoire suisse mais demande à être partie prenante dans l'opportunité de programmer et développer un équipement ferroviaire.</p> <p>A plus courts termes elle a la volonté de travailler sur les connexions avec le Léman Express.</p> <p>Elle rappelle aussi la nécessité d'un barreau ferroviaire pour le fret permettant ainsi le développement de l'activité économique tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>En termes de projets routiers, elle a la volonté d'anticiper les impacts des connexions autoroutières avec autoroutes suisses (échangeur Versoix) et françaises (A40 – Valserhône et Haute Savoie).</p> <p>Enfin, en termes de réaffectation du réseau routier par la mise en transport en commun, il est indispensable de prévoir des rabattements et une continuité de la 2*2 voies au-delà de St Genis vers le nord et de Collonges vers le sud avant la mise en œuvre d'un transport en site propre sur cette infrastructure.</p>	<p>Le stationnement à Genève n'est pas du ressort des "autorités suisses" mais du canton de Genève. Cela s'insère dans la stratégie globale de mobilité, également établie dans le cadre des différents Projets d'agglomération.</p> <p>Les projets de transport en commun capacitifs prévus notamment dans le Pays de Gex devront être précisés ultérieurement, également avec les autorités compétentes.</p> <p>Pour finir la mention "désenclavement du Pays de Gex" est ajoutée au chapitre 2.2.</p>
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	<p>•Un territoire circularisé</p> <p>Pays de Gex Agglomération prend note d'une gestion coordonnée de la ressource en eau mais elle ne souhaite pas de renforcement d'une gouvernance transfrontalière dans ce domaine.</p> <p>En termes de production agricole, elle soutient et souhaite valoriser la filière viande et lait auprès des agriculteurs gessiens.</p>	<p>Il est clair que les projets spécifiques ne concernent que les partenaires concernés.</p>
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	<p>Elle a la volonté d'agir sur la transformation en circuits courts, sur la distribution garantissant un revenu décent pour les agriculteurs mais aucune stratégie n'est développée dans le rapport VTT sur l'engagement dans l'économie circulaire.</p> <p>Enfin, dans le domaine des énergies renouvelables, Pays de Gex Agglomération met en œuvre son Plan Climat Air Energies Territorial et s'engage dans un schéma directeur des énergies à produire et développer sur son territoire la rénovation et isolation des bâtiments, le photovoltaïsme, la méthanisation ou le développement des réseaux de chaleur.</p>	<p>La VTT est une vision de l'aménagement du territoire. Le principe d'économie circulaire est soutenu par la VTT mais les conditions de sa mise en œuvre sera traitée dans les démarches connexes.</p> <p>La politique portée par PGA dans le cadre de son plan climat Air-Energie.</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>Manque des zones d'activités économiques</p>	<p>La carte sera corrigée</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>difficultés de lisibilité de la cartographie et manque de toponymie</p>	<p>Les cartes sont mises à jour.</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>page 70 : « Il s'agit donc d'accélérer le rythme de rénovation du parc immobilier largement au-delà des objectifs actuellement poursuivis pour atteindre un parc rénové à 100 % d'ici à 2050. » La réalité et la faisabilité de cette orientation semble complexe.</p> <p>Le principe de la mixité fonctionnelle et de la densification des ZAE est également partagé par la CCG</p>	<p>Il s'agit d'un objectif ambitieux mais des moyens de l'atteindre seront traités dans les documents visant la mise en application, notamment PDCn et SCOT.</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>Page 73 : les axes forts (structurants) vélo en continuité sur notre territoire semblent correspondre aux orientations de notre futur schéma (depuis Viry vers Maison Neuve, etc.) avec des axes principaux complémentaires à la viarhona et la veloroute des 5 lacs. Toutefois, ils ciblent la RD18 entre Archamps et Beaumont et pas la RD 1201.</p>	<p>La carte est corrigée</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>Il manque des (flèches) rabattements vers les nœuds ferroviaires ex à Viry, Archamps etc.</p>	<p>La carte est mise à jour.</p> <p>Les "flèches" visaient à expliciter un principe. Pour des questions de lisibilités, elles ont été enlevées des cartes (car également nécessairement non exhaustives).</p>
Communauté de communes du Genevois	<p>page 83 : notions intéressantes pour le partage de la ressource en eau à l'échelle du Grand Genève. Bien préciser les modalités de partage.</p>	<p>Les modalités de portage seront à préciser lors de la mise en œuvre</p>
Communauté de Communes du Pays Rochois	<p>La Communauté de Communes du Pays Rochois souhaite réaffirmer la nécessité d'équilibrer l'accueil et la répartition de population de manière équilibrée entre la France et la Suisse.</p> <p>L'attractivité Genevoise entraîne un accueil de population que les territoires se doivent de pouvoir accueillir non seulement sur le plan de l'habitat mais également en matière d'intégration sociale. L'accueil de la population nécessite pour les collectivités Françaises des investissements en matière d'équipement publics pour lesquels un cofinancement pourrait être attendu (investissement / fonctionnement).</p> <p>La France ne doit pas subir que les externalités négatives de l'attractivité de Genève.</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Communauté de communes Faucigny-Glières	<p>La CCFG souhaite souligner l'enjeu de préservation des identités de chaque hameau, village, bourg défendu dans la VTT. La VTT qui réaffirme le caractère multipolaire de l'agglomération, doit bien favoriser la coopération d'espaces préservés dans leurs identités culturelles, économiques, et écologiques.</p> <p>Cette orientation implique de conforter le développement de l'ensemble de nos services, la diversification de notre économie, la préservation de nos espaces naturels et agricoles, et le caractère "rural" et humain de notre territoire.</p>	Ces principes sont défendus par la VTT
Commune Anthy sur Léman	<p>La régénération des territoires urbanisés est incontournable pour l'avenir du territoire.</p> <p>Concernant le secteur urbanisé résidentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> •la densification entraîne différents problèmes liés à la promiscuité des logements d'habitation : difficulté de voisinage sur des tènements de plus en plus réduits, dans des immeubles de plus en plus nombreux. La qualité de vie des habitants s'en ressent. D'où une prise en compte indispensable de la qualité des constructions (isolation phonique des appartements, pièces à vivre bien pensées, terrasses plutôt que balcons etc...). <p>Mais cette densification est obligatoire et il faut trouver un équilibre entre l'augmentation de la capacité d'accueil et l'acceptabilité de la vie en communauté.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Le modèle de la maison individuelle, si possible à la campagne, reste très présent dans l'esprit des habitants : c'est l'aspiration de nombreux habitants. Ce modèle n'est plus compatible avec les obligations de maîtrise du développement du foncier. •Le foncier en France subit une très forte pression accentuée avec une urbanisation galopante ces dernières années, liée pas uniquement mais principalement aux travailleurs frontaliers qui ne peuvent résider en Suisse pour des raisons d'autorisation comme et surtout pour des raisons financières. Si le coût du logement (loyers) est effectivement élevé en Suisse, c'est à cette dernière de trouver des solutions pour loger les travailleurs qui lui sont indispensables, y compris les ressortissants suisses. <p>Ces derniers également nombreux à résider en France (résidence principale et secondaire) ont contribué par ce choix à faire évoluer la qualité de vie en France : augmentation du prix du foncier, du coût de la vie, difficultés de déplacements, impact sur la gestion des équipements publics.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune Anthy sur Léman	L'accent est mis sur un renouvellement du bâti indispensable, mais cela reste très difficile et illogique dans des zones où le bâti est récent, dû au dynamisme de ces dernières années.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant l'accueil des nouveaux habitants :</p> <p>L'objectif est d'accueillir 350 000 nouveaux habitants à l'horizon 2050, dont 33 000 pour TA.</p> <p>L'étude arrive à la conclusion que cette augmentation de la population peut se faire en restant dans les périmètres déjà bâtis : cela restera-t-il un vœu pieu ? Si en France la loi ZAN contraint fortement l'extension urbaine, cela sera-t-il réellement possible d'accueillir durablement 33 000 nouveaux habitants avec cette contrainte ?</p> <p>La loi ZAN serait certainement plus facilement atteignable avec une augmentation plus modérée de cette nouvelle population.</p> <p>Pour TA, sera-t-il techniquement possible d'accueillir</p>	<p>La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant la répartition des nouveaux emplois potentiels :</p> <p>Il est indispensable de lier la création des nouveaux emplois (qu'ils soient résidentiels/présentiels ou productifs) avec les lieux de résidences : il faut que les travailleurs résident au plus près des lieux de création de ces emplois.</p> <p>Cela évitera une grande partie des problèmes des déplacements des travailleurs, avec bien évidemment un bilan carbone fortement atténué.</p>	Pas de lien direct entre ville des courtes distances et proximité logements-emplois.
Commune Anthy sur Léman	Il est prévu plusieurs dizaines de milliers d'emplois à pourvoir sur Genève : qu'est-il prévu, sur ce territoire, pour l'accueil de ces nouveaux travailleurs ? Combien de création/réhabilitation de logements prévus sur la ville de Genève et des alentours sur le territoire suisse ?	La VTT prévoit un développement important de l'offre de logement dans le Canton de Genève. Le document fourni plusieurs informations chiffrées sur ce point. L'annexe "Capacité d'accueil" vient compléter.
Commune Anthy sur Léman	Le problème des entreprises françaises qui ont des difficultés à fidéliser les travailleurs en France est réel, ces derniers migrant rapidement sur le marché du travail suisse, économiquement plus attractif.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade. Un chapitre consacré aux "mesures d'accompagnement" à déployer en parallèle de la VTT figure en fin de document ; par ailleurs plusieurs autres démarches complémentaires sont en route à l'échelle de l'agglomération.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant le secteur urbanisé économique :</p> <p>La vie commerciale sur le territoire de TA est fortement impactée par la clientèle de la Suisse voisine : le taux d'équipement en super marché de notre territoire est le double du niveau moyen français.</p> <p>Là encore, cela a pour conséquences des déplacements qui se font principalement en voitures individuelles avec des impacts sur les difficultés de circulation et avec un bilan carbone négatif.</p> <p>Là encore, il faut impérativement travailler sur les circuits courts et rapprocher les lieux de commerce avec les lieux de résidence.</p>	<p>Cette remarque semble cohérente avec les objectifs portés par la VTT. Un lien avec la démarche aménagement commercial Grand Genève sera mentionné dans la vtt</p>
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant la mise en réseau :</p> <p>Un maillage multi modal et décarboné est prévu dans la VTT : actions pour les piétons, les cyclistes, transports en commun (train, tram, BHNS et réseaux bus urbains).</p> <p>Pour le bon fonctionnement de ces réseaux, le rabattement est organisé sur des plateformes multimodales.</p> <p>Le schéma général d'organisation de tous les déplacements semble tout à fait cohérent, efficace, séduisant et à la hauteur du défi qui reste à relever pour limiter les impacts négatifs de la mobilités des habitants du territoire.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Commune Anthy sur Léman	<p>Cependant, plusieurs points semblent « oubliés » :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'impact de l'activité de l'aéroport de Genève-Cointrin, lié principalement au trafic des avions mais aussi au rabattement des usagers sur les énormes parkings de l'aéroport. Actuellement, le bilan carbone de cette activité pose déjà, d'une manière générale, de nombreuses questions notamment en matière de bilan carbone et de nuisances, ce que la VTT occulte totalement. <p>La population vivant à proximité de l'aéroport ou se situant en dessous des couloirs aériens non adaptés (source de nuisances significatives pour les habitants du territoire, surtout français), se retrouve dans une vie de bruit et population. Le trafic aérien étant également amené à se développer au cours des prochaines années, le bilan carbone va s'aggraver et la qualité de vie des habitants se dégrader si rien n'est fait. La combinaison bruit/fréquence des horaires/couloirs aériens/bilan carbone doit impérativement être au cœur de cette VTT.</p>	<p>S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.</p>
Commune Anthy sur Léman	<ul style="list-style-type: none"> •L'autoroute A412. Ce projet contesté par plusieurs structures, n'apparaît pas dans le projet d'organisation de la mobilité. Il est pourtant structurant et aura un impact non négligeable dans cette mobilité. <p>La vision de la mobilité à l'intérieur du Grand Genève ne peut se faire en occultant la mobilité au sein de Thonon Agglomération, vision pourtant clairement exprimée ici</p> <p>Les déplacements depuis Thonon Agglomération ne se font pas uniquement vers Genève. Les habitants de ce territoire se déplacent aussi en direction et depuis le reste de la Haute-Savoie et plus généralement du territoire français ! L'arrivée de l'autoroute d'ésengorgera les seuls axes routiers existants aujourd'hui.</p> <p>Cette donnée doit impérativement être prise en compte.</p>	<p>L'A412 est intégrée au concept mobilité de la vtt</p>
Commune Anthy sur Léman	<ul style="list-style-type: none"> •Le Léman Express apporte une solution pertinente aux déplacements vers Genève mais il ne sera réellement efficace que lorsque la voie ferrée de TA sera doublée et que le nombre de rames sera fortement augmenté. Ce sont des conditions indispensables pour que ce projet réponde significativement aux attendus et soit une réelle réussite. 	<p>Les cartes du document en permettent pas de faire figurer ce type d'aménagement, cependant le texte l'évoque bien (chapitre 2.2). Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" précise les choses.</p>
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant la circularité</p> <p>C'est devenu un élément indispensable et incontournable.</p> <p>Le projet de la VTT aborde tous les aspects de cette question de manière assez pertinente en favorisant et privilégiant les circuits de recyclage et circuits court : matériaux, filières industrielles, eau potable, filières agricoles, énergie, biens communs.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Commune Anthy sur Léman	<p>Cependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pour les matériaux du BTP principalement il existe un réel déséquilibre entre les lieux de production (la Suisse) et les lieux de traitement/stockage (la France). <p>La VTT occulte cette question en retenant de grands principes de fonctionnement mais sans aborder cette question transfrontalière.</p> <p>Il est, dans ce contexte, primordial que la circularité des matériaux soit plus explicite avec un traitement/valorisation des matériaux en circuits très court.</p> <p>La solution de facilité, est d'envoyer ces matériaux dans des décharges françaises et leur laisser la charge du traitement de cette filière, loin d'être équilibrée et juste (coût, impact carbone sur transport évacuation/traitement, et implantation de nouveaux sites) ne peut et ne doit en aucun cas être celle retenue.</p>	<p>La partie du document concernant ce sujet est complétée.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune Anthy sur Léman	<p>•Pour la ressource en eau : c'est le grand défi de notre société. Une gouvernance transfrontalière pour la gestion de l'eau potable est effectivement indispensable. Il sera impératif de limiter et contrôler l'usage de cette ressource des deux côtés de la frontière, surtout lors des épisodes de sécheresse comme celui de 2022. Mais pas uniquement. Là encore, la solution de facilité est de procéder à une augmentation du pompage dans le lac Léman. Ce dernier, au vu des études réalisées par les suisses (EPFL) va avoir ces prochaines années un problème d'approvisionnement lié à la fonte et à la disparition des glaciers du Rhône. Il n'y aura plus que de l'eau pluviale pour alimenter le lac, limitant ainsi fortement la temporalité de l'approvisionnement en eau.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Confignon	<p>La zone villa n'apparaît pas dans la VTT et semble disparaître au profit de différentes autres polarités urbaines alors que celle-ci est riche en termes de qualité paysagère, arborisation et biodiversité. Elle permet par ailleurs l'accueil de familles en recherche d'une maison individuelle ou en habitat groupé et favorise l'accès à la propriété dont le taux est très faible à Genève. Les revenus fiscaux des habitants de la zone villa sont précieux pour les communes. En page 22, du document « Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève » il est indiqué un taux de 40% de capacités d'accueil situées dans l'actuelle zone 5 (villa) du Canton. Ce taux est trop élevé considérant que le taux de croissance retenu prévoit 150'000 habitants supplémentaires pour le canton de Genève. Une densification de la zone villa dite « Tissu pavillonnaire » d'un IUS de l'ordre de 0.75 avec une population 2 à 3 fois supérieure à la population actuelle et l'intégration d'équipements publics (p. 71) serait de nature à prêteritèr fortement la zone villa actuelle. Nous considérons que le taux maximal actuel d'IUS de 0.48 selon la performance énergétique des bâtiments et le respect des conditions liées à l'arborisation, la nature, la biodiversité, le paysage, la mobilité prévus par la stratégie de densification des zones villas correspond mieux à la préservation du patrimoine naturel et bâti. Aussi, nous demandons pour la version finale de la VTT le maintien de l'entier de la zone villa à Confignon.</p>	<p>La VTT ne vise pas à faire disparaître la zone villa ni à la densifier de manière généralisée mais à considérer que celle-ci est une importante réserve foncière en vue d'accueillir une partie des nouveaux habitants. Il ne s'agit pas de densifier partout mais dans certaines zones stratégiques à proximité des transports en commun structurants notamment. Le PDCn aura la charge d'identifier ces secteurs stratégiques. S'agissant spécifiquement de la zone 5 dans la commune de Confignon, le secteur au sud de la Route de Chancy est inscrit dans le PDCn 2030 comme un secteur de densification différenciée.</p>
Commune de Confignon	<p>En tout état, le CA demande qu'il soit indiqué que les zones villas doivent être modulées en fonction des caractéristiques paysagères et écologiques des communes, de la charge de développement et de la capacité financière.</p>	Cette modulation sera traitée dans le cadre de la mise à jour du PDCant
Commune de Corsier	<p>- Le sigle VAE (vélo à assistance électrique) mentionné dans le texte pourrait aussi intégrer la liste en page 4. - Sur les schémas de principe du maillage intermodal et de requalifications différenciées en page 74 et 75, les couleurs représentant les polarités ne sont pas assez contrastées ce qui rend difficile l'identification de la bonne catégorie. - Idem pour les plans du maillage TC et du maillage de mobilité active et individuelle en pages 78 et 79.</p>	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Commune de Crans	<p>Est-ce que pour le Tissu Pavillonnaire il est prévu une densité identique en ville et dans les villages ? Ne faut-il pas prévoir une plus grande distinction en termes de CUS entre Tissu collectif (0,9-1,2) et Tissu Pavillonnaire (0,75), faute de quoi il y pourrait y avoir le risque d'urbaniser plus fortement les villages que les villes ? Quelle serait le CUS maximal par zone qui est nécessaire pour pouvoir assurer l'accueil des nouveaux habitants sur les territoires déjà urbanisés ? Le graphique p. 69 laisse supposer une croissance / densification plus forte du tissu pavillonnaire par rapport au tissu collectif homogène ce qui pourrait avoir pour conséquence de perdre l'aspect villageois de certaines localités et une perte de qualité « paysagère » pour ces localités ? Ce type de stratégie ne crée-t-elle pas un risque d'avoir des immeubles d'une taille relativement imposante partout et dénaturerait toutes les localités avec un construit d'une taille/hauteur moyenne partout ? Ne faudrait-il pas prévoir de pouvoir construire plus et plus haut dans les villes ce qui limiterait également le besoin en infrastructure ?</p>	<p>La mise en œuvre de la densification en fonction des différentes typologies sera du ressort des collectivités locales qui effectueront les arbitrages nécessaires via leur documents de planification. Par ailleurs, la VTT introduit clairement des nuances dans les densités cibles selon la typologie urbaine et le tissu bâti (chap. 2.2.1). Ce chapitre est d'ailleurs complété notamment sur ce volet.</p>
Commune de Crans	<p>Pourquoi n'est-il pas prévu de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) vers le district de Nyon, sachant que le développement d'un réseau ferroviaire telle que projeté prendra énormément de temps avant une éventuelle mise en œuvre ?</p>	<p>Le bhns n'a pas la même fonction que le ferroviaire. Aujourd'hui le besoin d'une infra de type bhns dans le district de nyon n'est pas avéré. Par ailleurs, la notion de BHNS appelle surtout des notions d'infrastructures ; ce qui n'empêche pas d'avoir un niveau de service performant avec des lignes de bus qui peuvent bénéficier si besoin d'aménagements plus locaux (notamment aux carrefours).</p>
Commune de Crans	<p>Concernant le réseau vélo, la morphologie montagneuse de notre région ou au pieds des montagnes, crée le besoin d'avoir différents axes cyclables parallèles à différentes altitudes ceci afin d'éviter de devoir faire des dénivelés non nécessaires. Il ne me paraît pas pertinent de tout renvoyer au niveau du lac Léman.</p>	Les documents sont ajustés pour tenir compte de cette remarque.
Commune de Marchissy	<p>Pour la circularité: - eau : un village comme le nôtre n'a pas besoin de distinguer l'eau potable des autres usages puisque les captages d'eau sont dans notre forêt. Certaines villes recyclent l'eau sans tenir compte des standards ISO pour l'eau d'irrigation qui peut parvenir avec d'autres canalisation : le coût de cette infrastructure peut être compensé par les réduction de coût pour l'énergie, chlore...etc - matériaux : les douanes françaises et suisses doivent intégrer la responsabilité sociale et environnementale de légaliser l'informel et illegal notamment lorsque des batteries contiennent des minerais de la transition énergétique extraits sans égard des lois sociales et environnementales</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Perly-Certoux	<p>LA priorisation donnée à la mobilité douce et TC ne peut se réaliser que sous la condition de la garantie d'une ensemble cohérent et fonctionnel en matière de mobilité. La complémentarité nécessaire des moyen de transport doit être prise en compte.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune de Plan-les-Ouates	Certaines adaptations sur les plans (à confirmer par le courrier du Conseil administratif) portent notamment sur l'indication des périmètres du Grand Projet Cherpines (à associer à « villes » et non à « village et bourg satellite ») et des villages de Saconnex-d'Arve (Dessous) et d'Arare-Dessous (à associer à « villages et bourges satellites » et non à « villes »).	Ok les modifications seront intégrées
Commune de Prangins	p. 71 : Les schémas illustrant la densification du tissu pavillonnaire ne semblent pas adaptés. Ils donnent l'impression qu'on peut construire des petits immeubles. De plus, l'IUS de l'ordre de 0,75 indiqué est très élevé si on considère les petites villes, les villages et les hameaux. Une telle densification mettrait complètement en péril la qualité du tissu pavillonnaire de nombreuses communes.	La zone villa ne sera pas densifiée uniformément, toutefois certain secteurs devraient atteindre des densités relativement importantes afin de garantir le principe de la ville des courtes distances (densité, mixité)
Commune de Prangins	Dans l'annexe « Capacités d'accueil du territoire du Grand Genève », il est impératif que les capacités d'accueil indiquées correspondent au quota de développement démographique alloué par la mesure A11 du Plan directeur cantonal pour le périmètre compact d'agglomération Grand Genève.	C'est le cas.
Commune de Prangins	La notion de « bus express » devrait être définie.	Le chapitre 2 est complété sur ce point. Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" donne plusieurs précisions.
Commune de Prangins	Dans le texte, on parle de pôles logistiques de niveau 1 ou 2 alors que dans les cartes, on mentionne des « pôles de logistique de niveau A ou A/B ». Il faut harmoniser l'ensemble.	Correction apportée
Commune de Prangins	Les cartes des pages 78 et 79 sont illisibles et ne donnent pas de valeur ajoutée au texte.	Les cartes sont mises à jour.
Commune de Rolle	Pour la densification du tissu pavillonnaire (p. 71), le schéma pourrait plutôt tendre vers un principe de « MétamorphHouse » qui permet de répondre plus spécifiquement à l'objectif de réaffectation et réemploi. De même, le parcellaire pourrait faire l'objet lui aussi d'une modification « nouvelle ». Une telle densification avec la configuration spatiale présentée est délicate à promouvoir.	Ce principe semble compatible avec les éléments portés par la VTT.
Commune de Rolle	La thématique du « car express » ne semble pas clairement définie.	Les cars express sont des liaisons rapides qui ne desservent que les principales centralités. Ils peuvent circuler sur les autoroutes et voies principales. Des précisions sont également apportées dans l'annexe "Stratégie Mobilité".
Commune de Rolle	Les cartes pp 78 à 79 sont peu lisibles.	Les cartes sont mises à jour.
Commune de Trélex	-le point concernant des liaisons lacustres structurantes doit être considéré comme prioritaire et amélioré au niveau également des infrastructures nécessaires de part et d'autre des rives du Léman dans le but de favoriser la mobilité des habitants actuels et futurs.	Les liaisons lacustres structurantes sont intégrées au concept mobilité
Conseil départemental de la Haute-Savoie	Deux grandes réalisations transfrontalières sont totalement absentes du document : l'aéroport de Genève et le CERN : le CERN étudie actuellement la réalisation du Futur Collisionneur Circulaire (FCC) qui prendra la suite du LHC. Cette infrastructure qui devrait s'étendre sur une circonférence de 100km, nécessitera sur le Département de la Haute-Savoie la création en surface de 5 sites techniques et scientifiques. Ce complexe induira le développement d'infrastructures et de services que les collectivités devront engager.	Le projet du FCC est évoqué au chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT et des incertitudes concernant ce sujet. S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	Mêmes remarques que pour la question [Q2.1] sur le manque de lisibilité de la carte de l'axe 2.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Conseil du développement durable	Il y a quelque chose qu'on a de la peine à trouver dans ce chapitre, ce sont les infrastructures pour accompagner les développements. Ne faudrait-il pas au moins esquisser les besoins en ce qui concerne les infrastructures reliées à la santé, la petite enfance, le sport, la vie associative ? Une extension de l'existant ne sera pas suffisante dans ces domaines, donc il faudra aussi créer de nouvelles infrastructures importantes et prévoir à les mettre en réseau (hôpitaux, écoles ...). Est-ce que par exemple une carte du réseau de santé sera traitée conceptuellement ? dans quel cadre à quelle échéance ?	Le chapitre 2 est complété sur ce point.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Coordination Transports et Déplacements	<p>Soutien au rééquilibrage, aux courtes distances et aux liaisons tangentielles, notamment France-France. Le document pointe le dépassement des capacités d'accueil de certains territoires, sans proposer de solution et acte sans sourciller le déséquilibre croissant en termes de ratio habitant-es/emplois qui va être d'autant plus problématique notamment à Annemasse et dans le Pays de Gex.</p> <p>Quelles solutions pour rééquilibrer le potentiel d'accueil envisagé : 300-400'000 habitants sur tout le Grand Genève, entre 70 et 110000 pour le canton de Genève).</p> <p>Le concept multipolaire est décrit pour ne pas augmenter les surfaces construites et ne pas créer de nouvelles infrastructures de transports.</p> <p>Mais le document dans son ensemble pose un problème global : il n'y a (presque) pas de solutions. Plutôt que des plans, il faudrait des solutions politiques. Il faut inverser les priorités : d'abord mettre en place des lignes directrices pour le rééquilibrage du territoire et ensuite établir l'aménagement, qui ne pourra à lui seul résoudre les problèmes.</p>	<p>Le croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Coordination Transports et Déplacements	<p>Route à 60 km/h: il n'y a que de la place que pour le transport individuel motorisé et rien de sécurisé pour la mobilité douce (vélo) alors qu'il n'est pas possible actuellement de concevoir des infrastructures sans cela. C'est en contradiction totale avec les volontés globales décrites dans le document.</p> <p>Les pistes cyclables doivent être prévues de façon généralisées sur toute voie de circulation. Celles-ci pourraient (devraient) remplacer certaines routes afin de ne pas créer de nouvelles infrastructures.</p>	<p>Le schéma reste illustratif. En revanche, le texte évoque bien des priorités aux cycles et transport public et un principe de séparation des flux.</p>
Coordination Transports et Déplacements	<p>Concernant les voies rapides (Autoroutes), il n'est pas mentionné l'arrêt immédiat de leur construction ou agrandissement comme cela devrait être le cas pour atteindre les objectifs visés (la France s'apprête à construire une nouvelle autoroute entre Thonon et Machilly, ce qui est contraire à toute logique et devrait être supprimé de cette VTT)</p>	<p>Il s'agit de coups partis indépendamment de la VTT</p>
Département de l'Ain	<p>P68 : S'agissant de l'accueil de population et d'emplois, il est indiqué page 44 que « la VTT démontre que les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération, et que leur réaménagement permet de contribuer au rééquilibrage entre les polarités pour réduire les déplacements, améliorer la qualité de vie, et promouvoir des emplois de proximité ». Il peut être rappelé que la capacité « physique » du territoire à accueillir les habitants et les emplois n'est pas suffisante en soi. L'accueil des habitants reste néanmoins conditionné aux décisions politiques des collectivités compétentes qui permettront d'orienter les populations vers tel ou tel secteur du Grand Genève. Pour ce qui concerne les emplois et le rééquilibrage, le sujet est plus complexe et se heurte davantage à des stratégies économiques hors de contrôle des politiques (liées entre autres dans le cas du Grand Genève à l'effet frontière et la présence de deux monnaies). De plus, au regard de la disparité de localisation des entreprises ou des services, des déséquilibres salariaux de part et d'autre de la frontière, le rééquilibrage économique pour une multipolarité sur le Grand Genève devrait inclure des réflexions sur les incitations à installer un bassin d'emplois ou de services sur le territoire aindinois.</p>	<p>Effectivement la VTT se heurte à des problématiques qui dépassent son niveau de compétence donc certaines questions salariales et fiscales. Ce point est rappelé et complété dans la chapitre 1.</p>
Département de l'Ain	<p>De manière générale concernant la question de la capacité d'accueil, il est difficile de faire le lien entre les chiffres et scénarios présentés page 68 et les différentes projections qui se trouvent dans l'annexe « Capacité d'Accueil ».</p>	<p>L'annexe "Capacité d'accueil" fournit l'ensemble des éléments.</p>
Département de l'Ain	<p>P67 : Le document propose une armature urbaine en 4 catégories. Le choix des libellés de ces catégories peut porter à confusion puisqu'ils reprennent le même vocabulaire dans 2 catégories différentes. En exemple de la confusion qu'implique ce choix de nommage, nous nous sommes interrogés lors de la lecture du chapitre sur les territoires d'illustration : Saint-Genis-Pouilly, représentée en « ville » dans la carte page 65 est ensuite appelée une « petite ville » à la page 87.</p>	<p>Le document est corrigé.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Département de l'Ain	<p>P75 à 77 : Il est évoqué la requalification différenciée des voies et des routes maillant le Grand Genève en 2050. Cette catégorisation est différente de celle des routes en France. Dans celle-ci, la VTT donne la primauté aux modes actifs et TC et propose l'émergence de voies réservées TC/Covoiturage/PL sur les voies rapides.</p> <p>Si ces choix peuvent contribuer à la réduction des TIM, ils ne seront efficaces que sous réserve d'une offre en TC compétitive par rapport au véhicule individuel (indicateurs type : fréquence, durée et fiabilité des temps de parcours, nombre de places, etc.). L'accessibilité au plus grand nombre des stations de TC doit également être examinée tout autant que l'émergence de parkings relais de proximité ou les itinéraires modes actifs dit « du dernier kilomètre » pour faciliter le report modal. Dans tous les cas, si ces évolutions demeurent vertueuses, elles devront également faire l'objet d'un processus d'accompagnement pour les usagers motorisés qui verront leurs temps de parcours augmenter. Ce rallongement sera provoqué par les arrêts de car sur les avenues et les routes (en pleine voie ou par phénomène d'insertion) ou la suppression d'une voie de circulation. Par ailleurs, le temps que le report modal se fasse, il n'est pas impossible que les congestions augmentent tant en durée qu'en intensité (avec une possibilité réelle d'encombrer Genève si une voie réservée est activée dans le sens sortant en heure de pointe du soir). Or, ce phénomène de congestion est propice à l'augmentation des nuisances sonores et atmosphériques, contraires aux principes de la VTT. En conséquence, la mise en œuvre de cette politique nécessitera une évaluation longue.</p> <p>Les évolutions proposées concernant la modification du réseau routier nécessiteront des évolutions/dérogations aux règlements en cours et impacteront fortement les habitudes des utilisateurs. Il sera ainsi nécessaire de prévoir des mesures d'accompagnement au changement tant dans les pratiques du quotidien que pour les équipements de mobilités (renouvellement du parc roulant, évocation de solution de mobilité alternative et innovante comme le transport à la demande via des navettes automatisées ou des solutions de transports social souvent supportées par le tissu associatif).</p>	Le chapitre 4 aborde la question des éléments nécessaires (notamment légaux et réglementaires) à la mise en œuvre de la VTT.
Département de l'Ain	À noter, une vitesse maximale autorisée à 60 km/h, telle que proposée pour la catégorie « route » n'est actuellement pas possible selon la réglementation française. Elle est actuellement de 80km/h pour le département de l'Ain, potentiellement 70km/h sur les sections dangereuses (50km/h en agglomération avec possibilités de zone 30).	Le document est modifié sur ce sujet.
Département de l'Ain	<p>P85 (+carte de la p63) : Le document se prononce peu sur les questions de logistiques et de flux de transit, pourtant un sujet majeur pour la neutralité carbone, la réduction des nuisances sonores et d'émissions de particules mais aussi de dessertes économiques des territoires. La VTT propose de travailler sur les axes ferroviaires existants ou désaffectés ; il conviendrait de s'intéresser également à la question primordiale du dernier kilomètre et de la détailler.</p> <p>De plus, il conviendrait d'indiquer quel est le besoin en nombre de plateformes logistiques et de préciser où celles-ci devraient être situées. Il est nécessaire également d'être clair sur le fait que leur localisation n'est pas figée par rapport au schéma de principe de la carte page 63.</p>	Le volet logistique est complété dans le document. Par ailleurs, l'annexe "Stratégie multimodale" fourni de plus amples informations.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Les relations tangentielles évoquées p.62 n'apparaissent pas vraiment sur les cartes (alors que c'est le cas sur la carte PACA Jura)	Les relations tangentielles apparaissent sur la carte en tant qu'intention.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Préciser ce qu'on entend par "grande qualité du bâti" (p.64) : qualité architecturale ? exemplarité énergétique ? construction vertueuse ?	Les précisions sont apportées.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Dans le diagramme des polarités urbaines (p.66), il est étonnant de voir qu'aucune desserte TP n'est envisagée pour mettre en réseau les 2 premières typologies. Il faudrait également expliquer la différence entre le point vide et le point plein sur la ligne rouge ("train")	Modification du diagramme.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Typologies des polarités : décrire les critères utilisés pour différencier / classer les différents territoires	Les précisions sont apportées.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Préciser ce qu'on entend par "transports publics performants" (p.67)	Cela concerne des transports publics performants en termes de fréquence et d'amplitude horaire.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Préciser en quoi le maillage multimodal est "décarboné" (p.72). En l'état, il n'est nulle part fait mention de véhicules "propres", par exemple, alors en quoi le maillage sera-t-il décarboné ?	Les hypothèses concernant le parc de véhicule sont décrites dans l'annexe Stratégie multimodale ; elles sont reprises dans la VTT au chapitre 3.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale de la mobilité et des routes	► Etoffer les options listées pour la catégorie "transport en commun" (p.72) : quid bus régionaux, services à la demande ? + expliciter la notion de "bus urbain"	Le texte est ajusté.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Préciser la notion de "car express" (p. 72 + cartes) : sur quel type de réseau circule-t-il ? Quelles mesures sont nécessaires pour atteindre une capacité proche du réseau ferroviaire ? La DGMR informe que ce type de transport en commun ne fait pas partie de la stratégie vaudoise, qui mise sur le développement du rail pour els déplacements régionaux et interrégionaux. Dès lors, elle souhaite que soit précisée la portée géographique de ce concept, à savoir hors du périmètre vaudois.	Les cars express sont des liaisons rapides qui ne desservent que les principales centralités. Ils peuvent circuler sur les autoroutes et voies principales. Des précisions sont également apportées dans l'annexe "Stratégie Mobilité".
Direction générale de la mobilité et des routes	► Donner des pistes d'équipement minimaux pour les "plateformes multimodales de rabattement" (p.72)	Le texte est ajusté.
Direction générale de la mobilité et des routes	► "Adaptation du réseau routier pour répondre aux objectifs de décarbonation" (p.72) : concrètement, en quoi cela pourrait-il consister ?	Des exemples sont fournis notamment dans le chapitre 2.2.2 et dans les territoires d'illustration.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Pour la partie TIM (p.72), comme on est dans la thématique mobilité décarbonée, insister sur le covoiturage, sur la mobilité partagée, sur les 2RM en remplacement de l'autosolisme (si vous considérez que c'est une option intéressante à développer)	Le texte est complété.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Maillage multimodal (p. 74) : Clarifier les différences entre "transport structurant capacitaire" / "axe structurant TC" / "liaison TC principale" ; est-ce qu'ils sont en sites propres ?	Le texte est précisé
Direction générale de la mobilité et des routes	► Sur le schéma du maillage multimodal (p. 74), la répartition des P+R / B+R est étonnante	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Classification des typologies de routes (allée / rue / avenue / route / voie rapide / voie verte) : envisager de modifier la nomenclature proposée pour éviter d'utiliser des terminologies existantes de façon quasi historiques. Car cela pourrait porter à confusion ; par exemple, l'avenue Perdtemps à Nyon qui serait une RUE selon la VTT...	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Requalifications différenciées (p. 75) : établir un lien croisé entre les types d'espace public et le maillage multimodal serait intéressant	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Covoiturage : il est nécessaire d'engager rapidement des analyses complémentaires portant sur l'estimation du potentiel effectif de covoiturage, sur les mesures d'accompagnement à mettre en place (aménagement d'aires de covoiturage par exemple) ainsi que sur l'effet d'une telle solution sur le report modal en faveur des transports publics (en lien avec la nouvelle offre ferroviaire prévue sur cet axe)	Ces analyses seront engagées ultérieurement. Par ailleurs des éléments existent déjà au niveau du Grand Genève.
Direction générale de la mobilité et des routes	► De façon générale, les intentions en termes de régime de vitesses sont bien comprises et peuvent être soutenues. Cependant, certains principes comme le 30 km/h généralisé en localité (sauf sur les "allées") ne sont pas compatibles avec le cadre légal actuel.	Le document évolue sur ce point pour se concentrer sur un principe.
Direction générale de la mobilité et des routes	► RUE : "principe de séparation des flux" (p. 75) : préciser un petit peu ce qu'on entend par là ; s'agit-il de mettre chaque mode en site propre ? Est-ce que ce principe de séparation est compatible avec le régime Zone 30 ?	Le texte est ajusté.
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE RAPIDE : "une voie est systématiquement dédiée aux cars express, au covoiturage et au trafic logistique" (p. 75) : cela paraît difficilement envisageable avec nos 2x2 voies... Faudrait-il mentionner l'affectation dynamique des voies selon les périodes ?	Le texte est ajusté.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE VERTE : "notamment les déplacements liés aux loisirs" (p.75) : une limitation à 20 km/h est évoquée pour les voies vertes, les rendant incompatible avec les cyclistes sportifs. Dès lors, on se demande si les déplacements liés au motif "sport" sont inclus dans la catégorie "déplacements de loisirs". Est-ce le cas ? Ou bien ce sont deux motifs différents ?	Le document évolue sur ce point pour se concentrer sur un principe. Par ailleurs, les cyclistes sportifs, roulant à plus de 20 km/h devraient utiliser plutôt les axes forts vélos.
Direction générale de la mobilité et des routes	► RUE / AVENUE : la vitesse sera donc limitée à 30 km/h en localité. Pourrait-on donc parler de "limite générale 30 k/h" ?	Le document évolue sur ce point pour se concentrer sur un principe.
Direction générale de la mobilité et des routes	► ROUTE : "la priorité modale (en section et aux intersections) est donnée aux cycles..." (p. 77) : comment donne-t-on la priorité aux cycles en section ?	Le texte est ajusté.
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE VERTE : "max 15 à 20 km/h à vélo" (p. 77) : est-ce réaliste ? et comment le garantir ? Une telle contrainte ne risque-t-elle pas de diminuer l'attractivité de ces axes forts vélos pour les motifs pendulaires notamment ?	Le document évolue sur ce point pour se concentrer sur un principe. Par ailleurs les voies vertes ne sont pas des axes forts vélos mais des axes secondaires
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE VERTE (p. 77) : clarifier le texte sur les VAE : sont-ils autorisés sur les voies vertes ou non ?	Le texte est précisé
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE RAPIDE (p. 77) : préciser "Cars express" et "Trafic logistique" + spécifier si la limitation à 80 (indiquée sur le petit schéma) fait partie des principes de base	Le document évolue sur l'affichage des vitesses pour rester sous l'angle de principe.
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE RAPIDE (p. 77) : la DGMR demande que soit précisée la portée géographique des différentes typologies présentées et notamment le concept de "voie rapide". La spatialisation de ces concepts sur le réseau viaire permettra à la DGMR de se prononcer sur leur compatibilité avec ses planifications et intentions.	Ces "vignettes" décrivent des principes. La VTT n'a pas vocation à indiquer précisément où ceux-ci devraient se déployer ; c'est plutôt de la compétences des autorités compétentes.
Direction générale de la mobilité et des routes	► VOIE RAPIDE (p. 77) : intégrer le concept d'affectation dynamique des voies en fonction des périodes et du trafic observé	Le texte est précisé
Direction générale de la mobilité et des routes	► Les définitions données aux pp. 78-79 pourraient se trouver en amont du document pour davantage de clarté	Les textes sont repris.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Préciser ce qu'on entend par "fréquence urbaine ou périurbaine" en ce qui concerne les lignes de bus électriques (p. 78)	Le texte est corrigé.
Direction générale de la mobilité et des routes	► "Les mobilités actives (marche et vélo) sont appelées..." (p. 79) : Avec cette parenthèse, on est tenté de penser que seules la marche et le vélo constituent les mobilités actives. Soit il faut ajouter "(marche et vélo principalement)", soit "(marche, vélo, etc.)", soit étoffer la liste des modes "(marche, vélo, trottinette, planches à roulettes, etc.)"	Le texte est corrigé.
Direction générale de la mobilité et des routes	► RESEAU RECONFIGURE POUR LES TIM (p. 79) : la reconfiguration évoquée ici fait-elle référence aux "requalifications différenciées" selon les pp.75-76-77 ? → Si oui, alors expliciter cette relation ; → Si non, alors donner des précisions : concrètement, comment pourrait-on reconfigurer le réseau des TIM ? avec des contraintes d'accès, des modérations plus fortes, ... ?	Oui, c'est plutôt en relation.
Direction générale du territoire et du logement	Typologie d'espace p. 62 : La typologie d'espace de la VTT ne correspond pas à celle du plan directeur cantonal vaudois en vigueur. Le Canton de Vaud prend acte que la typologie d'espace de la VTT intitulée régénération ou armature de centralités identifie deux axes principaux concentrant les types Ville, Bourg et petites villes et Villages et bourg satellite : - le long du littoral lémanique et - le long du train Nyon-Saint-Cergue-Morez Bien que cette typologie émane d'un diagnostic du présent, elle oriente les futurs développements (cf. p. 69). On constate que ce développement se fera principalement dans le littoral. Or, le plan directeur cantonal vaudois prévoit un développement multipolaire et équilibré en identifiant notamment Saint-Cergue comme centre régional et Begins comme centre local alors que ces derniers sont classés en périphérie selon la typologie de la VTT.	A priori, il n'y a pas d'incompatibilité. La typologie décrite dans la VTT propose en particulier de tenir compte de l'évolution du niveau de desserte sur les lignes ferroviaires du district de Nyon (actuelle et à venir) afin d'adapter l'armature urbaine. La typologie proposée maintient Saint-Cergue comme polarité, tout en revalorisant les autres localités bordant la ligne ferroviaire.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale du territoire et du logement	<p>Capacité d'accueil</p> <p>A plusieurs endroits du document, il est dit qu'en ce qui concerne l'accueil de population et d'emploi, la VTT démontre que les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération (notamment pages 8, 44, 62, 64 et 68).</p> <p>Cette affirmation est en contradiction avec l'annexe Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève qui rend compte d'un déficit de 12 % de la capacité d'accueil par rapport à la projection démographique prévue entre 2020 et 2050. En d'autres termes, 12 % de la croissance prévue entre 2020 et 2050 n'est pas couverte par les capacités d'accueil identifiées dans la V2 de cette étude. Ce déficit est même de 22% ! pour le district de Nyon.</p> <p>Demande : nuancer cette affirmation dans le document et préciser ce que signifie « sans nouvelle extension, hors celles déjà engagées » car les projets sis en territoire vaudois impliquant d'empiéter sur le hors zone à bâtir ne sont précisément pas engagés actuellement. Il s'agit de projets à l'intention ou à l'étude...</p>	L'annexe en question est reprise et clarifiée.
Direction générale du territoire et du logement	<p>p. 70-71 : Intensification et mixité différenciée selon les tissus bâtis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ok pour les IUS demandés pour les tissus d'habitation pour autant qu'ils soient cohérents avec les IUS demandés par typologie du tissu dans la mesure A11 du PDCn VD. - En principe, pas d'extension selon la VTT (p. 70) or PDCn VD donne une possibilité d'extension selon les principes donnés dans la mesure A11 du PDCn. <p>Le développement de la notion d'une densification permise au moment de procéder à des travaux d'assainissement est important. Il faudra énormément d'argent pour assainir le parc coupable de forte émission GES. Faire naître une valeur foncière augmentée par la densification, couplée à des performances d'économie d'énergie, épargnera les deniers public d'encouragement (subventions qui seront probablement insuffisantes).</p>	Cette partie du document est modifiée.
Direction générale du territoire et du logement	<p>Les cartes figurant en page 63 et 65 parlent de « polarités hors Grand Genève ». Or, certains de ces secteurs ne sont pas formellement reconnus comme centres dans le PDCn vaudois. Pour éviter d'éventuelles confusion avec le réseau de centres du canton de Vaud, nous proposons de renommer cet élément « territoires urbanisés existants ». Cet intitulé est déjà utilisé dans l'encart de la carte figurant à la page 65.</p> <p>p. 65, la légende fait référence à la « nature en ville ». Or, cette information n'apparaît pas sur la carte. Dans cette même légende, le réseau autoroutier et le train ont le même symbole alors que ce n'est pas le cas sur la carte. A noter également que le potentiel d'énergies renouvelables pourrait aussi inclure l'éolien. Un parc éolien est actuellement prévu au niveau d'Essertines-sur-Rolle.</p> <p>p. 81 : carte et légende de la circularité : compréhension difficile : « zones éligibles pour poles de pôles de logistique » ; carte illisible notamment pour les ressources naturelles et énergie.</p>	Les cartes sont modifiées.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>1.P. 68 – Capacité d'accueil et répartition de nouveaux habitants potentiels</p> <p>Le texte du document et le document annexe Capacités d'accueil du territoire du Grand Genève donnent à voir plusieurs constats :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'aménagement du territoire prévu à l'horizon 2050 ne permettra pas de loger le nombre d'habitants prévu (voir le tableau en page 18 du document Capacités d'accueil du territoire du Grand Genève) ; -Pire : la VTT n'esquisse pas de solution permettant de rattraper le retard que Genève accuse dans la construction de logements permettant de détendre quelque peu la tension existante sur le marché ; à ce titre, la VTT se contente de pérenniser les problèmes existants, y compris le fait de pousser les habitants potentiels du canton de Genève à s'établir dans le canton de Vaud ou en France. -Ces deux documents mentionnent plusieurs fois l'objectif de revoir à la baisse l'ampleur de certains projets d'aménagement sur le territoire du canton, baisses accompagnées par la « relocalisation » des logements concernés ailleurs. <p>S'agissant de ce dernier point, la FMB s'alarme de cet objectif, qui revient à gaspiller encore davantage les rares réserves de terrains constructibles à Genève. Il faut souligner que, au vu de la situation que connaît le canton (et les conséquences pour l'Agglomération dans son ensemble), la priorité doit être l'urbanisation vers l'intérieur et la densification des projets d'aménagement.</p> <p>On relèvera aussi que cette « relocalisation » de certains logements se ferait de cas en cas vers des zones plus éloignées des axes lourds de transports collectifs, ce qui est un non-sens complet. Un exemple édifiant de ceci est donné à la page 12 du document Capacités d'accueil du territoire du Grand Genève : « En synthèse, la V2 n'a pas permis d'identifier d'emblée une offre supplémentaire importante pour l'accueil des habitants par rapport à la V1, mais propose une répartition moins concentrée sur certaines communes qui recevaient jusqu'à 4% de croissance annuelle (contre max 2,8% dans la V2), dans une perspective de zéro artificialisation nette et de primauté du socle du vivant. Cette nouvelle répartition ne va pas néanmoins sans poser des questions notamment dans la perspective d'une "décarbonation" de la mobilité. Ainsi la V1 prévoyait, par exemple, un apport de près de 20'000 personnes supplémentaire dans le nord du Pays de Gex (Gex et Cessy, voir carte suivante, Fig. 9) dans la perspective d'une importantes desserte TP, alors que la V2 en prévoit 13'000. » Cette nouvelle « réorientation » de l'aménagement du territoire est en contradiction complète avec le cadre légal et les principes en vigueur applicables à l'aménagement du territoire.</p>	<p>La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p> <p>Par ailleurs, dans la VTT, la question de l'accueil des nouveaux habitants est traitée à l'échelle pertinente de l'ensemble de l'agglomération et permet de conclure que les capacités d'accueil sont compatibles avec la dynamique prévue et la transition écologique.</p> <p>Dans ce cadre, Genève doit faire sa part avec ses propres contraintes, notamment liées à la LAT, tout en sachant que la partie Française de l'agglomération est confronté à des contraintes équivalentes.</p>
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>2.P. 70-71 Intensification et mixité différenciée selon les tissus bâtis</p> <p>La FMB s'interroge sur les objectifs chiffrés d'IUS à atteindre selon la VTT, qui sont bien inférieurs à ceux prévus par le Plan directeur cantonal. S'il ne s'agit pas d'une erreur de rédaction, ces objectifs sont largement insuffisants, consacrant un gaspillage de terrain important et un retour en arrière par rapport aux objectifs du Plan directeur cantonal 2030.</p>	Le texte est ajusté sur cette partie. Il s'agit plutôt d'objectifs cibles pour les documents de planification.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	4.P. 80 ss - circularité La FMB approuve le fait que le renforcement de la circularité dans les processus industriels soit un objectif de la VTT. Ceci étant, la VTT se contente d'en souligner l'importance et d'aligner les « mots clés », sans prévoir des mesures concrètes de mise en œuvre. A ce titre, relevons que la VTT pose que « En effet, la mise en œuvre de ces stratégies implique des besoins spatiaux de traitement, stockage et manutention qui ne sont à ce jour pas anticipés dans leur pleine ampleur. Ces besoins spatiaux nécessitent de larges emprises au sol (stockage temporaire, manutention, etc.) [...] ». Cela est largement vrai, d'où le besoin que la VTT intègre ces besoins, notamment sur ses cartes, ce qui n'est pas le cas dans la version actuelle.	Le document est complété de manière explicite sur le sujet de l'économie (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	3.P. 72-79 - mobilité La terminologie utilisée dans le document pour décrire le réseau routier (« rue », « allée », etc.) ne correspond pas à celle utilisée dans les documents officiels suisses (ou français ?). Il est donc impossible de savoir concrètement ce que la VTT prévoit. De manière générale, le document ignore le cadre légal existant, notamment s'agissant de la planification du réseau routier et son agencement (règlementation sur le stationnement, limites de vitesse générale, etc.).	Les contenus sont ajustés ; cependant le parti pris d'une approche "urbanistique" du réseau routier est conservé.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	3.P. 72-79 - mobilité Un point particulièrement important est le fait que les objectifs de report modal envisagés par la VTT paraissent totalement irréalistes à l'horizon 2050. Des investissements colossaux seraient nécessaires, notamment dans l'infrastructure ferroviaire transfrontalière, mais aucun investissement de ce type est prévu dans les années à venir, y compris dans le PA5. La VTT se contente de « vendre du rêve ».	Les investissements ferroviaires seront intégrés dans les futures générations du PA6 et au-delà. Par ailleurs, les financements ferroviaires sont indépendants du Projet d'agglomération.
