

AVIS DU FORUM D'AGGLOMERATION

PROJET DE TERRITOIRE
GRAND GENÈVE 2016-2030

ANNEXE 6

AVIS GLOBAL ET RECOMMANDATIONS. CONTRIBUTION N°3
DU FORUM D'AGGLOMERATION DU GRAND GENÈVE
À L'ÉLABORATION DU PROJET DE TERRITOIRE
GRAND GENÈVE 2016-2030/PROJET D'AGGLOMERATION 2016

DÉCEMBRE 2016

AVIS DU FORUM D'AGGLOMÉRATION

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

Auteur :
Forum d'agglomération du Grand Genève

« Avis du Forum d'agglomération,
adopté à l'unanimité le 17 octobre 2016,
en séance plénière »

ANNEXE 6

Avertissement

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

- **Charte d'engagement du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**
- **Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**
- **Annexes :**
 - 1. Cartographies
 - 2. Mesures et programme de travail
 - 3. Diagnostic
 - 4. Prospective et évaluation
 - 5. Compte-rendu de mise en œuvre 2007-2012
 - 6. Avis du Forum d'agglomération

SOMMAIRE

Préambule	5
Rappel de la démarche.....	5
1. LE PROJET POLITIQUE DU GRAND GENÈVE À TRAVERS LE PA3/PTGG.....	6
1.1 Poursuivre la construction du PTGG après la signature du PA3.....	6
1.1.1 Instaurer dans la durée un processus d'association et de mobilisation	6
1.1.2 Elargir les réflexions du PTGG aux politiques de services.....	7
1.2 Construire un pacte politique « gagnant/gagnant ».....	8
1.2.1 Une ambition politique partagée.....	8
1.2.2 Des coopérations et solidarités renforcées.....	8
1.2.3 Des lieux de concertation et d'arbitrage actifs et permanents.....	8
1.2.4 Une mobilisation pour le Grand Genève plus ouverte aux populations.....	9
1.3 Privilégier pragmatisme, solidarités, appuis aux territoires et aux projets.....	10
1.3.1 Construire le pragmatisme.....	10
1.3.2 Concrétiser des appuis d'agglomération aux territoires et aux projets.....	10
1.4 Gérer la prospective au présent : mieux prendre en compte l'incertitude, les stratégies d'acteurs, développer l'évaluation, la coordination, le pilotage du PTGG.....	11
1.4.1 Prendre en compte l'incertitude : plusieurs scénarii pour le PTGG.....	11
1.4.2 Prendre en compte les évolutions des réglementations et les stratégies d'acteurs.....	12
1.4.3 Renforcer l'évaluation.....	12
1.4.4 Se donner les moyens de concertation et de pilotage appropriés.....	13
1.5 Se donner l'ambition et les moyens d'améliorer la cohésion du bassin de vie du Grand Genève, renforcer la cohésion sociale.....	14
1.5.1 Des constats préoccupants.....	14
1.5.2 Mieux connaître le bassin de vie du Grand Genève.....	15
1.5.3 Contribuer à renforcer la cohésion sociale.....	16
1.5.4 Favoriser une économie diversifiée dans le bassin de vie du Grand Genève.....	21
1.6 Articuler plus fortement le PTGG, le PA3, les stratégies sectorielles, les mesures.....	22
1.6.1 Sortir d'une approche sectorielle.....	22
1.6.2 Rendre interdépendants mobilité, urbanisation /paysages, environnement.....	22
2. LES STRATÉGIES SECTORIELLES, LES MESURES ET LES ACTIONS.....	23
2.1 Des arbitrages encore en cours fin septembre 2016.....	23
2.1.1 Des discussions encore actives	23
2.1.2 Des évolutions dans les types de projets présentés.....	23
2.1.3 Le Grand Genève est à la croisée des chemins.....	24

2.2 L'environnement	24
2.2.1 Préserver l'avenir	24
2.2.2 Cibler en priorité santé publique et qualité de vie : climat et air	25
2.2.3 Des orientations diversifiées de longue date pour le grand Genève	25
2.2.4 Des perspectives, mesures et actions à concrétiser	26
2.2.5 Aller plus loin dans la protection de l'eau	27
2.3 La mobilité	27
2.3.1 Une grande urgence : faciliter les mobilités	27
2.3.2 Le Grand Genève porte de grands projets de mobilité : nous soutenons	28
2.3.3 Nous soutenons la forte priorité aux transports en commun	28
2.3.4 Déboucher maintenant sur l'opérationnalité des projets	30
2.3.5 Maintenir les performances des voies routières de transit	30
2.3.6 Multiplier les chances des transports alternatifs à la voiture	31
2.3.7 Promouvoir le vélo et la marche à pieds	32
2.3.8 Développer la mobilité partagée	33
2.4 L'urbanisation et les paysages	34
2.4.1 Réfléchir et agir sur une trame urbaine en devenir	34
2.4.2 Protéger et valoriser les paysages	35
2.4.3 Intervenir utilement pour réguler l'habitat et les fonciers	36
2.4.4 Gérer avec précaution l'agglomération diffuse	38
3. Les Périmètres d'Aménagement Concertés d'Agglomération, PACAs	39
3.1 PACA Genève - Rolle	40
3.2 PACA Genève - Gex - St Genis (3 GE)	40
3.3 PACA Bellegarde	41
3.4 PACA Bernex - Plaine de l'Aire (GEBEJU)	42
3.5 PACA Annemasse - Salève (GAS)	44
3.6 PACA Arve - Porte des Alpes (ARVE)	45
3.7 PACA Chablais	45
3.8 PACA Coeur d'agglomération	47
En guise de conclusion	47
Annexes	49
Annexe 1 Les membres de la commission PA3 et son organisation	49
Annexe 2 L'avis du Forum sur la prospective, mars 2016	51
Annexe 3 L'avis du Forum sur la vision, les stratégies sectorielles, juin 2016	57
Annexe 4 Les contributions in extenso des membres du Forum	81
Annexe 5 Les PV des 14 réunions de la commission	115
Annexe 6 Les présentations du cabinet mandataire et les fiches des équipes GG	115
Annexe 7 Le rapport « Mobilité partagée » adopté par le Forum en 2015	115
Annexe 8 Le rapport « Financements » adopté par le Forum en 2015	115
Annexe 9 Le rapport « Identité » adopté par le Forum en 2015	115

PRÉAMBULE

Le Forum, réuni en séance plénière le 17 octobre 2016 a délibéré et adopté le présent avis, portant synthèse globale de ses travaux et de ses recommandations.

Après ses deux premières contributions remises aux élus du GLCT, Groupement Local de Coopération Transfrontalière, l'instance politique de gouvernance du Grand Genève, en mars et en juin 2016, - voir annexes 1 et 2 -, **ce rapport est la contribution finale du Forum d'agglomération à l'élaboration du troisième Projet d'agglomération du Grand Genève, dit « PA3 ».**

Rappel de la démarche

- **Le Forum d'agglomération a été saisi à l'automne 2015 par le GLCT du Grand Genève pour être associé à l'élaboration du Projet d'agglomération n° 3, le « PA3 », qui concerne les prochaines années (2019/2023 pour la mise en œuvre des mesures de priorité A1) et constitue un jalon dans la construction du Projet de Territoire du Grand Genève 2016 à 2030.**
- **Parallèlement aux avis à construire sur le PA3, le Forum était sollicité sur deux questions spécifiques :**
 - **les mesures et outils susceptibles d'être exploités pour maintenir sur le territoire du Grand Genève les classes moyennes et populaires**, dont la situation est de plus en plus difficile dans certains secteurs de l'agglomération,
 - **la pertinence d'instaurer des mécanismes de compensation et de solidarité entre les territoires et les populations du Grand Genève** et les formes que devraient revêtir ces mécanismes, en finances et en nature.
- **Le Forum d'agglomération a constitué en son sein une commission « PA3/PTGG » dédiée.** Les noms des membres figurent en fin de ce document. Deux coprésidents ont organisé les travaux, avec l'assistance des équipes du GLCT et d'un cabinet extérieur. La commission s'est dotée de 3 groupes de travail sur les questions de cohésion sociale, de solidarités et financements territoriaux, d'environnement /urbanisme/ paysages et mobilité.
- **La commission** a organisé 14 séances de travail de 2 heures de la fin 2015 à octobre 2016 et a auditionné à trois reprises le mandataire désigné pour mener à bien le Projet, de même qu'elle a entendu les équipes et chefs de projet du Grand Genève. Dans chaque PACA, deux représentants membres de la commission ont été associés et ont participé aux réunions COTECH ET COPIL.
- **Le Forum, s'appuyant sur la commission, a fait le choix de donner un avis à chaque étape de l'élaboration du PA3:** en mars sur la prospective, en juin sur la vision, les stra-

tégies sectorielles et sur quelques mesures qui lui apparaissaient prioritaires, et enfin, à l'automne 2016, de former un avis global et par PACA sur la démarche, les stratégies, les mesures et les actions.

Le Forum d'agglomération formule son avis final suffisamment tôt pour qu'il soit pris en compte, alors même que les discussions sur le projet politique, les stratégies, les mesures et actions ne sont pas achevées. Nous espérons ainsi apporter une contribution utile au Grand Genève et à ses habitants.

1. LE PROJET POLITIQUE DU GRAND GENÈVE À TRAVERS LE PA3/PTGG

1.1 Poursuivre la construction du PTGG après la signature du PA3

- **Comme chacun le sait, le PA3 constitue l'engagement des acteurs transfrontaliers à développer durant les quatre ans à venir des projets structurants de mobilité, d'urbanisation/paysage et d'environnement et à porter candidature pour ce faire** auprès de partenaires institutionnels et financeurs du Grand Genève: la Confédération helvétique - sa politique des agglomérations -, les cantons de Genève et Vaud ainsi que la région de Nyon, les communes suisses - Genève particulièrement -, les collectivités locales françaises et l'ARC - futur pôle métropolitain -, les départements de l'Ain et de la Haute Savoie, la Région Auvergne Rhône Alpes, l'Etat français et l'Europe.
- **Le PA3 met un focus particulier sur les mesures d'infrastructures de mobilité et les projets genevois, centre de l'agglomération du Grand Genève**, analysés comme plus facilement éligibles au Fonds d'infrastructures de la politique des agglomérations de Berne.
- **Tel quel, le PA3 est constitutif, fait partie et s'appuie pour prouver sa cohérence, sur le Projet de Territoire du Grand Genève, dit «PTGG»**, qui couvre la période 2016/2030, projet territorial global pour le grand bassin de vie transfrontalier, dont l'élaboration est parallèlement en cours.

1.1.1 Instaurer dans la durée un processus d'association et de mobilisation

Nous le disons sans ambages, il y aurait danger si la mobilisation transfrontalière exemplaire autour de l'élaboration du PA3 accouchait d'une souris: par exemple des financements réservés aux projets d'infrastructures de mobilité exclusivement et un avantage surdimensionné accordé aux projets genevois.

A notre sens l'élaboration du Projet de Territoire pour le Grand Genève ne peut pas s'arrêter

avec la signature du PA3 le 8 décembre 2016, mais doit absolument se poursuivre comme un processus itératif et continu d'association et de mobilisation de tous les acteurs concernés, dans les mois et les années à venir. C'est selon nous une condition indispensable à l'avenir d'une coopération transfrontalière portée et acceptée par le plus grand nombre.

- **Le Forum souligne le rôle important joué, et que doivent jouer davantage encore à notre sens les instances de concertation et de mobilisation que sont les PACAs.** Echelle intermédiaire entre les communes/intercommunalités et le grand territoire transfrontalier, ils permettent le dialogue - voire la confrontation -, la construction de solidarités territoriales vécues dans la durée: partage des constats, élaboration et suivi de projets concrets, des actions et des mesures, évaluation des mises en œuvre.
- **A ce titre le Forum insiste pour que ces instances soient maintenues, et actives,** après la phase d'élaboration du PA3, pendant toute la durée du Projet de Territoire (2016/2030).
- **Il insiste pour que leur rôle soit de concertation, voire de coproduction du Grand Genève,** et que leur fonction dépasse le cadre, encore quelquefois ressenti tel par ses membres, d'une simple information des acteurs de terrain.

1.1.2 Elargir les réflexions du PTGG aux politiques de services

Un Projet de Territoire pour le Grand Genève ne peut en outre pas se limiter aux seuls domaines d'aménagement reconnus par le PA3 : la mobilité, l'urbanisation, les paysages, l'environnement.

Pour trouver son utilité, il doit s'intéresser, faire référence et proposer des modes d'action sur les autres aspects fondamentaux pour la vie des populations transfrontalières: la cohésion sociale, les solidarités, l'économie, la formation, l'éducation. Il ne s'agit pas pour le Grand Genève d'en faire des compétences propres, ce qui n'aurait ni sens ni droit, mais de partager analyses et mises en œuvre de solutions utiles avec les acteurs concernés et en charge de ces secteurs.

Nous disions, en mars 2016 :

- « Le Forum approuve la démarche entreprise pour faire évoluer le troisième Projet d'agglomération, le PA3, vers un véritable Projet de Territoire qui, tout en préparant un cadre spatial par la mobilité, l'urbanisation, l'environnement et les paysages, prête attention aux conditions de renforcement de la cohésion sociale et de la solidarité entre les différents territoires transfrontaliers du Grand Genève ».
- « Le Forum souhaite que sous ce terme de Projet de territoire on envisage bien l'ensemble des thèmes qui sous-tendent la vie des habitants et qui figuraient sous la rubrique « politiques de services » dans les PA1 et PA2 ».

1.2 Construire un pacte politique « gagnant/gagnant »

1.2.1 Une ambition politique partagée

Le Forum d'agglomération tient à souligner qu'il approuve sans réserve « l'ambition politique pour le Grand Genève » telle qu'elle lui a été présentée le 8 juin 2016 par le Cabinet Güller, alors même que le projet politique du Grand Genève n'a pas encore été signé par l'ensemble des élus qui portent la démarche transfrontalière. Cette signature interviendra le 8 décembre 2016.

Le Forum souhaite que cette ambition affirmée soit reconnue, partagée par tous les acteurs, et qu'elle soit concrètement mise en œuvre.

- **Passer d'une simple logique financière à une vision politique commune**
- **Faire du Grand Genève un projet collectif, partagé, porté par les citoyens et les forces vives du territoire,**
- **Inscrire le Grand Genève dans une dynamique vertueuse,**
- **Travailler à la réalisation concrète et effective des projets**
- **Préciser et renforcer la gouvernance du Grand Genève**

(in PTGG 2016/2030, Forum d'agglomération, Juin 2016, cabinet Güller Güller)

1.2.2 Des coopérations et solidarités renforcées

A ce titre il lui paraît incontournable et indispensable dans les 4 ans qui viennent, temps du PA3, d'obtenir un renforcement de la coopération et des solidarités transfrontalières. Chacun doit pouvoir se sentir respecté comme partie prenante du grand territoire pluriel d'une communauté vivante, participer à la construction commune, en identifier les retours positifs pour lui-même et ses ressortissants, contribuer à la mise en place d'une empathie collective et de solidarités concrètes.

1.2.3 Des lieux de concertation et d'arbitrage plus actifs et permanents

Il apparaît au Forum qu'il devient urgent que les lieux de débats et de concertation transfrontaliers puissent réellement fonctionner, c'est à dire être reconnus, respectés par les acteurs en responsabilité. Bien entendu cela suppose une volonté opiniâtre et des moyens.

- **Les débats sur les enjeux d'avenir, la vision et les mesures de la coopération du Grand Genève devraient toujours pouvoir se dérouler ou faire référence (y compris dans les médias ou autres lieux d'expression), aux instances de pilotage, d'arbitrage et de travail choisies par les acteurs, instaurées au fil des ans, ou à de nouvelles créées pour ce faire.** Cette évidence se construit dans la durée ou risque de se perdre.
- **Par exemple, alors même que la mobilisation autour du PA3/PTGG est très active ces derniers mois, des déclarations de responsables en poste, présentant leurs pro-**

jets d'avenir très éloignés des priorités en discussion, de même que des décisions unilatérales - comme la décision de fermeture routière brutale, même en test, de petites douanes -, contredisent à notre sens les efforts communs consentis pour une confiance mutuelle.

- **Les PACAs, avec un périmètre territorial modifié si besoin, devraient ainsi - nous insistons à nouveau sur ce point -, continuer à se réunir, en devenant des instances régulières de concertation et de mobilisation** sur les priorités locales, entre deux Projets d'agglomération. Elles permettraient de progresser dans les arbitrages, même vifs. Cela éviterait des déceptions, exprimées par des responsables suisses et français, de n'être consultés que dans la dernière ligne droite de l'élaboration de Projet, véhiculant de ce fait un moindre engagement pour le Grand Genève.
- **Les diverses commissions instaurées dans les instances de coopération transfrontalière, du Grand Genève ou du bassin du Léman, traitant de sujets sociétaux, techniques ou financiers devraient de même se réunir régulièrement, ce qui est n'est pas le cas ces trois dernières années.**

1.2.4 Une mobilisation pour le Grand Genève plus ouverte aux forces vives et aux populations

Il s'agit plus que jamais de jouer tous gagnant/gagnant et de le faire savoir.

Cette dynamique doit toucher non seulement les décideurs politiques mais aussi le monde du travail et de l'entreprise, la société civile et les populations transfrontalières.

- **Ainsi le Forum estime que les Assises transfrontalières des élus doivent absolument se réunir tous les ans, et dans leur organisation donner très large place aux débats et aux échanges, de même qu'à leur continuité sous forme par exemple de groupes de travail.**
- **De même le Séminaire d'agglomération doit lui aussi se réunir tous les ans.** Ouvert jusqu'ici aux techniciens, aux membres du Forum et aux personnalités qualifiées, **il devrait chercher une plus large audience**, s'ouvrir plus largement à la société civile, aux forces vives et aux populations du Grand Genève.
- **Le Forum appelle à une réflexion collective sur les moyens de mobiliser positivement l'attention des populations du Grand Genève sur les réalités transfrontalières**, la construction quelquefois difficile de la grande agglomération et les améliorations à mener pour le mieux commun. Il s'agit d'accepter de se confronter aux caricatures, aux boucs émissaires, pour faire entendre une autre voix, qui engage un avenir commun. **Le forum souhaite prendre toute sa place à cette entreprise** et a produit déjà un premier avis sur les facteurs propres à renforcer le sentiment d'appartenance au Grand Genève.
- **Le Forum insiste sur la nécessité d'affirmer une forte confiance commune dans la construction transfrontalière, avec la volonté d'écouter les difficultés et de les dépasser.**

1.3 Privilégier pragmatisme, solidarités, appuis aux territoires et aux projets

1.3.1 Construire le pragmatisme

Le Forum se réjouit de la volonté de réalisme et de pragmatisme qui accompagne la démarche d'élaboration du PA3/PTGG : sortir des objectifs incantatoires, bâtir un projet concret partant de l'état réel des déséquilibres, des potentiels de rééquilibrages en perspective des besoins, différencier les approches et les solutions selon les territoires, apprécier les conditions de faisabilité des projets portés par les différents maîtres d'ouvrage, apprécier leur financement, concrétiser l'accompagnement nécessaire à leur mise en œuvre.

- **Le Forum note avec intérêt le travail important qui s'accomplit dans les PACAs** entre les équipes projet et les territoires, pour l'évaluation du PA2 et la « co-construction » du PA3/PTGG, concernant la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles, les mesures et les fiches actions.
- **Le Forum y voit à l'œuvre une volonté réelle de faire émerger des solidarités partagées** à l'échelle du Grand Genève, condition primordiale pour bâtir le PTGG à notre sens.
- **Il constate cependant que s'exprime une certaine impatience** « -depuis 10 ans, on n'arrive pas à sortir des bonnes intentions, il faut maintenant du concret ou l'on n'y croira plus - », et un scepticisme ambiant, qu'il faudra dépasser par des accords et des réalisations concrètes pour que les acteurs décisionnaires, de même que les populations, se sentent véritablement associés à un Projet en marche.

1.3.2 Concrétiser des appuis d'agglomération aux territoires et aux projets

Le Forum attend que se concrétisent les intentions d'appuis techniques et financiers à la maîtrise d'ouvrage pour des projets locaux non finançables par Berne mais qui présentent un intérêt d'agglomération. Il note avec intérêt que certaines fiches actions reprennent ces orientations.

- **Nous soulignons** en effet que, s'il est indispensable de construire le PA3 de façon à ce que notre projet soit hautement considéré et soutenu par Berne, sans risquer la mise hors jeu, **les prises en compte et priorités qui seraient données exclusivement aux mesures et fiches actions relevant des critères et de la nomenclature formalisés par Berne conduiraient, si on n'y prend garde, à appauvrir le pacte politique soutenant le Projet de Territoire pour le Grand Genève.**

A notre sens la concertation intense qui se déroule actuellement devrait permettre de lister aussi, et de rechercher les financements, pour les entreprendre à court, moyen ou long terme, les actions et les initiatives, même petites, même excentrées, dans tous les domaines qui importent à la construction du Projet de Territoire du bassin de vie du Grand Genève.

- **Ces mesures qui concernent non seulement les infrastructures de transports, mais aussi les espaces publics, les milieux naturels, les équipements et manifestations**

culturelles, de services, etc, confortent dès maintenant le sentiment d'une solidarité d'intérêts et de destin négociée d'égal à égal pour tous les acteurs du Grand Genève.

- **Elles sont la preuve de l'engagement de tous les acteurs**, dans tous les territoires, pour avancer ensemble dans une construction commune qui bénéficie à tous, « bien avant que le Projet ne soit abouti, fini, parfait », pour reprendre la boutade de certains d'entre nous.

Avec les mêmes pragmatisme et souci d'opérationnalité qui caractérisent le temps présent, le Projet devrait opérer plus systématiquement, (il tente de le faire déjà semble-t-il en termes de consultations techniques), une mise à plat des conditions de maîtrise d'ouvrage et de financement de ces mesures et une assistance au montage, si besoin.

Ces actions, portées par des collectivités publiques, par des entreprises privées et publiques, par des associations, etc, pourraient être soutenues notamment par des financements d'agglomération (se rapporter notamment au rapport du Forum sur les Financements, en annexe).

1.4 Gérer la prospective au présent : mieux prendre en compte l'incertitude, les stratégies d'acteurs, développer l'évaluation, la coordination, le pilotage

1.4.1 Prendre en compte l'incertitude : bâtir plusieurs scénarii pour le PTGG

Malgré la prise en compte, à ce jour d'hypothèses plurielles (par exemple pour appréhender les impacts spatialisés de l'accueil des populations nouvelles), **le PA3 est guidé par une prévision de forte croissance démographique à 25 ans, soutenue par un développement économique sans à coups, et par le maintien des conditions de parité et de réglementations de part et d'autre des frontières.** La vision, les stratégies sectorielles et les mesures envisagées sont largement subordonnées à cette projection.

- **Ce parti-pris de méthode se veut pragmatique** : les prévisions faites antérieurement se sont avérées en deçà de la croissance observée, rendant insuffisantes ou inadaptées bien des orientations et des propositions concrètes contenues dans les Projets d'agglomération 2007 et 2012, notamment en matière de localisation de l'habitat ou de mobilité.
- **Il semble curieux de ne pas envisager réellement d'autres scénarii compte tenu de certaines incertitudes fortes** liées par exemple aux fluctuations monétaires, aux conséquences de l'évolution de la fiscalité des entreprises en Suisse, ou à celles de la mise en œuvre de l'initiative du 9 février.

L'éventualité même d'une inflexion, voire d'un retournement de tendance ou d'une croissance en sinusoïde fait partie, à notre sens, de la conception même du Projet de Territoire.

- **Le Forum recommande que plusieurs scénarii de croissance démographique et économique soient pris en compte**, intégrant les principales incertitudes sur la croissance régionale, la réalité des leviers d'action des collectivités ou institutions locales maitres d'ouvrage ainsi que des hypothèses de comportement des acteurs économiques, en dessinant des alternatives aux perspectives sur le long terme.

1.4.2 Prendre en compte les évolutions des réglementations et les stratégies d'acteurs

Le dialogue et le rapprochement des responsables techniques et politiques des différents territoires est réel en ce moment d'élaboration des PACA, mais il nous semble que des décalages subsistent dans la mise à plat des objectifs des uns et des autres et qu'il est insuffisamment tenu compte des interactions des multiples cadres juridiques et des décisions.

- **Le Forum suggère que la démarche prenne en compte** plus explicitement et de façon plus pragmatique, en regard des besoins, **les stratégies territoriales des acteurs, ainsi que la temporalité et la force réglementaire des instruments de planification en vigueur ou prévus**, en particulier les schémas et plans d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement, de mobilité, d'habitat dans les différents territoires : Canton de Genève, District de Nyon, Haute Savoie et Ain.
- Par exemple **des préconisations de densification renforcée des centres régionaux sont formulées à l'heure où s'achèvent en France des démarches de SCOT et de PLU(I) qui vont restreindre réglementairement les latitudes pour construire** : comment se détermineront dès lors les stratégies, avec quels accompagnements et quelles éventuelles contreparties...

1.4.3 Renforcer l'évaluation

Le Forum suggère que l'organisation du Projet de Territoire 2016/2030 renforce l'évaluation au même titre que la prise en compte des contraintes et stratégies des acteurs. L'évaluation permettrait une meilleure adaptation des objectifs et des moyens, au besoin un recalibrage et une réorientation partielle tous les 5 ans au vu de l'évolution de la conjoncture, des réalités locales et des donneurs d'ordre.

- Sur ce 3^{ème} point, qui propose **de coupler le Projet avec une démarche de prospective continue** (parfois dite « du présent »), on rappellera **qu'elle a fait ses preuves** dans d'autres contextes et montré **qu'elle améliorerait la capacité réactive des acteurs et l'adoption de mesures susceptibles d'être infléchies, voire réversibles.**
- **Elle permettrait de mieux appréhender et de différencier dans le traitement des mesures ce qui relève du long, du moyen et du court terme** : par exemple étalonner les étapes pour la réalisation d'une ligne de train ou de tram, des abords d'une gare, d'un quartier d'habitation, d'une épuration de cours d'eau...

1.4.4 Se donner les moyens de concertation et de pilotage appropriés

Le Forum estime que qualité de vie et cohésion sociale, qui vont souvent de pair, ne sont pas incompatibles avec une forte densité et une forte croissance, économique et démographique.

- **Cependant, leur maintien et leur développement requièrent une grande efficacité d'administration publique, une coordination, un pilotage et une évaluation performants** pour tous les grands domaines qui influent sur la vie des habitants et des actifs : localisation des emplois et des logements, mobilités, formes urbaines, règles d'urbanisme et d'aménagement, attention portée aux services urbains, à l'éducation, à la salubrité, à la santé, aux paysages et à l'environnement.

Le Forum refuse toute corrélation brutale entre forte attractivité, croissance de la ville centre et perte de qualité de vie doublée de moindre cohésion sociale pour l'ensemble du territoire d'influence. C'est un scénario tendanciel de laisser faire, un scénario catastrophe pour le Grand Genève, qui pousserait au repli sur soi. **Ce scénario n'est cependant pas improbable : il s'agit de l'éviter.**

- **Le Forum attire l'attention sur la nécessité de ménager, à l'occasion du PA3 et du PTGG, les conditions d'une croissance maîtrisée** quelle qu'en soit l'ampleur et d'autant plus si elle est forte.
- **A l'inverse, le Forum met en garde : ne pas laisser faire, faute d'action publique, d'encadrement et de régulation, une croissance anarchique**, qui détériorerait durablement nos ressources, nos patrimoines communs, le sentiment d'appartenance au Grand Genève des populations frontalières.

Il s'agira de renforcer la concertation et le pilotage, de se donner les moyens de partager les constats, même négatifs et déséquilibrés, de considérer la réalité actuelle sans faux-semblants (y compris de savoir revenir, sous réserve de compensations justes, sur la règle votée des 50/50 pour la répartition transfrontalière de l'accroissement de l'habitat et la règle des 70/30 pour l'accroissement des emplois), **de prendre les mesures appropriées** en veillant à ce que chaque partenaire y trouve son compte, **d'instaurer un pilotage permettant les ajustements nécessaires en temps réel**, pourquoi pas un « monitoring », tableau de bord partagé. Il convient pour cela d'élaborer un projet suffisamment flexible et adaptable aux évolutions sans trahir l'ambition de départ.

Le Forum juge en outre indispensable d'associer à la construction du Grand Genève l'ensemble de la population transfrontalière, quel que soit son lieu de travail et d'habitation. Il compte prendre sa part de cette dynamique, fondée sur une confiance mutuelle renouvelée dans la coopération transfrontalière.

1.5 Se donner l'ambition et les moyens d'améliorer la cohésion du bassin de vie du Grand Genève, renforcer la cohésion sociale

Le Grand Genève, bassin de vie de plus d'un million d'habitants est une agglomération « multipolaire, compacte et verte ». Le Forum reprend à son compte ces qualificatifs comme autant d'enjeux pour l'avenir.

Nous souhaitons rajouter que le Grand Genève doit être « une agglomération dynamique et solidaire », comme un héritage des premiers Projets d'agglomération, comme une survivance de l'esprit pionnier des promoteurs de la coopération Franco-Valdo-Genevoise, mais aussi parce qu'à nos yeux c'est une condition indispensable pour maintenir la vitalité même de l'agglomération.

1.5.1 Des constats préoccupants

Nous disions en mars 2016 : **« Le Grand Genève transfrontalier apparaît toujours, malgré des ralentissements et des distorsions, comme un catalyseur de richesses avec une attractivité et une croissance parmi les plus fortes d'Europe. Les emplois produisent des pouvoirs d'achat qui se consomment en grande partie sur les territoires frontaliers de travail et de résidence, les fonds frontaliers genevois ont joué bon an mal an leur rôle temporisateur de compensation partielle des charges endossées par les territoires français frontaliers ».**

- **Le Forum constate cependant, s'il en était besoin, que les déséquilibres territoriaux n'ont pas diminué.** La stratégie visant à concentrer le développement dans les polarités urbaines n'a pas eu l'effet escompté. Comme observé dans les autres métropoles, l'urbanisation a subi un mouvement de concentration mais aussi de diffusion dans la périphérie. Les relations entre territoires se sont complexifiées.
- **La qualité de vie des nouveaux habitants, comme des anciens, apparaît fragilisée par une croissance plus importante que prévue, aux impacts insuffisamment anticipés et maîtrisés :** congestion des routes et des transports collectifs, renchérissement des loyers, des logements et du foncier, mitage des espaces, inégale distribution des services, grand écart des revenus.
- **Ces phénomènes cumulatifs rendent plus difficiles, on le sait, les conditions de vie des classes moyennes et populaires, tant en France qu'en Suisse, pouvant même entraîner un sentiment de déclassement** susceptible de compromettre, s'il n'est pas annihilé et dépassé, l'avenir du Grand Genève.
- **Comme partout en Europe, les migrations pendulaires tendent à augmenter, autant en nombre de personnes concernées qu'en distances parcourues.** Mais dans le contexte du Grand Genève, elles sont particulièrement importantes, et compliquées par l'effet « frontière » qui ne faiblit pas.

- **On sait que les équilibres fixés comme objectifs par les plans précédents pour les créations d'emplois et d'habitats de part et d'autre des frontières n'ont pas été atteints**, loin d'une répartition 50/50 de l'habitat et 30/70 de l'emploi entre Genève et la partie française de l'agglomération.
- **Au-delà de ces constats globaux, les cartes montrent entre 2006 et 2011 de très grandes disparités par commune dans l'accroissement des logements livrés, et l'évolution de la localisation des emplois qui ne se superpose pas avec celle des nouveaux logements.**
- **Par ailleurs parmi les actifs transfrontaliers, la part des actifs résidant hors Grand Genève s'est accrue.**

Ainsi, malgré les Projets d'agglomération 2007 et 2012, malgré les efforts des collectivités territoriales et des Etats, **l'arrivée de nouveaux actifs et de leurs familles déterminés à prendre les emplois où ils se trouvent, bien souvent dans l'hyper-centre, s'est accompagnée d'une course individuelle difficile vers un logement accessible, situé souvent de plus en plus loin y compris dans le diffus et les tout petits bourgs, y compris hors du Grand Genève.**

- **Cet afflux continu de nouveaux habitants s'est traduit aussi par l'exigence bien normale de services urbains de qualité partout, en matière scolaire, de transports collectifs, de salubrité et de santé, déstabilisant nombre de petites collectivités confrontées à des enjeux et à des charges hors de leurs moyens**, même si la fiscalité locale a été augmentée des contributions des nouveaux arrivants.

A contrario dans les années récentes les crises et les difficultés même ont montré que le Grand Genève était une réalité incontournable, durablement prégnante, qui modifie profondément le vécu et les aspirations individuelles et collectives de plus d'un million d'habitants aux frontières suisses et françaises de Genève, du district de Nyon, de l'Ain et de la Haute Savoie. En faire le meilleur est donc une ardente obligation.

1.5.2 Mieux connaître le bassin de vie du Grand Genève

Le « bassin de vie du Grand Genève » repose, comme partout, sur des réalités identifiables et des indicateurs quantifiables : localisation des pôles de résidence, marchés du travail, densité des déplacements pendulaires et de vie quotidienne (loisirs, voyages, services, etc).

- **On peut y identifier, comme partout, de nombreux flux et relations croisées** : la densité des interactions, des solidarités, des complémentarités, la multiplicité des concurrences - des « parties » et du « tout », des périphéries avec le centre, des populations et des territoires entre eux, des actions individuelles multiples -.

Outre ses réalités quantifiables et objectives, un « bassin de vie » se « ressent » : sentiment d'appartenance plus ou moins marqué à une communauté de vie et de destin, se mêlant à d'autres sentiments d'appartenance à des identités locales, de terroirs, d'origines, de pratiques, formant autant d'identités emboîtées, juxtaposées, qui se complètent voire se combattent...

- **Le sentiment d'appartenance fait, à notre sens, partie de la cohésion d'un territoire et la reflète, qu'elle soit sociale, économique, culturelle, et pour tout dire, « sociétale ».**

Le sentiment d'appartenance et son évolution devraient être mieux connus dans le Grand Genève, donner lieu à des études et à la mise en place d'indicateurs.

- **L'appartenance se constate**: dans sa plénitude, dans ses défaillances et dans ses manques.
- **Une étude récente des HES-SO, qui mériterait selon le Forum d'être renouvelée les années prochaines**, photographie l'état de la société transfrontalière dans ses multiples composantes.
- **Elle met en évidence et nous rappelle l'importance de mieux connaître et suivre ces multiples facteurs** et leur évolution (in « Grand Genève, sa population, son désir de vivre ensemble » par Andréa Baranzini et Caroline Schaerer).