Fédération Suisse des urbanistes	Arbitrages spatiaux : Des arbitrages spatiaux doivent être effectués, notamment en ce qui concerne le taux de canopée prévu à 30% pour 2050, qui pourrait avoir un impact sur les potentiels de densification urbaine identifiés. Quelles sont les orientations que propose la VTT pour arbitrer entre construction de logements et préservation de la végétation existante ?	La VTT définit des principes. Les modalités de mise en œuvre sont à arbitrer par les collectivités compétentes.
Fédération Suisse des urbanistes	Capacité d'accueil et gestion de la croissance : Il est essentiel de prendre en compte la capacité d'accueil du territoire construit tout en préservant les infrastructures écologiques pour empêcher l'étalement urbain et préserver les valeurs biologiques du territoire. Cependant, la question de la croissance démographique semble être sous-estimée, ce qui nécessite une réflexion anticipée sur le type d'urbanisation à privilégier comme par exemple des typologies qui visent à promouvoir de modes de vie collectifs.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Fédération Suisse des urbanistes	Par ailleurs, nous relevons qu'une grande partie de la capacité d'accueil sur le canton de Genève est prévue dans la zone 5. Si, sur le plan théorique cette option est judicieuse et cohérente, sa faisabilité n'est pas du tout garantie. En effet, depuis la modification de l'article 59 al. 4 LCI, on assiste à une densification de la zone 5 au travers d'opérations à la parcelle, engendrant une fragmentation parcellaire quasiment irréversible. Les communes ayant maintenant défini les périmètres de densification accrue, la densification se poursuit de plus belle. Même les zones identifiées par le PDCn pour faire l'objet d'une MZ (selon la fiche A03) continuent à se densifier (avec des IUS à 0,3) hypothéquant toute possibilité de renouvellement urbain plus conséquent. Nous craignons sérieusement que la zone 5 n'offre plus la capacité d'accueil escomptée, car chaque jour qui passe, son foncier devient plus dur.	C'est au canton de Genève de mettre en place les conditions cadres au développement de la zone 5 en tenant compte des principes identifiés dans la VTT.
Fondation pour les terrains industriels	Ce chapitre parle beaucoup de requalification au profit du logement. Il n'est pas fait mention de la dimension économique. Il serait bon d'expliquer ce que l'on entend par rééquilibrage. On parle de régénérer les zones d'activités, avec quelle stratégie ? Quelles conditions cadres ? Et quelle politique économique ? La transformation des zones industrielles pour améliorer leur qualité et leur durabilité est déjà en cours. La FTI, de part ses missions, s'oppose à tout déclassement touchant les 3 % du territoire restant aujourd'hui en affectations industrielles et artisanales ou mixtes.	Le document est complété de manière explicite sur le sujet de l'économie (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.
Fondation pour les terrains industriels	Dans le concept, ville sur la ville, on ne parle que de logement. Aucune mention de la ville productive, et de la manière d'apporter une économie de proximité dans les quartiers est mentionnée. P. 67 Aucune mention n'est faite des besoins logistiques d'approvisionnement et de désapprovisionnement de la population. L'évolution des modes de consommation, vers une part de marché du e-commerce en augmentation, vont contribuer à faire croître la mobilité professionnelle. La VTT ne traite pas ce point.	La logistique est abordée p.85.
Fondation pour les terrains industriels	En matière d'accueil de nouveaux bâtiments (350'000 habitants de plus mentionnés), la question de leur localisation sur les zones déjà constructibles actuellement (au sens de la FTI sans déclasser massivement les zones industrielles) semble illusoire. De plus, le profil en termes d'emploi, de compétences professionnelles, en lien avec le type d'habitant que Genève souhaite accueillir, n'est pas mentionné.	Sur la base des scénarios de l'OST, la VTT définit des principes pour l'accueil des habitants, au regard également des contraintes et enjeux qui s'appliquent au territoire. La mise en œuvre relèvera des documents de planification, notamment PDCn.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Fondation pour les terrains industriels	Concernant les zones économiques mixtes, on parle normalement de mixité secondaire-tertiaire. La mixité secondaire-logement n'est en général pas applicable à cause des nuisances dans le cadre légal actuel. Cependant, la FTI souhaite affirmer que si une mixité de logement, par des déclassements ou d'autres outils d'aménagement, devraient être introduite sur les zones industrielles et mixtes actuelles, une mixité similaire, pour l'artisanat et l'entretien de la ville en particulier devrait être introduire dans tous les quartiers urbains.	Les documents sont précisés.
Fondation pour les terrains industriels	A nouveau, en termes de mobilité, il manque la dimension logistique et transport professionnel qui va grandement se développer. Le concept mobilité est complètement orienté sur le déplacement des habitants et donc ne traite que d'un seul type de mobilité. De plus, aucune évaluation des flux n'est , à priori, réalisée. Cela pose la question de la fonctionnalité du modèle proposé ?	Le document aborde la partie logistique. Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" fourni de plus amples informations.
Fondation pour les terrains industriels	Au niveau de la logistique des biens de consommation, la hiérarchisation est selon nous non adaptée au contexte local. Genève à la chance d'avoir un niveau 1 au centre ville, avec du rail. Il est possible d'éviter une rupture de charge vers un niveau 2, puis 3. Donc Genève a la possibilité d'avoir une logistique durable au centre ville. La FTI soutient son maintien et même un réinvestissement dans les infrastructures existantes.	Le document est précisé sur ce volet logistique. Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" fourni de plus amples informations.
Genève Aéroport	Pourquoi la zone aéroportuaire n'est pas mentionné comme une zone économique ? De même l'aéroport est également un pôle multimodal et logistique (Fret aérien, intégrateurs).	S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.
Genèvemobilité	C'est un soulagement de constater que l'on parle enfin des êtres humains en page 62. On peut regretter en revanche que la rédaction manque également cruellement de factuel. Il convient de dire les choses clairement et directement, notamment, par exemple pour ce qui concerne la mobilité (quelles mesures sont prévues? que veut dire concrètement l'adaptation du réseau routier pour répondre à l'objectif de décarbonation ?). Certes, les images d'illustration qui ne se réfère à aucun moment à de la mobilité individuelle motorisée, ou encore l'absence totale et inacceptable de la mention du transport professionnel nous donne une idée de la vision jusqu'au-boutiste qui est proposée. Il n'est pas inutile de mentionner également les transports d'urgence dont on ne comprend pas vraiment quelle place il leur est laissé, si tant est que l'on a pensé à eux. Par ailleurs, si le projet se base à juste titre sur les projections démographiques, il n'est aucunement tenu compte des projections en termes de mobilités, qui démontrent l'importance du TIM. On ne peut tenir compte de projections officielles quand cela sert la cause que l'on entend défendre, et les ignorer lorsque cela n'est pas le cas. Enfin, s'il est certes bienvenu de prôner une alimentation la plus saine possible, un plan d'aménagement ne doit en aucun cas conduire à imposer ce qui doit être produit. Par ailleurs, si Genève renonce à certains produits, comme la production de viande, ceux-ci seront tout simplement davantage importés. La consommation ne diminuera donc pas, mais les importations augmenteront, sans la même garantie quant à la qualité des produits ou encore aux conditions de détention des bêtes.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Groupement des communes Arve&Lac	Globalement C'est ici que le manque de discussion sur la vision commune du développement démographique et économique se fait le plus cruellement sentir. Sachant que l'aménagement du territoire est l'un des outils parmi les plus puissants pour agir sur le développement démographique et économique, il est incompréhensible qu'une vision territoriale transfrontalière se limite à établir des scénarii dérivant des tendances « naturelles ». Ne pas définir préalablement une vision politique revient à laisser les tendances se poursuivre et à valider l'échec du volontarisme politique.	La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).
Groupement des communes Arve&Lac	Cette carte ne correspond pas à la structure actuelle du territoire du canton de Genève (typologie des villages et communes), ni actuellement, ni dans l'évolution telle que réfléchi par les communes. Elle n'esquisse en rien l'avenir souhaitable pour elles, et ne rencontre pas d'adhésion de leur part. Les raisons des choix de mutation faits par le canton ne sont pas vraiment explicites dans le document et n'ont pas été suffisamment discutées avec les communes. En outre, il existe une contradiction de fond entre le titre de la carte (multipolaire) et le dessin qui représente une urbanisation linéaire continue entre Vernier et Annemasse.	La carte correspond de toute façon à la structure, horizon 2050, du territoire. Les documents de planification préciseront ces éléments.
Groupement des communes Arve&Lac	Plus en détail La typologie des tissus urbains assimile les villages et la zone 5 résidentielle, ce qui ne correspond pas à la réalité du vécu dans les communes, et comme l'une des spécificités pourtant importantes pour les enjeux de développement. Certains classements ne sont pas compréhensibles : secteur rouge : Vandœuvres (voir ci-dessus) ou bourg à Gy. La cohérence entre les critères et les classements n'est pas évidente.	Le PDCant affinera cette typologie
Groupement des communes Arve&Lac	Le tracé de BHNS sur la Rte d'Hermance est questionné, tant dans sa faisabilité (gabarit réaliste) que dans son aboutissement.	Derrière le principe de bhns il s'agit surtout de développer les fréquences et les capacités de bus. Les aménagements de priorisation sur le trafic seront effectués là où les gabarits l'autorise

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Groupement des communes Arve&Lac	Les gares à rouvrir devraient être mentionnées explicitement comme telles.	Les documents sont précisés.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	2.2 AXE II: UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE , p62: p 62: créer un réseau secondaire (viaire) entre les pôles satellites sans passer par le centre	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	2.2 AXE II: UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE p.85: réserver dans ces pôles urbains périphériques des espaces (dans un PLQ) pour des filières de transformation et de distribution en contact avec les infrastructures de transport	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Les Vert-e-s genevois-es	Le principal souci concerne le rééquilibrage de l'agglomération de part et d'autres de la frontière, un problème que ce document non contraignant pourra difficilement remédier. Le document pointe le dépassement des capacités d'accueil de certains territoires, sans proposer de solution sur le déséquilibre croissant en termes de ratio habitant-es/emplois qui va être d'autant plus problématique, en particulier à Annemasse et dans le Pays de Gex.	La VTT permet de confirmer le principe de l'armature urbaine et les "grands équilibres" de l'agglomération. La mise en œuvre est de la compétence de chaque entité compétente.
Les Vert-e-s genevois-es	Il y a un cruel manque d'ambition concernant le trafic ferroviaire, notamment vers la France voisine. Il faudrait notamment ajouter une ligne de train performante entre Genève et Annecy et la ligne du Tonkin sur la rive gauche du lac.	La VTT présente une vision relativement réaliste - mais ambitieuse - en matière ferroviaire qui fait suite à plusieurs échanges entre autorités compétentes. Le prolongement vers Annecy, par exemple, n'est pas réaliste à l'horizon 2050.
Les Vert-e-s genevois-es	En revanche, il faudrait éliminer les infrastructures qui entrent en total contradiction avec les objectifs climatiques du Grand Genève, à savoir l'autoroute Thonon-Machilly et la 3ème voie autoroutière de contournement de Genève.	Ce sont des coups partis indépendamment de la VTT
Les Vert-e-s genevois-es	P.77 et suivantes : Route à 60 km/h: primauté pour le transport individuel motorisé et non à la mobilité douce (vélo). Ceci est en contradiction avec les volontés globales décrites dans le document. Les pistes cyclables doivent être prévues de façon généralisée et sécurisée sur toute voie de circulation.	L'objectif de la VTT est bien de renforcer des infrastructures de mobilité douce sur tous les types d'axes routiers
Noé21	Nous relevons le manque d'ambition sur le ferroviaire (pays de Gex, liaison directe Annecy, , seul moyen de transport susceptible d'être capacitaire sur les distances dont il est question, car les frontaliers continueront de venir de loin, surtout si l'on suit le paradigme de poursuite du développement quantitatif et déséquilibré de ces 20 dernières années.	Concernant le Pay de Gex la carte montre l'ambition d'un TC à forte capacité dont le mode reste à définir.
Noé21	Aucun développement autoroutier n'est envisageable si l'on souhaite respecter les objectifs de transition écologique de la charte. Ni Machilly-Thonon, ni la 3e voie de l'autoroute de contournement de Genève.	Il s'agit d'un coup parti indépendamment de la VTT
Noé21	L'aéroport de Genève est absent de la réflexion VTT alors qu'il constitue un élément très fortement structurant du territoire et aux impacts écologiques très élevés. Une réflexion territoriale, notamment à propos du rail, doit être menée pour en réduire les impacts.	La question du rail est traitée dans le volet mobilité. S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 70 la première illustration ne fait apparaître absolument aucun emploi, ce qui est en contradiction avec les principes exprimés dans le 1er § de la p. 67 qui met en avant le fait que les réseaux de village et de hameaux devraient offrir une diversité de services et équipements en commun encourageant les circuits courts.	Le document est ajusté sur ce volet.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 73 ajouter dans le point mobilité active le réseau de vélo loisir (cf. nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables) p. 73 pourquoi parler que des bus urbains ? L'ensemble du réseau de TC, y-c. les lignes de campagne est à développer. •Légende à revoir. Que signifient les traitillés ?	Les cartes sont ajustées.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 73 schéma : •Le RSE n'y figure pas alors que dans le 1er § du texte il est mentionné que tous les motifs de déplacement sont pris en compte	Le propos sur le réseau socio-écologique est complété.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	PFOPage 76 et 77 : dans les illustrations, les arbres ne sont pas à l'échelle des services écosystémiques qu'ils devraient fournir. De manière générale, ils sont trop petit et n'apporte pas une superposition avec les usage. Leur ombre ne bénéficient ainsi pas aux usagers. Seuls les arbres de la voie verte sont bien dimensionnés.	Il s'agit d'illustrations.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p. 76-77: •Les typologies présentées correspondent au spectre de typologies généralement rencontrées et favorisées dans l'espace urbain mais ne répond pas aux enjeux et aux réalités de l'espace rural. Il manque en particulier ce que l'on vise avec le RSE ou le réseau de chemins de randonnée pédestre dans l'espace rural: notamment les chemins agricoles fermés à la circulation et en particulier la typologie de sentier légèrement aménagé, voire selon le contexte, pas aménagé du tout (revêtement naturel ou sans revêtement spécifique) au tracé sinueux et à la forte naturalité. •Le principe de priorisation en faveur de la mobilité active aux intersections me semble être à double tranchant car elle rend le tronçon encore plus attractif pour la part des modes actifs rapides (VAE notamment) ce qui risque de péjorer sa vocation de loisir et de mixité d'usages.	Le propos sur le réseau socio-écologique est complété.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	•Peut-on vraiment partir du principe que les VEA respectent la vitesse ? Peut-on vraiment considérer qu'ils ne sont pas plus dangereux (poids beaucoup plus élevé) ? Page77 : la voie verte (espace public linéaire) / cela peut être une forme du réseau socio-écologique p 79 : "En dehors des localitésDans l'espace rural, ce maillage piéton réseau socio-écologique s'appuie sur les un réseau transfrontalier de chemins de randonnées pédestre renforcés en vue de proposer un réseau continu de haute qualité favorisant la mobilité piétonne de loisirs."	Le contenu sur cette partie du document est ajusté.
Office cantonal de l'eau	Ne serait-il pas pertinent d'avoir un paragraphe sur les sols dans le chapitre de la circularité ? Que ce soit pour le réemploi des horizons de sols naturels décapés (qui devraient fortement diminuer avec les principes de préservation des ressources naturelles) mais aussi de revalorisation des matériaux des sols anthropisés. Les besoins en sols fonctionnels et vivants vont fortement augmenter avec la végétalisation des espaces bâtis et il pourrait être nécessaire de créer des filières de valorisation des matériaux et des déchets pour créer ces substrats (exemple de Confluence à Lyon ou du projet SITERRE II).	Ces éléments sont plutôt attachés à l'axe 1.
Office cantonal de l'environnement	p. 64: Le terme régénération qu'on retrouve très tôt dans le texte est mal choisi ou trop ambitieux. Cela implique une reconstitution, ce qui semble utopique. Ne faudrait-il pas plutôt parler d'adaptation? Il est indiqué à la p. 68 que "les capacités d'accueil sont calculées en cohérence avec les planifications en cours jusqu'en 2030 pour la France et jusqu'en 2040 pour la Suisse." Il est interpellant de voir que la vision transfrontalière 2050 est conçue sur la base de planifications à court terme (2030-France) et à moyen terme (2040 – Suisse) ?	La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1. Par ailleurs, La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).
Office cantonal de l'environnement	La p. 62 est un copier-coller d'une page précédente. p. 66: La volonté "d'intensifier les territoires urbanisés sans en étendre l'emprise." doit être mise en contexte, notamment au regard du débat qui oppose la densification en hauteur (tours) et l'empreinte carbone très importante générées par ce type de constructions dans son cycle de vie. p. 68: Rappeler dans le paragraphe en gras la population actuelle et la hausse induite au regard des chiffres. p. 69: Indiquer les valeurs dans le tableau "Potentiel d'accueil de population".	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office cantonal des transports	Page 62 : inverser la phrase relative aux relations tangentielles : le renforcement des réseaux structurants en matière de mobilités actives et transports publics s'opère notamment avec la mise en place de nouvelles liaisons tangentielles. Le renforcement de la diversité des services et équipements n'apparaît pas suffisamment dans les "vignettes" décrivant les orientations. Il s'agit d'un principe structurant permettant l'organisation de la vie dans la proximité qui doit être fortement affirmé dans la VTT.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Page 68 : dans la deuxième colonne du chapitre consacré aux capacités d'accueil des habitants il est mentionné que 95% des habitants bénéficieront d'infrastructures et offres en terme de transports collectifs et mobilités actives. Il nous semble que cette estimation est très largement surestimée à moins d'un développement extrêmement fort des offres TC dans le genevois français accompagnés de services de mobilités partagée particulièrement attractifs qu'il conviendra de dimensionner à la hauteur des ambitions par nos partenaires.	Il s'agit d'une ambition pour 2050. Le renforcement de la desserte en France est un objectif majeur
Office cantonal des transports	Page 68 : S'agissant du chapitre relatif aux emplois, il convient de mentionner le nombre d'emplois supplémentaires attendus en 2050 selon le scénario haut (165'000).	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Page 70 : il convient de développer le propos s'agissant de l'offre de stationnement en lien avec les développements envisagés dans chaque typologie de tissus.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Page 71 : une cartographie de la localisation dans le territoire des zones mentionnées dans cette page serait la bienvenue.	Nous avons plutôt pris le parti de cartographier la typologie urbaine.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal des transports	Page 72: s'agissant des transports collectifs, il convient de reprendre la structure des différents réseaux et la coordonner avec le maillage de transports en communs présenté en page 78. L'OCT se tient à disposition pour mener cette réflexion. S'agissant du maillage des voies vélo, nous proposons de le structurer de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> • liaisons principales (axes forts vélos); • liaisons secondaires (voies vertes); • desserte (allée, rue = réseau de quartier). 	Ces catégorisations a été établie avec l'OCT. L'annexe "Stratégie multimodale" fourni plus d'informations.
Office cantonal des transports	En ce qui concerne les transports individuels motorisés (TIM), il convient de préciser ce que signifie l'adaptation du réseau routier pour répondre aux objectifs de la décarbonation. Notamment en ce qui concerne le covoiturage, ainsi que pour les usagers captifs (personnes à mobilité réduite, livraisons vu que le transport professionnel reste du TIM pour tout ce qui ne peut pas être livré en vélos cargos ou en tram).	Des précisions sont intégrées aux texte. L'annexe "Stratégie multimodale" fourni également plus d'informations.
Office cantonal des transports	Page 74 : il convient de simplifier le schéma de principe des liaisons multimodales, en supprimant les notions d'évolution des modes indiqués en traitillé. C'est incompréhensible et alourdi la lecture du schéma. Par ailleurs, il est nécessaire de compléter le schéma avec des liaisons TIM notamment vers les centres, dès lors que ce mode de transports, bien que fortement diminué dans son usage, persistera dans le territoire pour répondre à la demande de certains usagers, notamment certaines personnes à mobilité réduite, pour des motifs d'accompagnement ou encore pour le transport de matériel lourd ou encombrant, en sus du trafic marchandises ou des véhicules outils d'artisans.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Page 75 : afin de faciliter la compréhension des typologies du réseau viaire, il conviendrait de trouver le moyen d'identifier la priorité donnée à chaque mode de transport et dans la mesure du possible esquisser la façon, dont cela se matérialise concrètement sur le plan opérationnel. La rédaction des typologies "avenue" et "route" est à reprendre pour mieux expliquer les différences. Pour la catégorie route, l'aménagement d'équipement dédié pourrait amener à devoir arbitrer la présence de certains modes, dès lors que l'élargissement des chaussées est déjà aujourd'hui conditionné au respect des surfaces d'assolement (SDA). Il conviendrait de le préciser et de faire le lien avec l'axe I de la VTT, voire également dans le chapitre 4 relatif à la mise en œuvre, en formulant une intention de formalisation d'une gouvernance appropriée pour traiter de ces "conflits" d'intérêts entre politiques publiques.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Page 77 : s'agissant de la mention de réduction de la vitesse à 60 km/h sur les routes hors localités, il serait sans doute judicieux de parler de réduction de vitesse, en indiquant les motifs de cette réduction (sécurité, diminution des nuisances) sans préciser un chiffre considérant que ce degré de précision ne relève pas de la VTT qui reste à un niveau macro.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Pages 75 et 77 : En ce qui concerne les voies rapides, la systématisation de voies dédiées aux transports collectifs et au covoiturage ou encore une en faveur du trafic professionnel devra être traitée avec l'office fédéral des routes (OFROU). De plus, la notion des priorités des cars, co-voiturage et autres transports logistiques paraît difficile à mettre en œuvre au-delà de la création de voies affectées à chacun de ces usages. Il conviendra de modifier le texte en conséquence. La question de la charte graphique spécifique au jalonnement sur la voie verte ne nous paraît pas non plus du niveau de la VTT.	Le document est modifié sur cette partie. Par ailleurs, l'annexe "Stratégie multimodale" fourni des informations complémentaires.
Office cantonal des transports	Pages 78 : la structure et l'organisation du maillage des transports public doit être clarifiée et travaillée plus en détail pour mieux comprendre l'articulation entre les typologies proposées, comme déjà évoqué dans la remarque ad hoc concernant la page 72. Les descriptions pour chacun des réseaux n'est pas toujours compréhensible et devra être reprise avec la direction des transports collectifs de l'OCT. Le chapitre relatif aux interfaces devrait mieux faire le lien avec les hameaux, villages et bourgs satellites. De plus, il conviendrait également d'avoir un propos s'agissant des interfaces entre TC, notamment en milieu urbain. Leur qualité sera un levier particulièrement important pour assurer l'attractivité du réseau. Enfin, s'agissant des rabattements, il convient d'introduire la notion de transports à la demande plutôt que de parler de bus électriques.	Le document est modifié sur cette partie. Par ailleurs, l'annexe "Stratégie multimodale" fourni des informations complémentaires.
Office cantonal des transports	Page 79 : la reconfiguration du réseau TIM ne peut être justifiée par les objectifs inhérents au développement de la stratégie multimodale, mais doit être expliquée comme le moyen d'assurer le transfert modal nécessaire à l'atteinte des objectifs de la charte du Grand Genève en matière de transition écologique qui fonde l'ensemble de la démarche.	Le document est modifié sur cette partie.
Office cantonal des transports	Pages 80 et 85 : il convient de préciser que les besoins de surfaces logistiques sur le territoire sont de l'ordre de 80 ha pour le canton de Genève.	Le document est modifié.
Office cantonal des transports	page 82: La hiérarchie des centres d'approvisionnement devrait reprendre la numérotation que nous utilisons ailleurs (notamment en page 85): <ul style="list-style-type: none"> •Niveau 1: Plateforme logistique régionale •Niveau 2: Centre de distribution urbainE •Niveau 3: Micro-hub / boîte à colis / points de vente directe 	Le document est modifié.
Office cantonal des transports	Page 85: 2e point: on parle de Centre de distribution urbainE et non urbain	
Office cantonal des transports	Page 85: La carte des bassins logistiques n'est pas très lisible. Il vaudrait mieux distinguer les bassins avec des couleurs plutôt que des niveaux de gris.	Le document est modifié.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal des transports	<p>La carte de la page 63 est particulièrement peu lisible : Enlever la trame de l'axe 1 pour ne faire apparaître "que" les éléments relatifs à cet axe.</p> <p>Le réseau structurant TIM est très difficilement identifiable. Carte page 65: dissocier les réseaux routier et ferroviaire ou ne pas les faire apparaître sur la carte des Territoires urbanisés existants.</p>	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Office cantonal des transports	Carte page 69 : s'agissant de la répartition des habitants et emplois par typologie, il convient d'ajouter le nombre existant et projeté pour pouvoir disposer d'une meilleure appréciation de la répartition par territoire et de l'évolution par rapport à la situation actuelle.	Ces schémas sont clarifiés
Office cantonal des transports	<p>Carte page 73: indiquer le tracé exact de la future autoroute Machilly-Thonon.</p> <p>Étoffer/compléter le réseau structurant TIM soutenant l'usage résiduel des usagers captifs décrits plus hauts, en appliquant la typologie du réseau viarie à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Compléter la carte avec les P+R, parkings et interfaces</p> <p>Compléter le réseau vélos sur le territoire du canton de Genève dans la région Arve-Lac ainsi que pour Annemasse agglo.</p> <p>Modifier la cartographie relative à la diamétrale ferroviaire selon le schéma élaboré pour Bahn 24 en annexe.</p>	Le document est modifié.
Office cantonal des transports	<p>Carte page 79 : la carte du Maillage piéton est pratiquement illisible, à préciser. Compléter la carte schématique du Réseau reconfiguré pour les TIM selon les indications déjà mentionnées plus haut.</p>	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Office cantonal des transports	<p>Carte page 81 : compléter la carte avec un réseau routier permettant la desserte logistique routière selon les mêmes principes que s'agissant du réseau TIM cité plus haut.</p> <p>La numérotation des niveaux logistiques est à adapter également sur la carte (1, 2, 3 plutôt que A, B, C).</p> <p>La Praille doit apparaître comme un centre de niveau 2 plutôt que de niveau 1.</p> <p>Déplacer le pôle de niveau 2 dans la zone d'activité de Gland raccordée au rail plutôt que Nyon.</p> <p>Aucun pôle logistique de niveau A/1 hors Grand Genève n'est visible sur la carte. Celui d'Aclens est suggéré. On pourrait descendre le carré pour qu'il apparaisse mieux. Des pôles de niveau 1 pourraient aussi être placés de façon indicative dans la région d'Annecy et vers Lyon (avec des flèches pour indiquer que les flux y proviennent).</p> <p>Il faudrait ajouter le tracé de Cargo Sous Terrain sur la carte.</p> <p>Légende: supprimer le "retour de ligne" sur le 2e item. Supprimer les flèches traitillées ou a minima les expliquer dans la légende.</p>	Le document est modifié.
Office cantonal du génie civil	<p>La VTT prend comme parti de ne pas densifier les zones peu denses de la rive gauche : sur la carte page 65, les zones à bâtir longeant le lac sur la rive gauche restent classifiés en « villages et bourgs satellites », contrairement aux zones à bâtir de l'autre côté du lac.</p> <p>Nous nous interrogeons des raisons de ce choix qui n'est pas motivé.</p> <p>Au contraire, le couloir Trois-Chênes – Annemasse ressort fortement sur la carte p.65 (territoires classifiés totalement en rouge « villes »).</p>	Les communes de la rive gauche du lac ne disposent pas d'un TC structurant comme la rive droite d'où la typologie inférieure
Office cantonal du génie civil	Nous nous interrogeons sur comment justifier cette densification sans l'arrivée d'un contournement Est (CEST) pour améliorer leur accessibilité.	Le contournement Est est mentionné dans le document (chapitre 2.2)
Office cantonal du génie civil	Au niveau du réseau routier structurant TIM, un nouveau tracé de la liaison Findrol-Chasseur est esquissé en continuité de l'autoroute projeté Machilly-Thonon. De quel projet s'agit-il ?	Il s'agit d'une erreur qui est corrigée

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>p.68 Capacité d'accueil. Se basant sur l'étude en annexe, ce sous chapitre n'est que peu détaillé dans la VTT. Il s'agit d'une approche macro quantitative qui a le mérite d'offrir une vision globale des grandes tendances, mais nous trouvons qu'elle manque parfois de "finesse" et de connaissance des problématiques locales. Cette étude se situe clairement dans une perspective de zéro artificialisation nette et de primauté du socle du vivant qui n'est pas toujours compatible avec la décarbonation de la mobilité ainsi que l'opérationnalité des projets de construction. Il n'y a aucune approche foncière, ni de prise en compte du parcellaire, des servitudes ou des préoccupations des propriétaires. Cela induit une impression un peu "hors sol", presque inévitable vu l'échelle macro de réflexion et le but général de cartographier des tendances qui ne se situent pas au niveau de la parcelle. s propriétaires sont d'accord de vendre/ de développer. A l'inverse, des tissus pavillonnaires dans les villages et bourg satellites sont considérés comme propice à accueillir de la population et pas néfaste pour la nature car déjà imperméabilisés, mais seront en réalité difficilement réalisables (du moins en l'absence d'incitation très forte, voire de mesures d'expropriation des propriétaires de villas, ce qui semble illusoire). Par exemple la zone villa de Conches n'avait pas été repérée comme potentiel à la base, mais comme elle est déjà imperméabilisée par des villas, elle a été considérée comme secteur de densification (avec tout de même un facteur de réduction lié au socle de vivant). On peut s'interroger sur le réalisme et les délais de densification de Conches, sans compter les servitudes croisées, les oppositions de la commune et des propriétaires, la configuration parcellaire et l'absence de lignes de transport public fort. A l'échelle du Canton, 40 % de la densification est prévue dans la zone villa. Toutes les extensions sur la zone agricoles sont stoppées: Satigny, Bernex, Perly, Troinex, Sierne, la Pallanterie, Puplinge et Mon Idee. Il y a un besoin d'analyse socle du vivant/densification villa au cas par cas.</p>	Les extensions en zones agricoles ne sont pas toutes "stoppées", mais limitées. Ce sera le rôle du futur PDCant d'établir ces arbitrages.
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>p.70 Intensification et mixité différenciée selon les tissus bâtis. La préservation du socle du vivant est une nouvelle grille de lecture qui détermine les possibilités d'urbanisation et qui mène à certaines contradictions. Ainsi si un espace n'est pas construit aujourd'hui, il devient de facto inconstructible, même si les planifications en vigueur et la desserte TP le permettraient. Cela oriente fortement la spatialisation des potentiels constructibles et surtout les délais potentiels de réalisation, car les opportunités de construction de nouveaux logements se situent toutes dans le tissu existant, là où la dureté foncière est la plus forte. Cela induit quelques propositions "inadéquates" du point de vue de l'OCLPF. Par exemple la ligne TP Pays de Gex permettrait de prévoir 13 000 personnes supplémentaires, mais la préservation du socle du vivant l'en empêche car il y a des espaces non artificialisés. Pourtant, optimiser les surfaces proches des lignes de TP est rationnel (optimisation des ressources notamment financières) et efficace pour le fonctionnement de la Ville, sans compter que c'est réaliste lorsque les terrains ne sont pas encore construits et que les propriétaires sont d'accord de vendre/ de développer. A l'inverse, des tissus pavillonnaires dans les villages et bourg satellites sont considérés comme propice à accueillir de la population et pas néfaste pour la nature car déjà imperméabilisés, mais seront en réalité difficilement réalisables (du moins en l'absence d'incitation très forte, voire de mesures d'expropriation des propriétaires de villas, ce qui semble illusoire). Par exemple la zone villa de Conches n'avait pas été repérée comme potentiel à la base, mais comme elle est déjà imperméabilisée par des villas, elle a été considérée comme secteur de densification (avec tout de même un facteur de réduction lié au socle de vivant). On peut s'interroger sur le réalisme et les délais de densification de Conches, sans compter les servitudes croisées, les oppositions de la commune et des propriétaires, la configuration parcellaire et l'absence de lignes de transport public fort. A l'échelle du Canton, 40 % de la densification est prévue dans la zone villa. Toutes les extensions sur la zone agricoles sont stoppées: Satigny, Bernex, Perly, Troinex, Sierne, la Pallanterie, Puplinge et Mon Idee. Il y a un besoin d'analyse socle du vivant/densification villa au cas par cas.</p>	La VTT fixe une ambition de privilégier la densification de l'existant plutôt que les extensions sur les espaces ouverts. Ce principe sera mis en œuvre via les documents de planification légaux à travers des arbitrages au cas par cas.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>p.71 Logement dans les zones d'activités mono-fonctionnelle.</p> <p>Des potentiels importants sont identifiés dans des zones d'activités qui n'accueillent pas de logements aujourd'hui. Ceux-ci sont considérés comme déjà urbanisés donc pouvant accueillir de nouveaux logements. Même si certaines zone industrielles sont considérés comme réservées aux entreprises, ces zones d'activités sans logement sont vues comme des potentiels à développer pour le logement.</p> <p>Cela interroge sur la qualité urbaine des futurs quartiers et la cohabitation des usages (nuisances sonores, trafic, ambiance urbaine...), mais a le mérite de poser une hypothèse.</p> <p>Cette option de construire du logement dans les zones d'activités nécessite des évolutions règlementaires et un changement des mentalités avec pédagogie et conviction car elle ne répond pas nécessairement aux souhaits de la population. Loin de répondre au mythe d'une ville désirable tel que le laissait penser le PDC 2030 "Genève Envie", cette option constructive donne l'impression que le logement est le parent pauvre de la politique d'aménagement du territoire.</p>	<p>Les développements de logement dans les zones d'activité se feront en tenant compte de la garantie que la qualité de vie soit bonne. Il est évident que ceux-ci se feront prioritairement dans des sites dont les activités ne sont pas nuisibles mais plutôt dans les zones commerciales ou de tertiaire.</p>
Office de l'urbanisme	<p>Titre : Agglomération multipolaire rééquilibrée</p> <p>L'affirmation selon laquelle une agglomération multipolaire équilibrée résultera en 2050 de la mise en œuvre d'objectifs d'accueil, modulés selon la nature des polarités telle que constatée aujourd'hui mériterait d'être démontrée. On ne comprend en effet pas comment les déséquilibres qui caractérisent aujourd'hui l'agglomération disparaîtraient, sans action forte sur l'organisation territoriale elle-même. (cf. également réponse Q 2.5). La notion de rééquilibrage interpelle. Elle donne l'impression d'une oxymore... Les polarités devraient être des secteurs d'intensité. Si le territoire devait être équivalent en tous lieux (rééquilibré – tâche rose) peut-on toujours parler de multipolarité ?</p>	<p>La tâche rose indique un principe de densification. Il va de soit que l'agglomération centrale n'a pas pour objectif d'être urbanisée de manière linéaire. Les secteurs d'intensité seront précisés par le futur PDCant</p>
Office de l'urbanisme	<p>REEQUILIBRER = RETABLIR L'EQUILIBRE emplois - logements - services – déplacements - socle du vivant</p> <p>Quelle priorisation est faite au final ? De quels équilibres parle-t-on ? ne va-t-on pas assister à un effet de saupoudrage, d'éclatement de l'urbanisation au détriment du vivant avec des ambitions de reports modaux difficilement tenables ? Quelle plus-value résulte de cet axe comparé aux précédents Projets d'agglomération ? Pourquoi cela n'a pas marché?</p>	<p>Le chapitre 1 est complété sur ce sujet.</p>
Office de l'urbanisme	<p>Le déséquilibre entre rives G/D du canton de Genève n'est pas traité.</p> <p>Proposition de titre : Agglomération multipolaire et de proximité</p>	<p>La VTT n'a pas pour objectif de rééquilibrer la rive gauche et la rive droite mais de favoriser un développement adapté au capacités du territoire notamment en terme de transports publics structurants. Il se trouve que la rive droite est mieux dotée de ce point de vue, ce qui n'empêche pas le principe du développement autour des TC sur la rive gauche</p>
Office de l'urbanisme	<p>Opérationnalité</p> <p>Globalement, la cartographie et le document semblent manquer d'opérationnalité, en n'indiquant pas de priorités, de secteurs d'actions, en étant illisible à l'échelle des territoires de projet... par où faut-il commencer...? Par ex, en p62, il est mentionné qu'il s'agit de régénérer les territoires habités [...] selon des stratégies de densification différenciées", mais cette stratégie n'est nulle part traduite, spatialisée, il s'agit que d'intentions. On parle d'une armature de centralités de nature complémentaire, on ne la voit jamais, par ex au sein de la zone "rose" ville, tout ne se vaut pas.</p>	<p>Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité. Par ailleurs, l'objet de la VTT est de fournir une image commune et partagée. L'opérationnalisation se fera à travers le PDCn.</p>
Office de l'urbanisme	<p>Capacité d'accueil à démontrer</p> <p>Le chapitre 2.2.1 qui traite de la régénération urbaine sous-entend que les territoires déjà urbanisés pourront absorber la croissance démographique et ce, sans péjorer la qualité de vie des habitants actuels et futurs. Or, à aucun moment la plausibilité de cette hypothèse n'est démontrée, ni aucune véritable piste évoquée. La VTT renvoie simplement aux collectivités à qui il « appartiendra [...] de préciser la capacité d'accueil dans le cadre de leurs planifications et leurs projets » (p. 68)</p> <p>L'étude des capacités d'accueil montre que le développement futur devra se faire autant en zone dense qu'en zone pavillonnaire. La méthodologie des polarités (qui mériterait aussi une notice explicative) perd l'aspect du tissu existant. A moins d'assumer le risque d'"exporter" son développement au-delà des limites de l'agglomération, les constats faits en page 68 (de même qu'en page 46) sur la capacité à accueillir la croissance démographique sans nouvelles extensions et empiètement sur l'infrastructure écologique apparaissent exagérément optimistes. L'étude sur les capacités d'accueil ne semble en effet avoir pris en compte ni le caractère constant et linéaire de la croissance démographique, ni la concrétisation difficile, aléatoire et, pour le moins, très lente de potentiels constructibles situés en milieu urbain.</p>	<p>Il est clair que mettre en œuvre la VTT avec les méthodes et outils actuels ne pourra se faire ; cela nécessitera des modifications profondes dans la manière de planifier et réaliser. L'opérationnalisation se fera notamment à travers le PDCn.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	P 62 14ème paragraphe "Economie de la proximité": parle-t-on de l'économie résidentielle qui doit être localisée proche des bassins de chalandise? P 64 Phrase en gras sous le titre: formulation malheureuse, à reprendre.	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office de l'urbanisme	Le terme de régénération est ambigu et ne traduit pas bien le propos de cet axe d'action (alternatives: ré-investissement, ré-priorisation, renouvellement, reconfiguration...); l'accent doit aussi être mis sur la notion de "densification" et de "intensification d'usages"	Il s'agit d'une question de sémantique mais sur le fond on parle de la même chose
Office de l'urbanisme	P. 65. : revoir la classification de certains secteurs dans la typologie des polarités urbaines : Pourquoi Bellevue, Genthod, Pregny Chambésy sont classés en bourg et petite ville? Pourquoi Satigny est en catégorie "villes et bourgs satellites", le village de Veyrier en "ville" et le village de Vézenaz en "bourg et petite ville"?	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office de l'urbanisme	Le CERN est-il classé en village ou bourg satellite?	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office de l'urbanisme	P68-69 sur les capacités d'accueil : A DEVELOPPER - préciser le cadre, les enjeux, les objectifs, les moyens – montrer des cartes avec les évolutions.	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office de l'urbanisme	P 68 6ème paragraphe "La répartition (...) permettrait à 95% des habitants...". S'agit-il de 95% des habitants au total ou des nouveaux habitants (delta)? A préciser.	le document est ajusté pour tenir compte de ces remarques.
Office de l'urbanisme	P 69 •Les cartes, très précieuses pour comprendre les enjeux liés à la spacialisation des habitants / emplois, sont malheureusement très peu lisibles.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Office de l'urbanisme	•Il manque une carte sur les capacités d'accueil des équipements. Les 250 hectares estimés pour Genève (et combien pour les autre territoires?) devraient être visibles au même niveau que les habitants et les emplois.	Sera traité dans le cadre des planifications règlementaires des territoires
Office de l'urbanisme	•Graphique du haut: graphique assez difficile à comprendre. Quels message veut-il faire passer au juste? •2 graphiques du bas: mettre une échelle des nombres absolus P 70 "Tissu collectif homogène": Est-ce utile de définir des IUS cibles, surtout que les chiffres articulés ici sont bas?	Le texte est clarifié.
Office de l'urbanisme	Au même titre que plusieurs orientations innovantes proposées par la VTT (réseau socio-écologiques, lisières...), la faisabilité économique de la mutation et du rééquilibrage des zones commerciales mériterait d'être évaluée. Dans ce cas précis, l'enjeu est toutefois également social, de sorte à éviter de concentrer les populations les plus précaires dans des zones dont la requalification n'aurait que partiellement abouti.	C'est aux collectivités publiques en charge de l'aménagement d'identifier les zones d'activités propices à l'accueil de logements à travers leurs documents de planification
Office de l'urbanisme	P 71 (et note n°5 relative aux projections spatialisées de population et d'emplois) : •Tissu collectif homogène: Plusieurs grands ensembles ont une valeur patrimoniale qui contraignent/empêchent toute densification (ex_ le Lignon, les Avanchets, Meyrin Cité, autres sites ISOS)	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Office de l'urbanisme	P 71 (et note n°5 relative aux projections spatialisées de population et d'emplois) : •Tissu pavillonnaire: La question de la mutation (par Modification de Zone - fiche A03 PDCn) nécessaire du tissu pavillonnaire en ville (doublement, voire triplement de la population) n'est pas assez mise en évidence. Or, ce tissu constitue à la fois le réservoir principal de la capacité d'accueil future mais aussi le terrain des plus grandes réticences politiques et populaires. La densification de ces tissus impliquera aussi certainement la modification de la LCI pour permettre d'augmenter les gabarits (si on reste en Z5). Au même titre qu'une densification supplémentaire devra s'accompagner de l'intégration de services et équipements publics, elle devra également s'accompagner de réseaux d'espaces extérieurs publics et des connexions MD, et d'une amélioration desserte TP.	Le texte est clarifié.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>P 71 (et note n°5 relative aux projections spatialisées de population et d'emplois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Zones industrielles et d'activités: Il faudrait mieux expliciter l'intérêt de trouver une mixité plus importante avec l'habitat dans les zones d'activités. Le principe de la ville des courtes distances ne semble pas fonctionner pour le déplacement domicile-travail (cf. littérature), faut-il alors vraiment favoriser cette mixité partout? Surtout en sachant qu'il y a déjà une pénurie des surfaces en ZIA. Une approche plus nuancée est nécessaire pour défendre ce potentiel d'accueil (quelques poches dans des ZIA précises). L'idée d'un accueil d'habitants de l'ordre de 10% est surprenante. Disposera-t-on des masses critiques pour permettre aux habitants une qualité de vie dans ces secteurs? Par ailleurs, tout potentiel d'accueil (même modeste) d'habitants dans les zones industrielles impliquerait une modification du cadre actuel, c'est-à-dire le RZIAM ou nécessiter le passage par une modification de zone. En effet, des logements ne peuvent être aménagés dans les zones industrielles que s'ils sont nécessaires à assurer la garde ou la surveillance des bâtiments pour des raisons de sécurité ou de salubrité et que leur surface brute de plancher n'excède pas 50 m2 (logements de service). Il faudra donc investiguer le sujet pour en déterminer la faisabilité (où, quand, comment, à quelles conditions). Une simple soustraction de surfaces industrielles, (qui seraient réaffectées à du logement) ne sera pas forcément acceptable. 	C'est aux collectivités publiques en charge de l'aménagement de définir les modalités de développement de la mixité dans les zones d'activité et de préciser les conditions
Office de l'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> •La question de la production de m2 de bureaux et de leur transformation en logements doit être posée comme enjeux urbains de construire la ville sur la ville. •Concernant la notion de "agglomération multipolaire rééquilibrée", il n'y a rien sur le sujet de la répartition des zones d'activités (activités du secteur secondaire). 	Les documents sont ajustés pour tenir compte de cette remarque. Par la question de la transformation de bureaux en logement est un sujet essentiellement genevois qui est à traiter au niveau du PDCn.
Office de l'urbanisme	P 74 Dernier bullet-point: Les TIM doivent aussi être dotés de leurs propres principes, ce passage est à développer Page 76-77: la pertinence de décrire les différents types de voiries dans la VTT interrogé.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Office de l'urbanisme	<p>P. 77</p> <ul style="list-style-type: none"> •dans la description d'une voie verte, le choix d'inscrire la phrase suivante pose question dans l'intention qu'elle sous-entend : "D'autant que l'interdiction des VAE est excluante pour certaines catégories de population (personnes âgées p.ex.) ou de territoire (topographie difficile). Du moment que la limite de vitesse est respectée, les VAE ne sont pas plus dangereux que les autres cycles." Il est juste d'identifier que la vitesse constitue un enjeu très important. A priori aucune Voie verte n'interdit de VAE à ce jour, mais des questions se posent sur les VAE 45 km/h dont les vitesses sont difficilement compatibles avec un espace public. •voie verte-voie rapide: il faut mettre les types dans le même ordre partout, donc inverser voie verte et voie rapide 	Le document est ajusté sur cette partie.
Office de l'urbanisme	<p>P 79</p> <ul style="list-style-type: none"> •"Maillage piéton" : L'articulation du maillage piéton avec le réseau socio-écologique est certes mentionnée mais pas très clair. Peut-on entièrement abandonner la séparation entre mobilité fonctionnelle et de loisirs? D'autre part, le réseau des chemins de randonnée pédestre doit aussi être mentionné dans l'axe 1 sur les réseaux socio-écologiques. 	La partie relative au réseau socio-écologique est complété.
Office de l'urbanisme	<p>P 79</p> <ul style="list-style-type: none"> •"Réseau TIM": En dire plus sur l'évolution du réseau de TIM (partage et réaffectation des voies, etc.) 	Le document est ajusté sur cette partie.
Office de l'urbanisme	<p>P 82 "Circularité des matériaux": Ici, on pourrait aussi mentionner le principe d'autonomie/ auto-suffisance des territoires pour gérer le métabolisme urbain complet.</p> <p>P 83 "Filières industrielles" Evtl. insérer aussi un exemple d'écologie industrielle non thermique: mutualisation de matériaux, pour relever le plein potentiel</p>	Le document est ajusté sur cette partie.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	P 84 "Filières agricoles" Il manque à ce chapitre sur l'agriculture: •Le devenir de l'agriculture maraîchère et des ZAS (y compris les enjeux énergie et eau associés, mais aussi les sols de grande qualité à conserver dans les plaines maraîchères historiques). •La notion d'agriculture de loisirs et le lien de ce type de production alimentaire avec les milieux bâtis (front de bâti, etc.), au-delà du seul aspect éducatif; loisirs de proximité.	Cette partie du document est reprise pour intégrer notamment ces remarques.
Office de l'urbanisme	•Chapitre 2.2.3. Circularité: Mettre en place le recyclage de l'eau (eaux brunes, gîrses, etc...) à l'échelle du quartier des immeubles comme cela a été fait dans l'immeuble Soubeyran.	Le document est ajusté sur cette partie.
Office de l'urbanisme	En page 85, il est dit que "la hiérarchisation des espaces, (...) reste théorique (...)", ce qui surprend. Selon nous, l'organisation territoriale proposée doit au contraire être au cœur de la vision (cf. également réponse 2.5). Commentaires sur les cartes de l'axe 2 (Q2.5) La carte enregistre globalement l'état existant de l'organisation territoriale. Une vision aurait dû, selon nous, proposer une stratégie visant à améliorer la cohérence de cette organisation avec le renforcement, voire le changement de statut de certaines entités.	La VTT propose une nouvelle hiérarchie des centralités et le renforcement notamment de celles desservies par le ferroviaire
Office de l'urbanisme	L'organisation territoriale constitue en effet probablement le moyen le plus efficace, d'un point de vue économique et temporel, de participer à l'atténuation des problématiques mises à jour par le diagnostic des enjeux sociologiques établis en page 22 du document, notamment le déséquilibre dans la répartition des équipements publics. Comme précédemment évoqué, elle est également indissociable du déploiement des réseaux structurants, qui sont des moteurs de la transition énergétiques et écologiques. A cet égard, une analyse coût/efficacité du maintien de l'organisation du territoire existante par rapport à une organisation plus rationnelle mériterait d'être effectuée.	Sans aller jusqu'à une analyse "Coût/efficacité", le chapitre 3 fourni des éléments de réponse.
Office de l'urbanisme	La catégorie "Nature en Ville" mériterait d'être supprimée ou alors précisée, de sorte à la distinguer du référentiel du même nom développé pour le canton de Genève par l'OCAN.	Le document est ajusté sur cette partie.
Office de l'urbanisme	Cartes illisibles vu l'échelle. La remarque vaut aussi pour les miniatures (page 65, la miniature devrait avoir une différenciation du tissu de l'existant). Les cartes liées à la répartition des habitants/emplois en 2050 par typologie devraient être sur un format A3 pour gagner en lisibilité. Idem pour la carte en page 81 concernant la circularité.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Office de l'urbanisme	P 73 - La carte est intitulée "réseau TC et TIM existant", on parle donc de la situation 2024 ? Hors le plan figure le prolongement tram entre la ZIPLO à PLO et Saint-Julien qui est planifié mais pas encore construit. La carte figure aussi le prolongement du RER en direction des Cherpines et de Saint-Julien... ce qui n'est bien évidemment pas le cas non plus. Il manque : -le BHNS de Veyrier -la voie verte d'agglomération.	Le document est modifié sur cette partie.
Office de l'urbanisme	P 78 Ce n'est pas que le réseau du milieu urbain mais aussi la connexion entre les milieux urbains. Les miniatures du maillage de transport sont illisibles. Le maillage piéton ne devrait pas inclure les promenades au sommet du Jura par exemple. Il doit être catégorisé selon les utilisateurs.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité et le document est modifié sur cette partie.
Parti libéral radical	Détailler la capacité d'accueil et la répartition de nouveaux habitants potentiels. Comment seront répartis les 400 habitants supplémentaires dans la variante haute ? Pour le maillage urbanistique, il faudrait désigner plus clairement les différents pôles de l'agglomération. La requalification des espaces publics actuels et le développement de nouveaux espaces publics de qualité sont nécessaires. Le développement des énergies locales et renouvelables est indispensable.	Le contenu sur cette partie du document est ajusté.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Pic Vert	La régénération des territoires habités (p62) et sa contribution à la réalisation des objectifs de l'axe 1 (p 64) Le réinvestissement et la transformation des quartiers (p66). Notre association s'interroge très sérieusement sur l'application concrète de ces principes, dans la mesure où elle constate l'existence d'une manifeste contradiction entre les objectifs de préservation annoncés et sa politique parallèle de densification du territoire et notamment de la zone villas.	La densification de la zone villa a pour objectif d'éviter de déclasser de nouvelles zones agricoles ou naturelles
Pic Vert	Capacité d'accueil (p 68) . Dommage que l'augmentation du nombre d'habitants et respect des principes de préservation du socle du vivant et la réduction de l'empreinte carbone n'aient pas fait l'objet d'une analyse approfondie, car la crédibilité de la VTT ne peut qu'être sérieusement entamée par cette absence d'analyse. En effet, la VTT se réfère à des projections de l'ordre de 400'000 habitants attendus en 2050, dont 154'000 dans le Canton de Genève. En se basant sur ces chiffres pour planifier les capacités d'accueil, le Canton semble vouloir se lancer dans une densification du territoire très importante et sans remise en question, créant ainsi un appel d'air. En continuant à densifier notre territoire sans remise en question, les objectifs environnementaux (biodiversité et climat) précités seront tout simplement impossibles à atteindre.	Le croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique. Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4). La densification a pour objectif d'éviter de déclasser de nouvelles zones agricoles ou naturelles (objectifs environnementaux)
Pic Vert	Mises en réseau (p72 et suivantes) Les voiries deviennent de véritables obstacles pour la faune tant leur largeur est démesurée pour intégrer toutes les mobilités. En milieu urbain elles deviennent même un obstacle au lien social Nouvelle route de Belle Idée à Thônex, nouvelle route de Chancy à Bernex, futur Boulevard des Abarois. L'autoroute du Chablais est en contradiction avec tous les principes de préservation énoncés dans les chapitres précédents et l'ambition d'un réduction drastique des TIM (p 79).	Ces nouvelles voiries sont des coups partis indépendamment de la VTT
Pro Natura Genève	p. 84, énergies L'hydraulique comme source d'énergie encore mobilisable doit être retirée de ce chapitre. Le seul projet qui pourrait encore être développé dans le Grand Genève est le barrage de Conflan. Or, ce projet est clairement contradictoire avec les objectifs de préservation du socle du vivant.	Le projet de Conflans doit faire l'objet d'un arbitrage. Il y a d'autres potentiels hors canton de Genève
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p. 64 : la régénération des territoires urbanisés devra également inclure les « zones économiques hors polarités urbaines ». p.71 : L'accueil d'habitants même minime (proposition de 10%) en zone industrielle va à l'encontre de la SRGZA Grand-Genève. Même remarque pour les zones économiques mixtes.	La mise en œuvre des principes énoncés dans la VTT sont de la compétence de chaque autorité.
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p.71 : Concernant les densités d'emploi, celles-ci devraient être nuancées en fonction de la typologie de zone d'activités avec une densité plus élevée en présence d'activités tertiaires.	Cette partie est modifiée.
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p. 71 : Quelle est la différence entre la terminologie « zone industrielle » et la terminologie « zone monofonctionnelle hors des polarités » ? Cela peut porter à confusion lorsque l'on parle notamment de « zone monofonctionnelle industrielle hors des polarités ».	Des clarifications sont apportées dans le chapitre 2.
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p. 80 et carte p.81 : La VTT identifie l'ensemble des zones d'activités industrielles et monofonctionnelles comme étant des sites d'opportunités de circularité. Pour le District de Nyon, comment ont été défini les sites d'opportunités de circularité ? Sont-ils coordonnés avec les enjeux et objectifs de la SRGZA ? Il faudrait notamment considérer les ZAR et le SSDA de Gland intégré aux « polarités urbaines », mais également les ZAR en dehors de ces polarités (Asse-Mondre-Vuarpière / Fléchère, future pôle bois La Rippe)	La localisation des sites d'opportunité s'appuie sur l'identification de zones dont l'usage pourrait être amené à changer à moyen et long terme (par exemple zones commerciales fortement dépendantes de la mobilité TIM). Cette identification a à ce stade un caractère principal et devrait le cas échéant faire l'objet d'étude d'opportunité approfondies. La VTT ne se substitue par aux planification en cours, telle que le plan directeur des zones d'activités du district de Nyon.
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p.85 : Le SSDA Gland est en effet relié au rail pour l'usage de la ballastière Ronchi. Le site de la Ballastière est destiné à long terme à l'accueil d'activités de traitement de matériaux pierreux, y compris les activités de recyclage. Il a besoin d'être connecté au rail et contribue à l'économie circulaire. Sa reconversion en faveur d'autres types d'activités, notamment de logistique urbaine impliquerait l'ouverture d'une site alternative, ce qui ne semble pas envisageable à ce stade. . A cet effet une coordination avec les CFF est indispensable. Il s'agit également de prendre en compte la présence d'un batracien protégé dans le biotope situé sur le périmètre.	La localisation des sites éligibles pour des activités de logistique urbaine s'appuie principalement sur des critères d'accès au réseau ferroviaire et de transport en général. Le cas échéant des études de faisabilité devrait évaluer la compatibilité de ces pôles avec les activités actuellement présentes sur ces sites et en coordination avec les acteurs publics et privés concernés. La question de la présence d'un site de reproduction de batraciens sur le périmètre du SSDA de Gland sera traitée dans le cadre de la SRGZA.
Service du territoire de la Ville de Nyon	Les schémas de la rue / avenue / route... (p76-77) ne permettent pas de comprendre que la mobilité active a été mise au centre des réflexions. Il est encore proposé des catégories, sans énoncer clairement quelles catégories s'appliquent sur le territoire.	Les documents sont précisés.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>• Sur la régénération des territoires urbanisés :</p> <p>Thonon Agglomération s'interroge et se projette (via son PLUi-HM) sur les conditions et formes « acceptables et vivables » de la densification (objectif qui en lui-même n'est pas remis en cause) et d'une « régénération » qui, aussi vertueuse qu'elle puisse paraître, n'est pas sans effets pervers quand elle n'est pas suffisamment encadrée.</p> <p>L'être humain fait pleinement partie du socle du vivant auquel il doit être, lui aussi, reconnecté ! ... Certaines formes prises par la densification (surtout dans les tissus bâtis pavillonnaires) et un renouvellement urbain parfois « brutal » dans sa rupture avec le tissu bâti environnant, engendrent une altération de la qualité de vie des habitants en lien notamment avec la promiscuité des habitations et les conflits de voisinage qui en résultent de façon croissante. Les espaces de vie, de visibilité, de continuum social doivent être pensés, et intégrés dans cette approche.</p> <p>L'accès à la maison individuelle (qu'elle soit permanente, secondaire, ou « faussement secondaire ») ne peut plus apparaître comme le « modèle » d'habitat sur notre territoire. Nos documents ne le permettent plus. Or, c'est la motivation principale de l'exil des ressortissants helvétiques sur notre territoire : s'offrir la maison qu'ils ne peuvent avoir dans le canton ou tout simplement, trouver le toit qu'ils ne trouvent pas dans le canton ...</p>	Les formes de la densifications devront être précisées dans chacun des territoires via les documents d'urbanisme règlementaires des collectivités
Thonon Agglomération	<p>Sur les zones monofonctionnelle (hors des polarités) et les zones économiques mixtes :</p> <p>Les zones dédiées aux équipements publics et d'intérêt collectif n'apparaissent pas, ce qui est pour le moins surprenant au regard du flux de population attendu ...</p> <p>Plus globalement, il manque la prise en considération des besoins en équipements, en réseaux, et en services essentiels au quotidien des habitants (et si possible mutualisés), en accompagnement des évolutions sociales, sociétales et des emplois, et notamment : Offre de formations, services de santé, etc.</p> <p>Et quid des besoins fonciers propres à certains équipements publics (communaux, intercommunaux) qui, au vu de leurs dimensions et de leurs contraintes propres, ne peuvent pas prendre leur place en "régénération" d'un tissu pavillonnaire ?</p>	Un paragraphe est ajouté (chap. 2.2.1) concernant les nouveaux équipements publics.
Thonon Agglomération	<p>Sur le potentiel d'intensification et de mixité fonctionnelle des zones commerciales :</p> <p>Ce potentiel n'est concevable qu'à un horizon encore lointain, qui n'est pas celui des documents de planification français (SCoT, PLUi), et pour lequel il n'y a pas encore de volonté politique à l'échelon local, ni de capacité à l'acceptation sociale (les habitants se ressentant comme relégués).</p> <p>Ce type de mutation aurait par ailleurs de forte incidences sur les équilibres spatio-socio-économiques, et ne pourrait s'étudier sans une réflexion parallèle sur l'aménagement / la pérennité de l'offre commerciale côté français. A ce titre, rappelons que le niveau actuel d'équipement commercial est corrélé aux poids de la clientèle suisse, à l'image du taux d'équipement en supermarché qui est le double du niveau français. Aucune mention n'apparaît dans la VTT sur cet aspect-là du développement qui induit des flux de mobilité et détermine les types d'emploi ...</p> <p>Quelle sera donc l'ambition de schéma commercial pour la VTT ? Elle doit être mise en perspective avec l'enquête de consommation (en cours) et la stratégie d'aménagement commercial du Grand Genève.</p>	Compte-tenu des démarches évoquées - en cours - cet aspect sera prochainement abordé dans le cadre du PA5.
Thonon Agglomération	<p>• Sur les capacités d'accueil des habitants et des emplois :</p> <p>Le PLUi-HM traduira le choix (affirmé dans le PADDi) d'un scénario « d'infléchissement » de l'évolution « au fil de l'eau » observée sur une décennie antérieure, et qui se traduira :</p> <p>• Par l'accueil prévisionnel d'environ 12 000 logements sur la durée de vie du PLUi-HM (2026-2035) ;</p> <p>• ... Et par un « calibrage » du document d'urbanisme (zones de densification ou de renouvellement urbain et zones à urbaniser) en cohérence avec ce scénario.</p> <p>• ... Qui connaîtra une temporalité en relation avec la capacité de nos ressources, dont l'eau, l'assainissement, les déchets (inertes notamment), ce qui sous-entend un ralentissement net totalement décorrélié du rythme affiché par l'ambition de la VTT.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Thonon Agglomération	<p>Questions en corollaire : Qu'en est-il ?</p> <p>• Des objectifs chiffrés de construction de logements pour la ville de Genève ?</p> <p>• De la répartition en pourcentage Bureau – logement (et de la prise en compte dans cette répartition d'une pondération due à l'évolution du télétravail qui s'effectue donc à la maison et non au bureau) ?</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>Thonon Agglomération est fortement attachée au rééquilibrage des logements et des emplois (dont les emplois touristiques), par le développement d'une économie présentielle/résidentielle mais tout autant d'une économie de production, dans le cadre notamment du plan national de « réindustrialisation verte » et dans l'optique d'une réduction des motifs de déplacements motorisés, y compris des flux transfrontaliers. C'est ainsi que la marge résiduelle sur ses ressources (eau, etc.) est fléchée à destination de ses équipements publics, des zones d'activités, puis, pour le logement (principalement social).</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Thonon Agglomération	<p>Elle tient à garantir des rapports d'équilibre et de complémentarité entre ses différentes polarités, en intégrant par ailleurs les contraintes propres aux communes soumises à la loi « SRU » en matière de production de logements sociaux. Le prochain PLH de l'agglomération sera directement intégré dans le PLUi et fournira le cadre à cette politique de l'habitat. La VTT occulte manifestement cette question d'ordre « qualitatif » des logements plus diversifiés en faveur de « plus et mieux » de mixité sociale.</p>	<p>Cet aspect social de la politique de création de logements est du ressort des différentes collectivités publiques et non de la VTT</p>
Thonon Agglomération	<p>• Sur la mise en réseau ... à travers un maillage multimodal décarboné : L'aéroport international de Genève-Cointrin, aux ambitions affirmées, affichées, et revendiquées d'un développement conséquent, bien que non partagées par la population locale de part et d'autre de la frontière, est un mode de transport fortement carboné. Il est totalement absent du maillage multimodal. Or, les principales destinations de cet équipement sont pour le moins locales et reliées parfaitement par le fer en des temps de parcours tout à fait pertinent : Zurich, Paris, etc. Ses dessertes, ses ambitions et son absence dans ces documents (tout comme la question des survols ne respectant pas les couloirs aériens) pose clairement la question de la stratégie aéroportuaire de la VTT, notamment pour répondre aux préoccupations de l'ambition 1 de la primauté du socle du vivant en raison des nuisances induites (CO2, sonores, qualité de l'air, faunistiques, ...)?</p>	<p>S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.</p>
Thonon Agglomération	<p>Le doublement des voies ferrées du Chablais français aurait pu être utilement appuyé pour que le Léman Express se transforme réellement en RER métropolitain</p>	<p>Le chapitre relatif à la mobilité aborde ces questions de renforcement du réseau ferroviaire (même si ce n'est pas visible sur les cartes). Par ailleurs l'annexe "Stratégie multimodale" détaille encore ces éléments.</p>
Thonon Agglomération	<p>Manque la considération des incidences positives de la mise en service de l'A.412 sur l'amélioration du fonctionnement circulaire (routier et ferré), avec l'apaisement, à terme, des traversées routières des bourgs concernés, qui ne doit pas écartier les nécessités, localement, d'aménagement ou de réaménagement de certains tronçons routiers, à des fins de sécurisation et de multimodalité. Rappelons par ailleurs, la perspective de réalisation d'une véloroute parallèle à cette infrastructure déterminante dans le schéma multimodal du désenclavement du Chablais.</p>	<p>S'agissant de ce projet "coup parti" la VTT porte justement le propos d'un besoin de développer des projets d'accompagnement.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>• Sur la circularité ... des ressources, des réseaux de distribution et de l'énergie</p> <p>èSur les déchets : La problématique des déchets du BTP est insuffisamment considérée : Par-delà les enjeux de maillage auquel travaille l'agglomération (via l'identification des ISDI au PLUi-HM), la destination finale, le traitement et le contrôle des déchets du BTP en provenance de Suisse, interpelle sérieusement (interdits dans les ISDI, mais autorisés dans les carrières), notamment par l'empreinte carbone induite par le trafic des poids lourds de transports des déchets du BTP (utilisant des voiries non adaptées).</p> <p>Il est dommageable que la VTT ne mette pas avant l'ensemble des projets en cours d'instruction dans le canton en matière de décharges de déchets inertes, les sites de revalorisation des résidus de chantier de BTP, etc. Il est encore plus dommageable que la durée d'instruction de certains dossiers emporte une exportation de ces déchets en France, jusqu'en Isère Ceci doit encourager une évolution réglementaire sur une taxation de l'exportation de ce type de « ressources » à l'extérieur du canton. La circularité doit commencer par la revalorisation de ces déchets de BTP (gros œuvre ou non). Pour rappel, il existe un schéma régional des carrières dont il n'est pas fait mention, et dont les préconisations, cartographies etc. ne sont pas mises en relation. Il n'y a d'ailleurs aucune cartographie équivalente pour la partie cantonale de la VTT ...</p> <p>Plus globalement, le document devrait faire figurer les chiffres d'exportation par le canton des déchets inertes face à son importation de matière première pour la construction (gravier, etc.). Un modèle de développement se définit aussi en conséquence de ses ressources propres, dont la circularité peut utilement faire partie intégrante.</p> <p>èSur la préservation et les usages de l'eau : Sans eau, pas de vie ... Il semble donc indispensable de calibrer le modèle sur ce que la ressource nous permet. Or, la VTT ne semble pas prendre en considération l'évolution à venir de la pluviométrie (-40% d'ici à 2040) et compte donc sur une ressource qui doit augmenter, puisqu'il y aura plus de population, sans doute à arroser plus abondamment les cultures, etc.</p> <p>Cette décorrélation, à tout le moins, l'absence de précisions sur les modalités d'évolution de cette ressource, interroge d'autant plus qu'à ce jour, les dispositions réglementaires ne permettent pas une régulation aisée de l'accès à l'eau du côté suisse lors des périodes de sécheresse (ex : pas de mesures possibles en 2022).</p> <p>Le parti d'aménager de Thonon Agglomération est calibré sur ses ressources en eau, sans ambition démesurée sur les pompages au lac (base sur les autorisations actuelles de 12'000 m3).</p>	<p>Le chapitre 3 ainsi que l'annexe consacrée à l'Evaluation environnementale stratégique traite des volets ressources naturelles (dont l'eau) et des déchets / remblais. C'est notamment à travers cette analyse qu'est évaluée l'impacts des projets franco-valdo-genevois sur ces aspects.</p>
Urbanistes des Territoires	En termes de multimodalité, assimiler réseau ferroviaire et car rapide n'est pas adapté, parce que ces deux modes ne sont pas équivalents.	Ils ne sont pas équivalents mais partagent la fonction de dessertes régionales.
Ville de Carouge	<p>Mode d'action "régénération"</p> <p>Régénération des tissus bâtis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'appuyer sur l'ISOS pour qualifier les valeurs préexistantes et définir des stratégies de valorisation adaptées. - S'appuyer sur l'ensemble des recensements, inventaires et mesures de protection existantes (pour Genève : le RAC, l'ICOMOS, l'IVS, zones de protection naturelles, etc.) 	Ces éléments sont du ressort des planifications des collectivités publiques en charge de l'aménagement. Ils devront être traduits en stratégies à travers le PDCant et les PDCom. Par ailleurs, plusieurs références à la culture de bâti de qualité ont été ajoutées.
Ville de Carouge	<p>De manière générale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans l'espace exigüé du cœur d'agglomération, par exemple en Ville de Carouge, les préconisations de l'axe 1 "Primauté du socle vivant" et de l'axe 2 "Agglomération multipolaire rééquilibrée" présentent des aspects contradictoires, en particulier au vu des capacités d'accueil d'habitant.e.s et d'emplois calculées pour le cœur d'agglomération. Le document doit thématiquer les pesées d'intérêts qui seront rendues nécessaires (comment, par qui, à quelles échéances ?) dans les politiques publiques et les projets urbains alors que celles-ci sont clé pour atteindre les objectifs fixés. Expliciter l'impact de l'axe 1 sur l'axe 2. - La ville de Carouge s'interroge sur le relatif effacement du principe de sobriété qui, bien que rapidement mentionné au sujet de la sobriété énergétique, est absent du discours sur la consommation d'autres ressources (eau, sol, nourriture, ressources énergétiques pour le transport TIM, matériaux de construction etc.) - Compléter les lacunes, mettre en cohérence avec les inventaires (patrimoine, nature) sur territoire français, développer de nouveaux inventaires (patrimoine ordinaire du 20e s. par ex.) dans une logique de réemploi. 	<p>La thématique de la sobriété est plus mise en avant dans le document mis à jour. S'agissant de l'explicitation Axe 1 / axe 2, la VTT vise à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Ville de Carouge	Mise en réseau : ... à travers un maillage multimodal décarboné : - Le schéma de mobilité est lacunaire en particulier en ce qui concerne la couverture de l'écran Sud. Un axe capacitaire ferroviaire couvrant le pied du Salève accompagné par une priorisation modes actifs et TP pour atteindre l'objectif d'un report modal drastique doit être développé. Le schéma proposé ne semble pas en mesure d'assurer ce report modal à ce stade. En particulier les axes BHNS (le BHNS Veyrier-Pont Rouge est manquant) et MD capacitaires doivent figurer. L'étude "Genève Sud" menée par l'OCT (horizon 2030) apporte certaines pistes tout en ne se projetant pas aux horizons et objectifs de la VTT (2050).	Les cartes et schémas sont mis à jour sur cette partie de l'agglomération suite à la consultation. Par ailleurs l'annexe "Stratégie mobilité" fourni de plus amples informations.
Ville de Carouge	- Nous rappelons l'importance de réactiver des lignes ferroviaires existantes, les connecter et mettre en place des fréquences suffisamment importantes pour être susceptibles de provoquer le report modal tel qu'il est prévu selon les objectifs de décarbonation. En attendant le développement des lignes de bus, des BHNS très efficaces (sur autoroute) doivent être déployés pour inciter à un important report modal. - Carouge salue la priorisation piétonne et vélo dans les polarités telles qu'indiquées sur la carte. - TIM : Afin d'atteindre les objectifs, traduire les objectifs de décarbonation en objectifs de réduction du trafic déclinés en fonction des zones de l'agglomération et phasé 2030-2040-2050. - Prévoir des mesures d'accompagnement à la hauteur de ce report modal important - incitations, évolution du stationnement - L'évolution de la ceinture urbaine post 2030 est particulièrement clé pour ces objectifs. - Intégrer la thématique de l'aviation et les objectifs à 2050.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Carouge	- Sur territoire de Carouge, intégrer le tracé des "magistrales" du projet de PDCom Carouge Horizon 2040 pour le maillage piéton. - Sur le territoire de Carouge, intégrer la stratégie cycle du projet de PDCom Carouge Horizon 2040 pour les axes forts vélo.	Les documents sont ajustés pour tenir compte de cette remarque.
Ville de Carouge	- La thématique de la logistique urbaine, pourtant centrale au fonctionnement de polarités "à faible circulation", semble peu abordée et est à développer.	Le document est complété quelque peu sur cette thématique. Par ailleurs, l'annexe "Stratégie mobilité" fourni de plus amples informations.
Ville de Carouge	... à travers la requalification des espaces publics : - Pour le réseau socio-écologique de la Ville de Carouge, s'appuyer sur l'infrastructure socio-écologique, écologique et le maillage vert du projet de PDCom Carouge Horizon 2040	Les documents sont ajustés pour tenir compte de cette remarque.
Ville de Carouge	Mode d'action "Circularité" ... des ressources : - La notion de sobriété doit être intégrée dans les conditions cadres pour les projets urbains et paysagers et les conditions cadres doivent être adaptées pour simplifier la transformation du bâti existant, renforcer le réemploi et le recyclage dans la construction, par exemple dans l'identification de sites provisoires ou pérennes pour le stockage et tri de matériaux de construction et d'excavation - Des stratégies de réduction de déchets urbains et de leur traitement à l'échelle du Grand Genève doivent être mises en place - Ajouter les filières de recyclage, y compris celles n'existant pas aujourd'hui sur les différents territoires. ... de l'énergie : - Une stratégie de sobriété énergétique doit être mise en place à l'échelle du Grand Genève - Les énergies locales, renouvelables et de récupération doivent être massivement développées	La thématique de la sobriété est plus mise en avant dans le document mis à jour.
Ville de Genève	Schéma P. 66 : caractéristiques générales des polarité urbaines : très bon schéma qui s'approche d'une « boîte à outils » Schéma p. 67 : potentiel d'accueil : excellent schéma qui s'approche d'une « boîte à outils ». Les objectifs concordent avec ceux de la VGE.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Ville de Genève	Page 67 : Typologie des « hameaux, villages et aussi des Bourgs satellites » : il est peu fait mention de leur dépendance aux TIM et de la façon et les conditions selon lesquels on peut recourir au TIM dans le bouquet des modes de déplacements.	Le document est ajusté sur ce point.
Ville de Genève	Page 68 : il manquerait un volet qui parle du contexte socio-économique de l'agglomération. La question des disparités salariales et de change ont été trop souvent rappelées dans les forums PACAs pour qu'on puisse ne pas aborder la question. Au demeurant, c'est l'un des risques principaux qui menacent la cohérence de l'agglomération transfrontalière. Les sujets à aborder ne manquent pas : -Problème de la différence des salaires. Les commentaires à venir de la carte p.22 (enjeux sociologiques) pourraient mentionner ce problème (à notre avis central). -La VTT nous semble un peu trop déconnectée de l'économie, du marché. -Les différences salariales en F et en CH et l'impact sur le prix de l'immobilier à la frontière -comment vendre les produits agricoles à leur vrai prix permettant une juste rémunération des agriculteurs ? -Le prix du foncier et les enjeux financiers de la construction (PAV...) Mais bon, on sait que c'est compliqué.... Si cela n'est pas dans la VTT, alors ce pourrait être un chantier à engager à court terme (étude socio-économique des conditions de mise en œuvre de la VTT)	Le document est complété de manière explicite sur ce point (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée). Par ailleurs, La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Ville de Meyrin	p.69 : il est étonnant que les capacités d'accueil dans les "villages et bourgs satellites" soit supérieures à celles des "bourgs et petites villes". Cette évolution ne risque-t-elle pas de trop disperser l'urbanisation, au détriment des possibilités de transfert modal ?	C'est en effet le constat actuel: il y a davantage de capacité d'accueil dans les villages et bourgs satellites. Cela dit, il est justement proposé d'inverser cette tendance et d'accueillir proportionnellement davantage d'habitants/emplois dans les bourgs et petites villes.
Ville de Meyrin	p.70, "tissu collectif homogène" : un potentiel d'une population "de 50 à 75% supérieure à la population actuelle, soit un IUS (CH)/COS (F) de l'ordre de 0.9 à 1.2" est envisagé. A noter pour la cité de Meyrin : un IUS moyen de 1.2 est déjà atteint. 50 à 75% de croissance de population y serait nettement excessif. Par ailleurs, les notions d'IUS (CH) et de COS (F) ne sont pas équivalentes car elles ne sont pas basées sur le même décompte pour les surfaces de plancher.	Le principe de densification sera modulé en fonction des situations. Il est évident que les secteurs déjà très denses n'ont pas vocation à être surdensifiés. Les planifications réglementaires (PDCant) arbitreront au cas par cas. Les IUS et COS ont été par ailleurs supprimés, car ils induisaient en erreur.
Ville de Meyrin	p.71 : l'accueil d'habitants dans les zones industrielles et dans les zones d'économie mixte est probablement une "fausse bonne idée" au regard de faire cohabiter le trafic de poids et les nuisances des activités industrielles/artisanales avec la fonction résidentielle. Pour les zones aujourd'hui purement commerciales, accueillir du logement semble possible, à la condition que la desserte par les TP et MD soient suffisantes pour éviter de générer de nouveaux flux TIM. Par ailleurs, il faudrait complètement assouplir les règles des secteurs d'habitat pour pouvoir y accueillir des activités non nuisantes, y compris du secteur secondaire. On peut citer l'exemple de Rolex à Chêne-Bourg-Thonex qui est mitoyenne de zones d'habitation. A l'inverse, la zone 5 sur Genève pourrait être assouplie pour permettre plus de mixité habitat/activité dans les quartiers. Les capacités d'accueil des zones d'activités économiques doivent en parallèle être accompagnées d'aménagements qui apportent de vraies aménités à tous ces usagers (espaces publics, lieux "relais" connectés aux MD/TP...).	Effectivement le logement dans les zones d'activité ne pourront se faire qu'à proximité des activités ne générant pas de nuisances pour les futurs habitants. Par ailleurs un important travail sur la qualité des espaces publics devra être poursuivi
Ville de Meyrin	p.84 : pour le solaire, ne pas oublier le potentiel des façades des bâtiments	Le potentiel des façades a été ajouté
Ville de Versoix	1. Dans la cartographie de l'Axe II, Mies-Tannay-Coppet sont considérées comme une ville (rose) alors que la morphologie construite relève plutôt de l'étalement urbain, et que le niveau d'équipement et les activités est relativement faible.	Principe de densification des espaces périurbains bâtis à proximité de Coppet et sa gare. Il va de soit que cette densification sera modulée selon les secteurs et non linéaire.
Ville de Versoix	2. Par ailleurs, les propositions de liaisons de TP de Coppet vers Gex et Divonne semblent mieux desservies que le pôle régional que constitue Versoix. Est-ce à cause de la politique des CFF acceptée comme telle qui fait que la Ville de Versoix reste peu reliée dans le maillage VTT?	Il s'agit de privilégier le rabattement sur les gares les mieux desservies. Coppet est desservies par les régioexpress au contraire de Versoix.
Ville de Versoix	3. La vignette "La route" de la page 72 me semble irréaliste: il n'y a plus de voiture, les vélos sont au milieu de la route alors qu'ils devraient circuler sur un Axe fort... qui manque dans cette typologie qui mentionne la Voie verte avec laquelle l'Axe fort ne doit pas être confondu.	Le document est ajusté.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
WWF Genève	<p>ENERGIE (p.84) L'hydraulique comme source d'énergie encore mobilisable doit être retirée de ce chapitre. -> Le seul projet qui pourrait encore être développé sur le territoire genevois est CONFLAN. Or, ce projet est clairement contradictoire avec les objectifs de préservation du socle du vivant.</p>	<p>Le projet de Conflans doit faire l'objet d'un arbitrage. Il y a d'autres potentiels hors canton de Genève</p>
WWF Genève	<p>Ce point permet d'aller dans le sens de ce chapitre que nous soutenons : -> « Le déploiement de ces ressources implique une coordination de politiques publiques pour valoriser le développement de ces potentiels là où ils sont les plus importants, et où ils ne viennent pas s'inscrire en contradiction avec des objectifs de promotion du socle du vivant. Ainsi, pour l'énergie solaire par exemple, on pense en particulier à la priorisation de la valorisation des surfaces déjà anthropisées, comme les toitures (en particulier de grandes dimensions) ou encore les infrastructures de transport ».</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
WWF Genève	<p>CERN -> Rajouter un chapitre La VTT devrait élaborer un scénario d'implémentation de ce FCC qui intégrerait toutes les mesures nécessaires qui permettraient tout de même l'atteinte des objectifs de la VTT et les objectifs de l'Accord de Paris.</p>	<p>Le projet du FCC est évoqué au chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT et des incertitudes concernant ce sujet.</p>
WWF Genève	<p>MOBILITE Rajouter l'effet de l'extension du réseau CFF (ligne au pied du Jura, extension du Léman Express sur le Grand Genève) comme mesure contribuant à atteindre les objectifs. Montrer à quel point le développement routiers pour TIM n'est plus du tout compatible avec les objectifs de la VTT et annoncer clairement qu'il faut un moratoire sur les projets routiers en cours : bd des Abarois, barreau de Montfleury, 3ème voie de l'autoroute de contournement, élargissement de l'autoroute A1, autoroute de Machilly- Thonon, etc.</p>	<p>Les projets d'infrastructures mentionnés sont des coups partis indépendamment de la VTT</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	une réponse écrite développée vous sera transmise par courrier dans les plus brefs délais	Les cartes ont été reprises afin d'améliorer leur lisibilité.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	<p>Dans la partie 2.3. Territoires d'illustration :</p> <p>C'est dommage que les photos qui illustrent chaque cas, et les petits dessins de figures n'ont aucune indication d'échelle, ni de pourcentage de dénivelé par exemple (le Pays de Gex est situé au pied d'une chaîne de montagne le Jura qui descend vers le lac Léman).</p> <p>Cas 2 pages 90/91 Challex Paragraphe 1 : Erreur dans le texte: ce n'est pas la figure 4, mais la figure 2 à la page 91.</p> <p>Challex est un village très pentu ! Donc ce n'est pas simple d'y circuler à vélo, en chaise roulante, en poussettes ! Un détail d'importance pour la mobilité active/douce. En plus, y a très peu de trottoirs mais une circulation routière importance (camions et véhicules privés).</p> <p>Challex: aucune indication comment l'habitant irait faire leurs courses sans prendre un véhicule pour aller au supermarché (Intermarché) qui est à côté du point déchetterie à Péron où est situé le collège de secteur, ou jusqu'au centre commercial de Val Thoiry : tous deux situés sur la voie rapide en direction de Saint-Genis-Pouilly. (Les habitants ne se déplacent pas en Suisse voisine pour aller faire ses courses...)</p> <p>Beaucoup de services sont aussi situés bien en dehors de la commune. (Piscine, etc)</p> <p>La navette mentionnée vers le Pays de Gex serait en effet nécessaire pour désenclaver le village de Challex, mais cela va dépendre des cadences, des destinations et des horaires.</p> <p>Il faut absolument suivre le SDC, et faire une liaison mobilité active depuis La Plaine, jusqu'à Challex, et ensuite vers Peron et StJean de Gonville. (Ou sont les magasins, collège, déchetterie etc.)</p> <p>À noter que les habitants doivent se déplacer pour le recyclage dans le pays de Gex, car le recyclage ne fait pas de porte-à-porte (ex: calendrier du canton et de la ville de Genève avec déchets de jardin ou/et autres matériaux). Donc ceci est (encore) une raison pour que chaque ménage doive avoir une voiture. Pendant que c'est quasiment impossible de vivre à Challex sans voiture, dans les villes comme St Genis, c'est bien possible. Donc c'est important d'organiser un service de ramassage des gros déchets, pour enlever une raison de posséder une voiture.</p> <p>La question des déplacements des collégiens vers Péron et des lycéens vers Saint-Genis-Pouilly ou vers Ballagny ne</p>	<p>Une échelle graphique a été ajoutée aux plans et images aériennes.</p> <p>P. 90 "fig. 4" remplacé par "fig. 2"</p> <p>La mise en réseau des villages vise à permettre le maintien et l'implantation de commerces de proximités et d'équipements publics.</p> <p>Plusieurs axes structurants vélo sont identifiés entre la ligne ferroviaire et les villages du pied du Jura. Les tracés exactes ne sont pas définis par la VTT.</p> <p>Ce cadrage a été choisi car il permet de traiter de la relation au réseau hydrographique (Rhône) et aux espaces agricoles (vignes)</p>
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	la légende des illustrations/cartes ne dit pas ce que signifie le petit symbole vélo... est-il là pour faire joli ?	Les symboles piétons et vélos ont été ajoutés aux légendes.
Commission d'aménagement du territoire	La VTT dit que la densification est possible sur les territoires déjà urbanisés. C'est une merveilleuse nouvelles pour les terres agricoles qui ont déjà payé un lourd tribut, également pour le paysage "naturel" de la campagne. Quid du paysage urbain de l'identité typologique des petites villes et villages ? Où concrètement se densifiera le territoire déjà urbanisé ? Dans la zone villa ? Les réponses projectuelles en filigrane ne sont pas assez concrètes et densifier la ville sur la ville (ce qu'on fait déjà depuis la révision de la LAT) met en tension le patrimoine bâti existant, qui se voit surélevé quand il n'est pas démolit.	L'étude Perspectives socio-démographiques et capacités d'accueil (en annexe) permet de démontrer que l'absorption de la croissance démographique projetée par les statistique officielles peut se faire sans artificialisation de terres agricoles et naturels. La méthode prend en compte les enjeux patrimoniaux et la préservation des centres historiques. Les modalités précises de mise en oeuvres doivent être réglées par les planifications directrices locales.
Commission de l'urbanisme	La contribution de ce chapitre donne beaucoup d'épaisseur aux concepts avancés, la Commission trouve très pertinents les territoires exemplifiés de cette manière.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>Les six territoires caractéristiques sont un exemple d'illustration de possibles développements territoriaux. En ce qui concerne le cas de Carouge Est (p.96-97) qui illustre la densification dans l'agglomération, la volumétrie évoquée pour les nouveaux bâtiments rappelle celle du projet des Vernets ou d'autres propositions récentes, lesquelles ont été fortement combattues par la population. Ainsi se pose la question de la faisabilité d'une telle densification en regard de notre système démocratique, des intérêts divergents et des nombreuses possibilités de recours.</p> <p>Si la vision d'ensemble du territoire 2050 annonce "que les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération" (p.8), donc sans déborder sur la zone agricole, il s'agirait de préciser et souligner le potentiel de s'occuper de l'existant tout en garantissant une culture du bâti et du paysage de grande qualité.</p> <p>Les territoires d'illustration doivent démontrer la capacité de cette vision territoriale à composer avec les contraintes et le déjà-là. Ce qui est montré là est illustratif, certes, mais ne pose pas suffisamment les questionnements liés à l'aménagement du territoire. L'occasion de ces lieux est d'expérimenter, sortes de laboratoires qui précisent à l'échelle du quotidien, les principes élaborés pour l'ensemble du territoire.</p>	<p>Les territoires d'illustration représentent des situations territoriales archétypales de l'agglomération et présentent la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient s'adapter aux contextes. Il sera à charge des planifications directrices locales de préciser les modalités spécifiques de mise en oeuvre, notamment en matière de densification.</p> <p>L'étude Perspectives socio-démographiques et capacités d'accueil (en annexe) permet de démontrer que l'absorption de la croissance démographique projetée par les statistique officielles peut se faire sans artificialisation de terres agricoles et naturels. La méthode prend en compte les enjeux patrimoniaux et la préservation des centres historiques. Les modalités précises de mise en oeuvres doivent être réglées par les planifications directrices locales.</p>
Commune de Marchissy	Les coûts et responsabilités mis sur les communes sont parfois incohérents face à la Charte du Grand Genève en Transition	La Vision territoriale transfrontalière s'inscrit dans les objectifs de transitions nationaux et locaux, à ce titre les communes peuvent obtenir des aides et de l'accompagnement dans de nombreux domaines pour la mise en oeuvre.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Département de l'Ain	P90 : Une coquille s'est glissée dans le texte où les références aux figures ne sont pas correctes (fig1 au lieu de fig4, fig. 2 au lieu de fig1).	Les références ont été corrigées.
Direction générale de la mobilité et des routes	► p. 94 : St-Genis-Pouilly : dans la catégorie "Mettre en réseau", il est écrit : "Polarité connectée par train depuis Nyon" → Non, il faut remplacer "train" par "transport en commun capacitaire avec mode et tracé à définir" (attention, il faut aussi corriger la page 57 de l'EES)	Le terme "train" a été remplacé par "réseau capacitaire"
Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires	voir remarques du point Q2.2 : La vision d'ensemble s'axe principalement sur des enjeux urbains, or une partie significative du territoire concernée est dédiée à l'agriculture et la viticulture. Les enjeux à long terme de ces secteurs pourraient d'avantage être détaillés. Certaines mesures de revitalisation engendrent une pression supplémentaire sur les agriculteurs/rices et l'agriculture en général. Bien prendre en compte les spécificités des différentes zones et types de cultures est nécessaire.	La VTT fixe comme l'un des ses objectifs principaux la préservation des milieux agricoles et naturels. Le détail des mesures à mettre en œuvre devra être détaillé dans les planifications locales. Une mention a été ajoutée quant à l'objectif de pérennisation des exploitations agricoles à long terme.
Direction générale de l'environnement	Ajouter la typologie de territoire (p.88-99) dans le titre, en plus du nom de la commune, pour plus de clarté.	Les typologies de territoires cités en pp. 88-87 ont été ajoutés en regard des noms de lieux.
Direction générale du territoire et du logement	Nous relevons que les légendes des cartes utilisent les verbes infinitifs (préserver, reconnecter, revitaliser...) ce qui donne l'ambition de l'action : à harmoniser avec les légendes des cartes précédentes.	Les cartes sont mises à jour.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Rien qui n'ait déjà été mentionné plus haut.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	2.3 TERRITOIRES D'ILLUSTRATION p86 : Prévoir un zone 5' avec des nuances de densité permettant de bâtir des townhouses en îlots (R+2 à R+3), mixtes, à proximité d'infrastructures de transport.	Les territoires d'illustration font état des potentiels de densification à proximité des infrastructures de transports.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>•Harmonisation des terminologies et symbologies à effectuer ("réseau pédestre"; "réseau pédestre actif permettant de rejoindre les arrêts TP et les aires de loisir " ("pédestre" et "actif" = pléonasme); "nouveau réseau piétons et cyclables"; etc.) de façon à correspondre avec les typologies de réseaux décrits précédemment dans les différents textes</p> <p>•Expliquer ce que signifient les gouttes d'eau. Actuellement pas expliqué dans les légendes</p> <p>•De manière générale en ce qui concerne les réseaux de mobilité active dans l'espace rural, les exemples illustrés devraient d'avantage respecter les principes de la préservation et de la revitalisation. Améliorer l'existant est dans ce sens une priorité et la création de nouvelles infrastructures devrait être exceptionnelle et justifiée par lacune importante dans les réseaux péjorant de façon importante leur fonction.</p> <p>•Le maillage des réseaux devrait être équilibré en fonction des besoins en matière de mobilité active et coordonné avec les autres enjeux. Ceci implique d'opérer un choix sur les meilleurs tronçons à même d'assurer le fonctionnement du réseau en évitant ainsi les parcours parallèles et leur multiplication.</p> <p>•Quelques exemples plus spécifiques: oP. 91 : Dans la perspective du principe de préservation notamment, il ne paraît pas adéquat/souhaitable d'aménager un chemin adapté aux vélos le long du ruisseau des Charmilles, contrairement à ce qui est représenté en fig 3. oP. 93 : l'aménagement d'une nouvelle infrastructure dédiée au vélo en fig 3. en particulier, ainsi que la multiplication de nouveaux cheminements à travers les terrains agricoles, alors qu'il existe manifestement des chemins alternatifs et un réseau déjà dense ne paraît pas justifiée et n'est donc pas à promouvoir.</p> <p>•P. 90 : Le ruisseau des Charmilles présente à ma connaissance un cours déjà naturel à l'exception du court tronçon de passage entre la voie ferrée et la route de La Plaine</p> <p>•P. 97 : Que justifie le maintien en 2050 le terrain de dépôt industriel située en rive droite de l'Arve, juste en aval du pont du Val-d'Arve en zone de développement 3 ?</p> <p>•P. 98 : Il est erroné d'affirmer que les parcours de randonnée pédestre "concrétisent le réseau socio-écologique". En principe, de par les critères de qualité qui sous-tendent la planification des réseaux de chemins de randonnée pédestre suisses, qui convergent dans une large mesure avec ceux du RSE, le réseau de chemins de randonnée pédestre devrait dans la plus large mesure se superposer au RSE. Cependant le réseau de chemins de randonnée pédestre vise en premier lieu l'activité de randonnée d'avantage que la promenade locale et devrait être le fruit d'une sélection scrupuleuses des tracés présentant la meilleure qualité. Dans ce sens un maillage trop fin et la multiplication des itinéraires alternatifs est à éviter dans le contexte de la planification du réseau de chemins de randonnée pédestre.</p> <p>Par ailleurs, il existe une obligation légale d'équiper les chemins de randonnée pédestre au moyen de sa signalisation jaune spécifique, ce qui n'est pas le cas des autres types de réseaux pédestre.</p> <p>P. 99 : En sus de la remarque précédente, sans connaître le contexte spécifique de Saint-Georges, la densité très</p>	<p>Les territoires d'illustration représentent des situations territoriales archétypales de l'agglomération et présentent la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient s'adapter aux contextes. Il sera à charge des planifications directrices locales de préciser les modalités spécifiques de mise en œuvre, notamment les tracés des cheminements, ou l'évolution de l'affectation à prévoir.</p> <p>Les autres corrections ont été effectuées ponctuellement.</p>
Office cantonal de l'environnement	<p>p. 90: la figure 4 n'existe pas.</p> <p>Là encore, dans les objectifs, il subsiste un problème d'harmonisation des formulations. A la p. 90, on cite une "préservation des surfaces de l'infrastructure écologique" et en p. 92, le propos est tourné différemment: "corridor structurant et l'IE sont préservés du développement urbain". Cela sème la confusion.</p> <p>Supprimer les pages blanches (100 et 101).</p>	<p>Les erreurs relatives aux noms des figures ont été corrigées.</p> <p>Les légendes ont été unifiées.</p> <p>Les pages non nécessaires ont été supprimées.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal des transports	<p>En ce qui concerne les territoires d'illustrations, il serait utile de pouvoir identifier également sur la vue aérienne actuelle la localisation des zooms qui font l'objet des illustrations prospectives.</p> <p>Une référence aux principes de liens multimodaux du territoire d'illustration concerné permettrait également de mieux comprendre les propositions en matière de mobilité qui ressortent de la VTT.</p> <p>Pour ce qui concerne le territoire de Carouge-est, il convient de reprendre le texte s'agissant notamment des rues de la Fontenette et de Veyrier en faisant référence à la typologie du réseau viaire proposée en page 75 et compléter avec la mention des transports collectifs qui sont également dessinés sur l'illustration.</p>	Les corrections ont été effectuées.
Office cantonal des transports	En ce qui concerne les territoires d'illustrations, il serait utile de pouvoir identifier également sur la vue aérienne actuelle la localisation des zooms qui font l'objet des illustrations prospectives.	PP. 88, 90, 92, 94, 96, 98 : Des cercles d'identification des figures ont été ajoutés sur les orthophotos.
Office cantonal des transports	Une référence aux principes de liens multimodaux du territoire d'illustration concerné permettrait également de mieux comprendre les propositions en matière de mobilité qui ressortent de la VTT.	Des références plus claires avec le concept multimodal ont été ajoutées : - Challex : Lien avec la gare de la Plaine et augmentation de la cadence au 1/4h - St-Genis-Pouilly : Diamétrale ferroviaire, Car express et Réseau capacitair Gex-Divonne-Nyon
Office cantonal des transports	Pour ce qui concerne le territoire de Carouge-est, il convient de reprendre le texte s'agissant notamment des rues de la Fontenette et de Veyrier en faisant référence à la typologie du réseau viaire proposée en page 75 et compléter avec la mention des transports collectifs qui sont également dessinés sur l'illustration.	Une référence à la typologie de voirie a été ajoutée.