Ce sentiment d'appartenance ne va généralement pas de soi: s'il est déficient, des impulsions et des initiatives publiques et privées peuvent être bienvenues.

- **Ainsi par exemple, un « bassin de vie » fonctionne mieux, explicitement ou implicitement, s'il bénéficie de facilitations de la vie quotidienne.** L'organisation de ces facilitations relève souvent d'impulsions, de décisions, ou de coordinations d'acteurs publics: l'accès à une carte des transports publics, la perception et la mise à disposition des informations et moyens pratiques permettant de les utiliser (site internet, dépliants, guichets, etc.), de l'information sur les événements culturels et sportifs du Grand Genève, les services aux publics, les commodités de vie quotidienne...

Le Forum préconise de développer des facilitations de vie quotidienne dans le grand Genève et de les porter à la connaissance du plus grand nombre par les campagnes d'information et les outils appropriés. Il constate que des facilitations et services de vie quotidienne existent déjà dans le Grand Genève mais elles sont insuffisantes et insuffisamment connues.

- **La première de ces facilitations, qui paraît simple mais... pas tant que cela pourrait l'édition et la diffusion massive de cartes du Grand Genève** permettant de localiser routes et chemins, transports collectifs - y compris correspondances -, mobilités douces, parkings divers, services aux publics, éléments culturels, sportifs, administratifs, points d'intérêt, patrimoines et éléments naturels et bâtis remarquables.

1.5.3 Contribuer à renforcer la cohésion sociale

Le Forum a été saisi par le GLCT du Grand Genève sur son analyse des moyens propres à renforcer sur le territoire la cohésion sociale et à faciliter les conditions de vie des classes populaires et moyennes, précarisées.

Reconnue aujourd'hui comme un facteur de réussite du Grand Genève, facteur de tensions et de souffrances lorsqu'elle se délite ou manque, la cohésion sociale est à notre sens une ambition qui doit être partie intégrante du Projet de Territoire pour la construction de l'agglomération transfrontalière.

- Si le PA3 se focalise, financement fédéral oblige, sur les composantes spatiales de l'agglomération et les infrastructures de transports, **le Projet de Territoire et les réalités du bassin de vie du Grand Genève poussent à se donner les moyens d'améliorer l'attention portée aux populations transfrontalières et à mettre en œuvre des politiques de services** susceptibles de renforcer la qualité de vie et la cohésion sociale.
- **Pour rappel: les « Politiques de Services »** qui correspondaient aux thèmes de la cohésion sociale avait été voulues comme partie intégrante des PA1 et PA2. **Le bilan de cette partie des PA1 et PA2 n'a pas été fait et serait nécessaire.**

Dans le Grand Genève la prospérité n'atteint pas tous les habitants du territoire. En fait, le Grand Genève est une région prospère marquée par de profondes inégalités et des poches préoccupantes de précarité.

L'exemple des disparités salariales est parlant, et fragilise la nécessaire solidarité entre toutes les composantes de l'agglomération transfrontalière, même si la comparaison est délicate entre les différents territoires.

- **Disparités salariales dans le périmètre du Grand Genève :**
- **En 2012, le salaire brut médian mensuel à Genève** (pour 40h de travail / semaine) est de 7'510 CHF pour l'ensemble de l'économie. Il est de 12'777 CHF dans les « Télécommunications » et seulement de 3'911 CHF dans la catégorie « Autres services personnels » (Blanchisserie, coiffure et esthétique).
- **Pour la même année, en France,** le salaire médian mensuel net est de 1'030,83 € pour les ouvriers non qualifiés et de 2'942,50 € pour les « Cadres ». En 2015 le salaire minimum de Croissance – SMIC est à 1'457,52 € pour 35 heures (1'665,74 € pour 40 heures). In étude CEST - en annexe.

La cohésion sociale peut se définir comme l'état d'une société dont les membres sont unis par des valeurs communes ou des règles de vie acceptées par tous. Elle se réalise par une bonne entente entre tous les groupes de la société. On peut aussi la définir en fonction de la notion de « capital social » qui correspond « aux réseaux qui relient entre eux les membres d'une société et les normes de réciprocité et de confiance qui en découlent » (CEST).

- **La cohésion sociale se fonde principalement sur trois caractéristiques du tissu social : son degré d'homogénéité ou d'hétérogénéité culturelle** (les différences de part et d'autre de la frontière par exemple), **son degré d'égalité** (plus ou moins faible dispersion des revenus et des richesses), **son degré de fluidité ou de segmentation** (institutionnalisation de différences socio-économiques en fonction de l'appartenance à des groupes tels que frontaliers versus non frontaliers, par exemple) (CEST).

Notre contribution, calquée sur les travaux de notre groupe de travail interne et de la CEST - membre du Forum -, **ébauche une analyse et donne quelques pistes d'actions** - à impact territorial - que l'on retrouve en divers chapitres de ce rapport : sur l'habitat et l'urbanisation, sur la mobilité, sur l'accès à la formation et à l'emploi.

- **Le Forum considère que répondre à une expansion démographique parmi les plus importantes d'Europe, construire harmonieusement le Grand Genève ne peut se poursuivre sans une prise en compte sérieuse du renforcement de la cohésion sociale.**
- **Il y a là un véritable défi à relever** et il appartient aux responsables politiques des deux côtés de la frontière et aux organes transfrontaliers de montrer que la collaboration transfrontalière est une chance pour toutes les populations.

Nous pensons que la cohésion sociale passe par la reconnaissance de l'avantage que peut apporter et qu'apporte déjà le Grand Genève aux populations.

Un effort doit être fait afin que chaque projet, chaque réalisation soit une avancée vers l'atténuation des effets préjudiciables de la frontière vue par les habitants, quel que soit le côté où ils sont.

- **Le renforcement de la cohésion sociale passe selon nous par la mise en œuvre de politiques de lutte contre la précarité et la pauvreté**, approche systémique qui touche de nombreux domaines dont ne peuvent se désolidariser les acteurs du Grand Genève (tout en respectant leurs domaines de compétences et le dénominateur commun du Grand Genève, son bassin de vie) : l'emploi, le logement, la formation, les revenus, la santé, les aides sociales, les politiques familiales, les mesures d'intégration sont susceptibles de réflexions et d'actions territorialisées.
- **Il nous semble important de prendre des mesures pour éviter les entrées en pauvreté et pour en multiplier les possibilités de sortie**, en privilégiant les politiques publiques les plus efficaces qui s'attaquent aux causes (principe de prévention).
- **Le Forum préconise dans un premier temps, compte tenu des législations de part et d'autre des frontières, de tenter de coordonner davantage les politiques qui renforcent la cohésion sociale** (par exemple « La politique de la ville » en France ou « La politique de cohésion sociale en milieu urbain » dans le canton de Genève).

Ces premières analyses et préconisations sont des jalons pour camper la réflexion. Elles nécessitent d'être étudiées, approfondies et enrichies dans la durée.

- **Le Forum préconise la création - ou la réactivation - d'une commission, permanente et active, pilotée par une institution pertinente, nécessairement pluri-partenaire et transfrontalière** (comptant comme membres le canton de Vaud (district Nyon) en l'occurrence, et tous les partenaires concernés par ces questions).
- **Des expérimentations de dispositifs d'appui et leur suivi seraient bienvenus et pourraient être testés sous l'égide de cette mobilisation transfrontalière**, leurs évaluations communiquées.

- **L'important nous semble être que cette – ou ces – commission(s) travaille(nt) et se réunisse(nt), ce** qui n'est pas le cas, nous le déplorons ces trois dernières années, de commissions mises en place dans un cadre transfrontalier, notamment au CRFG.

Le Forum est désireux d'y contribuer, à sa mesure.

Quelques exemples non exhaustifs de priorités (in groupe de travail/CEST) :

- **La formation :** améliorer la formation de base, la lutte contre l'illettrisme, la formation professionnelle continue. L'accès des jeunes habitant dans le Grand Genève aux établissements d'enseignement secondaire et aux hautes écoles spécialisées et universitaires devrait être facilité, quelque soit leur lieu de résidence. Il serait nécessaire de développer les études relatives à l'évolution des technologies qui ont un impact sur l'emploi et d'adapter le contenu de la formation à cette évolution. Etendre la validation des acquis de l'expérience à l'ensemble des professions serait précieux, de même que rechercher un accord international pour la reconnaissance collective des titres de formation professionnelle de base (type Certificat Fédéral de Capacité (CFC) en Suisse, ou Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) en France).
- **L'emploi :** Deux axes immédiats, étendre aux services de la promotion économique la tâche de promouvoir des emplois pour des personnes peu ou faiblement qualifiées, ainsi que pour les personnes handicapées ou en situation d'exclusion sociale. Développer les potentialités de l'économie sociale et solidaire.
- **Le logement :** Adapter le Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier – PDHT – en veillant à respecter des quotas de logements sociaux dans chaque programme de construction.
- **La santé :** Dans le domaine de la santé un habitant du Grand Genève ne devrait pas pâtir de la contrainte de la frontière et ne devrait pas avoir à regretter de n'avoir pas pu bénéficier de la meilleure solution accessible dans le genevois, ou la France voisine. Les disparités en matière d'accès aux soins sont manifestes, et inévitables sur le territoire du Grand Genève. Nonobstant les difficultés nombreuses, le Forum souhaite que des réflexions pragmatiques autour de la création d'un « territoire de santé transfrontalier » reprennent, sous le pilotage d'une instance appropriée. Il serait bon de remettre à l'ordre du jour la « Fiche-action » (No 80a) qui prévoyait un accord cadre franco-suisse pour permettre aux patients du bassin régional franco genevois de se faire soigner dans le pays voisin tout en étant couverts par leurs systèmes de sécurité sociale respectifs.
- **Les transports** devraient être réfléchis globalement en « oubliant » la frontière (investissements, organisation du service, tarification...) quels que soient les moyens à mettre en place : voies piétonnières ou cyclables, voies routières, transports collectifs sur route ou par voies ferrées...
- **La culture** est probablement le domaine où les échanges sont les plus développés pour le bénéfice de tous. Les écoles de musique sont largement ouvertes des deux cotés de la frontière, bon exemple à copier dans les autres domaines.
- **L'agriculture** bénéficie de l'existence de la « zone franche », il y a lieu que soient étudiées une pérennisation et les conditions équitables d'un élargissement à tout le Grand Genève.
- **Le tourisme de proximité**, son développement, permettrait aux habitants du Grand Genève de s'approprier un patrimoine commun, situé à quelques encablures de chez eux. L'appropriation de ce patrimoine commun permettra de développer une identité, des ressentis communs.

Premiers jalons proposés par le groupe de travail et la CEST pour la mise en place d'indicateurs de suivi de la cohésion sociale (indicateurs à approfondir dans le cadre d'un groupe de travail pluri partenarial et transfrontalier ad hoc: (in étude CEST - en annexe)

- **La prospérité** globale (mobiliser indicateurs). Une attention particulière doit être prise pour comparer les salaires de part et d'autre de la frontière car d'autres éléments que le taux de change (prélèvements fiscaux, aides et charges sociales) entrent en ligne de compte pour déterminer le véritable pouvoir d'achat.
- **La précarité** (actualiser des études déjà faites dans l'agglomération). En 2012, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE de la Région Rhône Alpes - a diffusé un tableau relatif aux indicateurs de précarité (années 2008 – 2009) dans toutes les communes de la Région. Plus le score est élevé, plus la situation de la commune est difficile.

Selon le pointage fait par la CEST, le constat est le suivant: sur les 119 communes françaises du Grand Genève, 103 ont un score inférieur à la moyenne, une est dans la moyenne et 12 ont un score supérieur à la moyenne. Pour 3 d'entre-elles le score n'est pas significatif. Par rapport à l'ensemble de la Région, la couronne française de Genève est relativement favorisée. La précarité - connue - serait davantage le fait des agglomérations. Ainsi, la commune de Gaillard (11'507 hab. en 2006) serait dans la situation la plus difficile: +13, suivie par celles d'Annemasse (30'123 hab. en 2010): +8, et de Bonneville (12'156 hab. en 2008):+5.

À Genève: En juin 2012, l'Office Cantonal de la Statistique – OCSTAT a publié une étude relative à « La précarité à Genève dans une optique territoriale ». Il résume ainsi son étude: « Par rapport à sa population, Vernier (act. 34'113 hab) est la commune du canton la plus touchée par la précarité: 65 % de ses habitants résident dans un sous-secteur manifestant une très forte présence de signes de précarité. Onex (17'500 hab) arrive au deuxième rang, avec 39 %. Cette proportion s'établit à 8 % pour la Ville de Genève (192'385 hab.), soit un niveau inférieur à la moyenne du Canton (468'194 hab.): 11 % ». Ces chiffres sont issus d'observations faites essentiellement en 2008, 2009 et 2010.

L'étude de l'Observatoire Statistique Transfrontalier sur la précarité :

La fiche 1-2013, intitulée « La précarité dans l'espace transfrontalier genevois » a été fondée sur sept indicateurs, regroupés en quatre thèmes: revenu, emploi, famille et logement. Cette étude s'inspire, d'une part, de la méthodologie développée par l'INSEE et des études sur la précarité qui l'utilisent, et, d'autre part, des résultats obtenus au niveau du canton de Genève par l'OCSTAT.

Pour la première fois dans ce type d'étude, la zone de référence est transfrontalière, ce qui permet d'évaluer la position relative des communes en termes de précarité de part et d'autre de la frontière. Dans l'Espace transfrontalier genevois, les zones dans lesquelles les signes de précarité sont les plus marqués sont généralement des communes densément peuplées.

Treize communes manifestent des signes de précarité beaucoup plus importants que la moyenne de l'Espace: onze en France et deux en Suisse. Gaillard est la commune dans laquelle les signes de précarité sont les plus marqués. À titre d'exemple, 21 % des résidences principales y sont occupées par des allocataires bénéficiaires d'une aide au logement, contre seulement 9 % dans l'Espace transfrontalier. Côté suisse, ce sont le secteur Bâtie-Acacias (Ville de Genève) et la commune de Vernier qui présentent les signes de précarité les plus forts.

- **Les inégalités et leurs indicateurs** : Il convient de définir un certain nombre d'indicateurs qui permettent de suivre l'évolution des inégalités et en particulier les améliorations constatées en fonction des réalisations des projets du Grand Genève (logement, surpeuplement, patrimoine, revenu, persistance bas revenus, salaires, salaires Hommes/femmes, santé, espérance de vie.
- **Les indicateurs de cohésion sociale**. Des indicateurs variés peuvent être dans les domaines suivants : Démographie / Emploi, fragilité professionnelle et revenu / Education et scolarité / Logement / Personnes handicapées / Enfance et familles / Personnes âgées. Afin qu'ils soient reconnus par tous, il convient de faire un travail partenarial en utilisant une méthodologie (guides méthodologiques publiés par plusieurs instituts) approuvée par tous. L'existence de la frontière devra être prise en compte (complique les choix et les méthodes de lecture des résultats). »

1.5.4 Favoriser une économie diversifiée dans le bassin de vie du Grand Genève

Le dynamisme économique du Grand Genève doit contribuer à maintenir ou à créer des conditions de prospérité garantes de capacités redistributives pour lutter contre les inégalités et les différentes formes de précarité, favorisant également une plus grande cohésion sociale.

- **Maîtriser et accompagner notre développement, notamment économique, permettra de mieux gérer les tensions** nées des lenteurs inhérentes à répondre aux besoins, qu'il s'agisse d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de mobilité ou de cohésion sociale.

Le Forum préconise ainsi de réfléchir aux moyens de favoriser des conditions d'accueil et d'environnement permettant aux entreprises de continuer à offrir des emplois de qualité et des places de formation. C'est le maintien de l'attractivité du Grand Genève qui est en jeu.

- **Il va de soi que cette vision doit être appliquée des différents côtés de la frontière** et qu'elle transcende très largement l'actuel débat sur la réforme de la fiscalité des entreprises (RIE III), thématique dont il n'est pas le lieu ici de débattre.

Ces recherches et analyses de ce qui pourrait être fait à l'initiative du Grand Genève pour favoriser l'emploi, touchent les différents secteurs de **l'industrie, du bâtiment et des services**, mais aussi de **l'artisanat, du commerce et de l'agriculture**, secteurs qui fournissent des emplois bien ancrés dans les territoires, pour la plupart non délocalisables, socle de vitalité pour les territoires.

On se réfèrera utilement à la contribution des Chambres d'agriculture de l'Ain et de la Haute Savoie Mont-blanc (en annexe 4), qui préconisent, pour le PA3 :

- De relancer une communication positive,
- D'étudier de nouveaux modes de transmission des exploitations,
- De développer l'emploi partagé,
- De partager les scénarii d'évolution climatiques et leurs conséquences,
- De développer l'approvisionnement et la consommation de produits locaux.

1.6 Articuler davantage le Projet de Territoire, le PA3, les stratégies sectorielles, les mesures

1.6.1 Sortir d'une approche sectorielle

Malgré de très notables évolutions dans la prise en compte d'une vision du territoire à la fois globale et transversale, **la réflexion conduite jusqu'ici privilégie encore trop, à notre sens, une approche sectorielle.**

- Si cette dernière est assurément utile, en particulier pour la programmation technique, **elle ne met pas suffisamment l'accent sur la nécessité de penser l'articulation et les interactions des différentes dimensions du projet de territoire du Grand Genève.**
- **La méthode itérative** entre les différents projets, mesures et actions, les différents secteurs et les projets d'ensemble PA3 et PTGG devrait à notre sens être plus explicite et plus partagée.

Cette approche est particulièrement requise par le souci de coupler le PA3 au Projet de Territoire du Grand Genève, qui invite à élargir l'analyse bien au-delà des questions d'environnement, d'urbanisation et de mobilité, vers la qualité et les conditions de vie.

- La définition et la mise en œuvre d'une ambitieuse politique en faveur du train, des transports en commun et du vélo, de même que l'accompagnement pour une meilleure maîtrise de la mobilité individuelle motorisée peut, de ce point de vue, illustrer remarquablement **la nécessité de penser la mobilité en relation avec les besoins (et les capacités des différents modes), les impacts environnementaux et avec les axes et pôles d'urbanisation.**

1.6.2 Rendre interdépendants les choix de mobilité, d'urbanisation/paysage et d'environnement

Les options de développement des quartiers d'habitation et de localisation des activités pour l'ensemble de l'agglomération gagneraient à être conçus encore plus explicitement en relation avec les projets d'infrastructures et de service de transports publics et de mobilité douce.

Même chose avec les politiques environnementales qui, quand elles sont en rapport avec l'agriculture et le paysage, devraient être pensées sur un mode spatial et s'imposer, en interaction, aux côtés des politiques de mobilité et d'urbanisation (tout en gardant à l'esprit que certaines politiques environnementales sont globales, comme l'intégration des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre par exemple).

- Il semble que les équipes chargées de l'élaboration du PA3/PTGG aient la **volonté de rendre effective ces orientations que le Forum suggérait dès le mois de mars 2016,** nous nous en réjouissons.

2 LES STRATÉGIES SECTORIELLES, LES PROJETS, LES MESURES ET ACTIONS

2.1 Des arbitrages encore en cours fin septembre 2016

2.1.1 Des discussions encore actives

A l'heure où la Commission du Forum prépare cet avis, mi (et fin) septembre 2016, les échanges et négociations sur la priorisation des mesures à opérer pour le PA3/PTGG ainsi que l'identification des projets, des mesures et des actions qui s'inscriront dans le pacte politique ne sont pas achevés.

- **Nous n'avons pas connaissance des arbitrages, de l'enveloppe financière finale, de l'enveloppe des financements recherchés auprès de Berne, des financements d'agglomération ou d'autres financements extérieurs au grand Genève qui seront sollicités.** L'enveloppe globale demandée à Berne tournerait autour du milliard de CHF, cette enveloppe ne concernant que les mesures A et B, c'est à dire les projets d'infrastructures sollicitant un financement fédéral.
- **Nous n'avons pas le chiffrage des projets Ae et Be, sollicitant pour leur part des financements d'agglomération ou extérieurs au Grand Genève.** Le nombre des projets « e », s'est réduit par rapport au PA2, passant de 66 à 37 pour les A et de 39 à 20 pour les B, soit presque de moitié.

2.1.2 Des évolutions dans les types de projets présentés

- **Par contre le nombre des projets A et B a augmenté, particulièrement les A (mise en œuvre 2019/2022),** qui passeraient de 35 à 45.
- 33% de ces projets A sont des mesures nouvelles, 47% avaient un précédent classement en B, dont la moitié en Be.
- Les projets sur le canton de Genève représenteraient 47% du total des projets présentés, les projets en France 27%, les projets sur le canton de Vaud 24%.
- A noter aussi que nous apprenons que 44 % des mesures concernent les mobilités douces, 20% les plate formes multimodales, 18% les routes, 7% les trams, 7% la sécurité, 4% les Transports Individuels Motorisés... Sans que l'on sache d'ailleurs si ces chiffres s'appliquent au nombre de mesures ou au montant des projets, ce qui les rend peu parlants sauf à noter cependant le développement des modes de transports par mobilités douces, ce qui nous réjouit.

2.1.3 Le Grand Genève est à la croisée des chemins

Ces chiffres partiels et globaux traduisent nous semble-t-il **une forte pression des territoires, des demandeurs de plus en plus rôdés aux règles de la politique suisse des agglomérations, une moindre attente, peut-être plus réaliste mais peut-être aussi déçue, auprès de l'agglomération du Grand Genève, des arbitrages aigus encore à venir sur les projets A.**

Ils traduisent aussi la persévérance des équipes territoriales et peut être une maturité accrue des projets présentés au fil des PA1 et PA2.

- **Le Forum prend ainsi la mesure des attentes, de la mobilisation autour de l'élaboration du nouveau Projet Grand Genève, dont la société civile transfrontalière peut espérer des améliorations de vie et d'avenir.** C'est un constat qui nous réjouit.
- **Le Forum s'inquiète dans le même temps des frustrations qui pourraient naître d'un PA3/PTGG par trop dédié au centre genevois et aux infrastructures de mobilité.**
- **Le Grand Genève est à la croisée des chemins.** Ou bien les arbitrages en cours permettent à chaque territoire, à chaque acteur du Grand Genève de trouver sa place dans la construction du PA3/PTGG, c'est à dire d'être traité en équité, avec un juste retour en regard de ses propres contraintes et attentes, ou bien certains - au hasard les plus excentrés, les moins nantis, ou les moins aguerris -, n'auront pas vraiment de raison d'espérer du Grand Genève et d'en accepter des régulations, des injonctions ou des contraintes.

2.2 L'environnement

2.2.1 Préserver l'avenir

Avec l'une des plus fortes croissances urbaines d'Europe, jointe aux évolutions du climat et des modes de vie, le territoire du Grand Genève voit évidemment ses patrimoines naturels et culturels, ainsi que la qualité de vie de ses habitants mis sous tension.

- Nous apprécions bien évidemment que le Grand Genève porte une attention soutenue au maintien de conditions de vie préservées pour les habitants, leurs enfants et petits enfants.

Le Forum d'agglomération partage les objectifs proposés par le Projet de Territoire du Grand Genève de réduire globalement notre impact sur l'environnement, en améliorant la qualité de l'air, en nous adaptant au changement climatique, en préservant la biodiversité, les eaux et les sols, en gérant mieux les déchets et l'énergie.

2.2.2 Cibler en priorité santé publique et qualité de vie : protection du climat et qualité de l'air

Le Forum partage le point de vue des équipes du Projet d'orienter principalement nos efforts ces prochaines années vers l'amélioration de la qualité de l'air et la protection (relative) du climat, susceptibles de renforcer les conditions de **santé publique** et la **qualité de vie** dans une agglomération qui se veut multipolaire, compacte et verte (ainsi que dynamique et solidaire, à notre sens).

- **Le Forum apprécie le sérieux et le pragmatisme des études et des orientations proposées, corroborées par une politique convergente des acteurs dans de nombreux domaines, depuis plusieurs années.** Il note la recherche de **convergences transfrontalières, pour « le plus grand dénominateur commun »** avec des objectifs chiffrés ou des objectifs de moyens.
- **Il acte volontiers que les initiatives et engagements en faveur de la protection du climat et de la qualité de l'air se renforcent**, internationalement et localement, **même si jusqu'ici les initiatives visent surtout à la prise de conscience des acteurs et des populations, et sont relativement encore transparentes dans la vie quotidienne.**
 - L'ARC s'engage dans une démarche « territoire à énergie positive » (TEPOS),
 - Genève s'est dotée récemment d'un « plan climat cantonal », ainsi que d'une stratégie pour la protection de l'air (« Stratégie de protection de l'air 2030 »).
 - Le canton de Vaud travaille également à un plan climat.
 - Les mesures des PA3/PTGG contribueront à améliorer la qualité de l'air (actions sur la mobilité et le résidentiel).

2.2.3 Des orientations diversifiées prises de longue date pour le Grand Genève

Le Forum souligne que les aspirations à un environnement préservé sont anciennes et diversifiées dans le Grand Genève.

- **Dès 2007, l'adoption de la charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a permis l'élaboration d'un schéma s'articulant autour de trois grands volets complémentaires : l'urbanisation, la mobilité et l'environnement.** Cette charte indique notamment que « tous les territoires partenaires de l'agglomération ont conscience de ces enjeux et font de la **préservation de l'environnement, des espaces agricoles et naturels sensibles une première priorité de leurs planifications** ».
- **Dans cette perspective, le Projet d'agglomération s'est fixé plusieurs objectifs spécifiques et a défini des engagements vis-à-vis de la préservation des espaces naturels et paysagers ainsi que de leurs interconnexions** (fiche 135 - Projet d'agglomération).
- Cette volonté exprimée par les partenaires du Projet d'agglomération s'inscrit dans une prise de conscience globale et un contexte général de **perte de la biodiversité et de fragmentation des milieux naturels.**
- Dans ce cadre, les stratégies et méthodes de protection et de la valorisation de la nature ont évolué et s'appuient notamment sur la **construction de réseaux écologiques.** Leur prise en compte est ainsi prévue par la **loi Grenelle (Trames vertes et bleues)** pour les partenaires français mais également au travers d'outils contractuels tels que **les contrats verts et bleus portés**

- par la Région Rhône Alpes. Côté suisse, un réseau écologique national a été défini et se traduit sur les cantons de Genève et de Vaud au travers des Plans directeurs cantonaux.
- **Sur le territoire du Grand Genève**, des études débutées dès 2009 ont permis, par secteur, de mettre en évidence les **valeurs patrimoniales** ainsi que **les corridors d'importance, les enjeux majeurs du secteur et des mesures** qui pourraient être mises en œuvre afin de maintenir, restaurer et **améliorer les réseaux écologiques fonctionnels (corridors et milieux)**: **Quatre contrats corridors ont d'ores et déjà été signés** et sont en cours de mise en œuvre (Arve-Lac, Champagne-Genevois, Vesancy-Versoix, Mandement-Pays de Gex et Jura-Promenthouse). **Un est en cours de validation** (Arve Porte des Alpes).
 - **Concernant les enjeux habitats et espèces, divers programmes transfrontaliers ont été menés ces dernières années et d'autres sont en projet sur le Grand Genève à partir de 2016**, notamment: un Plan d'actions transfrontalier sur la connaissance et la conservation des Azurés 2016-2019 (porté par Asters, le Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Savoie et le canton de Vaud); un Programme lisières et paysages urbains 2016-2019 porté par l'Hepia et la CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment).

2.2.4 Des perspectives, mesures et actions à concrétiser pour la protection des espèces et des sols

Nous appuyons des perspectives et des actions qui pourraient s'inscrire dans les dynamiques en cours tout en soulignant que ce sont encore seulement des intentions vertueuses, qui ont besoin d'exemples concrets de réalisations effectives pour s'imposer :

(D'après le diaporama présenté au Forum d'agglomération le 11/04/2016, par son chef de projet, Hervé Fauvain et celui présenté par le cabinet Güller le 06/09/16).

- Ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel, **mieux installer la nature en ville,**
- **Développer la prise en compte des espaces naturels et des corridors biologiques dans les documents d'urbanisme et la planification urbaine :**
 - faire en sorte que cet objectif soit dans les objectifs du PTGG intégrés dans les documents de planification réglementaire
 - faire le lien entre la mesure U-1 (accompagner les projets urbains d'envergure) et E-2 (organiser la mise en valeur du patrimoine paysager, culturel, agricole et naturel)
- **Assurer des continuités biologiques depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain et prendre en compte la trame noire (E-5),**
- **Poursuivre la dynamique engagée sur les corridors :** renouveler les premiers contrats qui arrivent à terme en 2018 : être plus ambitieux que la mesure E-10, ne pas se contenter de mettre en œuvre les contrats corridors mais prolonger la démarche,
- **Définir et mettre en œuvre une stratégie de préservation des espaces naturels** en lien avec les objectifs de croissance et de mobilité,
- **Faire un lien étroit avec les perspectives de croissance du Grand Genève : définir des objectifs de densité et de limitation de la consommation d'espace,**
- **Développer les liens entre la gestion des espaces naturels et le maintien d'une agriculture responsable,**

- **Préserver les espèces et valoriser les espaces naturels.** Renforcer l'échange et la coopération transfrontalière concernant la gestion d'espaces et d'espèces protégées.
- **Développer des actions transfrontalières de conservation et de réintroduction d'espèces à enjeux sur le Grand Genève :** glaïeul des marais, littorelle, la petite massette, l'Orchis palustris et la gratiole officinale... et d'habitats : zones humides, prairies sèches...

2.2.5 Aller plus loin dans la protection de l'eau

Nous soutenons l'opportunité de creuser et de développer les partenariats transfrontaliers dans un domaine qui nous est cher, la protection de la ressource en eau, la valorisation des cours d'eaux et rivières, ainsi que du lac Léman,

- en lien avec les mesures E-11 (mettre en œuvre la feuille de route de la Communauté transfrontalière de l'Eau),
- et E-14 (étendre l'outil de détermination de l'espace minimal / du bon fonctionnement des cours d'eau à la région transfrontalière).

2.3 La mobilité

2.3.1 Une grande urgence : faciliter les mobilités dans le Grand Genève

Réguler et faciliter la mobilité est sans conteste l'urgence des prochaines années pour le Grand Genève, que l'on se réfère à **la qualité de vie, à la santé des habitants, aux conditions de travail et de vie quotidienne, à la protection des espaces et des patrimoines naturels et bâtis.**

- **Chacun a en mémoire les embouteillages sur les routes,** provoqués notamment par les 550 000 passages/jour aux frontières, mouvements des pendulaires et déplacements en augmentation constante liés aux besoins de la vie quotidienne des populations.
- **Chacun a également en mémoire les progrès, certes, des transports collectifs ces dernières années, par trains, tramways et bus, en ville et pour les liaisons interurbaines, mais aussi leur insuffisance relative, leur saturation, et, a contrario, leur retardé** en de nombreux points du Grand Genève, leur fréquence irrégulière ou trop lâche, qui handicapent un usage quotidien confiant hormis dans les centres villes.
- **Seules Genève, et dans une moindre mesure Annemasse et quelques pôles régionaux ont réussi à capter une part significative des déplacements de nos concitoyens vers les transports collectifs.** L'amélioration des matériels, l'organisation de services réguliers et fiables, des amplitudes horaires adaptées et des facilitations pour les voyageurs (information, tarifications, etc.) ont grandement facilité ces changements de pratiques, notamment sur le territoire d'Unireso, en cœur d'agglomération.

- **Et puis chacun a en mémoire le développement accéléré de la marche à pieds ainsi que du vélo** en ville et sur les courts trajets ces dernières années, malgré les obstacles.
- **De même on voit l'émergence de formes de déplacements combinant plusieurs modes, associant plusieurs voyageurs, le covoiturage, la mobilité partagée, ou encore de nouvelles formes de travail qui impactent sur les déplacements telles que le télé-travail, les tiers-lieux et les bureaux partagés.**

Les problèmes liés aux transports sont à l'origine de mal vivre mais aussi de crispations et de querelles, compréhensibles pour certaines, **qui périodiquement empoisonnent les relations transfrontalières** : par exemple votation populaire genevoise défavorable au financement de P+R sur France, (parkings relais branchés sur les transports en commun), très longue gestation saccadée du CEVA - RER transfrontalier sud Léman, et ces derniers jours décision unilatérale genevoise de fermeture à échéance rapprochée de petites routes frontières.

- Dans ce contexte, quels que soient les scénarii de croissance retenus pour le PA3/PTGG, **le Forum d'agglomération approuve sans aucune réserve la poursuite de la mobilisation massive des décideurs du Grand Genève pour améliorer la pratique de tous les modes de transports, pour la facilitation de toutes les mobilités et l'amélioration des conditions de vie de nos concitoyens.**

2.3.2 Le Grand Genève porte de grands projets de mobilité, nous les soutenons

Les prochaines années vont être marquées par l'étude approfondie et la mise en service de grands projets de mobilité qui tous sont utiles, transformeront considérablement le vécu des habitants, des travailleurs et des visiteurs du Grand Genève, provoqueront de profonds changements dans la perception des distances internes et externes à l'agglomération et contribueront fortement à désengorger, nous l'espérons, les centres ville, en particulier Genève, de la pression automobile.

- Il en est ainsi du train RER Léman express, de tous les projets de trams et de BHNS, de la voie rapide routière 2x2 voies du Chablais, de la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute de contournement de Genève, de la traversée du lac.
- Nous en attendons le meilleur en termes d'amélioration de la vie quotidienne, nous avons bien conscience que ce meilleur doit s'organiser.

2.3.3 Nous soutenons la forte priorité donnée aux transports en commun,

Le Forum apprécie la volonté des élus et des techniciens de développer dans le PA3/PTGG une forte priorité aux transports en commun, plus clairement encore affirmée que dans les Projets précédents PA1 et PA2.

Il se félicite des objectifs assignés à la facilitation des mobilités, qui tous auront des impacts positifs sur la vie quotidienne des habitants, **dès lors qu'ils seront effectivement réalisés : boucler et accompagner la mise en service du Léman express, développer les lignes ferroviaires, les**

trams, les réseaux de bus, les rabattements sur les gares et les maillages de transports, en multimodalité, sur tous les territoires du Grand Genève, donner de l'essor aux modes doux « structurants », conforter les axes routiers forts pour désengorger les centres des villes et villages.

- **Il partage l'objectif de viser un fort report modal de la route sur les TP et les MD**, permettant une diminution des nuisances, d'absorber partiellement au moins les croissances attendues des déplacements, de minimiser la congestion des réseaux routiers, d'apporter une amélioration de la qualité de l'air et une redistribution de l'espace public pour les usages locaux.
- **Le Forum demande de renforcer les études des capacités prévisionnelles des différents modes de transports pour vérifier leurs capacités réciproques à absorber la croissance des besoins** de déplacements du Grand Genève ces prochaines années et pouvoir agir en conséquence.