Office de l'urbanisme	<p>La plupart des focus des PACA avaient une réelle valeur ajoutée en montrant comment les principes proposés par les PCA pouvaient s'appliquer sur un territoire précis. Les territoires d'illustration sont plus abstraits et moins convaincants. Il aurait été riche d'appliquer les principes retenus dans la VTT sur les PACA pour confronter ces principes aux réalités du territoire.</p> <p>P 86 "Illustration de possibles", dernier paragraphe: Faut-il vraiment annoncer qu'on doit remettre en question la hiérarchie de la planification? Et pourquoi parler de cela dans le chapitre sur les territoires d'illustration. S'il faut le maintenir, alors déplacer dans partie sur mise en œuvre;</p> <p>P 93 Dans l'illustration 3, supprimer les cheminements piétons et cyclables au travers des champs. Au mieux faut-il illustrer ici le principe de réseau socio-écologique avec une convergence entre végétation, réseau hydrique et loisirs sans toucher aux surfaces exploitées.</p> <p>P 96-97 Certains choix de l'illustration de Carouge peuvent questionner. L'élargissement de l'Arve sur le centre sportif, l'oubli de la voie verte et les immeubles sur le cimetière de Carouge sont autant de choix qui devraient être repris.</p> <p>P 99 Plan illustratif: Diminuer la densité du réseau agro-écologique qui opère ici une priorisation forte en faveur de la nature et probablement au détriment de la production agricole. L'illustration du réseau agro-écologique doit rester crédible. Il s'appuiera surtout sur les chemins et cours d'eau existants et ne prévoit en aucun cas de nouveaux cheminements piétons au travers les champs (notion de fragmentation du territoire).</p> <p>Les territoires d'illustration sont représentatifs des enjeux du Grand Genève d'aujourd'hui – pour préparer demain, horizon 2050, il conviendrait de proposer des territoires d'illustrations à forts enjeux qui permettraient de proposer de nouvelles images urbaines et compatibles avec le socle du vivant. On pourrait citer quelques exemples</p> <ul style="list-style-type: none"> •La fin du PAV •Les Pétroliers •Les Grands projets •Exemple de mutation de zone 5 sur Genève (Onex, Carouge, aéroport...etc.) •Les zones commerciales en France •L'aérodrome d'Annemasse •La verticalité •Les friches <p>A nouveau, les territoires illustrés dans la VTT ne permettent pas de comprendre les priorités d'action, là où se localisent les forts potentiels, soit d'accueil, soit de régénération, etc.</p> <p>Concernant la mise en page et pour faciliter la lecture des sites, privilégier le texte et les plans sur la double page</p>	<p>Les territoires d'illustration sont des propositions principales visant à montrer la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient être mis en œuvre sur le territoire. Elle ne se substituent pas aux planifications locales. Une précision en ce sens a été ajoutée en p. 86.</p> <p>Le choix des territoires d'illustration s'est basé sur la représentativité des territoires et la reproductibilité des solutions proposées, plutôt que sur les spécificités des enjeux des territoires choisis.</p> <p>Les autres corrections ont été effectuées.</p>
Parti libéral radical	<p>Ces territoires d'illustration sont importants pour comprendre les objectifs de cette VTT2050.</p> <p>A développer dans d'autres secteurs de l'agglomération.</p> <p>Pour chaque territoire d'illustration, il faudrait mentionner le potentiel d'accueil d'habitants et d'emplois.</p>	<p>Les territoires d'illustration représentent des situations territoriales archétypales de l'agglomération et présentent la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient s'adapter aux contextes.</p> <p>Les potentiels d'habitants et emplois ont été calculés à l'échelle de macrozones afin de vérifier l'adéquation entre projections démographiques et capacités d'accueil des grands territoires. Il reviendra aux planifications directrices de déterminer les capacités d'accueil spécifiques des collectivités territoriales.</p>

QUESTION : Globalement sur le chapitre 2.3 « Territoires d'illustration », pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Pic Vert	<p>Territoires d'illustration p 86 et suivantes Les lignes ferroviaires françaises, celle passant par Viry (gare désaffectée), celle du Tonkin et celle du pied du Jura semblent totalement absentes alors qu'elle offre un déplacement rapide autrement plus performant que les trams à partir d'une certaine distance. L'absence de la remise en service de la ligne du pied du Jura et sa connexion avec celle de la Plaine déjà plébiscitée dans les PACA des années 2000 est incompréhensible (p87) . p 96 (Carouge Est) pourquoi ne pas verdir le point du passage du Léman Express sur l'Arve</p> <p>La rive gauche du canton de Genève est totalement absente de ces territoires d'illustrations. Pourquoi ? Le territoire entre Arve et Rhône du canton de Genève particulièrement . Pourquoi ? La rive droite du canton de Genève particulièrement dans l'axe de l'aéroport est totalement absente de ces territoires d'illustrations. Pourquoi ?</p>	<p>Gare de Viry : Le volet mobilité de la VTT inclue la réouverture de la gare de Viry. Ligne du Tonkin : Le volet mobilité de la VTT inclue le passage à une cadence au 1/4 sur les portions Thonon-Annemasse et Annemasse-Bellegarde. Ligne du pied du Jura : La réouverture de la ligne du pied du Jura n'est pas proposée en raison du faible potentiel de report modal (sur la partie nord du Pays de Gex le tracé historique étant éloigné des villages et centres urbains). En revanche il est proposé la mise en place d'un car express entre Bellegarde et Saint-Genis, et la création d'une infrastructure capacitaire lourde entre Saint-Genis, Gex, Divonne et Nyon, dont le mode devra être défini ultérieurement. Les territoires d'illustration sont des propositions principales visant à montrer la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient être mis en œuvre sur le territoire. Elle ne se substituent pas aux planifications locales. Une précision en ce sens a été ajoutée en p. 86. Le choix des territoires d'illustration s'est basé sur la représentativité des territoires et la reproductibilité des solutions proposées, plutôt que sur les spécificités des enjeux des territoires choisis.</p>
Urbanistes des Territoires	Analyse trop monocritère	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Carouge	<p>La ville de Carouge découvre le périmètre illustré couvrant le Vieux Carouge et Carouge Est alors que le focus d'origine était à une plus large échelle et couvrait au moins 3 communes. Carouge n'est pas favorable à une représentation sur son territoire ("Territoire d'illustration Carouge Est") qui ne reprend pas les principes illustrés dans son projet de PDCom Horizon 2040. La ville de Carouge souhaite que cette image soit retirée, cette illustration n'étant pas en adéquation avec les planifications et usages existants et en cours, en sachant que les besoins de zones récréatives et sportives doivent être considérés dans une juste mesure.</p>	<p>Les territoires d'illustration sont des propositions principales visant à montrer la manière dont les modes d'action de la VTT pourraient être mis en œuvre sur le territoire. Elle ne se substituent pas aux planifications locales. Une précision en ce sens a été ajoutée en p. 86.</p>
Ville de Genève	<p>La ville de Genève salue la qualité des exemples et de la mise en forme qui peut être aisément partagée dans le cadre d'une concertation plus large et tous publics. Seul l'exemple de Carouge pourrait être similaire, mutatis mutandis, à des cas situés en Ville de Genève. Les objectifs et mesures décrits à la page 96 rejoignent ceux du PDcom en cours de consultation.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Ville de Meyrin	<p>p.95 : "le territoire caractéristique de Saint-Genis-Pouilly" doit assumer son rôle de porte d'entrée dans l'agglomération et être dotée de « plateformes relais » P+R, accès TP et MD pour soulager les axes routiers saturés. Cela doit devenir une action prioritaire.</p>	<p>La ville de Saint-Genis-Pouilly est reconnue comme un secteur important de l'agglomération.</p>
WWF Genève	Permet de bien illustrer les objectifs/leviers souhaités par la VTT -> à garder.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Annemasse Agglo	Attention à identifier des leviers réalistes pour s'approcher des objectifs de la charte Grand Genève en transition.	L'objectif est ambitieux mais nécessaire. C'est un objectif de la Charte Grand Genève en transition, que la VTT ne remet pas en question mais vers lequel elle essaie de tendre au maximum.
Association des Riverains de l'aéroport	p.104 « Concernant le poste déplacement des personnes (hors déplacements aériens des personnes) » et « Concernant le poste déplacement de marchandises, la combinaison de la mise en œuvre du volet transport de marchandises de la VTT (hors fret aérien) » (...). Sans ces données importantes, la projection n'est pas valide. L'aménagement ne peut pas ignorer que sur la rive droite des surfaces de plus en plus importantes sont inconstructibles pour de nouveaux logements. Cela pose des problèmes aux communes qui ne peuvent plus loger les enfants de leurs habitants. La qualité de vie et les normes environnementales pour les habitants des logements existants se dégradent.	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué. Le PDCn proposera un projet de territoire spécifique pour les secteurs situés sous les courbes de bruit des avions (étude de base en cours).
Association pour le Bateau Genève	Voir mes commentaires sous Q.1.1 Les objectifs 7,8 et 9 de la Charte auxquels la VTT fait référence ne sont tout simplement pas traités. Intégrer une dimension sociale solide, objective et informée est certainement une gageure dans un tel document, cela n'en reste pas moins indispensable. Les pistes avancées dans la carte p.22 seraient un bon point de départ.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé en été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Association Transports et Environnement	Objectif 3 : il est mentionné un manque d'eau potentiel, il faut absolument en tenir compte.	Complément ajouté p. 107
Association Transports et Environnement	Objectif 5 : certains éléments sont mentionnés comme des « coups partis » inéluctables alors qu'il est possible de revenir sur certains points qui ne sont plus tenables écologiquement.	Voir Leviers d'actions complémentaires.
Commission de l'urbanisme	La principale remarque, rejoignant les précédentes, porte sur l'exclusion par la VTT des objectifs 7 à 10 de la transition écologique inscrits dans la charte du Grand-Genève. L'adhésion à une vision territoriale se doit d'aborder les conditions socio-économiques de ses habitants. Elle ne peut se focaliser que sur la manière de les installer dans les différents territoires, au risque d'exposer la VTT aux difficultés d'acceptabilité d'acteurs ou décideurs du Grand Genève. Cette absence contraste avec l'accent important et bienvenu mis sur le Socle du vivant, comme si l'humain en était exclu.	Le chapitre 3 est complété pour aller dans ce sens.
Communauté de communes du Genevois	page 104 : A) Objectif 1 : "électrification complète du parc de véhicules (TIM et TP)" : cela semble peu réalisable B) On exclut les déplacements aériens : ils sont pourtant très générateurs de pollution.	A) Pour les TC, l'électrification complète des TPG est en cours et doit aboutir à l'horizon 2030. Des réflexions similaires sont également engagées chez les autres opérateurs du Grand Genève. Pour les TIM, la transition vers l'électrique est déjà en cours, avec une forte croissance des immatriculations de véhicules électriques, soutenue par des aides étatiques et l'Union Européenne. B) L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué. Le PDCn proposera un projet de territoire spécifique pour les secteurs situés sous les courbes de bruit des avions (étude de base en cours).
Communauté de communes du Genevois	page 107 : objectif 4 : est-ce vraiment réalisable techniquement et financièrement ?	L'objectif est ambitieux mais nécessaire. C'est un objectif de la CHARTE Grand Genève en transition, que la VTT ne remet pas en question mais vers lequel elle essaie de tendre au maximum.
Communauté de communes du Genevois	page 108 : nous élaborons actuellement notre stratégie ZAN il faudra voir dans quelles mesures les éléments de la VTT sont cohérents avec cette stratégie / voir si les principes de la VTT au sujet du Zan coïncident avec la stratégie que l'on souhaite élaborer. --> cohérence	Remarque n'appelant pas de modification du document. La VTT pose des principes qui seront précisés et affinés à l'échelle des planifications directrices des territoires, a priori, le ZAN va dans le même sens que la VTT en visant à diminuer l'étalement urbain et la consommation de sol.
Communauté de communes du Genevois	page 109 : routes, voies ferrées mais trafic aérien aussi ! (dans l'EES – annexe : 14% de la pollution atmosphérique liée aux trafics aériens de personnes dans le Grand Genève)	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué.
Communauté de communes du Genevois	Page 106 - thématique biodiversité Pas de contrariété de la VTT avec la stratégie des aires protégées (SAP) Française (30% du territoire sous outil réglementaire de protection, dont 10% en protection forte).	Ce commentaire soulignant qu'il n'y a pas de contradiction avec la SAP française n'appelle pas de modification du document, .

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune Anthy sur Léman	<p>10 objectifs sont proposés pour la transition écologique : la VTT propose un ensemble d'objectifs et d'action qui vont dans le bon sens. Concernant l'objectif 1 : la neutralité carbone sur le territoire</p> <p>Le projet remet en cause l'opportunité de certains développements d'infrastructures routières qui représentent un frein à l'atteinte des objectifs.</p> <p>Cela semble concerner directement le projet d' A 412 sur le territoire français. Ce projet est en cours de réalisation, nonobstant les différents recours administratifs.</p> <p>Suivant cette remarque, il faudrait arrêter ce projet.</p> <p>Mais si les déplacements vers Genève seront effectivement impactés (négativement par rapport au Léman Express et au BHNS), il reste qu'il y a aussi la réalité des déplacements entre le Chablais français et le reste du département.</p> <p>Et si les déplacements avec Genève sont effectivement toujours pris en compte, il ne faut pas non plus oublier et faciliter les déplacements à l'intérieur de la France. Les déplacements des français ou suisses résidant en France, sont certes nombreux vers la Suisse mais ne constituent pas l'entièreté de ceux-ci.</p> <p>Dans cette approche de limitation des infrastructures routières, le projet de la troisième voie de l'autoroute Genève-Lausanne, s'il est toujours d'actualité, sera peut-être impacté.</p>	La VTT intègre le projet en question et ne le remet pas en question.
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant l'objectif 3 : la préservation et régénération de la biodiversité locale</p> <p>Il est également fait référence à « reconsidérer les coups partis au niveau des infrastructures de transport routier ».</p> <p>Voir éléments de réponses dans le paragraphe précédent.</p> <p>L' A 412 est soumise au principe ERC qui s'impose en France : Eviter, Réduire, Compenser.</p> <p>Même si les mesures de réduction et de compensation peuvent être estimées insuffisantes, elles ont le mérite d'exister et seront mises en œuvre</p>	Pas de modification à apporter.
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant l'objectif 4 : la préservation de l'intégrité du réseau hydrographique et des ressources en eaux</p> <p>C'est un sujet stratégique et les propositions de la VTT semblent à la hauteur des enjeux, entre autres avec la gestion transfrontalière de la ressource et de son traitement.</p> <p>A noter que sur Thonon Agglomération, plusieurs chantiers de réhabilitation ont été menés sur le réseau hydrographique : renaturation de ruisseau, à Anthy-sur-Léman mais aussi à Veigy-Foncenex, ainsi que sur les berges du lac Léman (avec l'aide de la Suisse).</p>	Pas de modification à apporter.
Commune Anthy sur Léman	<p>Concernant l'objectif 6 : amélioration et garantie de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore</p> <p>Si les impacts des axes routiers et ferroviaires sont bien pris en compte, l'impact de l'aéroport de Genève est encore une fois oublié !</p> <p>Rappelons que les conséquences de cette activité au niveau des pollutions (CO2,...) , les nuisances sonores sont réelles pour de nombreux habitants du territoire.</p> <p>Cela est particulièrement vrai pour les communes françaises du littoral (Yvoire, Nernier, Messery et Chens-sur-Léman. Il est d'ailleurs incompréhensible que les couloirs aériens ne soient pas modifiés avec une approche segmentée passant au milieu du Petit Lac...</p>	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué.
Commune de Confignon	En page 103, il est indiqué que les objectifs 7 à 10 ont un lien plus ténu avec l'aménagement du territoire et ne sont pas évalués. Selon l'OMS, il est recommandé par exemple d'aménager 12 m2 d'espaces verts par habitant à moins de 300 mètres de leur logement pour préserver la santé des habitants et contribuer à améliorer le bien-être de la population, soit deux des objectifs indiqués.. Il nous paraît indispensable d'évaluer aussi ces objectifs, la santé étant tout aussi précieuse que l'atteinte de la neutralité carbone, la biodiversité, l'eau, la qualité des sols et de l'air.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Commune de Confignon	En page 109, il est nécessaire d'évaluer aussi le bruit et les effets sonores des immeubles trop proches des uns et des autres et l'activité humaine d'un quartier très dense.	Le bruit s'évalue à l'échelle du projet (cadastres) et non à l'échelle de VTT.
Commune de Marchissy	Manque de corrélation entre permis de mise en circulation de véhicules électrique et énergie renouvelable non polluante avec traçabilité (par exemple si d'origine nucléaire: quid des déchets nucléaires	Complément apporté dans le rapport Annexe EES
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Rolle	Le chapitre traite de l'EES de la VTT. Il pourrait être pertinent de mettre en évidence les effets (positifs) de la VTT sur chacun des objectifs. En effet, ces derniers ne ressortent pas clairement et doivent être recherchés dans le texte. Un encart liminaire pourrait permettre de les mettre en évidence. Par exemple : « Principaux effets de la VTT sur l'objectif X : ... »	Dans le rapport complet, sous chaque objectif, il y a un chapitre "Modes d'action de la VTT contribuant à l'atteinte de l'objectif" qui reprend les éléments de la VTT positifs. Par ailleurs, ce chapitre du document est complété et enrichi.
Conseil du développement durable	L'argument pour ne pas développer les objectifs 7 à 10 apparaît faible dans le cadre de ce rapport d'autant qu'en préambule on souligne que l'on vise "L'amélioration de la qualité de vie des habitants par des politiques publiques ...". Nous répétons que l'axe social n'est pas assez présent ou mis en évidence dans ce document.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Coordination Transports et Déplacements	Certains éléments sont mentionnés comme des « coups partis » pour, notamment, les infrastructures, inéluctables alors qu'il est possible de revenir sur certains points non encore entamés, qui ne sont plus tenables écologiquement, avec une véritable volonté politique.	Voir Leviers d'actions complémentaires.
Département de l'Ain	<p>P103 à 109 (EES) : Le Département s'interroge sur le choix de ne pas traiter les effets de la VTT sur les objectifs 7 à 9 de la Charte Grand Genève en transition. Le bien-être des habitants semble également être une résultante de l'aménagement du territoire, notamment si un équilibre territorial et de cohésion sociale cherche à être atteint.</p> <p>Ainsi, on retrouve par exemple des effets sur la santé de la population : le rééquilibrage des services et de l'offre médicale, l'amélioration de la qualité de l'eau et de l'air grâce la baisse de la pollution liée aux véhicules motorisés, les effets positifs de la pratique de la marche et du vélo ; ou des effets sur l'épanouissement des populations : pratique récréative, de loisirs et cadre améliorés grâce à la préservation du socle du vivant ...</p>	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction de la durabilité et du climat	1) Concernant l'objectif 1 en page 104, il n'est pas clair sur quel périmètre du secteur "résidentiel" porte l'analyse et le constat de non atteinte de l'objectif en 2050. Le texte mentionne tout d'abord les émissions liées à la construction de logement et d'équipements (donc à priori uniquement les émissions "grises" principalement liées aux matériaux), puis le dernier paragraphe de la page 104 mentionne le poste "résidentiel" dans sa totalité (donc à priori les matériaux et l'énergie d'exploitation).	Clarification apportée dans le document.
Direction de la durabilité et du climat	2) Il n'y a pas de différenciation entre les émissions directes et indirectes dans les chiffres mentionnés. Les compétences régionales (et nationales) et les leviers d'actions sont cependant fonction du type d'émissions considéré. Pour le poste d'émission 3 Résidentiel, l'interdépendance et les contradictions entre les leviers d'actions pour réduire émissions directes et/ou indirectes pourraient être décrites.	Clarification apportée dans le document.
Direction de la durabilité et du climat	3) Par ailleurs, on ne comprend pas comment les émissions de la construction pourraient être "compensées" à partir de 2050 (pourquoi pas 2030 ou 40?) par une baisse plus importante (par rapport à quoi?) des émissions liées aux consommations énergétiques? Va-t-on arrêter de construire en 2050? De plus dans une logique de budget carbone, on ne peut pas vraiment "compenser" plus tard des émissions qui ont déjà eu lieu (le CO2 ne va pas disparaître rapidement de l'atmosphère).	Clarification apportée dans le document.
Direction de la durabilité et du climat	4) Le fait de proposer des leviers d'actions complémentaires est très intéressant. Cependant certains leviers d'actions ne semblent pas "complémentaires" à ceux déjà activés (ou prévus) dans d'autres documents de planification ou stratégiques du canton de Genève. Par exemple, il est déjà prévu dans le PDE de développer massivement la part de renouvelable, ou dans la stratégie électromobilité et les plans d'actions Mobilité d'optimiser le potentiel de décarbonation du parc de véhicules. Il est ainsi étrange de les voir figurer comme des leviers complémentaires. Il semble surtout complémentaire aux hypothèses prises en compte dans l'ESS pour effectuer les projections de GES à 2050. Ne faudrait-il pas mentionner uniquement les leviers non prévus par ailleurs? ou les décliner par territoire du Grand Genève?	Les leviers de mise en œuvre de la VTT versus les leviers complémentaires sont précisés pour chaque objectif
Direction générale de la mobilité et des routes	► p. 109 : est-ce qu'il est prévu d'exploiter le MMT pour répondre à la nécessité de "caractériser le trafic de l'ensemble des routes et voies ferroviaires du Grand Genève" ?	Oui , le MMT est utilisé dans l'élaboration de la stratégie multimodale transfrontalière
Direction générale de l'environnement	1. Clarifier comment les leviers d'actions complémentaires doivent être mis en œuvre. Au travers de quelle politique environnementale, politique publique ou planification territoriale. Mieux expliquer le lien ou l'absence de lien avec la VTT. 2. La présentation des 10 objectifs arrivent tard dans le document. Préciser dès le début du document que la VTT participe à l'atteinte de ces objectifs.	1. Correction à apporter en conclusion du chapitre ou dans le chapitre mise en œuvre 2. Les dix objectifs sont déjà indiqués en début de rapport, pas de traitement.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Objectif 5 : préservation et amélioration de la qualité des sols et des ressources du sous-sol Il s'agit sans doute de la partie de la VTT la plus problématique. On constate un décalage complet entre les objectifs de la VTT et les besoins de la population (se référer aux réponses ci-dessus aux questions 2.2 et 2.4). La FMB approuve l'objectif de prioriser l'urbanisation vers l'intérieur, mais s'élève contre les velléités de la VTT de revoir à la baisse les projets d'aménagement d'ores et déjà prévus. Genève fait face à un déficit important et historique en capacités de logements ; l'aménagement du territoire doit y remédier et non pas pérenniser cette situation et les effets négatifs qui en découlent (logement de la population dans la zone frontrière, etc.).	Sur le canton de Genève, la nécessité de renoncer à des extensions urbaines prévues est le fait principalement de la limite posée par le quota de surfaces d'assolement (SDA) que le canton doit garantir. La marge diminuant, il est quasiment certain que les extensions reportées à l'horizon 2040 dans le PDCN 2030 lors de sa première mise à jour ne pourront être réalisées et qu'une partie des extensions encore prévue pour l'horizon 2030 devront être également abandonnées. Le PDCN devra présenter sa stratégie dans le cadre de la prochaine révision.
Fondation pour les terrains industriels	1. Il n'y a aucun objectif sur la transition écologique de l'industrie et de l'artisanat ? Une stratégie pour favoriser les chaînes de valeurs relocalisées à l'échelle du quartier, pour garantir des services suffisants proches des habitants et des circuits courts, manque. Le potentiel des mutualisations pour l'industrie et l'artisanat est également absent. Nous pensons que c'est un manque. 2. Finalement, il est mentionné 10 objectifs en page 103, il n'y en a ensuite que 6 détaillés.	1. Sujet introduit p. 62 2. Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Genèvemobilité	Il convient de rappeler que la loi prescrit un certain taux de densification, qui n'est déjà à ce jour quasiment jamais respecté. La VTT aurait été l'occasion de rappeler cet élément fondamental qui est de ne pas gaspiller nos maigres réserves foncières. Or, elle le néglige également. Si nous souhaitons faire face à la croissance de la population et adapter nos capacités d'accueil et ne pas continuer à exporter nos travailleurs hors du canton, le non-respect du taux de densité est inacceptable.	Complément ajouté p. 66 paragraphe <i>La ville sur la ville et la primauté du vivant</i>
Groupement des communes Arve&Lac	Autres leviers que les « Leviers d'action complémentaires » identifiés pour chaque objectif ? Les mesures présentées ne sont ni hiérarchisées ni priorisées. Or il ressort de certains constats (en particulier, l'importance quantitative du bâti inhabité en France car plus conforme aux normes énergétiques) que la première urgence est de trouver le moyen de rénover le bâti existant	Il s'agit d'agir sur les différents plans en parallèle afin d'atteindre les objectifs c'est pourquoi nous ne souhaitons pas prioriser les leviers d'action
Groupement des communes Arve&Lac	Globalement L'absence de démonstration de la compatibilité entre le projet de développement et l'objectif de décarbonation, de préservation des ressources réapparaît frontalement dans ce chapitre. Il rejoint d'ailleurs certaines remarques des experts du Conseil scientifique (07/2023).	La remarque n'appelle pas de modification du document
Groupement des communes Arve&Lac	Par ailleurs, le choix de ne retenir que les 6 premiers axes de la charte surprend les communes pour qui la santé publique, l'épanouissement de la population et l'inclusivité de tous les habitants sont pourtant essentiels. Le centrage de fait sur l'accompagnement du développement économique – et la démographie qui en résulte - occulte tout une partie de leurs préoccupations tout autant quotidiennes que fondamentales.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Groupement des communes Arve&Lac	L'une des mesures préconisées alerte les communes : « prôner la sobriété dans l'acte d'habiter et de construire, notamment avec le questionnement sur les m2 utiles par habitants ». D'une part, ceci remet en question fondamentalement les modes de vie locaux. Et d'autre part, pourquoi ne pas étendre une telle sobriété dans le développement territorial ? Et pourquoi prôner la dégradation du confort des habitants, sachant que l'on ne limiterait pas les surfaces consacrées à l'activité ? Indépendamment des choix respectifs, cette incohérence démontre à nouveau la nécessité d'une vision politique du développement démographique et économique.	Correction apportée
Les Vert-e-s genevois-es	En plus de la question des 6 objectifs environnementaux de la Charte du Grand Genève non atteints (cf remarque ci-dessus), la question d'éventuelles pénuries d'eau doit être davantage prise en considération. La question de l'accès à l'eau n'est notamment pas abordée. L'accès à la fraîcheur sera un enjeu majeur en 2050 et donner accès à l'eau pour les habitant-es devrait être une priorité !	Compléments ajoutés p. 107
Les Vert-e-s genevois-es	Par ailleurs, plusieurs gros projets ayant des impacts colossaux en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, d'environnement et d'énergie ne sont pas mentionnés (projet de futur collisionneur du CERN, aéroport de Genève par exemple)	Complément ajouté pour le CERN p. 108, pour l'aéroport p. 109.
Noé21	Selon l'EES, AUCUN objectif de transition écologique de la charte n'est atteint par le projet VTT. C'est inacceptable et contraire aux intentions affichées de prioriser le socle du vivant et le respect de l'environnement. Aujourd'hui déjà, les ressources en eau ne répondent pas aux besoins dans différentes portions du territoire du Grand Genève. L'étude EES montre que cette situation va empirer. Il n'est pas acceptable que ce constat n'implique pas une remise en question de la méthode employée et des mesures pour le corriger. C'est encore une fois l'illustration des contradictions inhérentes au processus visant à justifier la poursuite du développement démographique et économique effréné de ces deux dernières décennies, avec les impacts très lourds que l'on connaît.	3 objectifs sont atteints. La VTT nous met sur le chemin avec des objectifs ambitieux et les leviers d'action supplémentaires sont identifiés pour montrer comment aller plus loin. Les territoires devront mettre en place les actions et les gouvernances nécessaires pour permettre Et le renforcement de notre écosystème Et l'accueil d'une population supplémentaire.
Noé21	La question de la pollution émergente des PFAS mérite d'être mentionnée.	Mention ajoutée p. 107 (limitation des sources et traitements des PFAS)
Noé21	Le projet FCC du CERN est absent de la réflexion alors que, s'il devait être réalisé (démarrage potentiel de travaux 2032), il aurait un impact décisif sur le territoire. En termes de matériaux d'excavation, son impact serait à lui seul supérieur à celui de toutes les infrastructures de transport envisagées dans le Grand Genève.	L'infrastructure du CERN n'est pas intégrée car elle sort des compétences cantonale et des partenaires de l'agglomération (Compétences Confédération, Etat Français, etc.). Une EES spécifique est menée pour cette infrastructure.
Office cantonal de la durabilité et du climat	A la page 103, en dessous de la figure, il est fait mention d'un "cadre général auquel les actions transfrontalières devront se référer". A notre connaissance, les dix objectifs n'ont pas de caractère contraignant. Ce sont des engagements déclaratifs qui témoignent d'une intention des signataires de la charte. Dès lors le verbe "devoir" devrait être remplacé par un autre ne laissant pas entendre qu'il y a une obligation.	Correction apportée p. 103
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	P. 106 : Les instruments de mesure des impacts et les mécanismes compensatoires existent-ils ? Si tel n'est pas le cas ne conviendrait-il pas de mentionner leur mise en place dans les leviers ?	Correction apportée p. 106
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	page107 : objectif3. La reconstitution totale quantitative et qualitative de l'IE doit prendre en considération de ne pas péjorer significativement la production locale de denrées alimentaires	Correction apportée p. 106
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	page108 : renaturer et revitaliser entre 650 kilomètres et 1250 kilomètres linéaires de cours d'eau au total. Il est nécessaire de considérer les emprises SDA et ne pas prioriser systématiquement la renaturation sur la production de denrées alimentaires. Est-ce que le concept définit que tous les cours d'eau sont remis à ciel ouvert avec leur continuum ? Il est nécessaire de le préciser et d'avoir une position réalisable (crédibilité de la proposition). Repartir des éléments produits notamment dans le PACA Rhône	L'estimation du linéaire de cours d'eau à renaturer a été réalisée à partir de la géodonnée du réseau hydrographique mise à disposition par le SITG et de la géodonnée « EES-linéaire-réseau-hydrographique-arenaturer » produite dans le cadre de la VTT. Pour sortir un chiffre d'ordre globale à l'échelle de la VTT, il a fallu faire des hypothèses de travail à prendre avec précaution, notamment parce que les données sont manquantes côté français. Il s'agit surtout d'ordre de grandeur. Se référer p.83-84 de l'Annexe EES.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	p108 : objectif5 : qualité des sols et rien sur l'activité agricole, l'agriculture de conservation et l'enjeu SDA/qualité des sols	Complément ajouté p. 108
Office cantonal de l'environnement	p. 103: Les objectifs de la charte du GG sont déjà déclinés en p. 20. Il faut éliminer ces redondances.	Cette répétition est justifiée pour ce chapitre qui traite plus spécifiquement de l'évaluation de ces objectifs, néanmoins il est important de les mentionner dès le début pour la compréhension générale du texte
Office cantonal des transports	Page 104 : 1. préciser que les objectifs de diminution des émissions de GES concernent aussi bien les déplacements des personnes que des biens. 2. S'agissant de l'augmentation des prestations kilométriques, il convient de réinterroger cette allégation, dès lors que le propos de la VTT consiste à porter les territoires de proximité support de la diminution des dites prestations kilométriques. 3. En ce qui concerne les propos relatifs à l'électrification du parc des véhicules, ces derniers doivent faire l'objet d'une nouvelle rédaction, car peu compréhensible et sujet à caution. 4. Pages 105 et 106 : rerédiger les propos s'agissant des coups partis pour proposer la mise en place de mesures d'accompagnements à l'image des voies dédiées, déjà évoquées plus haut.	1. déjà mentionné p. 104, 2. adapté en cohérence avec la stratégie mobilité 3. correction apportée 4. pas de mention de coups partis p. 105, correction apportée p. 106. et 108.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>1. P 104 6ème paragraphe (rénovation énergétique du parc immobilier) Message un peu flou: s'agit-il de l'énergie grise liée à la construction et rénovation des bâtiments qui font temporairement augmenter les émissions? L'indicateur devrait être clairement séparé entre les émissions liées à la construction et celles liées à l'entretien (chauffage, climat, électricité). Le préciser dans la méthode en introduction.</p> <p>2. P 106 3ème paragraphe: Attention à ne pas mettre trop d'importance à l'IE en milieu urbain car cela peut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner lieu à des mesures de protection disproportionnées au regard de la valeur ajoutée • Bloquer des potentiels de développement vers l'intérieur • Détourner de manière générale le regard des plus grands enjeux liés à la biodiversité à l'échelle d'une région <p>3. P 107 Réseau hydrographique: Il manque une conclusion. A la lecture des chiffres sur les km de renaturations, on peut facilement conclure que cet objectif ne sera de loin pas atteint, mais ce n'est pas dit.</p> <p>4. P 108: 4ème paragraphe: on découvre que la VTT prévoit encore un certain nombre d'extensions urbaines; cela se lit comme un constat d'échec à la suite de la première partie du rapport qui ne parle jamais d'éventuels coups partis.</p> <p>5. P 109 Evtl. mentionner le risque d'une augmentation des nuisances sonores et des particules fines liées à une intensification des travaux visant l'assainissement du parc immobilier (effet transitoire). Le chapitre n'est pas illustré.</p>	<p>1. La méthodologie de calcul est explicitée dans l'Annexe EES en détail.</p> <p>2. A nuancer : l'EES est avant tout un outil d'évaluation et d'aide à la décision.</p> <p>3. En effet, l'estimation du linéaire de cours d'eau à renaturer a été réalisée à partir de la géodonnée du réseau hydrographique mise à disposition par le SITG et de la géodonnée « EES-linéaire-réseau-hydrographique-arenaturer » produite dans le cadre de la VTT.</p> <p>Pour sortir un chiffre d'ordre globale à l'échelle de la VTT, il a fallu faire des hypothèses de travail à prendre avec précaution. Il s'agit surtout d'ordre de grandeur. Se référer p.83-84 de l'Annexe EES.</p> <p>4. Seuls les "Coups partis" ont été intégrés</p>
Office de l'urbanisme	Il manque les objectifs 7 à 10. S'ils ne font pas partie de l'EES, pourquoi ne font-ils pas partie de la VTT? Définition de la VTT (page 7) : " À ce titre, la vision territoriale transfrontalière 2050, à travers un projet englobant l'ensemble du Grand Genève, prend en compte tant les besoins des personnes que ceux des autres espèces vivantes."	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Parti libéral radical	La transition écologique doit permettre de mettre en place les conditions cadre pour l'accueil de nouveaux habitants, de nouveaux emplois et de nouvelles entreprises.	complément ajouté p. 7
Pic Vert	<p>En continuant à densifier notre territoire sans remise en question, les objectifs environnementaux précités dans la VTT seront tout simplement impossibles à atteindre, ne serait-ce qu'en terme d'augmentation d'émission de CO2 en valeur absolue.</p> <p>Concernant ce dernier point, notre association considère qu'il ne fait aucun sens de calculer des projections d'émissions de CO2 par habitant, comme le fait le document intitulé « Rapport Etude environnementale stratégique ». En effet, les émissions doivent au contraire être calculées en valeur absolue pour tenir compte de l'impact de la densification du territoire de manière plus précise.</p> <p>De l'avis de notre association, ce rapport Etude environnemental stratégique devrait donc être complété en conséquence, en faisant des projections claires sur l'impact en termes d'augmentation d'émissions de CO2 en valeur absolue liée à la densification du territoire.</p>	Les valeurs absolues ou par habitant sont distinguées dans le texte. Il faut se référer à l'annexe EES, chapitre 2.1 pour les données.
Pro Natura Genève	p. 106 : Les leviers complémentaires de l'objectif 3 sont primordiaux. A notre avis ces leviers doivent être mis en œuvre dès à présent, du moins pour ce qui concerne les coups partis au niveau des infrastructures de transport routier ou les stratégies, les projets et les planifications. Les objectifs sont nécessaires, mais sont très ambitieux. Il est certain qu'ils ne seront pas réalisés.	Les leviers de mise en œuvre de la VTT versus les leviers complémentaires pour chaque objectif sont précisés
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	p.100 Les opérations d'aménagement en extension déjà prévus ont fait l'objet d'une pesée des intérêts « au regard du besoin de création de logement, de leur niveau de desserte et de leurs impacts en termes de consommation de sols. Est-ce que le besoin de créer des emplois notamment dans le secteur industriel et artisanale conformément à la stratégie régionale de gestion des zones d'activités de la région de Nyon (SRGZA Nyon) a été prise en compte dans cette pesée des intérêts ? Si ce n'est pas le cas, il faudrait le faire en tenant compte, dans le bilan des emprises nécessaires (1'300ha) des 12,7ha de nouvelles ZA prévues selon la SRGZA Nyon.	Ces besoins ont été pris en compte
Thonon Agglomération	<ul style="list-style-type: none"> • Sur la préservation de l'intégrité du réseau hydrographique et des ressources en eau : « Accélérer et démultiplier les projets de renaturation et remise à ciel ouvert des cours d'eau, berges et rives ». Ceci participera notamment au « rafraîchissement » des villes ou encore à la primauté du vivant (tout en étant vigilant à ne pas permettre un accès trop facilité sur ces espaces qui nuisent à la faune en raison de la pression humaine comme les promenades des canidés dans les haies). <p>Un important travail déjà mené sur le territoire de Thonon Agglomération ces 15 dernières années, avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses mesures déjà mises en œuvre, en cours ou programmées au plan environnemental. • Renaturation, remise à ciel ouvert de cours d'eau, dans le cadre de contrats de rivières/territoire. <p>... Et de ce fait : Peu de nouveaux projets de ce type prévus dans les années à venir.</p> <p>Question : Quel bilan a été fait du travail déjà engagé et du travail potentiel sur les différents territoires pour évaluer la marge d'évolution possible ?</p>	La remarque n'appelle pas de modification du document. La démarche VTT n'a pas effectué de bilan (en dehors du diagnostic orienté effectué par les équipes PACA). Ce travail est à faire à l'échelle de chaque entité responsable. Néanmoins nous savons que des marges d'évolution sont encore possible en certains endroits de l'agglomération. En effet, l'estimation du linéaire de cours d'eau à renaturer a été réalisée à partir de la géodonnée du réseau hydrographique mise à disposition par le SITG et de la géodonnée « EES-linéaire-réseau-hydrographique-arenaturer » produite dans le cadre de la VTT. Pour sortir un chiffre d'ordre globale à l'échelle de la VTT, il a fallu faire des hypothèses de travail à prendre avec précaution. Il s'agit surtout d'ordre de grandeur.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 3, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>☐ Sur la préservation et régénération de la biodiversité locale :</p> <p>à Thonon Agglomération adhère aux principes de reconnexion / restauration des fonctionnalités écologiques (passages supérieurs ou inférieurs pour la faune, corridors noirs, ...).</p> <p>à Mais (bien que non visé explicitement) : Le projet de l'A.412 (dont le concessionnaire est en voie de désignation) n'est plus à « requestionner » ni à « reconsidérer ».</p> <p>à Le territoire de Thonon Agglomération est encore riche d'espaces agraires et naturels malgré une consommation rapide de ces espaces depuis 2000 due aux effets de bord des accords bilatéraux emportant la libre circulation des personnes, ainsi que d'une longue façade littorale. Ces espaces de respiration, d'aménités, lieux organisés ou « sauvages » de pratiques sportives et de loisirs, ne doivent pas être perçus comme un immense « jardin récréatif ». Nombre d'espaces et de milieux naturels sensibles méritent d'être « sanctuarisés » et de ne pas être ouverts au public, dont la (sur)fréquentation et certaines pratiques sont la source principale de dégradation de ces espaces, de leur biodiversité et de leurs fonctionnalités écologiques.</p>	La remarque n'appelle pas de modification du document. Le principe de la VTT visent effectivement à identifier les endroits à sanctuariser de ceux où des loisirs peuvent être autorisés, notamment via le principe de Reconnexion.
Urbanistes des Territoires	La notion de "plancher social" ne nous paraît pas forcément durable.	La remarque n'appelle pas à une modification du document. La notion de plancher social vient de la théorie du Donut développé par Kate Raworth, dont le Grand Genève a basé sa Charte de la transition.
Ville de Carouge	Globalement, nous regrettons que les objectifs 7 à 10 du "Grand Genève en transition" ne soient pas évalués dans le VTT 2050, s'agissant de questions aussi fondamentales que la santé, l'épanouissement, l'équité et l'inclusion dans le Grand Genève et l'amélioration du bien-être de la population mondiale. L'aménagement du territoire même au niveau local a des impacts très forts sur les objectifs 7 à 9 et le point 10 pourrait être abordé par l'axe de la capacité d'accueil du territoire pour les réfugiés climatiques.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Ville de Carouge	<p>Objectif 1</p> <p>1. Quantifier les objectifs (diminution des prestations kilométriques, part du renouvelable)</p> <p>2. Le principe de non-externalisation de la décarbonation doit prévaloir. En ce sens, les principes de compensation carbone ne représentent pas une piste à promouvoir.</p>	<p>1. Les objectifs en terme de mobilité sont indiqués dans la stratégie Mobilité 2050.</p> <p>2. Il est indiqué que le principe de compensation est une piste le temps que les mesures locales et régionales en faveur du climat produisent effectivement les résultats attendus et permettent d'atteindre la neutralité. Effectivement, ce n'est pas sur du long terme.</p>
Ville de Carouge	<p>Objectif 2</p> <p>1. Quantifier les objectifs avec les temporalités de mise en oeuvre (2030-40-50).</p> <p>2. la stratégie commune et transfrontalière en matière de matériaux d'excavation et déchets de chantier devrait intégrer un volet "prévention" en plus de la gestion des matériaux et déchets une fois les projets autorisés.</p>	<p>1. Certains objectifs de la Charte ont des temporalités intermédiaires de 2030, cependant la VTT prévoit l'horizon 2050, c'est pourquoi il n'y a pas ce phasage. Les données sont aussi manquantes.</p> <p>2. Complément ajout p.105</p>
Ville de Carouge	<p>Objectif 3</p> <p>- Nous saluons et appuyons le développement de mesures aptes à rendre cet objectif atteignable.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Carouge	<p>Objectif 4</p> <p>- Intégrer des objectifs spécifiques de dépollution des nappes phréatiques (perchlorate, PFAS) et assurer le développement d'indicateurs et un monitoring constant.</p>	Corrections apportées p. 107
Ville de Carouge	<p>Objectif 5 :</p> <p>- Définir le principe de tache urbaine.</p> <p>- Reprendre "prioriser dès à présent le développement urbain à l'intérieur du territoire bâti existant" tout en considérant les valeurs paysagères et patrimoniales, qualités de vie. La construction vers l'intérieur doit tenir compte des particularités de chaque territoire.</p> <p>- Préciser l'importance du maintien et du renforcement des surfaces de pleine terre, même au sein de la tache urbaine existante prévue pour la VTT, qui inclut des tissus de maisons individuelles représentant des poumons de verdure pour la ville constituée et mentionner la pesée d'intérêts à faire dans chaque projet de densification entre valeurs écologiques (biodiversité, infrastructure écologique, pleine terre, arborisation) et densification.</p>	Corrections apportées p. 108.
Ville de Genève	<p>La Ville est signataire de la Charte et elle en soutient clairement les objectifs et leur mise en œuvre</p> <p>Page 104 : la VGE attire l'attention sur le fait que l'un des leviers majeurs aux mains des collectivités permettant d'agir sur le TIM est celui du stationnement parce qu'il permet de réduire l'offre. Il est absolument indispensable que ce levier soit clairement mentionné.</p>	Correction à apporter en cohérence avec la distinction des levier de mise en œuvre compris dans VTT versus les leviers complémentaires. Dans l'Annexe EES, ce levier est mentionné en p.57.
Ville de Meyrin	<p>p.109 :</p> <p>La question du développement de l'aéroport ne peut pas être occultée en matière de bruit, de pollution de l'air et d'impact sur le climat.</p>	Complément et mention de l'Aéroport ajouté p. 109
Ville de Meyrin	<p>p.109 :</p> <p>Les objectifs du plan climat cantonal en matière de diminution du trafic TIM doivent être repris dans la VTT. En particulier, l'augmentation des capacités de l'autoroute est une hérésie en matière de transfert modal.</p>	<p>Les objectifs de la VTT en matière de réduction du trafic TIM sont la conséquence directe des objectifs de réduction des émissions CO2 de la charte Grand Genève en transition, identique à ceux du plan climat cantonal.</p> <p>Concernant l'augmentation des capacités autoroutières, il ne s'agit pas d'une proposition de la VTT mais de projets issus des planifications suprarégionales, considérés comme des coups partis, dont la concrétisation ou le renoncement relève de décisions politiques qui ne sont pas en main directe des collectivités locales de l'agglomération.</p>
Ville de Versoix	1. Attente des illustrations et résultats à venir	Remarque n'appelant pas de correction du document
Ville de Versoix	2. Ce serait bien de savoir où on en est de part et d'autres de la frontières, avec des objectifs plus clairement chiffrés.	Nous n'avons pas de données à ce niveau de détail dans le cadre de la VTT.
Ville de Versoix	3. Ma question revient sur l'utilité de disposer d'une réflexion sur l'existence de plusieurs scénarios contrastés pour atteindre les objectifs.	Correction apportée p. 103

QUESTION : Pour chaque objectif, la présentation des résultats met en avant des "Leviers d'actions complémentaires" qui ne sont pas mentionnés dans la VTT, et qui doivent être activés si les objectifs ne sont pas atteints. Identifiez-vous d'autres leviers ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	une réponse écrite développée vous sera transmise par courrier dans les plus brefs délais où sont les résultats ?	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Association des Riverains de l'aéroport	Diminuer fortement les mouvements d'avions en commençant par les destinations atteignables en transports terrestres ou maritimes, ainsi que les vols lowcost qui créent des dégâts dans les régions de destinations.	Le transport aérien n'est pas de la compétence des partenaires de la VTT
Communauté de communes du Genevois	Page 107 (thématique eaux pluviales) Parmi les leviers d'actions, il manque selon nous une ambition en matière de gestion intégrée et durable des eaux pluviales à l'échelle du Grand Genève, à faire traduire dans les documents d'urbanisme et de planification. Sans une action résolue en faveur de la désimperméabilisation et de la déconnexion des eaux de pluie dans les nombreux secteurs artificialisés du territoire, les objectifs qualitatifs et quantitatifs de préservation du réseau hydrographique seront difficilement, sinon impossible à atteindre.	On parle de la ville éponge, ces notions en font partie
Communauté de communes du Genevois	(thématique GEMAPI) "(...) Cela implique d'engager des programmes majeurs d'études, d'ingénierie et de travaux et de les financer pour notamment mettre à ciel ouvert, renaturer et revitaliser entre 650 kilomètres et 1250 kilomètres linéaires de cours d'eau au total. Cela engage chaque année des travaux sur 26 kilomètres à 45 kilomètres par an entre 2025 et 2050 (...)." Cet objectif paraît quasi-irréaliste tant les moyens financiers et les procédures associées à ces travaux sont lourd(e)s. Est-il possible de comparer avec le rythme de restauration observé sur le territoire du Gd Genève au cours des 10 dernières années ?	Explication ajoutée au rapport: L'estimation du linéaire de cours d'eau à renaturer a été réalisée à partir de la géodonnée du réseau hydrographique mise à disposition par le SITG et de la géodonnée « EES-linéaire-réseau-hydrographique-arenaturer » produite dans le cadre de la VTT. Pour sortir un chiffre d'ordre globale à l'échelle de la VTT, il a fallu faire des hypothèses de travail à prendre avec précaution, notamment parce que les données sont manquantes côté français. Il s'agit surtout d'ordre de grandeur. Se référer p.83-84 de l'Annexe EES.
Communauté de communes du Genevois	En revanche le principe d'amplification des cours d'eau (empêcher toute nouvelle artificialisation des lits majeurs dans une bande de 50m de part et d'autre des cours d'eau) est une mesure d'évitement intéressante. Il faudra peut-être la moduler (à la baisse ou même à la hausse) en fonction des régimes des cours d'eau, des enjeux à protéger contre les inondations, des contraintes des secteurs traversés (secteurs urbains et ruraux).	Cette notion sera évidemment adaptée dans le cadre de son application qui relève plutôt des documents sectoriels ou propres à chaque territoire.
Commune Anthy sur Léman	Voir éléments dans la Q3.1	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Confignon	Le délai de réponse est véritablement trop court pour analyser plus précisément l'ensemble des documents et émettre des propositions circonstanciées.	La remarque n'appelle pas de modification du document
Commune de Marchissy	Mobilité publique : essais de transports publics gratuits versus dépendance aux énergies fossiles, empreinte écologique des véhicules non publics et coût géopolitique (minerais de la transition énergétique aux dépens de certaines populations)	Leviers ajoutés
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale de l'environnement	Objectif 3 : préservation et régénération de la biodiversité locale : « Reconsidérer les coups partis au niveau des infrastructures de transport routier » Le sens de cette phrase n'est pas clair. Le temps imparti pour cette consultation ne permet malheureusement pas d'identifier et coordonner une réponse par rapport aux Leviers d'actions complémentaires.	Correction apportée
Fédération Suisse des urbanistes	Mobilité durable : Les incohérences en termes de mobilité dans le cadre de la Vision Territoriale Transversale (VTT) nécessitent une attention particulière. Alors que la VTT identifie la nécessité d'une mobilité décarbonée, il est regrettable de constater que la question du transport aérien est totalement absente de ses considérations. En effet, le transport aérien est une source significative d'émissions de gaz à effet de serre et tend à augmenter, ce qui rend impérative une prise en compte sérieuse de ses impacts dans toute stratégie de mobilité durable. La croissance que connaît le trafic aérien, soutenu par des politiques publiques, est en train d'annihiler les efforts que font les collectivités pour réduire leur empreinte carbone.	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué.
Fédération Suisse des urbanistes	De plus, l'organisation du réseau ferroviaire le long des autoroutes, loin des centres urbains et des bourgs, apparaît comme une mesure incohérente.	La mention de cette infrastructure fait référence au projet mené par la confédération sur la nouvelle ligne Genève - Lausanne.
Fédération Suisse des urbanistes	Par ailleurs, le maintien de l'extension de la troisième voie autoroutière est également discutable. Cette infrastructure pourrait encourager l'utilisation accrue de véhicules individuels, ce qui va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion d'une mobilité durable.	Concernant l'augmentation des capacités autoroutières, il ne s'agit pas d'une proposition de la VTT mais de projets existants issus des planifications suprarégionales, considérés comme des coups partis, dont la concrétisation ou le renoncement relève de décisions politiques qui ne sont pas en main directe des collectivités locales de l'agglomération.
Fédération Suisse des urbanistes	En outre, la VTT pourrait aborder de manière plus approfondie la question de la vitesse et de la performance des infrastructures autoroutières. Plutôt que de simplement étendre la capacité des autoroutes, une approche alternative pourrait consister à réduire la vitesse maximale autorisée à 50-60 km/h. Cette mesure aurait le double avantage : de réduire les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances de bruit, augmenter significativement la capacité de l'infrastructure, rendre les transports publics plus attractifs en termes de temps de parcours et enfin favoriser une conduite plus prudente et respectueuse de l'environnement. Par ailleurs, les milliards économisés pourraient être investis dans le développement des infrastructures de transport public.	La VTT ne propose pas d'étendre la capacité des autoroutes et intègre déjà la réduction des vitesses.
Genève Aéroport	L'objectif 6 devrait mentionner le cadre du Plan sectoriel de l'infrastructure Aéronautique (PSIA) et notamment ses objectifs en matière de qualité de l'air et de bruit, pour l'aéroport.	Correction apportée

QUESTION : Pour chaque objectif, la présentation des résultats met en avant des "Leviers d'actions complémentaires" qui ne sont pas mentionnés dans la VTT, et qui doivent être activés si les objectifs ne sont pas atteints. Identifiez-vous d'autres leviers ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'eau	<p>Objectif 4 :</p> <p>1•Supprimer "qualité hydromorphologique", notion redondante avec "écomorphologie" précisée juste avant. 2•Adapter le 3ème paragraphe, qui laisse dans sa rédaction penser que l'amélioration de la qualité de l'eau ne sera pas qualifiable avec un indicateur alors que c'est le cas par le biais de l'indicateur "bon état" des eaux. 3•Ajouter un levier complémentaire : "tester et encourager des projets de revitalisation "low tech" des milieux aquatiques et humides, favorisant une hydrologie régénérative sur l'ensemble du territoire". 4•Dernier levier : corriger "STPE" par "STEP" ou préciser "stations d'épuration". 5•Ajouter un levier sur l'évaluation de l'empreinte eau, ou eau virtuelle, du Grand Genève. 6•Ajouter un levier sur l'encouragement de la réduction à la source de polluants (phytosanitaires, polluants éternels, micro plastiques...) 7•Ajouter un levier "Gérer les eaux pluviales à la source et renaturer les sols urbains." 8. L'objectif de 650 à 1250 km de cours d'eau à revitaliser nous semble élevé ?</p> <p>Objectif 5 9. Plus qu'une "désimperméabilisation", c'est une "re-fonctionnalisation" voire une "renaturation des sols" qu'il faut systématiser.</p>	Corrections apportées, leviers ajoutés
Office cantonal de l'environnement	Notion d'ambiances sonores: S'agissant des ambiances sonores, il convient de ne pas limiter cette thématique aux nuisances sonores induites par le trafic routier. En effet, la notion d'ambiances sonores comprend également le bruit perçu dans tous les espaces ouverts, y compris ceux qui ne sont pas à proximité des axes routiers.	Texte ajusté
Office cantonal de l'environnement	<p>Principaux leviers d'actions : S'agissant des principaux leviers d'actions complémentaire pour atteindre l'objectif 6, il convient de préciser ou reformuler les 2 leviers ci-après :</p> <p>a) Point de vigilance 1- Bois de chauffage : Il convient de mentionner un point de vigilance s'agissant des énergies renouvelables, notamment le bois de chauffage : l'installation de chaudières de grande puissance alimentées au bois devra être soumise à certaines conditions, notamment de filtration des fumées, afin de limiter les émissions polluantes (particules fines et d'oxydes d'azote) notamment dans certains périmètres (zones enclavées, milieu urbain, etc.).</p> <p>b) - Point de vigilance 2 – CAD : La planification énergétique doit être en mesure de dessiner le développement d'ici 2050 du réseau de chauffage à distance (CAD) en milieu urbain et suburbain. Même qualitative, cette information est importante pour estimer la réduction des émissions dues aux chauffages (individuels et habitats collectifs) reliés aux CAD.</p> <p>c) Remplacer la phrase "Planter des essences qui favorisent une bonne qualité de l'air" par "Planter des essences qui favorisent une amélioration de la qualité de l'air."</p> <p>d) - Point de vigilance – COV émis par les arbres Il faut promouvoir des espèces, notamment d'arbres, dont les caractéristiques végétales favorisent un captage de certains polluants (cf. ozone et particules fines) et qui parallèlement sont à l'origine de faibles émissions de composés organiques volatils biogènes COVB (précurseurs d'ozone) – cf. études Urbtrees et GAIA de l'EPFL.</p>	Correction apportée
Office cantonal de l'environnement	<p>Autres leviers qu'il convient de prévoir :</p> <p>1) →Intégrer systématiquement la notion d'ambiances sonores dans tous les plans directeurs des cantons (GE et VD), les Schémas de Cohérence Territoriaux (Genevois français) ainsi que les projets d'aménagement. 2) →Cartographier les environnements sonores identifiant les zones de calme et les identités bioacoustiques (trame blanche) à préserver 3) →Caractériser le trafic futur de l'ensemble des routes et voies ferroviaires du Grand Genève." - Point de vigilance : Il convient de développer, dans les meilleurs délais possibles, les modèles multimodaux de trafic (MMT) à l'échelle transfrontalière (Grand Genève) aux horizons 2030/2040/2050. Des informations même qualitatives, seraient de première importance pour pouvoir évaluer les impacts environnementaux (air et bruit). 4) →Viser la généralisation de la démarche THQMAT : Il serait intéressant de mentionner la démarche THQMAT dans le document VTT 2050- chapitre La circularité des ressources (Filières matériaux de construction) : il convient de viser la production et l'emploi de matériaux exempts de substances dangereuses, pour maximiser leur réemploi.</p>	Lever ajouté

QUESTION : Pour chaque objectif, la présentation des résultats met en avant des "Leviers d'actions complémentaires" qui ne sont pas mentionnés dans la VTT, et qui doivent être activés si les objectifs ne sont pas atteints. Identifiez-vous d'autres leviers ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>Levier objectif 1: Travaux à mener sur la réparation des appareils électriques (réparation, augmentation des années de garantie des appareils, allègements fiscaux sur la TVA des pièces détachées). Création d'une filière de réparation.</p> <p>Levier objectif 2: Recyclage des matériaux à l'échelle du Grand Genève. Mutualisation des installations, Création de nouvelles ressources par le biais du recyclage.</p> <p>Levier objectif 3. Requestionner la pratique du milieu agricole afin d'intégrer plus de biodiversité en zone agricole.</p> <p>Constitution de champs bocagers afin d'accueillir une plus grande biodiversité et un réseau de mobilité pour une multitude d'espèces. Créer un statut officiel intermédiaire entre l'exploitant agricole et le jardinier pratiquant dans les jardins familiaux afin de permettre à la population de pouvoir exploiter des parcelles agricoles, et ainsi pouvoir produire une alimentation locale et développer une pédagogie sur le sujet.</p> <p>Levier objectif 6. Valoriser la mobilité active par des incitations financières. Réduction de la vitesse motorisée sur tous les axes routiers. Hausse du prix de l'essence. Sécuriser la mobilité douce.</p> <p>N.B. Ayant suivi le groupe de coordination cantonale de la VTT, il s'agit de propositions personnelles qui n'engage pas l'OCLPF mais qui participe à atteindre les objectifs de la VTT.</p>	Leviers ajoutés
Office de l'urbanisme	<p>C'est peu compréhensible que des leviers d'action très concrets et parfois localisés soient énumérés ici alors que la VTT en elle-même ne mentionne pas de mesures spécifiques d'action. Cela renforce l'idée qu'il manque à la VTT une partie "fiches d'action". De ce fait, l'énumération de leviers d'action (qui sont en plus appelés "complémentaires", donnant à penser qu'ils viennent compléter d'autres leviers évoqués, ce qui n'est pas le cas) est problématique. Cela se ressent par exemple en P 106 sur la biodiversité, où on découvre des éléments très détaillés sur le développement du territoire tel que prévu par la VTT alors qu'on n'a pas eu l'occasion de découvrir ces projets dans le document! (Ex du nombre de corridors biologiques perturbés); idem P 108 3ème paragraphe : On ne découvre nulle part dans le texte où seraient situés les 1300 ha, cela semble énorme.</p> <p>La difficulté d'atteindre les six premiers objectifs du Grand Genève, semble amplifiée par le manque de priorisation du concept d'ensemble.</p>	Les mesures qui permettent d'atteindre les objectifs évalués sont listées et mieux distinguées des leviers complémentaires
Pic Vert	Respect des limites planétaires (p 105) Titre à modifier dans la mesure où, et le texte le dit, "une augmentation très importante de l'empreinte matière du territoire apparaît très probable en regard des projets prévus" et merci de rajouter "et des projets déjà engagés"	Pas de modification possible car il s'agit d'un objectif de base.
Pic Vert	<p>Leviers d'actions (p 105) et (p 106)</p> <p>Levier d'action à rajouter: Notre association considère que le Canton devrait profiter de son virage engagé en matière environnemental pour revoir à la baisse ses objectifs de densification, notamment en zone villas.</p> <p>La zone villas accueille 80% de la biodiversité des zones urbanisées du Canton selon les experts.</p> <p>Dès lors, en détruisant la zone villas pour y construire des immeubles d'habitation, le Canton irait clairement à l'encontre de ses objectifs environnementaux.</p>	Les densités à atteindre en zone villa seront définies en fonctions de différents critères (localisation, desserte, qualités environnementales, patrimoniales etc.
Pic Vert	(p 107) il faut 5 ans au canton pour répondre à une motion (M2457) demandant exactement de planifier à l'échelle du Grand Genève la gestion de l'eau et son traitement. On n'ose pas imaginer le temps long pour atteindre cet objectif autrement que par des intentions.	Commentaire n'appelant pas de modification du document Des collaborations transfrontalières sont en cours concernant la gestion de l'eau.
Pic Vert	<p>(p108)</p> <p>Oui pour le moratoire proposé sur les extensions et à nouveau, comme précité, notre association considère que le Canton devrait profiter de son virage engagé en matière environnemental pour revoir à la baisse ses objectifs de densification, notamment en zone villas.</p> <p>La zone villas accueille 80% de la biodiversité des zones urbanisées du Canton selon les experts.</p> <p>Dès lors, en détruisant la zone villas pour y construire des immeubles d'habitation, le Canton irait clairement à l'encontre de ses objectifs environnementaux.</p> <p>A rajouter Stopper les projets de décharges sinon l'objectif de réemploi et de recyclage des matériaux restera vain</p>	Le réemploi et le recyclage participent à la réduction des matériaux mis en décharge, mais celle-ci reste nécessaire.
Pic Vert	(p109) Mais où est donc passé l'aéroport ? Il n'est nulle part mentionné dans ce document alors qu'il représente la source majeure en terme de CO2 et autres NOx et d'impact de bruit pour les habitants.	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué. Le PDCn proposera un projet de territoire spécifique pour les secteurs situés sous les courbes de bruit des avions (étude de base en cours).
Ville de Carouge	Voir ci-dessus	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Genève	La VGE souhaite l'intégration d'un paragraphe sur le levier du stationnement (avec des mesures plus restrictives dans les agglôs) conçue selon une même orientation et en même temps dans tous les territoires => ce serait un vrai levier	Levier ajouté en commentaire
Ville de Versoix	Quid des objectifs réduction des inégalités socio-économiques? La transition n'est-elle pas non seulement écologique mais aussi sociale et solidaire?	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
WWF Genève	p. 106 : Les leviers complémentaires de l'objectif 3 sont primordiaux. A notre avis ces leviers doivent être mis en œuvre dès à présent, du moins pour ce qui concerne les « coups partis » au niveau des infrastructures de transport routier ou les stratégies, les projets et les planifications. Les objectifs sont nécessaires, mais sont très ambitieux. Il faudra mobiliser beaucoup de ressources pour les atteindre.	Les leviers de mise en œuvre de la VTT versus les leviers complémentaires sont précisés pour chaque objectif

QUESTION : Au vue des résultats présentés dans ce chapitre 3, quelles autres propositions formulerez-vous ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	le premier résultat qui devrait être garanti c'est le maintien voir le développement d'une agriculture locale productrice de biens alimentaires afin de nourrir la population en réduisant drastiquement les déplacements et les importations inutiles vectrices de CO2	Notion présente dans la stratégie (p. 83-84)
Association pour le Bateau Genève	Encore : développer les objectifs et indicateurs autour des questions de justice sociale et de circularité dans le cadre territorial : réduction des inéquités d'accès, aux infrastructures à l'emploi, aux services, aux modes de mobilité, à l'alimentation, etc.	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Commission d'aménagement du territoire	Se posent ici les questions de l'adéquation entre la VTT et les mesures légales en cours proposer à chaque canton/pays/départements etc. et naturellement la temporalité de la mise en oeuvre de la vision.	la remarque n'appelle pas de modification du document
Communauté de communes du Genevois	Page 108 - thématique eaux pluviales « Placer la protection des sols et des sous-sols au cœur des pesées d'intérêts en les considérant dans toutes leurs propriétés et fonctions » --> cela suppose de remettre en cause la tendance actuelle consistant à compenser la désimpermeabilisations en surface par la création de parkings souterrains, et l'attribution de plusieurs places de stationnement à chaque nouveau logement. Indirectement, la réduction des volumes de matériaux extraits du sous-sol pour la réalisation de parkings souterrains pourrait diminuer le besoin de recherche d'exutoires pour déchets inertes, dont le stockage nécessite également d'artificialiser des surfaces importantes.	Levier ajouté
Commune Anthy sur Léman	Voir éléments dans la Q3.1	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune Archamps	Nous adhérons aux enjeux environnementaux. C'est en effet une vision que nous appliquons déjà sur notre commune. Nous émettons néanmoins quelques réserves : •Qu'en est-il de l'éducation et de la santé ? Nous pensons qu'il serait judicieux de rendre accessibles les universités et les grandes écoles aux enfants du territoires et qu'une aide serait la bienvenue pour les infrastructure du Grand Genève Santé, mobilité, éducation et social. •Il nous semblerait utile d'apporter une aide à la CCG dans le but d'un projet d'interface entre la croix de Rozon, la sortie d'autoroute d'Archparc, le pont de combe et RD 1206. •Une aide serait également utile pour une ligne de bus en Beaumont – Archamps et la Croix de Rozon •La carte de la page 45 fait mal ressortir les spécificités entre les hameaux et les centre bourgs qui ont des densités plus fortes (exemple Archamps et Collonges-sous-Salève)	Les pages 41, 42, 43 de l'Annexe EES dans le rapport principal traitent de ces 4 derniers objectifs. Un résumé un été ajouté au rapport VTT dans ce chapitre.
Commune de Gilly	Aucune	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de La Roche-sur-Foron	Compte-tenu de l'incapacité de la SNCF à répondre rapidement (avant 2050) à un accroissement des flux induits par une application sans faille de la VTT, il est dommage que ne soient pas évoquées les pistes, déjà exploitées ailleurs (métropole de Grenoble) de l'utilisation des autoroutes comme vecteurs de transports en commun par bus, avec construction d'un véritable réseau de bus à très haut niveau de service	Cette piste est évoquée dans la stratégie multimodale transfrontalière et dans le chapitre sur la mise en réseau. La proposition de cars express introduite dans la VTT vise des réponses à court terme là où la desserte ne pourra être améliorée qu'à plus long terme
Commune de Marchissy	Il reste beaucoup de lieux à rénover pour améliorer les bilans carbone : un bâtiment public pour des logements et fonctions sociales devrait servir de cas pilote pour le futur: autonomie en eau, en énergie et en nourriture de base	Notion déjà très présente dans le document
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	Objectif 5 : préservation et amélioration de la qualité des sols et des ressources du sous-sol Il s'agit sans doute de la partie de la VTT la plus problématique. On constate un décalage complet entre les objectifs de la VTT et les besoins de la population (se référer aux réponses ci-dessus aux questions 2.2 et 2.4). La FMB approuve l'objectif de prioriser l'urbanisation vers l'intérieur, mais s'élève contre les velléités de la VTT de revoir à la baisse les projets d'aménagement d'ores et déjà prévus. Genève fait face à un déficit important et historique en capacités de logements ; l'aménagement du territoire doit y remédier et non pas pérenniser cette situation et les effets négatifs qui en découlent (logement de la population dans la zone frontière, etc.).	Sur le canton de Genève, la nécessité de renoncer à des extensions urbaines prévues est le fait principalement de la limite imposée par le quota de surfaces d'assolement (SDA) que le canton doit garantir. La marge diminuant, les extensions reportées à l'horizon 2040 dans le PDCn 2030 ne pourront être réalisées et une partie des extensions encore prévue pour l'horizon 2030 devront être également abandonnées. Le PDCn devra présenter sa stratégie dans le cadre de la prochaine révision.
Fondation pour les terrains industriels	A la vue des objectifs de régénération et de densification du tissu bâti actuel, une place accrue doit être réservée au secteur de la construction (gros œuvre, et second œuvre) sur le territoire. Cela doit être fait en priorité en préservant les zones industrielles et artisanales actuelles, à proximité des zones de logement, pour ne pas augmenter la mobilité professionnelle, rallonger les temps de déplacement, et globalement renchérir les coûts de transformation, rénovation, construction. Cette proposition peut être porter la régénération des zones industrielles, qui doit être une priorité pour garantir une activité de soutien à la transition du parc bâti suffisante.	Complément ajouté p. 71
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	Pour les espaces publics: mutualiser les espaces publics /services/ transports Logements: permettre plus facilement de nouvelles typologie de logements (moins de m2 par habitant/pièce)	Complément ajouté p. 104
Office cantonal de l'environnement	Aucune référence n'est faite à Pact' matière dans le document VTT. Il faut l'ajouter en p. 105 (Objectif 2): "Malgré le manque de données mobilisables, une augmentation très importante de l'empreinte matière du territoire apparaît donc comme très probable à l'horizon 2050 au regard de l'importance de l'ensemble des projets (construction neuve/rénovation du parc bâti, infrastructures de transports, etc.) prévus. Aussi la mise en place de conditions-cadres territoriales assurant la concrétisation et l'accélération du principe de la "Circularité des ressources" du territoire apparaît donc indispensable, ce qui passe notamment par la mise en oeuvre sans tarder du programme PACT'Matière".	Complément ajouté p. 105

QUESTION : Au vue des résultats présentés dans ce chapitre 3, quelles autres propositions formulerez-vous ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Parti libéral radical	Pour l'objectif 6, la qualité de l'air et l'assainissement des nuisances sonores ne doit pas se faire au détriment du transport de personnes et de marchandises. Une suggestion par rapports aux mesures OPAM: ne pas péjorer le développement de projet à proximité de certaines voiries mais plutôt réglementer ce transport.	OPAM: sujet traité à l'échelle cantonale, sort du cadre de la VTT. La notion d'OPAM n'existe pas côté français (d'autres termes). Le chapitre 4 de l'annexe EES explicite néanmoins ces problématiques (qui ne font pas partie des objectifs de la Charte).
Pic Vert	Oser aborder l'impact de l'aéroport et proposer des pistes sinon la vision territoriale ne sera pas complète	L'aéroport étant de compétence fédérale il n'est pas intégré dans cette EES. Les incidences de cette infrastructure et de son développement sur l'environnement et le climat sont néanmoins précisément monitorées, et des objectifs de réduction sont définis et des mesures sont prises par l'aéroport qui s'est engagé à diminuer ces impacts dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Un bilan annuel est effectué. Le PDCn proposera un projet de territoire spécifique pour les secteurs situés sous les courbes de bruit des avions (étude de base en cours).
Urbanistes des Territoires	Les 10 objectifs paraissent correspondre aux attentes.	la remarque n'appelle pas de modification du document
Ville de Versoix	Il pourrait avoir une présentations des leviers d'action synthétique sous forme de grille, comme celle présentée après les Mesures pp118-119.	Les leviers VTT et les leviers complémentaires sont distingués

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 4, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	faire vite n'est pas conjugable avec le temporalité agricole (une année une récolte) et la politique agricole fédérale qui est modifiée plusieurs fois par années via des ordonnances fédérales	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	Le levier de « Faire vite et ensemble » le territoire nécessite à la fois des ressources financières et des changements de réglementations. Il nécessite aussi un changement des comportements et de paradigmes. Cette partie est à alimenter par des discussions politiques complémentaires sur les conditions de mise en œuvre de la Vision Territoriale Transfrontalière, dans lesquelles la question de la solidarité financière transfrontalière doit trouver toute sa place.	C'est en effet un aspect important. Cependant, la VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment). La question réglementaire fait l'objet d'un chapitre spécifique dans le chapitre 4.
Association Transports et Environnement	Plans d'action : si ça se réalise ce serait excellent mais ça doit impérativement être réalisé et les moyens doivent y être attelés	La VTT constitue plutôt un "document méta" et donne des pistes de mise en œuvre. La question des moyens à disposition relève plutôt d'approches sectorielles ou partenariales à travers, principalement à travers des plans d'action qui devraient mettre en œuvre la VTT.
Commission de l'urbanisme	Dans la stratégie de mise en œuvre, la temporalité des actions devrait être identifiée avec des mesures à court, moyen et long terme. Cela permettrait de préciser comment ces actions peuvent s'insérer, évoquer les acteurs à mobiliser et permettre le suivi de leur mise en œuvre.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Communauté d'Agglomération du Pays de Gex	1. Des financements à conforter Pays de Gex Agglomération estime qu'il est nécessaire de concrétiser les réflexions sur le fond d'agglomération afin de parvenir à une participation financière équitable entre les territoires notamment sur les infrastructures de mobilité (parking relais et pistes modes actifs). Le financement de ces infrastructures doit être envisagé comme mesure d'urgence pour inciter à l'utilisation des transports en commun et accompagner la politique de Genève en matière de stationnement. Pour autant ce financement ne doit pas s'arrêter aux seuls projets d'agglomération. 2. Des stratégies de mise en œuvre En conclusion, sur les stratégies de mise en œuvre, la planification doit être accompagnée de stratégies à plus courts termes. Il nous semble important de travailler sur le renforcement de la coopération dans le traitement des déséquilibres pour garantir un territoire juste et équitable notamment en construisant des stratégies opérationnelles et financières en matière de foncier et de logements et des outils et dispositifs introduisant des mécanismes de solidarité et de réciprocité des territoires (équipements/services publics, économie, santé...) Il nous appartient enfin de réfléchir à une action conjointe sur la formation et valorisation des métiers dans le domaine de la santé notamment.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commune de Confignon	A l'instar du projet d'agglomération réunissant les différentes mesures et leur financement par la Confédération, le Canton et les Communes, il est nécessaire d'identifier les espaces et équipements publics (espaces verts, écoles primaires, parascolaires, crèches, équipements socio-culturels et sportifs) à réaliser pour chaque développement en cohérence avec la capacité d'accueil et le nombre de 150'000 nouveaux habitants sur le territoire cantonal, soit plus de 30'000 enfants et jeunes de 0 à 20 ans. Si le nombre de logements construits est en constante augmentation, le déficit du nombre de classes dans les écoles primaires et secondaires est inquiétant au vu du nombre de containers aménagés ces dernières années. Le nombre de places en crèche est également sous-doté par rapport aux besoins. Les difficultés d'accueil au parascolaire sont aussi préoccupantes. Une planification financière de ces équipements publics est absolument indispensable pour aider les communes à les construire, les différents fonds n'étant pas suffisants.	L'étude Capacité d'accueil comprend un chapitre portant sur les besoins de création d'équipements en adéquation avec les projections de population. Celui-ci va intégrer le document principal (chapitre 2.2.1 - double page consacrée aux capacités d'accueil).
Commune de Marchissy	"Faire vite et ensemble" ne donne pas d'analyse sur les effets leviers par franc investi par mesure	Le Chapitre 4 de la Vision territoriale transfrontalière a été remanié avec de distinguer ce qui relève du domaine de la planification et de l'aménagement du territoire, des autres politiques publiques complémentaires (ex : logement, santé, eau...) qui pourraient donner lieu à de nouvelles démarches collaboratives à l'échelle du Grand Genève. Le rapport coût-efficacité des mesures est systématiquement analysé dans les instruments de mise en œuvre spécifique (notamment projets d'agglomération).
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale de l'environnement	L'identification d'actions immédiates, de chantiers légaux, de planification et de projets fédérateurs est difficile à réaliser de manière exhaustive dans le délai de cette consultation. Seuls certains éléments sont apportés dans les points suivants.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Direction générale du territoire et du logement	L'objectif de la neutralité carbone d'ici 2050 (25 ans seulement) mérite une attention particulière. On ne pourra pas concentrer les efforts à la fois sur l'assainissement et la création pour faire face au manque quantitatif de logements (matériaux et main-d'œuvre) d'où remarque plus haut.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 4, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>□ Se référer aux réponses aux questions 1.1, 2.2 et 2.4</p> <p>Nous éviterons les redites ici en renvoyant aux questions ci-dessus. Ceci étant posé, ce chapitre, singulièrement la partie « planification » en page 115, contient nombre d'éléments auxquels la FMB s'oppose avec force.</p> <p>Faisant écho aux réponses mentionnées ci-dessus, la FMB souligne que la VTT n'a aucune portée et aucun fondement légaux. La page 115 semble octroyer un rôle fondamental à la VTT dans l'aménagement du territoire du canton, la plaçant « au-dessus » du Plan directeur. Or, cela contredit expressément le cadre légal.</p> <p>Dans cette optique, la FMB s'oppose en bloc à l'affirmation suivante donnée en page 115 :</p> <p>« Pour le canton de Genève, la Vision territoriale transfrontalière alimente dès à présent les premiers travaux de la révision du Plan directeur cantonal avec l'intention de favoriser la mise en oeuvre, par le biais des principes suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Instaurer la logique d'un instrument dynamique et partenarial, -Faciliter dès à présent, à l'échelle cantonale la concrétisation des propositions de la VTT, -Tenir compte des différents rythmes d'évolution des politiques publiques. <p>Dans un premier temps, une quatrième mise à jour du PDCn 2030 sera menée en parallèle à la préparation du PDCn 2050. Elle sera l'occasion d'effectuer les premières réorientations jugées nécessaires : suppression et adaptation des projets, moratoires éventuels de projets n'allant pas dans le sens des nouveaux objectifs ou priorisation des projets avec effet de levier pour la transition écologique.</p> <p>Dans un second temps, le projet de territoire sera renouvelé : le Concept du PDCn sera entièrement remanié, à l'aune des enjeux de la transition écologique et des principes de la VTT. La plus grande partie des domaines du schéma directeur (stratégie d'urbanisation, environnement, mobilité, etc.) sera revisitée et renforcée. Le but est une adoption du PDCn 2050 par le Grand Conseil avant 2028. »</p> <p>Cette vision des choses et du rôle de la VTT est inacceptable politiquement, en plus d'être contraire au droit.</p> <p>En particulier, la FMB s'oppose très fermement (et s'assurera le cas échéant que cet enjeu soit porté sur le plan politique, notamment au Grand Conseil) à ce que les « réflexions » sous l'égide de la VTT donne lieu à toute suppression ou adaptation à la baisse des projets d'aménagement en cours et d'ores et déjà prévus par le Plan directeur 2030.</p>	Pas de modification à apporter.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>• Se référer aux réponses aux questions 1.1, 2.2 et 2.4</p> <p>Nous éviterons les redites ici en renvoyant aux questions ci-dessus. Ceci étant posé, ce chapitre, singulièrement la partie « planification » en page 115, contient nombre d'éléments auxquels la FMB s'oppose avec force.</p> <p>Faisant écho aux réponses mentionnées ci-dessus, la FMB souligne que la VTT n'a aucune portée et aucun fondement légaux. La page 115 semble octroyer un rôle fondamental à la VTT dans l'aménagement du territoire du canton, la plaçant « au-dessus » du Plan directeur. Or, cela contredit expressément le cadre légal.</p> <p>Dans cette optique, la FMB s'oppose en bloc à l'affirmation suivante donnée en page 115 :</p> <p>« Pour le canton de Genève, la Vision territoriale transfrontalière alimente dès à présent les premiers travaux de la révision du Plan directeur cantonal avec l'intention de favoriser la mise en oeuvre, par le biais des principes suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Instaurer la logique d'un instrument dynamique et partenarial, -Faciliter dès à présent, à l'échelle cantonale la concrétisation des propositions de la VTT, -Tenir compte des différents rythmes d'évolution des politiques publiques. <p>Dans un premier temps, une quatrième mise à jour du PDCn 2030 sera menée en parallèle à la préparation du PDCn 2050. Elle sera l'occasion d'effectuer les premières réorientations jugées nécessaires : suppression et adaptation des projets, moratoires éventuels de projets n'allant pas dans le sens des nouveaux objectifs ou priorisation des projets avec effet de levier pour la transition écologique.</p> <p>Dans un second temps, le projet de territoire sera renouvelé : le Concept du PDCn sera entièrement remanié, à l'aune des enjeux de la transition écologique et des principes de la VTT. La plus grande partie des domaines du schéma directeur (stratégie d'urbanisation, environnement, mobilité, etc.) sera revisitée et renforcée. Le but est une adoption du PDCn 2050 par le Grand Conseil avant 2028. »</p> <p>Cette vision des choses et du rôle de la VTT est inacceptable politiquement, en plus d'être contraire au droit.</p> <p>En particulier, la FMB s'oppose très fermement (et s'assurera le cas échéant que cet enjeu soit porté sur le plan politique, notamment au Grand Conseil) à ce que les « réflexions » sous l'égide de la VTT donne lieu à toute suppression ou adaptation à la baisse des projets d'aménagement en cours et d'ores et déjà prévus par le Plan directeur 2030.</p>	Pas de modification à apporter.
Fondation pour les terrains industriels	Le chapitre semble peu concret pour envisager une mise en œuvre à court ou moyen terme.	N'appel pas de modification du document.
Genèvemobilité	Comme déjà indiqué en introduction, la VTT ne saurait servir de base aux réflexions concernant l'élaboration du futur PDCn. D'une part parce qu'elle relève davantage d'une vision de préservation de la nature que d'aménagement. D'autre part parce qu'elle ignore de facto les réalités et l'opinion d'une partie importante des acteurs concernés. Dans une démocratie aussi vivante que la nôtre, tant les commissions officielles que les consultations ont pour mission de préparer des décisions politiques qui soient susceptibles d'être acceptées par le grand nombre d'acteurs possibles, et à tout le moins une majorité. Il est donc inacceptable que cet exercice partiel puisse servir de base à quoi que ce soit.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Globalement sur ce chapitre 4, pensez-vous que certains éléments requièrent une clarification et/ou souhaitez-vous nous faire part de remarques complémentaires ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Groupement des communes Arve&Lac	Ce chapitre est peu développé, ce que les communes d'Arve & Lac regrettent. Deux grands chapitres ressortent néanmoins comme particulièrement importants : les transports publics et l'énergie. En matière de transports publics (au sens large), il est nécessaire de développer les voies réservées aux bus (sites propres), la vitesse commerciale, les cadences, et de simplifier le système d'achat des billets (extrêmement compliqué dès qu'on traverse la frontière). L'harmonisation des tarifs des parkings et P&R permettrait aussi de rationaliser les déplacements en ville. En matière d'énergie, les communes ne voient pas comment réaliser la transition, en l'absence de tout projet dans ce secteur du canton. Les moyens des communes sont trop limités par rapport à l'ampleur des enjeux.	Certaines de ces propositions complémentaires sont intégrées dans le chapitre 4.
Les Vert-e-s genevois-es	Dans la pratique : ce document mériterait de mettre à disposition des outils très concrets, largement distribués, sur le modèle de ce qui est fait en fin de document : avec pour chaque prochain projet d'aménagement une check-list à vérifier pour être sûr que les valeurs et principes portés par la VTT ruissellent dans les projets concrets du Grand Genève.	La VTT constitue plutôt un "document méta" et donne des pistes de mise en œuvre. La mise à disposition d'outils relève plutôt d'approches sectorielles ou partenariales à travers par exemple les PDCn ou les SCOT ou encore les plans d'action qui devraient mettre en œuvre la VTT.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	La portée du volet "mis en œuvre" de ce document doit être mieux explicitée. Ce n'est pas une mise en œuvre opérationnelle, qui se substituerait aux documents d'urbanisme. D'une manière générale, le document doit rester au stade du concept. Les tentatives de coupes types (rue, place, etc.) sont incomplètes, trop générales pour être utiles en phase de mise en œuvre. Cela décrédibilise le document. La mise en œuvre doit rester de nouveaux développements de principes.	La VTT est un document englobant qui devra être ensuite décliné à travers des outils sectoriels ou propres à chaque partenaire. L'objectif du chapitre "Mise en œuvre" est bien d'indiquer les suites qui devraient / pourraient lui être données.
Office cantonal de l'eau	Nous nous interrogeons sur la pertinence de garder cette partie comme chapitre de la VTT. Sur le tableau de la page 118, nous sommes surpris que la première action envisagée pour le réseau hydrographique soit d'"Elaborer une vision et une planification directrice d'échelle transfrontalière en matière d'eau potable". Il conviendrait d'adapter 1) avec des exemples d'actions concrètes et 2) parler du réseau hydrographique en premier lieu.	Ce tableau synthétise différentes actions évoquées tout au long du document pour en indiquer la portée et les pistes de mise en œuvre. Il s'agit de différents types allant de la planification à la réalisation qui pourrait être immédiate car rien ne l'empêche. Le tableau est ajusté dans la version finale.
Office cantonal des transports	La question du développement des transports publics transfrontaliers, tant en ce qui concerne les leviers organisationnels que financiers, ressort dans plusieurs chapitres de la mise en œuvre. Ils pourraient ainsi constituer un grand projet thématique fédérateur appliqué à l'échelle de l'ensemble de la région, comme cela avait été le cas au début des années 2000 avec le schéma de développement des transports publics régionaux (DTPR), élaboré par les autorités compétentes transfrontalières à l'époque.	Ce sujet est évoqué au chapitre 4.2
Office de l'urbanisme	Cette partie est la partie la plus importante du document car elle donne la portée du document : une vision qui se déclinera dans les panifications et les projets. Elle n'est pas suffisamment étayée et donne l'impression de ne pas être aboutie. Elle nécessite un travail complémentaire important, des ateliers de travail spécifiques. En l'état, il est renvoyé aux planifications subséquentes pour traduire les orientations de la VTT, qui elles-mêmes ne sont spatialement pas bien définies. Ce chapitre doit être ajusté et cohérent avec le chapitre Portée du document : Dans la portée du document il est écrit : "Elle propose des orientations et des principes d'aménagement, qu'elle décline et illustre en actions à mener pour les concrétiser". En l'état, la partie mise en œuvre n'aborde pas concrètement ces actions. Nous proposons soit de renforcer soit de supprimer le chapitre mise en œuvre et de préciser que la mise en œuvre de la VTT se fasse à travers les planifications directrices des différents partenaires. La VTT pourrait assurer un rôle de coordination / plateforme de coordination entre ces partenaires. Propositions d'actions et de mesures complémentaires : oProlonger les voies vertes existantes et en projet et développer les connexions de rabattement tangentiel depuis les quartiers oRequalifier les préaux d'école et les parvis d'équipements publics. Les écoles secondaires sur le canton de Genève représentent à elle seules 65 ha d'extérieurs qui sont pratiqués par près de 40'000 élèves et près de 5000 enseignants. Le potentiel en termes d'espaces publics à l'échelle de l'agglomération est énorme. oMettre en place une ceinture périphérique de parcs	Des corrections seront apportées au tableau de mise en œuvre du chapitre 4.
Parti libéral radical	Le ratio habitant / emploi ne pourra pas être résolu iniquement par des questions urbanistiques. Il s'agirait de créer des conditions cadres du côté français qui pourrait favoriser la création d'emploi (facilités administratives et financières). Le principe de la zone franche pourrait être réactivée.	C'est en effet une piste. Cependant, la VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Service du territoire de la Ville de Nyon	La VTT est le fil rouge pour le développement territorial.	N'appel pas de modification du document.
Urbanistes des Territoires	Seul le Canton de Genève est traité ... ni Vaud, ni le Genevois français (qui comprennent les territoires de l'Ain et ceux de la Haute Savoie).	Ce n'est pas le cas. C'est l'ensemble du Grand Genève qui est traité dans la VTT.
Ville de Genève	Actions sur le stationnement déjà mentionné (à voir quel serait le meilleur emplacement dans le document final)	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Versoix	Le chapitre est trop court et se borne au constat de l'urgence d'agir: des pistes de réflexion sur la gouvernance démocratique, l'acceptabilité sociale et les transformations de l'économie devraient être abordées.	Le Chapitre 4 de la Vision territoriale transfrontalière a été remanié avec de distinguer ce qui relève du domaine de la planification et de l'aménagement du territoire, des autres politiques publiques complémentaires (ex : logement, santé, eau...) qui donneront lieu à de nouvelles démarches collaboratives à l'échelle du Grand Genève.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Actions immédiates », identifiez-vous d'autres « Actions immédiates » qui devraient être mentionnées dans la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	l'agriculture genevoise à un besoin urgent d'un réseau d'irrigation qui lui soit dédiée (eau non traitée)	Après vérification, Cette remarque n'appelle pas de modification du document (sujet déjà évoqué par ailleurs dans le chapitre 2).
Annemasse Agglo	Les « questions d'éventuelles nouvelles sources de financement de la mobilité » sont posées. Annemasse Agglo propose que soit précisé le terme de « source de financement transfrontalier » : « En matière de transport public, il s'agira en particulier d'identifier et de déployer les leviers organisationnels et financiers qui permettront d'accompagner la forte montée en puissance nécessaire dans l'exploitation des transports publics. Cela pose en particulier des questions d'éventuelles nouvelles sources de financement transfrontalier de la mobilité. ». De même, les conditions « d'une collaboration et d'une solidarité à l'échelle de l'agglomération » sur la gestion de l'eau doit aussi s'accompagner de financements conjoints. Ce volet financier doit être précisé.	Clarifications apportées dans le texte.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	Une action immédiate est de fortement accélérer la construction de liaisons cyclables. Ceci inclut d'enlever les goulots d'étranglement. (Exemple : Porte de France, qui sera enfin améliorée) Exemple : Ca fait plus que 10 ans que le Pays de Gex promet de créer une véloroute Gex-Ferney-Genève. A ce stade, moins que la moitié est fait. (Maconnex-Ferney). Une telle lenteur est inacceptable, et probablement due à manque d'ambition initiale. APiCy a aussi très longtemps œuvré pour une meilleure sécurité cycliste à la Porte de France, qui d'après nos membres est un frein majeur à leur utilisation de vélos. (Le dernier projet du département tient compte des remarques de l'APiCy) Il faut que toutes les douanes soient accessibles aux vélos, 24x7, même quand c'est fermé pour le trafic automobile. (Exemple : Bourdigny, il faut sortir complètement de la route, pour traverser.) Il faut avoir un seul système Vélo Libre Service pour tout le Grand-Genève. (Exemple à suivre : Italie-Slovenie) Il faut surtout encourager les jeunes de faire du vélo. C'est bien pour leur santé, et certains vont continuer à faire du vélo en grandissant. Donc il faut faire des formations étendues aux jeunes, et surtout améliorer les accès cyclistes aux collèges et lycées.	La possibilité de recourir à des aménagements tactiques a été ajoutée dans les actions immédiates du Chapitre 4.
Association pour le Bateau Genève	Mener rapidement une/des étude(s) complémentaires sur les questions sociales et la précarité (ou les risques de précarisation ou d'accentuation de la précarité) dans le Grand Genève, afin de pouvoir objectiver les risques, les opportunités et les nécessités d'action dans le cadre de la VTT qui, s'ils sont ignorés, poseront sans nul doute des obstacles majeurs à la mise en oeuvre de la vision ici présentée.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	Aménagements cyclables tactiques ! Réalisable immédiatement.	La possibilité de recourir à des aménagements tactiques a été ajoutée dans les actions immédiates du Chapitre 4.
Commission de l'urbanisme	- En matière de transports publics, identifier immédiatement les liaisons contre-performantes par rapport à la voiture : par exemple Collex-Bossy-Genève, Viry-Genève, Douvaine, etc. - Relancer la création des P+R côté France, avec des lignes de TC performantes. - En matière d'accès au logement, donner les mêmes droits à tous les habitants du Grand Genève en révisant les dispositions bloquantes pour les nouveaux arrivants. - Faciliter l'installation à Genève pour les nouveaux employés ou obliger les employeurs (notamment publics) à proposer des solutions de logement à leurs nouveaux employés. Par exemple, les gros employeurs notamment publics (Etat, Hôpital, AIG, etc.) pourraient être tenus de créer une ou des bourses au logement pour accueillir les nouveaux employés. - Instaurer un fonds transfrontalier pour la création de logement accessible à l'instar d'un fonds pour les questions de mobilité. De nouvelles formes de solidarité entre les habitants aux situations plus ou moins tendues pourraient aussi être trouvées : les difficultés d'accessibilité au logement touchent les employés genevois habitant Genève et les employés français habitant sur France, la situation frontalière étant plus confortable du point de vue de l'accessibilité au logement.	Plusieurs de ces éléments viennent compléter le chapitre
Commission des monuments de la nature et des sites	Actions immédiates: pourquoi toutes les actions sont décrites au futur: il faut les mettre au présent! Propositions d'actions: plantations d'arbres (30 ans avant une bonne taille), autant dans les périmètres urbains qu'en zone agricole (ex. bocages, allées,...)	Cette proposition est reprise dans le chapitre 4.
Communauté de communes du Genevois	Remarque mobilité : Il faudrait développer la stratégie de rabattement avec le sujet du stationnement type P+R et sa tarification. La place du stationnement est décrite selon le type de voirie mais peu développée dans la mise en réseau.	Des compléments sont apportés allant dans ce sens.
Commune Anthy sur Léman	Un enjeu stratégique est la facilité d'accès aux transports en commune du territoire. Il faudrait un billet unique de transport pour accéder au réseau, aussi bien sur France que sur Suisse. Sans oublier l'intégration de la CCPEVA dans cette organisation	Le paragraphe Actions immédiate précise que l'unification de la billetterie est un enjeu en matière de mobilité. Le périmètre de cette unification reste à définir.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Actions immédiates », identifiez-vous d'autres « Actions immédiates » qui devraient être mentionnées dans la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune de Confignon	Ce chapitre doit bien sûr être complété avec de nombreuses mesures à prendre à court terme. Le délai de réponse est malheureusement trop court pour y répondre. Une offre de car express depuis la région frontalière au cœur de l'agglomération et la réservation de voies de circulation pour ce type de transport et le covoiturage pourraient être mises en œuvre dans un délai relativement court et permettraient une réduction rapide du nombre de TIM traversant la frontière diminuant ainsi les nombreuses heures d'embouteillages par jour sur notre territoire et les GES. Des P+R en région frontalière pourraient aussi avoir un impact positif sur la mobilité et la réduction des GES. Selon le rapport de septembre en page 27, il est indiqué « Au sud du PACA, un système de bus interurbain de haute performance est à mettre en place entre le centre d'Annecy et le cœur d'agglomération, par exemple à Lancy-Pont-Rouge permettant d'enrayer le développement non maîtrisé du trafic individuel motorisé.	Ces propositions sont déjà intégrées à la VTT (Chapitre 2)
Commune de Crans	Il me paraît important de souligner le rôle de certaines entités, telle la Confédération ou les CFF par exemple, pour que certaines de ces actions immédiates puissent être réalisées, notamment pour les infrastructures pour les transports publics.	Ce sujet est évoqué dans le chapitre traitant du cadre de la VTT, le rôle des entités supérieures est en outre rappelé dans le paragraphe Chantiers légaux et réglementaires.
Commune de Marchissy	Autopartage de véhicules entre concitoyens : les assureurs ont un rôle à jouer avec des investissements de véhicules standards peu gourmands en énergie et avec un système plus flexible que Mobilis: il faut que ce soit à des échelles plus petites comme celle de village. Cela créerait aussi des liens sociaux	Cette remarque n'appelle pas de modification du document (sujet déjà évoqué).
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Rolle	Peut-être qu'il serait judicieux de reprendre les principaux leviers d'actions complémentaires listés dans le chapitre 3 afin de les ancrer en actions immédiates (par ex. « moratoire sur les extensions de la tache urbaine »)	Cette remarque n'appelle pas de modification du document (sujet déjà évoqué au chapitre 3).
Fédération Suisse des urbanistes	Priorisation : La VTT identifie les actions à l'horizon 2050. Il est impératif que cette vision à long terme soit accompagnée d'une stratégie claire pour prioriser dès maintenant les mesures nécessaires à sa réalisation et pour déterminer celles qui doivent être abandonnées en vue d'atteindre les objectifs fixés. En effet, l'identification des actions à long terme doit être accompagnée d'une feuille de route détaillée, avec des étapes intermédiaires claires et des actions concrètes à entreprendre dès aujourd'hui. Il est donc crucial que la VTT se prononce sur les mesures à privilégier immédiatement, ainsi que sur celles qui peuvent être progressivement abandonnées ou réorientées pour garantir la cohérence et l'efficacité de la transition vers un territoire plus durable et résilient. Par ailleurs, il nous semble indispensable que la VTT identifie dès à présent les principaux freins légaux à la mise en œuvre de la vision. De nombreuses lois et règlements devront être adaptés ou révisés et pas uniquement les documents de planification. Le cadre légal et réglementaire doit être modifié. Or, vu les délais de débat et d'instruction de tels objets au Grand Conseil, il est urgent que ce chantier soit rapidement engagé.	Ces éléments sont l'objet du chapitre 4.
Genèvemobilité	La seule action immédiate qui soit adéquate serait de remettre l'ouvrage sur le métier, en privilégiant la vision d'aménagement (ce qui n'exclut bien entendu pas des réflexions sur la préservation de la biodiversité) et en intégrant l'ensemble des acteurs concernés.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Groupement des communes Arve&Lac	Des changements légaux et réglementaires sont nécessaires pour régler les problèmes suivants : •Le changement de chauffeur des transports publics à la frontière, en raison de la disparité des salaires, •Une tarification des TP (tous modes, trains et bus, CH et F) et une intermodalité simples pour les usagers, •Des règles plus contraignantes pour atteindre l'objectif de 30% de canopée dans le canton de Genève.	Propositions intégrées au chapitre 4.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	4.2 STRATÉGIES ACTIONS IMMEDIATES - les projet de PLQ prennent entre 10 et 20 ans. Il est absolument nécessaire de prévoir un minimum de liberté/élasticité afin de permettre une itération pour que les PLQ/l'architecture puissent rester approprié à leur époque	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Les Vert-e-s genevois-es	Mentionner en tout premier lieu l'importance de diffuser largement ce document sur le territoire du Grand Genève.	Cette remarque n'appelle pas de modification du document (sujet déjà évoqué).
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	production d'arbres au niveau du Grand Genève : pour augmenter, dans une vision régionale la capacité à produire des arbres adaptés aux conditions locales pour la transition écologique, et en particulier l'adaptation des zones urbanisées aux changements climatiques.	Elément de proposition reprise dans le chapitre 4.
Office cantonal de l'eau	Il nous paraît peu pertinent de positionner la gestion de l'eau au même niveau que l'énergie ou les réseaux de chaleur. Il manque à notre sens une partie sur l'adaptation du territoire aux fortes chaleurs : plantations, reconstitution de sols, gestion des eaux pluviales, triptyque Eau-Sol-Végétation. Il conviendrait d'ajouter une mention sur le fait de favoriser l'émergence et l'installation de formations et d'entreprises présentant les compétences attendues pour mener les chantiers de transitions (ingénierie écologique, gouvernance et relation au vivant, ...).	Certains de ces éléments sont intégrés. L'aspect formation fait l'objet d'un nouveau chapitre en lien avec l'économie.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Actions immédiates », identifiez-vous d'autres « Actions immédiates » qui devraient être mentionnées dans la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>Créer un statut officiel intermédiaire entre l'exploitant agricole et la pratique des jardins familiaux afin de permettre à la population de pouvoir exploiter des parcelles agricoles, et ainsi pouvoir produire une alimentation locale et participer à la promotion d'une pédagogie des pratiques agricoles.</p> <p>Requestionner notre modèle agricole.</p> <p>Une première rencontre a eu lieu entre l'OCLPF et l'organisme français de portage foncier (EPF 74). Une seconde rencontre est agendée fin mai.</p>	Des éléments allant dans le sens de cette proposition sont ajoutés au chapitre 4.
Office de l'urbanisme	<p>p. 114 La visée de cette partie n'est pas claire; pour établir une liste pertinente, il faudra mieux cadrer l'exercice. Cela étant dit, cette partie s'intéresse aux leviers de la mise en œuvre qui renvoient forcément aux réalités légales et institutionnelles propres à chaque territoire. Est-il vraiment utile de le faire dans le cadre de la VTT?</p> <p>Propositions d'actions</p> <ul style="list-style-type: none"> -Nécessité d'arrêter UNE stratégie mobilité phasée en évaluant l'impact sur le socle du vivant de la création de nouvelles infras : faut-il travailler en premier sur la création d'une ligne ferroviaire vers le pays de gex (impact env important) pour l'horizon 2050 ou faut-il mettre l'accent sur la densification le long des TC structurants existants ou à venir pour favoriser la ville des courtes distances -Se doter rapidement de nouveaux outils fonciers, juridiques et économiques -Porter les projets de développement qui permettent de réduire les consommations d'énergie, l'eau et qui favorisent les matériaux respecter de l'environnement. -Augmenter les P+R à l'extérieur de la ville pour capter les flux TIM avant -Imposer des plans de mobilité d'entreprises 	Certaines de ces propositions figurent déjà dans la VTT. Certaines sont intégrées au chapitre 4 ou dans le cadre des sujets traités en marge de la VTT.