En outre, la volonté de restreindre la circulation automobile doit nécessairement, sauf à provoquer des tensions extrêmes, s'accompagner d'offres de mobilités accrues en transports en commun, notamment ferroviaires, et en modes alternatifs ou mixtes.

Selon les prévisions les plus couramment avancées - que nous appelons cependant à moduler pour y intégrer l'incertitude -, le Grand Genève connaîtra une forte croissance, avec l'arrivée de 350 000 personnes, d'ici 2030. **Le Forum prend cette question très au sérieux, craignant que les projets actuellement à l'étude soient encore insuffisants pour changer la donne, et minimiser la place de la voiture.**

- **Il incite à honorer l'avenir en soutenant la sauvegarde de tracés, et mieux, en étudiant la revitalisation de tracés ferroviaires** qu'il serait préjudiciable de condamner à la disparition et **qui, renforçant l'armature ferroviaire à forte capacité entre la partie française et la partie suisse du Grand Genève, pourraient bien s'avérer fort utiles pour absorber l'augmentation des besoins de mobilité et minimiser le recours aux voitures particulières** : comme la ligne du Tonkin sud Léman - au delà du Grand Genève vers Evian et St Gingolph -, la ligne « pied du Salève », la voie de chemin de fer "pied du Jura" (pays de Gex – Nyon). De même le Forum préconise de relancer, avec les autorités concernées, l'amélioration des relations ferroviaires entre le Grand Genève et les capitales européennes, notamment Bruxelles, Barcelone et Montpellier.
- **Il insiste pour que soient mis en œuvre des soutiens techniques et financiers du Grand Genève - et de tous ses acteurs** concernés - au développement d'une « offre réseau TC » **fiable et complète**, prenant en compte le déplacement aller/retour des personnes sans chaînon manquant, intégrant **la pluri modalité** des modes de déplacements et mettant en œuvre des « services » de **facilitation** des mobilités, notamment **l'information des usagers** et une tarification harmonisée. Il apprécie que des fiches actions à financement d'agglomération aillent en ce sens.
- **Il invite à intégrer les navettes lacustres dans les stratégies de déplacement en transports en commun du Grand Genève**, et à renforcer leur intégration dans un « effet réseau », offre de service, maillage et tarification, en complémentarité avec les autres modes de transport.

- **Il applaudit la volonté de pragmatisme qui entoure l'élaboration des priorités entre les équipes d'agglomération et celles des territoires PACA**, pragmatisme à développer encore, avec des priorités étendues à l'échelle du territoire du Grand Genève.
- **Il se réjouit de la cohérence recherchée entre les stratégies et les mesures de mobilité, les politiques en matière d'urbanisation et de paysages, l'environnement.**
- **Il appuie les efforts de rénovation des nombreuses gares jalonnant les tracés de ces axes de transports collectifs pour les adapter à une fréquentation accrue et à un rôle accru de centralité.**
- **Il suggère que l'insertion des transports collectifs type tramways et BHNS dans les villes et villages reçoive un soin particulier pour un nouveau partage de la voirie entre les différents utilisateurs, pour réhabiliter les espaces publics et pacifier les circulations.**
- **De même il suggère que les stationnements relais autour des gares et haltes de trams, BHNS et lignes de bus, particulièrement utiles tant que des dessertes et maillages satisfaisants entre les transports collectifs ne sont pas achevés, soient pensés dans le souci d'une moindre emprise foncière.**

2.3.4 Déboucher maintenant sur l'opérationnalité des projets

Le Forum souligne la nécessité d'atteindre, maintenant, une réelle opérationnalité et de mener à leur terme les projets programmés.

Le développement de l'usage des transports publics, le maillage des transports en commun, la disposition de pôles multimodaux et de services différenciés sur les gares, leur mise en valeur urbaine, la réalisation de P+R, des dessertes routières efficaces et pacifiées, qu'elles soient primaires ou de desserte locale sont des principes enthousiasmants. Cependant :

- **Ils se révèlent encore trop souvent des intentions sans suite, ou longuement différées**, devenant des leitmotivs lassants qui poussent au scepticisme.
- **Nous devons concrètement les mettre en œuvre**, en faire des réussites concrètes, montrer des succès aux habitants de l'agglomération et aux partenaires.
- **Des fonctions d'appui à la maîtrise d'ouvrage et au portage de projets seraient fort utiles à développer** au niveau de l'agglomération, avec des financements partagés, publics et privés.

2.3.5 Maintenir les performances des voies routières de transit

Le Forum note la volonté de maintenir les performances des voies routières de transit, capables de soulager les voiries secondaires et d'épargner les centres villes et les villages de la saturation automobile. Ces mesures pour être efficaces devront s'accompagner de :

- la confortation du réseau routier supra-régional pour éviter un transfert de circulation sur les réseaux routiers secondaires déjà saturés et apaiser les centres urbains, 2x2 voies du Chablais et traversée du lac,
- la gestion et la requalification des réseaux routiers dans les centralités, pour les adapter aux usages et les rendre davantage aux piétons,
- une meilleure gestion du stationnement et de ses usages (mobilité partagée, covoiturage, P+R, etc.).

2.3.6 Multiplier les chances des transports alternatifs à la voiture

Le Forum propose de faciliter les choix des usagers, d'élaborer des « offres réseau » complètes et fiables de déplacements en transports en communs, en modes doux, en mobilité partagée, qui rendent ces modes plus accessibles et plus attractifs.

- **Le transfert vers le train et les transports en commun de déplacements individuels motorisés repose en effet sur la confiance de l'utilisateur, qui demande des preuves tangibles :** confiance sur la fiabilité du, ou surtout des modes successifs, confiance dans l'opérateur, information et lisibilité sur le trajet, certitude de pouvoir revenir, fiabilité et régularité des horaires, cadencements valables, tarifs attractifs, confort et accessibilité.
- **Cette confiance, dans bien des territoires du Grand Genève, souffre de beaucoup de « trous » pour pouvoir s'installer :** absence de lisibilité sur les trajets, les horaires, manque total de service le dimanche, manque du dernier tronçon ou barreau, etc. Les raisons du renoncement sont légion.

Beaucoup de « petites choses » pourraient être améliorées avec relativement peu de moyens, et favoriseraient les pratiques.

- Quelques exemples : le bus Annecy – Genève ne s'arrête pas à la gare de Saint-Julien, le village de Chênex sur la liaison Saint-Julien – Valleiry n'est pas desservi, les arrêts de bus ne figurent pas dans la cartographie, etc.

Un document intéressant serait d'avoir une carte des transports en commun à l'échelle du Grand Genève, avec les distances de 500 m, 1 km et 1,5 km depuis les arrêts de transport publics, pour les zones d'habitats et d'emploi. Cette prestation existait – avec un carnet horaire – il y a quelques années, le site www.dtp.org paraît avoir été supprimé.

D'autres réalisations sont indispensables ou bienvenues pour la création d'un « effet réseau » : la réalisation de dessertes, de rabattements et de jonctions de lignes, pour constituer un « maillage », l'optimisation des tarifs et leur harmonisation, le développement des complémentarités des modes de transports pour des itinéraires fiabilisés, la gestion du stationnement, l'attractivité de pratiques nouvelles de mobilité partagées comme le covoiturage, les taxis citoyens ou solidaires, etc.

- **Manquent cependant encore dans bien des cas des maitres d'ouvrage**, des autorités organisatrices, notamment pour la prise en charge et l'exploitation des rabattements et des maillages des réseaux.
- **Peuvent manquer aussi l'analyse des coûts réels d'exploitation, ou des appuis techniques et financiers pour avancer.**

Le Forum préconise de poursuivre cet objectif d'harmonisation des offres transports et services aux usagers,

- **en espérant que les évolutions des intercommunalités à l'œuvre et la mise en place d'un pôle métropolitain, éventuelle future autorité organisatrice unique ou fédérale des transports urbains du Grand Genève côté France, résoudra quelques uns de ces arrêts sur image.**

2.3.7 Promouvoir le vélo et la marche à pieds, en alternative, sur de courtes et moyennes distances

Le développement du vélo et des modes doux en ville et sur des distances raisonnables est une autre piste prometteuse que recommande le Forum d'agglomération pour faciliter la mobilité.

- Il demande cependant que, dans le cadre du Projet d'agglomération de 4^{ème} génération, la société civile, particulièrement les associations d'usagers, soit associés dès le début à la définition de nouvelles mesures liées au vélo.

On ne peut pas considérer la mobilité indépendamment des questions liées à la santé des êtres humains et de la planète. Pour répondre sérieusement à ces défis, un transfert modal massif est nécessaire. Les transports publics devront ainsi progressivement répondre à des besoins considérables. Si on agit réellement et de manière significative, dans les zones très denses, les limites de capacité de transport des bus et des trams risquent d'être rapidement atteints.

- Ces éléments nous amènent à considérer que le vélo, mécanique ou à assistance électrique, représente un moyen de transport – dans sa complémentarité avec les transports publics – doté d'un bon potentiel de développement et d'une réelle utilité.
- Soit pour se déplacer avec un minimum de contraintes dans les zones denses en soulageant les transports publics, soit comme moyen de rabattement sur les lignes de transports publics, soit encore comme moyen de transport autonome sur des distances même importantes (jusqu'à 15 km grâce à l'assistance électrique).

Si le développement de la mobilité douce apparaît très souvent dans les objectifs généraux concernant la mobilité, les projets concrets et leur financement – pourtant modeste en comparaison avec le rail et la route – manquent souvent.

- Le PA3/PTGG pourrait développer des mesures permettant de concrétiser les potentialités du vélo.

Pour que le vélo puisse jouer le rôle esquissé plus haut, il est important de réaliser sans attendre des aménagements cyclables de qualité.

- **Cela signifie attractivité des itinéraires, fluidité, sécurité, et réseau bien connecté aux gares, terminus de TP et autres centralités** pour favoriser une multimodalité nécessaire pour les distances importantes. Nous le soulignons, ce travail doit être accompli avec le concours des usagers et des associations qui les représentent.
- **Sur les axes les plus importants, il s'agirait de promouvoir de véritables «voies-express vélo» avec une sécurisation aux carrefours.** En lien notamment avec l'usage en fort développement du vélo électrique, cela permet de rendre le vélo attractif pour des distances moyennes (jusqu'à 15 km environ).
- **Les gares, arrêts TP et autres centralités pourraient être équipés de places de stationnement sécurisées,** soit sur la voie publique, soit dans des locaux couverts et fermés. A proximité de ces lieux, des services pourraient être mis à disposition : petites réparations, gonflage, informations.
- **La signalisation des parcours est importante.** Elle peut être accompagnée de cartes, d'applications mobiles, aidant les usagers à visualiser les meilleurs parcours.

Un travail important a été déjà réalisé, permettant de définir 50 itinéraires à mettre en place prioritairement au niveau de l'agglomération, en lien avec des aménagements ponctuels.

2.3.8 Développer la mobilité partagée

Favoriser toutes les formes émergentes de mobilité alternative à la voiture, le vélo, la marche et les diverses formes encore émergentes de mobilité partagée apparaît comme prometteur pour l'avenir. On sait aujourd'hui en effet que même un développement important des TC ne permettra pas de résoudre à lui seul toutes les difficultés actuelles.

- Le GLCT avait saisi le Forum d'agglomération des perspectives de «covoiturage» pour le Grand Genève. L'élargissement de la thématique à d'autres modes de mobilité, plus efficaces dans le cadre d'une réelle approche de la ville durable, a amené cette commission à explorer les formes de «mobilité partagée» pour une ouverture notamment sur l'autopartage et le vélo en libre-service.

Le concept de mobilité partagée regroupe toutes les formes de mobilité centrées sur le partage des moyens de transport :

- **autopartage privé : achat en commun de véhicules entre privés**
- **autopartage public (par exemple Mobility en Suisse)**
- **voitures en libre-service (par exemple système autolib à Paris)**
- **covoiturage organisé (par exemple Bla-Bla Car) ou spontané**
- **covoiturage avec halte de covoiturage permettant aux automobilistes de laisser leurs voitures dans un lieu mis à disposition par la collectivité (par ex aire d'autoroute)**
- **vélos en libre-service**
- **partage de places de parc (mutualisation)**

Le Forum d'agglomération émet le vœu que ses propositions, incluses dans son rapport du 15 juin 2015 soient prises en compte dans les fiches T9 et T10.

- Notamment en prévoyant la création d'un organisme de coordination des mobilités partagées à l'échelle du Grand Genève.
- Il propose que la notion de covoiturage soit élargie à celle de « mobilité partagée » et suggère de mettre à jour les fiches en conséquence.

2.4 L'urbanisation et les paysages

Belle, commode, accessible, bien reliée à ses voisins, accueillante, sportive, culturelle, bien pourvue en services, en emplois et achalandée : voilà comment généralement on rêve sa ville, voilà ce qu'on attend évidemment de sa ville dans le Grand Genève.

- Dans le contexte de forte attractivité que nous connaissons - congestion des transports publics et des routes, rareté et cherté du foncier et les logements, danger de mitage voire de dissolution des paysages et des patrimoines naturels et bâtis - **le Forum a souhaité s'interroger, comme l'ensemble des acteurs sur ce que peut faire le Grand Genève en appui des nombreuses autorités territoriales qui le constituent, pour optimiser l'accueil des nouveaux habitants et protéger le cadre et la qualité de vie de tous.**

2.4.1 Réfléchir et agir sur une trame urbaine en devenir

Notre agglomération est multipolaire, compacte et verte, c'est une réalité géographique, sociologique, politique, à l'échelle de sa très grande étendue. Elle doit être aussi de notre point de vue dynamique et solidaire.

- **Le Forum note avec intérêt que la perception spatiale autant que sociale et économique de l'agglomération et de sa trame urbaine s'affine au fil des Projets, amenant le PA3/PTGG à prendre en considération et à évaluer les transformations de la diversité des territoires, à spécifier les interrelations et les articulations** qu'entretiennent les diverses polarités urbaines, entre elles et avec les discontinuités, « l'agglomération diffuse », qui les entourent (les « spécifient » disent certains).

Le Forum pense que cette réflexion en cours sur la forme (alias la « structure ») et le fonctionnement de l'agglomération transfrontalière, devrait être poursuivie au delà de l'élaboration du PA3, pendant toute la durée du PTGG, et donner lieu à un cadre d'analyse, d'évaluation et d'action pour utilement appuyer l'identification des rôles et des fonctions susceptibles d'être tenus au fil du temps par les diverses composantes spatiales du Grand Genève.

- Cette réflexion peut être conduite à l'échelle des **PACAs** mais aussi à l'échelle des principaux **quartiers de la partie la plus dense** de l'agglomération, partout où des **discontinuités sociales fortes, ou géographiques** continuent d'opérer.
- Elle peut être conduite aussi sur les **lisières de la zone agricole** quitte à ce qu'elles soient redessinées, à la **frontière franco-suisse** dont le statut futur mérite d'être précisé dans l'ensemble du Projet, ou encore **au contact entre l'urbain dense et la ville diffuse** dont la dynamique d'urbanisation observée en France modifie rapidement la nature.

La prise en compte de cette organisation mouvante des fonctions d'agglomération a toute son importance nous semble-t-il dans la planification de l'urbanisation future, de la mobilité, tout comme dans la définition des politiques sociales, économiques et culturelles du Grand Genève ou **dans la prise en compte de la réflexion paysagère** conduite antérieurement (qui doit être au moins reprise, sinon prolongée et opérationnalisée).

Elle est importante également à considérer en parallèle de la mobilisation d'appuis techniques, d'outils opérationnels ou financiers, en reconnaissance de la marge d'action des collectivités locales dans les domaines qui sont de leur ressort (en donnant leur part à la hiérarchie des normes et des sujétions d'urbanisme notamment).

2.4.2 Protéger et valoriser les paysages

Biens communs, patrimoines particulièrement fragiles dans des espaces soumis à d'aussi fortes pressions d'urbanisation, la protection des paysages requiert notre attention, celle du Forum lui est bien sûr acquise.

- **Le Forum d'agglomération se retrouve totalement dans les objectifs poursuivis par les équipes du PA3/PTGG, tout en regrettant que peu d'actions phares ou pilotes jusqu'ici aient été mises en chantier**, qui pourraient fédérer l'engouement de nos concitoyens et de responsables publics et privés.

Si le paysage est bien pris en compte (au moins en principe !) dans les documents d'aménagement et de planification nationaux, Il nous semble important de développer encore l'approche paysage dans les documents d'orientation transfrontaliers, notamment dans les stratégies sectorielles et les mesures, et d'abord de stabiliser les acquis: charpente paysagère, maillage, projets de paysage prioritaires...

Ensuite il faudra cheminer ensemble pour **valoriser et transformer sans détruire, faire du paysage une composante du Projet d'agglomération**, autant sous ses formes monumentales que quotidiennes. La démarche devrait s'appliquer à l'échelle micro-géographique (environnement immédiat des nouvelles constructions) aussi bien que méso-géographique (espaces publics et naturels).

2.4.3 Intervenir utilement pour réguler l'habitat et les fonciers

Les consommations d'espace et les autorisations de construire des dernières années montrent globalement **l'accélération du nombre des logements dans l'Ain et la Haute Savoie** et des **différences considérables suivant les communes** dans la propension à accueillir.

En parallèle **Genève n'arrive pas à construire** à un rythme suffisant et peine toujours à loger ses populations de façon abordable.

- **Le Forum réserve pour les mois à venir un avis sur les phénomènes de « gentrification » à l'œuvre à Genève, dans leurs aspects négatifs et positifs.**
- **Des consommations excessives d'espace et des phénomènes spéculatifs s'avèrent préoccupants en de nombreux points du Grand Genève, qu'ils concernent l'immobilier de logement ou d'activité.** Ainsi les activités commerciales, notamment dans les pôles régionaux, se développeraient au détriment d'autres fonctions économiques comme la fabrication, l'artisanat, ou le transport. Dans certains secteurs du Bas Chablais des maisons neuves de moins de 10 ans sont détruites dit-on pour construire des immeubles de logements.

Si cette situation n'est après tout pas anormale et répond à des besoins évidents de localisation d'activités et d'habitat et au renouvellement urbain, **la cohésion sociale, la préservation des patrimoines et des ressources, l'intérêt bien compris du développement économique du Grand Genève demandent plus que jamais des stratégies d'intervention et de régulation, efficaces sur le territoire où elles s'exercent d'une part, cohérentes et coordonnées de part et d'autre des frontières d'autre part.**

- **Le forum estime opportun de développer des dispositifs de protection, voire des structures d'intérêt général, capables d'assurer la maîtrise ou l'emprise de fonciers, pour des projets d'intérêt d'agglomération, qu'ils soient réalisables à court, moyen ou long terme.**

Les incertitudes relatives à la conjoncture, la nécessité d'anticiper et d'agir au bon moment, devrait guider **la réflexion pour la constitution de réserves foncières et de réserves d'emprise utiles** à des décisions ultérieures en matière d'urbanisation, de mobilité, d'environnement.

On pense par exemple à l'opportunité de **prévoir, dans le plus proche futur possible, la protection de terrains nécessaires à la mise en place d'équipements ou d'infrastructures de transport** (par exemple pour le confortement et raccordement de la ligne ferroviaire du Pied du Jura si elle était retenue (Bellegarde-Gex-Nyon) ou pour le doublement au moins partiel de la ligne ferroviaire Sud du Léman/ Chablais, **ou encore pour des infrastructures routières** comme la traversée du lac récemment votée, en faisant bien entendu la part des incertitudes de tracé), quitte à ce que la réalisation, avec les maîtres d'ouvrage concernés, s'inscrive dans le moyen ou le long terme.

Le Forum souhaite en ce sens :

- **que les capacités de constitution et de gestion de réserves et d'emprises (selon les législations en vigueur de part et d'autre des frontières) soient renforcées** dans les différents territoires du Grand Genève, en lien avec le PA3 et le PTGG, avec la création pour ce faire de **facilitations techniques et de financements d'agglomération,**
- **que des capacités similaires soient étudiées puis mises en place et gérées à une échelle transfrontalière,** à l'aide de dispositifs et structures adaptés, pour faciliter des projets d'intérêt commun, de mobilité, d'urbanisation ou d'environnement.

Le Forum souligne d'autre part que de nombreuses communes et intercommunalités de l'Ain comme de la Haute Savoie sont engagées, ou arrivent au terme de l'élaboration de documents d'urbanisme opposables aux tiers nettement moins permissifs en matière d'autorisation de construire que ceux en vigueur ces dernières années.

- **Il y a donc une probabilité non négligeable pour que les projections de densification envisagées pour les centralités régionales et des villages se heurtent aux réglementations de préservation qui s'appliqueront plus généralement ces prochaines années en France voisine,** nécessitant des arbitrages clairs de tous les acteurs bien plus concrets et précis que ceux à l'œuvre aujourd'hui, des accompagnements, des partages des contraintes.

Le Forum pense indispensable de parvenir à des coopérations transfrontalières, politiques et techniques qui aboutissent vraiment à une régulation des consommations du foncier et des espaces :

- **à une maîtrise partagée (d'abord par le dialogue) des règles et autorisations d'urbanisme liées à l'occupation du sol et à l'habitat,**
- **à la fourniture équitable de logements accessibles à tous, de services et d'équipements en tous points du Grand Genève,**
- **à une desserte satisfaisante en offres de mobilités de transports en commun, liaisons cyclables et pédestres, ainsi que routières.**

A ce titre **les évolutions françaises vers des intercommunalités plus fortes, la mise en place de plans locaux d'urbanisme intercommunaux et d'inter-SCOT rigoureux** sont une promesse de meilleure maîtrise des sols et des arbitrages entre urbanisation, environnement, agriculture espaces verts et paysages.

De même, la question se pose en Suisse d'une désacralisation relative de la zone agricole genevoise, en recadrant les objectifs d'autosuffisance alimentaire fixés par la Confédération à l'échelle du Grand Genève. Dans tous les cas, une pesée des intérêts doit être possible pour que le développement territorial réponde aux objectifs visés.

Dans tous les cas de figure un examen attentif des espaces non bâtis et de renouvellement urbain disponibles s'imposera pour déterminer les potentialités réelles de construction et leurs localisations ces prochaines années pour loger les habitants du Grand Genève. Une évaluation financière des politiques de logement à mettre en œuvre est une condition supplémentaire à étudier et sur laquelle des engagements précis doivent être pris.

- En effet si la **projection de 350'000 habitants supplémentaires se concrétisait à l'horizon 2040 c'est à un rythme de 15'000 nouveaux venus et à la mise à disposition de plusieurs milliers de nouveaux logements par an qu'il faudrait faire face.** Avec quels moyens, quels contrôles, quelle qualité des aménagements, quelle répartition sur le territoire, quelle accessibilité et quelle mobilité?

Où accueillir en priorité la croissance de la population et de façon générale les habitants du Grand Genève?

Comment mieux accueillir les classes moyennes et populaires qui ont de plus en plus de mal à s'y loger?

Quelles extensions de réseaux de transports et quels transports privilégier?

Est-ce que les transports collectifs doivent aller partout, y compris en milieu diffus, ou doit-on privilégier une urbanisation calquée sur les réseaux de transports en commun existant ou en projet?

Comment préserver les paysages et affirmer la trame verte et bleue?

En cas de récession, quelles priorités mener?

Autant de questions importantes à délibérer en commun.

2.4.4 Gérer l'agglomération diffuse avec précaution

Le Forum note avec intérêt qu'est prise en compte dans l'élaboration du PA3 et du PTGG « l'agglomération diffuse ».

Le diffus rassemblait jusqu'ici 9% de la population du Grand Genève. Il comptabilise 14% des nouveaux arrivants.

Cette attractivité, liée à un foncier et à des logements plus accessibles, mais aussi à l'attrait d'un cadre de vie moins urbain et plus vert, est à considérer dans sa complexité.

- **D'une part elle peut permettre d'absorber sans douleur une partie de l'accroissement démographique attendu** et fournir des logements à prix plus abordables, de faire mieux vivre des localités en mal d'habitants et d'enfants.
- **D'autre part elle peut se traduire par des difficultés pour les résidents à accéder à des services satisfaisants**, par un éloignement des centres, par un renchérissement des coûts de déplacement et une difficulté d'accès aux transports en commun.
- **L'attrait pour le diffus peut aussi cacher une paupérisation relative**, dure à gérer tant pour les intéressés que pour les communes d'accueil.

Cette nouvelle donne nécessitera un suivi et des innovations expérimentales, notamment pour des transports en commun élaborés en interaction avec le développement urbain.

- Le Forum d'agglomération partage l'avis de développer en priorité les nouveaux habitats dans les pôles urbains et centralités existantes, en lien avec des facilités d'accès aux transports en commun, transports qu'il faudra encore développer et améliorer par des maillages et des rabattements.
- Il partage la volonté d'éviter le mitage et de préserver l'environnement, les paysages et l'agriculture.

3. LES PÉRIMÈTRES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉS D'AGGLOMÉRATION, DITS PACAS

Comme pour les précédents projets d'agglomération, la réflexion sur l'évolution de l'agglomération et ses enjeux, la concertation, l'organisation du développement territorial et son aménagement s'organisent dans les PACAs du Grand Genève.

- Des représentants du Forum d'agglomération ont participé aux COTECH et aux COPIL des différents PACAs , un titulaire et un suppléant par PACA en général, y apportant leur engagement.
- Nous tenons à féliciter le Grand Genève et le mandataire pour le travail constructif, intéressant et respectueux qui a été accompli dans ces instances.
- Nous regrettons cependant que les délais très courts d'élaboration du PA3 aient conduit à minorer les temps de la concertation, l'information et l'association large, au Projet, de la société civile et des populations du Grand Genève. Cela peut encore s'arranger au moins un peu nous semble-t-il.

Nous souhaitons que les PACA soient maintenus comme lieux d'échange et d'arbitrage, et poursuivent entre deux projets d'agglomération, le rôle très utile qui est le leur de rencontres et de lien entre les différents territoires de proximité qui, côte à côte, font le Grand Genève.

Nous avons souhaité que les représentants du Forum dans chaque PACA puissent faire état, dans cet avis final, de leur appréciation des enjeux et des priorités de chaque territoire.

La rédaction des avis ci-dessous est encore incomplète. Nous vous remercions de laisser à plusieurs d'entre nous un temps de répit jusqu'au 10 octobre pour rédiger un avis circonstancié.

3.1 PACA Genève - Rolle

Claude Farine et Yvan Bucciol – COTECH 3 mai – COPIL 10 juin

Les membres du Forum soutiennent, de manière générale, les mesures liées au renforcement des transports publics et à la mobilité douce,

- **notamment la création d'une liaison entre Prangins et Gland, au sud de la ligne de chemin de fer, en prolongement de la passerelle Nyon-Prangins, pour créer ainsi un itinéraire vélo sécurisé entre Nyon et Gland.**

A travers les mesures préconisées, une approche cohérente et une hiérarchisation des interventions n'est pas encore perceptible.

- **Le Forum souhaite donc que, dans le cadre du PA4, les associations concernées et la société civile soient associés plus étroitement pour que les futures mesures correspondent aux besoins des usagers.**

3.2 PACA Genève - Gex - St Genis (3 GE)

Denis Bucher et Peter Loosli – COTECH 12 mai – COPIL 16 juin et 4 octobre

Outre le fait que les deux trams (St-Genis et Grand-Saconnex/P47) doivent être mis en priorité A, le Forum d'Agglo souhaite insister sur les trois points suivants en ce qui concerne le PACA « Genève (aéroport) St-Genis Gex » :

- L'**aéroport** doit être mis en valeur en tant que **pôle d'échange**. En effet, trop souvent dans le Grand Genève on manque de place, de capacité, de moyens, or les transports publics (déjà existants) de l'aéroport sont **sous-utilisés** :
 - Trajet en train pour Genève en 7 minutes et pour toute la Suisse,
 - Accès au TGV via Cornavin,
 - Lignes de bus en direction de tout le Canton de Genève ainsi que le Pays de Gex.
- Nous demandons par conséquent que l'aéroport soit clairement identifié (sur le plan technique et de la communication) comme **pôle d'échange** :
 - Nous soutenons les mesures proposées autour de l'aéroport car elles sont souhaitables, et pensons que les sites propres doivent être maximisés.

- Il est aussi nécessaire d'inciter au rabattement du Pays de Gex sur ce pôle en le rendant le plus efficace possible.
 - A noter que nous constatons un consensus sur ce sujet de la part de la société civile, de l'Aéroport de Genève, des communes et de l'État.
- **Maillage des transports en commun dans le pays de Gex**
- **Nous soutenons fortement la liaison directe Ferney-St-Genis car elle est absolument vitale** pour les habitants du Pays de Gex.
 - Nous souhaitons souligner qu'une telle ligne, absolument souhaitable et première priorité actuellement, **ne rattraperait d'ailleurs pas le retard accumulé** dans le développement des transports publics dans le Pays de Gex, il faudra faire bien plus, notamment pour **les autres communes**, par exemple en mettant en place des lignes de rabattement.
- **La mobilité douce**, une chance pour les élus de faire la différence :
- Nous souhaitons rappeler et insister sur le fait que **la mobilité douce est une solution** nécessitant relativement peu d'investissement et presque **aucun coût de fonctionnement**, et consommant peu de foncier : en bref, une véritable solution, plus facile que d'autres, pour les élus confrontés aux axes saturés et à la pollution automobile !

3.3 PACA de Bellegarde

Louis Carrier et Bernard Lensel - COTECH 12 mai – COPIL à définir

SYNTHESE D'AVIS SUR LE PACA DE BELLEGARDE

- Développement de l'approche des **multipolarités secondaires** dans le cadre du PA3: de ce fait, entre les polarités primaires de St Genis-Pouilly et de Thoiry, au Nord et de Valleiry, au Sud, nous retenons les potentialités de Péron, au niveau de la démographie, des services et de son branchement à la voie ferrée et à la voie rapide.
- **Désenclavement multimodal** de Bellegarde: les travaux importants actuels sur le domaine routier mettent en exergue la nécessité d'un report modal au moins partiel sur le rail, d'où l'importance stratégique de la ligne du Pied du Jura (en tout cas du maintien de son emprise en France et de sa restitution dans le Canton de Vaud). Un suivi attentif de la ligne Bellegarde-Genève devra être rétabli, car le Comité de ligne semble ne plus avoir lieu ! D'autre part, l'horaire des trains en partance de Genève le soir en direction de Bellegarde (21h15) et de Lyon (19h30 !!!) n'est absolument pas adapté et il handicape fortement les trois villes citées, par rapport à Zürich, Basel, Belfort-Montbéliard, ...
- La voie rapide du Pays de Gex et le réseau routier du Pays Bellegardien gagneraient à la création d'un diffuseur+échangeur autoroutier à Valleiry, respectivement pour raccordement et pour décharge du réseau.

- Le **Télétravail, les espaces partagés, les tiers lieux** peuvent avoir un rôle très important dans le désengorgement des accès au centre du Grand Genève ; le PACA de Bellegarde est tout à fait concerné par cette approche.
- Le **développement économique** est un volet à développer dans le PACA de Bellegarde : il doit compléter et équilibrer les autres volets du développement durable. Il concerne sur le territoire notamment le futur Village des Alpes, dont l'impact sur le territoire suisse pourrait ne pas être négligeable, ainsi que le Technoparc de St Genis-Pouilly. La nécessité d'un meilleur équilibre entre les territoires des Cantons et la France voisine est primordiale pour un avenir qui s'inscrirait dans le gagnant-gagnant.

En **conclusion**, les liens entre les équipes des PACA et le Forum du Grand Genève sont à renforcer, ce qui est un souhait clairement affirmé dans le cadre des acteurs du territoire de Bellegarde.

3.4 PACA de Bernex - Plaine de l'Aire (GEBEJU)

Alain Rouiller, Bernard Debarbieux et Gilbert Ploujoux - COTECH 4 mai – COPIL 7 juin

Enjeu du PACA pour le Forum d'agglomération

Création de lignes tangentielles de transports publics (tram, BHNS et bus)

La tendance pour les PA1 et PA2, tant au sein de la DGT que du Grand Genève, était de privilégier les ouvrages permettant d'accéder au centre-ville de Genève, avec la menace de saturation complète du réseau TC qui converge vers Cornavin et la place Bel-Air.

Les demandes de la société civile de créer des tangentielles ou ceintures sont anciennes, pour le pA1 déjà. Trois lignes étaient proposées :

- Bachet - PAV (Praille-Acacias-Vernets) - Jonction (tram)
- Ligne entre le Grand et le Petit Lancy (tram et/ou BHNS)
- Ligne entre St Julien - Bernex-Est / Cherpines - Satigny - Aéroport (bus)

il est en effet souhaitable que l'on prenne en compte également les déplacements de périphérie à périphérie – sans passer le centre – par la création de lignes de transports publics, et que les P+R prévus servent aussi les secteurs d'activité de la périphérie.

Ces lignes tangentielles TC relient plusieurs lignes de tram (14,15 et 18) ainsi que plusieurs générateurs importants de déplacements : zones industrielles et d'activités (ZIPL0, Bernex-Est / Cherpines, ZIMEYSA, PAV et zone de l'Aéroport.

La périphérie routière sera prise en compte par l'élargissement de l'autoroute à 6 pistes (projet hors PA3, financé à 100 % par la Confédération) et le futur barreau nord de Bernex.

Il nous semble que ces déplacements périphérie à périphérie sont un des enjeux si on veut éviter un blocage – largement en cours – du centre de l'agglomération.

La mesure 35.26 de pont entre le Petit et le Grand Lancy est un premier bon signe dans cette direction.

1. Une liaison bus directe St Julien - Bernex-Est, 1ère étape d'une grande ceinture TC

Cette liaison est importante du point de vue des développements prévus à Bernex-Est et aux Cherpines (2500 postes de travail prévus).

Or, on sait qu'au moins 50 % de ces futurs emplois créés seront occupés par des frontaliers (moyenne des zones d'activité à Genève). Il est donc important de prévoir à l'horizon 2020 une nouvelle ligne de bus directe qui permette aux frontaliers de rejoindre Bernex-Est et les Cherpines en transports publics.

L'alternative étant bien sûr le passage de nouvelles voitures - motos à travers les villages de Lully, Confignon et Bernex, voire Soral et Laconnex, avec toutes oppositions que cela suscite.

La future ligne pourrait relier St Julien, le futur grand P + R, les Cherpines et Bernex - Confignon par la nouvelle route prévue pour les TC et la mobilité douce entre les Cherpines et Confignon.