Parti libéral radical	Pour les actions immédiates, on pourrait mentionner la mise en oeuvre rapide de voies cyclables sécurisées et continues qui n'entravent pas la circulation des TP ou TIM.	La possibilité de recourir à des aménagements tactiques a été ajoutée dans les actions immédiates du Chapitre 4.
Pic Vert	<p>Il FAUT que des mesures immédiates soient prises, en parallèle des travaux en cours (VTT et révision du PDCant). A défaut de mesures urgentes, notre association craint en effet que la densification actuelle conduise à terme à la destruction des espaces qui ne pourront de toute façon plus être préservés.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.D'appliquer un moratoire dès à présent. 2.De lancer un débat populaire pour définir si la population de Genève souhaite accueillir 150'000 personnes d'ici 2050 (qui est un débat différent du débat de la croissance économique) ; 3.Respecter la volonté populaire exprimée dans les votations en termes d'aménagement du territoire. 4.Définir les termes de « socle du vivant » et de « biodiversité » à préserver d'un commun accord avec les partenaires ; 5.Calculer de manière précise les émissions de CO2 en valeur absolue émanant de la densification du territoire, en séparant la phase du chantier et de l'exploitation ultérieure du bâtiment construit, en fonction du nombre d'habitants ; 6.Adapter la politique d'aménagement du territoire en fonction des objectifs environnementaux fixés par le Canton et de la croissance souhaitée par la population, sans craindre de revoir la densification prévue par le PDCant 2030 à la baisse et non pas uniquement à la hausse pour éviter un appel d'air. 7.Replacer le bien-être et la santé des habitants du canton de Genève au centre des réflexions en termes d'aménagement du territoire. 	Plusieurs / La plupart de ces éléments dépassent largement le cadre de la VTT et n'appellent pas de modification du document.
Pro Natura Genève	<p>Réaliser des inventaires détaillés de la biodiversité sur l'entier du territoire du Grand Genève, afin de mettre en évidence les valeurs biologiques à préserver, et les "mettre sous protection".</p> <p>Afin de reconnecter et revitaliser nos grands massifs forestiers (cf 2.1.2 et 2.1.3), il est indispensable créer une continuité forestière entre le Jura et les bois de Versoix, et entre les Voirons et les bois de Jussy.</p> <p>Un grand effort doit être fait pour remettre à ciel ouvert et renaturer le plus grand nombre de cours d'eau.</p> <p>Des zones inondables doivent être créées pour favoriser la migration de l'avifaune</p> <p>Des bassins de rétention de crues doivent être créés le long du cours de l'Arve, en amont de l'agglomération, pour endiguer le flux sédimentaire néfaste à la gestion des risques de crues à Genève, et ainsi stopper la pratique des vidanges du Rhône néfastes à la biodiversité.</p> <p>Supprimer la pratique des éclusées dans le Rhône.</p> <p>Développer une production d'énergie renouvelable sans impact sur le socle du vivant. Sous cet angle, la production d'énergie hydraulique « à accumulation » et non « au fil de l'eau », n'est pas renouvelable puisqu'elle est néfaste à la biodiversité, et donc contraire aux objectifs de la VTT.</p> <p>Bloquer la modification de zone MZ 30217-512 « Chêne-Bourg / Seymaz-Sud » qui prévoit de densifier le long de la Seymaz, à l'intérieur des 50 mètres d'espace « libre » prôné par la VTT (p.64 : « les espaces d'amplification des cours d'eau sont préservés de toute densification »).</p> <p>Prendre position contre le futur collisionneur du CERN. Ce projet ne pourra jamais être en phase avec les objectifs de la VTT.</p> <p>Donner des ressources financières et organisationnelles supplémentaires et suffisantes pour garantir la primauté du socle du vivant.</p> <p>Supprimer toutes les subventions/incitations contraire aux objectifs de la VTT.</p>	Plusieurs de ces propositions figurent déjà dans le document (à différents endroits). Les cas spécifiques évoqués ne peuvent être intégrés.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Actions immédiates », identifiez-vous d'autres « Actions immédiates » qui devraient être mentionnées dans la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Service du territoire de la Ville de Nyon	Il serait intéressant que le chapitre actions immédiates soit plus opérationnel en identifiant des projets à mettre en œuvre rapidement. Que faut-il faire maintenant pour engager le changement ? La VTT ne propose pas de temporalité, ce qui affaiblit la démarche.	La VTT constate que plusieurs actions pourraient être mises en œuvre dès maintenant (pas de problématique légale par exemple) ; c'est le cas de actions immédiates. Un certain nombre de ces actions, non exhaustives, et listé dans le paragraphe Une aide pour guider l'action. D'autres prendront nécessairement plus de temps. Pour finir, les actions relèvent également des documents sectoriels et/ou propres à chaque partenaire.
Thonon Agglomération	Transport Public et services à la mobilité : - Porter une attention et un effort accrus sur la communication et la promotion de la mobilité alternative (qui sont déterminantes), la capacité à l'embarquement des vélos, trottinettes, etc. dans les transports en commun structurants. - Pour faciliter l'intermodalité : créer une billettique unique, à tout le moins, un canal de vente unique pour la mobilité couvrant les transports publics transfrontaliers et locaux à la fois.	Des éléments allant dans le sens de cette proposition sont ajoutés au chapitre 4.
Ville de Carouge	Mettre en place une base de données des matériaux de chantiers et d'excavation à l'échelle du Grand Genève pour renforcer le réemploi dans le domaine de la construction Mettre en place une base de données pour le suivi des indicateurs sélectionnés pour chaque objectif et la partager avec les entités concernées par la mise en œuvre Faire un diagnostic et une cartographie de la qualité des sols à l'échelle du Grand Genève pour anticiper les questions de pollution des sols dans la régénération du tissu bâti.	Des éléments allant dans le sens de cette proposition sont ajoutés au chapitre 4.
Ville de Genève	La question des actions immédiates dans un contexte de transition commence par celle du renoncement : rejeter moins de CO2 revient à ne plus faire telle action ou tel projet. Par exemple : pourquoi ne pas dire à la Confédération : « Genève n'a pas besoin de 3 pistes d'autoroute (ou de la traversée de la rade) qui seront mises en service quand on n'en aura plus besoin mais a besoin du transfert des ressources financières prévues, pour développer tout de suite le réseau ferroviaire d'agglomération » Ce serait une action partiellement symbolique mais qui marquerait un changement d'état d'esprit.	Ce sujet est traité au chapitre 3.
Ville de Meyrin	p.114 : les actions immédiates devraient se traduire par des projets concrets qui serait accélérés (ex : nouveaux trams) ou par l'abandon de projet désuets (élargissement autoroute).	Ces éléments sont déjà abordés dans la VTT (Chapitre 2) et n'appellent pas de modification du document.
Ville de Versoix	Idem 4.1 Pour ce qui est des chantiers légaux et réglementaires à ouvrir, ne faudrait-il pas mentionner les loi climat, loi sur l'énergie... et pourquoi pas une future loi sur la transition écologique, sociale et solidaire.	Le chapitre 4 et cette partie sont remaniés
WWF Genève	Afin de reconnecter et revitaliser nos grands massifs forestiers (cf 2.1.2 et 2.1.3), il est indispensable créer une continuité forestière entre le Jura et les vois de Versoix, et entre les Voirons et les bois de Jussy. Un grand effort doit être fait pour remettre à ciel ouvert et renaturer le plus grand nombre de cours d'eau. Des zones inondables doivent être créées pour favoriser la migration de l'avifaune Des bassins de rétention de crues doivent être créés le long du cours de l'Arve, en amont de l'agglomération, pour endiguer le flux sédimentaire néfaste à la gestion des risques de crues à Genève, et ainsi stopper la pratique des vidanges du Rhône néfastes à la biodiversité. Supprimer les éclusées et les vidanges des barrages situés sur le Rhône et l'Arve Développer la production d'énergie renouvelable sans impact sur le socle du vivant. L'hydraulique ne fait donc plus partie des nouvelles sources mobilisables. Par ex. Conflan ne peut se réaliser sans détruire le socle du vivant -> contraire aux objectifs de la VTT. Bloquer la modification de zone MZ 30217-512 « Chêne-Bourg / Seymaz-Sud » qui prévoit de densifier le long de la Seymaz, à l'intérieur des 50 mètres d'espace « libre » prôné par la VTT (p.64 : « les espaces d'amplification des cours d'eau sont préservés de toute densification »). Questionner le futur collisionneur du CERN et exiger qu'il soit en phase avec les objectifs de la VTT. Créer un moratoire contre toutes les infrastructures routières : bd des Abarois, barreau de Montfleury, 3ème voie de l'autoroute de contournement, élargissement de l'autoroute A1, autoroute de Machilly- Thonon, etc. Développer les P+R côté français. La Suisse doit y participer financièrement. Développer dès maintenant des nouvelles lignes de train Donner des ressources financières et organisationnelles supplémentaires et suffisantes pour garantir la primauté du socle du vivant. Supprimer toutes les subventions/incitations contraire aux objectifs de la VTT	Plusieurs de ces propositions figurent déjà dans la VTT (Chapitre 2 ou 3 notamment). Certaines (ex. bassin de rétention) sont intégrées au chapitre 4 ou dans le cadre des sujets traités en marge de la VTT. S'agissant du CERN, Le projet du FCC est évoqué au chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT et des incertitudes concernant ce sujet.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir », identifiez-vous d'autres modifications légales ou réglementaires à mentionner ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	Favoriser l'agritourisme sur le canton de GE (modification LRDBHD) Comment se fait-il que les modifications légales ne concernent que l'Etat et le Canton de Genève ? Comment imaginer agir sur la politique agricole locale sachant que 95% de la politique agricole découle du droit fédéral ?	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	Il faut modifier les PLUs pour qu'il y ait une obligation de stationnement vélos (sûr, facilement accessible et en quantité suffisante) dans tous les logement, commerces et services publiques. La loi LOM doit être suivie plus précisément.	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Association pour le Bateau Genève	Inclure dans la "mobilité cohérente et équilibrée" une réglementation ambitieuse sur (l'équité d') l'accès aux réseaux de mobilités publics et décarbonnés.	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	Au niveau fédéral (Suisse), la réglementation actuelle n'est pas du tout favorable à la micro logistique à vélo. Il y a un véritable chantier et des enjeux de décarbonation.	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Commission de l'urbanisme	Côté Genève on pourrait ajouter les lois et règlements sur le logement ainsi que sur la maîtrise foncière.	Ce chapitre est ajusté.
Commission de l'urbanisme	Au niveau de la gouvernance de l'agglomération transfrontalière : - Création d'un établissement foncier du Grand Genève : Prendre la main sur le foncier (ex : s'inspirer de la FPLC) - création d'un établissement foncier pour rééquilibrer les inégalités frontalières : achat ou foncier, pass-transport, fond d'équipements public décentralisés - fond du Grand Genève - transport rééquilibrer - Création d'un pass-transport payé à 50% par l'employeur - Ticket de transport Grand Genève - tarif unique - L'eau une ressource : infiltrer 100% des eaux météorites dans le territoire	Ce chapitre est ajusté. Ces éléments se retrouvent également dans la partie "Coopérations renforcées"
Commission des monuments de la nature et des sites	Chantiers légaux: ce n'est pas la liste des lois qui donne la direction de la VTT, mais bien de voir les sujets concrets sont à travailler du point de vue légal et sont à lister ici. Propositions de sujets: -Statut légal de protection pour les pénétrantes de verdure, à définir et développer selon particularités (pénétrantes dans le tissu bâti ou dans le tissu agricole et en fonction de leur usage) -Zones d'affectation, par ex zones de villas anciennes patrimoniale -Potentiel de mixité dans les zones d'affectation pour réaliser le territoire des courtes distances	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Communauté de communes du Genevois	c'est tout de même assez contradictoire de dire que la VTT est un cadre stratégique non réglementaire et de dédier une partie spécifique aux changements réglementaires et légaux à engager dans le Genevois français. D'autant plus que ce ne sont pas les intercommunalités qui pourront faire évoluer les lois.	Ce chapitre traite de la mise en œuvre de la VTT par les autres instruments. Ce volet concernant le cadre réglementaire ne concerne vraisemblablement pas la partie française de l'agglomération et est adapté en conséquence.
Communauté de communes du Genevois	Il serait pertinent d'ajouter dans la partie "genevois français" le règlement de gestion des eaux pluviales urbaines à l'échelle des EPCI françaises	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Commune de Confignon	Il est indispensable d'ouvrir un chantier législatif concernant le financement des grands projets pour pouvoir trouver des solutions de financements pour les communes qui n'ont pas la possibilité de financer les équipements obligatoires.	Le chapitre 4 est précisé dans son contenu et sa portée.
Commune de Crans	La méthodologie pour le financement des transports publics TRV est aujourd'hui assez restrictif, avec des seuils de fréquentations nécessaires relativement hauts. Il pourrait être intéressant de revoir ces seuils afin que d'éventuelles augmentations de la cadence des TP puissent être prise en compte dans la méthodologie de financement.	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Rolle	Il apparaît étrange qu'aucune modification ne soit envisagée sur le Canton de Vaud, quand bien même la VTT ne comprend que le district de Nyon.	La rédaction de ce paragraphe a été reprise.
Direction générale de la mobilité et des routes	Dans le Canton de Vaud, la révision de la loi sur les routes et la transformation de cette dernière en « loi sur la mobilité » est en cours. Une coordination est souhaitée dans ce domaine, afin que la vision puisse aussi être concrétisée sur la partie vaudoise du Grand Genève.	La rédaction de ce paragraphe a été reprise.
Direction générale de l'environnement	Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir District de Nyon : Règlements communaux de protection du patrimoine arboré à établir ou mettre à jour afin de les mettre en conformité avec la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager du 22 août 2022	La rédaction de ce paragraphe a été reprise.
Direction générale du territoire et du logement	Du point de vue de l'aménagement du canton de Vaud, il nous semble pertinent de mentionner la révision du PDCn vaudois et de la LATC.	Ce chapitre est ajusté.
Fédération Suisse des urbanistes	Par ailleurs, il nous semble indispensable que la VTT identifie dès à présent les principaux freins légaux à la mise en œuvre de la vision. De nombreuses lois et règlements devront être adaptés ou révisés et pas uniquement les documents de planification. Le cadre légal et réglementaire doit être modifié. Or, vu les délais de débat et d'instruction de tels objets au Grand Conseil, il est urgent que ce chantier soit rapidement engagé.	Cette remarque n'appelle pas de modification.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir », identifiez-vous d'autres modifications légales ou réglementaires à mentionner ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>La loi d'application du Code civil suisse et d'autres lois fédérales en matière civile, du 11 octobre 2012 (LaCC = L 103), est modifiée comme suit :</p> <p>Art. 129, al. 2 à 4 (nouvelle teneur), al. 5 (nouveau, l'al. 5 ancien devenant l'al. 6), al. 6 (nouvelle teneur)</p> <p>Principes</p> <p>al. 2 La hauteur des arbres est libre.</p> <p>al. 3 Entre la limite de propriété et 2 mètres de celle-ci, les haies ne peuvent dépasser la hauteur de 2 mètres.</p> <p>al. 4 A partir de 2 mètres de la limite de propriété, la hauteur des haies ne doit pas dépasser :</p> <p>a) 6 mètres, si la haie pousse entre 2 et 5 mètres de la limite parcellaire;</p> <p>b) 12 mètres, si la haie pousse entre 5 et 10 mètres de cette limite.</p> <p>Exceptions</p> <p>al. 5 Les conventions contraires, ainsi que les dispositions relatives à la protection du patrimoine, dont font notamment partie la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites, du 4 juin 1976, et le règlement sur la conservation de la végétation arborée, du 27 octobre 1999, sont réservées.</p> <p>al. 6 En zone agricole, les prescriptions résultant des articles 129 à 134 ne s'appliquent pas si celui qui procède à des plantations obtient l'accord de tous les propriétaires des parcelles limitrophes.</p> <p>Art. 252, al. 3 et 4 (nouveaux) Modification du... (à compléter)</p> <p>al. 3 Les alinéas 2 à 4 de l'article 129 dans leur teneur issue de la modification du ... (à compléter) sont applicables aux nouvelles plantations effectuées dès l'entrée en vigueur de ladite modification.</p> <p>al. 4 La distance et la hauteur des plantations existantes demeurent régies par le droit antérieur.</p> <p>La loi générale sur les zones de développement, du 29 juin 1957 (LGZD – L 135), est modifiée comme suit :</p> <p>Art. 3, al. 1, lettre h (nouvelle)</p> <p>al. 1 Les plans localisés de quartier prévoient notamment :</p> <p>h) les surfaces en pleine terre à créer ou à préserver, à savoir dénuées de toute construction en surface ou en sous-sol et non revêtues.</p> <p>Art. 12, al. 10 (nouveau) Modification du ... (à compléter)</p> <p>al. 10 L'article 3, alinéa 1, lettre h, n'est pas applicable aux plans localisés de quartier adoptés avant son entrée en vigueur, ni aux projets de plans localisés de quartier mis à l'enquête publique avant cette date.</p> <p>La loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929 (LExt – L 140), est modifiée comme suit :</p> <p>Art. 3, al. 1, lettre h (nouvelle)</p> <p>al. 1 Les plans localisés de quartier prévoient notamment :</p> <p>h) les surfaces en pleine terre à créer ou à préserver, à savoir dénuées de toute construction en surface ou en sous-sol et non revêtues.</p>	Le chapitre 4 est précisé dans son contenu et sa portée.
Office cantonal de l'eau	Il convient de mentionner la Loi (cantonale) sur les eaux.	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Office cantonal des transports	<p>Nous souhaitons que la mention du règlement relatif au stationnement sur fond privé (RPSFP) soit enlevée à ce stade, considérant qu'une modification a récemment été adoptée par le Conseil d'Etat et qu'elle doit faire l'objet d'une évaluation avant toute proposition complémentaire.</p> <p>Il en est de même s'agissant de la Loi pour une mobilité équilibrée et cohérente (LMCE), dès lors que sa rédaction actuelle offre déjà des possibilités d'engager une mutation du système de transport qui s'inscrit pleinement dans les orientations de la VTT. A moyen-long terme, des modifications seront sans doute nécessaires, mais n'apparaissent pas comme prioritaires à ce stade.</p>	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir » , identifiez-vous d'autres modifications légales ou réglementaires à mentionner ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>L'OCPLPF promeut déjà la densification en ville mais se confronte à la pénurie de foncier disponible sur le canton et les dernières modifications de zone ne franchissent pas la rampe des votations populaires. Aujourd'hui, ces réglementations très strictes définissent les gabarits et la densité d'une zone d'affectation. Epuisant peu à peu notre couronne constructible de développement de 1957, d'ici 30 ans, la seule zone à bâtir du canton sera principalement la zone villa déjà densément bâtie avec un foncier de plus en plus onéreux et des besoins grandissants en équipement public sur tout le canton. Le PAV et les anciens déclassements de la zone agricole permette une respiration en terme de production de logements mais l'élaboration d'une vision stratégique est à entreprendre afin d'anticiper ces futurs pénuries foncières pour le logement.</p> <p>Règlement sur les affectations des bâtiments. Ces dernières années, une loi a été votée permettant de transformer des locaux commerciaux en habitation mais ne donne que peu de résultats. Monitoring à faire.</p> <p>Loi sur le recyclage des déchets (valorisation au sein du Grand Genève).</p> <p>Logement dans les zones d'activités monofonctionnelle. Cette option de construire du logement dans les zones d'activités nécessite des évolutions réglementaires et un changement des mentalités avec pédagogie et conviction car elle ne répond pas nécessairement aux souhaits de la population. Loin de répondre au mythe d'une ville désirable tel que le laissait penser le PDC 2030 "Genève Envie", cette option constructive donne l'impression que le logement est le parent pauvre de la politique d'aménagement du territoire. Vision à éprouver.</p> <p>Réglementation sur les besoins en équipement de type EMS car population vieillissante. Quantification et localisation des besoins sur l'agglomération.</p> <p>Réglementation sur l'échange d'appartement entre population vieillissante et familles. Facilitation lors d'échanges de baux, et réglementation pour les loyers.</p>	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Office de l'urbanisme	<p>La Direction juridique de l'OU propose de supprimer la rubrique "Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir", p. 114. En effet, les textes réglementaires et légaux sont adoptés au fur et à mesure des besoins, selon les circonstances et impulsions politiques du moment. Je suis opposé par principe à la méthode qui consiste à prétendre définir, dans un plan directeur ou une étude de base, une sorte de "liste de courses" des lois et règlements à adopter/modifier, censée donner une "traduction réglementaire" à la VTT. A titre d'exemple, le règlement sur le stationnement a été modifié l'an dernier, remplaçant celui de 2015. C'est sûr que d'ici 2050, il sera à nouveau modifié, voire refondu. La LCI connaîtra aussi des modifications, tout comme la LaLAT etc. On pourrait tout aussi bien songer à énumérer toute les lois et tous les règlements de la lettre L du recueil systématique du droit genevois (RSG), ou encore inventer de futures titre de lois pour faire joli, par exemple "loi sur la transition écologique", "loi sur la décarbonation" ou autre, il vaudrait mieux renoncer à ce chapitre, pour éviter le ridicule.</p> <p>Au-delà des chantiers légaux, ce sont certaines politiques publiques qui sont à redéfinir en profondeur et à financer. L'ambition portée par la vision n'apparaît en particulier pas atteignable avec la politique et les outils fonciers actuels du canton de Genève. Tant la concrétisation des capacités d'accueil et des équipements et espaces publics y relatifs, que certaines orientations de la VTT (réseau socio-écologiques, franges....) nécessitent une politique foncière renouvelée définie par un portage politique fort, des ressources conséquentes et de nouveaux outils et pratiques.</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Pic Vert	Cela n'est pas prévu et possible aujourd'hui mais il faut œuvrer pour faire en sorte que le plan directeur cantonal soit soumis au vote populaire	Cette remarque n'appelle pas de modification.
Pro Natura Genève	Le Règlement sur la conservation de la végétation arborée (RCVA) en cours de révision doit permettre de contraindre fortement l'abattage d'arbres. Il n'est pas tolérable que des arbres coupés puissent être compensés simplement en versant de l'argent dans un fonds. Le RCVA doit garantir, au minimum, qu'un arbre abattu soit compensé sur site à valeur biologique égale.	Le chapitre 4 est précisé dans son contenu et sa portée.
Service du territoire de la Ville de Nyon	Pour le District de Nyon il serait intéressant d'élargir la réflexion menée sur les P+R à l'ensemble de la thématique du stationnement.	La rédaction de ce paragraphe a été reprise.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Chantiers légaux et réglementaires à ouvrir », identifiez-vous d'autres modifications légales ou réglementaires à mentionner ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>Question d'ordre institutionnel :</p> <p>Il est proposé de distinguer 2 angles :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Celui de la définition des cadres des politiques publiques => Les collectivités françaises dépendent des lois nationales et schémas régionaux sur lesquelles elles participent à l'élaboration dans la mesure de l'écoute qui leur est réservée, à l'image de la VTT. Il revient au canton de prendre en considération dans ses prérequis d'approche -Celui de la déclinaison de politiques publiques par les documents d'aménagement (SCoT, PLU(i)) et là, une concordance doit se faire par le biais de la VTT. - Dans l'hypothèse de points convergents, il reste que les leviers d'actions peuvent différer et ne relèvent pas tous des collectivités locales (communes – EPCI) => Il pourrait être envisagé de demander un droit à l'expérimentation sur certains secteurs pour sortir des schémas régionaux en raison du fait que notre métropole – zone d'influence se situe en dehors de la frontière nationale. Resterait à déterminer sur quoi (planification, réglementations, financements, acteurs impliqués ...) et à obtenir l'aval du préfet. <p>Sont à étudier / envisager (de façon non exhaustive) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la gestion des usages de l'eau : une adaptation de la réglementation de l'usage de l'eau côté suisse, à harmoniser avec la réglementation française pour répondre aux périodes de crise et harmoniser les approches afin que la population constate une gestion coordonnée et équivalente sur l'approche et la mise en œuvre des restrictions d'usage. - Sur la politique financière du logement : Une extension aux employeurs suisses pour la masse salariale logée sur France, de l'application du 1 % logement alimentant les collectivités pour créer du logement social - Sur la politique financière de la mobilité : Une extension aux employeurs suisses pour la masse salariale logée sur France, de l'application du versement mobilité alimentant les collectivités pour financer le transport public des travailleurs frontaliers - Sur l'accueil et l'itinérance des gens du voyage : cette population bénéficiant de patentes, de plaques d'immatriculation suisse -> la création d'aire permanente et saisonnière à due concurrence des patentes délivrées. Plus globalement, il y a une impérieuse nécessité d'une responsabilité partagée et d'une collaboration accrue des autorités suisse et françaises en matière d'accueil des gens du voyage (et de répartition de aires dédiées) et de contrôle des permis de travail accordés par Genève. - Sur la compensation Financière Genevoise : les intercommunalités ont la charge en France de l'ensemble des politiques d'aménagement (planification, mobilité, logement, transition écologique, gestion de l'eau, ...). Elles ne sont pas destinataire de financements des recettes économiques générées par les frontaliers. Outre le fait que le taux de 3.5% peut paraître modéré face aux charges à assumer pour accueillir les travailleurs, un flux (annuellement négocié sur le montant et les objectifs ?) pourrait paraître pertinent et juridiquement possible par le biais d'un GECT ou GLCT repensé afin de mieux accompagner l'évolution démographique induite par l'attractivité du territoire. <p><i>Sur les politiques agricoles : un alignement des politiques phytosanitaires à tout le moment pour les cultures exploitées</i></p>	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Urbanistes des Territoires	voir ci dessus	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Carouge	<ul style="list-style-type: none"> - Les modalités de financements de projets de régénération/reconnexion biologique/arborisation/végétalisation (soutien de ce type de mesures de manière soutenue par le PA, fonds canton-commune...) - Mise en place d'une gouvernance et d'un gestion des données à l'échelle de la VTT pour suivre les indicateurs liés aux objectifs. - Mettre en place la base légale permettant d'éteindre plus largement l'éclairage public (renforcement de la trame noire) (évolution LRoutes ou Ren) - Développer un outil tel que la loi Blondel permettant de protéger le patrimoine ordinaire du 20e siècle. 	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Ville de Genève	A l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, des mesures similaires à celles du PUS de la Ville de Genève pourraient être promues. L'instrument (appliqué à Paris) existe sous une forme similaire dans le code français de l'urbanisme. L'objectif serait de mettre en place un instrument de régulation de l'usage des arcades en rez-de-chaussée dans les agglomérations de toutes tailles en vue de favoriser certains types de commerces et de services, notamment en lien avec l'économie circulaire et de soutenir l'activité commerciale dans les centres les plus facilement accessibles en TC ou MD	Le chapitre 4 et en particulier la partie relative aux chantiers légaux et réglementaires a été repris globalement.
Ville de Versoix	Pour ce qui est des chantiers légaux et réglementaires à ouvrir, ne faudrait-il pas mentionner les loi climat, loi sur l'énergie... et pourquoi pas une future loi sur la transition écologique, sociale et solidaire.	Le chapitre 4 est précisé dans son contenu et sa portée.
WWF Genève	<p>Infrastructures écologiques : Faire adopter une loi pour garantir leur fonctionnalité écologique.</p> <p>Le Règlement sur la conservation de la végétation arborée (RCVA) en cours de révision doit permettre de contraindre très fortement l'abattage d'arbres. Il n'est pas tolérable que des arbres coupés puissent être compensés simplement en versant de l'argent dans un fonds. Le RCVA doit garantir, au minimum, qu'un arbre abattu soit compensé sur site à valeur biologique égale.</p>	Le chapitre 4 est précisé dans son contenu et sa portée.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Planification », identifiez-vous d'autres planifications territoriales qui devraient décliner la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	SDA genevoises : doivent être préservées et ne peuvent souffrir d'aucun échange entre les différentes régions (Grand Genève ou autres cantons suisses).	Cette remarque n'appelle pas de modification du document
Annemasse Agglo	Intégrer dans la liste : les Plan de Mobilité « À une échelle plus locale, communale ou intercommunale, les planifications s'établissent pour une quinzaine d'années : deux générations se succéderont donc d'ici à 2050. » Il est important de préciser que des documents de planification actuels continuent de s'appliquer à minima jusqu'en 2030, le temps d'élaborer l'ensemble des documents réglementaires susceptibles de contribuer à la mise en œuvre la Vision Territoriale Transfrontalière.	Ce chapitre 4 est clarifié pour aller dans le sens de cette remarque
Collectif des intérêts des cyclistes de l'Arve et du bassin lémanique	La planète brûle !!! C'est bien de planifier pour 2050, mais il faut réaliser des choses tout de suite !	Cette remarque n'appelle pas de modification du document
Commission de l'urbanisme	Une annexe sur la Conception cantonale paysagère serait à faire	La Conception cantonale du paysage est un document en soit qui ne concerne que le canton de Genève.
Commission des monuments de la nature et des sites	Par rapport au chapitre "Coopération renforcée" [page 116 du document]: En parallèle de la démarche métropolisation, développer une démarche culture du bâti et du paysage à l'échelle du Grand Genève pour promouvoir une culture du bâti de qualité et une meilleure exploitation des ressources matérielles et culturelles de l'existant, qu'il soit de bâti ou naturel. Aspect culturel, matériel et spatial au service de la qualité de vie, pour la nature et les êtres vivants. Le concept de cette démarche est d'avoir un même niveau de connaissance des deux côtés de la frontière, exporter les bonnes idées et sujets où chaque pays se trouve très fort. Pour une culture partagée franco-suisse. Développer une vision large du patrimoine et du paysage sur la base de tous les inventaires, avec des exemples concrets: -Suisse vers la France: oListes des inventaires à étendre: ISOS, IVS, IFP, ICOMOS, XXe siècle (à compléter, notamment sujets paysage). oPour les inventaires fédéraux, l'exemple des sites bâtis ISOS (inventaire unique au monde), permet de compléter des inventaires à l'objet et d'avoir une vision d'ensemble. oConstituer une cartographie patrimoine à l'échelle du Grand Genève (y compris les sites UNESCO). oCarte archéologique binationale (sites connus) oThématique de la Culture du bâti de qualité au sens de la Déclaration de Davos à développer en France -France vers la Suisse: oTrès forts potentiels développés par le ZAN, zéro déchets, zones piétonnes -Gouvernance: oAssocier l'expertise des acteurs du patrimoine à l'échelle du Grand Genève (et du paysage?) oAttribuer des moyens d'action pour viser la qualité et mise en place de structures pour assurer développement et réalisation	Ce chapitre "Coopérations renforcées" a été fortement remanié. Néanmoins, si la dimension patrimoniale n'est à ce stade pas identifiée comme sujet prioritaire au niveau du Grand Genève, il reste que le patrimoine et le paysage demeurent des axes de travail du Grand Genève.
Communauté de communes du Genevois	page 115 : il est dit que le futur Scot (du PMGF) intègrera les principes du ZAN de la VTT : quelle stratégie est envisagée par le PMGF ? Cela correspond aux attentes ?	Ce point sera abordé dans la mise en œuvre du SCOT et fait suite aux réflexions engagées par le PMGF avec ses membres.
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Commune de Rolle	Il est dommage que le PDCn vaudois, en cours de révision, ne soit pas alimenté dès à présent par la VTT.	Cette remarque n'appelle pas de modification du document
Direction générale de l'environnement	Plans d'affectation communaux du district de Nyon : intégrer les objets des inventaires fédéraux des articles 15 et 18a LPN, des inventaires cantonaux et communaux, ainsi que les éléments de l'infrastructure écologique.	La Vision territoriale transfrontalière est une vision d'ensemble à l'échelle du Grand Genève qui a vocation à se décliner dans les planifications locales ; aussi, le présent document n'a pas vocation à atteindre un niveau détail tel que les inventaires fédéraux.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	- Voir ci-dessus, réponse à la question 4.1	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	- Voir ci-dessus, réponse à la question 4.1	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	- permettre une "sanctuarisation" de certain milieux naturels indépendamment de la frontière	Ce chapitre 4 est clarifié pour aller dans le sens de cette remarque
Office cantonal du logement et de la planification foncière	p. ? Concernant les établissements de portages fonciers genevois, la VTT fait mention de la FTI. Nous pourrions certainement ajouter la FPLC et la FPAV.	Le document est ajusté dans ce sens.
Office de l'urbanisme	P 115 On ne peut pas affirmer que les instruments ne déploient les effets que dans 30 ans (ça serait très démotivant!). C'est en effet dans 30 ans qu'on pourra pleinement vérifier l'atteinte des objectifs, mais cela est une autre chose. P 115 "4ème mise à jour du PDCn": A priori, il faudrait nuancer ce paragraphe, cela n'était pas précisément le rôle du PDCn (contrairement à un programme de travail ou un plan d'action). Les réorientations et moratoires peuvent se décider en-dehors des mises à jour du PDCn. Il faudrait aussi évoquer les PLU français outil principal de planification à l'échelle locale Pourquoi ne pas citer les principaux plans en cours de révision qui pourraient déjà décliner quelques principes de la VTT ? A défaut de spatialiser les grands territoires d'action, il faudrait au moins rendre visible le processus, la méthode et le calendrier pour aboutir à cette spatialisation avant de passer à la traduction dans les documents directeurs.	Le texte est modifié pour tenir compte de cette remarque.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Planification », identifiez-vous d'autres planifications territoriales qui devraient décliner la Vision territoriale transfrontalière ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Parti libéral radical	Cette VTT 2050 sera suivie pour le Canton de Genève par la révision du plan directeur puis par la mise à jour du projet d'agglomération. Il faudrait mentionner quelles sont les actions concrètes qui seront mises en oeuvre côté vaudois et côté français avec des perspectives à court, moyen et long terme.	Ce chapitre 4 est clarifié pour aller dans le sens de cette remarque
Thonon Agglomération	Evolution des documents cadres et de planification : La VTT doit intégrer dans ses prérequis les Schémas d'échelle régionale, tels que : - La modification (en cours) du SRADDET ; - Le Schéma régional des Carrières ; Etc. ... Comme préalable à sa déclinaison dans les documents locaux de planification, tel que le SCoT du Chablais (dont l'évolution s'imposera de fait, par la traduction des lois « Climat et Résilience » et « ZAN », entre autres).	Un texte indiquant les cadres légaux dans lesquels s'inscrivent la VTT est inséré dans le chapitre 1
Ville de Carouge	- Renforcement du lien entre PDCoM à fortes ambitions écologiques (ex : PDCoM Carouge) et révision PDCn 2030 et PDCn 2050. - Planification des équipements et infrastructures publiques supracommunales à l'échelle de la VTT et encouragement de la mutualisation de ceux-ci. - Plan d'action à développer pour anticiper et gérer les extrêmes climatiques (sécheresse, inondations, chaleurs extrêmes, etc.) - Plan d'action à développer pour anticiper et gérer une crise énergétique.	Le texte est modifié pour tenir compte de cette remarque.
Ville de Genève	La place du projet d'agglomération et du projet de territoire qui découlera de la VTT sont ambiguës. A l'origine, il s'agit de mesures fédérales d'encouragement à la réalisation d'infrastructures de mobilité. Les évolutions voulues par la Confédération en font d'avantage un instrument de contrôle. Le Grand Genève a eu le génie d'utiliser le PA pour en faire un forum de discussion et un espace de coopération transfrontalière sur l'aménagement du territoire et c'est une très grande réussite. Cependant, le PA n'est pas un instrument d'aménagement du territoire parce qu'il n'a pas de base légale (LAT) et surtout parce qu'il ne donne pas lieu formellement à une enquête publique permettant à la population de se prononcer. Le PA doit donc rester un document de référence mais les schémas montrant des documents légaux (PDCn, Scot et autres) dépendant du PA mettent pour le moins mal à l'aise. La ville souhaiterait que les schémas présentant l'emboîtement des instruments lève cette ambiguïté.	Le texte est clarifié quant juste rôle du PA.
Ville de Versoix	"Coopération renforcées": qu'est ce que la "Démarche de Métropolisation"?	Le texte est clarifié sur ce point.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	la santé des terres urbaines pourrait bénéficier des activités agricoles grâce à un apport de compost, biochar, digestat, fumiers divers, etc dans une vision telle que celle proposée, nous sommes surpris que le lac ne soit pas mentionné comme un grand projet fédérateur potentiel.	Cette remarque n'appelle pas de correction dans le document.
Commission d'aménagement du territoire	Donner enfin de vraies réponses et de vrais moyens pour déqualifier les fameuses pénétrantes de verdure. Les développer. Les faire ressentir par la population, en faisant en sorte qu'elle se les approprient, comme l'ont fait les New Yorkais avec la High Line. Autre exemple : créer un véritable Parc du Rhône. Devenir avant-gardiste en créant rapidement et en nombre des super-structures type "Ferme urbaine" sur les toitures des zones industrielles/d'activités. des serres sur des toitures plates, what'else ? = projet porteur pour la population, démarche participative. Meilleure rendement du PV de surcroît, etc. (agrivoltaïsme) POur trouver les grands projets, avant de reconnecter/regénérer, il faut identifier et recenser les possibilités et les besoins urgents.	Le projet suivants paraissent correspondrent au principe de "Grand Projet fédérateur" : - Créer un véritable Parc du Rhône.
Commission de l'urbanisme	Pas de remarque sur la liste de projets fédérateurs mais ils mériteraient d'être cartographiés voir aussi remarque par rapport au chapitre "Coopération renforcée" sous [244.4]	Une cartographie est intégrée.
Commission des monuments de la nature et des sites	Propositions de grands projets fédérateurs (à classer entre thématiques, géographiques, systémiques) -Culture du bâti de qualité: faire connaître et utiliser les concepts et outils de la culture du bâti de qualité auprès des professionnels, des politiques et de la population (y compris l'Alliance Davos 2023, Système Davos et ses 8 critères utilisés pour la concertation, etc.) -Développer un réseau identitaire et culturel à l'échelle du grand Genève sur le thème "promouvoir la Culture dans la culture du bâti": les plus beaux bains, lieux culturels, les festivals et manifestations pour découvrir et explorer le Grand Genève, un cadre festif et expérimental, de nouveaux espaces et nouveaux usages. Valoriser par la culture l'usage des espaces extérieurs à mettre en connexion. -Le parc du Rhône et ses affluents -L'eau, le Léman, les plages et la navigation dans le grand Genève (projet culture, loisirs, mobilité et villégiature) -Le recensement binational (bâti et nature): exporter les meilleurs outils d'inventaire et pratiques (cf. Démarche culture du bâti et du paysage dans le Grand Genève) -L'utilisation des inventaires de façon systémique: ex. partir des voies historiques IVS pour faire le réseau de mobilité active, plantations en lien avec les voies IVS,... -Pénétrantes de verdure (en suisse et en France) à inventorier, protéger, régénérer et connecter: lister leurs différentes natures et utilisation, dont notamment à l'intérieur de la zone à bâtir: oPénétrante de parcs et équipements dans le tissu bâti (ex: pénétrante Braillard à Genève, rive droite) oPénétrante de parcs (ex: sites ISOS quartiers Organisation internationales à Genève et Pregny, rive droite) oPénétrante dans quartier de villas patrimoniales (ex: extension hors les murs de Genève, tels que sur les trois Chênes, les plateaux de Lancy et Pinchat) oPénétrantes en lien avec des cours d'eau (ex: boulevard des Promenades et traces de la Drize à Carouge, Aire et Drize remises à ciel ouvert dans le PAV) oConnexion avec les pénétrantes de verdure en zone agricole et réseau socio-écologique -Zones agricoles spéciales (ZAS) à développer en superposition avec la zone à bâtir sur les territoires d'anciennes zones industrielles et de grands plans de quartier (ZI, PAV, et autres à définir). Permet d'alléger la pression sur le paysage, d'exploiter les cinquièmes façades pour construire des serres, de les chauffer en récupérant la chaleur produites dans les bâtiments, et en intégrant des capteurs solaires dans l'enveloppe des serres (cf. agrivoltaïsme). L'agriculture urbaine en toiture peut directement être introduite dans la distribution locale (réseau parallèle en lien avec les quartiers et participer à l'animation de nouvelles centralités). -Espace de verdure tampon entre les centres urbains de Genève et d'Annemasse: structuration du territoire de Chêne-Bougeries en pénétrante de verdure reliant l'Arve au parc au bord du Léman (réinterprétation du projet visionnaire)	Les projets suivants paraissent correspondrent au principe de "Grand Projet fédérateur" : - Parc de Rhône et ses affluents
Commune de Marchissy	Une transition énergétique selon des pratiques sociales et environnementale respectueuses de l'origine à la consommation aussi en fonction des volumes de minerais à prioriser (par exemple pour des véhicules publics vs véhicules individuels)	Ces points sont traités dans d'autres chapitres de la VTT (économie circulaire, gestion des déchets).
Commune de Neydens	cf en fin de questionnaire	Cette remarque n'appelle pas de modification du document.
Commune de Plan-les-Ouates	Le Conseil administratif de Plan-les-Ouates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification du document.
Commune de Rolle	Est-ce que les infrastructures de transports devraient être mentionnées ? (par exemple : création d'un réseau capacitair entre Gex et Nyon, en lien avec la SMT 2050)	Un périmètre est identifié sur le corridor Saint-Genis-Pouilly-Gex, qui présente des enjeux de mobilité semblables . Toutefois le potentiel réseau capacitair Nyon-Divonne s'inscrit dans le très long terme et la mise en place d'une démarche partenariale n'est pas encore d'actualité.
Département de l'Ain	P117 : Il conviendrait de mieux expliciter le principe des grands projets fédérateurs et la méthodologie liée au tableau à double entrées se trouvant page 118 et 119. Il est difficile en l'état de proposer des territoires sans comprendre la portée de ce travail et les acteurs qui seront impliqués à termes.	Le chapitre 4 est restructuré et clarifié pour en faciliter la compréhension.
Direction générale de la mobilité et des routes	► Eventuellement proposer comme GPF : Nouvelle voie ferrée LS-GE ► La coopération entre Région de Nyon et l'OFROU (développement de l'A1) pourrait être mise en exemple – mais le projet de développement de l'A1 n'est peut-être pas très fédérateur en soi...	Dans le cas de l'autoroute A1, une démarche partenariale incluant les communes concernées a été mise en place par l'OFROU à la demande de la Région de Nyon. Dans le cas de la nouvelle ligne Genève-Lausanne, une démarche devrait être mise en place à une échelle plus large que celle du Grand Genève.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale de l'environnement	Périmètre IFP 1207 La Côte : paysage traditionnel exceptionnel / valeurs naturelles (Forêts des Cotes avec associations végétales forestières rares ; coteau agricole de Bugnoux – Mont-Dessus avec milieux secs, humides, vergers, espèces de la faune). Altérations dues à la pression foncière et l'extension du bâti, la proximité de l'autoroute, les lignes à haute tension. Si ce projet fédérateur était retenu, DGE-BIODIV mettra à disposition la documentation disponible.	Le périmètre IFP 1207 correspond au Marais de la haute Versoix, lesquelles pourraient être intégré dans une démarche sur le bassin de la Versoix si ce grand projet était retenu. Le périmètre IFP 1201 La Côte étant situé en partie en dehors du périmètre du Grand Genève et ne concernant uniquement des acteurs vaudois il pourrait faire l'objet d'une démarche différente, en lien avec les communes concernées. Il est à noter que le Réseau agroécologique Cœur de la Côte, soutenu par la Région de Nyon, couvre une grande partie de ce périmètre.
Genèvemobilité	La manière dont cette consultation a été menée exclut de fait que la VTT soit considérée comme un projet fédérateur.	Cette remarque n'appelle pas de correction dans le document.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	LES GRANDS PROJETS FÉDÉRATEURS - Pôle logistique de Meyrin	Les Grands projets fédérateurs sont de nouveaux projets qui jusqu'à présent n'entraient pas dans le cadre d'action du Grand Genève et toujours à dimension transfrontalière. Aussi, les propositions locales n'ont pas pu être retenues dans ce contexte.
Noé21	Manque prise en compte de la sobriété (notamment démobilité, surface par habitant maintenue à 40 m2)	Les sujets de la sobriété et de la démobilité sont traités dans le chapitre 2 de la VTT.
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	Développer un réseau socio-écologique à l'échelle du Grand Genève Développer un projet pilote de parc rural périurbain (région transfrontalière de Jussy), avec l'idée de travailler sur un projet territorial d'une campagne périurbaine riche, fonctionnelle et durable (image directrice pour les principes d'aménagement + plan de mesures) et d'une gouvernance pour la mise en œuvre. Ce projet (en complément de celui qui est actuellement mené sur la Plaine de l'Aire avec 6 communes et 3 offices) permettrait d'évaluer l'opportunité de créer un grand parc rural d'agglomération à l'échelle du GG avec un projet cohérent notamment pour la biodiversité, pour la production alimentaire et forestière, pour l'eau potable, pour le loisir de proximité. Développer une stratégie d'utilisation de l'eau non potable sur le Grand Genève, afin de diminuer la pression sur le réseau d'eau potable et d'assurer une production alimentaire diversifiée et durable et une végétalisation adaptée. Etablir une fertilisation naturelle et durable des sols à l'échelle du Grand Genève Développer un système alimentaire durable territoriale (SADT) à l'échelle du Grand Genève Etablir les trames noires, y compris pour les humains Etablir les grandes artères transfrontalières du vivant (Salève-Rhône par exemple)	Le projet suivants paraissent correspondrent au principe de "Grand Projet fédérateur" : - Parc de Jussy
Office cantonal de l'eau	Revitaliser les espaces bâtis – 1er principe : Favoriser la désimpermeabilisation des sols, la gestion de l'eau pluviale à la source et la végétalisation des espaces bâtis (...)	Ces "principes" seront intégrés dans le cadre de la réalisation de projets.
Office cantonal des transports	Bien que ne répondant pas à la notion de secteur géographique, tel que présenté dans le chapitre, le développement des transports publics à l'échelle régionale, tel que proposé à la question Q4.1, pourrait constituer un grand projet fédérateur.	Cette proposition intéressante (l'OCT est active sur ce sujet) n'entre pas dans le champ des Grands projets fédérateurs tels que défini dans la VTT.
Office cantonal du logement et de la planification foncière	PAV (renouvellement urbain). Recyclage et valorisation de déchets à l'échelle de l'agglomération.	Ces points sont traités dans d'autres chapitres de la VTT (économie circulaire, gestion des déchets).

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office de l'urbanisme	<p>Il n'est pas clair ce qui est prévu et attendu. S'agit-il de profiter de la gouvernance autour de VTT pour tester la coopération sur des projets concrets? Comment utiliser les résultats? Y aura-t-il des financements spécifiques? Dans le cadre du PA? Quelle interaction avec les outils classiques de l'AT?</p> <p>Il est dommage que ce sujet soit abordé de manière si succincte. Il aurait été intéressant que la démarche puisse mettre en lumière ces potentiels futurs "grands projets fédérateurs". Une cartographie aurait été bienvenue. Les travaux des PACA auraient dû amener à identifier et prioriser ces grands projets fédérateurs plutôt que laisser la question pour un stade ultérieur. Et les deux exemples cités : forêt de Jussy et Salève, semblent bien maigres (rien de très enthousiasme pour construire le grand Genève de demain, ce sont déjà deux secteurs protégés) par rapport aux enjeux d'accueil de population sur les secteurs bâtis existants, et qui doivent aussi permettre la traduction des enjeux de reconnexion, renouvellement, hybridation.... Le sujet des "grands projets fédérateurs" mériterait donc réellement d'être approfondi et développé. Ce serait l'occasion de poser les fondations des missions de l'office de l'urbanisme (GE) pour les 10-20-30 prochaines années.</p> <p>Proposition de GP fédérateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> •A plusieurs reprises, il a été mentionné un grand projet (de renouvellement urbain) pour le secteur de citernes à Vernier. Ce secteur aurait mérité d'être considéré, puisqu'à lui seul il aurait pu être l'un des "projet phare" de la VTT => Ménager – Renouveler – Hybrider. C'est un rdv manqué. •La VTT devrait mieux se raccrocher aux futurs grands marqueurs du territoire (tram – train – traversée du lac/couvertures autoroutières,) et esquisser les potentielles autour de ces infrastructures (logements – activités – loisirs) en posant comme postulat de départ la faisabilité de la réalisation des infras et des services. <p>Dans les mesures (p.118-119) on nous propose un large panel d'actions (engager, préserver, développer, optimiser, régénérer, mettre en place, faciliter, renforcer, aligner, consolider, etc.) sans jamais entrer dans la concrétisation de celles-ci.</p> <p>Par ailleurs, la mise en œuvre conjointe ou successive de toutes ces actions est-elle réaliste et souhaitable? Quels risques de mise en concurrence des actions? Quelle hiérarchisation, quelle priorisation, quel arbitrage et à quel niveau?</p>	Cette remarque n'appelle pas de modification du document.
Parti libéral radical	Les grands projets fédérateurs devraient aussi mentionner des projets de transports comme la traversée du lac ou la ligne du Tonquin. Ils pourraient aussi mentionner des zones de développement fédérateurs comme les derniers Grands Projets.	Les Grands projets fédérateurs sont de nouveaux projets qui jusqu'à présent n'entraient pas dans le cadre d'action du Grand Genève et toujours à dimension transfrontalière. Aussi, les propositions locales n'ont pas pu être retenues dans ce contexte.
Pic Vert	Il faudrait que la conception du paysage qui est la base de notre territoire, fasse l'objet d'un processus participatif. Que le public puisse identifier les paysages (trésors) qui lui tiennent à coeur. Le paysage qu'il soit naturel ou bâti est à la base de notre identité territoriale. Il conviendrait de poser la question à chacun d'entre nous (p.ex un questionnaire imagé en ligne) pour identifier les paysages qui nous sont collectivement précieux et que l'on ne veut en aucun cas voir disparaître.	Ce sujet fait déjà l'objet de démarches au niveau de partenaire de l'agglomération et du Grand Genève.
Service du territoire de la Ville de Nyon	Ne faudrait-il pas être un peu plus concret afin de passer à l'action rapidement. Par exemple, un itinéraire cyclable entre la France et Nyon va être proposé dans le cadre du PA5 (mesure A ou B). Afin de répondre au « faire vite et ensemble », pourrions nous imaginer un balisage de cet itinéraire via les voies existantes ?	Cette remarque n'appelle pas de modification du document.
Thonon Agglomération	<ul style="list-style-type: none"> - Quartier du Maisse / Douvaine (Focus territorial du PACA Chablais) : Site d'accueil de projets d'équipements structurants à l'échelle régionale et intercommunale : Lycée, gare routière, gymnase, piscine couverte, tronçon de la Via Rhôna. Mais aussi : parc urbain, logements. - Domaine communautaire de Chignens / Allinges (83 ha, propriété de l'agglomération) : Site emblématique à vocation de compensations agricoles et environnementales du projet l'A.412, et d'accueil de projets de développement durable en cours de réflexions (potentiel touristique et de loisirs de plein-air, ...). - Mesures infrastructurelles de mobilité (en projet d'inscription au PA5) et notamment une ligne de transport public cadencé performant sur la RD 1005 (BHNS), et ses rabattements, aménagement des PEM et quartiers environnants (secteurs gare de Bons et Thonon). 	Les Grands projets fédérateurs sont de nouveaux projets qui jusqu'à présent n'entraient pas dans le cadre d'action du Grand Genève et toujours à dimension transfrontalière. Aussi, les propositions locales n'ont pas pu être retenues dans ce contexte. De la même manière, les projets relatifs aux infrastructures de mobilité sont traités par ailleurs.
Urbanistes des Territoires	Pour conclure, des compléments sont nécessaires, notamment en ce qui concerne la (non) cohésion sociale (qui semble se dégrader), la culture et les volets économiques, de part et d'autre de la frontière..	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Ville de Carouge	<ul style="list-style-type: none"> - Le Grand Parc dans le PAV, avec son lien à la Drize remise à ciel ouvert et à proximité directe de futurs quartiers mixtes de haute densité (Etoile - Grosselin) Programme d'amélioration du réseau ferroviaire dans la région Stratégie mobilité pour les entreprises à l'échelle de l'agglomération Mise en réseau des pépinières et coordination avec les projets de plantation à l'échelle de l'agglomération Développement de pôles de compétence en matière d'économie circulaire etc. 	Les Grands projets fédérateurs sont de nouveaux projets qui jusqu'à présent n'entraient pas dans le cadre d'action du Grand Genève et toujours à dimension transfrontalière. Aussi, les propositions locales n'ont pas pu être retenues dans ce contexte.
Ville de Genève	Ne serait-ce pas un peu politique ?	Cette remarque n'appelle pas de correction dans le document.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Ville de Versoix	<p>1. En complément des grands projets fédérateurs, ne faut il pas encourager aussi des petits projets innovateurs?</p> <p>3. La grille des pp 118-119 est intéressante mais devrait être plus explicitement introduite.</p>	Celle remarque n'appelle pas de correction dans le document.
WWF Genève	<p>LA VERSOIX -> Création d'un parc naturel périurbain dans les Bois de Versoix</p> <p>En collaboration étroite avec les communes concernées, les collectivités publiques et les actrices et acteurs directement impliqué-e-s, la transformation du statut actuel de ces bois en parc naturel périurbain permettrait de revaloriser l'ensemble de la forêt, qui bénéficierait ainsi d'une gestion pointue et d'une mise en valeur biologique importante.</p> <p>La Versoix est l'un des trésors de biodiversité de notre territoire. Cette action permettrait d'autant plus de le préserver.</p>	<p>Le projet suivants paraissent correspondrent au principe de "Grand Projet fédérateur" :</p> <p>- Création d'un parc naturel périurbain dans les Bois de Versoix</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
AgriGenève	une réponse écrite développée vous sera transmise dès que possible. Elle concernera également les "mesures" sur lesquelles vous ne demandez aucune prise de position alors que certaines concernent directement l'agriculture et que leur impact est très conséquent.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Annemasse Agglo	<p>Demande de prise en compte de la délibération n° BC-2024-0041 du bureau communautaire d'Annemasse Agglo en date du 23 avril 2024, portant sur l'AVIS SUR LA VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIERE 2050 DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION ORGANISEE PAR LE GRAND GENEVE.</p> <p>Cette délibération officielle sera transmise par mail et elle est transcrite ci-dessous.</p> <p>Vu la délibération du conseil communautaire du 13 octobre 2021 n°CC-2021-0148 mettant à jour les délégations de pouvoirs du conseil au profit du bureau et notamment le paragraphe n°B-26 de son annexe,</p> <p>Contexte, ambition et portée de la démarche « Vision Territoriale Transfrontalière 2050 » :</p> <p>Le 13 septembre 2022, le GLCT Grand Genève a impulsé l'élaboration de la Vision Territoriale Transfrontalière 2050. L'ambition de cette démarche est de construire de part et d'autre de la frontière une vision, des orientations et des principes partagés pour le développement territorial du Grand Genève, en contribuant aux objectifs de transition écologique et sociale établis dans la Charte Grand Genève en transition, signée en janvier 2023. Annemasse Agglo s'est impliqué de façon continue dans ce travail permettant de façonner ensemble l'avenir du territoire et a pris connaissance des différents projets de rapports constituant la Vision Territoriale Transfrontalière, dont la consultation en ligne est ouverte jusqu'au 26 avril 2024.</p> <p>Il est précisé dans le document en consultation que « la Vision territoriale transfrontalière est un document non contraignant qui sert de cadre de référence » aux futurs documents de planification élaborés par les partenaires : Plan Directeur Cantonal genevois, Plan Directeur Régional du District de Nyon, Plan Directeur Cantonal vaudois, Schémas de Cohérence Territoriaux du Genevois Français. Il s'agit aussi d'une stratégie commune appelée à guider nos réponses aux futures générations de Projets d'Agglomération. Il est précisé que la Vision Territoriale Transfrontalière porte uniquement « sur l'aménagement du territoire au sens large, c'est-à-dire des domaines comme la mobilité, l'urbanisation ou l'environnement ». Elle n'entend ainsi pas traiter l'ensemble des problématiques sociales et économiques de notre agglomération transfrontalière, qui ne peuvent « tous être résolus sous le seul angle spatial porté par cette démarche » et « doivent trouver réponse à travers des modalités de gouvernance, d'actions concertées et de financement renforcées ».</p> <p>Néanmoins, compte tenu des enjeux pour son territoire, et tout en partageant l'ambition initiale et la portée de la démarche, Annemasse Agglo souhaite en préciser les implications politiques, sociales et financières pour les collectivités. Il s'agit donc par cet avis d'exposer les conditions et limites de la mise en œuvre de cette stratégie transfrontalière, qui appelle une gouvernance et des mécanismes de solidarité transfrontaliers à la hauteur des ambitions.</p> <p>1/ Accueillir et assumer la croissance démographique d'ici 2050 : un équilibre qui reste à trouver pour enrayer l'étalement urbain</p> <p>La Vision Territoriale Transfrontalière a l'ambition de répondre à un véritable défi collectif : accueillir dans de bonnes conditions jusqu'à 400 000 habitants supplémentaires projetés en 2050 dans le Grand Genève, selon les projections de l'Observatoire Statistique Transfrontalier (OST) établies dans une note parue en 2022. Ce scénario, hérité de l'OST prend</p>	Les remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	<p><i>Ce document n'est pas facile à lire puisque la syntaxe est complexe et le vocabulaire trop soutenu. Ceci empêche la plupart des gens de lire la totalité du texte. Au moins on pourrait ajouter un résumé.</i></p> <p><i>Commentaires textuels sur les cartes de l'axe 2. (Q2.5) , car on n'y peux pas soumettre de texte:</i></p> <p><i>Concernant la carte « Carte_Axe 2_Mise en réseau.pdf » :</i></p> <p><i>Il faut que les connexions cyclables au Pays de Gex se basent sur l'étude Schéma Directeur Cyclable, actuellement en cours.</i></p> <p><i>Il semble que la carte propose de rétablir la liaison ferroviaire StGenis-Gex-Divonne-Nyon.</i></p> <p><i>Or le tracé de l'ancienne voie ferrée est actuellement plutôt utilisé pour une voie verte, qui doit être utilisable.</i></p> <p><i>On voit que la carte a dessiné des « axes structurants vélo » le long des route principales, (en parallèle de la voie ferrée) ce qui peut être acceptable, car les cyclistes préfèrent des liaisons directes, tant qu'elles soient sûres.</i></p> <p><i>Or, entre Gex et Divonne, c'est mieux rester sur la voie ferrée, car c'est plus direct, et ça desserve plus de localités.</i></p> <p><i>Exemple de schéma : Page 74 : peut-on le reproduire avec précision sur la carte du Grand Genève pour visualiser concrètement les principes qui sont rédigés ?</i></p> <p><i>Quelles sont les agglomérations centrales du Grand Genève ?</i></p>	Le texte est relu pour en simplifier le contenu. Un travail est réalisé sur les cartes pour en améliorer la lisibilité.
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	Ce document n'est pas facile à lire puisque la syntaxe est complexe et le vocabulaire trop soutenu. Ceci empêche la plupart des gens de lire la totalité du texte. Au moins on pourrait ajouter un résumé.	Un résumé est déjà disponible au début du document.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Association des Piétons et Cyclistes du Pays de Gex	<p>Commentaires textuels sur les cartes de l'axe 2. (Q2.5) , car on n'y peut pas soumettre de texte: Concernant la carte « Carte_Axe 2_Mise en réseau.pdf » : Il faut que les connexions cyclables au Pays de Gex se basent sur l'étude Schéma Directeur Cyclable, actuellement en cours. Il semble que la carte propose de rétablir la liaison ferroviaire StGenis-Gex-Divonne-Nyon. Or le tracé de l'ancienne voie ferrée est actuellement plutôt utilisé pour une voie verte, qui doit être utilisable. On voit que la carte a dessiné des « axes structurants vélo » le long des route principales, (en parallèle de la voie ferrée) ce qui peut être acceptable, car les cyclistes préfèrent des liaisons directes, tant qu'elles soient sûres. Or, entre Gex et Divonne, c'est mieux rester sur la voie ferrée, car c'est plus direct, et ça desserve plus de localités.</p> <p>Exemple de schéma : Page 74 : peut-on le reproduire avec précision sur la carte du Grand Genève pour visualiser concrètement les principes qui sont rédigés ? Quelles sont les agglomérations centrales du Grand Genève ?</p>	Le tracé précis des axes cyclables devra être précisé par les planifications subséquentes
Association des Riverains de l'aéroport	L'absence de prise en compte des nuisances du trafic aérien dans plusieurs chapitres crée une lacune qui invalide l'ensemble de ce document.	S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.
Association pour le Bateau Genève	Un mot ici pour féliciter les parties prenantes et les rédacteurs pour ce travail titanesque, et pourtant très intelligemment construit, écrit, et clairement présenté.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
CCI Haute-Savoie	<p>La CCI Haute-Savoie a cru devoir ne pas répondre aux 14 questions « semi-fermées » posées dans le cadre de la consultation relative à la Vision territoriale transfrontalière (VTT) 2050 pour plusieurs raisons -de forme et de fond- dont les principales sont énoncées ci-dessous.</p> <p>Au regard des enjeux et des défis que doit relever le bassin genevois dans les années à venir, nous considérons que le délai d'un mois pour formuler un avis est insuffisant, tout comme la liste des entités consultées qui mériterait d'être complétée dans une logique de « correspondance des formes » (ainsi les associations fédérant les professionnels du tourisme et les commerçants à Genève sont intégrées, contrairement à celles côté français).</p> <p>Par ailleurs, il est difficile de se positionner sur des cartes parfois peu compréhensibles (voire non finalisées pour certaines) et sur des approches élaborées par des équipes distinctes concernant les Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération, avec au final des livrables qui manquent de cohérence et d'uniformité, pourtant essentielles compte-tenu de la diversité des territoires qui composent chacun de ces PACA mais aussi de leur interdépendance.</p> <p>Sur le fond, la VTT souffre à notre sens de deux tropismes : elle est très centrée sur Genève et ses besoins, avec en outre comme fil directeur la mobilité qui ne peut à elle seule constituer un projet politique. Sur le sujet spécifique des déplacements, il n'est à ce propos pas envisageable que la montée en puissance des transports frontaliers soient financés en partie par les entreprises françaises via le Versement Mobilité ou que certains projets routiers -et plus encore les coups partis- soient réinterrogés de façon automatique.</p> <p>Quant au potentiel de développement économique et de création de richesses et d'emplois en lien avec le foncier productif, il n'est, au mieux, pas pris en compte pour les territoires français dans cette VTT et, au pire, traité via des concepts abscons tels que des « hubs d'entreprises décentralisés » ou encore des « espaces de recyclages urbains » (quand ces sites ne sont pas identifiés comme stockage temporaire pour les matériaux inertes !). D'autre part, la CCI Haute-Savoie est favorable à la mixité fonctionnelle et à l'optimisation foncière des zones d'activités par l'intégration de logements ; mais cette approche ne peut et ne doit pas constituer « l'alpha et l'oméga » de la politique portée par les collectivités en matière d'habitat.</p> <p>Et nous pourrions de la même manière démultiplier à l'envi les thématiques qui nous amènent à penser que cette VTT demande à être précisée, pesée et approfondie, en particulier sur le sujet prépondérant du logement induisant notamment des prévisions qui paraissent peu réalistes pour la partie du canton de Genève et qui nécessiteraient de revoir à la hausse ces capacités d'accueil, ou encore sur l'absence de vision concernant l'enseignement et la formation, la ressource en eau, la santé ou l'aéroport international -qui n'est pas mentionné dans cette VTT, ni pour ses effets de levier avérés pour le territoire, ni pour ses potentialités sur le volet logistique (à travers des solutions innovantes à horizon 2050), ni d'ailleurs dans la partie consacrée à « l'ambiance sonore ».</p> <p>En résumé, cette VTT -qui louvoie en permanence entre planification et prospective sans jamais opter pour l'une ou l'autre- pourrait finalement être interprétée comme un scénario de quasi « copié-collé », intégrant certes une logique ambitieuse de transition écologique mais précipitant au final de poursuivre un modèle linéaire de développement qui connaît aujourd'hui</p>	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commission d'aménagement du territoire	<p>Au vu du large public auquel s'adresse la VTT, le document pourrait facilement être réduit d'au moins 1/3. IL y a énormément de répétitions, les axes sont cités, puis pseudo-développés, puis très développés les pages suivantes. Ce qui amène de l'impatience du lectorat et beaucoup de phrases "bateaux" alourdissent le propos. Plus la Vision sera claire, mieux elle sera comprise et appliquée. Si on regarde au hasard la Charte de Venise qui fête ses 60 ans maintenant, quelle analyse peut-on en tirer ? C'est un document d'un extrême synthétisme, qui énonce clairement des objectifs et des méthodes, sans les expliquer en mille mots. Et pourtant toujours compréhensible et applicable des décennies après.</p> <p>Beaucoup de cartes n'apportent, selon moi, pas grand chose. Difficile sur leur petite taille d'y lire des choses et d'en tirer des enseignements. 3 cartes + grandes, de synthèses pourraient suffire. Notamment la carte avec les fifty Shades of green est presque illisible pour des yeux fatigués.</p> <p>A titre personnel, j'adhère sans réserve à la VTT, mais je crois qu'ainsi formulée et surtout au vu de sa taille importante, elle demeure obscure à un trop grand nombre de personnes. Beaucoup de petits schémas sont très jolis mais peu utiles. Et les textes doivent impérativement être réduits, synthétisés. Merci !</p>	Une synthèse politique sera proposée. La lisibilité des cartes a été améliorée.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commission de l'urbanisme	<p>D'une façon générale, nous saluons la qualité de ce document très bien construit, clair, lisible et concis. Nous relevons que cette structuration très claire du document facilite sa lecture critique. Les remarques qui sont faites ici se veulent constructives, constituant des propositions de compléments dans le seul but de conforter la portée du document. Elles peuvent se résumer à 2 observations majeures :</p> <p>> Introduire la dimension socio-économique, trop absente, ce qui décrédibilise les orientations et les fortes ambitions environnementales énoncées. La vision territoriale a pour objet de promouvoir le bien-être des populations qui l'habitent, elle doit composer avec toutes les catégories en cherchant à corriger les inégalités et renforcer la cohésion sociale. Les inégalités sociales et spatiales sont de plus en plus problématiques sur le territoire transfrontalier (équipements, inégalité d'accès au logement, formations, attractivité économique concentrée sur le cœur d'agglomération, etc).</p> <p>> Renforcer le chapitre des stratégies de mise en œuvre : le projet d'agglomération souffre d'un manque de traduction opérationnelle. Bien que le chapitre 2.3 parle de « territoires d'illustration », la VTT ne donne pas suffisamment de pistes de concrétisation, quand bien même le chapitre des mesures 4.3 préconise la mise en œuvre sur 6 principes parfaitement clairs. La CU s'interroge sur la stratégie du volet spatial duquel découlerait l'opérationnalité de mesures dissociées des politiques publiques. La VTT demeurerait ainsi limitée à une « influence » sur les échelles et outils de planification (Projet d'agglomération, PDCn, PDCo et SCOT) ?</p>	<p>La dimension socio-économique est renforcée (chapitre 1 et 2.2). Cependant, la VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p> <p>S'agissant du chapitre Mise en œuvre, celui-ci est complété.</p>
Commission de l'urbanisme	<p>Sur l'ensemble du concept et du contenu produit, la Commission a un avis favorable avec souhaits. Elle salue le travail effectué et la coordination magistrale faite entre les différents domaines et les offices du Département. Elle prend acte d'un changement de cap dans la manière de conduire l'aménagement du territoire découlant de la primauté du vivant et d'un rééquilibrage à effectuer dans une agglomération compacte, multipolaire et solidaire.</p> <p>La Commission réitère son souhait de traiter un volet socio-économico-environnemental dont dépend le bassin de vie franco-valdo-genevois afin de consolider une vision qui produise son effet sur les outils de planification usuels. La CU espère que la VTT pourra réunir l'ensemble de la communauté urbaine pour poursuivre les efforts des collectivités pour atteindre les objectifs d'une diminution nécessaire de notre empreinte carbone, la préservation de notre environnement naturel et construit.</p>	<p>La prise en compte du volet social et économique est renforcée (chapitre 1, 2.2 et post-face), cependant, la VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>La CMNS relève les très bonnes intentions ainsi que l'axe fort de l'écologie dans le document, il suggère cependant une rédaction plus synthétique avec un contenu de la vision territoriale transfrontalière clairement identifié ainsi qu'une communication plus aisée.</p> <p>Concernant la communication, les éléments sont répétés à de nombreuses reprises à chaque chapitre (certaines pages se répètent: p.8 et p.44), et les cartes se ressemblent encore beaucoup, ce qui nuit à l'attractivité de leur lecture. Elles sont à la fois très détaillées mais pas très précises, dans le cas où l'on a besoin de zoomer pour imaginer mettre en application la vision dans son optique systémique.</p> <p>Pour construire une vision qui rassemble, il est nécessaire de construire un récit simple, compréhensible qui emporte autant les hommes politiques que le plus humble des employés. La géographie a cette capacité d'être ressentie et comprise par tous (et toutes). Ce socle géographique, ce sont les montagnes, bien évidemment mais aussi le réseau de l'eau qui leur est associé. L'eau c'est bien évidemment un lac et le Rhône, un fleuve européen puissant et ses nombreux affluents, c'est aussi un maillage végétal de cordons boisés et de bocage. L'eau a façonné ce paysage et peut, à elle seule, porter ce récit et en composer une partie de la narration</p>	<p>Un résumé à destination du grand public sera produit; il sera largement basé sur le résumé déjà présent dans le document.</p>
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>La présentation par axes thématiques et modes d'action est claire, il semblerait néanmoins utile d'ajouter l'acte d'"identifier/inventorier" dans les deux grands axes définis par la vision. En effet pour préserver, il faut connaître, donc identifier et inventorier, avant de reconnecter et revitaliser.</p> <p>Le schéma (p.7) de l'introduction et le tableau récapitulatif (p.118-199) pourraient intégrer dans la primauté du vivant un chapitre "identifier/inventorier" avant "préserver" (p.118) et, pour l'agglomération multipolaire ajouter un chapitre "inventorier/préserver" avant de "régénérer" (p.119). Il est souhaité que la notion de patrimoine soit désormais appréhendée comme une ressource (matérielle, mémorielle, culturelle) qui stimule le projet et donne envie. Cette reconnaissance des valeurs patrimoniales bâties et naturelles passe par une identification et une connaissance de l'existant, préalable à toute action selon le triptyque protéger, réparer, développer.</p>	<p>La connaissance de l'existant (l'identification) est en effet un préalable à l'action de préserver ou régénérer. Dans la VTT, ce principe est implicite. Il sera développé dans les planifications ultérieures.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>Si l'introduction parle de besoins des personnes et espèces vivantes ainsi que de qualité de vie dans les quartiers, peut-être faudrait-il toutefois insister sur les notions de qualités spatiales et de culture du bâti favorisant le bien-être et formant le cadre du bien-vivre ensemble. Le postulat d'accueillir la croissance démographique sur les surfaces déjà urbanisées, entre 190'000 et 400'000 habitants à l'horizon 2050 selon les estimations, accompagnée d'un développement économique prospère – basé sur les principes de circularité – confirme la tendance du développement actuel sans changer de paradigme. La question est posée: est-il vraiment possible de continuer ainsi et comment garantir une réelle grande qualité des espaces ouverts et du bâti destiné à l'accueillir?</p> <p>Le parti pris d'inviter à imaginer plutôt que de formuler des projets et/ou des prescriptions spécifiques, l'usage du temps verbal futur dans la description des actions et l'absence de propositions concrètes font craindre une certaine latence, voire une inaction alors que la situation actuelle nécessite une prise de position et des décisions politiques courageuses et immédiates. Si des exemples concrets illustraient les intentions, ils participeraient certainement à éviter l'impression de généralité, susciteraient le désir et aideraient à se projeter rapidement dans les projets. En l'état on a l'impression d'avoir une vision désincarnée.</p> <p>Par contre, une vision directement connectée à des actions, de manière à produire des effets concrets et observables, semble aujourd'hui nécessaire pour fédérer et motiver chacun d'entre nous. Un exemple pourrait être la proposition de créer un parc du Rhône, lequel permettrait de travailler sur les axes thématiques et les modes d'actions de manière coordonnée sur l'ensemble du territoire transfrontalier (voir aussi l'ensemble des propositions pour la stratégie de mise en œuvre ainsi que celles pour les grands projets fédérateurs).</p> <p>L'axe écologique semble oublier le paysage au sens de la qualité paysagère, le terme "héritage patrimonial" n'identifie pas l'ensemble des thématiques patrimoniales. Cet héritage patrimonial, qu'il soit bâti et/ou paysager, mériterait d'être développé plus spécifiquement et décrit dans le document afin de donner à voir l'ampleur des enjeux "Patrimoine, site et paysage" tant pour le bâti que la nature (par ex: sites construits de valeur, ensembles bâti, immeubles et objets, mais aussi parcs et jardins, campagnes, cultures et paysage agricole, bocages et allées, vues, paysages aux beautés particulières et monuments naturels).</p>	Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>La terminologie concernant le patrimoine bâti n'est pas toujours suffisamment précise: dans le document, le terme patrimoine est associé soit au bâti soit à la nature, ce qui le rattache à une vision culturelle telle que décrite ci-dessus. Dans le cas où le patrimoine est associé à la forêt (p.61), l'agriculture (p.90) ou qu'il n'est pas défini (p.96, s'agit-il de sites bâtis), ces mentions pourraient être précisées. Enfin, le terme patrimoine bâti est parfois utilisé pour désigner le bâti existant sans intérêt patrimonial; ces termes devraient être corrigés pour éviter une compréhension erronée des enjeux (voir p. 70, dans les PACA p.30 et 34).</p>	Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>Ce que l'on ne trouve pas encore dans le document de la VTT, c'est la façon dont les équipes se sont accommodées des démarches engagées depuis des décennies par les urbanistes, architectes et paysagistes genevois. Le territoire du Grand Genève a fait l'objet de visions et de projets dont on ne retrouve pas de traces ou très peu dans ce nouveau récit. Sans remonter à l'époque médiévale (encore que le texte de Matthieu de la Corbière, dans le dernier numéro de la revue Espazium, était éclairant sur l'organisation politique de ce territoire au cours l'histoire et sur la difficulté à construire une gouvernance partagée) les travaux menés au cours des plans d'agglomération ont par exemple permis de définir des stratégies pertinentes et des projets opérants (Projets Paysage Prioritaires).</p>	certaines équipes PACA ont repris l'héritage des premiers projets d'agglomération, notamment celle du PACA Rhône. Mais la VTT doit aussi exprimer une rupture par rapport aux planifications antérieures pour aborder franchement la question de la transition écologique
Commission des monuments de la nature et des sites	<p>Enfin, la CMNS invite les porteurs du projet VTT à questionner les pertinences des limites sud actuelles du Grand Genève, eu égard aux impacts démographiques et immobiliers que le développement du canton de Genève a engendrés depuis une dizaine d'années dans les territoires du sud-Salève, du sud-Vuache et du Val des Ussets. Elle s'étonne qu'une réflexion à grande échelle soit menée dans le cadre de la VTT, sans prise en considération de l'important bassin de population vivant entre le Salève, le Vuache et le Val des Ussets, et dont l'emploi se situe en Suisse romande.</p> <p>La CMNS fait observer que ces secteurs, encore très récemment ruraux, sont l'objet d'une densification effrénée, ayant pour conséquence que son paysage se dégrade et que le tissu ancien des villages subit de fortes altérations, voire la démolition d'objets patrimoniaux de grande valeur.</p>	S'agissant du périmètre, il est juste de dire que le bassin de vie "fonctionnel" déborde largement les frontières institutionnelles du Grand Genève. Une phrase dans ce sens a été ajoutée dans le chap. 1
Communauté de communes du Genevois	cette réponse n'est qu'une analyse technique du document, par conséquent une réponse politique complémentaire sera formulée et adressée par courrier à la Direction de projet de la VTT.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune Anthy sur Léman	<ul style="list-style-type: none"> •La commune d'Anthy-sur-Léman adhère totalement aux observations émises par Thonon Agglomération dans le cadre de cette concertation •Le délai de la concertation est initialement beaucoup trop court. Surtout que sur les 4 semaines, les deux dernières correspondaient aux vacances scolaires sur France ce qui n'a pas facilité les échanges. Il a donc été judicieusement décalé la date de fin de cette concertation. •la VTT est très ambitieuse et indispensable pour l'avenir de tout le territoire. •Pour le Chablais français, il faut accueillir 30 % de la population en plus, dans un espace contraint par la loi ZAN avec obligation de rester dans les enveloppes urbaines existantes. Cela ne semble pas vraiment réalisable. Dans l'esprit ERC, ne faut-il pas plutôt privilégier « éviter » et prévoir une augmentation moins importante et acceptable pour notre territoire actuel ? •la vision VTT semble fortement orientée par une vision genevoise de l'évolution souhaitée : on annonce plus de 100 000 emplois à pourvoir ces prochaines années sur Genève et nous avons l'impression que cette VTT est là pour permettre l'accueil de tous ces travailleurs indispensables à l'économie et à la vie genevoise. Ce sentiment est accentué par « l'oubli » des impacts de l'aéroport de Genève. •Le sentiment à la fin de ce document est que tout a l'air d'être le mieux dans le meilleur des mondes pour l'arrivée de 350 000 personnes supplémentaires sur le territoire du Grand Genève à l'échelle de 2050. Ce projet ne sera viable que s'il est accepté des deux côtés de la frontière, et que ce projet soit gagnant-gagnant pour les français et les suisses. Espérons que cette impression sera majoritaire. •Le projet n'aborde pas la question des travailleurs frontaliers qui viennent de secteurs hors du périmètre du Grand Genève : Annecy, Haut Chablais, CCPEVA pour la Haute-Savoie, ainsi que des autres régions périphériques sur France et Suisse •Une deuxième phase de réelle concertation sera indispensable au moment de la finalisation. Concertation à élargir •Ce projet est complet et bien étudié. Pour autant, il nous laisse l'impression d'une vision territoriale parfois bien loin de l'unité affichée par le Grand Genève, où l'avenir de la qualité de vie des habitants semble bien orienté sur le territoire suisse. Une attention particulière est à porter au respect des équilibres et responsabilités de chacun face aux enjeux communs. 	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment). Les autres remarques spécifiques ont été traitées dans le cadre des chapitres concernés.</p>
Commune Archamps	<p>Nous adhérons aux enjeux environnementaux. C'est en effet une vision que nous appliquons déjà sur notre commune. Nous émettons néanmoins quelques réserves :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Qu'en est-il de l'éducation et de la santé ? Nous pensons qu'il serait judicieux de rendre accessibles les universités et les grandes écoles aux enfants du territoire et qu'une aide serait la bienvenue pour les infrastructures du Grand Genève Santé, mobilité, éducation et social. •Il nous semblerait utile d'apporter une aide à la CCG dans le but d'un projet d'interface entre la croix de Rozon, la sortie d'autoroute d'Archparc, le pont de combe et RD 1206. •Une aide serait également utile pour une ligne de bus en Beaumont – Archamps et la Croix de Rozon •La carte de la page 45 fait mal ressortir les spécificités entre les hameaux et les centres bourgs qui ont des densités plus fortes (exemple Archamps et Collonges-sous-Salève) 	<p>Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>
Commune de Chêne-Bourg	<p>La VTT 2050 est détachée des particularités locales de Chêne-Bourg. Considérer sans distinction toute la commune comme « ville » est inadapté. Le Grand Projet Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries a permis d'identifier des périmètres de densification différenciés et bien spécifiques. Le Plan directeur communal est l'instrument de planification en vigueur pour gérer le développement à l'échelle locale. Or ce travail de VTT fait fi et rentre même en contradiction avec ces outils de planification et réalités territoriales, en instituant une zone rouge appelé « ville », de 4 km d'épaisseur centrée sur la gare, sans aucune finesse ni nuance. Il conviendrait de faire référence aux planifications de niveaux inférieures et, par itération, dégager une vision plus réaliste. Le Focus « Chêne-Bourg-Communaux » dont il fait mention en page 30 devrait être annexé et également faire l'objet du processus de consultation. En l'état, il est donc impossible pour la commune d'approuver une vision si brutale et top down, détachée des réalités territoriales locales.</p>	<p>La finesse territoriale recherchée n'est pas possible à l'échelle de la VTT. Ces remarques seront à traiter dans la révision du PDCn, en lien avec le PDCom.</p>
Commune de Confignon	<ul style="list-style-type: none"> - Consulter les communes après l'élaboration des nouvelles cartes et schémas. - Elaborer un Tableau "aide pour guider l'action" pour les communes 	<p>Il ne sera malheureusement pas possible de refaire une itération avec les communes. Mais celles-ci seront évidemment associées à la révision du Plan directeur cantonal, lorsque les cartes deviendront plus précises. S'agissant d'un tableau, la suggestion est intéressante et sera utile pour le processus de révision du Plan directeur cantonal</p>
Commune de Crans	<p><i>En règle générale sur toutes les cartes il me semblerait utile d'indiquer un peu plus de lieux ce qui permettrait de mieux se repérer sur les différentes cartes (par exemple Divonne, Versoix, Coppet, etc.).</i> <i>p. 65 Il serait intéressant d'avoir la carte des territoires urbanisés existants avec les mêmes classifications et couleurs que celles de la carte pour la vision 2050 ceci afin de permettre une visualisation de l'évolution/densification. Ce type de comparaison serait intéressante pour toutes les cartes où il y a l'existant et ensuite la carte de la vision 2050.</i></p>	<p>Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.</p>
Commune de Crans	<p>En règle générale sur toutes les cartes il me semblerait utile d'indiquer un peu plus de lieux ce qui permettrait de mieux se repérer sur les différentes cartes (par exemple Divonne, Versoix, Coppet, etc.).</p>	<p>Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Commune de Crans	p. 65 Il serait intéressant d'avoir la carte des territoires urbanisés existants avec les mêmes classifications et couleurs que celles de la carte pour la vision 2050 ceci afin de permettre une visualisation de l'évolution/densification. Ce type de comparaison serait intéressante pour toutes les cartes où il y a l'existant et ensuite la carte de la vision 2050.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Commune de Marchissy	Charte du Grand Genève et Vision Territoriale Transfrontalière à regrouper et corréliser avec une politique cohérente de l'immigration, des ressources locales et des bassins versants	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Commune de Neydens	Malgré des remarques en atelier, des retours écrits, des délibérations le projet initial VTT n'a pas évolué. Une consultation sur des cartes illisibles, sans toponymes sans légende est inutile, c'est pourquoi il n'y a pas de réponse point par point. Depuis le début il a été demandé que cette VTT soit le lieu pour échanger et trouver ensemble les réponses ou tout du moins les perspectives pour l'ensemble des enjeux sociétaux de notre territoire transfrontalier: l'ensemble des déséquilibres liés au développement des ces 40 dernières années, la fracture sociale qu'ils engendrent, notamment sur l'économie et en particulier pour les entreprises et les services publics en proche frontière côté français. Mais aussi la santé, l'éducation, la culture, l'environnement et la préservation de ce dernier. Mais aussi et surtout interroger nos modèles de développement actuels, notamment en lien avec le pacte transition et les objectifs de réduction carbone. Or en basant la VTT uniquement sur le prisme de l'aménagement, en n'ouvrant pas le débat sur la réalité des limites écologiques de notre territoire en terme de ressources globales, sur les déséquilibres globaux on passe à côté des débats de fonds essentiels notamment sur: l'aéroport, le développement du nouveau collisionneur du CERN, le développement économique de Genève, la production de logements à Genève en lien avec la réalité des emplois créés, la prise en compte et en charge des externalités financières négatives de chaque nouvel emploi, tout ceci est exclu de cette VTT. Et nous restons sur la même vision que depuis des décennies, production d'emplois coté suisse, logement côté français même si c'est de plus en plus loin. Ce développement passiste à démontrer largement ces limites. C'est pourquoi il est inenvisageable de valider ou d'amender un projet qui ne porterait pas une réelle vision, qui ne corrigerait pas les déséquilibres majeurs de ce territoire. L'exercice n'est pas facile, mais nous devons à ce territoire et ses habitants d'aujourd'hui et de demain d'avoir ce courage de poser l'ensemble des sujets pour une véritable Vision du territoire 2050.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité. La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment). Une réponse plus politique
Commune de Plan-les-Quates	Le Conseil administratif de Plan-les-Quates transmettra un courrier à votre attention sur cet objet.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Conseil départemental de la Haute-Savoie	Le rapport de la VTT mériterait d'être finalisé car certaines parties et des cartographies restent incomplètes. Dans l'état, cela paraît difficile que l'Assemblée départementale se prononce sur le document.	Le document est complété
Conseil du développement durable	Le travail de concertation et de rédaction qui a permis d'élaborer ce rapport est impressionnant. La qualité est très bonne. Effectivement face aux défis environnementaux, économiques et sociaux que nous devons affronter d'ici 2050, la seule solution est de travailler sur le Grand Genève de manière coordonnée et avec une bonne vision. Le seul bémol que nous avons indiqué, c'est le manque de projection en ce qui concerne les défis sociaux - car ils nécessiteront de très grands investissements, une solide coordination et des planifications sur le Grand Genève.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Coordination Transports et Déplacements	A part certains points, dont certains mentionnés dans ce document, la VTT est une belle vision pour 2050 et a le mérite d'exister. Ce sera un bel effort si elle est réalisée, et elle doit impérativement être réalisée, mais les moyens tant politiques que financiers doivent suivre des deux côtés de la frontière.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Département de l'Ain	<p>En complément des remarques soulevées via le présent questionnaire, un courrier signé du Président du Département de l'Ain est également adressé au Président du Grand Genève en réponse à la consultation sur la Vision territoriale transfrontalière 2050. Ci-après le contenu de ce courrier :</p> <p>Monsieur le Président,</p> <p>Par courriel du 18 mars 2024, vous avez notifié au Département de l'Ain la mise en consultation de la Vision territoriale transfrontalière (VTT) 2050 avant son adoption par l'Assemblée du GLCT Grand Genève.</p> <p>La Vision territoriale transfrontalière 2050 présente une vision, des orientations et des principes partagés pour le développement territorial du Grand Genève. Elle promeut une ambition commune pour l'aménagement du territoire contribuant aux objectifs de transition écologique et sociale établis dans la Charte Grand Genève en transition, signée par l'ensemble des partenaires de l'agglomération en janvier 2023.</p> <p>Cette vision doit servir de cadre de référence aux futurs documents de planification, notamment aux Schémas de Cohérence Territoriale des deux collectivités aindinoises que sont Pays de Gex Agglomération et Terre Valserrhône l'Interco.</p> <p>Pour cela, la Vision territoriale transfrontalière propose des orientations et des principes d'aménagement qu'elle décline et illustre en actions à mener pour les concrétiser. Elle est ainsi constituée de deux axes thématiques divisés chacun en trois modes d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> -la primauté du socle du vivant : Préservation, Reconnexion, Revitalisation ; -une agglomération multipolaire rééquilibrée : Régénération, Mise en réseau, Circularité. <p>Lancée en septembre 2022, l'élaboration de la VTT a fait l'objet de plusieurs temps de travail communs auxquels le Département de l'Ain a pu participer. Cette mise en consultation est la dernière étape de co-construction de la démarche avant son adoption.</p> <p>Au sein du Grand Genève, l'Ain est concerné par deux territoires : le Pays de Gex et le Pays bellegardien. Le Département est donc particulièrement attentif aux orientations que la Vision territoriale transfrontalière préconise pour imaginer l'aménagement du territoire de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise à l'horizon 2050.</p> <p>Les orientations de la VTT visent à préserver l'espace et à atteindre des objectifs de transition écologique, par une approche très conceptuelle dans laquelle le Grand Genève est appréhendé de manière globale.</p> <p>Cette vision à l'horizon 2050 interroge le Département de l'Ain sur un certain nombre de sujets.</p> <p>1 - La question des équilibres territoriaux entre la Suisse et la France : les territoires français sont confrontés aux conséquences du dynamisme de la métropole du Grand Genève et plus particulièrement de son centre, le Canton de Genève, qui concentre 70 % des emplois. Les impacts sont difficiles à gérer pour les collectivités françaises : attractivité démographique, déséquilibre dans la répartition emplois et habitats, intensification des déplacements, besoin accru en services et équipements publics, accès difficile à l'offre de soins, prix du foncier en hausse, difficulté à se loger, pression</p> <p>► La DGMR note que, malgré un parti-pris très volontariste (notamment concernant les parts modales 2050, par exemple), la VTT ne permet pas d'atteindre les objectifs de transition écologique. Elle estime que la nécessité d'actionner des leviers supplémentaires pourrait</p> <p>La DGMR relève l'approche originale et ambitieuse de la vision territoriale transfrontalière 2050 qui postule la primauté du « socle du vivant » pour garantir les conditions de vie du territoire. C'est une posture ambitieuse, qui s'inscrit dans une volonté affichée de protéger la biodiversité pour rendre le territoire résilient face aux aléas climatiques et ainsi améliorer la qualité de vie de ses habitants. Elle postule explicitement des pesées d'intérêts en faveur des enjeux environnementaux. Plutôt que de minimiser les impacts de la planification territoriale sur le territoire, la VTT cherche à planifier pour amplifier les qualités écosystémiques du vivant et en maximiser les bénéfices vitaux pour la population et l'économie.</p> <p>Enfin, la DGMR relève la volonté de connecter le territoire à travers un réseau hiérarchisé décarboné, qui reconnaît la diversité des situations territoriales pour offrir une réponse convaincante à la décarbonation des transports, en mettant l'accent sur les mobilités actives et les transports collectifs.</p> <p>Le réseau doit aussi être requalifié dans la perspective d'en réduire les nuisances associées, et d'en améliorer les capacités d'appropriation et le confort climatique.</p> <p>Une coordination est souhaitée dans le domaine légal / réglementaire (notamment via la transformation de la Loi sur les routes en Loi sur la mobilité), afin que la vision puisse aussi être concrétisée sur la partie vaudoise du Grand Genève.</p> <p>Références :</p> <ul style="list-style-type: none"> ► être davantage rigoureux sur les références. A la première occurrence, donner le nom complet voire faire une note de bas de page. Aux occurrences suivantes, reprendre de manière systématique la même nomenclature. Par exemple, pour le SMT. ► lorsque des nouveaux termes apparaissent dans le rapport et qu'ils sont expliqués dans les pages suivantes, donner la page à laquelle l'explication est fournie "(voir p. XY)". Par exemple pour les typologies d'axes routiers. <p>Cartes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ► tenter d'améliorer la lisibilité des cartes, principalement la carte de synthèse ► augmenter la résolution des cartes dans le rapport ► Une impression de "tout est structurant" se dégage (certainement ce point doit-il est affiné dans la SMT, pour nuancer un peu ce constat laissé à la lecture de la VTT). <p>REMARQUES SUR L'EES :</p> <p>Le fait que la Stratégie multimodale transfrontalière (SMT) 2050 ne soit pas incluse à la présente consultation rend difficile</p>	<p>Les autres remarques spécifiques ont été traitées dans le cadre des chapitres concernés. Une réponse au courrier a été faite.</p>
Direction générale de la mobilité et des routes	<p>En effet, comme la VTT est censée s'appuyer sur les principes énoncés dans la SMT pour les questions de mobilité, il est difficile de valider des éléments de la VTT sans avoir connaissance des préceptes qui les ont générés.</p> <p>► La DGMR note que, malgré un parti-pris très volontariste (notamment concernant les parts modales 2050, par exemple), la VTT ne permet pas d'atteindre les objectifs de transition écologique. Elle estime que la nécessité d'actionner des leviers supplémentaires pourrait</p> <p>La DGMR relève l'approche originale et ambitieuse de la vision territoriale transfrontalière 2050 qui postule la primauté du « socle du vivant » pour garantir les conditions de vie du territoire. C'est une posture ambitieuse, qui s'inscrit dans une volonté affichée de protéger la biodiversité pour rendre le territoire résilient face aux aléas climatiques et ainsi améliorer la qualité de vie de ses habitants. Elle postule explicitement des pesées d'intérêts en faveur des enjeux environnementaux. Plutôt que de minimiser les impacts de la planification territoriale sur le territoire, la VTT cherche à planifier pour amplifier les qualités écosystémiques du vivant et en maximiser les bénéfices vitaux pour la population et l'économie.</p> <p>Enfin, la DGMR relève la volonté de connecter le territoire à travers un réseau hiérarchisé décarboné, qui reconnaît la diversité des situations territoriales pour offrir une réponse convaincante à la décarbonation des transports, en mettant l'accent sur les mobilités actives et les transports collectifs.</p> <p>Le réseau doit aussi être requalifié dans la perspective d'en réduire les nuisances associées, et d'en améliorer les capacités d'appropriation et le confort climatique.</p> <p>Une coordination est souhaitée dans le domaine légal / réglementaire (notamment via la transformation de la Loi sur les routes en Loi sur la mobilité), afin que la vision puisse aussi être concrétisée sur la partie vaudoise du Grand Genève.</p> <p>Références :</p> <ul style="list-style-type: none"> ► être davantage rigoureux sur les références. A la première occurrence, donner le nom complet voire faire une note de bas de page. Aux occurrences suivantes, reprendre de manière systématique la même nomenclature. Par exemple, pour le SMT. ► lorsque des nouveaux termes apparaissent dans le rapport et qu'ils sont expliqués dans les pages suivantes, donner la page à laquelle l'explication est fournie "(voir p. XY)". Par exemple pour les typologies d'axes routiers. <p>Cartes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ► tenter d'améliorer la lisibilité des cartes, principalement la carte de synthèse ► augmenter la résolution des cartes dans le rapport ► Une impression de "tout est structurant" se dégage (certainement ce point doit-il est affiné dans la SMT, pour nuancer un peu ce constat laissé à la lecture de la VTT). <p>REMARQUES SUR L'EES :</p> <p>Le fait que la Stratégie multimodale transfrontalière (SMT) 2050 ne soit pas incluse à la présente consultation rend difficile</p>	<p>Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale de l'environnement	Le financement n'est pas abordé. Les enjeux de l'axe 1 ne ressortent pas toujours clairement sur les cartes (couleurs et symboles très similaires), contrairement à ceux de l'axe 2, qui sont mieux perceptibles.	Les cartes sont mises à jour pour plus de lisibilité.
Direction générale du territoire et du logement	Le parcours résidentiel (ou mobilité résidentielle) mérite une analyse approfondie qui ne pourra se faire sans toucher au droit du bail (fédéral) Résumé p. 2 : Ne faut-il pas mentionner le Canton de Vaud, par ex. Sylvie Cornut, David Bichsel pour le PACA Jura et Matias Schiffrin pour l'étude Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève ?	L'impressum est complété.
Direction générale du territoire et du logement	p. 8 : « Vision d'ensemble du territoire 2050 », il est précisé que « les surfaces déjà urbanisées sont suffisantes pour accueillir la croissance de l'agglomération, et que leur réaménagement permet de contribuer au rééquilibrage entre les polarités pour réduire les déplacements, améliorer la qualité de vie, et promouvoir des emplois de proximité ». La DGTL demande que cette phrase soit adaptée. Pour absorber la croissance démographique allouée par la mesure A11 du PDCn vaudois, les réserves en zones à bâtir situées notamment dans les périmètres compacts de Nyon, Gland, Coppet et Rolle ne seront pas suffisantes. La DGTL partage le principe d'utiliser en priorité le territoire urbanisé existant. De futures extensions de zones à bâtir ne peuvent toutefois pas être exclues. Elles sont donc d'ailleurs envisagées à l'horizon 20240 pour répondre à la croissance allouée par le PDCn. § : « ... leur réaménagement permet de contribuer au rééquilibrage entre les polarités pour réduire les déplacements ». Remplacer par les polarités pour réduire les distances parcourues en TIM. En effet, la ville des courtes distances favorise le nombre de déplacements et augmente la part de ces déplacements réalisés en mobilité active (cf. étude 6-T territoire des courtes distances). Idem en page 36 (PACA Rhône) : Pour limiter les besoins en déplacement. Remplacer par exemple par Pour limiter les distances parcourues en TIM.	Dans le cadre de la spatialisation des capacités d'accueil du district de Nyon, les planifications existantes ont été prises en compte jusqu'à l'horizon 2040 afin de garantir la conformité avec la fiche A11 du PDCn Vaud. La méthodologie de spatialisation est détaillée dans l'annexe Capacités d'accueil du territoire du Grand Genève. A plus longue échéance (2040-2050), l'étude démontre que la croissance projetée par le scénario démographique moyen de l'OFS pourrait être absorbée au sein du tissu bâti existant, moyennant sans doute une adaptation future du périmètre compact d'agglomération prenant davantage en compte le contexte de mobilité dans le district de Nyon. Les demandes d'adaptation du texte ont été prises en compte.
Direction générale du territoire et du logement	Coquilles : a. Coquilles : P. 2 : Ne faut-il pas mentionner quelqu'un du Canton de Vaud, par ex. Sylvie Cornut, David Bichsel pour le PACA Jura et Matias Schiffrin pour l'étude Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève ? P. 8 : Il est dit que leur réaménagement permet de contribuer au rééquilibrage entre les polarités pour réduire les déplacements. Remplacer par les polarités pour réduire les distances parcourues en TIM. En effet, la ville des courtes distances favorise le nombre de déplacements et augmente la part de ces déplacements réalisés en mobilité active (cf. étude 6-T territoire des courtes distances). Idem en page 36 : Pour limiter les besoins en déplacement. Remplacer par exemple par Pour limiter les distances parcourues en TIM. P. 19, et peut-être ailleurs dans le document : une fourchette de 190'000 à 400'000 habitants supplémentaires qui pourraient s'installer dans le Grand Genève d'ici à 2050. Lorsque l'on expose une croissance, préciser la période. Ici, en l'occurrence, il s'agit de la période 2020-2050. P. 29 : La vision territoriale a progressivement émergé à partir des travaux des PACA, par un processus itératif de mise en commun basé sur des choix et de une mise en cohérence. P. 29 : et d'identifier de les premières convergences. P. 34 : C'est par la prise en compte de l'hybridité des systèmes, et de leurs interconnexions que le processus de transition peut être amorcé. P. 34 : ...changements de comportements et de nos modes de vie. P. 43 : Il s'agit de la même page que la p. 7. P. 44 : il s'agit de la même page que la p. 8. P. 48 : la partie .. des connexions et corridors biologiques ne devrait-elle pas aller dans le chapitre 2.1.2 ? P. 51 : la partie .. des connexions et corridors biologiques ne devrait-elle pas aller dans le chapitre 2.1.2 ? P. 51 : du charriage qui se produit dans les cours d'eau naturels. P. 51 : les prestations écosystémiques des cours et plans d'eau et sont innombrables. P. 54 : ajouter légende à la photo.	Les corrections ont été effectuées.