Dans un deuxième temps, cette ligne pourrait être fusionnée avec la ligne S vers la gare de Satigny (ligne qui va prochainement être arrêtée à la Croisée de Confignon à Bernex), et à terme en direction de la route de Meyrin et de la ZIMEYSA.

La mesure pourrait être combinée avec les mesures 34.14 liaison Cherpines (priorité B) - Confignon - Bernex et 34-15 (priorité C) plateforme multi-modale à l'entrée de Bernex.

Demands :

- Création d'une grande rocade St Julien Bernex-Confignon, Satigny - Aéroport, par étapes
- Harmonisation des priorités pour les mesures 34-14 et 34-15 = priorité B

2. Liaison tangentielle (tram ou BHNS) entre le Grand et le Petit Lancy

Soutien à la mesure 35.26 de construction d'un nouveau pont de Lancy, en priorité A.

Liée à la mesure 35-23, élargissement du pont de Lancy pour les cyclistes.

Il faudra s'assurer que le nouvel ouvrage puisse accepter des trams et pas seulement des bus.

3. Grand P+R vers la frontière, côté Suisse

Un grand P+R (mesure 35-7) est envisagé, en priorité C (après 2026) dans un secteur à définir entre Bardonnex - Plan-les-Ouates et Perly. Le projet est au point mort, il doit donc être réactivé.

Avantage : la construction du tram de St Julien et la création d'une nouvelle ligne de bus St Julien - Bernex, permettraient de capter les pendulaires en amont. Le financement est disponible via la Fondation des parkings de Genève, qui a les moyens financiers.

Une idée serait d'installer ce grand P+R à proximité de l'échangeur de la route de St-Julien et de l'autoroute.

Demande : mettre le projet en priorité Ae (financement local par la Fondation des parkings).

3.5 PACA Annemasse - Salève (GAS)

Françoise Schenk-Gottret et Pascal Vuichard – COTECH 4 mai – COPIL
10 juin

Le Forum du Grand Genève a été convié à participer à une réunion d'information sur le PACA mentionné en titre, en date du 10 juin 2016.

Cette réunion se trouvait très en aval du processus de décision. Notre rôle de ce fait a été d'apprécier les décisions prises et d'apporter un complément aux conclusions qui ont bouclé ce PACA.

Quatre regroupements géographiques ont été étudiés. Les descriptions des enjeux principaux ont emporté notre adhésion et n'impliquent pas de remarques particulières.

– **36-1 Axe de développement Genève-Annemasse, version du 29 juin 2016**

Nous avalisons les mesures infrastructurelles transport (36-1-4 à 36-1-30) .

Ici toutefois il nous paraît important d'ajouter une mesure essentielle à nos yeux : à la plate-forme douanière de l'autoroute blanche, il serait nécessaire de permettre dès que possible un accès MB depuis la France qui rejoint le terminus des TPG.

Il serait même judicieux de prolonger à court terme les deux lignes de bus TPG à Gaillard et ceci en jonction avec les lignes TAC (par ex. à la mairie de Gaillard).

– **36-2 Centre métropolitain d'Annemasse, version du 20 juin 2016**

Nous avalisons les mesures infrastructurelles transport (36-2-3 à 36-2-19) .

– **36-3 Liaisons transversales et « épaisseur » de l'axe Genève-Annemasse, version du 29 juin 2016**

Nous avalisons les mesures infrastructurelles transport (36-3-1 à 36-3-19).

– **40 Secteurs de développement Genève - Sud - Salève et centre local Veyrier-Etrembières, version du 29 juin 2016.**

Nous avalisons les mesures infrastructurelles transport (40-1 à 40-21).

Ici il nous paraît judicieux d'ajouter à moyen terme la réouverture de la gare du Pas-de-l'Echelle en y établissant les terminus des lignes TPG et TAC. Le rapprochement de la gare ferroviaire de la gare du téléphérique serait opportune.

Dans ces quatre secteurs étudiés nous ont été présentés **des mesures urbanisation et des mesures paysage et environnement** qui nous semblent aller dans le bon sens.

Pascal Vuichard et Françoise Schenk-Gottret
Veyrier, le 7 octobre 2016

3.6 PACA Arve - Porte des Alpes (ARVE)

Pascale Riat et Catherine Walther Selosse – COTECH 3 mai – COPIL 7 juin

Mesure 15-2- Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de Reignier – requalification des espaces : développement des modes doux et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare.

De par sa proximité avec Genève, Reignier, commune de 7'488 habitants, voit son attractivité grandir pour les frontaliers (1'923 en 2015) ainsi que pour les Genevois. Outre un shopping hebdomadaire, il n'est pas rare de croiser des résidents suisses au sein d'activités sportives et culturelles (MJC, conservatoire de musique, braderie, fêtes du sport, foraine, courses pédestres,...). Pour les citoyens suisses qui ont choisi d'être frontaliers en résident sur cette commune ou celles environnantes, pour les retraités suisses comme pour ceux qui ont choisi d'acquérir une résidence secondaire, l'attraction des coûts et la qualité de services (cliniques privées, médecins spécialistes et thérapeutes divers, vétérinaires, écoles, produits bios – fermes, magasins, associations - ...) leur permet de vivre dans un Grand Genève de manière épanouie.

Le développement d'un pôle multimodal lié à l'arrivée prochaine du Lemman-Express nécessite un aménagement et une requalification des espaces afin d'accueillir et de permettre une bonne cohésion sociale entre les habitants et les Genevois.

Mesure 15-11- Développement du pôle d'interface multimodal de la gare de La Roche sur Foron.

La gare de La Roche sur Foron (commune de 11'560 habitants dont 1'481 frontaliers) est le trait d'union entre Genève Annecy et Genève Chamonix, deux villes très fréquentées par les Suisses. Cette commune devra faire face à un nombre impressionnant de passagers ferroviaires avec la venue du Lemman-Express. Cette petite gare située au centre de la ville devra subir des aménagements urbains complexes et coûteux afin d'améliorer les allers-venus des frontaliers au nombre d'environ 10'000 sur ce canton. Elle va devoir organiser judicieusement le parking des véhicules des frontaliers venant des villes avoisinantes et promouvoir au maximum le mode doux pouvant s'intégrer à la fréquentation journalière du train, abaissant considérablement le nombre de véhicules sur le territoire genevois.

3.7 PACA Chablais

Myriam Constantin – COTECH 25 avril – COPIL 16 juin

Il apparaît que le Chablais sera globalement peu concerné par les financements du Fonds d'infrastructures. Ses projets satisferont rarement en effet les critères exigés par Berne pour un subventionnement. On peut regretter ces exigences bernoises restrictives, trop centrées sur Genève exclusivement pour apprécier l'intérêt métropolitain, fût-il transfrontalier.

Le Chablais, excentré par rapport au cœur d'agglomération, pose ainsi avec acuité l'urgence d'un projet de territoire, d'une organisation de projet, d'une gouvernance solidaires pour l'ensemble du Grand Genève, capables d'aller chercher, pour financer les projets prioritaires de chacun des membres, des financements externes là où ils se trouvent (région, Europe, Etat) et capables de faire émerger des financements internes, d'agglomération.

En quoi le Grand Genève peut-il être un facteur facilitant pour ses projets? C'est certainement un des enjeux de la période pour le Chablais.

Le territoire du Chablais connaît aujourd'hui une profonde transformation de son administration institutionnelle. Une communauté d'agglomération unique (ouest du Chablais, sans englober le pays d'Evian par ailleurs hors GG) va voir le jour en 2017, regroupant les actuelles intercommunalités du Bas Chablais, des collines du Léman et la commune de Thonon.

Les discussions sont en cours sur les futures compétences de la communauté, enjeu d'un meilleur fonctionnement du territoire en matière de transports urbains, d'habitat, d'environnement, d'aménagement, d'urbanisme et d'économie.

Cette transformation institutionnelle, qui aboutira (il faut l'espérer) à des capacités renforcées pour la maîtrise d'ouvrage et le portage de projets nécessaires au Chablais, arrivera cependant certainement un peu tard dans l'agenda pour jouer un rôle utile dans la détermination des stratégies sectorielles et des mesures du PA3 en cours.

Ceci renforce la proposition du Forum d'avoir une évaluation régulière du PTGG, qui puisse avec souplesse s'adapter aux évolutions et intégrer des ajustements et réorientations.

Le territoire du PACA Chablais va être impacté par plusieurs grands projets, qui vont considérablement améliorer son accessibilité et par suite changer la donne sans qu'on en mesure réellement tous les effets à ce jour: la mise en service du Léman express (CEVA) jusqu'à Thonon (et Evian) en 2019, la traversée du lac vers 2030, la voie rapide de désenclavement routier du Chablais (opérationnelle en 2023 en principe), le BHNS sud Léman par Douvaine et Sciez à partir de 2019 en principe.

Il est probable que le territoire désenclavé devra se mettre en mesure d'accueillir une croissance accrue des populations frontalières et non frontalières, en termes d'habitat, de transports et de services urbains.

Il s'agira donc, c'est un enjeu fort à très court terme, de renforcer les réflexions, les actions collectives (au moins coordonnées) dans ces domaines si l'on veut avoir une chance de bien accueillir et d'insérer ces nouveaux arrivants, en préservant les anciens, en protégeant les patrimoines naturels, urbains et villageois, et somme toute la qualité de vie et la cohésion sociale dans ce territoire, très vert, aux paysages remarquables.

Trois mesures sont présentées en A à l'arbitrage, (en septembre 2016): le BHNS sud Léman et 3 plate-formes multimodales à Thonon, Perrignier et Bons en Chablais.

3.8 PACA Cœur d'agglo

Pascal Vuichard et Nicolas Rufener –

Le PACA Cœur d'agglomération ne s'est pas réuni.

- le Forum d'agglomération regrette de ne pas avoir été associé à la discussion sur les mesures du PACA « cœur d'agglomération », contrairement aux autres PACA.
- Il s'interroge sur les modes de concertation choisis pour préparer le PA3 et arbitrer les mesures et actions concernant le cœur d'agglomération.

En guise de conclusion

Le Forum d'agglomération a mis un point d'honneur à assurer cette mission d'accompagnement de l'élaboration du PA3/PTGG qui lui a été confiée par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière du Grand Genève, et à fournir ses avis en temps utile pour être utilement pris en considération aux différentes étapes de la démarche, dans un temps extrêmement court, et sans avoir toujours à disposition les documents qui lui auraient permis d'aller aux bout des analyses.

- **Ainsi ce présent avis sur le PA3/PTGG sera remis alors même que les travaux d'élaboration et les discussions des équipes territoriale et d'agglomération ne sont pas terminés, ni les arbitrages complètement arrêtés.** Il nous a paru cependant utile de faire connaître aux décideurs politiques les réflexions, les ressentis, les analyses des différents corps de la société civile que nous représentons à ce moment important, peut-être même déterminant pour le Grand Genève et la coopération transfrontalière.
- Le Forum poursuivra ses investigations dans les semaines, les mois et les années qui viennent sur les différentes questions qui lui ont été posées et sur les enjeux qu'il considère importants pour le grand territoire transfrontalier.
- A titre d'exemple, à la suite de ses travaux sur l'élaboration du PA3/PTGG, le Forum se donnerait volontiers les moyens d'approfondir les questions des solidarités et des financements transfrontaliers utiles au Grand Genève, et participerait sans réserve à une commission transfrontalières sur les outils d'une plus grande cohésion.
- Les questions d'habitat, sa localisation, ses conditions de production et les tensions annexes engendrées sur le foncier et sur les prix le préoccupent, de même que l'évolution des formes urbaines dans l'agglomération, du diffus à l'hyper centre.
- Les formes de développement durable, l'économie territoriale et ses emplois, les écoles de formation, l'université et la formation continue dans le Grands Genève sont aussi des enjeux à creuser, de même que la délicate question de l'accès aux soins dans les territoires du Grand Genève.

C'est ainsi un vaste programme de travail qui s'esquisse, que nous pourrions mener au gré des saisines du GLCT du Grand Genève et de nos propres auto saisines, dans un souci d'utilité pour nos concitoyens et pour la coopération transfrontalière.

Genève, octobre 2016,
Le Forum d'agglomération

ANNEXE 1 :

Membres de la commission PA3/ PTGG, Forum d'agglomération du Grand Genève

- **Nicolas Aune**, UIG
- **Claude Barbier**, Salévienne
- **Aline Breton**, ASTERS
- **Yvan Buccioli**, Pro vélo la côte
- **Denis Bucher**, FRAPNA
- **Louis Carrier**, CLD Genevois
- **Bernard Comoli**, CEST
- **Myriam Constantin**, S2C
- **Bernard Debarbieux**, UNI Genève
- **Claude Farine**, ATE Vaud
- **Bernard Gaud**, Salévienne
- **Lucile Hanouz**, FRAPNA
- **Bernard Lensele**, Urbanistes des territoires
- **Peter Loosli**, Condorcet
- **Gilbert Ploujoux**, FNAUT
- **Fabrice Radigon**, GTE
- **Pascale Riat**, GTE
- **Sandra Robyr**, FSU
- **Alain Rouiller**, CLE
- **Nicolas Rufener**, FMB

- **Françoise Schenk-Gottret**, CLE
- **Alfredo Scilacci**, Uniterre
- **Jacques Sottini**, Pro Vélo Genève
- **Ismaël Sylla**, urbanistes des territoires
- **Pascal Vuichard**, ATE Genève
- **Catherine Walthert Selosse**, villes en transition

Co Présidents :

- **Myriam Constantin** et **Alain Rouiller**

Animateurs groupes de travail internes :

Cohésion sociale :

- **Bernard Comoli** et **Alain Rouiller**

Financements :

- **Louis Carrier** et **Bernard Gaud**

Urbanisme mobilité :

- **Bernard Lensele** et **Bernard Debarbieux**

Assistance administrative :

- **Séverine Barioni**, **Viviane Aeby**

Cabinet Vallat partenaires

ANNEXE 2 : **AVIS DU FORUM SUR LA PROSPECTIVE,** 1^{ère} contribution d'étape de mars 2016

Contribution n°1 du Forum d'agglomération au Projet de territoire 2016 - 2030 du Grand Genève

Le Forum d'agglomération a été saisi par le GLCT du Grand Genève pour être associé à l'élaboration du Projet de Territoire du Grand Genève 2016 - 2030. A ce titre son avis est sollicité aux différentes étapes de l'élaboration du Projet d'agglomération n° 3, le « PA3 », qui couvre les 4 prochaines années.

Parallèlement aux avis à construire sur le PA3, le Forum est sollicité également depuis Janvier 2016 sur deux questions spécifiques :

- les mesures et outils susceptibles d'être exploités pour maintenir sur le territoire du Grand Genève les classes moyennes et populaires, dont la situation est de plus en plus difficile dans certains secteurs de l'agglomération,
- la pertinence d'instaurer des mécanismes de compensation et de solidarité entre les territoires et les populations du Grand Genève, et les formes que devraient revêtir ces mécanismes, en finances et en nature.

Le Forum d'agglomération a constitué en son sein une commission « Projet de territoire -PA3 » dédiée. Les noms des membres figurent en annexe de ce document. Deux co-présidents en organisent les travaux, en parité, avec l'assistance des équipes du GLCT et d'un cabinet extérieur, ce qui est une première et un test pour le Forum.

La commission a également souhaité se doter en interne de 3 groupes de travail, destinés à approfondir particulièrement les questions :

- de cohésion sociale,
- de financements et de solidarité territoriale,
- d'aménagement du territoire, d'environnement, d'urbanisme et de mobilité.

La commission s'est réunie jusqu'ici les 21 janvier, 8 mars et 22 mars ; elle a prévu de se réunir en tant que de besoin jusqu'à la fin de l'année. Une réunion thématique du Forum le 15 Février 2016, portant sur l'environnement, a été consacrée au PA3, de même que la séance plénière du Forum du 21 mars, où le présent avis a fait l'objet d'un débat et d'un vote pour être remis au GLCT.

Le Forum, s'appuyant sur les travaux de la commission, a fait le choix de donner un avis à chaque étape de l'élaboration du PA3 :

- Sur la prospective, fin mars, le présent avis,
- Sur la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures, fin juin 2016,
- Sur l'ensemble du projet, en fin d'année 2016.

Le Forum remettra les réponses aux questions de cohésion sociale et de mécanismes de financements et de solidarité dans le cours de cette année, au plus tard fin 2016, avec son avis global sur le PA3, Projet de Territoire du Grand Genève.

Avis du Forum d'agglomération sur la Prospective

- **Pourquoi une prospective**

Le Forum se félicite de la mise en œuvre d'un Projet d'agglomération n° 3. Après les difficultés rencontrées ces deux dernières années, il y voit la volonté des dirigeants et des opinions publiques de poursuivre et d'amplifier les efforts communs de construction du Grand Genève comme agglomération plurielle, multipolaire, dynamique, solidaire, efficace, verte, compacte mais prenant aussi en compte le « diffus ». Il y voit la volonté d'œuvrer à rassembler le Grand Genève comme un grand territoire prospère et solidaire, essayant de façon raisonnée l'attractivité et le développement de la ville centre sur l'ensemble du territoire transfrontalier.

Le PA3, après les PA1 et PA2 est destiné, comme on le sait, à mobiliser, à la recherche de partenaires et de moyens, l'ensemble des décideurs concernés de l'agglomération transfrontalière, de la Confédération Suisse et de la France.

L'enjeu est de financer et de rendre opérationnels les projets structurants et prioritaires nécessaires à accueillir le développement d'une agglomération de plus d'un million d'habitants, jusqu'ici en croissance forte, tout en améliorant l'existant, en confortant la qualité de vie et la cohésion sociale, en résorbant les déséquilibres et les tensions.

Le Forum souligne la difficulté d'élaborer le PA3 d'ici la fin de l'année 2016, temps imparti pour présenter le projet à Berne auprès du Fonds d'infrastructures de la Confédération Suisse et auprès d'autres financeurs. Comme tous les partenaires il en accepte le challenge.

Le Forum approuve la démarche entreprise pour faire évoluer le Projet d'agglomération, le PA3, vers un véritable Projet de Territoire qui, tout en préparant un cadre spatial par la mobilité, l'urbanisation, l'environnement et les paysages, prête attention aux conditions de renforcement de la cohésion sociale et de la solidarité entre les différents territoires transfrontaliers du Grand Genève. Le Forum souhaite que sous ce terme de Projet de territoire on envisage bien l'ensemble des thèmes qui sous-tendent la vie des habitants et qui figuraient sous la rubrique « politiques de service » dans les PA1 et 2.

A ce titre il lui paraît incontournable et indispensable dans les 4 ans qui viennent, temps du PA3, d'obtenir un renforcement de la coopération et des solidarités transfrontalières.

Chacun doit se sentir respecté comme partie prenante du grand territoire pluriel d'une communauté vivante, participer à la construction commune, en identifier les retours positifs pour lui-même et ses ressortissants, contribuer à la mise en place d'une empathie collective et de solidarités concrètes.

Il s'agit plus que jamais de jouer tous gagnant/gagnant et de le faire savoir. Cette dynamique doit toucher non seulement les décideurs politiques mais aussi le monde du travail et de l'entreprise, la société civile et les populations transfrontalières.

C'est le sens des nouveaux accords à construire.

- **Quelle évolution depuis 2006**

Le Grand Genève transfrontalier apparaît toujours, malgré des ralentissements et des distorsions, comme un catalyseur de richesses avec une attractivité et une croissance parmi les plus fortes d'Europe. Les emplois produisent des pouvoirs d'achat qui se consomment en grande partie sur les territoires frontaliers de travail et de résidence, les fonds frontaliers genevois ont joué bon an mal an leur rôle temporisateur de compensation partielle des charges endossées par les territoires français frontaliers.

Le Forum constate cependant, s'il en était besoin, que les déséquilibres territoriaux n'ont pas diminué. La stratégie visant à concentrer le développement dans les polarités urbaines n'a pas eu l'effet escompté. Comme observé dans les autres métropoles, l'urbanisation a subi un mouvement de concentration mais aussi de diffusion dans la périphérie. Les relations entre territoires se sont complexifiées.

La qualité de vie des nouveaux habitants, comme des anciens, apparaît fragilisée par une croissance plus importante que prévue, insuffisamment anticipée et maîtrisée : congestion des routes et des transports collectifs, renchérissement des loyers, des logements et du foncier, mitage des espaces, inégale distribution des services, grand écart des revenus.

Ces phénomènes cumulatifs rendent plus difficiles, on le sait, les conditions de vie des classes moyennes et populaires, tant en France qu'en Suisse, pouvant même entraîner un sentiment de déclassement susceptible de compromettre, s'il n'est pas annihilé et dépassé, l'avenir du Grand Genève.

Comme partout en Europe, les migrations pendulaires tendent à augmenter, autant en nombre de personnes concernées qu'en distances parcourues. Mais dans le contexte du Grand Genève, elles sont particulièrement importantes, et compliquées par l'effet « frontière » qui ne faiblit pas. On sait que les équilibres fixés comme objectifs par les plans précédents pour les créations d'emplois et d'habitats de part et d'autre des frontières n'ont pas été atteints, loin d'une répartition 50/50 de l'habitat et 30/70 de l'emploi entre Genève et la partie française de l'agglomération. Au-delà de ces constats globaux, les cartes montrent entre 2006 et 2011 de très grandes disparités par commune dans l'accroissement des logements livrés, et l'évolution de la localisation des emplois qui ne se superpose pas avec celle des nouveaux logements. Par ailleurs parmi les actifs transfrontaliers, la part des actifs résidant hors Grand Genève s'est accrue.

Ainsi, malgré les projets d'agglomération 1 et 2, malgré les efforts des collectivités territoriales et des Etats, l'arrivée de nouveaux actifs et de leurs familles déterminés à prendre les emplois où ils se trouvent, bien souvent dans l'hyper centre, s'est accompagnée d'une course individuelle difficile vers un logement accessible, situé souvent de plus en plus loin y compris dans le diffus et les tout petits bourgs, y compris hors du Grand Genève. Cet afflux continu de nouveaux habitants s'est traduit aussi par l'exigence bien normale de services urbains de qualité partout, en matière scolaire, de transports collectifs, de salubrité et de santé, déstabilisant nombre de petites collectivités confrontées à des enjeux et à des charges hors de leurs moyens.

A contrario dans les années récentes les crises et les difficultés même ont montré que le Grand Genève était une réalité incontournable, durablement prégnante, qui modifie profondément le vécu et les aspirations individuelles et collectives de plus d'un million d'habitants aux frontières suisses et françaises de Genève, du district de Nyon, de l'Ain et de la Haute Savoie. En faire le meilleur est donc une ardente obligation.

- **Que conserver des PA1 et PA2, que faut-il faire évoluer?**

Le Forum se félicite de la volonté de réalisme et de pragmatisme qui accompagne la démarche d'élaboration du PA3 et du PTGG : sortir des objectifs incantatoires, bâtir un projet concret partant de l'état réel des déséquilibres et des potentiels de rééquilibrages, différencier les approches et les solutions selon les territoires, apprécier les conditions de faisabilité des projets portés par les différents maîtres d'ouvrage, leur financement, concrétiser l'accompagnement nécessaire à leur mise en œuvre.

Il note une certaine incohérence entre le volontarisme et le pragmatisme affichés dans la démarche et l'estimation a priori, présentée comme probable, d'une croissance de 350'000 habitants d'ici 2040. Vécu comme un postulat cet objectif, duquel découleraient les actions programmées, cadre un éventail très limité de scénarii et de méthodes « top-down » - descendantes -, dont se dégagent plutôt un sentiment de fatalisme, et de la passivité. Le Forum préconise de mieux prendre en compte les réalités dans les territoires, les besoins et les potentialités pour bâtir, selon une démarche « bottom-up » - ascendante -, des scénarii et des modèles d'action certainement plus mobilisateurs et efficaces dans la saisie des problèmes et l'élaboration d'améliorations. Les scénarii démographiques doivent être là pour éclairer la stratégie, mais non pour la dicter.

Le Forum met en garde sur la fragilité d'une démarche prospective qui repose sur une simulation à 25 ans présentée comme inéluctable. Outre que l'expérience enseigne que de magistrales erreurs résultent souvent de telles projections lointaines, cette attitude nuit au pragmatisme et à l'efficacité opérationnelle. Le Forum préconise de bâtir plusieurs scénarii démographiques à long terme (forte croissance, croissance modérée, stagnation, récession), de les considérer comme des valeurs de référence (tout à fait indispensables à ce titre), d'adopter et de se concentrer sur des objectifs opérationnels atteignables à 5 ou 10 ans, évalués avec les moyens correspondants pour les mettre en œuvre et de se donner des rendez-vous réguliers pour l'évaluation des résultats et le réajustement des objectifs.

Le Forum refuse toute corrélation brutale entre forte attractivité, croissance de la ville centre et perte de qualité de vie doublée de moindre cohésion sociale pour l'ensemble du territoire d'influence. C'est un scénario tendanciel de laisser faire, un scénario catastrophe pour le Grand Genève, qui pousserait au repli sur soi. Ce scénario n'est cependant pas improbable : il s'agit de l'éviter. D'autant plus que la recomposition du territoire en cours offre de véritables chances pour que les centralités secondaires soient des vecteurs de qualité de vie.

Le Forum estime que qualité de vie et cohésion sociale, qui vont souvent de pair, ne sont pas incompatibles avec une forte densité et une forte croissance, économique et démographique. Leur maintien et leur développement requièrent cependant une grande efficacité d'administration publique, une coordination, un pilotage et une évaluation performants pour tous les grands domaines

qui influent sur la vie des habitants et des actifs : localisation des emplois et des logements, mobilités, formes urbaines, règles d'urbanisme et d'aménagement, attention portée aux services urbains, à l'éducation, à la salubrité, à la santé, aux paysages et à l'environnement.

Le Forum pense indispensable de parvenir à des coopérations transfrontalières politiques et techniques qui aboutissent vraiment à une régulation des consommations du foncier et des espaces, à une maîtrise partagée (d'abord par le dialogue) des règles et autorisations d'urbanisme liées aux aménagements du sol et à l'habitat, à la fourniture équitable de logements accessibles à tous, de services et d'équipements en tout point du Grand Genève, à une desserte satisfaisante en offres de mobilités de transports en commun, liaisons cyclables et pédestres, ainsi que routières. Ce n'est pas un vœu pieux mais une nécessité qui pourra être mise en œuvre si s'instaure vraiment la vision d'un avenir partagé profitable à tous les territoires.

A ce titre les évolutions françaises vers des intercommunalités plus fortes, la mise en place de plans locaux d'urbanisme intercommunaux et d'inter SCOT rigoureux sont une promesse de meilleure maîtrise des sols et des arbitrages entre urbanisation, environnement, agriculture espaces verts et paysages.

De même la question se pose en Suisse d'une désacralisation relative de la zone agricole genevoise, en recadrant les objectifs d'autosuffisance alimentaire fixés par la Confédération à l'échelle du Grand Genève. Dans tous les cas, une pesée des intérêts doit être possible pour que le développement territorial réponde aux objectifs visés.

Dans tous les cas de figure un examen attentif des espaces non bâtis et de renouvellement urbain disponibles s'imposera pour déterminer les potentialités réelles de construction et leurs localisations ces prochaines années pour loger les habitants du Grand Genève. Une évaluation financière des politiques de logement à mettre en œuvre est une condition supplémentaire à étudier et sur laquelle des engagements précis doivent être pris.

En effet si la projection de 350'000 habitants supplémentaires se concrétisait à l'horizon 2040 c'est à un rythme de 15'000 nouveaux venus et à la mise à disposition de plusieurs milliers de nouveaux logements par an qu'il faudrait faire face. Avec quels moyens, quels contrôles, quelle qualité des aménagements, quelle répartition sur le territoire, quelle accessibilité et quelle mobilité?

Où accueillir en priorité la croissance de la population et de façon générale les habitants du Grand Genève? Comment mieux accueillir les classes moyennes et populaires qui ont de plus en plus de mal à s'y loger? Quelles extensions de réseaux de transports et quels transports privilégier? Est-ce que les transports collectifs doivent aller partout, y compris en diffus, ou doit-on privilégier une urbanisation calquée sur les réseaux de transports en commun existant ou en projet? Comment préserver les paysages et la trame verte et bleue? En cas de récession, quelles priorités mener?

Autant de questions importantes à délibérer en commun. Le Forum se propose de donner un avis approfondi sur ces thématiques d'ici la fin juin et en fin d'année 2016 au plus tard.

A cette étape prospective, le Forum apprécie la volonté de conserver dans le PA3 une forte priorité aux transports en commun et de développer les liaisons douces piétonnes et cyclistes. Il partage

l'avis de développer en priorité les nouveaux habitats dans les pôles urbains et centralités existantes, liées à des facilités d'accès aux transports en commun, qu'il faudra encore améliorer ; il partage la volonté d'éviter le mitage et de préserver l'environnement, les paysages et l'agriculture.

Le Forum note avec intérêt qu'est prise en compte dans l'élaboration du PA3 et du PTGG « l'agglomération diffuse ». Le diffus rassemblait jusqu'ici 9% de la population du Grand Genève. Il comptabilise 14% des nouveaux arrivants. Cette attractivité, liée à un foncier et à des logements plus accessibles, mais aussi à l'attrait d'un cadre de vie moins urbain et plus vert, est à considérer dans sa complexité.

D'une part elle peut permettre d'absorber sans douleur une partie de l'accroissement démographique attendu et fournir des logements à prix plus abordables, de faire mieux vivre des localités en mal d'habitants et d'enfants.

D'autre part elle peut se traduire par des difficultés pour les résidents à accéder à des services satisfaisants, par un éloignement des centres, par un renchérissement des coûts de déplacement et une difficulté d'accès aux transports en commun.

L'attrait pour le diffus peut aussi cacher une paupérisation relative, dure à gérer tant pour les intéressés que pour les communes d'accueil.

Cette nouvelle donne nécessitera un suivi et des innovations expérimentales, notamment pour des transports en commun élaborés en interaction avec le développement urbain.

Le Forum attire l'attention sur la nécessité de ménager, à l'occasion du PA3 et du PTGG, les conditions d'une croissance maîtrisée quelle qu'en soit l'ampleur et d'autant plus si elle est forte. A l'inverse, le Forum met en garde : ne pas laisser faire, faute d'action publique, d'encadrement et de régulation, une croissance anarchique, basée uniquement sur l'économie, qui détériorerait durablement nos ressources, nos patrimoines communs, le sentiment d'appartenance au Grand Genève des populations frontalières.

Il s'agira, notamment dans ce moment de prospective, de se donner les moyens de partager les constats, même négatifs et déséquilibrés, de considérer la réalité actuelle sans faux-semblants (y compris de revenir sur les 50/50 et les 70/30 sous réserve de compensations justes), de prendre les mesures appropriées en veillant à ce que chaque partenaire y trouve son compte, d'instaurer un pilotage permettant les ajustements nécessaires en temps réel. Il conviendra pour cela d'élaborer un projet suffisamment flexible sans trahir l'ambition de départ.

Le Forum juge en outre indispensable d'associer à la construction du Grand Genève l'ensemble de la population transfrontalière, quel que soit son lieu de travail et d'habitation. Il compte prendre sa part de cette dynamique, fondée sur une confiance mutuelle renouvelée dans la coopération transfrontalière.

ANNEXE 3: AVIS DU FORUM SUR LES STRATÉGIES SECTORIELLES ET LES MESURES Contribution d'étape n°2, Juin 2016

Préambule

Le Forum d'agglomération a été saisi par le GLCT du Grand Genève pour être associé à l'élaboration du Projet d'agglomération n° 3, le « PA3 », qui couvre les 4 prochaines années. Le PA3 constitue un jalon pour la construction du Projet de Territoire du Grand Genève couvrant la période 2016 - 2030.

Parallèlement aux avis à construire sur le PA3, le Forum est sollicité également sur deux questions spécifiques :

- les mesures et outils susceptibles d'être exploités pour maintenir sur le territoire du Grand Genève les classes moyennes et populaires, dont la situation est de plus en plus difficile dans certains secteurs de l'agglomération,
- la pertinence d'instaurer des mécanismes de compensation et de solidarité entre les territoires et les populations du Grand Genève, et les formes que devraient revêtir ces mécanismes, en finances et en nature.

Le Forum d'agglomération a constitué en son sein une commission « PA3/PTGG » dédiée. Les noms des membres figurent en fin de ce document. Deux co-présidents en organisent les travaux, en parité, avec l'assistance des équipes du GLCT et d'un cabinet extérieur.

La commission a également souhaité se doter en interne de 3 groupes de travail, destinés à approfondir particulièrement les questions :

- de cohésion sociale,
- de financements et de solidarité territoriale,
- d'aménagement du territoire, d'environnement, d'urbanisme et de mobilité.

La commission a prévu de se réunir en tant que de besoin jusqu'à la fin de l'année. Pour ce second rapport elle s'est réunie en séances de 2 heures les mercredi 20 avril, mardi 26 avril, Jeudi 19 mai, mardi 31 mai, mardi 7 juin. La commission se réunira à nouveau le 28 juin avant une pause estivale.

Le Forum, s'appuyant sur les travaux de la commission, a fait le choix de donner un avis à chaque étape de l'élaboration du PA3, sous forme d'abord de deux rapports d'étape partiels :

- en mars sur la prospective, avis remis au GLCT,
- en juin, c'est le présent rapport d'étape, sur la vision, les stratégies sectorielles et sur quelques mesures qui lui apparaissent prioritaires, alors même que les débats et donc les choix sur les mesures dans les territoires des PACA du Grand Genève et au GLCT ne sont pas encore arrêtés. C'est pourquoi l'avis du Forum sur les mesures sera formalisé à l'automne.
- Le Forum remettra un avis global et par territoire PACA, sur l'ensemble du PA3 et du PTGG à l'automne 2016.

Le Forum réuni en séance plénière le 14 juin 2016 a débattu et choisi d'adresser cette seconde contribution, comme rapport d'étape, au GLCT qui se réunira le 23 juin 2016.

Pour cette seconde phase, les questions posées au Forum par les équipes du Grand Genève étaient les suivantes :

1. Est-ce que le fil rouge et la vision vous paraissent pertinents? Avez-vous des propositions pour les rendre plus pertinents et/ou plus audibles par les dirigeants politiques et la population?
2. Est-ce que les stratégies par secteurs (mobilité, environnement, urbanisme) vous paraissent pertinentes? Avez-vous des propositions pour les rendre plus pertinentes et/ou plus audibles par les dirigeants politiques et la population?
3. Qu'est-ce qui définit un bassin de vie (régional ou local) pour vous? Exemple: la cohésion sociale, les relations domiciles-travail, les loisirs, les équipements, le rabattement sur les transports lourds, l'activité économique...

1 - Concernant la pertinence de la vision d'ensemble et du « fil rouge »

- **Le Forum d'agglomération approuve sans réserve « l'ambition politique pour le Grand Genève »**

Celle-ci lui a été présentée le 8 juin 2016 par le Cabinet Güller Güller en les termes suivants :

« nous voulons passer d'une simple logique financière à une vision politique commune,

- nous voulons faire du Grand Genève un projet collectif, partagé, porté par les citoyens et les forces vives du territoire,
- nous voulons inscrire le Grand Genève dans une dynamique vertueuse,
- nous voulons travailler à la réalisation concrète et effective des projets,
- nous voulons préciser et renforcer la gouvernance du Grand Genève »

(in Présentation PTGG 2016/2030, Forum d'agglomération, Juin 2016, cabinet Güller Güller)

Nous souhaitons que cette ambition affirmée soit **reconnue, partagée** par tous les acteurs, et **qu'elle soit concrètement mise en œuvre.**

Dans son premier rapport d'étape portant sur la prospective en mars 2016 le Forum abordait ces questions. Nous disions :

« Le Forum approuve la démarche entreprise pour **faire évoluer le troisième Projet d'agglomération, le PA3, vers un véritable Projet de Territoire** qui, tout en préparant un cadre spatial par la mobilité, l'urbanisation, l'environnement et les paysages, **prête attention aux conditions de renforcement de la cohésion sociale et de la solidarité entre les différents territoires trans-frontaliers du Grand Genève.** »

- «Le Forum souhaite que sous ce terme de **Projet de territoire** on envisage bien l'ensemble des thèmes qui sous-tendent la vie des habitants et qui figuraient sous la rubrique « **politiques de services** » dans les PA1 et PA2 ».

«Le Forum se félicite de la **volonté de réalisme et de pragmatisme** qui accompagne la démarche d'élaboration du PA3 et du PTGG : sortir des objectifs incantatoires, bâtir un **projet concret** partant de l'**état réel des déséquilibres**, des **potentiels de rééquilibrages** en perspective des **besoins des habitants**, voyageurs et visiteurs, **différencier les approches et les solutions** selon les territoires, **apprécier les conditions de faisabilité des projets portés par les différents maîtres d'ouvrage**, **leur financement, concrétiser l'accompagnement nécessaire à leur mise en œuvre.** »

«A ce titre il lui paraît incontournable et indispensable dans les 4 ans qui viennent, temps du PA3, d'obtenir un **renforcement de la coopération et des solidarités transfrontalières.**

Chacun doit se sentir respecté comme partie prenante du grand territoire pluriel d'une communauté vivante, **participer à la construction commune**, en **identifier les retours positifs** pour lui-même et ses ressortissants, **contribuer à la mise en place d'une empathie collective et de solidarités concrètes.** »

- « **Il s'agit plus que jamais de jouer tous gagnant/gagnant et de le faire savoir.** Cette dynamique doit toucher non seulement les décideurs politiques mais aussi le monde du travail et de l'entreprise, la société civile et les populations transfrontalières. »

Le Forum souhaite à ce jour insister encore sur les aspects suivants :

- **Articuler plus fortement le PTGG, le PA3, les stratégies sectorielles, les projets, actions et mesures**

Malgré de très notables évolutions dans la prise en compte d'une **vision du territoire à la fois globale et transversale**, la réflexion conduite jusqu'ici privilégie encore trop, à notre sens, **une approche sectorielle**. Si cette dernière est assurément utile, en particulier pour la programmation technique, elle **ne met pas suffisamment l'accent sur la nécessité de penser l'articulation** et les interactions des différentes dimensions du projet de territoire du Grand Genève.

La méthode itérative entre les différents projets, mesures et actions, les différents secteurs et les projets d'ensemble PA3 et PTGG **devrait à notre sens être plus explicite et plus partagée.**

Cette approche est particulièrement requise par le souci de coupler le PA3 à un projet de territoire qui invite à élargir l'analyse bien au-delà des questions d'environnement, d'urbanisation et de mobilité, vers la qualité et les conditions de vie.

La définition et la mise en œuvre d'une ambitieuse politique en faveur du train, des transports en commun et du vélo, de même que l'accompagnement pour une meilleure maîtrise de la mobilité individuelle motorisée peut, de ce point de vue, illustrer remarquablement la nécessité de **penser la mobilité en relation avec les besoins (et les capacités des différents modes), les impacts environnementaux et avec les axes et pôles d'urbanisation.**

- **Les options de développement des quartiers d'habitation et de localisation des activités** pour l'ensemble de l'agglomération gagneraient à être conçus encore plus explicitement en relation avec les projets d'infrastructures et de service de transports publics et de mobilité douce.
- Même chose **avec les politiques environnementales** qui, quand elles sont en rapport avec l'agriculture et le paysage, devraient être pensées sur un mode spatial et s'imposer, en interaction, aux côtés des politiques de mobilité et d'urbanisation (tout en gardant à l'esprit que certaines politiques environnementales sont globales, comme l'intégration des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre par exemple).

Le Forum note avec intérêt **le travail important qui s'accomplit dans les PACA** entre les équipes projet et les territoires, **pour l'évaluation du PA2 et la « co construction » du PA3 ainsi que du Projet de Territoire 2016/2030**, concernant la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles, les mesures et les fiches actions.

Le Forum y voit à l'œuvre une **volonté réelle de faire émerger des solidarités partagées à l'échelle du Grand Genève**, condition primordiale du PTGG à ses yeux.

Il constate cependant que s'expriment **une certaine impatience** « - depuis 10 ans, on n'arrive pas à sortir des bonnes intentions, il faut maintenant du concret ou l'on n'y croira plus - », et un **scepticisme ambiant**, qu'il faudra dépasser par des accords et des réalisations concrètes pour que les décideurs, de même que les populations se sentent véritablement associés à un Projet en marche. Il attend que se **concrétisent des décisions d'appuis techniques et financiers** à la maîtrise d'ouvrage pour des projets locaux non finançables par Berne mais qui présentent un intérêt d'agglomération.

Nous soulignons en effet que, s'il est indispensable **de construire le PA3** de façon à ce que notre projet soit hautement considéré et soutenu par Berne, sans risquer la mise hors jeu, les prises en compte et priorités qui seraient données exclusivement aux mesures et fiches actions relevant des critères et de la nomenclature formalisés par Berne conduiraient, si on n'y prend garde, **à appauvrir le pacte politique soutenant le Projet de Territoire pour le Grand Genève**.

- A notre sens **la concertation** intense qui se déroule actuellement **devrait permettre de lister aussi, pour les entreprendre à court, moyen ou long terme, les actions et les initiatives, même petites, même (et surtout) excentrées, dans tous les domaines qui importent à la construction du Projet de Territoire du bassin de vie du Grand Genève**.

Ces mesures qui concernent non seulement les infrastructures de transports, mais aussi les espaces publics, les milieux naturels, les équipements et manifestations culturelles, de services, etc, **nous apparaissent indispensables pour conforter dès maintenant le sentiment d'une solidarité d'intérêts et de destin négociée d'égal à égal pour tous les acteurs du Grand Genève**.

Elles sont la preuve de l'engagement de tous les acteurs, dans tous les territoires, pour avancer ensemble dans une construction commune qui bénéficie à tous, « bien avant que le Projet ne soit abouti, fini, parfait », pour reprendre la boutade de certains d'entre nous.

- Avec les mêmes pragmatisme et souci d'opérationnalité qui caractérisent le temps présent, **le Projet devrait opérer plus systématiquement**, (il tente de le faire déjà semble t il en termes de consultations techniques), **une mise à plat des conditions de maîtrise d'ouvrage et de financement de ces mesures et une assistance au montage, si besoin.**
- Ces actions, portées par des collectivités publiques, par des entreprises privées et publiques, par des associations, etc, **pourraient alors être soutenues notamment par des financements d'agglomération.**
 - **Mieux prendre en compte les stratégies, les temporalités de(s) projet(s), développer l'anticipation, l'évaluation, les moyens d'agir.**

Malgré la prise en compte, à ce jour d'hypothèses plurielles (par exemple pour appréhender les impacts spatialisés de l'accueil des populations nouvelles), **le PA3 est guidé par une prévision de forte croissance démographique à 25 ans**, soutenue par un développement économique sans à coups, et par le maintien des conditions de parité et de réglementations de part et d'autre des frontières.

La vision, les stratégies sectorielles et les mesures envisagées sont largement subordonnées à cette projection.

Ce parti-pris de méthode se veut pragmatique: **les prévisions faites antérieurement se sont avérées en deçà de la croissance observée**, rendant insuffisantes ou inadaptées bien des orientations et des propositions concrètes contenues dans les Projets d'Agglo 1 et 2, notamment en matière de localisation de l'habitat ou de mobilité.

Il semble curieux de ne pas envisager réellement d'autres scénarii **compte tenu de certaines incertitudes** fortes liées par exemple aux fluctuations monétaires, aux conséquences de l'évolution de la fiscalité des entreprises en Suisse, ou à celles de la mise en œuvre de l'initiative du 9 février.

- **L'éventualité même d'une inflexion, voire d'un retournement de tendance ou d'une croissance en sinusoïde fait partie, à notre sens, de la conception même du projet.**

Le Forum recommande :

- **que d'autres scénarii de croissance démographique et économique soient, aussi, pris en compte, intégrant les principales incertitudes sur la croissance régionale, la réalité des leviers d'action des collectivités ou institutions locales** maitres d'ouvrage ainsi que des **hypothèses de comportement des acteurs économiques**, en dessinant des alternatives aux perspectives sur le long terme,
- **que la démarche prenne en compte plus explicitement et de façon plus pragmatique, en regard des besoins, les stratégies territoriales des acteurs, ainsi que la temporalité et la force réglementaire des instruments de planification** en vigueur ou prévus (en particulier les schémas et plans d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement, de mobilité,

d'habitat dans les différents territoires : Canton de Genève, District de Nyon, Haute Savoie et Ain).

Le dialogue et le rapprochement des responsables techniques et politiques des différents territoires est certes réel en ce moment d'élaboration des PACA, mais il nous semble **que des décalages subsistent dans la mise à plat des objectifs des uns et des autres et qu'il est insuffisamment tenu compte des interactions des multiples cadres juridiques et des décisions** (par exemple des préconisations de densification renforcée des centres régionaux sont formulées à l'heure où s'achèvent des démarches de SCOT et de PLU(I) qui vont restreindre réglementairement les latitudes pour construire : comment se déterminera la stratégie, avec quels accompagnements et quelles éventuelles contreparties?).

- **que l'organisation du Projet de Territoire 2016/2030 prévoit une évaluation**, permettant au besoin un **recalibrage et une réorientation partielle tous les 5 ans** au vu de l'évolution de la conjoncture, des réalités locales et des donneurs d'ordre.

Sur ce 3^{ème} point, qui propose de **coupler le Projet avec une démarche de prospective continue** (parfois dite « du présent »), on rappellera qu'elle a fait ses preuves dans d'autres contextes et montré **qu'elle améliorerait la capacité réactive des acteurs et l'adoption de mesures susceptibles d'être infléchies, voire réversibles**.

Elle permettrait de mieux **appréhender et de différencier dans le traitement des mesures ce qui relève du long, du moyen et du court terme** : par exemple étalonner les étapes pour la réalisation d'une ligne de train ou de tram, des abords d'une gare, d'un quartier d'habitation, d'une épuration de cours d'eau...

Une prise en compte comparable, la nécessaire articulation des temporalités, des incertitudes relatives à la conjoncture, la nécessité d'anticiper et d'agir au bon moment, devrait guider la **réflexion pour la constitution de réserves foncières et de réserves d'emprise utiles à des décisions ultérieures en matière d'urbanisation, de mobilité, d'environnement...**

On pense par exemple à **l'opportunité de prévoir, à terme le plus proche possible, la protection de terrains nécessaires à la mise en place d'équipements ou d'infrastructures** de transport (par exemple pour le confortement et raccordement de la ligne ferroviaire du Pied du Jura si elle était retenue (Bellegarde-Gex-Nyon) ou pour le doublement au moins partiel de la ligne ferroviaire Sud du Léman/ Chablais, ou encore pour des infrastructures routières comme la traversée de la rade récemment votée, en faisant bien entendu la part des incertitudes de tracé), quitte à ce que la réalisation, avec les maîtres d'ouvrage concernés, s'inscrive dans le moyen ou le long terme.

Le Forum souhaite en ce sens :

- **que les capacités de constitution et de gestion de réserves et d'emprises** (selon les législations en vigueur de part et d'autre des frontières) soient renforcées dans les différents territoires du Grand Genève, en lien avec le PA3 et le PTGG, avec la création pour ce faire **de facilitations techniques et de financements d'agglomération**,

- **Il souhaite de même que des capacités similaires soient étudiées puis mises en place et gérées à une échelle transfrontalière**, à l'aide de dispositifs et structures adaptées, pour faciliter des projets d'intérêt commun, de mobilité, d'urbanisation, ou d'environnement.

2 - Concernant l'identité et la réalité du bassin de vie du Grand Genève

Le « bassin de vie du Grand Genève » repose, comme partout, sur des réalités identifiables et des indicateurs quantifiables : localisation des pôles de résidence, marchés du travail, densité des déplacements pendulaires et de vie quotidienne (loisirs, voyages, services, etc.)

Il est fait de nombreux flux et de relations croisées : la densité des interactions, solidarités, complémentarités, des concurrences objectives des « parties » et du « tout », des périphéries avec le centre, des populations et des territoires entre eux, des actions individuelles multiples.

Un « bassin de vie » se « ressent » : sentiment d'appartenance plus ou moins marqué à une communauté de vie et de destin, se mêlant à d'autres sentiments d'identités locales, de terroirs, d'origines, de pratiques...

Ce sentiment d'appartenance fait partie de la cohésion sociale. Il se constate : dans sa plénitude, dans ses défaillances et dans ses manques ; **une étude récente des HES-SO** nous rappelle ces éléments (*in Grand Genève, sa population, son désir de vivre ensemble par Andréa Baranzini et Caroline Schaerer*).

Sauf exceptions ce sentiment d'appartenance ne va pas de soi : s'il est déficient des impulsions et des initiatives, publiques et privées, sont bienvenues pour en accroître la réalité, pourvu qu'elles parlent vrai aux habitants et à l'ensemble des acteurs concernés.

Le « bassin de vie » fonctionne mieux, explicitement ou implicitement, sur l'organisation, de facilitations de la vie quotidienne, qui relèvent souvent de décisions, ou de coordinations d'acteurs publics : l'accès à une carte des transports publics, la perception et la mise à disposition de moyens permettant de les utiliser (site internet, dépliants, guichets...), de l'information sur les événements culturels et sportifs, les services aux publics, les commodités de vie quotidienne...

Toutes choses qui existent déjà pour certaines dans le Grand Genève mais mériteraient à notre sens d'être développées à la connaissance du plus grand nombre.

Le Grand Genève, bassin de vie de plus d'un million d'habitants est une agglomération « multipolaire, compacte et verte ». Le Forum reprend à son compte ces qualificatifs comme autant d'enjeux pour l'avenir. Nous souhaitons y rajouter **« dynamique et solidaire »**, comme un héritage des premiers projets d'agglomération, comme une survivance de l'esprit pionnier des promoteurs de la coopération Franco Valdo Genevoise, mais aussi parce **qu'à nos yeux c'est une condition indispensable pour maintenir la vitalité même de l'agglomération**.

Nous disions en mars 2016 : **« Le Grand Genève transfrontalier apparaît toujours, malgré des ralentissements et des distorsions, comme un catalyseur de richesses avec une attractivité et une croissance parmi les plus fortes d'Europe**. Les emplois produisent des pouvoirs d'achat qui se consomment en grande partie sur les territoires frontaliers de travail et de résidence, les fonds frontaliers genevois ont joué bon an mal an leur rôle temporisateur de compensation partielle des charges endossées par les territoires français frontaliers ».

« **Le Forum constate cependant, s'il en était besoin, que les déséquilibres territoriaux n'ont pas diminué.** La stratégie visant à concentrer le développement dans les polarités urbaines n'a pas eu l'effet escompté. Comme observé dans les autres métropoles, l'urbanisation a subi un mouvement de concentration mais aussi de diffusion dans la périphérie. Les relations entre territoires se sont complexifiées.

La qualité de vie des nouveaux habitants, comme des anciens, apparaît fragilisée par une croissance plus importante que prévue, aux impacts insuffisamment anticipés et maîtrisés : congestion des routes et des transports collectifs, renchérissement des loyers, des logements et du foncier, mitage des espaces, inégale distribution des services, grand écart des revenus.

Ces phénomènes cumulatifs rendent plus difficiles, on le sait, les conditions de vie des classes moyennes et populaires, tant en France qu'en Suisse, pouvant même entraîner un sentiment de déclassement susceptible de compromettre, s'il n'est pas annihilé et dépassé, l'avenir du Grand Genève. »

« **Comme partout en Europe, les migrations pendulaires tendent à augmenter, autant en nombre de personnes concernées qu'en distances parcourues.** Mais dans le contexte du Grand Genève, elles sont particulièrement importantes, et compliquées par l'effet « frontière » qui ne faiblit pas.

On sait que les équilibres fixés comme objectifs par les plans précédents pour les créations d'emplois et d'habitats de part et d'autre des frontières n'ont pas été atteints, loin d'une répartition 50/50 de l'habitat et 30/70 de l'emploi entre Genève et la partie française de l'agglomération. Au-delà de ces constats globaux, les cartes montrent entre 2006 et 2011 de très grandes disparités par commune dans l'accroissement des logements livrés, et l'évolution de la localisation des emplois qui ne se superpose pas avec celle des nouveaux logements. **Par ailleurs parmi les actifs transfrontaliers, la part des actifs résidant hors Grand Genève s'est accrue.** »

« Ainsi, malgré les projets d'agglomération 1 et 2, malgré les efforts des collectivités territoriales et des Etats, **l'arrivée de nouveaux actifs et de leurs familles déterminés à prendre les emplois où ils se trouvent, bien souvent dans l'hyper centre, s'est accompagnée d'une course individuelle difficile vers un logement accessible,** situé souvent de plus en plus loin y compris dans le diffus et les tout petits bourgs, y compris hors du Grand Genève. Cet afflux continu de nouveaux habitants s'est traduit aussi par **l'exigence bien normale de services urbains de qualité** partout, en matière scolaire, de transports collectifs, de salubrité et de santé, **déstabilisant nombre de petites collectivités confrontées à des enjeux et à des charges hors de leurs moyens,** même si la fiscalité locale a été augmentée des contributions des nouveaux arrivants. »

« A contrario dans les années récentes les crises et les difficultés même ont montré que le **Grand Genève était une réalité incontournable, durablement prégnante, qui modifie profondément le vécu et les aspirations individuelles et collectives de plus d'un million d'habitants** aux frontières suisses et françaises de Genève, du district de Nyon, de l'Ain et de la Haute Savoie. **En faire le meilleur est donc une ardente obligation.** »

Le Forum veut souligner l'importance de :

- **Renforcer l'organisation transfrontalière d'agglomération**

« **Le Forum refuse toute corrélation brutale entre forte attractivité, croissance de la ville centre et perte de qualité de vie doublée de moindre cohésion sociale pour l'ensemble du territoire d'influence.** C'est un scénario tendanciel de laisser faire, un scénario catastrophe pour le Grand Genève, qui pousserait au repli sur soi. Ce scénario n'est cependant pas improbable : il s'agit de l'éviter. »

« **Le Forum estime que qualité de vie et cohésion sociale,** qui vont souvent de pair, ne sont pas incompatibles avec une forte densité et une forte croissance, économique et démographique. Leur maintien et leur développement **requièrent** cependant **une grande efficacité d'administration publique, une coordination, un pilotage et une évaluation performants pour tous les grands domaines qui influent sur la vie des habitants et des actifs :** localisation des emplois et des logements, mobilités, formes urbaines, règles d'urbanisme et d'aménagement, attention portée aux services urbains, à l'éducation, à la salubrité, à la santé, aux paysages et à l'environnement. »

- « **Le Forum attire l'attention sur la nécessité de ménager, à l'occasion du PA3 et du PTGG, les conditions d'une croissance maîtrisée quelle qu'en soit l'ampleur et d'autant plus si elle est forte.** A l'inverse, le Forum met en garde : ne pas laisser faire, faute d'action publique, d'encadrement et de régulation, une croissance anarchique, qui détériorerait durablement nos ressources, nos patrimoines communs, le sentiment d'appartenance au Grand Genève des populations frontalières. »

Il s'agira de se donner les moyens de partager les constats, même négatifs et déséquilibrés, de **considérer la réalité actuelle sans faux-semblants (y compris de revenir sur les 50/50 et les 70/30 sous réserve de compensations justes),** de prendre les mesures appropriées en veillant à ce que chaque partenaire y trouve son compte, **d'instaurer un pilotage permettant les ajustements nécessaires en temps réel, pourquoi pas un « monitoring », tableau de bord partagé.** Il conviendra pour cela d'élaborer un projet suffisamment flexible et adaptable aux évolutions sans trahir l'ambition de départ. »

« **Le Forum juge en outre indispensable d'associer à la construction du Grand Genève l'ensemble de la population transfrontalière, quel que soit son lieu de travail et d'habitation.** Il compte prendre sa part de cette dynamique, fondée sur une confiance mutuelle renouvelée dans la coopération transfrontalière. »

- **Renforcer les moyens de la cohésion sociale**

Si le PA3 se focalise, challenge oblige, sur les composantes spatiales de l'agglomération, le Projet de territoire et les réalités du bassin de vie du Grand Genève poussent à **se donner les moyens d'améliorer l'attention portée aux populations transfrontalières et à mettre en œuvre des politiques de services renforçant la qualité de vie et la cohésion sociale.**

- **Pour rappel : Les « Politiques de Services »** qui correspondaient aux thèmes de la cohésion sociale avait été voulues comme partie intégrante des PA1 et PA2. Le bilan de cette partie des PA1 et PA2 n'a pas été fait et serait nécessaire.

Le Forum rappelle, en suivant les conclusions de son groupe de travail sur la cohésion sociale, que **la cohésion sociale peut se définir comme l'état d'une société dont les membres sont unis par des valeurs communes ou des règles de vie communes acceptées par tous**. Elle se réalise par une **bonne entente** entre tous les groupes de la société.

On peut aussi la définir en fonction de la notion de **« capital social » qui correspond « aux réseaux qui relient entre eux les membres d'une société et les normes de réciprocité et de confiance qui en découlent »**.

La cohésion sociale se fonde principalement sur **trois caractéristiques du tissu social** : son **degré d'homogénéité ou d'hétérogénéité culturelle** (les différences de part et d'autre de la frontière par exemple), son **degré d'égalité** (plus ou moins faible dispersion des revenus et des richesses), son **degré de fluidité ou de segmentation** (institutionnalisation de différences socio-économiques en fonction de l'appartenance à des groupes tels que frontaliers non frontaliers, par exemple).

Dans le Grand Genève la prospérité n'atteint pas tous les habitants du territoire. En fait, le Grand Genève est une région prospère marquée par de profondes inégalités et des poches préoccupantes de précarité.

L'exemple des disparités salariales est parlant, et fragilise la nécessaire solidarité entre toutes les composantes de l'agglomération transfrontalière, même si la comparaison est délicate entre les parties.

(In étude CEST, en annexe) :

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

Cela dans le périmètre du Grand Genève.

Le Forum considère que répondre à une expansion démographique parmi les plus importantes d'Europe, construire harmonieusement le Grand Genève ne peut se poursuivre sans une **prise en compte sérieuse du renforcement de la cohésion sociale**.

Il y a là un véritable défi à relever et il appartient aux responsables politiques des deux cotés de la frontière et aux organes transfrontaliers de montrer que **la collaboration transfrontalière est une chance pour toutes les populations**.

(In étude CEST, en annexe), premiers jalons proposés par le groupe de travail et la CEST pour la mise place d'indicateurs de suivi de la cohésion sociale, à préciser et à approfondir :

– **La prospérité globale à travers quelques indicateurs.**

Une attention particulière doit être prise pour comparer les salaires de part et d'autre de la frontière car d'autres éléments que le taux de change (prélèvements fiscaux, aides et charges sociales) entrent en ligne de compte pour déterminer le véritable pouvoir d'achat.

– **La précarité** en actualisant des études déjà faites dans l'agglomération.

En 2012, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE de la Région Rhône Alpes - a diffusé un tableau relatif aux indicateurs de précarité (années 2008 – 2009) dans toutes les communes de la Région. Plus le score est élevé, plus la situation de la commune est difficile. Selon le pointage fait par la CEST, le constat est le suivant: sur les 119 communes françaises du Grand Genève, 103 ont un score inférieur à la moyenne, une est dans la moyenne et 12 ont un score supérieur à la moyenne. Pour 3 d'entre-elles le score n'est pas significatif. Par rapport à l'ensemble de la Région, la couronne française de Genève est relativement favorisée. La précarité est davantage le fait des agglomérations. Ainsi, la commune de Gaillard (11'507 hab. en 2006) est dans la situation la plus difficile: +13, suivie par celles d'Annemasse (30'123 hab. en 2010): +8, et de Bonneville (12'156 hab. en 2008): +5.

À Genève: En juin 2012, l'Office Cantonal de la Statistique – OCSTAT a publié une étude relative à « La précarité à Genève dans une optique territoriale ». Il résume ainsi son étude: « Par rapport à sa population, Vernier (act. 34'113 hab) est la commune du canton la plus touchée par la précarité: 65 % de ses habitants résident dans un sous-secteur manifestant une très forte présence de signes de précarité. Onex (17'500 hab) arrive au deuxième rang, avec 39 %. Cette proportion s'établit à 8 % pour la Ville de Genève (192'385 hab.), soit un niveau inférieur à la moyenne du Canton (468'194 hab.): 11 % ». Ces chiffres sont issus d'observations faites essentiellement en 2008, 2009 et 2010.

L'étude de l'Observatoire Statistique Transfrontalier sur la précarité

La fiche 1-2013, intitulée « La précarité dans l'espace transfrontalier genevois » a été fondée sur sept indicateurs, regroupés en quatre thèmes: revenu, emploi, famille et logement. Cette étude s'inspire, d'une part, de la méthodologie développée par l'INSEE et des études sur la précarité qui l'utilisent, et, d'autre part, des résultats obtenus au niveau du canton de Genève par l'OCSTAT. Pour la première fois dans ce type d'études, la zone de référence est transfrontalière, ce qui permet d'évaluer la position relative des communes en termes de précarité de part et d'autre de la frontière.

Dans l'Espace transfrontalier genevois, les zones dans lesquelles les signes de précarité sont les plus marqués sont généralement des communes densément peuplées.

Treize communes manifestent des signes de précarité beaucoup plus importants que la moyenne de l'Espace: onze en France et deux en Suisse. Gaillard est la commune dans laquelle les signes de précarité sont les plus marqués. À titre d'exemple, 21 % des résidences principales y sont occupées par des allocataires bénéficiaires d'une aide au logement, contre seulement 9 % dans l'Espace transfrontalier. Côté suisse, ce sont le secteur Bâtie-Acacias (Ville de Genève) et la commune de Vernier qui présentent les signes de précarité les plus forts.

– **Les inégalités et leurs indicateurs.**

Il convient de définir un certain nombre d'indicateurs qui permettent de suivre l'évolution des inégalités et en particulier les améliorations constatées en fonction des réalisations des projets du

Grand Genève. A titre d'exemple et pour servir de base à une discussion nous donnons ci dessous quelques indicateurs qui pourraient être calculés si les données nécessaires sont disponibles :

Ratio patrimoine moyen du décile supérieur au décile inférieur.

Revenu (niveau de vie monétaire) ratio niveau moyen décile supérieur au décile inférieur.

Taux de persistance de bas revenus : ratio sur catégories extrêmes en croisant, si possible, cohésion sociale x composition ménage x position par rapport à l'emploi.

Ratio des salaires annuels perçus : Décile 9/Décile 1 (ensemble des salariés de 25 à 55 ans).

Ratio Hommes/Femmes des salaires annuels perçus : (ensemble des salariés de 25 à 55 ans).

Ratio des taux de chômage en T+1 (année) en étant au chômage en T : ratio cadres / ouvriers non qualifiés.

Logement : taux de surpeuplement, ratio entre déciles extrêmes de niveau de vie monétaire (à défaut, de revenu).

Santé : espérance de vie à 60 ans, ratio cadres /ouvriers (si possible Ouvriers Non Qualifiés - ONQ).

– Les indicateurs de cohésion sociale

Ces indicateurs peuvent être variés, dans les domaines suivants : **Démographie / Emploi, fragilité professionnelle et revenu / Education et scolarité / Logement / Personnes handicapées / Enfance et familles / Personnes âgées.**

Afin qu'ils soient reconnus par tous, il convient de faire un travail partenarial en utilisant une méthodologie (voir les guides méthodologiques publiés par divers instituts) approuvée par tous. L'existence de la frontière devra être prise en compte car elle complique les choix et les méthodes de lecture des résultats. »

Le renforcement de la cohésion sociale passe selon nous par la mise en œuvre de politiques de lutte contre la précarité et la pauvreté, approche systémique qui touche de nombreux domaines dont ne peuvent se désolidariser les acteurs du Grand Genève (tout en respectant leurs domaines de compétences et le dénominateur commun du Grand Genève, son bassin de vie) : **l'emploi, le logement, la formation, les revenus, la santé, les aides sociales, les politiques familiales, les mesures d'intégration sont susceptibles de réflexions et d'actions territorialisées.**

Il nous semble important de prendre des mesures pour éviter les entrées en pauvreté et pour en multiplier les possibilités de sortie, en privilégiant les politiques publiques les plus efficaces qui s'attaquent aux causes (principe de prévention).

Nous pensons que la cohésion sociale passe par la reconnaissance de l'avantage que peut apporter et qu'apporte déjà le Grand Genève aux populations. Mais un effort doit être fait afin que chaque projet, chaque réalisation soit une avancée vers l'atténuation de la frontière vu par les habitants, quel que soit le côté où ils sont :

- **L'accès** L'accès des jeunes habitant dans le Grand Genève aux établissements d'enseignement secondaire et aux hautes écoles spécialisées et universitaires devrait être facilité, quelque soit leur lieu de résidence.
- **Les transports devraient être réfléchis globalement** en « oubliant » la frontière (investissements, organisation du service, tarification...) quels que soient les moyens à mettre en

place : voies piétonnières ou cyclables, voies routières, transports collectifs sur route ou par voies ferrées...

- **Dans le domaine de la santé** un habitant du Grand Genève ne devrait pas pâtir de la contrainte de la frontière et ne devrait pas avoir à regretter de n'avoir pas pu bénéficier de la meilleure solution accessible dans le genevois, ou la France voisine.
- **La culture** est probablement le domaine où les échanges sont les plus développés pour le bénéfice de tous. Les écoles de musique sont largement ouvertes des deux cotés de la frontière, bon exemple à copier dans les autres domaines.
- **L'agriculture** bénéficie de l'existence de la « zone franche », il y a lieu que soient étudiées une pérennisation et les conditions équitables d'un élargissement à tout le Grand Genève.

En termes de propositions, le Forum préconise dans un premier temps, compte tenu des législations de part et d'autre des frontières, **de coordonner les politiques qui renforcent la cohésion sociale** (par exemple « La politique de la ville » en France ou « La politique de cohésion sociale en milieu urbain » dans le canton de Genève).

Quelques exemples non exhaustifs des priorités :

- **La formation**

Les dispositifs sont à renforcer pour améliorer la formation de base, la lutte contre l'illettrisme et en faveur de la formation professionnelle continue.

Il serait nécessaire de développer les études relatives à l'évolution des technologies qui ont un impact sur l'emploi et d'adapter le contenu de la formation à cette évolution.

Étendre la validation des acquis de l'expérience à l'ensemble des professions serait précieux, de même que rechercher un accord international pour la reconnaissance collective des titres de formation professionnelle de base (type Certificat Fédéral de Capacité – CFC en Suisse ou Certificat d'Aptitude Professionnelle – CAP en France).

- **L'emploi**

Deux axes immédiats : étendre aux services de la promotion économique la tâche de promouvoir des emplois pour des personnes peu ou faiblement qualifiées, ainsi que pour les personnes handicapées ou en situation d'exclusion sociale.

Développer les potentialités de l'économie sociale et solidaire.

- **Le logement**

Adapter le Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier – PDHT – en veillant à respecter des quotas de logements sociaux dans chaque programme de construction.

- **La santé**

Les disparités en matière d'accès aux soins sont manifestes, et inéquitables sur le territoire du Grand Genève. Nonobstant les difficultés nombreuses, le Forum souhaite que des réflexions pragmatiques autour de la création d'un « territoire de santé transfrontalier » reprennent, sous le pilotage d'une instance appropriée.

Il serait bon de remettre à l'ordre du jour la « Fiche – action » (No 80a) qui prévoyait un accord cadre franco-suisse pour permettre aux patients du bassin régional franco genevois de se faire soigner dans le pays voisin tout en étant couverts par leurs systèmes de sécurité sociale respectifs.

En conclusion provisoire de cette question des moyens propres à renforcer la cohésion sociale (question dont le Forum a été saisi) :

- La cohésion sociale, présente dans les deux premiers projets d'agglomération à travers les politiques de service, reconnue aujourd'hui comme un facteur de réussite du Grand Genève doit faire partie intégrante du Projet de Territoire pour la construction de l'agglomération transfrontalière.
- Notre contribution, calquée sur les travaux du groupe de travail interne et de la CEST, donne quelques pistes d'actions à impact territorial. Elles mériteraient d'être poursuivies et enrichies dans le cadre d'une commission permanente et active, pilotée par le CRFG ou par toute autre institution pertinente, de compétence transfrontalière.

3 - Concernant les stratégies sectorielles et les mesures prioritaires

Des représentants du Forum d'agglomération participent actuellement aux COTECH et COPIL des différents PACA, en cours, y apportant leur engagement.

Nos analyses et nos propositions sur l'application des stratégies sectorielles et des différentes mesures seront approfondies pour l'automne, dans le cadre de l'avis global que nous formulerons sur le PA3/PTGG.

- **L'environnement**

Avec l'une des plus fortes croissances urbaines d'Europe, jointe aux évolutions du climat et des modes de vie, **le territoire du Grand Genève voit évidemment ses patrimoines naturels et culturels, ainsi que la qualité de vie de ses habitants mis sous tension.**

Le Forum d'agglomération partage globalement les objectifs proposés par le Projet de Territoire du Grand Genève de **réduire globalement notre impact sur l'environnement**, en améliorant la qualité de l'air, en nous adaptant au changement climatique, en préservant la biodiversité, les eaux et les sols, en gérant mieux les déchets et l'énergie.