Direction générale du territoire et du logement	Annexe Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève Besoins (demande) Selon la VTT et l'étude Capacité d'accueil du territoire du Grand Genève prévoit 151'000 habitants dans le district de Nyon en 2050, soit une croissance 2020-2050 de +47'000 habitants. Cette dernière dépasse de ~6'000 habitants la croissance allouée par la mesure A11 qui sert de référence pour dimensionner les zones à bâtir. Cependant, cette croissance est similaire au scénario haut de StatVD 2021. Capacités d'accueil Cohérentes avec les données du Canton de Vaud.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Direction générale du territoire et du logement	<p>Commentaire général DGTL</p> <p>La DGTL a analysé la version V1 de la VTT 2050 et estime que cette version représente une bonne base pour l'établissement de la version définitive qui sera livrée fin 2024.</p> <p>De manière générale, le rapport proposé va dans le sens des « Perspectives pour le territoire », qui ont été adoptées par le Conseil d'Etat vaudois le 5 juillet 2023.</p> <p>Aucune incompatibilité majeure avec les planifications vaudoises n'est relevée.</p> <p>La DGTL estime néanmoins que certaines illustrations et certains termes (ex. : socioécologie ; pôles des pôles de logistiques) devraient être retravaillés afin de faciliter compréhension par le plus grand nombre et garantir l'acceptabilité de ces documents.</p> <p>La DGTL relève :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour faciliter la lecture de ce document : un travail de synthèse devrait être envisagé et rendre accessible la lecture à des non-initiés ; - Les cartes devraient être améliorées : plus lisibles, simplifiées, avec une légende claire ; - Un lexique pourrait être inséré ; - Des éclaircissements/précisions à rajouter par rapport aux capacités accueil : clarifier le propos ; - Des propositions d'améliorations, de compléments, de modifications sont proposées dans le formulaire (remarques et carte annotée). <p>Il est indiqué que ce document est non contraignant mais servira de cadre de référence. Mettre en avant les propos de la page 115 dès la synthèse ou/et préciser la page 15 : Cadre de référence pour les planifications directrices communales, régionales. Pour appuyer les stratégies d'aménagement du territoire de la Région de Nyon et de ses communes par exemple. Nous comprenons qu'il n'est pas liant mais sera utile et utilisé pour l'espace sur lequel il s'étend. Il conviendrait de préciser ce point.</p> <p>Ainsi, la DGTL approuve globalement les propositions de la VTT 2050, version V1, sous réserve de la prise en compte des remarques émises et en précisant que celles-ci pourront faire l'objet de compléments si besoin.</p> <p>Nous restons à disposition si besoin de précisions complémentaires.</p>	<p>Plusieurs réponses ont été apportées dans les chapitres précédents.</p> <p>A souligner la préparation d'une synthèse du document qui viendra compléter la VTT.</p>
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>Au vu des éléments exposés ci-dessus, la FMB se prononce pour l'abandon pur et simple de la VTT. Tout au plus, la VTT pourrait être reléguée au simple rang « d'étude », en en supprimant tout rôle contraignant dans le processus d'élaboration du Plan directeur cantonal ou de tout autre plan d'aménagement prévu par le cadre légal.</p> <p>Dans cette seconde option, une révision de la VTT en y intégrant des objectifs nettement plus ambitieux (et réalistes sous l'angle des projections démographiques) en termes de construction de logements sur le territoire du canton de Genève s'impose. A défaut, cette VTT pose les bases d'une pérennisation et d'une aggravation des problèmes dont souffre aujourd'hui l'Agglomération (étalement urbain, déséquilibre des capacités de logement entre Genève d'un côté, Vaud et la France de l'autre, engorgement des infrastructures de transport (ferroviaires et routières), etc.).</p> <p>Genève doit enfin prendre ses responsabilités, assumer son développement, son dynamisme économique (garant de l'emploi et de la santé financière des collectivités publiques) et l'accompagner de manière optimale. Cela passe en premier lieu par une urbanisation vers l'intérieur qui ne gaspille pas les terrains disponibles.</p>	<p>Le document est complété de manière explicite sur le volet économie (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée).</p> <p>Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	<p>Au vu des éléments exposés ci-dessus, la FMB se prononce pour l'abandon pur et simple de la VTT. Tout au plus, la VTT pourrait être reléguée au simple rang « d'étude », en en supprimant tout rôle contraignant dans le processus d'élaboration du Plan directeur cantonal ou de tout autre plan d'aménagement prévu par le cadre légal.</p> <p>Dans cette seconde option, une révision de la VTT en y intégrant des objectifs nettement plus ambitieux (et réalistes sous l'angle des projections démographiques) en termes de construction de logements sur le territoire du canton de Genève s'impose. A défaut, cette VTT pose les bases d'une pérennisation et d'une aggravation des problèmes dont souffre aujourd'hui l'Agglomération (étalement urbain, déséquilibre des capacités de logement entre Genève d'un côté, Vaud et la France de l'autre, engorgement des infrastructures de transport (ferroviaires et routières), etc.).</p> <p>Genève doit enfin prendre ses responsabilités, assumer son développement, son dynamisme économique (garant de l'emploi et de la santé financière des collectivités publiques) et l'accompagner de manière optimale. Cela passe en premier lieu par une urbanisation vers l'intérieur qui ne gaspille pas les terrains disponibles.</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p> <p>Par ailleurs, elle n'a aucun caractère contraignant. Ce point est renforcé dans la portée du document.</p>
Fondation pour les terrains industriels	<p>Objectivement, le volet économique est très peu traité. Il ne nous apparaît pas évident de coordonner l'ensemble des politiques publiques sur la base du document actuel.</p>	<p>Le document est complété de manière explicite sur le volet de l'économie (chapitre 1.3 Enjeux globaux et locaux, chapitre 2.2 - Axe 2 : Une agglomération multipolaire rééquilibrée).</p> <p>Par ailleurs, un effort est fait pour mettre en évidence les éléments relatifs à l'économie déjà présents dans le texte.</p>
Genève Aéroport	<p>L'aéroport est totalement absent du rapport et de l'analyse, ce qui est surprenant de par son importance pour la région. Il nous a pourtant semblé que l'aéroport a fait l'objet de discussions dans les ateliers. L'aéroport est à la fois la porte d'entrée du Grand Genève depuis l'international, une zone d'activité, un pôle d'emploi, un centre logistique, un pôle multimodal et un milieu naturel préservé (150 ha de prairies avec plus de 210 espèces végétales, 26 sont protégées voire considérées comme rares). Il aurait été intéressant d'intégrer les principaux enjeux dans l'analyse.</p>	<p>S'agissant de l'aéroport, le document est complété et il est abordé dans le chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT.</p>
Genève Aéroport	<p>Le rapport est très long et détaillé. Une synthèse mettant en évidence les principaux éléments à prendre en compte dans les planifications serait utile.</p>	<p>Une synthèse politique sera proposée</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Genèvemobilité	<p>Lors de l'élaboration de la Feuille de route PDCn, qui avait réuni une multitude d'acteurs divers, un seul représentant figurait parmi les personnes et organismes consultés, pour l'ensemble de l'économie. Il s'agissait de Blaise Matthey, alors directeur général de la FER Genève, qui avait de plus eu beaucoup de mal à se faire entendre et avait eu le clair sentiment d'être un alibi. Les milieux économiques s'en étaient ouverts auprès de vos services, qui les avaient poliment reçus et indiqué entendre le message. Force est de constater qu'il n'en est rien. En effet, la liste des organismes auditionnés ne mentionne aucune des organisations économiques représentatives (FER Genève, UAPG, CCIG, FMB ou encore CGI), pourtant particulièrement concernées par la thématique. Aux interrogations de certaines personnes consultées, qui s'étonnaient de cette absence, il leur a – tardivement – été répondu que ces associations étaient indirectement sollicitées par le biais de leurs représentants au sein de diverses commissions concernées. Or, cela n'apparaissait pas clairement dans la façon dont la consultation a été menée. Cela pose problème et affaiblit considérablement l'exercice.</p> <p>Permettez-moi également quelques commentaires sur le contenu de cette vision. Cette dernière est avant tout un programme de renaturation des biotopes avant d'être une proposition d'aménagement. Le document le relève d'ailleurs clairement, en parlant de ménagement à la place d'aménagement. Il convient que cela soit énoncé clairement, dans la mesure où il est présenté comme une vision qui devrait guider les réflexions sur le futur plan directeur cantonal. Pour rappel, l'élaboration de ce dernier est exigée par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Si l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris est non seulement souhaitable mais relève en outre du respect de nos engagements, une vision en matière d'aménagement doit aller au-delà d'un programme de préservation du socle du vivant, comme le répète à l'envi le document.</p> <p>Ensuite, nous pouvons relever une rédaction éthérée. Les propos restent très évasifs et peu concrets. Dans ce contexte, et dans la mesure où cette vision est destinée à servir de base de réflexion à l'élaboration du PDCn, il semble difficile de s'en prévaloir pour justifier une quelconque concrétisation de projets. Relèverons également l'usage de nombreux qualificatifs, qui semblent inconnus de l'ordre juridique suisse. Notre cadre légal est lié à celui qui prévaut au niveau fédéral. En l'occurrence, la présente proposition se permet des libertés dont nous peinons à penser qu'elles sont en conformité avec ce cadre. Ainsi en est-il par exemple de la loi sur les routes, de sa nomenclature et de sa hiérarchisation, où le concept d'allée, aussi charmant et champêtre soit-il, n'a pas sa place.</p> <p>S'il figure dans ce document des concepts pour le moins exotiques, d'autres références brillent par leur absence. Ainsi, le terme économie est quasiment absent du document, et lorsqu'il l'est, il est accolé à l'adjectif circulaire. Le terme d'entreprise n'est quant à lui même jamais écrit. Serait-elle un ennemi à combattre? Il s'agit ici de rappeler le rôle essentiel des entreprises dans la vie de la société. Elles forment, intègrent, emploient, innovent, créent de la valeur ajoutée et permettent d'alimenter les finances de l'Etat, contribuant par ce biais à financer les prestations de l'Etat, dans tous les domaines des politiques publiques. Ce sont des acteurs vertueux de la société. Certes, comme toute activité, elles engendrent des nuisances potentielles. Elles s'emploient toutefois à les limiter, dans un esprit d'économicité, mais également par conviction et esprit citoyen. Elles sont un réel acteur civique. Les ignorer comme cela semble être le cas</p>	<p>La VTT vise plutôt à "rééquilibrer" la prise en compte du "vivant" dans l'aménagement du territoire. Le texte est clarifié sur ce point notamment dans le chapitre 1.1.</p> <p>La VTT ne traite que des politiques publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>
Genèvemobilité	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Vous trouverez ci-après la prise de position de genèvemobilité sur la Vision territoriale transfrontalière 2050 (VTT). Genèvemobilité est un groupement réunissant les acteurs de l'économie genevoise concernés par la mobilité professionnelle et la qualité des infrastructures de transport de notre région. Les dix associations actuellement membres de genèvemobilité sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'Association suisse des transports routiers - Genève (ASTAG Genève) •La Fédération des entreprises romandes – Genève (FER Genève) •L'Association genevoise des entreprises de transport (AGET) •Genève Commerces •La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) •La Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB) •L'Association des Parkings de Genève (AParGE) •La Nouvelle Organisation Des Entrepreneurs (NODE) •La Section genevoise du Touring Club Suisse (TCS Genève) •L'Union professionnelle suisse de l'automobile – Genève (UPSA Genève) <p>Notre prise de position, adoptée à l'unanimité de nos membres, se concentre sur les aspects de la VTT ayant potentiellement un impact sur les infrastructures de transport et les conditions de mobilité sur le territoire cantonal et dans le Grand Genève. Ce courrier complète le questionnaire dûment rempli en ligne.</p> <p>Remarques liminaires</p> <p>En préambule, nous souhaitons vous faire part de notre insatisfaction quant à la méthode de consultation déployée. Nous constatons en effet que la majorité des associations économiques genevoises n'ont pas été consultées si ce n'est par le biais de leurs représentants siégeant dans des commissions officielles. Par ailleurs, pour ce qui est de genèvemobilité, nos quatre représentants au CODEP ont reçu individuellement des courriels ne mentionnant pas pour quelles entités ils étaient consultés, ce qui prête à confusion. Il nous semble également utile de rappeler que tant la Charte du Grand Genève que la Feuille de route ne constituent pas des outils ayant reçu l'approbation du Grand Conseil. Elles ne peuvent donc être considérées que comme des sources d'inspiration, qui ne sauraient être ni contraignantes, ni servir de justification quelconque à d'autres projets. S'il nous est rappelé le rôle de la participation citoyenne dans la constitution de ce document, il convient de souligner que seules les personnes intéressées se manifestent pour contribuer à ce type de forums, quand elles ne sont pas directement incitées à donner leur avis. On ne saurait par conséquent en tirer la conclusion d'une validation populaire. Il en est de même pour le processus politique, où il est indiqué que nombre d'élus ont approuvé les différentes démarches. Cela ne remplace en aucun cas un vote parlementaire, soumis à référendum sous nos latitudes. On ne peut donc se prévaloir, par ces différentes démarches, d'une approbation démocratique, qui reste le cas échéant à mener.</p> <p>Il est également assez surprenant de constater que l'être humain n'est pas compris dans la définition du socle du vivant, qui se veut le point central du développement territorial. Si l'on peut tout à fait comprendre le souhait de redonner une certaine place à la biodiversité et rééquilibrer la possession de l'espace entre les différentes formes de vie, il convient de ne pas nier l'activité humaine, qui est une</p>	<p>Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Groupement des communes Arve&Lac	<p>La VTT traite essentiellement de la question quantitative du développement de l'agglomération, or les registres qualitatifs (partiellement traités) et temporels (pas du tout traités) sont également très importants.</p> <p>Dans le quotidien du travail des communes, la maîtrise temporelle du développement est nécessaire pour avoir la capacité d'accueillir les nouveaux arrivants, de les intégrer, de leur laisser le temps nécessaire pour qu'ils se sentent chez eux, en plus du temps nécessaire pour mettre en place les nouvelles infrastructures. Or le document de la VTT soumis à consultation donne la sensation d'une course sans fin, voire d'une fuite en avant.</p> <p>A titre d'exemple, un cercle de 2km ne dit rien sur la qualité du développement autour d'une gare, ni sur les facteurs de cohésion sociale, ou en d'autres termes de la capacité de l'agglomération à agglomérer.</p> <p>Les communes d'Arve & Lac ont travaillé ensemble pour rédiger cette prise de position commune, qu'elles souhaitent prise en compte dans la suite des réflexions (PA5 et PDCant).</p>	Ces éléments seront traités dans les documents de planification.
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	<p>Cette démarche, doit rester ouverte en fonction de l'évolution de notre société.</p> <p>Prévoir et garantir un suivi de ces réflexions, pour ces prochaines décennies.</p> <p>Le GCHG aimerait pouvoir s'engager plus dans votre démarche.</p>	Dans le cadre de la révision du PDCN, d'autres échanges pourront se poursuivre
Groupement des coopératives d'habitation genevoises	- Créer un cadre législatif franco-suisse pour permettant la création de DDP pour du logement d'utilité publique sur territoire français	Ce chapitre a été modifié.
Les Vert-e-s genevois-es	<p>A part certains points mentionnés ci-dessus, la VTT porte une vision à laquelle les Vert-e-s adhèrent pleinement.</p> <p>Cependant, il nous semble qu'il y a une incompatibilité totale entre les principes émis par la VTT et la manière dont ils (ne) sont (pas) déclinés dans la suite du document. Sur la base des principes émis, la limite de la disponibilité de certaines ressources naturelles (p.ex. ressource en eau) dans certains territoires devrait y fixer une limite intangible de croissance démographique. Or, les liens entre les principes et les projections concrètes ne sont jamais établis. Des doutes importants existent par ailleurs quant à sa mise en œuvre, tant du point de vue politique que financier.</p>	<p>La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vue des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p>
Mairie de Présilly	<p>Au-delà d'un socle argumentaire écologique & sociétal par nature consensuel, nous ne partageons pas l'état actuel de la VTT dans les documents mis en circulation.</p> <p>Sans rentrer volontairement dans des détails techniques secondaires, il conviendrait déjà fondamentalement d'harmoniser les rendus disparates des différents bureaux d'études par PACA et de présenter un document abouti notamment sur les cartographies.</p> <p>Analyser des pièces quasi vierges est d'une valeur ajoutée fort limitée.</p> <p>Sur le fond et sur la question politique fondamentale qui est posée, c'est en creux la reproduction subtile du modèle asymétrique de répartition des activités économiques d'un côté et des logements et de leurs externalités connexes qui reste en filigrane de cette VTT.</p> <p>Force est de constater que sur la partie Française du territoire, le modèle urbanistique « productiviste » basé sur la mono-industrie du « Frontaliat » qui a fonctionné pendant les 4 ou 5 dernières décennies touche désormais à ses limites.</p> <p>Que les plafonds d'acceptabilité sont crevés les uns après les autres : environnement, structuration et coûts d'investissement et de fonctionnement de la mobilité publique, coût du foncier économique, de l'habitat, effets de bords en matière d'indemnisation du chômage, financement des mobilités par les entreprises Françaises, difficulté de recrutement critiques pour tous les secteurs bien au-delà de la santé, mal développement, exclusion sociale, tension sur l'eau potable, explosion des besoins scolaires, sous capacités en matière d'assainissement, rejets dans le milieu...etc etc .etc qui prennent une tournure hélas pragmatiquement critique.</p> <p>Que le paradigme réglementaire de la construction va fondamentalement changer avec le ZAN (Zéro artificialisation nette) et que la densification à l'extrême ne sera pas la réponse, aussi pour des nouvelles générations d'élus moins obnubilés par les syndromes des « Maires bâtisseurs » des décennies précédentes et aussi des habitants, y compris les derniers arrivés qui n'en veulent pas ; qui n'en veulent plus.</p> <p>Que la fuite en avant des coûts portés in fine à la charge des collectivités territoriales générés par les besoins de ces apports constants de populations tant en matière d'investissements (que de fonctionnement) ne sont pas couverts par l'accord de rétrocession des fonds frontaliers de 1973.</p> <p>Qu'ils ne sont pas une manne, un jackpot ou quelque autre inepties sémantiques lues ici ou là dans la presse mais un juste retour désormais insuffisant pour financer les externalités portées à la charge du territoire Français pour accompagner les services nécessaires et demandés par ces populations fiscalement essentiellement inductrices de valeur pour le Canton de Genève.</p> <p>Que les « effet papillons » dans les profondeurs toujours plus lointaines des territoires sont un effet direct de la dynamique du Grand Genève et de sa métropolisation avec des mécanismes de migrations économique à double détente : Le bassin de Bellegarde se vide tous les matins pour remplir celui du Pays de Gex qui lui-même va à Genève, Idem à St Julien, Annemasse, Requiems, Renneville, la Roche sur Foron, Douvaine, et de plus en plus, Ancey, Pusilly, et les confins de la</p>	Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Noé21	<p>Le récit est très beau et nous souscrivons totalement aux intentions écologiques affichées. Mais, on a beau dire "Dans un territoire aux dimensions finies, la réponse à ces différents besoins ne peut pas passer par la simple addition des exigences liées à chaque politique publique", les arbitrages n'ont pas été effectués ce qui laisse la porte ouverte à l'anarchie (notamment des frontaliers qui viennent de plus en plus loin). Globalement, cette VTT ouvre la porte à la poursuite d'une croissance se faisant à un rythme non soutenable au prix de la qualité de vie et de l'environnement.</p> <p>La VTT n'est pas réaliste : la croissance ne se fera pas sans sacrifier l'environnement. Il n'est pas possible, et c'est démontré par les études capacités d'accueil et EES, d'accueillir aussi rapidement une telle croissance démographique sans manger sur les zones agricoles et/ou exporter les externalités négatives au-delà du Grand Genève, c'est-à-dire faire venir des frontaliers de plus en plus loin.</p> <p>On ne comprend pas comment où on parviendra à caser 400'000 habitants en 25 ans, alors que, sur Genève, le projet phare qu'est le PAV, sur lequel on travaille depuis plus de 20 ans et qui ne sera pas réalisé avant de nombreuses années, ne prévoit de construire « que » 12'000 logements ? On ne comprend pas comment on va basculer les déplacements actuels sur des modes durables et absorber les nouveaux déplacements sur ces mêmes modes, alors que le projet phare qu'est le LEX, a mis des décennies à voir le jour, n'a permis de basculer sur le rail « que » environ 10% des frontaliers (ce qui est en fait un résultat spectaculaire et pour tout dire inespéré...)?</p> <p>Globalement, nous déplorons :</p> <ul style="list-style-type: none"> •La logique de privilégier une croissance trop rapide quantitative et déséquilibrée (+400khab, +250 emplois en 2050), que le territoire ne peut accueillir sans réduire la qualité de vie et endommager l'environnement, •Le non-respect des objectifs de transition écologique de la charte et le manque de propositions de solutions pour répondre à cette impasse, •L'approfondissement attendu du déséquilibre de l'agglomération, •Le manque de prise en compte de la problématique de la ressource en eau, •Le manque d'une politique sociale, économique et fiscale •Le manque de prise en compte de la sobriété. 	<p>La croissance prévisible de l'agglomération n'est pas un objectif, mais une "condition cadre" définie par l'OST. Le rôle de la VTT est de concilier accueil de cette dynamique et transition écologique.</p> <p>Ceci étant, au vu des incertitudes concernant les projections démographiques, la notion de projection est nuancée avec scénario haut, bas et/ou moyen (chapitre 1.3), une clause de révision est mentionnée (chapitre 4).</p> <p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales.</p> <p>Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération.</p> <p>Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).</p>
Office cantonal de la durabilité et du climat	<p>Tout en souscrivant aux intentions de ce document, il nous apparaît à sa lecture que le langage utilisé correspond davantage à celui de l'émetteur qu'à celui du public-cible visé. Ce décalage nous apparaît sur l'ensemble de ce document. Dès lors, si le document ne correspond pas à son public, il est à craindre qu'il reste relégué à l'expression d'un souhait de quelque uns, ne serve pas de référence pour l'action et in fine ne soit que peu porteur de concrétisation sur le terrain. A ce stade de maturité, cette consultation ne nous permet plus de corriger le tir.</p>	<p>Une relecture a été faite pour simplifier le propos</p>
Office cantonal de l'agriculture et de la nature	<p>1.Le paysage</p> <p>La démarche paysage est absente du document, elle doit être l'aspect qualitatif de la VTT. Tout projet d'aménagement ayant un impact territorial (projets de densification, projets d'infrastructures de mobilité, projets de production énergétique, projets de renaturation des cours d'eau, projets pour la biodiversité, projets agricoles, ...) doit intégrer une dimension paysagère pour assurer la qualité finale de la transformation territoriale.</p> <p>2.Les effets induits de l'augmentation de la population</p> <p>La vision démontre qu'il est possible d'absorber la population dans le cadre bâti existant. C'est un principe essentiel pour le socle du vivant. Toutefois, le document n'est pas assez éclairant sur l'impact possible de cette population sur le socle du vivant. Des principes devraient être développés pour maintenir sur le long terme notamment les qualités de l'infrastructure écologique et des terres nourricières. L'établissement d'un réseau socio-écologique qui lierait les centres urbains aux campagnes du GG est un principe d'aménagement à valoriser.</p>	<p>La question du paysage et du patrimoine n'était centrale dans aucun PACA. Elle a été reprise dans le cadrage général de la VTT, dans le sens d'une résultante des multiples actions sur le territoire.</p>
Office cantonal de l'eau	<p>En plus de la suppression de certaines parties (voir nos autres commentaires), nous pensons qu'un effort de synthèse général serait le bienvenu. La version actuelle perd un peu le lecteur.trice.</p>	<p>Un résumé à destination du grand public sera produit; il sera largement basé sur le résumé déjà présent dans le document.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal de l'environnement	<p>1) Portée du document : Il serait intéressant d'évoquer la portée du document en préambule (dans le chapitre "Résumé"), afin qu'on puisse immédiatement s'identifier en tant que lecteur. D'emblée, il faut exposer quel est le propos du document ainsi que les fins auxquelles il va être utilisé. De plus, quand bien même le document VTT 2050 n'est pas contraignant, il serait utile d'indiquer s'il est validé formellement par les Conseils d'Etat des cantons de Genève et Vaud ainsi que des autorités françaises concernées ou, à tout le moins, leur est soumis pour information.</p> <p>2)Création d'un glossaire: Certains termes techniques employés ne sont jamais explicités ce qui peut déstabiliser une partie des lecteurs potentiels. En ce sens, l'ajout d'un glossaire reprenant les termes et notions techniques semble nécessaire.</p> <p>3)Lisibilité des cartes: De manière générale, les cartes exposées tout au long du document sont pour la plupart illisibles (mauvaise résolution d'image, absence de légende, trop petites). C'est dommage vu le travail effectué et la source d'information que cela constitue. Chaque carte devrait à minima, occuper une page complète.</p> <p>4)Redondance de pages, paragraphes, propos, etc.: La structure du document est plutôt bien construite, mais le contenu de certains chapitres est parfois brouillon. On constate une répétition ou paraphrase de certains paragraphes entiers tout au long de la lecture. Parfois même, des pages apparues en introduction, sont reprises telles quelles plus loin dans le document. C'est dommageable pour la qualité du document.</p> <p>5)Harmonisation du texte: Un changement de style de rédaction entre les différents chapitres est ressenti. Il en va de même au niveau de la mise en page.</p> <p>Les temps de conjugaison employés ne concordent pas toujours ce qui contribue à accentuer la confusion du lecteur (usage des temps relatifs au passé voire présent quand on mentionne le futur?).</p> <p>6)Nécessité-Plus-value du document Vision territoriale transfrontalière: Le document "VTT Horizon 2050" mériterait d'être complété avec une présentation succincte des perspectives pour le Grand Genève en cas d'absence d'une vision partagée, telle que celle décrite dans le document soumis à consultation.</p> <p>7)Enveloppe financière requise : Est-ce qu'il est possible d'avoir une évaluation sommaire (un ordre de grandeur, une fourchette) de l'enveloppe financière nécessaire pour atteindre les objectifs de la vision VVT 2050 ?</p> <p>8)Vue d'ensemble s'agissant des écarts à franchir pour atteindre les 6 premiers objectifs (environnementaux) d'ici 2050: Pour avoir une vision claire des efforts qui doivent être faits d'ici 2050, il serait utile de résumer (par exemple dans un tableau) l'écart existant entre l'état initial et la vision 2050, et ce pour chacun des 6 objectifs environnementaux. Certes, le document VTT 2050 indique les objectifs et bénéfices attendus pour chacun des 6 objectifs environnementaux, mais, il n'y a pas une vue d'ensemble.</p> <p>9)Intégrer la généralisation de la démarche THQMAT dans le domaine de la construction Il serait intéressant de viser, d'ici 2050, la généralisation de la démarche THQMAT dans le domaine de la construction : il convient de viser la production et l'emploi de matériaux exempts de substances dangereuses, pour maximiser leur réemploi. Voir chapitre La circularité des ressources (Filières matériaux de construction).</p> <p>10) Concernant le réemploi des matériaux de construction.</p>	<p>La portée du document a été précisée. Par ailleurs, une synthèse politique introduira la VTT. Les autres remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>
Office cantonal des transports	<p><i>La mise en application du principe de la primauté du socle du vivant nous inquiète, car nous identifions le risque qu'elle se traduise par l'impossibilité d'envisager tout développement ultérieur de nouvelles infrastructures de transports, aussi bien pour les transports individuels motorisés que pour les transports publics, ce qui pourrait donc finalement s'avérer incompatible avec les autres objectifs de la VTT.</i></p>	<p>La primauté du socle du vivant ne signifie pas empêcher le développement d'infrastructures. Les besoins de nouvelles infrastructures de mobilité sont identifiés dans la VTT; il s'agit notamment d'axes ferroviaires. Prendre en compte le socle du vivant signifie de minimiser l'effet de coupure et de fragmentation de ces infrastructures, au travers par exemple d'aménagement de passages à faune. Pour le reste, il est évident que la VTT privilégie la réaffectation et la réutilisation des infrastructures de mobilité existante</p>
Office cantonal des transports	<p>une manière générale, remplacer systématiquement les termes "modes doux", "mobilité douce", ... par mobilités actives.</p>	<p>Le document est modifié</p>
Office cantonal des transports	<p>Le qualificatif "structurant" est (trop ?) souvent utilisé et peut affaiblir le propos. Il conviendrait de privilégier des expressions plus précises, permettant de mieux soutenir les orientations proposées et clarifier les ambitions de la VTT.</p>	<p>Le document est ajusté.</p>
Office cantonal du génie civil	<p>La mise en application du principe de la primauté du socle du vivant nous inquiète car nous identifions le risque qu'elle se traduise par l'impossibilité d'envisager tout développement ultérieur d'infrastructures de transports, aussi bien pour les transports individuels motorisés que pour les transports publics ou les mobilités actives, ce qui pourrait s'avérer incompatible avec les autres objectifs de la VTT et les besoins de la population.</p> <p>L'EES de la VTT est réalisé selon les dix objectifs de la Charte du Grand-Genève situés entre le plafond écologique et le plancher social, l'aspect économique est peu mis en avant.</p> <p>Une estimation du coût induit pour les collectivités, serait souhaitable pour mieux appréhender "la hauteur de la marche" à franchir dans la perspective du changement de paradigme envisagé.</p> <p>Le scénario choisi est un scénario « moyen » de + 350'000 habitants (min. +300'000 / max. +400'000 pers.) sur un territoire déjà urbanisé, sans nouvelles extensions hors celles déjà engagées.</p> <p>Les potentiels de densification de la rive gauche (densification de la zone 5, projets d'extension urbaine) ne sont pas pris en compte et en particulier dans le calcul de la capacité d'accueil.</p>	<p>La primauté du socle du vivant ne signifie pas empêcher le développement d'infrastructures. Les besoins de nouvelles infrastructures de mobilité sont identifiés dans la VTT; il s'agit notamment d'axes ferroviaires. Prendre en compte le socle du vivant signifie de minimiser l'effet de coupure et de fragmentation de ces infrastructures, au travers par exemple d'aménagement de passages à faune. Pour le reste, il est évident que la VTT privilégie la réaffectation et la réutilisation des infrastructures de mobilité existante</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Office cantonal du génie civil	<p>Ceci est notamment visible sur la carte p.29 : les projets d'extension urbaine de la rive gauche (Pallanterie, Grands-Prés, etc.) sont exclus du calcul de capacité d'accueil. Les raisons de ce choix devraient être précisées.</p> <p>Nous relevons notamment que ces projets pourraient être priorisés à la place d'autres potentiels dans le cas du futur CEST.</p> <p>La Délégation du Conseil d'Etat aux transports, à l'aménagement du territoire et au transfrontalier (DELTAT), lors de sa séance du 9 juin 2022, a décidé d'élaborer une Vision territoriale transfrontalière basée sur un scénario n'intégrant pas le contournement Est via la traversée du Lac (CEST). Toutefois, la DELTAT a également décidé qu'une communication concernant la prise en compte du CEST dans le cadre d'une démarche parallèle devait être rappelée dans le cadre de la VTT afin de rassurer les services de la Confédération sur le souhait du canton de Genève de concrétiser ce projet sur son territoire. Nous n'avons pas trouvé cette communication dans les documents mis en consultation. Ce point doit par conséquent faire l'objet d'un complément.</p>	<p>Beaucoup d'extensions sur la zone agricole qui avaient déjà été reportées au-delà de 2030 ont été abandonnées, en raison du principe de régénération adopté par la VTT, c'est-à-dire de privilégier le développement vers l'intérieur.</p>
Office cantonal du génie civil	<p>La Délégation du Conseil d'Etat aux transports, à l'aménagement du territoire et au transfrontalier (DELTAT), lors de sa séance du 9 juin 2022, a décidé d'élaborer une Vision territoriale transfrontalière basée sur un scénario n'intégrant pas le contournement Est via la traversée du Lac (CEST). Toutefois, la DELTAT a également décidé qu'une communication concernant la prise en compte du CEST dans le cadre d'une démarche parallèle devait être rappelée dans le cadre de la VTT afin de rassurer les services de la Confédération sur le souhait du canton de Genève de concrétiser ce projet sur son territoire. Nous n'avons pas trouvé cette communication dans les documents mis en consultation. Ce point doit par conséquent faire l'objet d'un complément.</p>	<p>Un propos a été ajouté sur le Contournement Est, qui précise que ce projet n'est pas inclus dans la VTT mais qu'il fait par ailleurs l'objet d'études par le canton</p>
Office cantonal du logement et de la planification foncière	<p>Nous vous remercions et vous félicitons pour ce travail remarquable de synthèse des propositions et de schématisation à l'échelle du Grand Genève.</p> <p>Les objectifs de ce document sont ambitieux et nous espérons que tous les acteurs impliqués dans cette démarche garderons en vue la finalité de ce grand projet.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>
Office de l'urbanisme	<p>L'OU relève une incroyable somme de travail qui a été nécessaire pour aboutir à cette VTT, ainsi que le caractère innovant de plusieurs orientations et propositions qu'elle contient et transmet un bravo à toute l'équipe!</p> <p>Remarques sur les contenus:</p> <p>Portée du document</p> <p>D'une façon générale l'OU regrette le fait que la VTT se limite à un niveau d'intention et de principes théoriques communs à l'échelle de l'agglomération, ne proposant pas véritablement un projet de territoire et des orientations spatialisées (à l'exemple des premiers travaux du PA). De ce fait la VTT compte beaucoup sur les planifications ultérieures. Il en ressort pour l'OU une décision à prendre concernant la portée du document, qui aura une incidence sur la structure du document: soit l'intention est de porter un projet de territoire spatialisé, dans ce cas un travail conséquent reste à faire pour consolider les orientations spatialisées et le chapitre de mise en œuvre, soit il s'agit d'un document qui pose les principes et laisse à charge des territoires la concrétisation de ces principes, et dans ce cas il s'agit de préciser la portée du document pour éviter de générer des attentes.</p> <p>Capacités d'accueil</p> <p>L'OU relève également le besoin de plausibiliser (illustrer la faisabilité) les capacités d'accueil au risque de perdre toute crédibilité. Alternativement l'OU demande d'indiquer clairement que la VTT a identifié un potentiel théorique d'accueil pour les 400'000 habitants à venir, dont la faisabilité et l'acceptabilité devront encore être démontrées.</p> <p>L'OU s'inquiète que les principes portés par la VTT (socle du vivant, hybridation) ne limitent encore les marges de manœuvre pour urbaniser vers l'intérieur et regrettent que la VTT n'apporte que peu de solutions sur la manière de poursuivre ce développement dans le respect de ces principes (règles d'arbitrage notamment).</p> <p>L'OU demande également que, dans un contexte d'incertitude marqué, la vision puisse s'ajuster/intégrer/prévoir différents scénarios d'évolution.</p> <p>Ancrage dans le territoire grand genevois</p> <p>Les axes 1 et 2 semblent sortir d'un manuel d'urbanisme (indicatif, bonnes pratiques, pas de partie contraignante), tant ils ne sont pas incarnés dans le territoire du Grand Genève; il n'y a presque nulle part de références à des secteurs spécifiques du territoire; c'est essentiellement sur les cartes qu'on découvre des éléments nouveaux, encore que ceux-ci ne sont pas facilement identifiables (notamment en lien avec la mobilité); il se dégage une frustration au cours de la lecture; aussi faudrait-il annoncer au début du document les limites de l'exercice. L'emploi de termes génériques (ex. autoroute = voies rapides) ajoute à la sensation d'un document déconnecté des réalités du terrain. Idem pour la priorisation dans la présentation des éléments (TIM en dernier et intégré aux modes doux, p. 79).</p> <p>Manques dans l'ensemble du document:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une mise en évidence et vraie problématisation de la situation actuelle et des projets de planification encore en préparation (coups partis) • Une problématisation des effets de frontière et des éléments de réponse (équilibre emploi-logement-consumation) 	<p>Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>
Parti libéral radical	<p>Cette version de la VTT 2050 doit être revue et enrichie des besoins de la population et de l'économie. Les pôles de développement de l'agglomération multipolaire doivent être mieux développés, tout comme les grands axes de transports. Les conditions cadre genevoises, vaudoises et françaises doivent être harmonisées afin d'équilibrer les ratios logements / emplois.</p>	<p>Le chapitre 1.3 a été précisé pour les enjeux sociaux et économiques.</p>
Pic Vert	<p>C'est un travail remarquable et immense, bravo à l'équipe qui s'est attelée à la tâche. Nous espérons que les contributions complémentaires apportées seront véritablement prises en compte et que l'information sur la l'évolution de cette VTT sera largement diffusée.</p>	<p>Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Service de la promotion de l'économie et de l'innovation	<p>La VTT formule une vision et des objectifs très généraux loin des particularités régionales propres à chaque territoire. Pour la partie vaudoise, la vision concernant l'emploi, et notamment les zones d'activités, semble aller à l'encontre des objectifs de la SRGZA Grand-Genève élaborée sur le District de Nyon dans le cadre du système de gestion des zones d'activités cantonal (PDCn). Il en va, par exemple, de l'ouverture possible des zones d'activités notamment industrielles au logement, autorisé sous condition par la VTT.</p> <p>- La VTT identifie environ 16'000 nouveaux emplois (est-ce des EPT ?) entre 2020 et 2050 pour le District de Nyon (cf. document « capacités d'accueil », scénario V2). Une part de ces emplois (secteur secondaire et une part de tertiaire) sera accueillie en zones d'activités, l'autre part, soit les activités tertiaires devra se localiser en centralité. On peut estimer le besoin en surface pour ces activités de bureau à environ 200'000-250'000 m2 (sur une base de calcul de 20m2/ETP). Pour répondre à ces enjeux, la VTT doit donc veiller à la mise à disposition de surfaces industrielles en zones d'activités, conformément à la SRGZA, mais également, comme l'a démontré l'étude Wüst Partners menée sur le PALM, de surfaces de bureau en centralité proche des axes TP structurants et des aménités urbaines (restaurants, services...). Il s'agira plus particulièrement de veiller à maintenir des potentiels d'accueil pour les activités tertiaires dans les zones mixtes (localisation coordonnée au réseau TP principal).</p> <p>- Concernant, le rapport « capacité d'accueil » sur lequel nous ne sommes pas directement consultés (visée explicative et informative), la capacité d'accueil de l'emploi (v3) pour le district de Nyon doit impérativement être coordonnée avec la SRGZA. La figure 19, p. 26, liste les zones d'activités d'emblée exclues pour l'accueil d'habitants. Il ne s'agit là que d'une partie des zones d'activités de la SRGZA, alors que la SRGZA exclut le logement de toutes ses zones d'activités.</p> <p>- Pour répondre à cette consultation, le SPEI s'est coordonné avec la DGTL-DIP dans le cadre du SGZA.</p>	<p>La VTT tient compte des planifications en vigueur. En l'occurrence les principes de la SRGZA ont été inclus à l'analyse pour la durée de validité du plan directeur intercommunal. Néanmoins, l'horizon de réalisation de la VTT s'étend au delà des planifications en cours. Des hypothèses de mutation minime des ZA à très long terme ont été intégrées. Dans tous les cas ces hypothèses devraient être confirmées ou infirmées dans le cadre de la révision des planifications.</p>
Service du territoire de la Ville de Nyon	<p>D'une manière générale le vocabulaire employé dans ce document est difficilement appropriable par tous et toutes. Les documents doivent faire l'objet d'une vulgarisation.</p> <p>Les aspects environnementaux sont au centre des réflexions au détriment des aspects sociaux : comment rééquilibrer une agglomération qui fonctionne à deux vitesses (France/Suisse). Ces questions n'appartiennent sans doute pas au champ de l'aménagement du territoire. Toutefois, les politiques publiques doivent être pensées en parallèle (fiscalité, santé, La stratégie mobilité : Les incohérences en termes de mobilité dans le cadre de la VTT nécessitent une attention particulière. Alors que la VTT identifie la nécessité d'une mobilité décarbonée, il est regrettable de constater le maintien de l'extension de la troisième voie autoroutière. Cette expansion pourrait encourager l'utilisation accrue de véhicules individuels, ce qui va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promotion d'une mobilité durable.</p> <p>Par ailleurs, notons que cette stratégie mobilité se base sur la création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Lausanne et Genève, mais ne propose pas une étape pour 2050.</p> <p>La stratégie mobilité n'aborde pas la question de la connexion du Grand-Genève à une échelle plus vaste (connexion à la Suisse, à la France et au reste du monde).</p> <p>Etant donné que l'annexe relative à la stratégie mobilité 2050 n'est pas mise en consultation, ces précisions pourraient être apportées ultérieurement.</p> <p>Nous souhaitons attirer votre attention sur une problématique importante concernant la répartition démographique dans le district de Nyon, en particulier la ville de Nyon en tant que centre urbain.</p> <p>Actuellement, la ville centre de Nyon accueille 40% de la population du district.</p> <p>La Vision Territoriale de Territoire (VTT) prévoit de renforcer le rôle des villes centres, dont Nyon. Cependant, une étude récente sur la capacité d'accueil démographique a identifié un potentiel de 36'795 nouveaux habitants pour le district de Nyon d'ici 2050. Sur ce total, seulement 5'917 nouveaux habitants sont prévus pour la ville de Nyon.</p> <p>Cette répartition suggère une incohérence, car Nyon ne serait responsable que de 16% des nouveaux habitants prévus pour le district.</p> <p>Il est crucial d'examiner attentivement cette situation afin de garantir une répartition démographique équilibrée et durable dans le district de Nyon, tout en préservant le rôle et la vitalité de la ville de Nyon en tant que centre urbain.</p> <p>Les aspects environnementaux sont au centre des réflexions, au détriment des aspects sociaux. La vision présentée ne propose pas de réflexion pour rééquilibrer une agglomération qui fonctionne à deux vitesses (France/Suisse). Ces questions n'appartiennent sans doute pas au champ de l'aménagement du territoire. Toutefois, les politiques publiques (économie, fiscalité, santé, ...) doivent être pensées en parallèle</p>	<p>La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment). Les autres remarques spécifiques ont été traitées dans le cadre des chapitres concernés.</p>
Terre Valsérhône l'Interco	<p>Le volet loisirs et tourisme de proximité ne semble que trop peu développé, idem pour le volet prévention des risques.</p> <p>Terre Valsérhône l'Interco réaffirme sa position : l'accueil de population sur le territoire doit être conditionné à la disponibilité de la ressource en eau potable, à la capacité d'assainissement, à la préservation de la biodiversité, ainsi qu'aux moyens des collectivités à répondre à cette croissance.</p> <p>L'accueil de la nouvelle population doit se faire au bénéfice des habitants déjà présents.</p>	<p>Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.</p>

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
Thonon Agglomération	<p>- Sur la démarche de la VTT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thonon Agglomération salue l'importance et la qualité du travail mené pour aboutir à cette Vision qui a tenu à associer les territoires aux différentes étapes de son élaboration, MAIS, dont le principal écueil réside en ce qu'elle préfigure une vision territoriale plus genevoise que réellement transfrontalière. - La VTT ne réussira et n'atteindra son objectif que si elle est partagée politiquement sur le fond. Or, nous ne partageons pas le modèle proposé qui continue à porter une expansion non territorialisée entre France et Suisse, sans chercher à résoudre sur le fond les déséquilibres préexistants, sans prendre en considération l'état réel des ressources disponibles sur le territoire suisse pour tenir ce modèle ou encore traiter sur le fond les enjeux énergétiques induits. - En outre, le choix éditorial d'une formulation conjuguée « au présent, voire « au passé », de la situation du territoire en 2050, interpelle (comme si tout était inéluctable et acquis dès à présent ! ...). <p>• Sur les conditions et les délais de consultation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les élus de Thonon Agglomération déplorent les délais très courts de consultation et de réponse aux questions posées, qui nécessiteraient un temps acceptable de lecture, d'analyse et de formulation commune de remarques et de propositions. Ce délai n'a pas permis la concertation et les échanges nécessaires en interne, tant techniquement que politiquement. - ... Et qui plus est, sur la base d'un document non finalisé, et dont certaines annexes, pourtant déterminantes sont encore absentes, telle la Stratégie Mobilité 2050. L'impossibilité de lire clairement les cartographies est également en disjonction complète avec l'importance qu'elles ont. - Pour rappel : Le diagnostic critique du territoire du PACA CHABLAIS a fait l'objet de remarques techniques transmises au PMGF en juillet 2023, puis en février 2024, sans possibilité à ce jour d'apprécier véritablement la prise en compte et l'intégration de ces remarques (les rapports des PACA n'étant pas produits dans le cadre de la présente consultation et n'étant prévus QUE dans le cadre de la version finale de la VTT). - Dans de telles conditions, un second temps de consultation des territoires nous paraît nécessaire, sur une base documentaire finalisée, consolidée, et parfaitement lisible, seules conditions pour que nous puissions nous assurer d'une prise en compte explicite et de l'intégration (ou non) des remarques de Thonon Agglomération (comme de celle des autres territoires du Genevois français). - Sur les démarches engagées par Thonon Agglomération : <p>Les démarches engagées et documents-cadres en cours d'élaboration ou approuvés récemment à l'échelle de Thonon Agglomération, compétente dans divers domaines, et en particulier dans l'élaboration des documents d'urbanisme, attestent fortement de cette volonté d'engager la transition écologique de son territoire. Elles doivent être mieux reconnues, intégrées dans l'approche de la VTT en plus des documents nationaux et régionaux avec lesquels ils doivent respecter un rapport de compatibilité. De manière non exhaustive, il convient de citer notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'élaboration en cours du PLUi-HM valant Programme Local de l'Habitat et Plan de Mobilité, dont l'entrée en vigueur est programmée début 2026. Ce document seule constituera le document de planification unique INTÉGRATEUR. 	Ces remarques spécifiques ont été traitées dans les chapitres concernés.
Urbanistes des Territoires	Une meilleure complémentarité avec tous les autres sujets à traiter pour éviter l'accentuation d'un déséquilibre d'approche et surtout un phasage avec ces autres sujets, pour éviter de devoir revenir sur les documents de la VTT a posteriori.	La VTT ne traite que des politiques publiques à incidence spatiales. Les autres sujets / actions publiques / politiques publiques sont, cas échéant, traités à travers d'autres démarches de l'agglomération. Le document VTT est mis à jour pour mieux expliciter cette distinction (avant-propos et postface notamment).
Ville de Carouge	Carouge salue le processus mis en place, l'intégration de l'ensemble des partenaires tout du long, et nous réjouissons de poursuivre les échanges notamment le lien entre les planifications communales et la révision du plan directeur cantonal qui concrétisera les objectifs de la VTT sur territoire genevois.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Genève	En amont des remarques précédentes, le SU tient à souligner la grande qualité du document et sa grande clarté. Les échelles de planification et de représentation cartographique sont justes. Les enjeux fondamentaux sont bien posés. La symbolologie utilisée (pyramide des 2 axes) est originale tout en étant très appropriée. Les vignettes d'illustrations sont claires et didactiques. La cohérence entre le concept fondé sur 2 axes avec le Projet de Plan directeur communal en cours de procédure est confirmée.	Cette remarque n'appelle pas de modification à ce stade.
Ville de Versoix	J'ai oublié de mentionner dans la mobilité qu'il manque une approche lacustre du réseau de mobilité, sans que cela se réduise au projet de traversée du lac. N'y aurait-il pas une exploration de l'évolution vers des transports lacustres décarbonés?	Le volet lacustre a été ajusté.
WWF Genève	<p>SOBRIETE</p> <p>-> Le principe de sobriété doit être rajouté dans cette VTT.</p> <p>Quelle sont les propositions que la VTT proposent pour que les objectifs des Accords de Paris restent atteignables, malgré la pression de l'évolution démographique ? Ne serait-il pas le rôle de la VTT de créer des scénarios avec l'utilisation de certains leviers économiques et fiscaux (autres ?) pour une meilleure équité entre les territoires du grand Genève ?</p>	Le propos sur la sobriété a été renforcé.

QUESTION : Par rapport au chapitre « Les grands projets fédérateurs », identifiez-vous un ou des périmètres de "grands projets fédérateurs" qui devraient être mentionnés ?

Entité	Remarque	Traitement apporté
WWF Genève	<p>CERN Nous sommes très étonnés que ne soit pas cité le FCC du CERN, qui sera le plus grand chantier européen des années futures et aura lieu exactement sous la région franco-genevoise, si l'étude détaillée, qui doit être soumise en 2028 au 23 pays membre du CERN, est acceptée. Et si c'est le cas, ce tunnel de 90 km long * à 200 mètres sous terre (moyenne), passant sous le lac, derrière le Mont-Salève et revenant à Meyrin avec un chantier durerait 7 ans et générerait 9 millions m3 de matériaux d'excavation aurait un impact gigantesque sur les émissions de CO2, sur la consommation électrique (4TWh) sur les déchets supplémentaires à gérer, sur l'augmentation du trafic, l'arrivée des milliers d'ouvriers et de camions, etc, etc. Selon l'article 10 de la constitution de la République et canton de Genève, (Cst-GE ; A 2 00) qui stipule que « l'activité publique s'inscrit dans le cadre d'un développement équilibré et durable » ; l'urgence climatique déclarée par le Conseil d'Etat le 4 décembre 2019, le plan climat cantonal 2030, 2e génération, publié le 2 juin 2021 et le projet de loi 13225 sur le climat (LClim) de 2022, le canton devrait en tenir compte. -> Nous souhaitons donc que projet gigantesque aux impacts énormes, qui anéantirait tous nos efforts, soient pris en considération dans la VTT et intégrer à l'étude environnementale stratégique</p>	<p>Le projet du FCC est évoqué au chapitre 3, dans la limite des compétences de la VTT et des incertitudes concernant ce sujet.</p>