Il partage le point de vue des équipes du Projet d'orienter principalement nos efforts ces prochaines années **vers l'amélioration de la qualité de l'air et la protection (relative) du climat**, susceptibles de renforcer les conditions de **santé publique et la qualité de vie** dans une agglomération qui se veut multipolaire, compacte et verte (ainsi que dynamique et solidaire, à notre sens).

Le Forum apprécie le **sérieux et le pragmatisme des études et des orientations** proposées, corroborées par une **politique convergente des acteurs** dans de nombreux domaines, depuis plusieurs années. Il note la recherche de convergences transfrontalières, pour « le plus grand dénominateur commun » avec des objectifs chiffrés ou des objectifs de moyens.

Il acte volontiers que les initiatives et engagements en faveur de la protection du climat et de la qualité de l'air se renforcent, internationalement et localement, même si jusqu'ici **les initiatives**

visent surtout à la prise de conscience des acteurs et des populations, et sont relativement encore transparentes dans la vie quotidienne. Ainsi :

- l'ARC s'engage dans une démarche « territoire à énergie positive » (TEPOS),
- Genève s'est dotée récemment d'un « plan climat cantonal », ainsi que d'une stratégie pour la protection de l'air (« Stratégie de protection de l'air 2030 »),
- le canton de Vaud travaille également à un plan climat,
- les mesures des PA3/PTGG contribueront à améliorer la qualité de l'air (actions sur la mobilité et le résidentiel).

Le Forum souligne que pour **les aspirations à un environnement préservé sont anciens et diversifiés** dans le Grand Genève.

- Dès 2007, l'adoption de la **charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois** a permis l'élaboration d'un schéma s'articulant autour de trois grands volets complémentaires : l'urbanisation, la mobilité et l'environnement. Cette charte indique notamment que « tous les territoires partenaires de l'agglomération ont conscience de ces enjeux et font de la préservation de l'environnement, des espaces agricoles et naturels sensibles une première priorité de leurs planifications ».
- Dans cette perspective, le Projet d'agglomération s'est fixé plusieurs objectifs spécifiques et a défini des engagements vis-à-vis de la **préservation des espaces naturels et paysagers** ainsi que de leurs interconnexions (fiche 135 - Projet d'agglomération). Cette volonté exprimée par les partenaires du Projet d'agglomération s'inscrit dans une prise de conscience globale et un contexte général de perte de la biodiversité et de fragmentation des milieux naturels. Dans ce cadre, les stratégies et méthodes de protection et de la valorisation de la nature ont évolué et s'appuient notamment sur la construction de réseaux écologiques. Leur prise en compte est ainsi prévue par la loi Grenelle (Trames vertes et bleues) pour les partenaires français mais également au travers d'outils contractuels tels que les contrats verts et bleus portés par la Région Rhône-Alpes.
- Côté suisse, un **réseau écologique national a été défini** et se traduit sur les cantons de Genève et de Vaud au travers des Plans directeurs cantonaux.
- Sur le territoire du Grand Genève, des études débutées dès 2009 ont permis, par secteur, de mettre en évidence les valeurs patrimoniales ainsi que les corridors d'importance, les enjeux majeurs du secteur et des mesures qui pourraient être mises en œuvre afin de maintenir, restaurer et améliorer les réseaux écologiques fonctionnels (corridors et milieux) : **Quatre contrats corridors** ont d'ores et déjà été signés et sont en cours de mise en œuvre (Arve-Lac, Champagne-Genevois, Vesancy-Versoirs, Mandement – Pays de Gex et Jura-Promenthouse). **Deux sont en cours d'élaboration** (Salève-Voirons, Bargy-Glières-Môle).
- Concernant les enjeux **habitats et espèces**, divers programmes transfrontaliers ont été menés ces dernières années et d'autres sont en projet sur le Grand Genève à partir de 2016, notamment : un Plan d'actions transfrontalier sur la connaissance et la conservation des Azurés 2016-2019 (porté par Asters, le Conservatoire des Espaces Naturels de

Haute-Savoie et le canton de Vaud); un Programme lisières et paysages urbains 2016-2019 porté par l'Hepia et la CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment).

Nous retenons des perspectives et des actions qui pourraient s'inscrire dans les dynamiques en cours (*D'après le diaporama présenté au Forum d'agglomération le 11/04/2016, par son chef de projet, Hervé Fauvain*), tout en soulignant que ce sont encore seulement des intentions vertueuses, qui ont besoin d'exemples concrets de réalisations effectives :

- Ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel, autrement **dit mieux installer la nature en ville**,
- Développer la prise en compte des espaces naturels et des corridors biologiques dans les **documents d'urbanisme et la planification urbaine**,
- Assurer **des continuités biologiques** depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain,
- Poursuivre la dynamique engagée sur les **corridors** : renouveler les premiers contrats qui arrivent à terme en 2018,
- Définir et mettre en œuvre une **stratégie de préservation des espaces naturels** en lien avec les objectifs de croissance et de mobilité,
- Faire un lien étroit avec les perspectives de croissance du Grand Genève : définir des **objectifs de densité et de limitation de la consommation d'espace**,
- Développer les liens entre **la gestion des espaces naturels et le maintien d'une agriculture responsable**,
- **Préserver les espèces** et valoriser les espaces naturels,
- Renforcer l'échange et la coopération transfrontalière concernant **la gestion d'espaces et d'espèces protégées**,
- Développer des actions transfrontalières de **conservation et de réintroduction d'espèces à enjeux** sur le Grand Genève : glaïeul des marais, littorelle, la petite massette, l'Orchis palustris et la gratiole officinale... et d'habitats : zones humides, prairies sèches...

Nous y ajoutons l'opportunité de creuser et de développer les partenariats transfrontaliers dans un domaine qui nous est cher, **la protection de la ressource en eau, la valorisation des cours d'eaux et rivières**, ainsi que du **lac Léman**.

- **La mobilité**,

Le temps n'est pas encore venu pour nous de produire un avis détaillé sur les mesures de mobilité, avis qui viendra à son heure en septembre. Nous voulons simplement aujourd'hui attirer l'attention des équipes et du GLCT sur quelques points :

Les prochaines années vont être marquées par de grands projets de mobilité dont l'étude approfondie (telles la voie rapide routière 2x2 voies du Chablais et la traversée de la rade qui vient d'être votée) ou la mise en service (le Léman express, des projets de trams et de BHNS) **vont transformer considérablement le vécu** des habitants, des travailleurs et des visiteurs du Grand Genève, provoquer de profonds **changements dans la perception des distances** internes et externes à l'agglomération.

Nous en attendons le meilleur, nous avons bien conscience qu'il doit s'organiser.

Le Forum apprécie la volonté des élus et des techniciens de développer dans le PA3/PTGG , plus clairement encore que dans les plans précédents, **une forte priorité aux transports en commun, la volonté de promouvoir le vélo et la marche à pied comme alternatives sur de courtes et moyennes distances.**

Il note également la volonté de maintenir les **performances des voies routières de transit**, capables de soulager les voiries secondaires et d'épargner les centres villes et les villages de la saturation automobile.

Il partage l'objectif **de viser un fort report modal sur les TP et la MD**, permettant une diminution des nuisances, d'absorber partiellement au moins les croissances attendues des déplacements, de minimiser la congestion des réseaux routiers, d'apporter une amélioration de la qualité de l'air et une redistribution de l'espace public pour les usages locaux.

Il note qu'il serait utile de renforcer les études des **capacités prévisionnelles** des différents modes de transports pour absorber les besoins de déplacements du Grand Genève ces prochaines années.

Il invite à intégrer les **navettes lacustres** dans les stratégies de déplacement en transports en commun du Grand Genève, et à renforcer leur intégration dans un « effet réseau », offre de service, maillage et tarification, en complémentarité avec les autres modes de transport.

Il se réjouit de la cohérence recherchée entre les stratégies et mesures de mobilité avec les projections en matière de paysages, d'urbanisation et d'environnement.

Il applaudit au **pragmatisme** qui entoure l'élaboration des priorités entre les équipes d'agglomération et celles des territoires PACA, à développer encore, avec des priorités élargies à la mesure du Projet de Territoire du Grand Genève.

Il se félicite des **objectifs**, qui tous auront des impacts sur la vie quotidienne des habitants, **dès lors qu'ils seront effectivement réalisés :**

- Léman Express, lignes ferroviaires et trams, réseaux de bus, axes forts, rabattements et maillages sur les gares, modes doux « structurants »,
- confortation du réseau routier supra régional pour éviter un transfert de circulation sur les réseaux routiers secondaires déjà saturés et apaiser les centres urbains, 2x2 voies du Chablais et traversée de la rade,
- gestion et requalification des réseaux routiers dans les centralités, pour les adapter aux usages et les rendre davantage aux piétons,
- meilleure gestion du stationnement et de ses usages (covoiturage, P+R, etc.)
- développement d'une offre réseau, complète, et de services de mobilité.

Le Forum souligne la nécessité d'atteindre, maintenant, une réelle opérationnalité et de mener à leur terme les projets programmés. Le développement de l'usage des transports publics, le maillage des transports en commun, la disposition de pôles multimodaux et de services différenciés sur les gares, leur mise en valeur urbaine, la réalisation de P+R, des dessertes routières efficaces et pacifiées, qu'elles soient primaires ou de desserte locale... sont **des principes** enthousiasmants. Cependant :

- **Ils se révèlent encore trop souvent des intentions sans suite**, ou longuement différées, devenant des leitmotifs lassants qui poussent au scepticisme.
- Nous devons concrètement les mettre en œuvre, **en faire des réussites concrètes**, montrer des succès aux habitants de l'agglomération et aux partenaires.
- Des **fonctions d'appui à la maîtrise d'ouvrage et au portage de projets** seraient fort utiles à développer au niveau de l'agglomération, avec des financements partagés, publics et privés.

Le Forum propose de **faciliter les choix des usagers**, d'élaborer maintenant des « offres réseau » complètes et fiables de déplacements en transports en communs et en modes doux, **qui rendent ces modes plus accessibles et plus attractifs.**

Le transfert vers le train et les transports en commun de déplacements individuels motorisés repose en effet sur **la confiance de l'utilisateur**, qui demande des preuves tangibles : confiance sur la fiabilité du, (ou surtout des), mode(s) successifs, confiance dans l'opérateur, information et lisibilité sur le trajet, certitude de pouvoir revenir, fiabilité et régularité des horaires, cadencements valables, tarifs attractifs, confort et accessibilité.

- **cette confiance, dans bien des territoires du Grand Genève, souffre de beaucoup de « trous » pour pouvoir s'installer** : absence de lisibilité sur les trajets, les horaires, manque total de service le dimanche, manque du dernier tronçon ou barreau... les raisons du renoncement sont légion.

Beaucoup de « petites choses » pourraient être améliorées avec relativement peu de moyens, et favoriseraient les pratiques.

- quelques exemples : le bus Annecy – Genève ne s'arrête pas à la gare de Saint-Julien, le village de Chênex sur la liaison Saint-Julien Valleiry n'est pas desservi, les arrêts de bus ne figurent pas dans la cartographie, etc.
- **Un document intéressant serait d'avoir une carte des transports en commun à l'échelle du Grand Genève**, avec les distances de 500 m, 1 km et 1,5 km depuis les arrêts de transport publics, pour les zones d'habitats et d'emploi.

D'autres réalisations sont indispensables à la création d'un « effet réseau » : la réalisation de **rabattements et de jonctions de lignes**, pour constituer un « maillage », l'optimisation des **tarifs et leur harmonisation**, le développement des complémentarités des modes de transports pour des **itinéraires fiabilisés**, la gestion du **stationnement**, l'attractivité de pratiques nouvelles comme le **covoiturage**, etc.

- **Manquent cependant** encore dans bien des cas **des maitres d'ouvrage**, notamment pour la prise en charge et l'exploitation des rabattements et des maillages des réseaux.
- Peuvent manquer aussi **l'analyse des coûts réels d'exploitation, ou des appuis techniques et financiers** pour avancer.
- **Le Forum préconise modestement de poursuivre dans cette voie**, en espérant que les évolutions des intercommunalités à l'œuvre et la mise en place d'un pôle métropolitain, éventuelle future autorité organisatrice unique ou fédérale des transports urbains côté France du Grand Genève résoudra quelques uns de ces arrêts sur image.

Le développement du vélo et des modes doux en ville et sur des distances raisonnables est une autre piste prometteuse que recommande le Forum d'agglomération pour faciliter la mobilité. On ne peut pas considérer la mobilité indépendamment des questions liées à la **santé des êtres humains et de la planète**. Comme on le sait, pour répondre sérieusement à ces défis, **un transfert modal massif** est nécessaire.

Les transports publics devront ainsi progressivement répondre à des **besoins considérables**. Si on agit réellement et de manière significative, dans les zones très denses, les **limites de capacité de transport des bus et des trams** risquent d'être rapidement atteints.

Ces éléments nous amènent à considérer que **le vélo, mécanique ou à assistance électrique, représente un moyen de transport – dans sa complémentarité avec les transports publics – doté d'un bon potentiel de développement.**

- soit pour se déplacer avec un minimum de contraintes dans les zones denses en soulageant les transports publics, soit comme moyen de rabattement sur les lignes de transports publics, soit encore comme moyen de transport autonome sur des distances même importantes (jusqu'à 15 km grâce à l'assistance électrique).

Si le développement de la mobilité douce apparaît très souvent dans les objectifs généraux concernant la mobilité, **les projets concrets et leur financement** – pourtant modeste en comparaison avec le rail et la route – **manquent souvent**. Le PA3/PTGG pourrait développer des mesures permettant de concrétiser les potentialités du vélo.

- Pour que le vélo puisse jouer le rôle esquissé plus haut, **il est important de réaliser sans attendre des aménagements cyclables de qualité**. Cela signifie attractivité des itinéraires, fluidité, sécurité, et réseau bien connecté aux gares, terminus de TP et autres centralités pour favoriser une multimodalité nécessaire pour les distances importantes.
- Sur les axes les plus importants, il s'agirait de promouvoir de véritables **«voies-express vélo»** avec une **sécurisation aux carrefours**. En lien notamment avec l'usage en fort développement du vélo électrique, cela permet de rendre le vélo attractif pour des distances moyennes (jusqu'à 15 km environ).
- **Les gares, arrêts TP et autres centralités pourraient être équipés de places de stationnement sécurisées**, soit sur la voie publique, soit dans des locaux couverts et fermés. A proximité de ces lieux, **des services** pourraient être mis à disposition : petites réparations, gonflage, informations.
- **La signalisation des parcours** est importante. Elle peut être accompagnée de cartes, d'applications mobiles, aidant les usagers à visualiser les meilleurs parcours.

Un travail important a été déjà réalisé, permettant de définir 50 itinéraires à mettre en place prioritairement au niveau de l'agglomération, en lien avec des aménagements ponctuels.

Le Forum détaillera dans son rapport définitif, à l'automne, **des mesures et actions prioritaires à notre sens** pour développer l'usage du vélo comme mode de transport.

- **L'urbanisation et le paysage**

Belle, commode, accessible, bien reliée à ses voisins, accueillante, sportive, culturelle, pourvue en services, en emplois et achalandée : voilà comment généralement on rêve sa ville, voilà ce qu'on attend dans le bassin de vie du Grand Genève comme ailleurs.

Dans le contexte que nous connaissons : congestion des transports publics et des routes, rareté et cherté du foncier et les logements, danger de mitage voire de dissolution des paysages et des patrimoines naturels et bâtis, **que peut faire le Grand Genève pour optimiser l'accueil des nouveaux habitants et protéger le cadre et la qualité de vie de tous ?**

Nous n'aborderons à ce stade que quelques pistes, réservant un avis plus complet pour l'automne.

- **Réfléchir et agir sur une trame urbaine en devenir**

Notre agglomération est multipolaire, compacte et verte, c'est une réalité géographique, sociologique, politique, à l'échelle de sa très grande étendue. Elle doit être aussi de notre point de vue dynamique et solidaire.

Nous notons avec intérêt que la perception spatiale autant que sociale et économique de l'agglomération et de sa trame urbaine s'affine au fil des Projets, amenant le PA3/PTGG à prendre en considération et à évaluer les transformations de la diversité des territoires, leurs influences, à spécifier les interrelations et les articulations qu'entretiennent les diverses polarités urbaines, entre elles et avec les discontinuités qui les entourent (les « spécifient » disent certains), notamment « l'agglomération diffuse ».

Le Forum pense que cette réflexion en cours sur la forme (alias la « structure ») et le fonctionnement de l'agglomération transfrontalière, **devrait être poursuivie au delà de l'élaboration du PA3**, pendant toute la durée du PTGG, et donner lieu à **un cadre d'analyse, d'évaluation et d'action** pour utilement appuyer **l'identification des rôles et des fonctions susceptibles** d'être tenus au fil du temps par les diverses composantes spatiales du Grand Genève.

Cette réflexion peut être conduite à l'échelle des PACA mais aussi à l'échelle des principaux quartiers de la partie la plus dense de l'agglomération, partout où des discontinuités sociales fortes, ou géographiques continuent d'opérer.

Elle peut être conduite aussi sur les lisières de la zone agricole quitte à ce qu'elles soient redessinées, à la frontière franco-suisse dont le statut futur mérite d'être précisé dans l'ensemble du Projet, ou encore au contact entre l'urbain dense et la ville diffuse dont la dynamique d'urbanisation observée en France modifie rapidement la nature.

- **La prise en compte de cette organisation mouvante des fonctions d'agglomération** a toute son importance nous semble t il dans la **planification de l'urbanisation future, de la mobilité, tout comme dans la définition des politiques sociales, économiques et culturelles** du Grand Genève ou dans la prise en compte de la **réflexion paysagère** conduite antérieurement (qui doit être au moins reprise, sinon prolongée et opérationnalisée).
- **Elle est importante également à considérer en parallèle de la mobilisation d'appuis techniques, d'outils opérationnels ou financiers**, en reconnaissance de la marge d'action des collectivités locales dans les domaines qui sont de leur ressort (en donnant leur part à la hiérarchie des normes et des sujétions d'urbanisme notamment).
- **Protéger et valoriser les paysages.**

Biens communs, **patrimoines particulièrement fragiles** dans des espaces soumis à d'aussi fortes pressions d'urbanisation, la protection des paysages requiert notre attention, celle du Forum lui est bien sûr acquise.

Le Forum d'agglomération se retrouve totalement dans les objectifs poursuivis par les équipes du PA3/PTGG, tout en regrettant que peu d'actions phares ou pilotes jusqu'ici aient été mises en chantier, qui pourraient fédérer l'engouement de nos concitoyens et de responsables publics et privés.

Si le paysage est bien pris en compte, (au moins en principe !) dans les documents d'aménagement et de planification nationaux, Il nous semble important de **développer encore l'approche paysage dans les documents d'orientation transfrontaliers**, notamment dans les stratégies sectorielles et les mesures, et d'abord **de stabiliser les acquis** : charpente paysagère, maillage, projets de paysage prioritaires...

Ensuite il faudra **cheminer ensemble pour valoriser et transformer sans détruire**, Intégrer le paysage en ville, monumental et quotidien, appliqué aux bâtiments aussi bien qu'aux espaces publics et naturels, représentation rêvée, réalité recréée, tout autant qu'image vécue et usage consommé.

- **Intervenir utilement pour réguler l'habitat et les fonciers**

Les consommations d'espace et les autorisations de construire des dernières années montrent globalement **l'accélération du nombre des logements dans l'Ain et la Haute Savoie et des différences considérables suivant les communes** dans la propension à accueillir.

En parallèle **Genève n'arrive pas à construire à un rythme suffisant** et peine toujours à **loger ses populations de façon abordable**.

Le Forum réserve pour septembre un avis sur les phénomènes à l'œuvre de « **gentrification** » à Genève, dans leurs aspects négatifs et positifs.

Des consommations d'espace excessifs et des phénomènes spéculatifs s'avèrent préoccupants en de nombreux points du Grand Genève, qu'ils concernent l'immobilier de logement ou d'activité. Ainsi les activités commerciales, notamment dans les pôles régionaux, se développeraient au détriment d'autres fonctions économiques comme la fabrication, l'artisanat, ou le transport. Dans certains secteurs du Bas Chablais des maisons neuves de moins de 10 ans sont détruites dit-on pour construire des immeubles de logements.

Si **cette situation n'est après tout pas anormale**, répond à des besoins évidents de localisation d'activités et d'habitat et au renouvellement urbain, **la cohésion sociale, la préservation des patrimoines et des ressources, l'intérêt bien compris** du développement économique du Grand Genève demandent plus que **jamais des stratégies d'intervention et de régulation, efficaces** sur le territoire où elles s'exercent d'une part, **cohérentes et coordonnées de part et d'autre des frontières** d'autre part.

Concernant la nécessaire et meilleure régulation du foncier, le forum argue (*p6 du présent rapport d'étape, » développer les moyens d'agir*) de l'opportunité de **développer des dispositifs de protection**, voire des structures d'intérêt général, capables d'assurer la **maîtrise ou l'emprise de fonciers, pour des projets d'intérêt d'agglomération**, qu'ils soient réalisables à court, moyen ou long terme.

Le Forum souligne d'autre part que de nombreuses **communes et intercommunalités de l'Ain comme de la Haute Savoie** sont engagées, ou arrivent au terme de **l'élaboration de documents d'urbanisme opposables aux tiers nettement moins permissifs** en matière d'autorisation de construire que ceux en vigueur ces dernières années.

Il y a donc une probabilité non négligeable pour que **les projections de densification envisagées pour les centralités régionales et des villages se heurtent aux réglementations de préservation** qui s'appliqueront plus généralement ces prochaines années en France voisine, **nécessitant des arbitrages clairs** de tous les acteurs bien plus concrets et précis que ceux à l'œuvre aujourd'hui, des accompagnements, des partages.

Nous le disions en mars :

« Le Forum pense indispensable de parvenir à **des coopérations transfrontalières**, politiques et techniques qui aboutissent vraiment à une **régulation des consommations du foncier et des espaces**, à une maîtrise partagée (d'abord par le dialogue) des règles et autorisations d'urbanisme liées aux aménagements du sol et à l'habitat, à **la fourniture équitable de logements accessibles à tous, de services et d'équipements** en tout point du Grand Genève, à une desserte satisfaisante en offres de mobilités de transports en commun, liaisons cyclables et pédestres, ainsi que routières. »

« A ce titre les évolutions françaises vers des **intercommunalités plus fortes**, la mise en place de **plans locaux d'urbanisme intercommunaux et d'inter SCOT rigoureux** sont une promesse de **meilleure maîtrise des sols et des arbitrages** entre urbanisation, environnement, agriculture espaces verts et paysages. »

« De même la question se pose en Suisse, d'une **désacralisation relative de la zone agricole genevoise**, en recadrant les objectifs d'autosuffisance alimentaire fixés par la Confédération à l'échelle du Grand Genève. Dans tous les cas, une pesée des intérêts doit être possible pour que le développement territorial réponde aux objectifs visés. »

« Dans tous les cas de figure **un examen attentif des espaces non bâtis et de renouvellement urbain disponibles s'imposera pour déterminer les potentialités réelles de construction** et leurs localisations ces prochaines années pour loger les habitants du Grand Genève.

Une évaluation financière des politiques de logement à mettre en œuvre est une condition supplémentaire à étudier et sur laquelle des engagements précis doivent être pris. »

- **En effet si la projection de 350'000 habitants supplémentaires se concrétisait à l'horizon 2040 c'est à un rythme de 15'000 nouveaux venus et à la mise à disposition de plusieurs milliers de nouveaux logements par an qu'il faudrait faire face.** Avec quels moyens, quels contrôles, quelle qualité des aménagements, quelle répartition sur le territoire, quelle accessibilité et quelle mobilité?
- **« Où accueillir en priorité la croissance de la population et de façon générale les habitants du Grand Genève?** Comment mieux accueillir les classes moyennes et populaires qui ont de plus en plus de mal à s'y loger? Quelles extensions de réseaux de transports et quels transports privilégier? Est-ce que les transports collectifs doivent aller partout, y compris en diffus, ou doit-on privilégier une urbanisation calquée sur les réseaux de transports en commun existant ou en projet? Comment préserver les paysages et affirmer la trame verte et bleue? En cas de récession, quelles priorités mener? Autant de questions importantes à délibérer en commun. »

« Le Forum note avec intérêt qu'est prise en compte dans l'élaboration du PA3 et du PTGG « l'agglomération diffuse ».

Le diffus rassemblait jusqu'ici 9% de la population du Grand Genève. Il comptabilise 14% des nouveaux arrivants. Cette attractivité, liée à un foncier et à des logements plus accessibles, mais aussi à l'attrait d'un cadre de vie moins urbain et plus vert, est à considérer dans sa complexité.

- D'une part elle peut permettre d'absorber sans douleur une partie de l'accroissement démographique attendu et fournir des logements à prix plus abordables, de faire mieux vivre des localités en mal d'habitants et d'enfants.
- D'autre part elle peut se traduire par des difficultés pour les résidents à accéder à des services satisfaisants, par un éloignement des centres, par un renchérissement des coûts de déplacement et une difficulté d'accès aux transports en commun.
- L'attrait pour le diffus peut aussi cacher une paupérisation relative, dure à gérer tant pour les intéressés que pour les communes d'accueil.
- Cette nouvelle donne nécessitera un suivi et des innovations expérimentales, notamment pour des transports en commun élaborés en interaction avec le développement urbain. »

« Le Forum d'agglomération partage l'avis de développer en priorité les nouveaux habitats dans les pôles urbains et centralités existantes, en lien avec des facilités d'accès aux transports

en commun, qu'il faudra encore développer et améliorer par des maillages et des rabattements. Il partage la volonté d'éviter le mitage et de préserver l'environnement, les paysages et l'agriculture. »

En guise de conclusion provisoire,

Le Forum d'agglomération a mis un point d'honneur à assurer cette contribution n° 2, rapport d'étape de l'avis sur le PA3/PTGG, alors même que les travaux d'élaboration et les discussions des équipes territoriale et d'agglomération ne sont pas terminés, ni les choix arrêtés.

Il poursuit ses investigations et ses travaux pour être en mesure d'apporter un avis global dans le courant du mois de septembre 2016.

*Genève, le 14 juin 2016,
Le Forum d'agglomération*

Annexes 4 : Contributions (in extenso) des membres de la commission et du Forum d'agglomération

Les contributions de membres du Forum contribuent au libre débat au sein du Forum d'agglomération et de la commission PA3/PTGG. Elles sont bienvenues.

Elles figurent ici in extenso.

Elles sont publiées sous la seule responsabilité de leurs auteurs. Leur contenu n'engage pas le Forum d'agglomération.

groupe de travail env/urb/mob (animateurs : Bernard Lensel et Bernard Debarbieux)

Proposition de prise de position de la commission PA3-PT du Forum d'agglomération, par la sous-commission AT_EN_UR_MO

31 mai 2016 – Bernard Lensel - Bernard Debarbieux - Lucile Hanouz – Alfredo Scilacci

A - Temporalités du projet

Le PA3 est guidé par une **prévision de forte croissance démographique à 25 ans** et les mesures envisagées sont largement subordonnées à cette prévision. Ce parti-pris de méthode se veut pragmatique, puisque **les prévisions faites antérieurement se sont avérées en-deçà de la croissance observée depuis**, rendant caduques beaucoup de propositions concrètes contenues dans les documents précédents.

Toutefois, il semble curieux de ne pas envisager d'autres scénarios **compte tenu de certaines incertitudes** fortes liées par exemple aux conséquences de l'évolution de la fiscalité des entreprises en Suisse, et à celles de la mise en œuvre de l'initiative du 9 février. Dans ces conditions, **il faudrait anticiper dans la conception du projet l'éventualité même d'une inflexion (voire d'un retournement) de tendance.**

Proposition : la commission recommande (1) que d'autres scénarios de croissance démographique et économique soient pris en compte, intégrant :

1. les **principales incertitudes sur la croissance** régionale mais aussi les leviers d'action des institutions locales en dessinant des alternatives aux perspectives sur le long terme,
2. que la démarche prenne en compte plus explicitement **la temporalité et la pertinence des instruments de la planification** en vigueur, en particulier les schémas et plans d'aménagement et d'urbanisme en cours,

3. et que le design du projet prévoit un **recalibrage et une réorientation partielle tous les 5 ans** au vu de l'évolution de la conjoncture. Sur ce 3ème point, qui propose de coupler le design de projet avec une démarche de prospective continue (parfois dite « du présent »), on rappellera qu'elle a fait ses preuves dans d'autres contextes en montrant qu'elle améliorerait la capacité réactive des acteurs et l'adoption de mesures susceptibles d'être infléchies, voire réversibles.
4. Cette façon de faire permettrait aussi d'optimiser la dissociation des mesures qui s'inscrivent dans le **long terme** (par ex. les infrastructures ferroviaires ou de tramway), le moyen terme (par ex. le zonage parcellaire et la définition des zones à bâtir, souvent à partir de terrains précédemment agricoles) et le **court terme**. On pense par exemple à la nécessité de prévoir ou de sécuriser à court terme le gel des terrains nécessaires à la mise en place d'infrastructures de transport (notamment pour la ligne du Pied du Jura (Bellegarde-Nyon) et la ligne Sud du Léman), quitte à ce que la décision d'équiper s'inscrive dans le moyen terme pour une réalisation dans le long terme.
5. Une prise en compte comparable de la nécessaire articulation des temporalités et des incertitudes relatives à la conjoncture devrait guider la **réflexion sur la constitution de réserves foncières utiles à des décisions ultérieures en matière d'urbanisation**.

B - La nécessaire articulation des différents volets sectoriels du PA3 et du PTGG

La réflexion conduite jusqu'ici, telle qu'elle a été présentée au Forum au début du printemps, privilégie **une approche sectorielle**. Si cette dernière est assurément utile, en particulier pour la programmation technique, elle **ne met pas suffisamment l'accent sur la nécessité de penser l'articulation** des différentes dimensions du projet.

Ainsi, les projets d'infrastructures et de service pour les transports publics gagneraient à être conçus en relation avec les options de développement des quartiers d'habitation et de localisation des activités pour l'ensemble de l'agglomération.

Même chose avec les politiques environnementales qui, quand elles sont en rapport avec l'agriculture et le paysage, devraient être pensées sur un mode spatial en relation avec les axes de transport et d'urbanisation, tout en gardant à l'esprit que certaines politiques environnementales sont moins déterminées par cette approche spatiale (comme l'intégration des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre).

Cette **transversalité des projets est le propre d'une réflexion en termes d'aménagement du territoire**; elle est particulièrement requise par le souci de coupler le PA3 à un projet de territoire qui invite à élargir l'analyse bien au-delà des questions d'urbanisation et de mobilité. Dans ce contexte, il est probable qu'une **méthode itérative entre les projets s'avère utile de façon à optimiser** leur ajustement spatial et fonctionnel.

C - L'adoption d'un cadre général d'analyse et d'action articulant les principales entités et discontinuités structurantes de l'espace régional

Le PA3 et la PT doivent afficher une claire lisibilité des intentions sur la structure visée pour l'ensemble de la région. Certes l'importance des enjeux de mobilité mérite toute notre attention et

conduire à promouvoir notamment les transports collectifs, la mobilité douce et le franchissement facilité des principales discontinuités (notamment à la frontière franco-suisse).

Mais cette dimension du projet doit être couplée avec une réflexion sur l'identification des rôles que doivent avoir dans le long terme les composantes spatiales de l'ensemble et les discontinuités qui les spécifient. Cette réflexion peut être conduite

- à l'échelle des PACA mais aussi...
- des principaux quartiers de la partie la plus dense de l'agglomération où des discontinuités sociales fortes continuent d'opérer; elle peut être conduite aussi,
- sur les lisières de la zone agricole quitte à ce qu'elles soient redessinées, à la frontière franco-suisse dont le statut futur mérite d'être précisé dans l'ensemble du projet,
- ou encore au contact entre l'urbain dense et la ville diffuse dont la dynamique d'urbanisation observée en France modifie rapidement la nature,
- Elle peut enfin prendre en compte des hypothèses concrètes à fort impact potentiel comme celle d'un péage urbain.

La prise en compte de cette structure d'agglomération, actuelle et souhaitée, a toute son importance

- dans la planification de l'urbanisation future, tout comme...
- dans la dynamique sociale, économique et culturelle de l'ensemble, mais aussi...
- dans la reconnaissance de la nécessaire marge d'action des institutions locales dans les domaines qui sont de leur ressort.

Lucile Hanouz, FRAPNA

Contribution élaborée en complément au texte de Bernard Lensel et du groupe urbanisation/mobilité/paysagea :environnement, en illustration du point C

Lucile Hanouz – 06.06.2016

Une situation de mal-être important dans l'agglomération est générée par l'engorgement quotidien de la circulation vers ou depuis le centre de l'agglomération. Dans les bourgs et les quartiers du centre agglomération, le trafic routier et le stationnement sont devenus des enjeux cruciaux depuis plusieurs années auxquels les exécutifs locaux, que ce soit en Suisse ou en France, n'apportent pas de solution.

L'utilisation d'un mode opératoire itératif peut être appliquée, afin de résoudre globalement cet inconvénient, impliquant des solutions innovantes et créatives à rechercher. Les propositions doivent être diverses et souples pour s'adapter aux spécificités des territoires, les recouvrir complètement, tout en étant suffisamment incitatives pour les voyageurs.

- 1. Un objectif initial global serait à déterminer : réduction de 75 % (ou 60 ou 90 ou/) du nombre de véhicules entrant chaque matin vers le centre-agglomération (et ressortant le soir).**
- 2. Elaboration de la réorganisation adéquate des transports publics en repartant des entrées de véhicules et en remontant vers la source (ou l'inverse).**

- pour évaluer le nombre supplémentaires de voyageurs à prévoir,
 - les lignes à modifier et à développer : nombre et type,
 - les fréquences, les cadences et les correspondances nécessaires.
- 3. Elaboration des mesures suffisamment incitatives** pour amener les pendulaires à modifier leurs habitudes et à ne plus utiliser leurs véhicules privés.
- Réduction du temps de transport maximum entre la périphérie et la destination centrale pour constituer un avantage pratique en temps de vie gagné.
 - Mode de paiement : abonnements modulables, tarifs attractifs.
 - Coordination avec mobilité douce.

Groupe de travail cohésion sociale (animateurs Bernard Comoli et Alain rouiller), contribution CEST

Groupe de travail Cohésion sociale / Animation B. Comoli & A. Rouiller
Contribution des membres de la Coordination Economie et Sociale Transfrontalière - CEST
Forum d'agglomération - Projet de Territoire 2016 – 2030 - Version au 06_09_2016

1. PREAMBULE

Le bureau d'étude Güller et Güller affirme la nécessité d'inclure le thème de la cohésion sociale dans le « Projet de territoire 2016 – 2030 » qui va servir de base au PA3.

Il faut rappeler que la cohésion sociale peut se définir comme l'état d'une société dont les membres sont unis par des valeurs communes ou des règles de vie communes acceptées par tous. Elle se réalise par une bonne entente entre tous les groupes de la société.

On peut aussi la définir en fonction de la notion de « capital social » qui correspond « aux réseaux qui relient entre eux les membres d'une société et les normes de réciprocité et de confiance qui en découlent ».

La cohésion sociale se fonde principalement sur trois caractéristiques du tissu social : son degré d'homogénéité ou d'hétérogénéité ethnoculturelle (les différences de part et d'autre de la frontière par exemple), son degré d'égalité (plus ou moins faible dispersion des revenus et des richesses), son degré de fluidité ou de segmentation (institutionnalisation de différences socio-économiques en fonction de l'appartenance à des groupes tels que frontaliers non frontaliers, par exemple)

Pour rappel : Les « Politiques de Services » qui correspondaient aux thèmes de la cohésion sociales avait été voulues comme partie intégrante des PA1 et PA2.

Le bilan de cette partie des PA1 et PA2 n'a pas été fait et serait nécessaire.

2. CONSTAT

Dans le Grand Genève la prospérité n'atteint pas tous les habitants du territoire. En fait, le Grand Genève est une région prospère marquée par de profondes inégalités où la précarité s'étend.

L'exemple des disparités salariales est parlant, même si la comparaison est délicate. En 2012, le salaire brut médian mensuel à Genève (pour 40h de travail / semaine) est de 7'510 CHF pour l'ensemble de l'économie. Il est de 12'777 CHF dans les « Télécommunications » et seulement de 3'911 CHF dans la catégorie « Autres services personnels » (Blanchisserie, coiffure et esthétique).

Pour la même année, en France, le salaire médian mensuel net est de 1'030,83 EUR pour les ou-

vriers non qualifiés et de 2'942,50 EUR pour les « Cadres ». Au 1^{er} janvier 2015 le salaire minimum de Croissance – SMIC est à 1'457,52 EUR pour 35 heures (1'665,74 EUR pour 40 heures). Cela dans le périmètre du Grand Genève.

Cette situation renforce les courants qui prônent le repli, désignent des boucs émissaires et minent la nécessaire solidarité qui devrait unir toutes les composantes de cette agglomération transfrontalière.

De plus, l'aménagement du territoire à mettre en place pour répondre à une expansion démographique parmi les plus importantes d'Europe ne peut se poursuivre sans une prise en compte sérieuse d'un renforcement de la cohésion sociale. En effet son acceptation sociale est maintenant gravement mise en cause car la population du territoire ne constate pas une amélioration de ses conditions de vie et même en déclare une perception inverse.

Le bien commun commande un partage équitable des richesses. La paix sociale est aussi une composante de l'attractivité de cette région.

Il appartient aux institutions politiques propres à chacune des parties de cette région – et aux organes transfrontaliers – de prendre les mesures économiques, sociales et environnementales susceptibles de garantir à tous les habitants du Grand Genève une vie digne. Sauront-elles contribuer à réduire les inégalités et l'extension de la précarité qui mine la cohésion sociale? Il y a là un véritable défi à relever dans une économie mondialisée qui voit de nombreux pays européens, ou plus lointains, plongés dans une crise économique sévère à laquelle s'ajoute une crise écologique planétaire.

Au delà des inégalités financières la frontière multiplie les groupes humains en fonction de leur lieu de résidence, de leur lieu de travail, de leurs emplois et suscite les concurrences et les jalousies, provoque des gènes réciproques. L'inégalité d'accès aux services selon le groupe d'appartenance ne fait qu'exalter les oppositions. Des associations politiques se construisent sur ces animosités. Le pouvoir politique des deux cotés de la frontière se doit de montrer que la collaboration transfrontalière est une chance pour toutes les populations.

3. DEMONTRER, EN ACTUALISANT, L'ETAT DES LIEUX DANS L'AGGLOMERATION

Pour contribuer à cette prise de conscience, il faut convaincre nos populations, les élus et toutes les forces vives de la société (syndicats, groupements patronaux, associations...) d'une situation qui doit être améliorée. Il doit donc être mis en lumière les notions suivantes :

La prospérité globale à travers quelques indicateurs.

Une attention particulière doit être prise pour comparer les salaires de part et d'autre de la frontière car d'autres éléments que le taux de change (prélèvements fiscaux, aides et charges sociales...) entrent en ligne de compte pour déterminer le véritable pouvoir d'achat.

La précarité en actualisant des études déjà faites sur l'agglomération

En 2012, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – INSEE de la Région Rhône-Alpes a diffusé un tableau relatif aux indicateurs de précarité (années 2008 – 2009) dans toutes les communes de la Région. Plus le score est élevé, plus la situation de la commune est difficile. Selon le pointage fait par la CEST, le constat est le suivant : Sur les 119 communes françaises du Grand Genève, 103 ont un score inférieur à la moyenne, Une est dans la moyenne et 12 ont un score supérieur à la moyenne. Pour 3 d'entre-elles le score n'est pas significatif. Par rapport à l'ensemble de la Région, la couronne française de Genève est relativement favorisée. La précarité

est davantage le fait des agglomérations. Ainsi, la commune de Gaillard (11'507 hab. en 2006) est dans la situation la plus difficile : +13, suivie par celles d'Annemasse (30'123 hab. en 2010) : +8, et de Bonneville (12'156 hab. en 2008) : +5.

À Genève

En juin 2012, l'Office Cantonal de la Statistique – OCSTAT a publié une étude relative à « La précarité à Genève dans une optique territoriale ». Il résume ainsi son étude : « Par rapport à sa population, Vernier (act. 34'113 hab) est la commune du canton la plus touchée par la précarité : 65 % de ses habitants résident dans un sous-secteur manifestant une très forte présence de signes de précarité. Onex (17'500 hab) arrive au deuxième rang, avec 39 %. Cette proportion s'établit à 8 % pour la Ville de Genève (192'385 hab.), soit un niveau inférieur à la moyenne du Canton (468'194 hab.) : 11 % ». Ces chiffres sont issus d'observations faites essentiellement en 2008, 2009 et 2010.

L'étude de l'Observatoire Statistique Transfrontalier sur la précarité

La fiche 1-2013, intitulée « La précarité dans l'espace transfrontalier genevois » a été fondée sur sept indicateurs, regroupés en quatre thèmes : revenu, emploi, famille et logement. Cette étude s'inspire, d'une part, de la méthodologie développée par l'INSEE et des études sur la précarité qui l'utilisent, et, d'autre part, des résultats obtenus au niveau du canton de Genève par l'OCSTAT. Pour la première fois dans ce type d'études, la zone de référence est transfrontalière, ce qui permet d'évaluer la position relative des communes en termes de précarité de part et d'autre de la frontière. Dans l'Espace transfrontalier genevois, les zones dans lesquelles les signes de précarité sont les plus marqués sont généralement des communes densément peuplées. Treize communes manifestent des signes de précarité beaucoup plus importants que la moyenne de l'Espace : onze en France et deux en Suisse. Gaillard est la commune dans laquelle les signes de précarité sont les plus marqués. À titre d'exemple, 21 % des résidences principales y sont occupées par des allocataires bénéficiaires d'une aide au logement, contre seulement 9 % dans l'Espace transfrontalier. Côté suisse, ce sont le secteur Bâtie-Acacias (Ville de Genève) et la commune de Vernier qui présentent les signes de précarité les plus forts

Les inégalités et leurs indicateurs

Il convient de définir un certain nombre d'indicateurs qui permettent de suivre l'évolution des inégalités et en particulier les améliorations constatées en fonction des réalisations des projets du Grand Genève. A titre d'exemple et pour servir de base à une discussion nous donnons ci dessous quelques indicateurs qui pourraient être calculés si les données nécessaires sont disponibles :

Ratio patrimoine moyen du décile supérieur au décile inférieur.

Revenu (niveau de vie monétaire) ratio niveau moyen décile supérieur au décile inférieur.

Taux de persistance de bas revenus : ratio sur catégories extrêmes en croisant, si possible, cohésion sociale x composition ménage x position par rapport à l'emploi.

Ratio Décile 9/Décile 1 des salaires annuels perçus (ensemble des salariés de 25 à 55 ans).

Ratio Hommes/Femmes des salaires annuels perçus (ensemble des salariés de 25 à 55 ans).

Ratio des taux de chômage en T+1 (année) en étant au chômage en T : ratio cadres / ouvriers non qualifiés.

Logement: taux de surpeuplement, ratio entre déciles extrêmes de niveau de vie monétaire (à défaut, de revenu).

Santé: espérance de vie à 60 ans, ratio cadres /ouvriers (si possible Ouvriers Non Qualifiés - ONQ).

Les indicateurs de cohésion sociale

Ces indicateurs peuvent être variés, dans les domaines suivants :

Démographie / Emploi, fragilité professionnelle et revenu / Education et scolarité / Logement / Personnes handicapées / Enfance et familles / Personnes âgées.

Afin qu'ils soient reconnus par tous, il convient de faire un travail partenarial en utilisant une méthodologie (voir les guides méthodologiques publiés par divers instituts) approuvée par tous. L'existence de la frontière devra être prise en compte car elle complique les choix et les méthodes de lecture des résultats.

4. RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE

Ce renforcement de la cohésion sociale passe par la mise en œuvre d'une politique de lutte contre la précarité et la pauvreté. Il s'agit d'une approche systémique qui touche de nombreux domaines : l'emploi, le logement, la formation, les revenus, la santé, les assurances et les aides sociales, la politique familiale, les mesures d'intégration.

Les politiques fiscales, économiques et sociales mises en œuvre ont des effets certains dans l'émergence d'une nouvelle frontière: celle qui sépare les nantis des démunis. Il est important de prendre des mesures pour éviter les entrées en pauvreté et pour en multiplier les possibilités de sortie. Les politiques publiques les plus efficaces sont celles qui s'attaquent aux causes ; elles sont à privilégier par rapport à celles qui veulent uniquement en réprimer les effets (principe de prévention).

Le développement des inégalités, de la pauvreté, de la précarité et de l'exclusion, sont des réalités particulièrement choquantes dans cette agglomération riche qui revendique une tradition humaniste et qui abrite de nombreuses institutions internationales qui ont pour tâche de protéger les populations les moins favorisées à travers le monde.

Cette cohésion sociale passe par la reconnaissance de l'avantage que peut apporter et qu'apporte déjà le Grand Genève aux populations. Mais un effort doit être fait afin que chaque projet, chaque réalisation soit une avancée vers l'atténuation de la frontière vu par les habitants quelque soit le côté où ils sont.

L'accès aux institutions scolaires et surtout universitaires devrait être libre pour chacun, habitant dans le Grand-Genève. Des critères tels que fils ou fille de frontalier ne doivent plus être pris en compte.

Le système de transport doit être réfléchi globalement en oubliant la frontière quelque soit les moyens à mettre en place : voies piétonnières ou cyclables, voies routières, transports collectifs sur route ou par voies ferrées. La mauvaise organisation actuelle est un handicap pour les navetteurs et une source de gêne pour ceux qui dans les villages les regardent passer, elle est à l'origine d'hostilités réciproques.

Dans le domaine de la santé jamais un habitant du Grand Genève ne devrait pâtir de la contrainte de la frontière et ne devrait avoir à regretter de n'avoir pas pu bénéficier de la meilleure solution accessible dans le genevois, pour des raisons d'appartenance à tel groupe plutôt que tel autre. Il est d'ailleurs probable qu'une telle collaboration serait bénéfique à tous les patients, aux finances genevoises et françaises.

La culture est probablement le domaine où les échanges sont les plus développés pour le bénéfice de tous. Les écoles de musique sont largement ouvertes des deux cotés de la frontière. Un bon exemple à copier dans les autres domaines.

L'agriculture bénéficie de l'existence de la « zone franche », il y a lieu de faire en sorte que cette particularité soit pérennisée sur le long terme et sans restriction. L'élargissement de la zone à tout le Grand-Genève pourrait être souhaitable.

5. UN CAS PARTICULIER : LA LUTTE CONTRE LA GENTRIFICATION

La ville pour les riches, les pauvres en périphérie

Les quartiers du centre-ville de Genève sont confrontés à l'engouement du retour à la ville et à l'hébergement du personnel des sociétés étrangères et des organisations internationales ce qui se traduit par un changement radical de leur population traditionnellement populaire. Ces quartiers se « gentrifient » à une vitesse inquiétante.

Les instruments de la transformation des quartiers sont multiples :

- Si les immeubles neufs construits sur terrains de collectivités publiques sont locatifs et sociaux, il n'en va de même des immeubles neufs privés qui sont essentiellement dévolus à la propriété par étage et inaccessibles à la majorité de la population. Par exemple le quartier des Pâquis a vu s'ériger en 2014 un immeuble de 27 appartements de 90 à 500 m² à vendre entre 1,75 à 8,5 millions de CHF, un immeuble est en construction avec 49 appartements de 4 à 6 pièces à vendre entre 1 à 3,2 millions de CHF.
- La multiplication diffuse d'appart'hôtels, loués au prix de CHF 3'000.- à 5'000.-/mois aménagés sans autorisation dans des immeubles, diminue d'autant le parc locatif, et ceci sans que l'Etat n'intervienne.
- Les surélévations souvent anarchiques d'immeubles existants, servent souvent à réaliser des villas sur les toits et des résidences de luxe, au mépris des habitants qui voient leur qualité de vie encore diminuée par la raréfaction de l'ensoleillement, l'augmentation du trafic, du bruit et de la pollution dans les quartiers déjà très denses et peu végétalisés. (80% des surélévations obtiennent des dérogations). L'objectif des surélévations est aussi de requalifier tous les appartements existants des immeubles surélevés : plusieurs de ces immeubles ont été vidés de leurs habitants et transformés, d'autres ont vu leurs loyers doublés ou triplés !
- La politique laxiste de l'Etat qui autorise la vente d'appartements locatifs d'immeubles anciens, en dépit du but de préservation du parc locatif existant de la LDTR. Exemple à St. Jean, à la rue du Château où la vente de 6 appartements sur 13 vient d'être autorisée. Une autorisation qui fait l'objet d'un recours. Pourtant ce ne sont pas les logements à vendre qui manquent puisque près de 50% des nouveaux logements de ces dernières années sont des PPE et des villas.

Conséquences : des quartiers livrés à une spéculation sauvage principalement au profit des sociétés propriétaires, des promoteurs immobiliers et du blanchiment d'argent.

Des lois de protection des locataires existent, sauf que l'Etat, contrairement à certaines municipalités qui tentent de s'en servir, rechigne à les faire appliquer. Les retombées fiscales de ces nouveaux arrivants n'y étant pas étrangères ! Des associations tentent bien de ralentir ce processus et déplorent le manque de volonté de l'Etat de gérer et de maîtriser cette transformation des quartiers dominée par le profit. Serait-ce aux opérateurs immobiliers plutôt qu'aux habitants de décider du sort de leur quartier? Où vont aller les exclus de la ville? En grande partie en périphérie comme en France voisine dont les collectivités doivent héberger les nouveaux arrivants. Arrivants que Genève fait venir mais qu'elle ne peut loger faute à sa politique de logements défailante : ces dernières années environ 1'400 logements par an ont été construits alors que les nouveaux arrivants sont au nombre d'environ 8'000 par an ! La prise en compte de ce problème très néfaste pour la cohésion sociale globale doit être une ligne de force d'une nouvelle politique transfrontalière du logement.

6. PROPOSITIONS

Compte tenu des législations différentes de part et d'autre de la frontière, il s'agit surtout, dans un premier temps, de coordonner les politiques qui renforcent la cohésion sociale, par exemple « La politique de la ville » en France ou « La politique de cohésion sociale en milieu urbain » dans le canton de Genève. Il est possible de s'appuyer sur les propositions contenues dans les différents documents « Livres verts » de la CEST et du CLE*, mais des choix dans la longue liste établie doivent être effectués dans le cadre d'une commission ou groupe de travail comportant des élus, des responsables techniques du social et des citoyens issus du forum.

Il s'agit de déterminer des priorités notamment dans les domaines de la formation, de l'emploi, du logement et de la santé.

Pour prendre quelques exemples non exhaustifs :

– La formation

Il existe des dispositifs pour améliorer la formation de base, la lutte contre l'illettrisme et en faveur de la formation professionnelle continue qui sont à renforcer.

Il est nécessaire développer les études relatives à l'évolution des technologies qui ont un impact sur l'emploi et adapter le contenu de la formation à cette évolution.

Étendre la validation des acquis de l'expérience à l'ensemble des professions.

Rechercher un accord international pour la reconnaissance collective des titres de formation professionnelle de base (type Certificat Fédéral de Capacité – CFC en Suisse ou Certificat d'Aptitude Professionnelle – CAP en France).

– L'emploi

Étendre aux services de la promotion économique la tâche de promouvoir des emplois pour des personnes peu ou faiblement qualifiées, ainsi que pour les personnes handicapées ou en situation d'exclusion sociale.

Développer les potentialités de l'économie sociale et solidaire

– Logement

Adapter le Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier – PDHT en veillant à respecter des quotas de logements sociaux dans chaque programme de construction, cela pour assurer la mixité sociale et éviter la création de ghettos.

– La santé

Remettre à l'ordre du jour la « Fiche –action » (No 80a) qui prévoit un accord cadre franco-suisse pour permettre aux patients du bassin régional franco-genevois de se faire soigner dans le pays voisin tout en étant couverts par leurs systèmes de sécurité sociale respectifs.

7. CONCLUSION

Le thème de la cohésion sociale esquissé dans les 2 premiers projets d'agglomération sous la rubrique des politiques de service et reconnu aujourd'hui comme une condition de réussite des projets du Grand Genève doit faire partie intégrante du PA3 et de toutes les politiques de construction de l'agglomération. Cette contribution donne quelques pistes qui ne peuvent se construire que dans le cadre d'une commission permanente et active dans le cadre du CRFG ou de toute autre institution transfrontalière.

* Voir sur le site de la CEST > Les dossiers de base de la CEST :

<http://www.coordination-transfrontaliere.org>

**groupe de travail flux financiers
animateurs Louis Carrier et Bernard Gaud**

**Louis Carrier, Juin 2016 – « CONSEQUENCES MACRO-ECONOMIQUES
de la PRESENCE de la FRONTIERE pour les PARTIES FRANCAISES
et GENEVOISES du GRAND GENEVE »**

TENTATIVE d'EVALUATION - ELEMENTS de BASE - Année de référence: 2012

Tous les montants proposés sont en CHF

- Nombre total de frontaliers y compris chômeurs: 110 420 (hors genevois non déclarés)
- Nombre de frontaliers actifs: 97 525
- Nombre de frontaliers genevois non déclarés: estimation 20 000
- CFG 2012: 253 561 000 CHF soit 3,5% de la masse salariale
- Masse salariale globale: 253 561 divisé par 3,5 et multiplié par 100 = 7 244 625 000 CHF
- Prélèvement global à la source: 786 000 000 CHF soit 10,85 %
- Coût public d'un français: 21 838 CHF
- Coût public d'un citoyen genevois: 22 757 CHF

CALCUL du NOMBRE de personnes à charge de frontaliers sur France

FRONTALIERS DÉCLARÉS

- Couples bi-frontaliers: 35%
38 647 adultes et 22 222 enfants soit: 60 869 personnes
- Couples mixtes 25%
27 608 frontaliers et 0,625 enfants (17255) soit 44 863 personnes
- Couples un seul salarié 15%
16 563 frontaliers+ 16 563 conjoints + 20703 enfants soit 53 829 personnes
- Frontalier « célibataire » 25% soit 27 608 personnes

TOTAL: 187 769 personnes

FRONTALIERS NON DÉCLARÉS

SUPPOSONS:

- une composition des couples selon la même répartition que pour les frontaliers déclarés`
- une prise en charge des coûts publics partagée à égalité entre GENEVE et France
- Nombre de personnes à charge par France: 10 000 (20 000 divisé par 2) x 187 729 et divisé par 110420

Soit 16 900 personnes

TOTAL général 204 669 personnes

CHARGES et GAINS dans chaque TERRITOIRE

– POUR GENEVE

GAINS

Economies des coûts publics sur frontaliers

Fiscalité prélevée sur les frontaliers

Dépenses des frontaliers sur lieu de travail

Dépenses des non frontaliers sur GENEVE

CHARGES

Reversement de fonds frontaliers (CFG)

Charges de centralité

– **Pour la FRANCE**

GAINS

Salaires rapatriés sur France par les frontaliers,

Reversement de la CFG

Dépenses des Genevois sur GENEVOIS Français

CHARGES

Sommes dépensées sur SUISSE par les frontaliers

Coût public supporté par Budget français

Coût du chômage supporté par Pôle Emploi

SOURCES STATISTIQUES

FICHE 03 Vie active, emploi et rémunération du travail du 25 Novembre 2015 de l'OCSTAT

FICHE 04-2013 de l'OST: LES MENAGES ACTIFS DE LA ZONE D'EMPLOI DU GENEVOIS FRANÇAIS FACE AU TRAVAIL FRONTALIER.

OST SYNTHÈSE AIN - HAUTE-SAVOIE – GENÈVE - VAUD 2014

INSEE ZONE D'EMPLOI DU GENEVOIS FRANÇAIS (8219) - DOSSIER COMPLET 2012

Bernard Gaud - Octobre 2016 – « Les équilibres financiers globaux pour les collectivités françaises et suisses frontalières »

Il s'agit ici d'évaluer les retombées économiques que procure cette interface dynamique, de part et d'autre de la frontière, dans les domaines aussi divers que l'emploi, le logement, le développement économique, les déplacements, la formation, la culture...

L'évaluation est faite sur une année définie et à partir de données démographiques, administratives et économiques issues des offices statistiques suisses et français (OCSTAT, INSEE, OST), ainsi que d'études diverses récemment produites concernant les « gains » et les « charges » particulières dues aux échanges transfrontaliers.

La comparaison effectuée n'a de valeur qu'à l'échelle macro-économique et porte sur des ordres de grandeur qui ne peuvent, par nature, qu'être approximatifs.

L'année 2012 permet d'accéder à des données plus précises dans le domaine des coûts publics en France et de la répartition des frontaliers à Genève. Elle a donc été choisie comme année de référence.

CALCUL DU NOMBRE DE FRONTALIERS

Cette donnée paraît évidente mais dans les faits on trouve souvent des chiffres discordants.

La donnée la plus accessible est le nombre de permis de travail mais comme ce document est valable pour 5 ans, il n'est pas forcément représentatif des actifs résidents en France et travaillant réellement dans le canton pour une année donnée.

D'autre part, les Suisses résidant en France, et déclarés comme tels, ainsi que les binationaux n'ont pas de permis. Ils n'apparaissent donc pas dans les calculs.

Il faut encore ajouter les fonctionnaires internationaux qui ont une simple carte de légitimation, et les personnels des missions permanentes et consulats, dont la résidence n'est pas connue dans les données disponibles.

On peut encore signaler le problème des Suisses qui résident en France tout en gardant une adresse à Genève, et qui continuent ainsi à être considérés comme résidents genevois alors que leur résidence principale en France est déclarée comme secondaire.

Pour approcher ces estimations, on s'est basé sur le recensement français dont les données sont disponibles au 1^{er} janvier 2012 et sont reprises dans la fiche 03 *Vie active, emploi et rémunération du travail* du 25 novembre 2015 de l'OCSTAT.

Nombre de frontaliers étrangers actifs à Genève	69 313
Fonctionnaires internationaux résidant en France	9 191
Suisses et binationaux	19 021
Nombre total de frontaliers actifs	97 525
Frontaliers non actifs ou au chômage	12 905
Nombre total de frontaliers actifs ou non	110 430

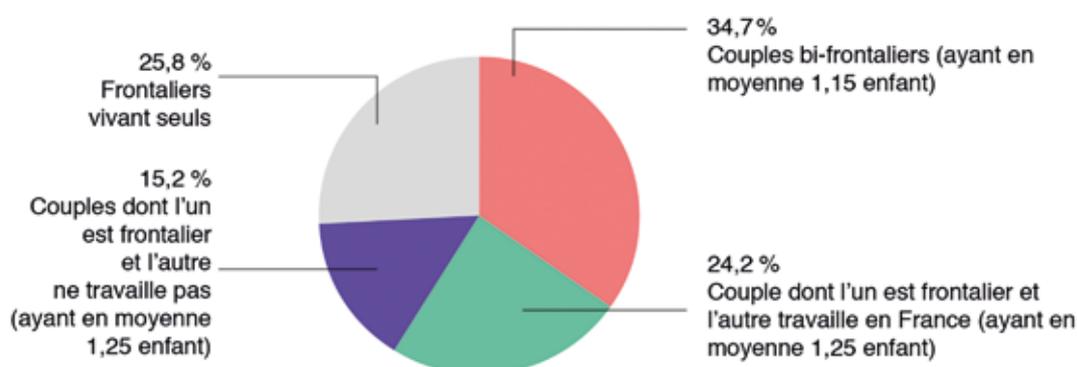
CALCUL DU NOMBRE DE PERSONNES À CHARGE PAR TYPE DE MÉNAGE

On a cherché à mieux apprécier le nombre de personnes à charge dans les ménages frontaliers et leur contribution à la fiscalité française en tenant compte des divers impôts prélevés en France et en Suisse, ainsi que des gains et pertes qui en découlent pour les deux parties.

Il est difficile de définir le nombre des personnes à charge dans les ménages frontaliers. Une étude a été réalisée par l'OST sur ce sujet et fait l'objet de la fiche thématique 4-2013 de l'OST : *Les ménages actifs de la zone d'emploi du Genevois français face au travail frontalier*, dont les valeurs sont données pour 2009.

Selon ces travaux, en admettant que les répartitions n'ont pas notablement varié entre 2009 et 2012, et en appliquant la même répartition à toutes les catégories de « frontaliers » décrites ci-avant, il en résulte le calcul ci-dessous.

➔ Les types de ménage des frontaliers en 2009



Type de ménage	Nombre de frontaliers	Nombre de couples	Nombre moyen d'enfants	Nombre total d'enfants	Total de personnes à charge
Couples bi-frontaliers	38 319	19 159	1,15	22 032	41 191
Couples « mixtes »	26 724		1,25	33 405	60 129
Couples avec un inactif	16 785		1,25	20 981	54 551
Frontaliers seuls	28 491				
Total des personnes à charge résidant en France et vivant avec des revenus frontaliers					181 362

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TRAVAIL DES FRONTALIERS

À Genève

Dans un travail récent, le professeur Charles Hussy calcule que, pour l'année 2009, les charges du canton et des communes genevoises s'élèvent à 22 355 CHF par habitant, soit 22 757 CHF en 2012, étant donné l'inflation de 1,8 %. Il en déduit que, pour les 97 525 frontaliers recensés cette année-là, l'économie réalisée est de 2 219 millions de CHF, puisque ces travailleurs sont formés, soignés, logés... en France.

Sont considérés aussi les dépenses des frontaliers sur leur lieu de travail dans le canton de Genève, la fiscalité qu'ils reversent en Suisse, le reversement des fonds frontaliers en France et les charges de centralité des collectivités genevoises.

Economie pour le canton et les communes	+ 2 219 376 425 CHF
Fiscalité prélevée sur les frontaliers	+ 786 000 000 CHF
Dépenses des frontaliers sur le lieu de travail	+ 897 230 000 CHF
Reversement de fonds frontaliers en France	- 253 561 874 CHF
Charges de centralité du canton et des communes	- 72 000 000 CHF
Résultat positif pour le canton de Genève	+ 3 577 044 551 CHF

On pourrait aussi considérer que si les frontaliers devaient tous être logés à Genève, ils le seraient avec leurs enfants et famille. Le coût porterait donc sur 181 362 personnes, soit un résultat positif de 5,5 milliards de CHF. Or, étant donné l'étroitesse de son territoire et la faible part de citoyens suisses, Genève ne pourrait aller jusque-là. La vérité doit se situer entre ces deux chiffres. **La fourchette de valeur à retenir doit se situer entre 4 et 5 milliards de CHF.**

Dans les collectivités territoriales françaises

Si l'on se place maintenant du côté français, on peut faire un calcul similaire en considérant la masse salariale rapatriée par les frontaliers. Il faut y ajouter le reversement de fonds frontaliers, la part de la fiscalité versée en France au-delà

de l'impôt sur le revenu prélevé en Suisse, ainsi que les achats genevois dans les commerces français évalués, à partir d'une étude de 2012, à 272 millions de CHF (Le calcul des dépenses des Genevois sur le sol français est issu de l'étude de Thomas Hochreutener, du 5 avril 2013).

À ces retombées positives, il faut déduire la part du salaire des frontaliers déversée en Suisse, le coût du chômage largement financé par la France (50 à 70 %), les coûts publics des frontaliers et de leur famille à charge.

En 2014, l'institut Montaigne a tenté d'établir le coût public d'un résident en France, dans une note intitulée : *1 151 milliards de dépenses publiques, quels résultats ?* Si l'on divise le coût total par 64 305 000 habitants, on obtient 17 900 € par habitant, soit 21 838 CHF, au taux de change de 2012. Les frontaliers ne paient pas d'impôt sur le revenu en France mais paient normalement les impôts locaux et les assurances sociales. Le coût résultant de dépenses publiques non couvertes correspond donc à 33 % de la valeur totale de 21 838 CHF.

Les recettes fiscales des collectivités issues des ménages en 2012 s'élèvent à 47 milliards d'euros, soit 728 € ou 888 CHF par habitant. Si l'on ne prend pas en considération les assurances sociales (puisqu'elles donnent lieu à contribution des bénéficiaires), les impôts locaux représentent 181 362 x 888 CHF soit 161 049 456 CHF pour tous les frontaliers et personnes à charge.

Méthode 1

Masse salariale rapatriée partiellement en France par les frontaliers	+ 7 244 624 971 CHF
Reversement de fonds frontaliers en France	+ 253 561 874 CHF
Dépenses des Genevois dans le commerce français	+ 272 000 000 CHF
Contributions fiscales des frontaliers (impôts locaux)	+ 161 049 456 CHF
Fiscalité prélevée en Suisse sur les salaires des frontaliers	- 786 000 000 CHF
Sommes dépensées en Suisse par les frontaliers	- 897 230 000 CHF
Coûts publics en France pour les frontaliers et personnes à charge (hors assurances)	- 2 118 912 095 CHF
Coût du chômage des frontaliers	- 150 000 000 CHF
Résultat positif pour la France	+ 3 979 094 000 CHF

➤ Méthode 2

Si l'on prend en compte la contribution des frontaliers, le déficit de la Sécurité sociale est financé à hauteur de 26 % par les ménages. En 2012, les recettes étaient de 300 milliards d'euros pour 9,6 millions de cotisants, soit 8 125 par cotisant ou 9912 CHF. Pour 101 239 cotisants (hors fonctionnaires internationaux), il faut rajouter 1 003 480 968 CHF aux contributions fiscales des frontaliers.

Masse salariale rapatriée partiellement en France par les frontaliers	+ 7 244 624 971 CHF
Reversement de fonds frontaliers en France	+ 253 561 874 CHF
Dépenses des Genevois dans le commerce français	+ 272 000 000 CHF
Contributions fiscales des frontaliers (impôts locaux)	+ 161 049 456 CHF
Et contribution au déficit de la Sécurité sociale	+ 1 003 480 968 CHF
Fiscalité prélevée sur les salaires	- 786 000 000 CHF
Sommes dépensées en Suisse par les frontaliers	- 897 230 000 CHF
Coûts publics en France pour les frontaliers et personnes à charge (assurances comprises)	- 3 960 583 356 CHF
Coût du chômage des frontaliers	- 150 000 000 CHF
Résultat positif pour la France	+ 3 140 903 913 CHF

La fourchette de valeur s'établit donc entre 3 et 4 milliards selon la méthode retenue.

On peut donc parler de « gagnant-gagnant », pour ce qui est des retombées économiques de la frontière : celles-ci rapporteraient, en France comme en Suisse, plus de 3 milliards de CHF.

Contrairement à ce qui est souvent rapporté, il n'y a donc pas de déséquilibre en faveur de la France. Il apparaît même clairement que les fonds frontaliers contribuent à rétablir un équilibre qui sans eux serait déficitaire.

La construction d'un Grand Genève solide, solidaire et dynamique est donc de l'intérêt de toutes les parties, et c'est dans ce cadre qu'il faut mener les négociations pour trouver, au cas par cas, des solutions équitables (transport, logement, aménagement de l'espace, économie...).

Chaque fois que l'on retarde cette construction, on met en péril des conditions cadres favorables pour tous.

Gilbert Ploujoux, FNAUT

Propositions pour le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération et le Projet de territoire

Gilbert Ploujoux version du 07.10.2016

Ces propositions sont soutenues par l'Association rail Dauphiné-Savoie-Léman (ardsl), membre de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT); l'Association transports et environnement (ATE), section de Genève et la Communauté d'intérêt pour les transports publics (CITRAP), section de Genève.

Ces associations vont dans le sens de toutes les suggestions pouvant être présentées pour les projets de transports publics, dont plusieurs sont déjà l'objet de présentations officielles depuis de nombreuses années, par conséquent la liste ci-dessous ne les reprend pas forcément. Par exemple, un axe fort de Vernier à La Palanterie figure déjà dans la loi H 1 50 sur les transports publics.

En remarque générale, il faut faire en fonction des ressources disponibles, particulièrement en France, et mieux utiliser l'infrastructure existante.

Le covoiturage n'est pas considéré comme la solution, trop souvent il sert de prétexte aux autorités pour ne pas développer les transports publics.

PROJETS EN SUISSE

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la modernisation, la construction ou le renouvellement d'installations ferroviaires dépendent uniquement du Fonds d'aménagement des infrastructures ferroviaires (FAIF) qui agit sur le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les travaux doivent être acceptés dans les étapes d'aménagement de PRODES dont la première étape de travaux financés est fixée à 2025, la suivante à 2030 avec des réflexions qui commencent pour 2040. Par conséquent, le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération est hors circuit de ces décisions, il ne peut être qu'incitatif. Ce qui n'empêche pas de faire des propositions.

Ouverture du tunnel ferroviaire de Châtelaine au trafic voyageur.

- Utiliser ce qui existe déjà pour constituer un véritable RER genevois.
- Ne pas s'interdire cette utilisation pour améliorer les relations avec la ZIMEYSA, voire pour l'aéroport, en évitant une correspondance à Cornavin et en gagnant du temps par raccourcissement du trajet pour les voyageurs de la rive gauche, du Chablais et de la vallée de l'Arve. La proposition mérite un examen en raison de la forte charge de trafic attendue ces prochaines années à Cornavin. Un délestage peut présenter de l'intérêt, d'autant plus que la section à voie unique de Châtelaine à Cornavin de la ligne de La Plaine va perdurer.

Ligne de La Plaine

- Mise en route le plus rapidement possible du service à 15 minutes sur la ligne de La Plaine, avec à cette fin la reconstruction de la gare de La Plaine.
- La halte prévue à Châtelaine est à réaliser le plus rapidement possible.

Ligne Genève – Nyon

Envisager la réalisation d'une troisième voie de Coppet à Nyon pour faire face au trafic futur.

PROJETS EN FRANCE

Voire pour inscrire ces projets dans le Contrat de plan Etat-Région de 2021-2024 ou suivant. Certains entrent plus tôt dans le cadre du Projet de territoire en améliorant aussi les relations à l'intérieur du département tout en offrant de l'intérêt pour le tourisme.

Ligne Genève – Bellegarde – Bourg en Bresse

Obtenir un service aux heures intéressantes pour les travailleurs à partir de Nurieux pour Genève par le prolongement de trains CFF poursuivant le trajet de Bellegarde jusqu'à Nurieux, voire de TER SNCF spécifiques au départ de Genève. L'activation ou la réactivation de certains arrêts est à prendre en compte.

Création d'un P+R avec une nouvelle halte ferroviaire à Cornier près de La Roche-sur-Foron

Le site proposé se trouve en zone agricole près d'un grand poste de distribution haute tension de l'EdF. Il est accessible dans toutes les directions par les autoroutes et routes nationales de la vallée de l'Arve et d'Annecy sans traverser La Roche-sur-Foron, ce qui recouvre une vaste zone de chalandise.

Dans ce lieu devrait se créer dans quelques années un point de croisement supplémentaire pour consolider l'exploitation de la ligne ferroviaire Annemasse – La Roche-sur-Foron. Il faudrait mettre en place une halte jouxtant un parking de 500 places.

Création du shunt de La Roche-sur-Foron

Permet un gain de temps important pour les relations d'Annecy sur Genève et Le Fayet-Saint-Gervais.

Ligne du pied du Jura

Maintien de l'emprise ferroviaire à partir de Collonges-Fort-l'Écluse jusqu'à Gex et au-delà si possible. Il ne doit pas être dérogé à un usage autre que ferroviaire.

Ligne Genève – Bellegarde

Création d'un P+R à Pougny-Chancy. Contrairement à ce qui est mentionné dans les documents, il n'y a aucune réalisation, ni financement à ce jour. Un rabattement par bus depuis Collonges peut présenter de l'intérêt.

Ligne Bellegarde – Saint-Julien – Annemasse

Dans le cadre du projet de territoire, la desserte de cette ligne doit voir une notable augmentation des services ferroviaires. De Bellegarde à Genève cet itinéraire est intéressant selon où l'on se dirige à Genève. L'amélioration est souhaitable entre Valleiry et Annemasse en assurant la desserte fine par bus entre ces deux lieux et les localités environnantes.

Examiner l'intérêt à la réouverture de l'arrêt Bas de Collonges, hors cadre TER mais dans celui d'un RER.

Barreau sud de Saint-Julien

Même à long terme cette branche semble avoir peu d'attrait. Il n'est jamais défini d'où proviendraient les utilisateurs et où ils iraient. L'intégration du Léman express à ce barreau n'est pas évidente maintenant que les travaux de construction du CEVA sont en phase finale de réalisation.

Ligne Annemasse – Evian

- Viser la mise en place d'un P+R à Machilly pour l'ouverture du Léman express sur le vaste terrain disponible à l'ancienne gare marchandises.
- Maintien de l'emprise ferroviaire prévue à Perignier telle qu'elle a été définie.

Pousser à la réalisation de la ligne du Sud Léman

La réouverture de la section Evian – Saint-Gingolf permettrait, entre autre, une relation intéressante pour les habitants de la rive gauche à Genève pour se rendre en Valais, particulièrement dans la région de Monthey et de Champéry. L'attrait touristique dans le cadre du Tour du Mont-Blanc est à prendre en considération.

Note : ce projet sort du cadre géographique du Grand Genève.

Aline Breton, ASTERS

Projet de territoire Grand Genève - Contribution environnementale

CONTEXTE

Le territoire du Grand Genève connaît une des plus fortes croissances urbaines d'Europe. Son patrimoine naturel et culturel et sa qualité de vie sont mis sous tension.

Dès **2007**, l'adoption de la charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a permis l'élaboration d'un schéma s'articulant autour de trois grands volets complémentaires : **l'urbanisation, la mobilité et l'environnement**.

Cette charte insiste sur le point que « tous les territoires partenaires de l'agglomération ont conscience de ces enjeux et font de la **préservation de l'environnement, des espaces agricoles et naturels sensibles une première priorité de leurs planifications**.

Dans cette perspective, le Projet d'agglomération s'est fixé plusieurs objectifs spécifiques et a défini des engagements vis-à-vis de la préservation des espaces naturels et paysagers ainsi que de leurs interconnexions (fiche 135 - Projet d'agglomération).

Cette volonté exprimée par les partenaires du Projet d'agglomération s'inscrit dans une prise de conscience globale et un contexte général de **perte de la biodiversité et de fragmentation des milieux naturels**. Dans ce cadre, les stratégies et méthodes de protection et de la valorisation de la nature ont évolué et s'appuie notamment sur la construction de **réseaux écologiques**. Leur prise en compte est ainsi prévue par la loi Grenelle (Trames vertes et bleues) pour les partenaires français mais également au travers d'outils contractuels tels que les contrats verts et bleus portés par la Région Rhône-Alpes. Côté suisse, un réseau écologique national a été défini et se traduit sur les cantons de Genève et de Vaud au travers des Plans directeurs cantonaux.

Sur le territoire du Grand Genève, des études débutées dès 2009 ont permis, par secteur, de mettre en évidence les valeurs patrimoniales ainsi que les corridors d'importance, les enjeux majeurs du secteur et des mesures qui pourraient être mises en œuvre afin de maintenir, restaurer et améliorer les réseaux écologiques fonctionnels (corridors et milieux) :

- 4 contrats corridors ont d'ores et déjà été signés et sont en cours de mise en œuvre : Arve-Lac, Champagne-Genevois, Vesancy-Versoix, Mandatement – Pays de Gex et Jura-Promenthouse.
- 2 sont en cours d'élaboration : Salève-Voirons, Bargy-Glières-Môle.

Concernant les enjeux habitats et espèces, divers programmes transfrontaliers ont été menés ces dernières années et d'autres sont en projet sur le Grand Genève à partir de 2016, notamment

- Plan d'actions transfrontalier sur la connaissance et la conservation des Azurés 2016-2019 porté par Asters, Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Savoie et le canton de Vaud
- Programme lisières et paysages urbains 2016-20189 porté par l'Hepia et la CSTB (Centre scientifique et technique du bâtiment)
-

Le projet de territoire du Grand Genève 2016-2030 affiche aujourd'hui la **volonté d'une agglomération multipolaire, compacte et verte**, avec une orientation forte pour une stratégie Air-Climat.

PERSPECTIVES ET ACTIONS A INSCRIRE DANS LE PROJET DE TERRITOIRE A PARTIR DES OBJECTIFS SUR LA BIODIVERSITE AFFICHES

(d'après le diaporama présenté au Forum d'agglomération le 11/04/2016)

- 1) Incorporation des corridors biologiques dans la planification urbaine**
 - Poursuivre et développer la prise en compte des espaces naturels et corridors dans les documents d'urbanisme
 - Faire un lien étroit avec les perspectives de croissance du Grand Genève : définir des objectifs de densité et de limitation de la consommation d'espace

- 2) Assurer des continuités biologiques depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain**
 - Poursuivre la dynamique engagée sur les corridors : renouveler les premiers contrats qui arrivent à terme en 2018
 - Etre ambitieux en termes de moyens et de projets de territoire

- 3) Ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel**

- 4) Préserver les espèces et valoriser les espaces naturels.**
 - Définir et mettre en œuvre une stratégie de préservation des espaces naturels en lien avec les objectifs de croissance et de mobilité
 - Développer les liens entre la gestion des espaces naturels et le maintien d'une agriculture responsable
 - Renforcer l'échange et la coopération transfrontalière concernant la gestion d'espaces et d'espèces protégées.
 - Développer des actions transfrontalières de conservation et de réintroduction d'espèces à enjeux sur le Grand Genève : glaïeul des marais, littorelle, la petite massette, l'Orchis paustris et la gratiole officinale et d'habitats : zones humides, prairies sèches...

Sandra Robyr, FSU

UNE VISION... « à mettre en œuvre de manière efficace »

Le Projet d'agglomération est en phase de mise en œuvre. Même si d'autres scénarii doivent être élaborés, il faut lister et entreprendre des actions à court terme, même petites, qui concernent non seulement les infrastructures de transports, mais aussi les espaces publics, les milieux naturels, des manifestations culturelles, etc., et qui pourraient être financées par les collectivités, des privés (entreprises), des associations, etc.

Il ne faut pas attendre que le projet soit abouti, fini, parfait..., et il convient d'entretenir les liens établis entre les divers acteurs lors des processus de projet PACA.

Il conviendra de ne pas abandonner ces démarches ré-ouvertes, les étapes de PA1-2-3... devant être considérées comme des moments spécifiques à l'intérieur d'un processus vivant et actif.

PLAN GUIDE

Le « plan guide » synthétisait les options issues des démarches PACA. Nous nous demandons de quelle façon il a été pris en compte et de quelle façon, le cas échéant, il est repris et poursuivi.

Les documents soumis à notre appréciation ne permettent pas en effet d'évaluer comment cette échelle d'information, de granulométrie plus fine, se répercute sur le schéma d'agglomération, dont nous nous réjouissons néanmoins qu'il soit désormais bien nommé « projet de territoire ».

Définition

Le plan-guide est l'image directrice du Projet d'agglomération, qui précise les dispositions d'ensemble pour l'urbanisation, le paysage, l'environnement et la mobilité, sur un ou des périmètres définis (PACA).

Evolutif dans le temps, le plan-guide doit être mis à jour au fur et à mesure du développement du projet. Il permet de phaser les interventions futures.

C'est un document de référence qui guide l'action à court terme dans le cadre d'une vision de territoire à long terme.

Il définit les étapes de mise en œuvre ultérieures.

Remarques

L'image du plan guide global - ou de ses parties (PACA) - n'est pas assez présente et utilisée dans la sphère publique ; il apparaît comme un instrument de spécialistes, connu avant tout des personnes qui ont travaillé sur le Projet d'agglomération alors qu'il devrait être parmi les premières images disponibles, rapidement accessibles, sur le site internet du Grand Genève... (on y trouve la carte du schéma, mais pas celle(s) du plan-guide...).

C'est en effet un instrument « transversal », qui articule plusieurs territoires (agglomération, diffus, etc.) et conjugue les divers volets sectoriels (urbanisation, transports, nature, agriculture...).

D'autres aspects devraient s'y greffer et y trouver leur expression territoriale: l'environnement, le socio-culturel, l'économie, la formation, etc.

Son mode de représentation devrait permettre d'en faire un outil évolutif, vivant et se bonifiant au gré de ses adaptations.

Ce devrait être un instrument souple et simple à manipuler pour des mises à jour régulières ; les dernières études ont-elles déjà été intégrées ?

Peut-être que des zooms sont nécessaires, car toutes les infos ne peuvent y être reportées ? Peut-être qu'en complément, une carte synthétique de coordination serait utile, qui articule localisation des mesures et phasage (cf. carte des mesures / phasage) ?

AUTRES

Les points suivants ont par ailleurs été discutés et méritent d'être relevés, exprimés ci-dessous dans un ordre non hiérarchisé.

Territoire diffus

Ce territoire se développe considérant les potentiels constructibles existants et les conditions d'accueil proposées: proximité de la campagne, coûts des logements, etc.

Les documents soumis à notre appréciation ne nous permettent pas d'estimer de quelle façon le territoire diffus, désormais pris en compte, est réellement appréhendé. En effet, s'il appartient désormais au diagnostic, s'étant de fait développé ces dernières années, il ne nous apparaît pas clairement qu'il ait encore véritablement fait l'objet d'une démarche de projet. Une vision et des objectifs clairs nous sembleraient pourtant utile, s'agissant d'un territoire « fragile » sur lequel s'exercent désormais de nombreuses pressions.

Les modalités de son évolution devraient être définies dans le Projet d'agglomération, afin de répondre aux attentes des politiques et afin d'anticiper les problèmes récurrents d'infrastructures de transports (desserte TP...) et d'équipements (école, crèche...).

Patrimoine

Le patrimoine n'est pas ouvertement abordé dans le Projet d'agglomération. L'histoire du territoire du bassin franco-valdo-genevois, son évolution, est proposée à travers quelques atlas récemment élaborés. Quels éléments caractérisent le territoire du Grand Genève et lui confèrent une identité?

Si, au sein de l'agglomération, le thème peut être abordé lors du développement et du changement d'échelle des projets, la question demeure entière pour le reste du territoire. Le « patrimoine naturel » y est interrogé dans le cadre du plan paysage; qu'en est-il du patrimoine bâti? Cette approche permettrait non seulement de parler conservation et rénovation des bourgs, villages et hameaux, mais aussi d'imaginer les contours du développement du territoire diffus.

Mobilité

Le concept de mobilité tel qu'il est énoncé (TIM TP et MD), doit être l'occasion de relancer la priorité sur les voies vertes d'agglomération, tout comme les P+R et stratégies de rabattement sur les pôles TP (tram et ferroviaire) existants.

Paysage

Nous comprenons l'enjeu central lié aux infrastructures, étroitement lié aux possibilités de demander des co-financements à la Confédération, mais regrettons qu'urbanisation et paysage semblent en pâtir, paraissant être traités de façon marginale.

Y a-t-il un développement à faire du Plan paysage 2 (dit « Projet de paysage II ») réalisé dans le cadre du PA2? Est-il encore à l'ordre du jour...? Ce sont les connections (barrettes) qui relient les « 35 espaces à enjeux paysagers » et qui permettraient ainsi de compléter le maillage généralisé en s'appuyant sur des entités territoriales, la version 2012 étant encore trop schématique.

Et puis, il conviendrait de poursuivre les travaux des PPP (Projet de paysage prioritaire), soit dix identifiés en 2012, trois développés (pénétrante de l'Arve, Le Cœur Vert et le Bois des Rosses/Annemasse) et un en attente de validation (Arande-Lathoy). Citer ces études et schématiser leur périmètre (d'influence?) ne nous semble pas suffisant, sachant qu'ils contiennent de véritables options qui gagneraient à être questionnées et mises en cohérence à l'échelle de l'agglomération. degré d'avancement est parfois inégal.

Jacques Sottini, Pro vélo Genève

PRO VELO GENEVE

La place du vélo dans le Projet d'agglomération 3

- **Préambule**

On ne peut pas considérer la mobilité indépendamment des questions liées à la santé des êtres humains et de la planète. Il est donc important de se pencher sur les engagements du canton en la matière. Genève s'est dotée récemment d'un « plan climat cantonal », ainsi que d'une stratégie pour la protection de l'air (« Stratégie de protection de l'air 2030 »).

Pour le plan climat, concernant les gaz à effet de serre, il s'agit, d'ici 2030 « de réduire de 40 % les émissions liées au déplacement de personnes et au transport de marchandises, essence et diesel confondu, sans prendre en compte les déplacements en bus/tram/train/bateau... ».

Pour ce qui est de la protection de l'air, parmi un ensemble de mesures, « le canton de Genève s'est fixé comme objectif volontariste de réduire les émissions de PM10 à l'horizon 2030 de 18 % par rapport à l'état 2005. Pour les PM10, les immissions supérieures à la valeur limite OPAir continuent à se concentrer sur le centre-ville, une partie de l'agglomération et l'aéroport. ». On voit que ce dernier objectif est loin d'être satisfaisant pour la santé des habitants. Il faut préciser que le trafic routier représente environ un tiers de ces émissions (source : « Stratégie de protection de l'air 2030 »).

Les espoirs fondés sur les améliorations technologiques liées aux normes européennes pour les véhicules doivent être revus aujourd'hui à la lumière des différents scandales révélés depuis une année et touchant la plupart des constructeurs automobiles. **Pour répondre sérieusement à ces défis, un transfert modal massif est nécessaire.** Les transports publics devront ainsi progressivement répondre à des besoins considérables. Si on agit réellement et de manière significative, dans les zones très denses, les limites de capacité de transport des bus et des trams risquent d'être rapidement atteints. Par ailleurs, dans les zones moins denses, l'automobile et le deux-roues motorisé, comme moyen de rabattement sur les lignes de transports publics, ne représentent souvent pas le moyen le plus rationnel (pollution et besoin d'espace en zone dense pour construire des park and ride).

Ces éléments nous amènent à considérer que **le vélo, mécanique ou à assistance électrique, représente un moyen de transport – dans sa complémentarité avec les transports publics – doté d'un très fort potentiel de développement.**

Soit pour se déplacer avec un minimum de contraintes dans les zones denses en soulageant les transports publics, soit comme moyen de rabattement sur les lignes de transports publics, soit encore comme moyen de transport autonome sur des distances même importantes (jusqu'à 15 km grâce à l'assistance électrique), le vélo doit être mis en avant dans les projets de développement de l'agglomération. Si le développement de la mobilité douce apparaît très souvent dans les objectifs généraux concernant la mobilité, les projets concrets et leur financement – pourtant modeste en comparaison avec le rail et la route – manquent souvent. **Ce plan d'agglomération 3 doit donc mettre en avant les mesures permettant de concrétiser les potentialités du vélo. Ceci en lien d'une part avec le contexte général d'accroissement de la population et des demandes de mobilité et d'autre part avec la nécessité de prendre les mesures concrètes pour préserver notre environnement.**

- **Principes généraux pour une mise en oeuvre**

Pour que le vélo puisse jouer le rôle esquissé plus haut, il est important de réaliser sans attendre des aménagements cyclables de qualité. Cela signifie attractivité des itinéraires, fluidité, sécurité, et réseau bien connecté aux gares, terminus de TP et autres centralités pour favoriser une multi-modalité nécessaires pour les distances importantes.

Sur les axes les plus importants, il s'agit de promouvoir de véritables «voies-express vélo» avec une priorité aux carrefours donnée au vélo sur les modes de transport motorisé. En lien notamment avec l'usage en fort développement du vélo électrique, cela permet de rendre le vélo réellement attractif pour des distances moyennes (jusqu'à 15 km environ).

Les gares, arrêts TP et autres centralités doivent être équipés de places de stationnement sécurisées, soit sur la voie publique, soit dans des locaux couverts et fermés. A proximité de ces lieux, des services doivent être mis à disposition : petites réparations, gonflage, informations.

La signalisation des parcours est importante. Elle peut être accompagnée de cartes, d'applications mobiles, aidant les usagers à visualiser les meilleurs parcours.

Schéma cyclable d'agglomération

Un travail important a été déjà réalisé, permettant de définir 50 itinéraires à mettre en place prioritairement au niveau de l'agglomération. Nous souhaitons que leur réalisation soit inscrite dans le plan d'agglomération 3.

- **Objets concrets mis en évidence par PRO VELO Genève**

Les éléments qui suivent concernent plus spécifiquement le canton, mais constituent, selon nous, des aménagements d'intérêt plus global. Nous souhaitons que le Projet d'agglomération 3 puisse en accompagner la réalisation.

- **Voie Verte d'agglomération**

La Voie Verte d'agglomération, d'Annemasse à Saint Genis doit constituer une priorité, comme symbole fort du développement des mobilités douces.

- **Rade**

Trois tronçons : du pont du Mont-Blanc à la croisée avenue de France-rue de Lausanne, le pont du Mont-Blanc et le quai Général Guisan jusqu'au quai Gustave Ador, l'avenue Pictet-de-Rochemont et la rue Versonnex.

Ces trois tronçons, sont à envisager de manière autonomes, parce qu'ils se relient à de nombreux itinéraires. Les usagers ne les enchaînent pas forcément.

Ils doivent être équipés d'aménagements sûrs et suffisamment généreux. Si on opte pour une piste bi-directionnelle, celle-ci doit être complétée d'aménagements plus légers sur l'autre côté de la route, afin de ne pas obliger les usagers à traverser deux fois les flux automobiles inutilement. Le carrefour pont du Mont-Blanc-quai du Mont-Blanc doit être revu pour permettre tous les mouvements cyclistes de manière fluide (accès au quai des Bergues, traversée pour entrer sur la piste bidirectionnelle s'il y en a une). Dans la perspective d'une complémentarité train-vélo, l'accès au centre-ville depuis la gare CEVA des Eaux-Vives est essentielle (Pictet-de-Rochemont-Versonnex). Idem pour l'accès au pont du Mont-Blanc, soit depuis les Eaux-Vives, soit depuis Cornavin.

- **Rue Ferdinand Hodler**

L'extrémité de la pénétrante (soit l'ensemble de la rue) venant et en direction de la route de Malagnou doit être équipée, de manière à sécuriser l'itinéraire jusqu'au centre-ville.

- **Boulevard des Tranchées**

Le contre-sens cyclable doit être étendu à l'ensemble du boulevard. Il permet d'éviter la rue de Contamines, itinéraire peu sûr et détour important.

- **Goulet de Chêne-Bougeries**

L'aménagement du goulet pour les vélos est une priorité absolue.

- **Pont de la Coulouvrenière-Boulevard Georges-Favon**

Le pont de la Coulouvrenière constitue un axe majeur pour la circulation vélo à Genève. L'absence d'aménagements de qualité, directs et sécurisés, sur le pont et dans son prolongement n'est plus acceptable. La cohabitation piétons-vélos sur le pont est actuellement utile, mais n'est pas souhaitable à plus long terme (conflits piétons-vélos et saturation au niveau de la capacité de passage). Le boulevard doit être équipé dans les deux sens jusqu'à la place du Cirque.

- **Route de Meyrin**

En direction de Meyrin, voir pour aller du côté de Saint-Genis, il manque un important maillon de la pénétrante cyclable, au niveau du franchissement de l'autoroute. Une passerelle est prévue dans le PAMD. Ce secteur doit être équipé avant 2020.

- **Traversée de Châtelaine et franchissement du carrefour sous le pont de l'Ecu**

Sur l'axe Genève-Vernier, la traversée de Châtelaine et le franchissement du carrefour sous le pont de l'Ecu doivent être équipés rapidement, dans les deux sens.

- **Route de Lausanne (de la place Albert Thomas au Vengeron)**

La présence de places de parking (côté lac) et l'étroitesse de la piste (côté Jura) font que ces aménagements doivent être revus rapidement. Ils ne correspondent plus au besoin du trafic pendulaire et de loisirs.

- **Traversée de Versoix**

La traversée de la localité par la route Suisse nécessite des aménagements cyclables larges et sécurisés.

- **Route de Colovray**

C'est un des passages obligés pour accéder au nord du canton. Or cet axe n'est pas aménagé pour les vélos. A équiper d'urgence.

- **Passerelle stade de la Praille-avenue Eugène Lance**

Venant de la ville ou de Carouge, en direction de Lancy Plan-les-Ouates, il n'y a que deux accès vélo : Pont Rouge et Bachet. Une passerelle à la hauteur de l'avenue Vibert permettrait à une partie des cyclistes un accès plus direct entre quartiers, en évitant les axes routiers principaux.

- **Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie**

Une partie de l'itinéraire, à travers le parc des Evaux, a été ouverte il y a quelques années. Il est bien fréquenté, mais son état est très dégradé. La poursuite du tracé en direction de la ville, en lien avec le développement de Bernex-est et de Bernex-nord est importante, tant comme axe de loisirs que pour le trafic quotidien.

- **Pont de Lancy**

Depuis les Esserts jusqu'au carrefour avec la route du Grand Lancy, il n'y a pas d'aménagement cyclable à la descente. Tant pour la sécurité des cyclistes que pour la fluidité du trafic, un aménagement est nécessaire.

Nicole Duruz, Comité transfrontalier de la santé

Contribution du Comité Transfrontalier de la Santé à la Commission PA3.

Fait à Veigy-Foncenex, le 7 Juin 2016

P. le Comité Transfrontalier de la Santé - Nicole Duruz - Présidente

La contribution que nous vous proposons identifie les problèmes de santé transfrontalière, énonce les indicateurs à obtenir, et ébauche quelques solutions.

Identification des problèmes et indicateurs souhaitables.

I) Les habitants du Grand Genève affiliés à la Sécurité Sociale doivent aller à Grenoble ou à Lyon s'ils ont besoin de soins nécessitant des prestations universitaires. Cette contrainte est particulièrement astreignante pour ceux qui résident dans le Nord du Département de Haute Savoie. Elle est encore plus pénible et coûteuse s'il s'agit de traitements ambulatoires courts et répétés.

Indicateurs: - liste des prestations qui ne sont délivrées qu'en milieu universitaire.

- nombre de patients ayant recours à ces prestations.
- évaluation de leur coût en France et en Suisse.

II) Le pays de Gex et la Haute Savoie connaissent une pénurie de médecins, particulièrement de médecins généralistes et de certains spécialistes.

Indicateurs:

- densité médicale dans ces régions.
- attente moyenne des patients pour obtenir un rendez-vous.

III) Les patients de ces régions sont parfois victimes de délais trop longs pour l'obtention d'un examen d'imagerie médicale (Scanner, IRM, Pet Scan, etc...)

Indicateurs:

- nombre et nature de ces examens.

IV) Les hôpitaux régionaux de Hte Savoie souffrent de l'exode des infirmières, formées pour la plupart à Thonon, Annemasse et Annecy, vers Genève qui n'en forme pas suffisamment pour ses besoins.

Indicateurs:

- nombre d'infirmières travaillant à Genève, provenant et formées en France; pourcentage.
- coût d'une formation d'infirmière.

V) Les jeunes français résidant dans le pays de Gex et la Hte Savoie désireux de suivre une formation paramédicale (kinésithérapie, diététique, radiologie etc) doivent se rendre à Grenoble ou Lyon.

Indicateurs:

- nombres de jeunes intéressés.
- coût de la formation.

Ebauche de quelques solutions.

Création d'une école d'infirmières ainsi que des écoles paramédicales communes aux deux pays avec équivalence des diplômes.

Application du principe de subsidiarité, soit la possibilité de se faire soigner dans un pays limitrophe si l'offre du pays de résidence est insuffisante, principe fondamental de l'UE, dont la Suisse fait partie en matière de santé à travers les accords bilatéraux.

Evaluer financièrement comment certains avantages concédés par un territoire peuvent compenser les avantages procurés par un autre territoire (formation infirmière contre formation paramédicale ou ...)

Proposer un nouveau système d'assurance spécifique aux habitants du Grand Genève affiliés à la Sécurité Sociale. Il s'agirait d'une complémentaire qui prendrait en charge la différence du coût d'hospitalisation entre les CHU de Grenoble ou Lyon et le CHU de Genève pour les uniques prestations requérant des soins universitaires.

Cette assurance couvrirait également les frais des examens médicaux dont le délai pour les obtenir est trop long.

Cette assurance couvrirait également les consultations des généralistes du pays de Gex et de la Haute Savoie faisant partie du Grand Genève au tarif suisse, résolvant ainsi en partie la pénurie de médecins et permettant aussi l'installation de médecins suisses dans ces régions.

Certains frais causés par cette coopération de santé transfrontalière, en particulier une partie de l'assurance complémentaire, pourraient être assumés par le Fonds Transfrontalier de Financement (FTF) s'il est créé.



Agricultures et territoires - Chambre d'agriculture de l'Ain Agricultures et territoires - Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc 73 /74

Projet d'agglomération 3^{ème} génération : propositions pour l'agriculture

Le contexte de l'agriculture

L'agriculture est une activité stratégique sur les territoires car :

- Sa mission première est de nourrir les hommes.
- Elle maintient une économie et de l'emploi non délocalisables, ancrés durablement dans les territoires.
- Elle contribue au développement d'autres secteurs économiques, fortement ancrés dans les territoires : artisanat, transport, industries agroalimentaires, tourisme ... Les emplois ainsi induits forment un socle de l'économie des territoires.

- Elle joue un rôle prépondérant dans la gestion de l'espace et la préservation des ressources naturelles.

Mais l'agriculture est aujourd'hui fragilisée par :

- La consommation de foncier agricole. En 10 ans, l'agriculture a perdu 7000 hectares dans l'Ain et 9 000 en Haute-Savoie.
- Un décalage entre la réalité agricole et la perception de l'agriculture par la société.
- Une diminution des actifs agricoles.
- Une accumulation de difficultés : baisse des prix sur les marchés mondiaux, volatilité des cours, conditions climatiques particulières, inflation réglementaire et normative impactant fortement la productivité et la compétitivité, baisse des aides PAC.

Les défis pour l'agriculture dans les prochaines années

Sur le plan économique :

- veiller à préserver, sur tout le territoire, un tissu d'entreprises économiquement viables, à haute performance économique, technique et environnementale, avec des projets solides permettant une vision à long terme.

Sur le plan humain :

- en renforçant l'attractivité du métier, en maintenant un nombre d'actifs suffisant qui soient maîtres de leurs outils de travail, qui puissent vivre de leur métier et en contribuant à l'aspiration de qualité de vie des nouvelles générations.

A l'échelle du territoire :

- en déclarant l'agriculture comme activité économique stratégique et transversale, jouant un rôle essentiel sur l'entretien de l'espace et la qualité des paysages,
- en préservant du mieux possible le foncier agricole, en associant les agriculteurs aux initiatives locales et aux projets de territoires.

Les nouvelles actions agricoles que nous proposons pour le Projet d'agglomération 3^{ème} génération

- Relancer l'action sur la « communication positive » : communiquer sur les impacts positifs de l'agriculture sur le territoire, mettre en relief tous les services rendus par les agriculteurs au service de la collectivité pour changer le regard des autres, leur redonner la fierté de leur métier : faire une liste de ces services rendus, la diffuser largement. Aller vers le public non initié par des conférences, des campagnes de communication en ville.
- Etudier de nouveaux modes de transmission des exploitations agricoles par la recherche de nouveaux modes de financement du capital (ne pas financer le capital à chaque renouvellement d'exploitant, introduire des capitaux extérieurs, dissocier capitaux structurels et capitaux de fonctionnement ...). Etudier ce qui se fait de part et d'autre de la frontière, dans d'autres secteurs d'activités (artisanat), voir ce qui serait transposable en agriculture, à quelles conditions.

- Développer l'emploi partagé (services de remplacement, groupements d'employeurs) : en étudiant, de part et d'autres de la frontière, les solutions existantes, leurs points forts, leurs faiblesses, les manques et les façons d'y remédier.
- Partager les scénarios d'évolution climatique et les conséquences sur l'agriculture. Analyser les solutions possibles à l'échelle du territoire et proposer des programmes d'actions adaptés (par exemple, adaptation de la conduite des élevages qui seront confrontés à l'apparition de nouvelles maladies, qui devront adapter leurs bâtiments ...).
- Développer l'approvisionnement et la consommation de produits locaux : en permettant la mise en œuvre de systèmes alimentaires territorialisés (SAT) : mise en réseau des producteurs, transformateurs et distributeurs présents sur un territoire pour les inciter à travailler ensemble à une échelle locale.

Les actions agricoles déjà présentes dans le PA2 que nous souhaitons conserver pour le Projet d'agglomération 3^{ème} génération

- **fiche 110: ancrer et valoriser les espaces agricoles dans les stratégies d'aménagement du territoire**

110-a : protéger les espaces agricoles du territoire

- retravailler sur les indicateurs de suivi de la consommation de foncier pour les clarifier, les rendre exploitables et les diffuser auprès des élus locaux
- conserver le point sur la protection des grandes entités agricoles cohérentes

110-b : appuyer et encourager les collectivités pour concrétiser la prise en compte des espaces agricoles

- les différents points sont toujours d'actualité, donc à conserver. Nous insistons sur l'intérêt de la création d'un label de bonne prise en compte de l'agriculture. Nous ne souhaitons pas aller vers la création de zones d'activités dédiées aux activités agricoles mais insistons sur la nécessité de protéger le foncier sur le long terme par la mise en place d'outil tels que les ZAP côté français.
- en France, il faut désormais parler de mise en place de PLUi et non plus de PLU.

110-c : favoriser l'installation et la transmission de l'activité agricole

- ce point est essentiel et soit se concrétiser dans le PA 3. Voir la proposition sur l'étude de nouveaux modes de transmission.

- **fiche 111 : renforcer les filières agricoles pour « produire local » et « manger local »**

111-a : préciser l'offre et la demande en produits locaux

- cette analyse reste nécessaire et pourra servir de base à la mise en place d'un SAT (voir ci-dessus)

111-b : développer des outils de production, transformation, distribution

- nous retenons le 2^{ème} point sur les circuits courts : encourager le développement des circuits courts et l'approvisionnement en produits locaux à l'échelle de l'agglomération, notamment pour la RHD

111-d : communiquer sur l'agriculture locale/régionale - voir notre proposition sur la relance de l'action « communication positive »

– **fiche 112 : affirmer et développer la multifonctionnalité de l'agriculture**

112-a : développer les réseaux agro-environnementaux

- il est nécessaire de conserver des moyens d'animation pour les RAE en place, qui, pour certains, n'en sont qu'à leurs débuts et doivent aller plus loin que la seule mise en œuvre de MAEC.

112-b + 112-e : Améliorer le cadre de vie via un usage non conflictuel des espaces agricoles périurbains / intégrer les aspects de la multifonctionnalité dans les stratégies de communication

- ce point est toujours nécessaire et pourrait prendre la forme d'un guide « de bon voisinage » diffusé sur l'ensemble du territoire pour faciliter la cohabitation entre les agriculteurs et les autres habitants

112-d : Encourager la diversification des prestations de l'agriculture

- ce point reprend la proposition d'établir une liste de tous les services pouvant être rendus par l'agriculture au territoire, et de diffuser cette liste auprès des collectivités afin de les encourager à faire appel aux agriculteurs.

Annexe 5 : Les 14 PV de réunions de la commission

A disposition sur l'intranet Grand Genève

Annexe 6 : Les présentations du Cabinet GÜLLER GÜLLER et les fiches techniques des équipes du Projet PA3/PTGG

A disposition sur l'intranet Grand Genève

Annexe 7 : Le rapport mobilité partagée adopté par le Forum d'agglomération en 2015

A disposition sur l'intranet Grand Genève

Annexe 8 : Le rapport financement, adopté par le Forum d'agglomération en 2015

A disposition sur l'intranet Grand Genève

Annexe 9 : Le rapport identité, adopté par le Forum d'agglomération en 2015

A disposition sur l'intranet Grand Genève

Grand Genève

AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE

