

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



# Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



Stratégies et priorités 2030

Décembre 2007

**CRFG**  
comité régional franco-genevois





## Comité de pilotage

### Canton de Genève

Robert Cramer, Conseiller d'Etat, Département du territoire (DT) et  
Co-président du Projet d'agglomération  
Mark Muller, Conseiller d'Etat, Département des constructions et des technologies  
de l'information (DCTI)  
Pierre-François Unger, Conseiller d'Etat, Département de l'économie et de la santé (DES)

### Ville de Genève

Sandrine Salerno, Conseillère administrative

### Association des communes genevoises (ACG)

Serge Dal Busco, Maire de Bernex et président de l'ACG  
Jean-Marc Mermoud, Maire de Pregny-Chambésy et vice-président de l'ACG

### Canton de Vaud

Jean-Claude Mermoud, Conseiller d'Etat, Département de l'économie (DEC) et  
Co-président du Projet d'agglomération

### Conseil régional du District de Nyon

Pierre-André Romanens, Président

### Ville de Nyon

Claude Dupertuis, Municipal

### Préfecture de la Région Rhône-Alpes

Jacques Gérard, Préfet de la Région Rhône-Alpes

### Sous-préfecture de Gex

Olivier Laurens-Bernard, Sous-Préfet

### Sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois

Luc Vilain, Sous-Préfet

### Conseil régional Rhône-Alpes

Roger Vioud, Conseiller régional

### Conseil général de l'Ain

Jocelyne Boch, Vice-Présidente du Conseil général

### Conseil général de la Haute-Savoie

Claude Nanjod, Conseiller général

### Association régionale de coopération du Genevois (ARC)

Bernard Gaud, Président de l'ARC et Co-président du Projet d'agglomération  
Etienne Blanc, Vice-président de l'ARC  
Robert Borrel, Vice-président de l'ARC  
Bernard Fichard, Vice-président de l'ARC

**Le principe de parité est réaffirmé au sein du Comité de pilotage. Les modalités du respect de ce principe seront précisées entre les partenaires ultérieurement.**



## Comité de projet

### Canton de Genève

Bernard Leutenegger, Chef du service de la planification directrice cantonale et régionale, Département du territoire (DT)  
Yves Delacrétaz, Directeur de l'Office cantonal de la mobilité, Département du territoire (DT)  
Sylvie Cohen, Directrice du service des affaires extérieures, Département du territoire (DT)

### Ville de Genève

Daniel Schmitt, Adjoint de direction, Service d'urbanisme

### Association des communes genevoises (ACG)

René Monnet, Représentant de l'ACG

### Canton de Vaud

Hubert Silvain, Service du développement territorial, Département de l'économie

### Conseil régional du District de Nyon

Patrick Freudiger, Secrétaire général

### Ville de Nyon

Isabel Garcia, Urbaniste, Service d'urbanisme

### Sous-préfecture de Gex

Dominique Colin, Chef du service aménagement durable et prospective, Direction départementale de l'équipement

### Sous-préfecture de Saint-Julien-en-Genevois

Gérard Justiniany, Directeur, Direction départementale de l'équipement de la Haute-Savoie

### Conseil régional Rhône-Alpes

Martine Robin, Responsable du service des contrats territoriaux, Direction des politiques territoriales

### Conseil général de l'Ain

Florence Le Coz, Responsable du service aménagement du territoire et affaires européennes

### Conseil général de la Haute-Savoie

Karelle Hezard, Responsable du service aménagement du territoire, aides à la pierre

### Association régionale de coopération du Genevois (ARC)

Marie-Christine Massin, Directrice générale adjointe Aménagement du territoire, relations transfrontalières, Communauté de communes du Genevois  
Magali Brogi, Responsable du service aménagement et relations transfrontalières, Communauté de communes du Pays de Gex  
Benoît Duperthuy, Directeur, Syndicat d'études du Genevois haut-savoyard  
Ingrid Carini, Chargée de mission aménagement et développement du territoire, Communauté de communes du Bas-Chablais



## Elaboration technique

À Sophie Lin

### Equipe Projet d'agglomération

Nicole Surchat-Vial,	Cheffe de projet (Genève), Département du territoire (DT)
Frédéric Bessat,	Chef de projet (France), Association régionale de coopération du Genevois (ARC)
Marianne Baudat,	Chargée de mission coopération métropolitaine
Marie Bro,	Chargée de communication
Frédéric Josselin,	Chargé de mission
Christelle Petex,	Assistante

### Equipe administration

Benoît Ziegler,	Département du territoire du canton de Genève, Office cantonal de la mobilité
Bruno Beurret,	Département du territoire du canton de Genève, Domaine aménagement du territoire
Gilles Mulhauser,	Département du territoire du canton de Genève, Domaine nature et paysage
Gilles Wachsmuth,	Département du territoire du canton de Genève, Domaine protection de l'environnement
Gérard Widmer,	Département du territoire du canton de Genève, Office cantonal de la mobilité

### Mandataires

Metron SA,	Stahlrain 2, cp 253, CH 5201 Brugg - info@metron.ch
atelier b + m	architectes sia-fas, 3 clos de la Fonderie, CH 1227 CAROUGE - bm@ar-ter.ch
Müller, Romann & Schuppisser,	transport et développement territorial, Zypressenstrasse 76, CH 8004 Zurich - info@mrs-zh.ch
Transitec ingénieurs conseils SA,	avenue des Boveresses 17, CH 1010 Lausanne - lausanne@transitec.net
CITEC Ingénieurs-Conseils,	route des Acacias 47, cp 1711, 1211 Genève 26 - citec@citec.ch
CSD Ingénieurs Conseils SA,	avenue Industrielle 1, CH 1211 Carouge - geneve@csd.ch
Equiterre,	rue des Asters 22, CH 1202 Genève - info.ge@equiterre.ch
Permis de construire,	communication et urbanisme, rue Pré-Naville 1, 1207 Genève - r.quincerot@bluewin.ch

## Coordination et appui du Comité régional franco-genevois (CRFG)

### Secrétariat général

Marie-Paule Bardèche et Sophie Hoët,	Chargées de mission pour les affaires internationales, Secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR), Région Rhône-Alpes
Sylvie Cohen,	Directrice du service des affaires extérieures, Département du territoire du canton de Genève

### Commissions et groupes du CRFG

Impression Centre de reprographie et des publications du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI) du canton de Genève



## Préface

# Vers une agglomération franco-valdo-genevoise

Pendant longtemps, les cantons de Genève et Vaud ainsi que les territoires français limitrophes ont vécu côte-à-côte, dans des espaces de vie bien délimités par les frontières nationales et cantonales. Petit à petit, tandis que les institutions continuaient leur fonctionnement parallèle, les populations, suivant les réalités économiques, sociales et culturelles, opéraient leur rapprochement jusqu'à abolir, dans leurs pratiques quotidiennes, les limites territoriales.

Pour un grand nombre d'habitants, l'agglomération constitue désormais le cadre de vie et l'échelle de référence pour se loger, travailler, se détendre, etc.

Cette réalité et la nécessité d'en tenir compte avaient été identifiées dès le début des années 70, donnant lieu à la création du Comité régional franco-genevois (CRFG) par un accord entre l'Etat français et la Confédération suisse, qui regroupe le canton de Genève, le canton de Vaud et les différentes collectivités françaises concernées.

Aujourd'hui, l'agglomération compte 777'000 habitants et selon un rythme de croissance qui ne se dément pas, approchera un million d'habitants à l'horizon 2030. Les défis à relever sont importants pour garantir la qualité de la vie, protéger notre environnement, renforcer les solidarités et la cohésion de notre agglomération, améliorer la compétitivité de notre territoire.

A partir de cette vision d'avenir partagé, le moment est venu d'agir pour structurer un mode de développement durable et permettre une gestion coordonnée à l'échelle de notre bassin de vie.

Le Projet politique pour lequel nous nous engageons a pour objectif de répondre concrètement aux besoins des territoires et aux attentes de la population, non seulement au travers des questions capitales qui se posent en matière de transports, d'aménagement et de développement économique, mais aussi dans tous les domaines touchant à la vie des habitants tels que le logement, la santé, la formation, la vie culturelle, la cohésion sociale et l'environnement. Elus et habitants se doivent de rassembler leurs énergies et leurs compétences pour travailler à la réussite de ce Projet. Les enjeux de notre territoire nécessitent de passer de politiques sectorielles à une démarche qui tisse des liens.

Nous construisons l'avenir de notre agglomération grâce à la mobilisation de tous. C'est notre responsabilité.

Le Projet d'agglomération constitue donc une étape essentielle. Il traduit notre volonté d'organiser ensemble notre cadre de vie, de manière durable et solidaire.

**Robert Cramer**  
Co-Président

**Bernard Gaud**  
Co-Président

**Jean-Claude Mermoud**  
Co-Président



## Sommaire de la Charte d'engagement

<b>Introduction - Une volonté d'agglomération: le rendez-vous 2007</b>	<b>8</b>
<b>Chapitre 1 - L'agglomération franco-valdo-genevoise: points forts et points faibles</b>	<b>16</b>
1.1 Points forts	16
1.2 Points faibles	20
1.3 Finalité: construire ensemble un développement durable	24
<b>Chapitre 2 - Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois</b>	<b>26</b>
2.1 Objectifs d'agglomération	28
2.2 Schéma d'agglomération	30
2.2.1 Volet urbanisation	34
2.2.2 Volet mobilité	37
2.2.3 Volet environnemental, espaces naturels, agricoles et paysagers	43
2.3 Mesures d'infrastructures de mobilité	48
2.3.1 Infrastructures de niveau supérieur à l'agglomération	48
2.3.2 Infrastructures de niveau d'agglomération	50
2.4 Evaluation	
2.4.1 Etats futurs	55
2.4.2 Exigences de base	58
2.4.3 Critères d'efficacité	60
2.5 Mise en œuvre	61
2.5.1 Démarches thématiques	61
2.5.3 Démarches du Schéma d'agglomération	69
<b>Chapitre 3 - Le Projet de coopération métropolitaine</b>	<b>78</b>
3.1 Objectifs	79
3.2 Mise en œuvre	80
<b>Chapitre 4 - Organisation de projet et démarche participative</b>	<b>82</b>
4.1 Définition d'une entité responsable	82
4.2 Démarche participative	84
<b>Engagement</b>	<b>87</b>
<b>Sigles et abréviations</b>	<b>90</b>
<b>Cartes hors texte (format A3 plié, en fin de volume)</b>	
> Schéma d'agglomération - horizon 2030	
> Concept transports publics - horizon 2030	
> Concept mobilité douce - horizon 2030	
> Plan paysage	

## **Cahiers annexes (rapports séparés)**

- 1 Etat de la question et diagnostic détaillé
- 2 Organisation et démarche participative du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
- 3 Le Schéma d'agglomération et ses mesures
- 4 Exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération
- 5 Démarche d'Evaluation environnementale stratégique
- 6 Evaluation de l'impact sur la santé
- 7 Mise en œuvre du Projet d'agglomération. Programme de travail et fiches actions
- 8 Le Projet de Coopération métropolitaine



## Introduction

### Une volonté d'agglomération: le rendez-vous de 2007

L'agglomération franco-valdo-genevoise est née de démarches transfrontalières engagées il y a plus de 30 ans. Elle répond à la volonté de créer un échelon de coordination à la mesure des solidarités qui unissent le canton de Genève, le district de Nyon dans le canton de Vaud et les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie. Le défi est particulièrement exigeant: il implique plus de 200 communes, deux cantons suisses, deux départements français et deux pays.

La présente Charte énonce l'engagement politique fort des 18 partenaires du Projet d'agglomération à travailler en commun à sa mise en œuvre. Elle reflète l'état d'avancement de la démarche fin 2007.

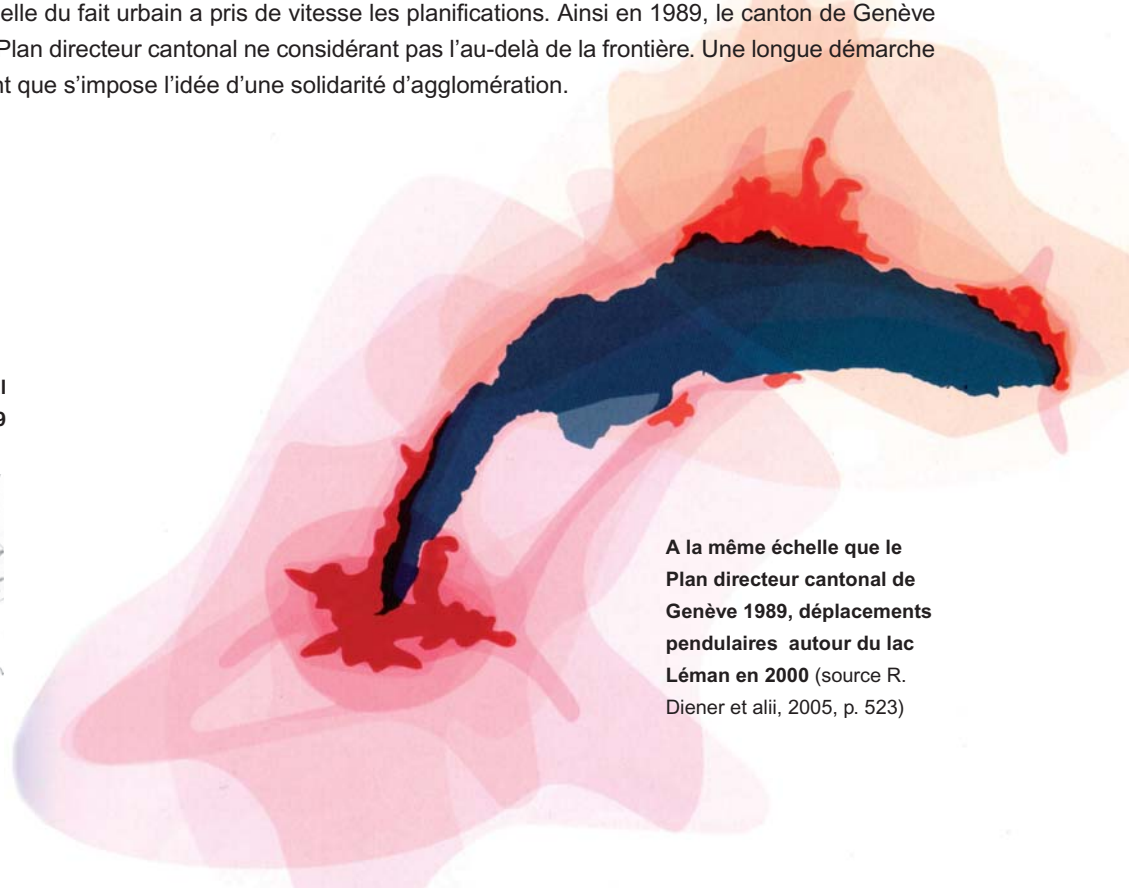
#### La réalité a dépassé les frontières

Longtemps, Genève fut la seule grande ville de la région, concentrant la grande majorité des habitants et des activités. Un rayonnement international construit de longue date lui assure une place éminente dans le monde.

Sa croissance a fini par modifier cette situation. Depuis plusieurs décennies, Genève n'est plus dans Genève: son bassin d'emploi a débordé l'étroit territoire cantonal, provoquant une explosion de l'urbanisation dans la couronne française et vaudoise. Avec les accords bilatéraux et l'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers, les cinq dernières années ont marqué une nette accélération du processus d'intégration métropolitaine.

Le changement d'échelle du fait urbain a pris de vitesse les planifications. Ainsi en 1989, le canton de Genève établissait encore un Plan directeur cantonal ne considérant pas l'au-delà de la frontière. Une longue démarche a été nécessaire avant que s'impose l'idée d'une solidarité d'agglomération.

Plan directeur cantonal de Genève en 1989



A la même échelle que le Plan directeur cantonal de Genève 1989, déplacements pendulaires autour du lac Léman en 2000 (source R. Diener et alii, 2005, p. 523)





## Une démarche transfrontalière engagée il y a plus de 30 ans

Le Projet d'agglomération 2007 fait suite à plus de 30 ans de démarches transfrontalières.

### > 1973: Comité régional franco-genevois (CRFG)

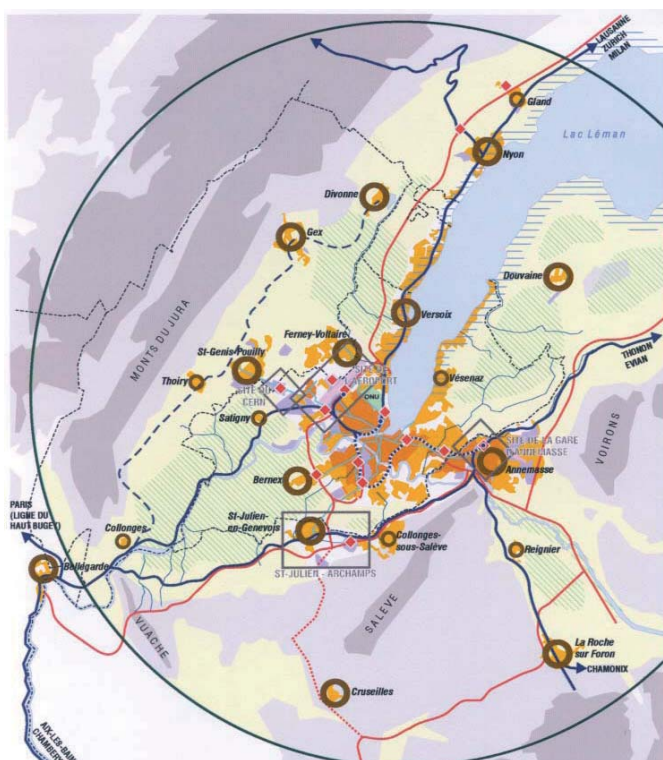
Le 12 juillet 1973, un Accord franco-suisse crée la Commission mixte consultative «pour les problèmes de voisinage entre la République et Canton de Genève et les Départements limitrophes de l'Ain et de la Haute-Savoie». Il la dote d'un organe exécutif, le Comité régional franco-genevois (CRFG), où sont représentés l'Etat français, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie et le Canton de Genève. Ont été intégrés depuis, comme membres à part entière, la Région Rhône-Alpes (2004), l'ARC (2006) et le canton de Vaud (2007).

### > 1987: Conseil du Léman

Le Conseil du Léman est créé le 19 février 1987. Il porte sur un périmètre beaucoup plus large incluant les deux départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie et les trois cantons suisses de Genève, Valais et Vaud.

### > 1997: Charte d'aménagement du CRFG

En 1997, la Charte d'aménagement du CRFG identifie pour la première fois l'agglomération franco-valdo-genevoise comme un échelon de planification. Elle vise à «concentrer l'urbanisation autour de pôles pour lutter contre le mitage du territoire et favoriser l'utilisation rationnelle des transports publics» (p. 15). Ses 10 projets de coopération transfrontalière ont pour la plupart déclenché des études (notamment le pôle de la gare d'Annemasse, la Porte Sud de Genève, le Rectangle d'Or, le Plan vert-bleu des espaces et réseaux agro-environnementaux). Cette Charte a largement inspiré le Plan directeur cantonal genevois de 2001.



CRFG, Charte d'aménagement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, 1997: un projet «urbanisation-mobilité-environnement» avant la lettre



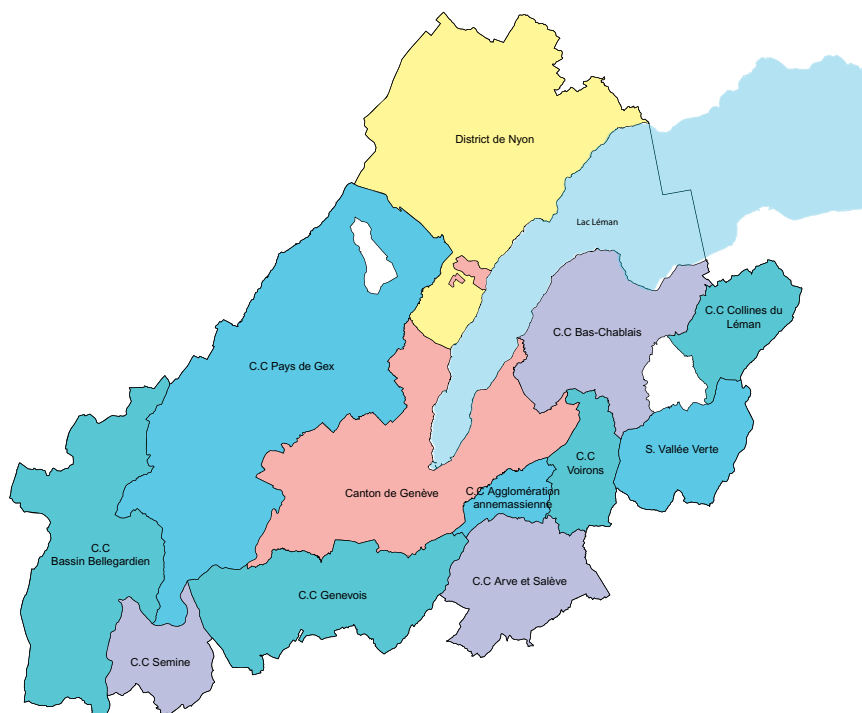
### > 2003: Charte pour le développement des transports publics régionaux (DTPR)

En 2001, un Comité stratégique transfrontalier réunit toutes les autorités responsables des transports publics de l'agglomération. Il produit en 2003 une Charte pour le développement des transports publics régionaux (DTPR). Ses missions ont été formalisées en 2007 par une convention, qui a également créé un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) chargé de gérer les lignes de transports publics transfrontalières.

### > 2004: Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Encouragées par la politique des agglomérations de la Confédération suisse (2001) et par l'appel à coopération métropolitaine de l'Etat français (2003), les autorités locales lancent en 2004 le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois où sont représentées, outre les collectivités présentes au CRFG, le District de Nyon et 10 intercommunalités françaises réunies dans l'Association régionale de coopération du Genevois (ARC) – l'interlocuteur français, à cheval sur deux départements, qui manquait jusqu'alors pour élaborer un Projet d'agglomération prenant en compte les diverses problématiques du territoire.

Le périmètre du Projet d'agglomération est politique: il rassemble les territoires des partenaires qui l'ont institué (204 communes regroupées en 12 entités).



### Périmètre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

- > 2 pays: la France et la Suisse
- > 2 cantons suisses: Genève et Vaud
- > 2 départements français: l'Ain et la Haute-Savoie
- > 1 région: la Région Rhône-Alpes
- > 1'900 km<sup>2</sup>
- > 204 communes (92 suisses et 112 françaises regroupées en 10 communautés de communes)
- > 770'000 habitants (2005)
- > 390'000 emplois (2005)

C.C = Communauté de communes ; S. = Sivom.



En fait, ce périmètre politique diffère peu des périmètres statistiques définis par l'Office fédéral de la statistique suisse (131 communes), par l'INSEE français (aire urbaine de 196 communes), par l'Observatoire statistique transfrontalier chargé du suivi des Accords bilatéraux (232 communes) ou par le Comité stratégique DTPR pour le développement des transports publics régionaux (310 communes) (cartes commentées en annexe 1).

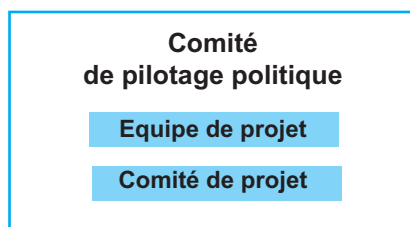
Il pourra évoluer prochainement, les agglomérations françaises voisines de Bonneville et Thonon pouvant rejoindre le Projet à court ou moyen terme.

### > 2006: convergences

Fin 2006, la démarche du Projet d'agglomération se concrétisant, les démarches précédentes convergent. Le Comité régional franco-valdo-genevois (CRFG) intègre les intercommunalités françaises de l'ARC et le canton de Vaud (pour le district de Nyon). Le pilotage du Projet d'agglomération s'inscrit alors dans le cadre du CRFG.

L'organisation du Projet d'agglomération en découle.

## L'organisation du Projet d'agglomération dans le cadre du CRFG



### Les partenaires

France		Suisse	
<b>ARC</b>	4 représentants	<b>Canton de Genève</b>	3 représentants
<b>Région Rhône-Alpes</b>	1 représentant	<b>Ville de Genève</b>	1 représentant
<b>CG 74</b>	1 représentant	<b>ACG</b>	2 représentants
<b>CG 01</b>	1 représentant	<b>Canton de Vaud</b>	1 représentant
<b>Préfecture 74</b>	1 représentant	<b>Région de Nyon</b>	1 représentant
<b>Préfecture 01</b>	1 représentant	<b>Ville de Nyon</b>	1 représentant

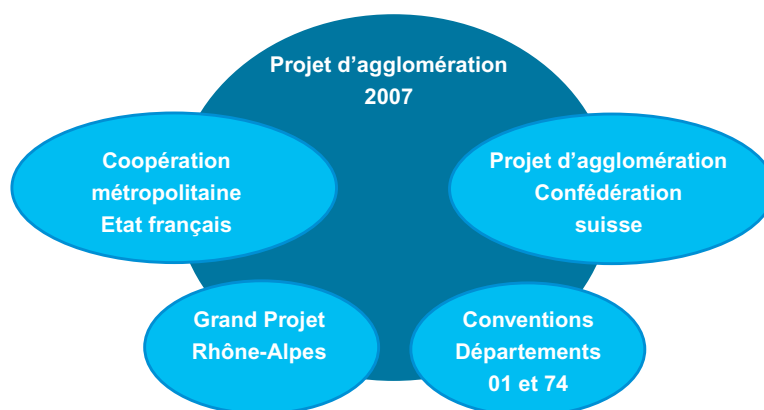


## Le rendez-vous 2007

En février 2007, un rapport d'étape du Projet d'agglomération est adressé aux services de la Confédération et de l'Etat français. Il comprend notamment un Avant-projet d'agglomération à l'horizon 2015-2020. Pour la première fois, les territoires partenaires adhèrent à un diagnostic partagé, s'accordent sur un développement souhaité et s'engagent à mettre en œuvre les mesures correspondantes.

## Un Projet pour quatre démarches

Le Projet d'agglomération 2007 marque un nouveau pas en avant et constitue une étape essentielle dans le développement d'une gestion coordonnée. Il fédère quatre démarches qui ont rendez-vous en 2007.



### > Projet d'agglomération au sens de la Confédération suisse

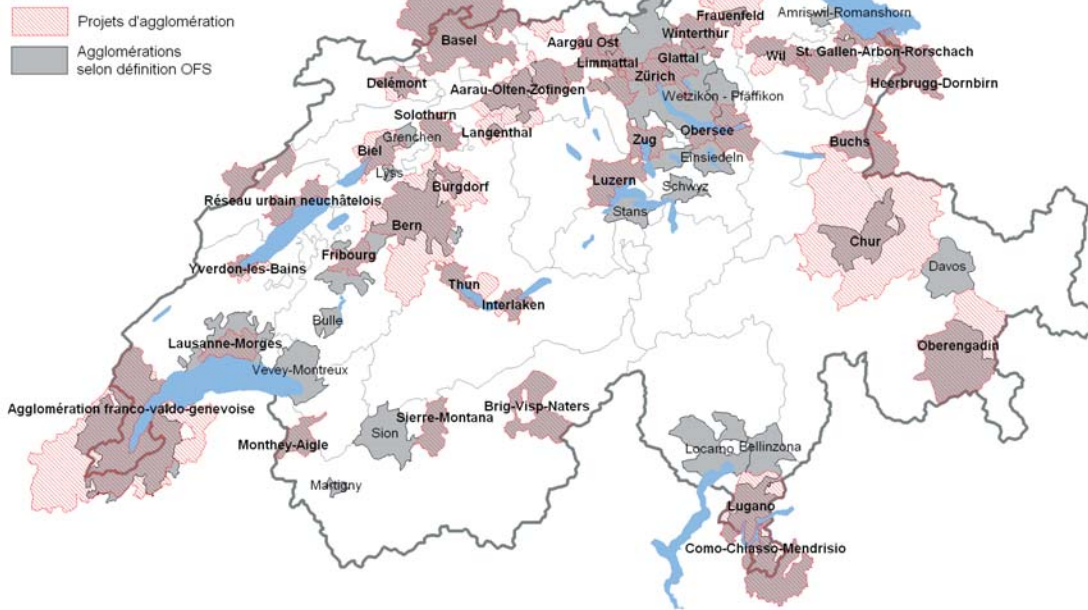
La Confédération suisse offre aux agglomérations suisses de soutenir financièrement le développement de leurs infrastructures de transport, moyennant l'élaboration d'un Projet d'agglomération pour fin 2007. Un fonds de 6 milliards de francs suisses est prévu. 2,5 milliards ont déjà été attribués à des projets dits «urgents», dont 850 millions à l'agglomération franco-valdo-genevoise (partie suisse de la liaison CEVA 550 mios, tramways TCMC 210 mios et TCOB 90 mios). A l'avenir, le fonds fédéral sera débloqué sous la forme d'enveloppes financières échelonnées par périodes de 4 ans. Les projets devront être prêts à la réalisation au début de chaque période quadriennale - 2011 pour la première tranche, puis 2015 et 2019.

### > Projet de coopération métropolitaine

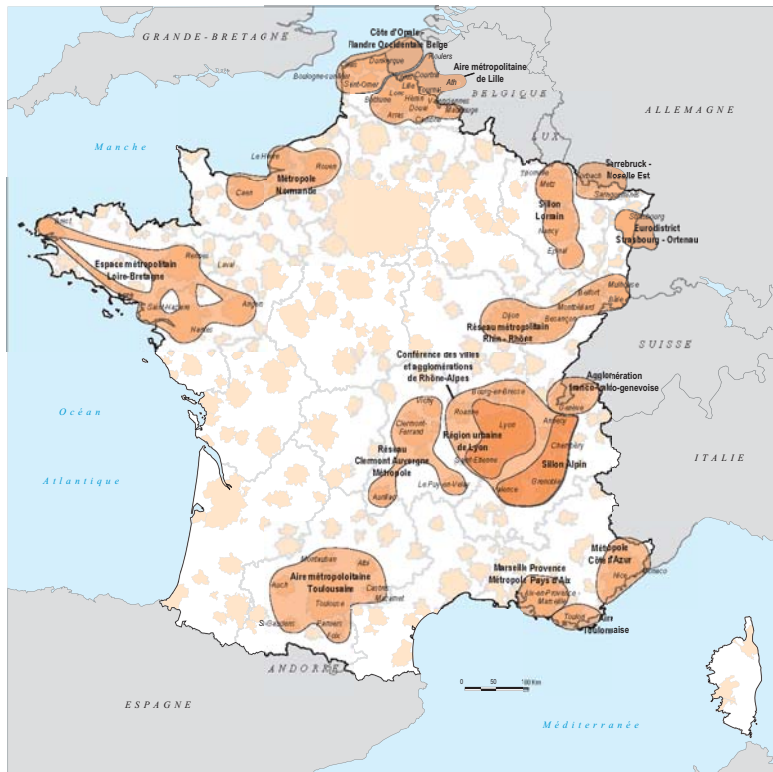
En 2003, l'Etat français lance un appel à coopération «pour un rayonnement européen des métropoles françaises». En 2005, la candidature franco-valdo-genevoise est retenue parmi 15 lauréats, dont 8 projets transfrontaliers. Le Projet de coopération métropolitaine vise à développer les fonctions supérieures de l'agglomération en renforçant les alliances sectorielles profitables dans la compétition européenne et mondiale.



## Projets d'agglomération (Etat août 2007)



Les agglomérations en Suisse en 2007: périmètres statistiques (en gris OFS) et périmètres des Projets d'agglomération (hachures) - Source: <http://www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=fr>



Les Projets de coopération métropolitaine (DIACT, 2006)



### > Label «Grands Projets» de la Région Rhône-Alpes

L'agglomération franco-valdo-genevoise s'affirme ainsi non seulement comme la deuxième agglomération de la Suisse (7,6 mios d'habitants), mais aussi comme la deuxième métropole de la Région Rhône-Alpes (6 mios d'habitants). Pour valoriser cette position charnière, accompagner son développement qui compte parmi l'un des plus dynamiques d'Europe et structurer les politiques d'aménagement et de développement du territoire, elle dépose sa candidature et obtient le label «Grands projets» de la Région Rhône-Alpes. Les coopérations portent notamment sur la mise en œuvre du Projet d'agglomération, sur l'accompagnement d'une politique d'aménagement transfrontalier et d'une politique du logement (PDHT), sur la mise en place d'une politique intégrée de Pôles de développement économique, sur une valorisation des secteurs de gares et sur une politique foncière.



L'agglomération franco-valdo-genevoise: une position charnière entre la Région Rhône-Alpes et la Suisse

### > Conventions avec les départements français

Enfin, 2007 est également l'année de la préparation des conventions qui seront passées avec les Conseils généraux des Départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, dans le cadre des opérations de coopération transfrontalière, soutenues le cas échéant par l'Union Européenne (INTERREG IV) pour l'animation et la coordination du Projet.



**Le présent rapport est commun aux deux démarches du Projet d'agglomération (au sens de la Confédération suisse) et du Projet de coopération métropolitaine (soutenu par l'Etat français). Il constitue également un document de référence pour le label «Grands Projets» de la Région Rhône-Alpes et pour les conventions avec les départements français.**

### **Structure de pilotage et démarches participatives**

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2007 marque un important pas en avant dans la mise en place d'une gouvernance territoriale coordonnée, avec:

- > une structure de pilotage renforcée dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG), élargi aux intercommunalités françaises et au Canton de Vaud
- > des démarches participatives considérablement étoffées en direction de trois publics: les élus, la société civile et la population.

Ces aspects sont développés au chapitre 4 de la présente Charte.

### **Une Charte d'engagement en quatre chapitres**

La présente Charte d'engagement s'organise en quatre chapitres.

- > Le premier offre une présentation rapide de l'agglomération franco-valdo-genevoise, mettant en évidence ses principaux points forts et points faibles et les finalités générales du Projet.
- > Le deuxième présente le Projet d'agglomération: les objectifs, le Schéma d'agglomération, les mesures d'infrastructures de transport, l'évaluation du Schéma d'agglomération et les conditions de mise en œuvre du Projet.
- > Le troisième porte sur le Projet de coopération métropolitaine.
- > Le quatrième traite les aspects relatifs à l'organisation du Projet et aux démarches participatives.

Quatre cartes de référence de format A3 sont réunies, pliées, en fin de volume.

La Charte d'engagement, signée par les partenaires, est complétée par huit cahiers annexes évolutifs, non contractuels à ce stade, qui serviront de support à la mise en œuvre.



## Chapitre 1

# L'agglomération franco-valdo-genevoise: points forts et points faibles

Ce premier chapitre identifie les principaux points forts et points faibles de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Des données plus complètes sont disponibles dans l'annexe 1 (Etat de la question et diagnostic détaillé).

### 1.1 Points forts

L'agglomération franco-valdo-genevoise a cinq principaux points forts: son rayonnement international, son dynamisme, sa qualité de vie, la densité de son cœur d'agglomération et sa volonté de coopération.

#### > Un rayonnement international qui dépasse nettement sa taille

Le nom de Genève est plus connu dans le monde que celui de Zurich. Ce capital de notoriété est le fruit de plusieurs périodes de rayonnement international, sur les plans religieux (la Réforme), intellectuel (les Lumières), humanitaire (depuis le 19<sup>ème</sup> siècle) et économique (place financière, grand commerce international). Ville internationale de la Suisse abritant plus de 200 organisations internationales, c'est la première place de négociations internationales en langue française dans le monde.

Ce profil vaut à l'agglomération franco-valdo-genevoise de disposer d'équipements de niveau métropolitain (aéroport international, centres de congrès et de foires, services rares, opéra, musées, etc.), dépassant nettement ceux des agglomérations de taille comparable.



Notoriété des villes suisses dans le monde  
(source: Hosoya & Schaefer Architects)



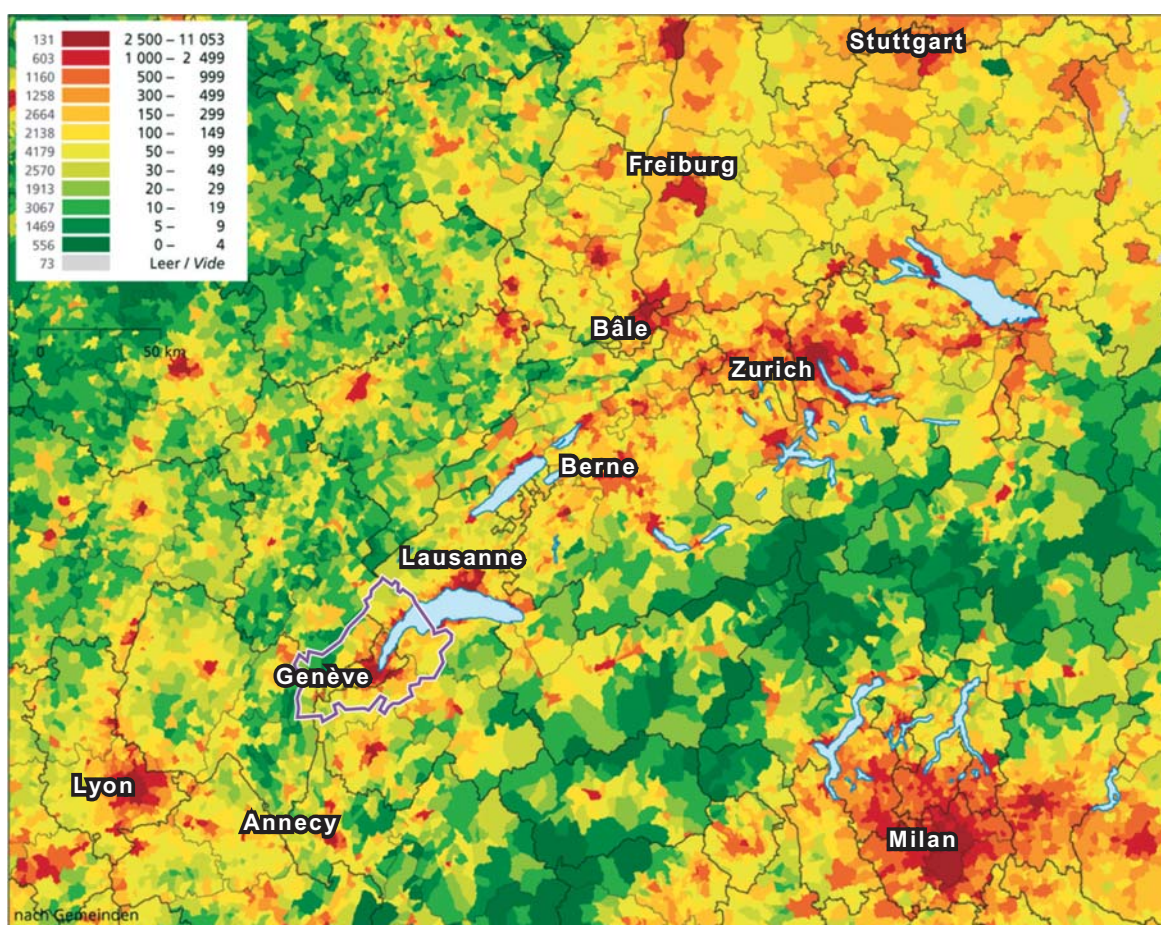


### > Un rythme de croissance soutenu

L'agglomération franco-valdo-genevoise est l'une des plus dynamiques d'Europe. Entre 1990 et 2003, son taux de croissance démographique a dépassé 1% par an: 1% côté Suisse et 1,3% dans la partie française, et même 2% dans l'aire urbaine d'Annemasse. En parallèle de sa prospérité, elle connaît un taux de chômage de 6.9%, intermédiaire entre la France (8.3%), la Région Rhône-Alpes (7.2%) et la Suisse (3.1% début 2007).

#### Taux annuels de croissance démographique: comparatifs 1990-2003

- > Agglomération franco-valdo-genevoise: 1%
- > Suisse: 0.6 à 0.7%
- > Rhône-Alpes: 0.7 à 0.8%
- > Franche-Comté: 0.2 à 0.3%
- > France: 0.3%



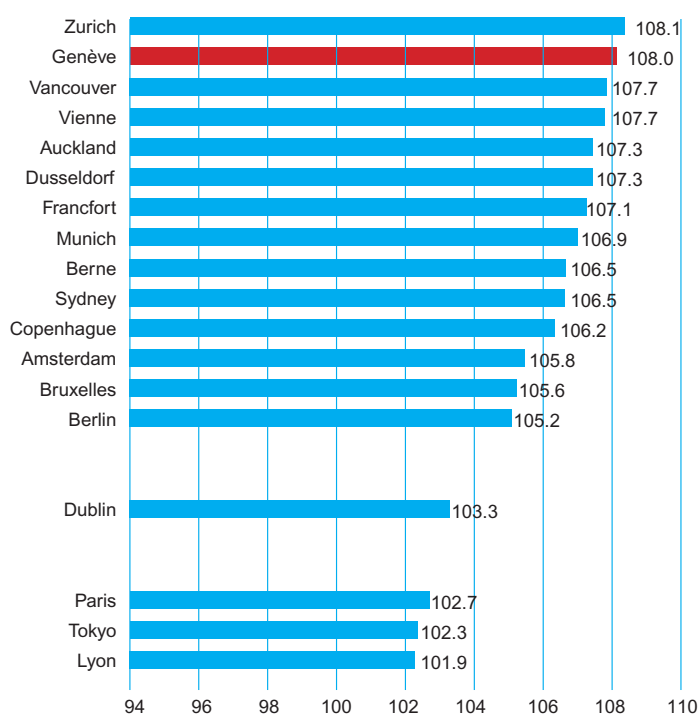
L'agglomération franco-valdo-genevoise dans le contexte européen: densités de population en 2000 (nombre d'habitants au km<sup>2</sup>) Source: M. Schuler et alii, Atlas des mutations spatiales de la Suisse, NZZ, 2007, p. 49



**> Une qualité de vie réputée**

«Plus petite des grandes villes internationales», l'agglomération franco-valdo-genevoise compte 770'000 habitants et 390'000 emplois (2005). C'est la deuxième agglomération en Suisse après Zurich (plus de 1 mio d'habitants) et la deuxième de la Région Rhône-Alpes après Lyon (1,3 mios d'habitants).

Cette taille modeste assure une qualité de vie réputée, alliant les atouts urbains d'une ville internationale calme et sûre et un cadre de vie remarquable, profitant de la proximité de la campagne, du plus grand lac d'Europe occidentale et de la haute montagne.



Indices de qualité de la vie en 2007 (base New-York = 100) Source: Mercer Human Resources Consulting





### > Un cœur d'agglomération très dense

Avec une densité de près de 12'000 habitants au km<sup>2</sup>, la ville de Genève est la plus dense de Suisse et l'une des plus denses d'Europe (Audit urbain 2007). C'est aussi la seule ville suisse à avoir vu sa population augmenter ces dernières décennies, tout en n'enregistrant qu'une faible diminution de ses emplois, ce qui lui a permis de conserver une mixité équilibrée.

Dans le canton de Genève, les terrains constructibles ont été utilisés de manière efficace: entre 1994 et 2005, la densité de population est passée de 6'400 à 7'000 habitants par km<sup>2</sup> de zone à bâtir destinée au logement. Au fur et à mesure de leur urbanisation, les communes voisines de la ville de Genève s'agrègent à la «ville dense»: une forme d'urbanisation qui, par sa densité, sa morphologie urbaine et son réseau dense d'espaces publics, se prête bien au développement des transports publics et des mobilités douces tout en opposant de fortes contraintes au développement des transports individuels motorisés.

La même évolution se constate, à une autre échelle, dans les villes de Nyon, Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, etc. qui offrent des services de centralités et constituent peu à peu une armature urbaine pour le développement d'un réseau régional des transports publics.

### > Une forte volonté de coopération

L'agglomération franco-valdo-genevoise naît de la volonté politique des collectivités de ses territoires, de créer des outils de coordination à la mesure du bassin de vie réel de la population.

Cette démarche fédératrice en fait l'agglomération la plus étendue de Suisse par sa surface (1'900 km<sup>2</sup>, contre 1'700 pour Zurich ou Fribourg, 1'500 pour Lucerne, etc.) et par le nombre de communes (204 communes contre 127 pour l'agglomération trinationale de Bâle ou 104 pour l'agglomération zurichoise - périmètres OFS 2005).

Sa réalité est souvent méconnue, en raison des représentations partielles qu'en offrent de nombreux documents, étayés sur les seules statistiques nationales et ne rendant donc compte que de fragments arbitrairement découpés (par exemple prévisions OFS, étude comparative des agglomérations ODT, statistique DATAR-INSEE des EMS, etc.). Ces problèmes de discontinuité des représentations de part et d'autre de la frontière se rencontrent dans toutes les agglomérations transfrontalières.



## 1.2 Points faibles

La fragmentation du territoire par plusieurs frontières institutionnelles a retardé la prise de conscience du changement d'échelle de l'agglomération et freiné la réalisation des adaptations nécessaires (notamment transports). Six grands points faibles en découlent: transport, logement, répartition des habitants et des emplois, environnement, potentiels de développement mal desservis par les transports publics, cohésion sociale.

### > Transports: réseau RER embryonnaire et explosion du trafic routier

Comme partout, la mobilité augmente. En 2005, 500'000 personnes franchissaient chaque jour la frontière du canton de Genève (dans les deux sens), soit un doublement en 20 ans. Or la répartition modale est très inégale. Pour les déplacements franchissant la limite du canton de Genève, la part des transports publics est de 27% côté Suisse et seulement de 8%, 4% ou 1% côté France selon les couloirs.

Pour l'agglomération, les parts modales des déplacements (tous motifs confondus) sont estimées à :

	Transports individuels	Transports publics	Mobilités douces
Ensemble de l'agglomération	56%	19%	25%
Canton de Genève (trafic interne)	42%	25%	33%

**Parts modales estimées en 2005** - Source: modélisation pour le Projet d'agglomération, 2007

La tendance est à une poursuite de la croissance du trafic individuel motorisé, qui sature des tronçons de plus en plus nombreux pendant des périodes de plus en plus longues de la journée, avec des nuisances environnementales induites toujours plus accentuées, notamment en matière de pollution atmosphérique et sonore.

Cette situation est un produit de l'histoire. Le durcissement de la frontière nationale lié aux guerres du 20<sup>ème</sup> siècle et la démocratisation de l'automobile ont conduit à supprimer les nombreuses lignes de transports publics transfrontalières qui existaient avant 1940 et notamment à remettre à plus tard la construction d'un véritable réseau ferroviaire, ne se limitant pas aux branches terminales des deux réseaux nationaux.

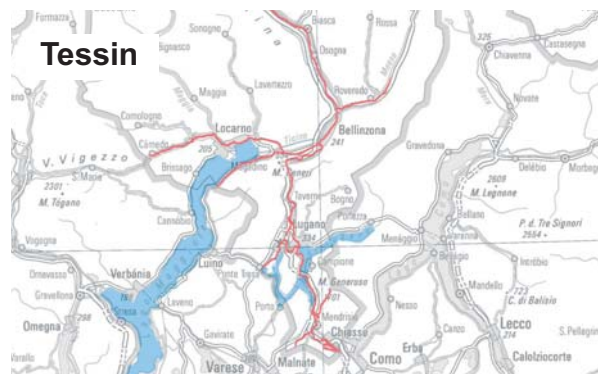
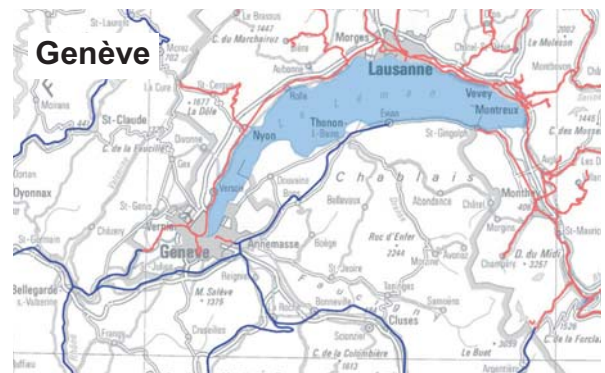
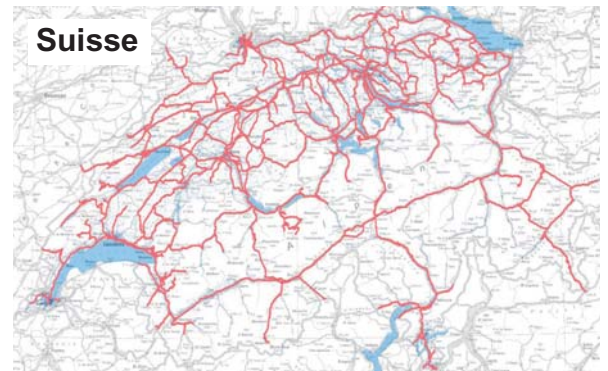
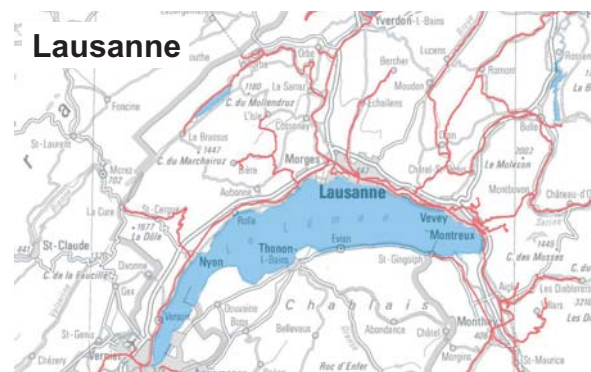
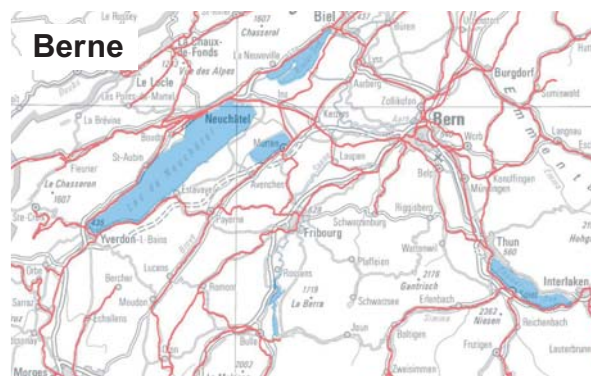
**L'agglomération franco-valdo-genevoise entreprend aujourd'hui seulement de construire le réseau ferroviaire adapté dont d'autres agglomérations, ne butant pas sur une frontière, ont pu s'équiper au fil du temps (voir planche ci-contre).**

### > Logement: crise aiguë

Le canton de Genève a maîtrisé l'étalement urbain à l'intérieur de son territoire, en créant très tôt une ceinture verte agricole préservée. Ses secteurs urbanisés sont les plus denses de Suisse (politique «construire la ville en ville» dès les années 80).

Mais la croissance se poursuivant, cet aménagement volontariste a eu quatre effets pervers:

- > un ralentissement du rythme de construction dans le canton de Genève qui, depuis 30 ans, ne suit pas le rythme de croissance démographique, avec d'importants reports de population dans les territoires voisins
- > une forte pression immobilière et un étalement urbain hors canton, accéléré par la mise en œuvre des accords bilatéraux I, en particulier de l'accord sur la libre circulation des personnes (ALCP)
- > une crise aiguë du logement avec un taux de vacance de 0.19% dans le canton de Genève, de 0.6% dans le district de Nyon (seuil de fluidité du marché 2%) et une pénurie générale de logements sociaux
- > une hausse des prix fonciers et immobiliers côté Suisse et côté France où elle est la source de distorsions majeures (ségrégation sociale, impossibilité de trouver à se loger avec des revenus français normaux, etc.)



Réseaux ferroviaires d'agglomération à la même échelle  
 Source : [http://prod.swisstopogeodata.ch/kogis\\_apps/agglo/agglo.php](http://prod.swisstopogeodata.ch/kogis_apps/agglo/agglo.php)

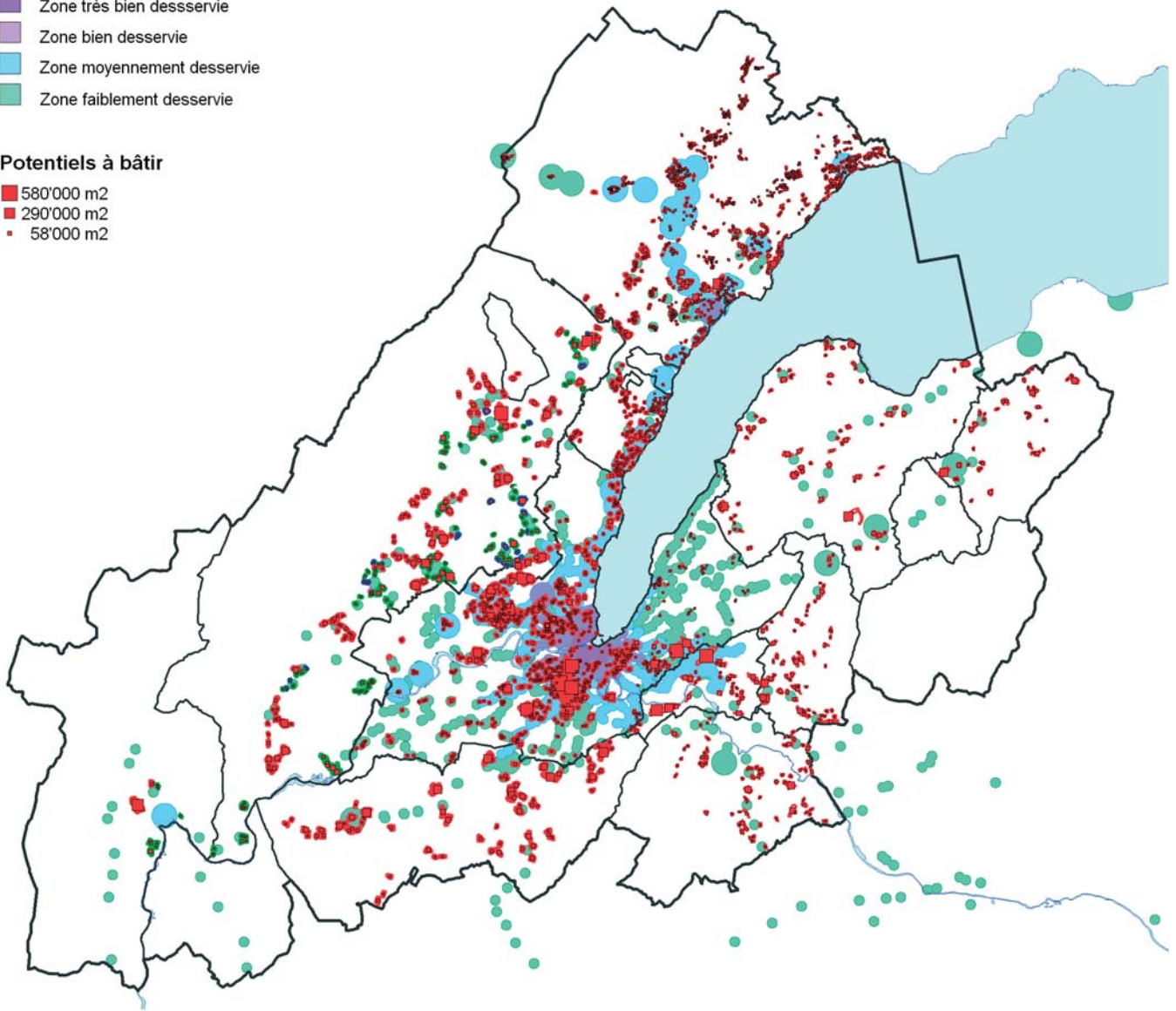


**Desserte en transports publics actuelle**

- Zone très bien desservie
- Zone bien desservie
- Zone moyennement desservie
- Zone faiblement desservie

**Potentiels à bâtir**

- 580'000 m<sup>2</sup>
- 290'000 m<sup>2</sup>
- 58'000 m<sup>2</sup>



Les trois quarts des potentiels à bâtir ne sont pas ou faiblement desservis par les transports publics.  
 Principaux potentiels à bâtir (en rouge) et niveau de desserte des territoires par les transports publics (de «très bien desservi» en violet à «faiblement desservi» en vert clair) - Source Département du territoire, DAT-OCM, Genève, 2007



### > Répartition habitants-emplois: déséquilibre important

La présence d'une frontière nationale a des effets ambivalents, suscitant des déplacements et en freinant d'autres. Au total, on retrouve dans l'agglomération franco-valdo-genevoise la tendance classique à la spécialisation du centre pour l'emploi et de la périphérie pour l'habitat. Cette tendance est renforcée par les différences de conditions-cadres pour l'économie et le logement (fiscalité, législation sur le travail, coût de la vie, etc.). Ainsi ces dernières décennies, le canton de Genève a nettement perdu en poids démographique (76% de l'agglomération en 1960, 57% en 2000), tout en maintenant son importance en termes d'emplois (de 79% en 1982 à 77% en 2001).

Ce déséquilibre croissant entre habitat et emploi renforce la tendance à l'augmentation de la mobilité pendulaire, c'est-à-dire, faute de transports publics adaptés, du trafic individuel motorisé.

### > Réserves pour le développement mal desservies par les transports publics

Globalement, les zones à bâtir encore constructibles offrent une capacité largement suffisante pour accueillir les croissances de population et d'emplois envisagées jusqu'à 2030 (environ 5'000 ha en ne considérant que les terrains supérieurs à 2 ha).

Or, près de la moitié de ces zones à bâtir sont situées dans les villages et les zones urbaines périphériques, qui n'abritent qu'un quart de la population et 10% des emplois. Leur urbanisation accentuerait l'étalement urbain. En outre, comme le montre la carte ci-contre, 75% de ces zones sont peu ou pas desservies par des transports publics efficaces (la desserte est considérée comme faible si la fréquence des transports publics est inférieure à 15 min pour les bus ou 30 min pour les trains). C'est en particulier le cas des zones dites «intermédiaires» ou «d'urbanisation future», qui représentent près de la moitié des surfaces constructibles. Seulement 20% des terrains constructibles peuvent être considérés comme moyennement desservis et encore moins, soit 6%, comme bien ou très bien desservis. De plus, ces derniers correspondent surtout à des terrains déjà bâtis qu'il est prévu de densifier, mais qui ne seront disponibles que progressivement.

### > Environnement: tensions croissantes

L'étalement urbain et la croissance induite de la mobilité individuelle motorisée ont des incidences croissantes sur l'environnement et la santé de la population.

- > Qualité de l'air: concentrations excessives de polluants atmosphériques irritants et inflammatoires (dioxydes d'azote NOx, particules fines PM10, ozone). Situation de stagnation, voire de dégradation des taux depuis 2000. Les dépassements de valeurs limites sont fréquents sur l'ensemble de l'agglomération.
- > Bruit: 30'000 personnes exposées aux valeurs d'alarme, 90'000 aux valeurs limites d'immission dans le canton de Genève; nombreux «points noirs bruit» côté France.
- > Espace naturel et espace rural: forte consommation de terrains, imperméabilisation du sol, fragmentation et cloisonnement des territoires naturels, mitage de l'espace rural, dégradation des paysages, surtout dans la couronne française et vaudoise.
- > Energie et émission de gaz à effet de serre: forte dépendance aux énergies fossiles (carburants et chauffage), croissance pronostiquée de 17% des émissions de CO2 entre 1990 et 2010.
- > Gestion des eaux: en amélioration grâce à la coopération transfrontalière, mais risques rémanents.
- > Autres impacts: pénurie de sites de stockage de déblais et gravats non pollués.

### > Cohésion sociale à construire

Longtemps, les relations entre les territoires de l'agglomération s'étaient limitées à des effets d'aubaine, chacun profitant des différences de salaires, de prix de certaines denrées, d'offres immobilières, etc. disponibles de l'autre côté de la frontière.



Ce n'est pas un hasard si l'idée d'une communauté de destin commence à émerger au moment où ces différences tendent à se réduire et les solidarités à se renforcer. De fait, des logiques de proximité tendent à s'imposer - par exemple, des habitants du Pays de Gex préféreraient se faire soigner à l'hôpital de Genève plutôt qu'à Lyon pour des interventions complexes nécessitant un plateau technique du niveau d'un hôpital universitaire. C'est de ces pratiques fonctionnelles partagées des territoires proches que pourra naître progressivement une conscience d'agglomération (enquête de B. Debarbieux, H. Velasco-Graciet, C. Chichignoud et I. Hirt, «Identités et territorialités dans l'agglomération franco-valdo-genevoise: la place de la frontière», Département de géographie de l'Université de Genève, juillet 2007).

### 1.3 Finalité: construire ensemble un développement durable

L'agglomération franco-valdo-genevoise a les atouts d'une métropole internationale dynamique, attractive et agréable à vivre. Son développement est un enjeu de première importance pour la Région Rhône-Alpes, pour la Suisse comme pour ses habitants.

Elle hérite de points faibles, imputables en grande partie à sa position frontalière, qui n'a pas permis jusqu'ici de maîtriser les principaux paramètres du processus d'étalement urbain. En s'engageant dans le Projet d'agglomération, les collectivités partenaires visent à surmonter le handicap de la frontière, maîtriser l'étalement urbain, mieux répartir l'habitat et l'emploi et construire ensemble un développement durable.

Cette finalité est partagée dans tous les territoires, qui ont élaboré ensemble le présent Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Elle constitue la vision politique à l'horizon 2030 («Genève Agglo 2030»).

Elle se décline en cinq volets complémentaires:

- > **la solidarité, la cohésion et l'équité sociales:** il s'agit de promouvoir un espace de vie commun en rapprochant les populations et en rééquilibrant l'emploi et l'habitat
- > **le développement économique:** dans un contexte hautement concurrentiel, l'agglomération doit entretenir sa vocation internationale, renforcer son attractivité et son rayonnement métropolitain et améliorer sa capacité d'accueil, de façon à pouvoir accueillir 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires
- > **la qualité de l'environnement:** les conditions de vie et de protection de la nature sont aussi importantes pour la santé de sa population que pour l'image de l'agglomération; il s'agit de maintenir et de favoriser la qualité du cadre de vie, de préserver le climat, valoriser les paysages, les espaces naturels et agricoles
- > **l'efficacité:** les investissements publics en matière de transports doivent être favorisés de façon à profiter au plus grand nombre d'habitants de l'agglomération
- > **la gouvernance:** les enjeux transfrontaliers appellent un pilotage politique coordonné.




**L'agglomération franco-valdo-genevoise en chiffres**

	Agglomération transfrontalière	Canton de Genève	District de Nyon	Genevois (Ain)	Genevois (Hte-Savoie)
Surface (km <sup>2</sup> , sans lac)	1'898	246	307	609	736
Soit	100%	13%	16%	32%	39%
Nombre de communes	204	45	47	39	73
Soit	100%	22%	23%	19%	36%
Population (2005)	769'000	438'000	79'000	85'000	166'000
Soit	100%	57%	10%	11%	22%
Densité (habitants/km <sup>2</sup> en 2005)	610	2'967	349	178	288
Taux de croissance annuel 1990-2005	1.2%	1.0%	1.7%	1.5%	1.4%
Logements (2005)	373'000	211'000	36'000	43'000	83'000
Soit	100%	57%	10%	11%	22%
Emplois (2005)	389'000	291'000	28'000	23'000	47'000
Soit	100%	75%	7%	6%	12%
Frontaliers actifs à Genève (2006) (sans fonctionnaires internationaux)				9'200	36'800
Fonctionnaires internationaux résidant hors du canton de Genève (estimation)			3'600	13'500	1'830
Trafic à la frontière de Genève (en véhicules par jour, 2005)	350'000		97'000	76'500	176'500
Soit part dans l'agglomération	100%		28%	22%	50%



## Chapitre 2

# Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Ce deuxième chapitre présente le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, d'abord dans ses diverses thématiques, puis en se focalisant sur les aspects «urbanisation, mobilité et environnement», attendus par la Confédération dans le cadre de sa politique des agglomérations.

### Un plan d'action

Conformément à la conception suisse et à la volonté politique locale, le Projet d'agglomération va plus loin qu'une simple convention de développement, établissant une vision partagée de l'avenir. C'est «*un plan d'action qui vise à trouver une solution efficace aux problèmes. Il ne doit pas nécessairement couvrir toutes les thématiques sur l'ensemble du territoire, mais doit plutôt se focaliser sur les problèmes prioritaires. De façon pragmatique, il s'agit de déterminer – à partir d'une vision d'ensemble – quels sont les domaines qui nécessitent le plus une action commune*». (Office du développement territorial, Projet d'agglomération. Aide de travail, 11 novembre 2002, p. 7).

### Un projet partenarial

Le Projet d'agglomération est partenarial. Il découle de la volonté des territoires partenaires de constituer une communauté d'intérêt, équilibrée et novatrice. Il s'agit de construire un échelon de coordination qui permette, dans le respect des compétences de chacun, de mieux maîtriser les enjeux stratégiques pour l'ensemble de l'agglomération afin de mieux les intégrer dans leurs politiques générales et locales. Ces enjeux peuvent être très variables, allant de «périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération» étendus à des interventions très modestes, mais très significatives, opérant sur le mode d'une «acupuncture».

### Un projet multithématique

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois est multithématique. Il ne porte pas seulement sur une politique coordonnée d'urbanisation, de mobilité et d'environnement (les espaces et les réseaux nécessaires à l'habitat, aux activités économiques, y compris agricoles, aux équipements), mais aussi sur des politiques de services à la population, afin d'améliorer la cohésion sociale et les conditions de vie des habitants de l'agglomération dans des domaines quotidiens comme le logement, la santé, la formation ou la culture. Ces politiques sont complémentaires: pour construire un développement durable de l'agglomération transfrontalière, il faut en même temps améliorer ses structures, renforcer son positionnement extérieur et améliorer la vie quotidienne de la population.

### Dix thèmes structurés

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se construit sur deux piliers:

- > **un pilier «organisation sociale»** qui vise à renforcer les solidarités à l'intérieur du bassin de vie franco-valdo-genevois
- > **un pilier «organisation spatiale»** qui vise à coordonner les politiques spatiales (urbanisation, mobilité, environnement) dans un Schéma d'agglomération.



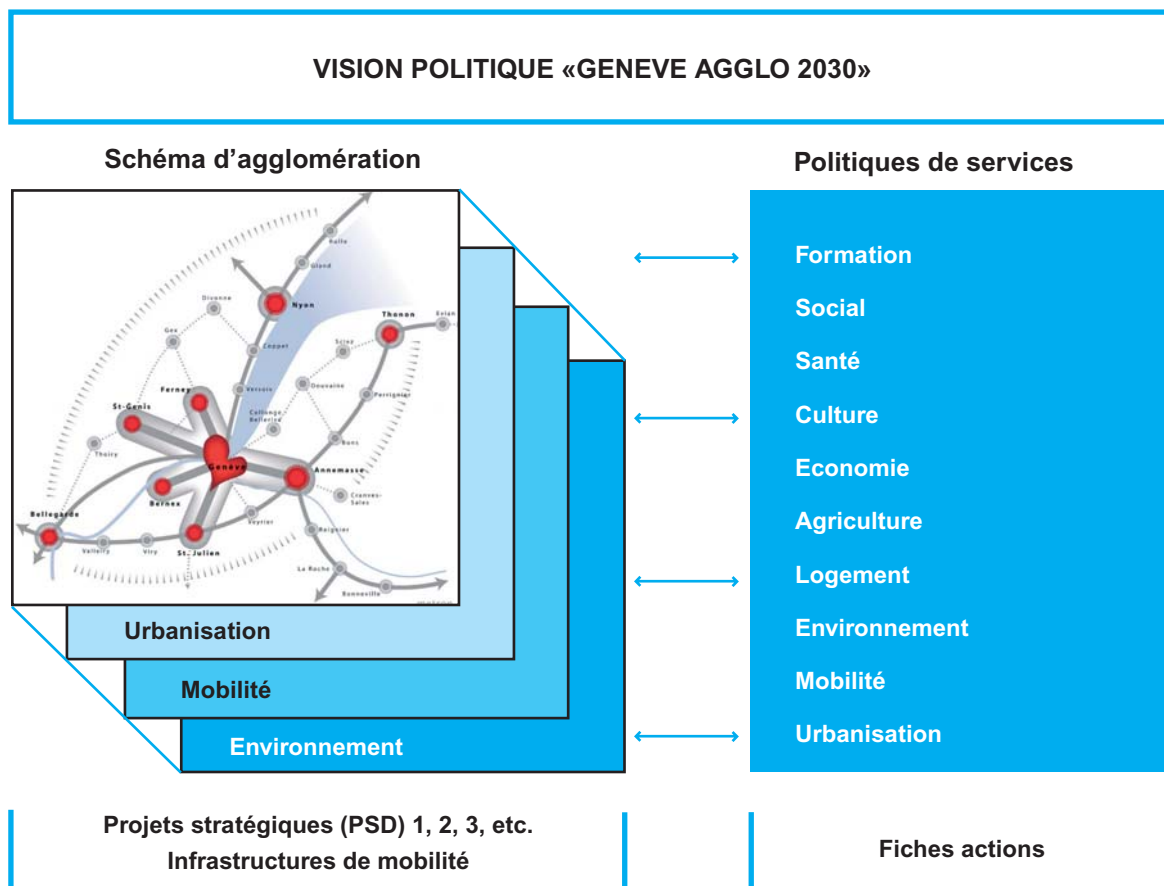
Il développe 10 thèmes transfrontaliers, s'appuyant de manière différente sur ces deux piliers:

- > quatre thèmes portent principalement sur l'organisation sociale et le développement de politiques de services à la population: la formation, la santé, le social, la culture; ils sont animés par les commissions du CRFG
- > trois thèmes se situent à l'interface entre politiques de services et Schéma d'agglomération: l'économie, l'agriculture et le logement; ils sont animés par les commissions du CRFG et l'équipe du Projet d'agglomération
- > trois thèmes relèvent surtout du Schéma d'agglomération: l'urbanisation, la mobilité et l'environnement; ils sont pilotés par le Comité de pilotage et l'équipe du Projet d'agglomération

### Un Projet sur trois niveaux

Le Projet d'agglomération se décline en trois niveaux, liés par des démarches itératives:

- > la vision politique «Genève Agglo 2030»
- > une planification stratégique en deux démarches qui se fécondent mutuellement: le Schéma d'agglomération et les politiques de services
- > des Projets stratégiques de développement, des mesures d'infrastructures pour lesquelles le fonds fédéral d'infrastructures est sollicité et des fiches actions pour les politiques de services.





## 2.1 Objectifs d'agglomération

L'élaboration générale des 10 thèmes du Projet d'agglomération sert de référence pour tous ses développements particuliers. Les territoires partenaires s'engagent sur les 10 séries d'objectifs d'agglomération correspondants et sur leurs conditions de mise en œuvre (voir 2.5 Mise en œuvre).

### Formation

- > Coordonner l'offre de formation tout au long de la vie, pour répondre aux besoins des habitants et de l'économie de l'agglomération et développer l'emploi des deux côtés de la frontière.
- > Proposer un environnement favorable à l'accueil d'étudiants.
- > Conforter la capacité de recherche et d'innovation de l'agglomération.

### Social

- > Encourager la coordination de services à la population sur l'ensemble de l'agglomération.
- > Assurer une prise en compte des problématiques sociales au sein des différentes actions conduites.

### Santé

- > Favoriser un accès égal et rapide aux soins, en optimisant les moyens.
- > Appliquer une gestion coordonnée des crises sanitaires.
- > Anticiper l'évolution de la population et des personnels soignants.
- > Améliorer l'information et la communication sur l'offre de soins.
- > Promouvoir la santé de la population en agissant sur les déterminants de la santé.

### Culture

- Construire une stratégie commune de développement culturel pour :
- > Promouvoir la culture comme vecteur d'identité partagée et de rayonnement.
  - > Promouvoir l'offre et l'accès à la culture pour l'ensemble des habitants.
  - > Aboutir à une politique culturelle coordonnée sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

### Economie

- > Assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois et créer les conditions-cadre pour accueillir environ 100'000 emplois supplémentaires d'ici 2030.
- > Promouvoir un développement économique multipolaire, concerté et solidaire en favorisant les conditions d'implantation des activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire et selon les spécificités des territoires.
- > Promouvoir un développement économique et social durable.
- > Contribuer à renforcer l'offre et les retombées économiques du secteur international dans l'agglomération.



### **Agriculture**

- > Renforcer le rôle premier des espaces agricoles transfrontaliers: une production de proximité.
- > Intégrer l'espace agricole comme élément structurant du territoire et composante du paysage.
- > Orienter les espaces agricoles périurbains vers une multifonctionnalité organisée, en mobilisant les acteurs urbains, ruraux, associatifs et les collectivités autour d'un concept d'aménagement.
- > Conserver de bonnes conditions d'exploitation aux entreprises agricoles: des exploitations fonctionnelles et pérennes.
- > Assurer une zone agricole préservée des constructions non agricoles.

### **Logement**

- > Développer et mettre en œuvre un outil de planification de l'habitat transfrontalier (PDHT et Schéma d'agglomération).
- > Construire des logements équitablement répartis au sein de l'agglomération, accessibles pour tous.
- > Accueillir 200'000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, dont 50% dans le canton de Genève et 50% dans les couronnes française et suisse.
- > Promouvoir la qualité dans le logement (qualité urbaine, architecturale, énergétique).

### **Environnement**

- > Gérer les ressources naturelles locales (sol; eau; énergie; forêt-bois, matériaux minéraux; valorisation des déchets) dans une logique de durabilité régionale et transfrontalière.
- > Préserver et valoriser les espaces naturels et paysagers, ainsi que leurs interconnexions.
- > Maîtriser les émissions de polluants (NOx, PM10, Ozone) et de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances sonores.
- > Maîtriser les risques naturels et technologiques, notamment les risques liés aux crues des cours d'eau.

### **Urbanisation et mobilité**

- > Assurer un développement équilibré de la région urbaine selon les projections estimées pour 2030: +200'000 habitants et environ +100'000 emplois.
- > Maîtriser l'étalement urbain, lutter contre la dispersion des constructions (= refus d'un développement «tendanciel», laisser-faire).
- > Coordonner la localisation de grands équipements (culturels, sportifs, de santé, de formation, commerciaux, etc).
- > Développer un transfert modal en faveur des transports publics et des mobilités douces.
- > Valoriser et préserver les paysages, notamment urbains, et le patrimoine.
- > Maintenir et favoriser la qualité des espaces publics urbains.



## 2.2 Schéma d'agglomération

Le Schéma d'agglomération est la traduction spatiale des objectifs du Projet d'agglomération (2.1). Il traite plus particulièrement les objectifs, stratégies et actions à incidences spatiales.

Son statut est celui d'un plan d'orientation, sur lequel s'engagent les autorités politiques des territoires de l'agglomération.

### Refus de l'étalement urbain

Depuis plusieurs décennies, la croissance de l'agglomération s'effectue principalement par étalement urbain autour du canton de Genève. Les territoires partenaires du Projet d'agglomération partagent la conviction que ce mode de développement n'est pas durable, pour trois groupes de raisons.

> **Du point de vue économique** - La dispersion de l'urbanisation entraîne une forte consommation de sol, de réseaux (infrastructures et exploitation) et d'énergie, tout en provoquant des dysfonctions croissantes (éloignement des lieux d'habitat et de travail, temps perdu dans les embouteillages, dégradation des transports publics concurrencés par l'automobile, moins-values foncières, friches urbaines, déclin des commerces centraux concurrencés par les commerces périphériques, spécialisation des territoires avec quartiers d'affaires vides la nuit et banlieues-dortoirs vides le jour, etc.)

> **Du point de vue social** - L'étalement urbain est un processus ségrégatif, tendant à séparer toujours plus un centre d'agglomération spécialisé dans les activités, une première couronne aisée, des zones d'habitat social à l'écart et des couronnes périurbaines d'autant plus modestes qu'elles sont éloignées du centre. La répartition des services à la population tend également à être plus inégalitaire.

> **Du point de vue de l'environnement et du paysage** - L'étalement urbain aggrave les problèmes environnementaux et leurs conséquences sur la santé de la population:

- augmentation de l'imperméabilisation du sol, risques accrus d'inondations
- augmentation de la fragmentation et du cloisonnement des milieux naturels ainsi que des espaces agricoles et paysagers, pression sur les secteurs écologiquement sensibles
- dépendance accrue aux transports individuels motorisés induisant un manque d'activité physique préjudiciable à la santé, une augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre ainsi qu'une plus grande exposition au bruit
- augmentation de la complexité et du coût de mise en place des réseaux d'équipement (énergie, eau potable) et d'assainissement (eaux claires et usées, collecte des déchets)
- perte de substance du territoire (espaces résiduels, dispersion des constructions, etc).



### Stratégie générale: urbanisation-mobilité-environnement

Pour lutter contre la tendance à l'étalement urbain et rééquilibrer l'habitat et l'emploi, la stratégie du Schéma d'agglomération coordonne étroitement urbanisation, mobilité et environnement.

#### Des urbanisations denses et mixtes sont nécessaires:

> **pour assurer une capacité de développement** tout en rééquilibrant l'agglomération, avec plus d'emplois côté France et plus d'habitants côté genevois, de façon à réduire les distances habitat-travail et à diminuer la pression de l'urbanisation sur la périphérie

> **pour réduire la dépendance aux transports individuels motorisés** en développant les transports publics (économiquement viables à partir de densités de 0.6 ou 60 logements à l'hectare) et les mobilités douces (ville «des courtes distances»)

> **pour sauvegarder l'environnement, le paysage et l'agriculture de proximité**, bien préservés jusqu'à présent, qui sont un atout majeur de la «petite agglomération internationale» franco-valdo-genevoise.

Les nouveaux quartiers doivent offrir des conditions de vie de haute qualité, aptes à concurrencer l'habitat lointain dans les choix résidentiels des ménages.

Ce développement socio-économique de l'agglomération doit s'inscrire dans les objectifs du développement durable. C'est pourquoi une démarche proactive d'évaluation environnementale stratégique (EES), combinée à une évaluation d'impacts sur la santé (EIS), a été initiée dès la phase d'élaboration du Schéma d'agglomération (cf. annexes 5 et 6).

### Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi

Le Schéma d'agglomération est établi pour permettre l'accueil d'environ 200'000 habitants et 100'000 emplois nouveaux d'ici 2030. L'agglomération franco-valdo-genevoise comptera alors près de 1 million d'habitants et 500'000 emplois.

> **L'horizon 2030** a été retenu de préférence à celui de 2020, visé par l'Avant-projet d'agglomération (février 2007), mais trop serré pour permettre d'envisager une modification substantielle des planifications des territoires.

> L'hypothèse-cible à terme correspond à une **poursuite du rythme de croissance actuel** de 1 à 1,3% par an. Elle dépasse légèrement les prévisions de l'Office fédéral de la statistique (OFS), limitées au canton de Genève et qui semblent sous-estimer les soldes migratoires internationaux.

> La croissance ne se répartira pas de manière homogène, mais en **rééquilibrant habitants et emplois**. En particulier, conformément au Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT), la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et 30% des nouveaux emplois se localiseront dans la partie française de l'agglomération. L'aspect qualitatif se verra accorder une grande importance, que ce soit pour la politique du logement ou pour celle de l'emploi.



## Principes structurants

Le Schéma d'agglomération a été élaboré sur la base de plusieurs scénarios, prévoyant une urbanisation plus ou moins compacte. Il est construit sur les principes structurants suivants.

### > Le paysage et les espaces naturels et agricoles comme socle vert de l'agglomération

Le paysage, les espaces naturels et agricoles sont le socle vert de l'agglomération, qui lui confère son caractère de « métropole verte ». L'organisation de l'urbanisation et de la mobilité doit permettre de :

- préserver les terres agricoles
- sauvegarder les réseaux verts et bleus et les espaces naturels remarquables et dignes de protection
- favoriser le maintien de la biodiversité (faune et flore)
- favoriser la pénétration de la nature en ville (coulées vertes).

L'incidence sur l'environnement sera d'autant plus limitée que l'urbanisation sera dense (faible consommation de sol notamment) et les déplacements assurés par les transports publics et les mobilités douces (faible consommation de ressources non renouvelables et faibles émissions de nuisances air-bruit).

### > Centres, nœuds et axes

L'agglomération est structurée, d'une part, par des centres et des nœuds où les transports publics sont très performants et, donc les transports individuels motorisés maîtrisés (stationnement, contrôle d'accès, etc.). Le potentiel de report modal y est maximal : c'est là qu'il faut localiser les plus grands générateurs de déplacements : pôles d'emploi et quartiers de forte densité, centres commerciaux, équipements d'importance régionale.

L'agglomération est structurée, d'autre part, par des axes où l'urbanisation se développe au plus proche de l'offre de transports publics, mais où les transports individuels motorisés jouent un rôle d'autant plus important qu'on s'éloigne du centre : il faut y développer des urbanisations différenciées, présentant plusieurs types de densité et de mixité selon leur distance au centre.

### > Densités minimales

La densité de l'urbanisation conditionne le niveau d'offre des transports publics, l'efficacité des mobilités douces et donc la possibilité de réduire la dépendance automobile. Un effort important devra être consenti pour une densification alliant qualité des espaces et mixité fonctionnelle et sociale.

- Des quartiers à densité élevée d'habitants et d'emplois se prêtent à une desserte de haute qualité par un fin réseau de transports publics.
- Une densité de 0.6 (rapport entre surface de plancher et surface du terrain) ou de 60 logements à l'hectare est un minimum pour qu'un quartier puisse être desservi par des transports publics performants, offrant une alternative valable à la voiture sans coûts disproportionnés. La densité minimale de 0.6 devrait prévaloir tout au long des axes de transports publics à fréquence urbaine.
- Il faut un seuil de population minimal pour qu'existent des services de proximité aux ménages (commerces, banques, santé, etc.), aisément accessibles par les mobilités douces (marche à pied, vélo) et contribuant ainsi à l'animation des espaces publics.

### > Mixité fonctionnelle et sociale

L'urbanisation doit encore présenter une mixité suffisante :

- mixité entre habitat et emplois, pour garantir une animation suffisante : les nouveaux quartiers comprendront au moins 10 à 20% d'emplois
- mixité sociale, pour lutter contre la tendance à la ségrégation : chaque quartier doit présenter une offre variée de services, de types et de formes d'habitat, dont une partie sera subventionnée.





### > Valorisation du patrimoine et qualité urbaine

Dans l'agglomération, chaque site de développement a un profil, une histoire et un caractère particuliers. Ces atouts locaux seront valorisés, en renforçant la spécificité et l'identité de chaque lieu.

La qualité des espaces publics, leur intégration au maillage vert, la qualité urbaine et architecturale seront placés au cœur des futurs processus d'urbanisation.

## Synthèse: une agglomération compacte, multipolaire et verte

La tendance à l'étalement urbain conduirait à une agglomération déséquilibrée, avec un centre très dense en activités, une ceinture verte et des couronnes d'habitat dispersé générant de graves problèmes de mobilité et d'environnement.

A l'horizon 2030, le Schéma d'agglomération dessine au contraire une agglomération...

- > **compacte**, capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales
- > **multipolaire**, en rééquilibrant la répartition de l'habitat et des emplois et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux
- > **verte**, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

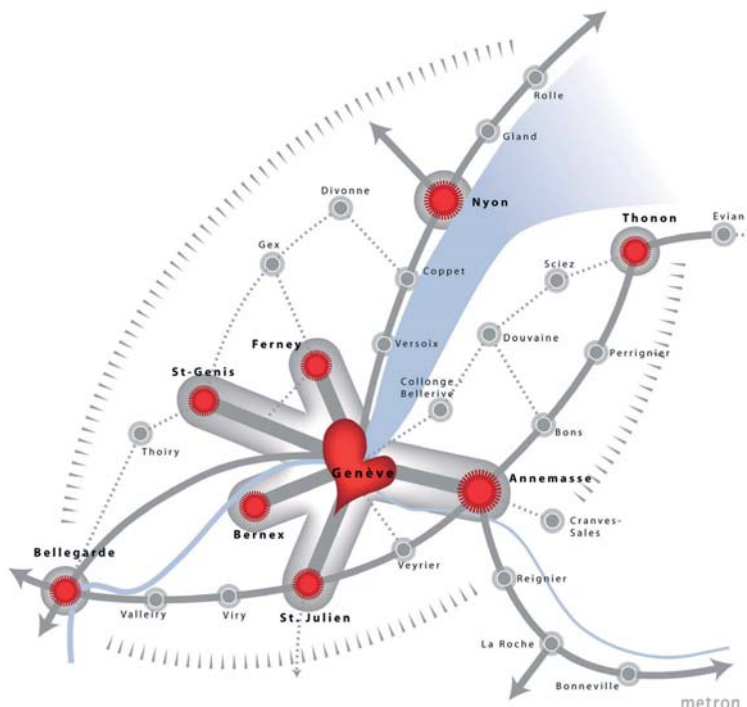


Schéma de développement des centralités à partir du réseau de transports publics structurant

*Bien que solidaires et étroitement coordonnés, les trois volets urbanisation, mobilité, environnement-nature-agriculture-paysage du Schéma d'agglomération font l'objet de trois présentations successives dans les pages suivantes.*



## 2.2.1 Volet urbanisation (carte du Schéma d'agglomération 2030, format A3 plié)

Le volet urbanisation décline spatialement les principes précédents et régit la répartition générale du développement, les axes et périmètres de développement prioritaires et les installations à forte fréquentation. Dans chacun de ces contextes, une même attention sera portée à la qualité de l'architecture, de l'aménagement, des espaces publics, des équipements et services, etc.

### 2.2.1.1 Répartition générale du développement

Les 200'000 habitants et 100'000 emplois à accueillir d'ici 2030 se répartiront de la manière suivante (carte A). En fonction de l'évolution du périmètre du Projet d'agglomération, d'autres centres régionaux comme Thonon ou Bonneville seront étudiés dans la suite de la démarche.

> **Le cœur d'agglomération** reste le premier pôle d'emplois et de services de niveau international; il s'étendra au nord jusqu'à l'aéroport, au sud-ouest avec le projet Praille-Acacias-Vernets, au sud et à l'est avec la ceinture CEVA; très dense, il sera desservi principalement par les transports publics et les mobilités douces; des espaces publics et des espaces verts de qualité rendront l'habitat et l'emploi en ville très attractifs.

> **Les zones urbaines centrales** prolongent le cœur d'agglomération: elles sont composées de quartiers denses, mixtes (habitat et activités économiques), bien desservis par des transports publics maillés et favorables aux mobilités douces (notamment vélo).

> **Les centres régionaux** sont les autres pôles principaux de l'agglomération; leur taille est supérieure à 15 à 20'000 habitants, ce qui permet d'assurer un haut niveau de services et d'équipements et des transports publics performants, notamment pour les liaisons avec le cœur d'agglomération:

- Nyon et Annemasse ont déjà une masse critique suffisante, ont engagé d'importants efforts de structuration et de densification et offrent déjà un niveau de services important
- Bernex est appelé à un développement important avec l'arrivée du tramway
- Ferney, Saint-Genis-Pouilly et Saint-Julien doivent se renforcer et structurer leurs transports
- Bellegarde, qui offre une densité et un niveau de services et d'emplois déjà intéressants et qui subit la pression de Genève sur l'habitat, se profile comme un centre régional d'avenir avec sa future gare TGV et les projets de renouvellement urbain engagés par les autorités locales.

> **Les centres locaux** offrent des emplois, des commerces, des équipements et des services courants utiles aux villages proches:

- six centres locaux reliés par le RER au cœur d'agglomération accueillent des urbanisations de densités fortes à moyennes, surtout près des gares: Gland, Coppet, Rolle, Versoix, Bons-en-Chablais, Perrignier, Reignier
- deux centres locaux reliés par RER à Annemasse et par un transport collectif en site propre (TCSP) à Genève développeront des quartiers de gare: Valleiry, Viry
- trois centres locaux proches du cœur d'agglomération et reliés par un axe fort de transports publics développent de l'habitat de moyenne densité: Gex, Thoiry, Collonge-Bellerive
- les autres renforcent leurs fonctions centrales et l'habitat: Cranves-Sales, Divonne, Douvaine, Sciez.

> **Les zones urbaines périphériques** prolongent les centres régionaux et locaux: elles se densifieront près des gares et des arrêts de transports publics, et non le long d'axes routiers qui génèreraient du trafic individuel; la qualité d'aménagement des axes d'entrée dans l'agglomération sera améliorée.



> **Les villages et cœurs de village** sont importants pour la qualité de vie et l'identité de l'agglomération. Ils assurent un développement surtout qualitatif, avec mise en valeur et animation des cœurs de village (services, commerces et activités de proximité, espaces publics de qualité). Dans la mesure du possible, des transports publics de rabattement vers les gares RER seront développés.

#### 2.2.1.2 Axes et périmètres de développement prioritaires

Dans l'agglomération multipolaire, le développement sera accueilli particulièrement dans deux types de secteurs prioritaires.

> **Les axes de développement** compléteront et renforceront l'éventail des axes radiaux qui structurent l'agglomération, aujourd'hui en nombre insuffisant. Bien reliés au cœur d'agglomération par les transports publics et bien aménagés pour les mobilités douces (notamment vélo étant donné les distances à parcourir), ils accueilleront des quartiers mixtes d'habitat et d'activités. Sur chaque axe, la qualité de l'espace-rue central sera renforcée.

> **Les projets stratégiques de développement (PSD)** seront des programmes d'urbanisation exemplaires par leur densité, leur desserte, la qualité des espaces publics et de l'architecture. Ils seront de plusieurs types:

- habitat de densité forte à moyenne, offrant une alternative attractive par rapport à l'habitat individuel en campagne
- activités denses localisées sur des nœuds de transports publics, avec un effort des entreprises pour une architecture représentative
- activités de faible et moyenne densité pour des emplois secondaires générés par la région, offrant des localisations adaptées à des prix abordables
- PSD mixtes habitat et activités, avec une haute qualité des espaces publics.

#### 2.2.1.3 Installations à forte fréquentation IFF

Les installations à forte fréquentation génèrent des volumes de déplacements significatifs à l'échelle de l'agglomération. Dans ce cadre, une attention particulière sera accordée aux centres commerciaux (ICCF), de façon à limiter le développement en périphérie de commerces pour achats légers et de loisirs.

Le tableau de la page suivante propose une base de travail sur l'attitude à adopter par rapport aux projets de centres commerciaux, en différenciant leur impact selon le type d'activités commerciales ou de loisirs, le type de territoire et le niveau de desserte par transports publics et mobilités douces. Ces principes de localisation devront encore être précisés dans la suite des études, notamment du point de vue des stratégies économiques globales et locales.

Le projet d'hôpital régional de Findrol, implanté en limite du périmètre de l'agglomération et destiné à un bassin de population plus large que celui de l'agglomération, constitue un cas particulier. Les conditions de développement de cet équipement restent à étudier par les autorités compétentes. Il se situe en effet hors des «domaines qui nécessitent une action commune» (are, Aide de travail, novembre 2002) à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.



Types de localisation	Centralité locale, cœur de village, centre de quartier des zones urbaines centrales Accès piéton très important à garantir, bon accès TP pour centralité locale, accès moyen TIM possible, parking limité, payant	Cœur d'agglomération, centres régionaux, nouvelles centralités Réseau dense piéton à exploiter, nœud TP ou axe fort TP nécessaire, accès moyen TIM possible, parking très limité, payant. Livraisons à domicile à promouvoir, aussi pour l'alimentaire	Zones urbaines périphériques et hors tissu urbain Accès piéton marginal, accès possible 2-roues à rendre attractif, accès moyen TP à garantir, accès important TIM à maîtriser (charges du réseau), parking abondant payant, livraisons à domicile possibles
Types de commerces			
1. Commerces de quartier Petits discounters (achat quotidien, rayonnement local)	Localisation préférentielle	Localisation préférentielle et combinée	Localisation à rejeter
2a. Grands distributeurs, Hypermarchés (achats hebdomadaires alimentaires, rayonnement régional)	Localisation à rejeter	Localisation combinée souhaitable	Localisation à rejeter (sauf si très bon accès TP)
2b. Grands distributeurs Grands discounters (achat 1 à 2 fois par mois, rayonnement régional)	Localisation à rejeter	Localisation possible	Localisation préférentielle
3a. Grands marchés spécialisés lourds (achat occasionnel lourd, volumineux, brico-jardin, équip. maison, rayonnement régional ou supra)	Localisation à rejeter	Localisation possible	Localisation préférentielle
3b. Grands marchés spécialisés légers (achat occasionnel, léger à mi-lourd, loisirs-sports, équip. technique, rayonnement régional ou supra)	Localisation à rejeter	Localisation préférentielle et combinée	Localisation à rejeter
4. Achats loisirs, boutiques, flânerie (shopping léger, peu volumineux, textile, culture, électronique de loisirs, rayonnement régional ou supra)	Localisation possible	Localisation préférentielle et combinée	Localisation à rejeter

Grille typologique pour la localisation des installations commerciales à forte fréquentation (aide de travail)-  
Une présentation commentée est disponible dans l'annexe 3.



## 2.2.2 Volet mobilité

La demande de mobilité augmentera avec la croissance de l'agglomération. Pour réduire la dépendance aux transports individuels motorisés, le Schéma d'agglomération crée un lien fort entre urbanisation et mobilité:

- > en développant un réseau de transports publics supérieur, à l'échelle de l'agglomération (transports régionaux et tramways)
- > en concentrant le développement dans des pôles d'urbanisation denses, bien reliés au cœur d'agglomération et entre eux par ce réseau de transports publics supérieurs (RER, tram)
- > en desservant les zones centrales par des transports publics urbains maillés
- > en créant des quartiers denses, mixtes, proches des pôles d'emploi et bien aménagés, favorables aux mobilités douces (marche à pied, vélo).

Les transports individuels motorisés resteront structurants dans les périphéries les plus éloignées des centres. Des parkings d'échange P+R permettront de passer de la voiture aux transports publics.

Le volet mobilité du Schéma d'agglomération porte sur les transports publics, les transports individuels et les mobilités douces.

### 2.2.2.1 Transports publics (carte Concept transports publics 2030, format A3 plié)

Pour le développement des transports publics, le Schéma d'agglomération est établi en étroite coordination avec le Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (DTPR), qui rassemble toutes les autorités organisatrices de l'agglomération, et avec la Commission Déplacements du CRFG. Le Schéma coordonne les liaisons métropolitaines, les dessertes RER, les axes forts, les dessertes des zones denses, les offres intermodales et les mesures complémentaires (carte B pliée en fin de volume).

#### > Liaisons métropolitaines

L'accès aux réseaux nationaux et internationaux s'effectuera par cinq gares à fonction métropolitaine.

- la gare centrale de Genève-Cornavin
- la gare de l'aéroport, la gare d'Annemasse (grâce au CEVA)
- les trois principales «portes d'entrée» au réseau ferroviaire: les gares de Bellegarde, Nyon et, en limite de périmètre, Thonon.

Quatre de ces gares sont situées en périphérie et seront donc accessibles sans passer par le cœur d'agglomération.

#### > Desserte ferroviaire express d'agglomération (RER)

Un réseau RER ramifié (trains R, RE et TER) est en cours de développement, s'appuyant sur la construction de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA).

Le réseau ferroviaire diamétral (lignes Vaud-Genève, Bellegarde-Genève et Etoile ferroviaire d'Annemasse) est complété par la ligne de rabattement sur le centre régional de Nyon (Nyon-St-Cergue) et par la ligne tangentielle Bellegarde – Saint-Julien – Annemasse, dite «ligne du Salève».

Diverses mesures développeront l'offre RER, valorisant la construction de la liaison CEVA:

- création ou réactivation de gares ou de haltes RER desservant des quartiers urbanisés ou à développer
- aménagements ferroviaires permettant d'offrir une fréquence de 15 à 30 minutes sur chacune des branches
- amélioration de l'accessibilité des gares (transports publics prioritaires, mobilités douces, parcs-relais pour voitures et vélos, etc.).



Ce réseau présente toutefois plusieurs nœuds et tronçons surchargés. Le Projet d'agglomération prévoit de le compléter par une boucle Cornavin-Aéroport, apportant un net gain de souplesse et de capacité d'exploitation. Le complément de liaison par le nord (avec haltes au Jardin des Nations et au Grand-Saconnex) permettra de multiplier les lignes diamétrales traversant la gare Cornavin et d'assurer ainsi des trajets directs entre tous les centres régionaux et l'aéroport (par exemple liaison directe Annemasse-Cointrin-Bellegarde ou Aéroport-Annemasse-Thonon).

Le réseau RER d'agglomération pourra encore se développer au-delà de l'horizon 2030.

#### > Axes forts d'agglomération

Certaines pénétrantes importantes de l'agglomération (notamment vers St-Genis, Onex-Bernex, Ferney, Annemasse, St-Julien) nécessitent un renforcement de l'axe de transports publics. Les moyens à employer pourront être des extensions du réseau de tramway, planifiées ou à l'étude, ou la mise en place de bus à haut niveau de service offrant des liaisons rapides et fréquentes.

#### > Desserte urbaine

Les zones urbaines centrales et périphériques sont desservies par des réseaux de transports publics ramifiés et maillés. De même, des réseaux de transports publics urbains locaux seront à renforcer ou à développer dans les centres régionaux, en connexion avec les axes forts diamétraux.

#### > Offres intermodales (P+R)

Le Schéma d'agglomération distingue deux catégories de parcs relais P+R:

- P+R de périphérie urbaine, en bordure des zones urbaines centrales, desservis par le réseau des transports publics urbains
- P+R de couloir d'approche hors des zones centrales, desservis par le RER, par tramway ou par des lignes de bus régionales.

Cette dernière catégorie présente le meilleur bilan environnemental et doit donc, dans la mesure du possible, être favorisée.

#### > Mesures complémentaires

Pour assurer un maximum de fréquentation des transports publics et assurer une bonne desserte du territoire de l'agglomération, plusieurs lignes d'action complémentaires sont nécessaires:

- transports publics de rabattement depuis l'ensemble du territoire sur le réseau structurant de transports publics (RER et axes forts), y compris liaisons lacustres de rabattement à Nyon
- offre de transports publics de nuit
- extension de la communauté tarifaire transfrontalière unireso
- création d'une centrale de mobilité pour l'ensemble de l'agglomération
- information et communication intégrées
- développement et renforcement de la communication et de systèmes d'information dynamiques intégrés pour tous les modes de transports publics et tous les réseaux, à l'échelle de l'agglomération.



### 2.2.2.2 Transports individuels motorisés (carte Concept TIM 2030, page 40)



La priorité allant aux transports publics et aux mobilités douces, le Schéma d'agglomération ne vise pas à accroître significativement les capacités du réseau routier et autoroutier, mais à l'aménager dans trois buts:

- > améliorer la sécurité des déplacements
- > réduire les nuisances pour les riverains en améliorant l'utilisation des axes structurants et en modérant les réseaux locaux
- > desservir les nouvelles urbanisations, en coordination avec les réseaux de transports publics et les mobilités douces.

Le projet de traversée lacustre se situera au-delà de l'horizon 2030 du Projet d'agglomération (voir 2.3.1 Infrastructures de mobilité de niveau supérieur à l'agglomération). Les études seront réalisées dans un cadre transfrontalier, ce projet ayant un impact sur le fonctionnement de l'ensemble de l'agglomération.

#### > Principes

Les transports individuels motorisés font l'objet de multiples mesures, modulées selon les secteurs de l'agglomération. Le Schéma d'agglomération fixe les principes d'application de ces mesures, selon qu'elles se situent dans les centres, les zones urbaines ou à l'extérieur et qu'elles s'appliquent aux domaines mentionnés dans le tableau ci-dessous.

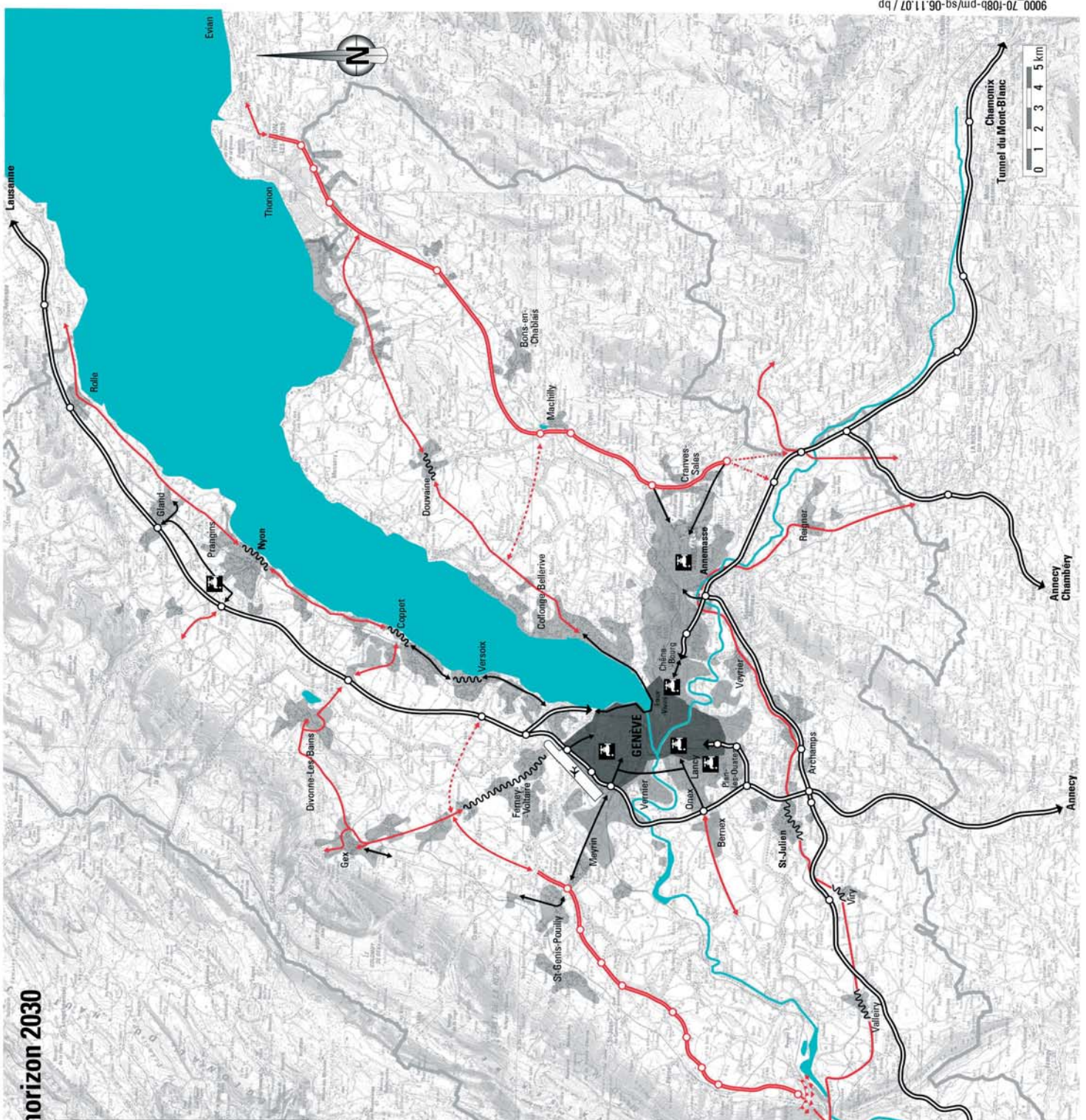
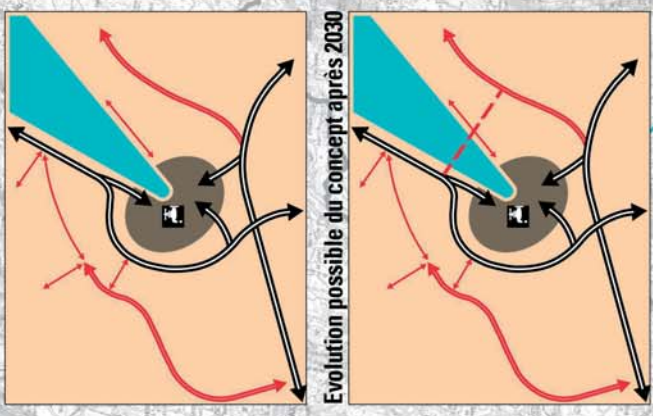
	Cœur d'agglomération et centres régionaux 	Zones urbaines 	Autres
Stationnement	Politique à développer sur places <b>publiques</b> (durée, tarification...) et forte limitation des places privées réservées aux activités	Limitation des places <b>privées</b> réservées aux activités, si secteur desservi par TP urbains	Eventuellement limitation des places <b>privées</b> réservées aux activités (où possible)
Contrôles d'accès	Sur toutes les pénétrantes avec priorité maximale et systématique pour les TP	Eventuellement localement avec priorité maximale pour les TP	Non. Toutefois priorité à accorder aux TP pour les passages des points noirs de circulation
Partage de l'espace public	Fort rééquilibrage de l'espace public en faveur des TP et des modes doux	Rééquilibrage de l'espace public en faveur des TP et des modes doux	Actions ponctuelles sur l'espace public (sécurité)
Capacité du réseau routier	En diminution pour redistribution de l'espace public en faveur des TP et des modes doux	Globalement stable	Augmentations <b>locales</b> envisageables (notamment en vue de résoudre certains problèmes de nuisances et si elles sont compensées par des mesures d'accompagnement)
Modération du trafic	Généralisation des mesures de modération sur le réseau (hors réseau structurant)	Généralisation des mesures de modération sur le réseau (hors réseau structurant)	Actions ponctuelles de modération du trafic (réseau de desserte)
Auto-partage et covoiturage	Grand potentiel et fort développement à favoriser	Potentiel intéressant à favoriser	Peu de potentiel
Plans de mobilité	A encourager	A encourager notamment sur les sites très bien desservis par les TP	A entreprendre uniquement dans les quelques sites bien desservis par les TP

#### Concept des transports individuels motorisés: principes

# Concept TIM : réseau futur - horizon 2030

**Légende**

- Cœur d'agglomération et centres-villes
- Zones urbaines
- Autoroute
- Route express
- Jonction ou échangeur
- Tracé à préciser
- Axe routier structurant
- Axe urbain structurant
- Maîtrise du trafic (contrôle d'accès, modulation, ...)







### 2.2.2.3 Mobilités douces (carte Concept mobilité douce 2030, format A3 plié)

Le développement des mobilités douces (marche à pied, vélo) présente plusieurs enjeux significatifs à l'échelon de l'agglomération:

- > contribuer à minimiser la croissance du trafic automobile et ses impacts sur l'environnement: bien des déplacements effectués aujourd'hui en voiture pourraient avantageusement s'effectuer à pied ou à vélo (en 2000, 11% des déplacements dans le canton de Genève font moins de 2 km, 21% moins de 3 km, 50% moins de 5 km)
- > faciliter les accès aux transports publics, dont les mobilités douces sont le complément indispensable
- > favoriser l'appropriation sociale des voiries et donc améliorer leur sécurité
- > renforcer l'attractivité et l'animation des espaces publics urbains
- > améliorer la santé de la population.

De nombreuses mesures en faveur des mobilités douces sont mises en œuvre dans le cadre d'autres projets (de voirie, de tramway, d'aménagement, plan piétons de la Ville de Genève, plans vélos, etc). Des stationnements pour vélos sont à prévoir dans les nouvelles constructions (logements, activités).

En complément de ces initiatives diverses, le volet Mobilités douces du Schéma d'agglomération prévoit:

#### > un réseau structurant d'agglomération:

- liaisons entre les centralités et les arrêts de transports publics
- liaisons continues transfrontalières
- liaisons attractives entre zones urbaines et campagnes

#### > l'accessibilité aux centres par des réseaux multiples, sûrs et attractifs:

- itinéraires cyclables directs dans un rayon de 3 km autour des centres
- réseau maillé dense pour les piétons, avec espaces publics attractifs

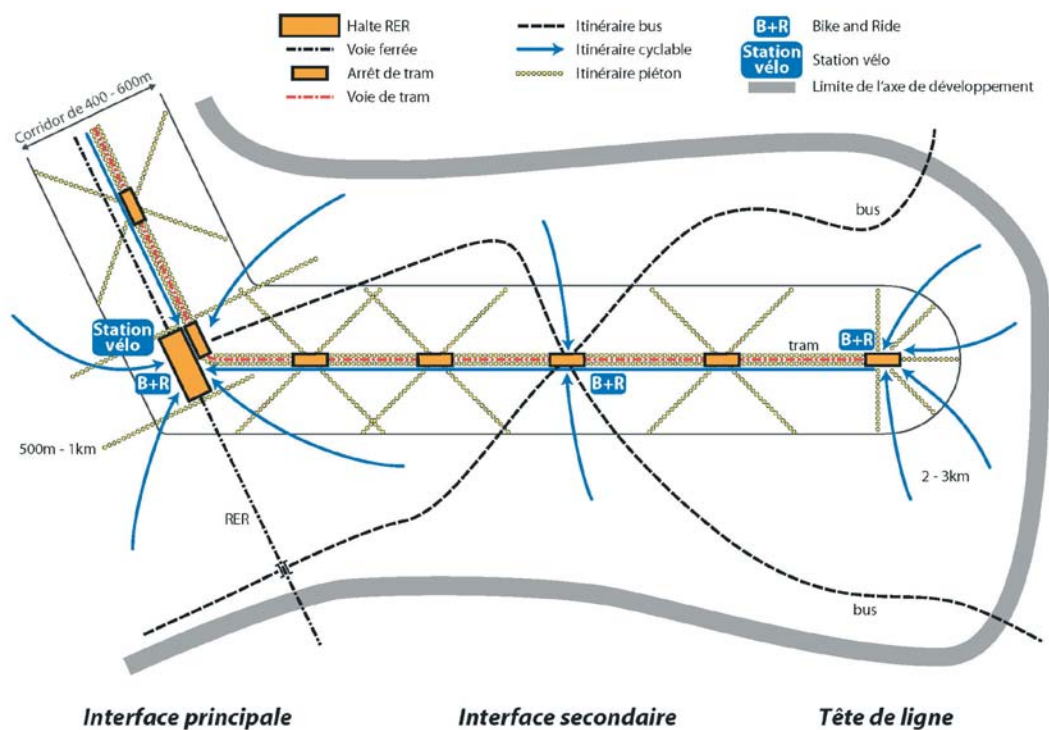
#### > l'accessibilité aux transports publics

- rabattement sûr et attractif vers les principaux arrêts de transports publics
- offres de stationnement sécurisé (B+R) pour les vélos aux gares RER.



Sur les **axes forts d'agglomération** (tram ou bus), la priorité est donnée aux transports publics et aux mobilités douces. Les principes suivants guideront les aménagements:

- > liaison longitudinale sûre pour les vélos et les piétons (trottoirs larges, arborisation)
- > traversées sécurisées pour les piétons et tourner-à-gauche sécurisé pour les vélos
- > rabattements vélos à l'interface principale (B+R, station-vélo pour une gare importante), à l'interface secondaire (B+R) et en tête de ligne (B+R)
- > accès piétons multiples aux arrêts de transports publics et diffusion dans les quartiers.



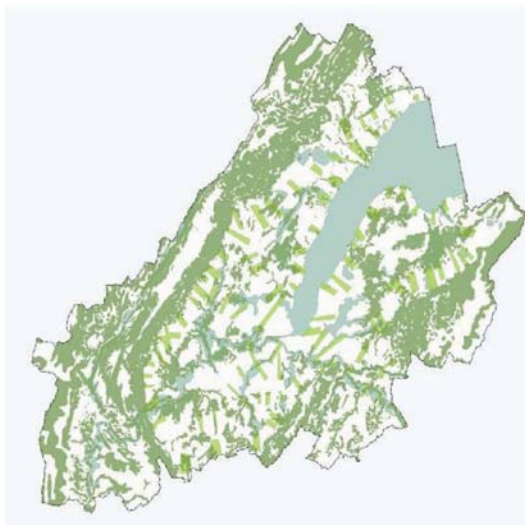
28.08.2007 / mrs / ms, dop



### 2.2.3 Volet environnemental, espaces naturels, agricoles et paysagers

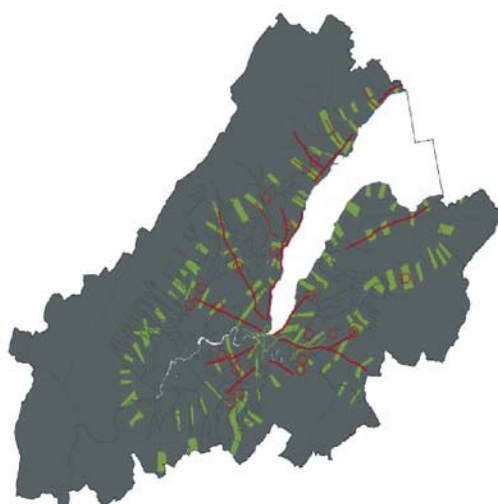
#### (carte Plan paysage, format A3 plié)

Le Schéma d'agglomération considère le paysage, ses composantes naturelles et agricoles et la morphologie du socle territorial comme aussi structurants, pour le développement futur, que l'urbanisation et les transports. Le bassin est délimité avec force par les hauteurs du Jura, du Vuache, du Salève et des Voirons. Centré sur le lac et ses rives, il est significativement partagé par le Rhône et l'Arve. En raison de son histoire et de sa géographie, Genève ne s'est pas développée en tache d'huile, à l'instar de la plupart des villes. Elle a maintenu cette fameuse «ceinture verte» qui a eu pour effet de circonscrire le développement de la ville-centre et de favoriser une forte croissance au-delà, sur le territoire français et vaudois.



Charpente paysagère, connexions et continuités

Les rapports entre les espaces ruraux et bâtis engendrent une signature territoriale particulière: la campagne dans l'agglomération. L'agriculture est proche du cœur d'agglomération et partout présente grâce aux voisinages entre poches rurales et pôles urbains (voir croquis). Cet héritage paysager est pour l'agglomération un enjeu fédérateur de première importance et sa prise en compte doit permettre d'intégrer autant des facteurs environnementaux de premier plan, que de préserver l'attractivité socio-économique. Outre les espaces naturels, agricoles et paysagers, le Schéma d'agglomération considère les surfaces d'expansion des crues et la réduction des nuisances environnementales comme des facteurs tout aussi structurants.



Césures vertes et requalification des espaces publics des axes (dessins atelier b&m)

La qualité de vie et le caractère de «métropole verte» de l'agglomération reposent en effet en grande partie sur des composantes environnementales et paysagères, que menace la tendance à l'étalement urbain (mitage par les constructions, fragmentation des milieux naturels et des exploitations agricoles, gaspillage de sol par les réseaux d'infrastructures, augmentation des risques de crue en raison de l'imperméabilisation du sol, augmentation et étalement de la pollution atmosphérique et sonore, etc). Tous les territoires partenaires de l'agglomération ont conscience de cet enjeu et font de la préservation de l'environnement, des espaces agricoles et naturels sensibles une première priorité de leurs planifications (schémas directeurs, SCOT, etc.). Les programmes de

mesures se multiplient (contrats de rivière, directive paysagère, réseaux agro-environnementaux, suivi de la qualité des eaux et des milieux littoraux lacustres, plan d'assainissement du bruit routier et de la qualité de l'air, etc.), contribuant à une qualification environnementale et paysagère dont certaines options vont chercher leur fondement dans la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle déjà (pénétrantes de verdure, maillage vert, etc).



La campagne comme nouvelle monumentalité de la ville - La pénétrante verte-bleue du Rhône à Onex

**D'accord pour organiser le développement en fonction de cette priorité, les territoires partenaires établissent à travers le Projet d'agglomération un référentiel commun en matière d'environnement et de paysages à protéger, valoriser, requalifier.**

A ce titre, il est à noter que les orientations de base du concept d'urbanisation et de mobilité, par le biais d'un scénario de développement multipolaire compact, intègrent une volonté de minimisation des prestations kilométriques du transport individuel motorisé. Cette démarche permet ainsi d'induire une diminution relative des nuisances environnementales, notamment au niveau des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que de pollution sonore.

La phase de mise en œuvre des options d'aménagement retenues devra évidemment être coordonnée avec les mesures environnementales initiées actuellement.

### **2.2.3.1 Objectifs**

Les différentes préoccupations et objectifs environnementaux et paysagers ont pu être intégrés, de manière proactive, en amont du processus d'élaboration du Schéma d'agglomération. L'approche par le paysage et l'environnement poursuit notamment les objectifs suivants, dans une logique de durabilité:

- > préserver et renforcer les «charpentes paysagères» de l'agglomération basées sur le boisé (vert), l'hydrographie (bleu) et les terres cultivées (jaune). L'enjeu est, par le jeu de coupures d'urbanisation, de ménager les continuités nécessaires au sein des divers réseaux agricoles et naturels
- > renforcer l'ambiance paysagère en ville de façon à atténuer les nuisances environnementales et à améliorer le cadre de vie par le biais d'un réseau d'espaces verts et de mobilité douce, de pénétrantes de verdure



- > préserver et gérer dans une logique de durabilité l'accès à certaines ressources de qualité (eau, matériaux, énergies renouvelables, biodiversité, etc.) et les conditions-cadre nécessaires à l'agriculture de proximité - qui est un secteur économique dynamique, moderne et durable, comme le montre un diagnostic récent (Groupe «espace agricole» du CRFG, *Diagnostic de l'espace agricole franco-valdo-genevois*, juin 2006)
- > minimiser et assainir les nuisances environnementales, en particulier la pollution atmosphérique et sonore, notamment par le positionnement judicieux des divers secteurs à urbaniser et des infrastructures de transport
- > identifier les zones de frottement entre les options d'aménagement retenues et:
  - les valeurs naturelles (cours d'eau, forêt, marais, faune,...)
  - les entités agricoles à préserver pour assurer la pérennité d'une agriculture de proximité
  - les zones inondables
  - les zones de protection des ressources en eau
  - les gisements de graviers.

Ainsi, les **zones de frottement** entre les options «urbanisation-mobilité» et les impératifs de la protection de l'environnement et du paysage feront l'objet d'une attention particulière, dans l'optique de pouvoir concilier, au mieux, les intérêts socio-économiques, environnementaux et paysagers (voir encadré ci-dessous).

#### Liste (non exhaustive) de lieux de frottement

Sciez	Routes du Fort-l'Ecluse
Transchablaisienne	Plaine de l'Aire
Bons	Bernex Est
Machilly-Veigy	Bernex Nord
Pallanterie	Les Vernes/Meyrin
MICA	St-Genis, l'Allondon et Le Lion
Vallons du Foron/Ville-la-Grand	Pouilly
Carrefours des Chasseurs/Les Allongets	Axe Saint-Genis/Ferney/A1
Plaine et Bois des Rosses	Ornex (Maconnex)
Plaine maraîchère de Gaillard	Versoix
Secteur des Iles à Etrembières	Coppet Gare
Vallon de l'Arande/St-Julien-en-Genevois	Divonne
Lathoy/Saint-Julien	Nyon l'Asse

#### 2.2.3.2 Carte

La carte de synthèse (hors texte, Plan paysage, format A3 plié) - dont l'état actuel n'est pas encore définitivement vérifié dans tous les territoires -, donne à lire les composantes environnementales et paysagères majeures dans leur articulation à l'urbain.

- > La trame des milieux forestiers est tracée en vert sur la carte et permet de montrer l'importance de ce maillage au sein de nos paysages ruraux.

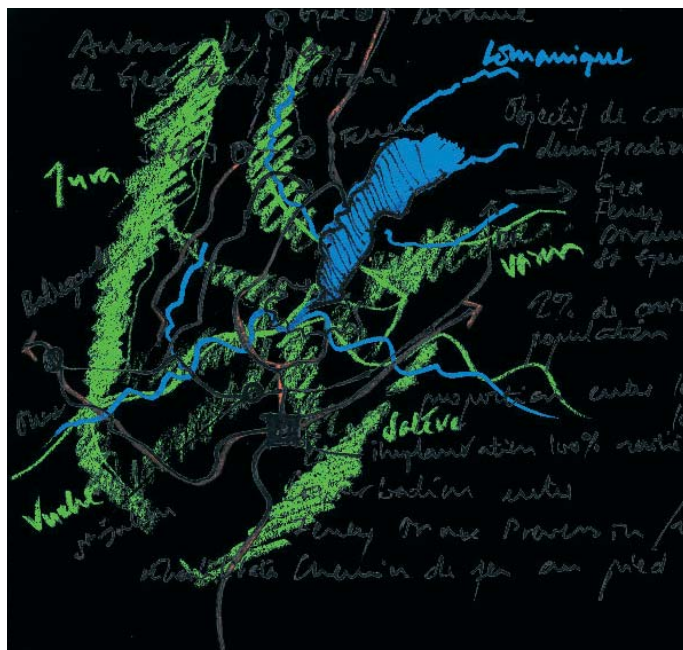


Schéma-esquisse concept du plan paysage à l'échelle de l'agglomération

- > Le réseau hydrographique indiqué en bleu trace l'espace dont les eaux ont besoin pour s'écouler et permet en particulier de repérer certaines coupures péjorant leurs fonctions. Une trame supplémentaire incluant les espaces adjacents aux cours d'eau permet de lire à quels endroits du territoire le réseau forme encore des systèmes paysagers dominés par une ambiance et une économie de l'eau. Elle permet également de mettre en relief les enjeux liés à la préservation des paysages littoraux, le maintien des cônes de vue et des espaces d'accès au lac
- > La trame jaune est décomposée en deux catégories aux limites évidemment délicates à fixer: le foncé propose les poches où l'agriculture «mène le jeu», où le paysage est complètement voué à cette économie et à ses activités séculaires ou récentes; le jaune clair marque les zones où l'agriculture tend à «céder le pas» à d'autres tendances de développement territorial, où le paysage est parsemé de nouvelles traces de présences non agricoles.

Cette «lecture» paysagère permettra de déduire les deux grands champs d'intervention pour la suite de la démarche : les valeurs déterminantes qui fondent l'identité de l'agglomération et méritent d'être préservées en l'état, alors que plusieurs espaces de transition, au développement mal coordonné, pourraient faire l'objet d'une requalification positive.

**Pour les espaces à conserver**, qualifiés «d'invariants», il s'agit de décider s'il y a lieu d'acter des dispositions réglementaires (arrêté de biotope, plan de protection, zone protégée, classement, etc.) ou de soutenir activement leur préservation (soutien socio-économique, valorisation des filières d'exploitation utiles, etc.).

**Pour les espaces à transformer**, diverses mesures sont à planifier telles que le rétablissement de connexions entre entités naturelles et agricoles ou entre parcs publics, la requalification d'axes et d'espaces-rue, la renaturation de cours d'eau.



### 2.2.3.3 Mesures en faveur de l'environnement, des espaces naturels, agricoles et paysagers

Dans le cadre de l'analyse d'ensemble, plusieurs types de mesures paysagères ont déjà pu être envisagées et localisées sur le territoire, parmi lesquelles (légende carte D format A3 plié):

- > **maintien des connexions et continuités écologiques et paysagères:** des espaces naturels et agricoles sont à préserver, surtout dans les piémonts en limite d'agglomération
- > **césures vertes à maintenir, à développer ou à réhabiliter:** pour séparer les espaces urbanisés et éviter l'image d'une «nappe urbaine»; pour assurer les continuités indispensables aux réseaux agricoles, naturels et paysagers
- > **requalification d'espaces-rue:** la végétalisation des axes d'entrée dans l'agglomération améliorera à la fois son image et la qualité de vie des riverains
- > **franchissements ou liaisons à rétablir:** par exemple, franchissement d'une coupure ferroviaire ou autoroutière.

D'autres mesures permettant une mise en œuvre environnementalement acceptable du Schéma d'agglomération sont également définies dans le cadre...

- > des différentes fiches-action «environnement»
- > des recommandations issues de l'évaluation environnementale du Schéma d'agglomération
- > des recommandations environnementales pour la phase de réalisation de l'ensemble des infrastructures du projet d'agglomération.

Plusieurs grands thèmes apparaissent d'ores et déjà autour de la traduction du volet environnemental et paysager du Schéma d'agglomération au sein des divers secteurs du territoire et peuvent être cités à titre d'exemples:

- > requalification des espaces-rue Annemasse/route de Genève, route de Saint Julien, route de Chancy, route de Meyrin et d'autres axes (voir plan Paysage)
- > requalification et aménagement des espaces (rives et espaces publics) du Foron, de la Seymaz et de l'Arve dans leurs parties urbaines
- > mise en valeur du secteur entre les Iles de l'Arve et le Salève
- > connexions des piémonts Jura, Vuache, Salève, Voirons et Chablais avec les pénétrantes de verdure du cœur de l'agglomération et les massifs forestiers de plaine
- > développement de projets agro-environnementaux: Bernex/Loëx, Vuache à la Champagne, Pays de Gex à Colver, crête du Jura, Bas-Chablais et Haute Seymaz
- > requalification des espaces publics dans le secteur Praille-Acacias-Vernets en relation avec les projets de densification, gestion des cours d'eaux de l'Aire et de la Drize
- > maintien et traitement qualitatif de pénétrantes de verdure et/ou de césures paysagères péri-urbaines (autoroute de contournement à Bernex, Vernier et zone aéroport de Ferney Voltaire)
- > constitution de réseaux d'espaces verts: Annemasse, Cranves-Sales et Ville-la-Grand, Saint-Julien-en-Genevois/plaine de l'Aire
- > mise en valeur des espaces agro-naturels du secteur porte sud de Genève en rapport avec les piémonts du Salève et du Mont Sion/Vuache.



## 2.3 Mesures d'infrastructures de mobilité

Les investissements futurs dans les infrastructures de mobilité sont bien entendu conçus en étroite coordination avec les mesures d'urbanisation et d'environnement. Ils ne sollicitent pas tous le Fonds d'infrastructure de la Confédération. Trois niveaux sont à distinguer:

- > les infrastructures de niveau supérieur à l'agglomération, pour lesquelles le Fonds d'infrastructure n'est pas sollicité (d'autres soutiens financiers fédéraux peuvent être sollicités par ailleurs)
- > les infrastructures de niveau d'agglomération, pour lesquelles un soutien fédéral au titre du Fonds d'infrastructure est demandé
- > des infrastructures complémentaires, assumées sans solliciter d'aide fédérale: ces infrastructures ne sont pas détaillées dans le présent rapport.

### 2.3.1 Infrastructures de niveau supérieur à l'agglomération

Plusieurs projets importants sont engagés, porteurs d'enjeux supérieurs pour les liaisons de l'agglomération franco-valdo-genevoise aux autres agglomérations françaises et suisses.

#### 2.3.1.1 Infrastructures ferroviaires

Deux améliorations des liaisons nationales et internationales sont en cours et à venir.

##### > Réseau TGV: revitalisation de la ligne du Haut-Bugey (dite «des Carpates»)

Le chantier (en cours) permettra de gagner environ 20 minutes entre Genève et Paris. La Suisse contribue à l'investissement à hauteur de 110 mios d'Euros, pour un investissement total de 341 mios d'Euros (prix 2004). La construction d'une nouvelle gare TGV à Bellegarde permet d'engager le projet de requalification et de valorisation de ce centre régional. Conformément à la Charte du DTPR qui promeut une desserte Grandes Lignes équilibrée de l'agglomération, la revitalisation de la ligne du Haut-Bugey doit également permettre d'améliorer la desserte TGV directe de la Haute-Savoie du nord (Annemasse, Evian et Saint-Gervais).

##### > Améliorations de la capacité de la ligne Lausanne-Genève

Pour répondre à la croissance démographique et au resserrement du tissu économique lémanique, une augmentation massive de l'offre est nécessaire entre Lausanne et Genève. Elle nécessite des aménagements importants. Ainsi, les Cantons de Genève et Vaud sollicitent l'inscription de la 3ème voie au programme ZEB (futurs développements de l'infrastructure ferroviaire suisse), dont la réalisation devrait intervenir entre 2010 et 2020. A plus long terme, d'autres aménagements seront nécessaires pour parvenir progressivement à une cadence intégrale au quart d'heure (4 trains par heure pour chaque catégorie de train).

#### 2.3.1.2 Réseaux d'autoroutes et de routes express

Le réseau autoroutier (autoroutes et routes express) inscrit l'agglomération dans le réseau européen. A l'horizon 2030, il sera complété par l'A41 nord, le désenclavement du Chablais, la connexion du Pays de Gex à l'autoroute A40 côté France et la suppression de goulets d'étranglement sur l'autoroute A1 côté Suisse. Les jonctions constituent également des goulets d'étranglement pour les réseaux cantonaux et locaux. La traversée lacustre sera étudiée à un échelon transfrontalier, mais dépasse cet horizon.





#### > **A41 nord (France)**

Dès fin 2008, la mise en service de l'autoroute A41 entre Annecy et Genève renforcera la mobilité automobile entre les deux agglomérations. Son influence sera particulièrement marquée sur le secteur de l'échangeur St-Julien – Porte Sud de Genève, qui connaît déjà une forte pression foncière et où le trafic atteint la limite de capacité en heure de pointe (en raison du passage en douane). Une étude spécifique sera menée (au travers notamment de l'approche transfrontalière des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération PACA) pour structurer l'aménagement et le développement du secteur, selon les objectifs du Projet d'agglomération. Il s'agira notamment d'y développer l'intermodalité (P+R et desserte par transports publics).

#### > **Désenclavement du Chablais**

En 2012, pour désenclaver le Chablais et améliorer la sécurité du réseau secondaire, une route express reliera l'autoroute A40 au contournement de Thonon. Pour contenir la progression du trafic local, il est nécessaire de favoriser l'utilisation du RER pour les déplacements du Chablais vers Annemasse et Genève. Le RER devra offrir des liaisons au centre plus rapides que la voiture. Des urbanisations denses (habitat et emplois) et des parkings P+R seront favorisés à proximité des gares.

#### > **Connexion du Pays de Gex au réseau autoroutier**

En continuité avec la route express à 2x2 voies actuelle, un désenclavement du Pays de Gex doit se concrétiser. Il s'effectuera, dans une première étape, par un réaménagement de la RD 1206 existante puis, dans une deuxième étape, par la construction d'une nouvelle infrastructure se connectant à l'autoroute A40 entre Bellegarde et la Haute-Savoie (tracé à déterminer).

#### > **Compléments et modifications de jonctions autoroutières**

Des compléments de jonctions autoroutières sont à étudier (par exemple, demi-jonction de la Milice, modification des jonctions de Ferney, Gland, Nyon, Collex, etc. – voir annexe 3).

#### > **Suppression de goulets d'étranglement sur l'autoroute A1 (Suisse)**

Le principal secteur de saturation de l'autoroute A1 se situe entre l'échangeur du Vengeron et la jonction de Coppet. Une augmentation de la capacité ne doit être envisagée qu'à long terme, en liaison avec une suppression des goulets sur les réseaux cantonaux et locaux et une stratégie multimodale de gestion des déplacements.

#### > **Traversée du lac**

Mise en service entre 1993 et 1997, l'autoroute de contournement ouest de Genève forme, avec l'autoroute A40 (pied du Salève), l'ossature routière majeure de la région. Ce dispositif de ceinture sera prochainement alimenté par l'A41 au sud, puis par la route express du Chablais.

Pour assurer la mobilité à long terme, le Canton de Genève souhaite réaliser un ouvrage de traversée autoroutière du lac, entre le Vengeron (rive droite) et la Belotte (rive gauche), avec un prolongement jusqu'à la future voie express au nord d'Annemasse. Cette réalisation permettra tout à la fois de compléter le bouclage autoroutier, de désengorger le contournement ouest et de desservir un secteur (environs du plateau de Jussy) qui accède actuellement difficilement au réseau autoroutier. Compte tenu des délais nécessaires à sa réalisation, du fait que son caractère autoroutier relève des routes nationales et de son impact sur le développement de l'agglomération au-delà de 2030, cet ouvrage n'appartient pas au Projet d'agglomération. Des études transfrontalières seront poursuivies pour définir le tracé, les fonctionnalités et le dimensionnement de l'ouvrage, ainsi que les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour permettre un développement garantissant la préservation des sites, du paysage et de l'environnement.



### 2.3.2 Infrastructures de niveau d'agglomération

Les mesures visant au renforcement des infrastructures de mobilité au niveau de l'agglomération et pour lesquelles un cofinancement est sollicité dans le cadre du Fonds d'infrastructure sont hiérarchisées selon leur degré de priorité et leur délai de réalisation:

- > mesures A dites «assurées»: réalisables pendant la période 2011-2014
- > mesures B dites «planifiées»: réalisables pendant la période 2015-2018
- > mesures C dites «en attente»: tenues en réserve (après 2019).

Pour la clarté de la présentation, les mesures d'infrastructures de transport sont regroupées par degrés de priorité A, B et C. L'annexe 3 en offre une présentation détaillée, les mesures étant regroupées en fiches géographiques, qui mentionnent également les mesures d'urbanisation avec lesquelles elles sont étroitement coordonnées. Les numéros des fiches et des mesures figurent ici entre parenthèses.

Il est à noter que de manière générale, l'ensemble des mesures d'infrastructures du Projet d'agglomération devront être réalisées en prenant en compte, de manière proactive, systématique et rigoureuse, les préoccupations environnementales et de santé (voir encadrés p. 59 et p. 60).

#### 2.3.2.1 Mesures A (2011-2014)

##### Accompagnement CEVA

- > Réaménagement des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse) et amélioration de l'intermodalité (10-3)
- > Liaison souterraine pour les modes doux entre l'Hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel (10-4)
- > Voie verte pour les modes doux sur la tranchée couverte de la ligne CEVA (tronçon français) (10-6)
- > Construction d'une vélostation à la gare d'Annemasse (10-7)
- > Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la ville de Genève) (30-4)

##### Lignes ferroviaires

- > Nyon – St-Cergue – La Cure: amélioration de la capacité (12-3)
- > Bellegarde – Genève: modification de l'électrification (13-5)

##### Extension du tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)

- > Prolongement tramway entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre (33-7)
- > Direttissima (33-2)
- > P+R et B+R de Saint-Genis-Pouilly (33-3)
- > Nouvelle liaison directe pour les modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (33-4)
- > Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry: développement des réseaux modes doux (33-5)
- > Axe de la route de Meyrin: requalification de l'espace rue (33-6)



### **Extension du tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)**

- > Tronçon tramway Cornavin – Georges-Favon (34.2)
- > Extension du tramway jusqu'en amont du village de Bernex (34-5)
- > Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction (30-2)
- > Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB (34-3)
- > Requalification de l'espace-rue sur l'axe route de Chancy (34-4)

### **Transport collectif en site propre (TCSP) de Saint-Julien**

- > Tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare): aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte (35-3)
- > Gare de Saint-Julien: organisation du pôle multimodal (35-4)
- > Liaison modes doux entre St-Julien et Perly en relation avec les aménagements pour les bus (35-5)
- > Liaison rurale modes doux St-Julien – Certoux – Genève (35-6)
- > P+R St-Julien première étape, en lien avec l'autoroute (35-7)

### **Axe Genève – Annemasse**

- > Annemasse - Moëllsulaz : extension du tram (par route de Genève) (36-1-6)
- > Transport collectif en site propre à Annemasse perpendiculaire au tram : rabattement sur CEVA et connexion au tram (36-1-4)
- > Annemasse – route de Genève: requalification de l'espace rue (36-1-5)
- > Aménagement du pôle multimodal Etoile d'Annemasse, y compris développement des réseaux modes doux et stationnement vélos (36-2-3)
- > Voie verte à Annemasse : gare d'Annemasse – centre d'Annemasse – quartier du Perrier (36-2-4)

### **Compléments trams et bus**

- > Extension du tramway: tronçon Nations – Grand-Saconnex (32-1-2)
- > Requalification de l'espace-rue en lien avec le tram Grand-Saconnex (32-1-3)
- > Réorganisation du réseau trolleybus: électrification de l'axe Eaux-Vives – Communaux d'Ambilly (MICA) (36-3-2)
- > Ligne ferroviaire Lausanne–Genève: rabattements TP sur les gares du réseau national (12-8)
- > Genève–Douvaine–Thonon–Évian: renforcement de l'offre sur la ligne de bus et réalisation d'aménagements pour l'amélioration de la vitesse commerciale (37-1)

### **Mobilités douces**

- > Divonne: développement d'un réseau modes doux en lien avec la restructuration de l'offre TP (12-5)
- > Chancy, Pougny et Challex: développement d'un réseau modes doux en lien avec l'offre TP (RER, bus) et P+R (13-3)
- > Bellegarde - Annemasse: développement des modes doux en liaison avec les gares/haltes de la ligne ferroviaire (itinéraires et stationnement) (14-1)
- > Bons - Machilly - Perrignier et Thonon-les-Bains: développement des modes doux vers les gares (16-1)
- > Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux sur le pont du Mont-Blanc (30-3)
- > Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (compléments aux itinéraires balisés) (30-5)



- > Projet de densification Praille-Acacias-Vernets: requalification de l'espace public (30-6)
- > Nouvelle passerelle piétonne et vélos de Sécheron (30-7)
- > Douvaine: revalorisation du centre-ville et amélioration des mobilités douces (37-3)

#### **Mesure environnementale**

- > Pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève (14-0)

#### **P+R**

- > P+R du Bachet-de-Pesay (10-5)
- > P+R à Coppet et à Gland (12-6)
- > P+R complémentaire à Bellegarde (13-4)
- > P+R à Reignier (15-1)
- > P+R de Machilly (16-2)
- > P+R de Bons-en-Chablais (16-3)
- > P+R de Perrignier (16-4)
- > P+R d'Ornex (32-1-5)
- > P+R à la douane de Ferney-Voltaire (France) (32-1-6)
- > P+R Tulette (36-3-3)

#### **Routes**

- > Coppet accès gare : desserte du pôle de développement et desserte routière de la gare (P+R et bus) (12-7)
- > Nyon : route de distribution urbaine (31-1)
- > Gland : collectrice ouest (31-2)
- > Requalification de la route Suisse (première étape) (52-1).
- > Route des Nations (32-1-4)
- > Route des Communaux d'Ambilly (36-3-1)
- > Dénivelé de Vézenaz (37-2).

### **2.3.2.2 Mesures B (2015 - 2018)**

#### **Trains**

##### **Ligne Coppet – Genève**

- > RER Coppet – Genève: amélioration de la capacité et création de deux points de croisement (12-9)

##### **Ligne Bellegarde – Genève**

- > Amélioration de la capacité du tronçon Vernier – Genève (13-6)
- > Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine (13-7)

##### **Ligne Bellegarde – Annemasse**

- > Archamps/Collonges: réactivation de la fonction voyageurs de la gare (14-2)

##### **Ligne Vallée de l'Arve/Annecy – Genève**

- > Modernisation de la signalisation lumineuse (15-3)
- > Tronçons de double-voie (15-4)
- > Aménagements ferroviaires dans les gares de La Roche, Cluses et Bonneville (15-5)



### **Ligne Thonon – Genève**

- > Augmentation de la capacité de la ligne: tronçons de double-voie (16-6)

### **Trams et transports publics structurants**

- > Extension du tramway: tronçon Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire et réaménagement de voiries à Ferney-Voltaire (32-1-7)
- > Extension du tramway: tronçon Grand-Saconnex – aéroport (32-2-2)
- > St-Julien – Genève: création d'un 2<sup>ème</sup> axe TCSP (ligne structurante sur la route de Base) (35-14)

### **> Bus**

- > Coppet, Nyon et Gland: amélioration du franchissement des jonctions autoroutières pour les bus (12-12)
- > Requalification RD 1005 pour la mise en site propre du bus Gex – Ferney-Voltaire et intégration des modes doux (32-1-8)
- > Entre Ferney-Voltaire et Meyrin: aménagements bus et modes doux (32-2-3)
- > Priorisation des transports publics en entrée Sud de Saint-Julien et accessibilité à la gare (35-12)
- > Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien (35-15)
- > Entre MICA et Annemasse: aménagements bus (36-3-4)

### **Mobilités douces**

- > Gare des Eaux-Vives: construction d'une vélo-station (10-8)
- > Accessibilité modes doux de la gare de Coppet: prolongement du passage sous-voie à Coppet (12-10)
- > Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud: passerelle entre Prangins et Nyon (31-3)
- > Idem: nouveau passage sous-voie à Nyon (31-4)
- > Idem: nouveau passage sous-voie à Gland (31-5)
- > Création d'une voie verte dans le pays de Gex entre les axes de développement de St-Genis et de Ferney (32-2-4)
- > Liaisons modes doux d'accès au centre de St-Julien (35-10)
- > Liaisons modes doux d'accès à la zone d'activités d'Archamps (35-11)
- > Cheminement modes doux entre la gare d'Annemasse et les Communaux d'Ambilly (36-3-5)

### **P+R**

- > P+R complémentaire au Bachet (10-9)
- > P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne ferroviaire Nyon – St-Cergue – Morez (12-11)
- > P+R de Pougny (13-8)
- > Extension du P+R de Meyrin-Vernier (13-9)
- > Extension du P+R et B+R de Machilly (16-5)
- > Extension du P+R à Ornex (32-1-9)
- > P+R de Bernex Nord (34-6)
- > P+R de Saint-Julien (Sud) en connexion avec le TCSP Saint-Julien – Genève (35-13)
- > P+R et B+R du Pas de l'Échelle (36-1-7)

### **Routes**

- > Genève-Sud: complément au réseau routier (51-3)
- > Requalification de la route Suisse (étape ultérieure) (52-2)



### 2.3.2.3 Mesures C (2019 et après)

#### Trains et haltes

- > Genève (Cornavin) – Nations – Genève aéroport: nouvelle ligne ferroviaire (11-1)
- > Genève aéroport et ligne Bellegarde-sur-Valsérine – Genève: nouveau raccordement ferroviaire (11-2)
- > Jardin des Nations: nouvelle halte ferroviaire (11-3)
- > Grand Saconnex: nouvelle halte ferroviaire (11-4)
- > Genève (Cornavin): réaménagement de la gare (11-5)
- > Genève aéroport: réaménagement de la gare (11-6)
- > Annemasse – Bellegarde: augmentation de la capacité de la ligne (14-3)
- > Gare de Viry: réactivation de la fonction voyageurs (14-4)
- > Halte ferroviaire à Veyrier - Etrembières (Pas de l'Échelle) (14-5)
- > Brouaz - Etrembières: création d'une halte ferroviaire et P+R (15-6)
- > Annecy – Genève: amélioration du temps de parcours (15-7)
- > Mésinges: nouvelle halte ferroviaire et P+R éventuel (Allinges) (16-7)
- > Ville-la-Grand: création d'une halte ferroviaire y compris stationnement vélos (16-8)

#### Trams et transports publics structurants

- > Thoiry et Saint-Genis-Pouilly: ligne de transport collectif en site propre (connexion avec le tramway) (33-8)
- > Annemasse: extension du réseau d'axes forts (tramway, TCSP) (36-1-11)
- > Chêne-Bourg – Communaux d'Ambilly (MICA) : extension du tramway (36-3-6)

#### Mobilité douce

- > Réorganisation du réseau modes doux vers les nouvelles gares de la liaison ferroviaire Genève – Genève aéroport (11-7)
- > Passerelles piétonnes et 2 roues Montbrillant-Pâquis (30-8)
- > Création de 100 couverts à vélos avec bornes électriques de chargement des vélos à assistance électrique (30-9)
- > Aménagement Cornavin-Montbrillant pour compléter la liaison Vernier–Pregny (30-10)
- > Aménagements cyclables et piétons facilitant le franchissement des niveaux (ascenseurs, remonte-pentes) (30-11)
- > Franchissement du Rhône pour piétons et cycles à la Jonction (30-12)

#### P+R

- > P+R Tuileries (grande capacité) (12-14)
- > Extension du P+R de Valleiry (14-6)

#### Routes

- > Contournement de Viry et accès à la nouvelle jonction (51-5)
- > Requalification de la route Suisse (étape ultérieure) (52-2)



## 2.4 Evaluation

L'évaluation du Projet d'agglomération suit la méthode fixée par la Confédération:

- > comparaison entre deux états futurs avec et sans Projet d'agglomération
- > exigences de base
- > critères d'efficacité.

Elle fait l'objet d'une présentation détaillée dans l'annexe 4 (Exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération).

### 2.4.1 Etats futurs

Deux états futurs de l'agglomération ont été modélisés aux horizons 2020 et 2030, illustrant:

- > un scénario «tendance» («laisser-faire», sans réalisation d'infrastructures de transport, notamment de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)
- > un scénario «Projet d'agglomération» (avec réalisation des mesures prévues).

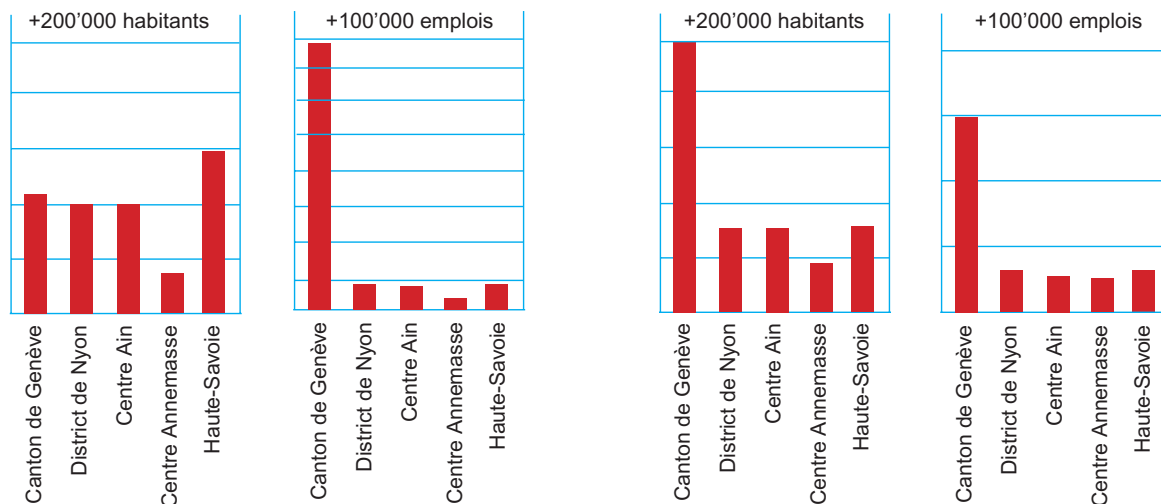
Ces deux scénarios postulent la même poursuite de la croissance démographique et de celle des emplois, soit 200'000 habitants de plus et 100'000 emplois de plus en 2030.

Leur comparaison met en évidence les points suivants.

#### > Equilibre de la population et des emplois

Le scénario «tendance» admet le maintien de la concentration des activités dans le canton de Genève, où près de 80% des nouveaux emplois sont créés. Mais comme la production de logements y diminue progressivement, le canton ne peut accueillir qu'un quart de la croissance démographique, qui s'accélère donc au contraire dans les territoires périphériques. A l'opposé, avec le Projet d'agglomération, le canton de Genève construit suffisamment de logements pour accueillir la moitié des habitants supplémentaires, tout en visant la création d'un plus grand nombre d'emplois dans le reste de l'agglomération.

Le scénario «tendance» renforce donc les déséquilibres actuels alors que le Projet d'agglomération les atténue sensiblement. Dans le premier état, le poids démographique du canton de Genève diminue fortement de 56% à 50%, alors que, dans le second, il reste quasiment stable, à 55%. Dans le scénario «tendance», la part d'emplois des territoires périphériques reste au niveau très bas de 25% alors qu'avec le Projet d'agglomération, elle monte à 29% de l'emploi total.

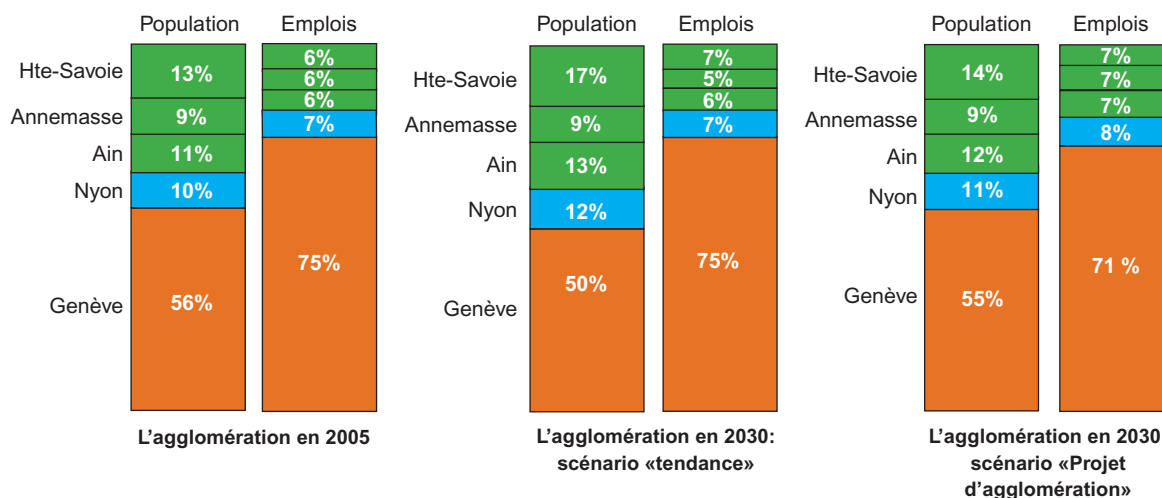


L'agglomération en 2030 selon le scénario «tendance»: étalement de l'habitat en périphérie et concentration de l'emploi au centre

L'agglomération en 2030 selon le scénario «Projet d'agglomération»: un rééquilibrage de l'habitat (plus au centre, moins en périphérie) et de l'emploi (moins au centre, plus en périphérie)

### > Densification et étalement urbain

Le scénario «tendance» postule la poursuite de l'étalement urbain en périphérie, dans les villages et les zones villas, qui accueilleraient la moitié de la population supplémentaire. Au contraire, le scénario «Projet d'agglomération» privilégie la densification de la ville compacte, qui enregistre les deux tiers de la croissance démographique, tout en permettant un renforcement des centres régionaux et locaux, où près d'un tiers des nouveaux emplois sont créés.





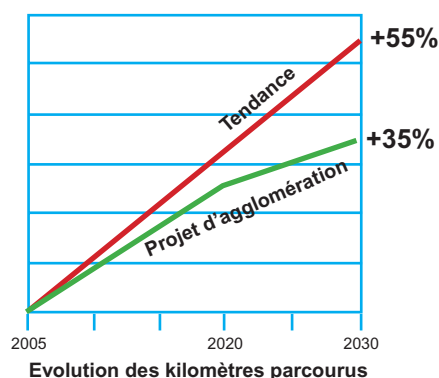


### > Un système mobilité-urbanisation durable

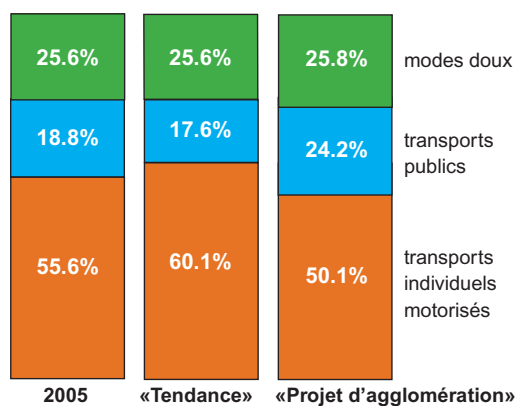
Le scénario «tendance» éloignerait les lieux d'habitat et d'emploi et disperserait l'habitat, sans réduire la dépendance aux transports individuels motorisés. La saturation des réseaux routier et autoroutier augmenterait: elle gagnerait de nouveaux tronçons et les périodes de pointe s'étendraient dans la journée. La mobilité serait de plus en plus coûteuse en temps, en argent et en impacts sur l'environnement et la santé. Les centres commerciaux se multiplieraient en périphérie, aisément accessibles en transports individuels motorisés, au détriment de la vitalité des centres-villes.

Au contraire, en donnant la priorité aux transports publics et aux mobilités douces et en orientant l'urbanisation en conséquence, le scénario «Projet d'agglomération» répond à la demande croissante de mobilité sans coûts disproportionnés, en réduisant la dépendance automobile et ses impacts sur l'environnement et la santé. La gestion des transformations ou agrandissements de grands centres commerciaux en périphérie est réglée par les principes décrits au chapitre 2.2.1.3 (IFF), compte tenu des stratégies locales de développement économique.

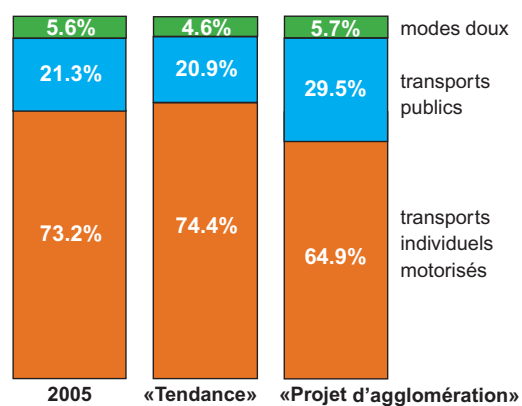
Dans les deux scénarios, le nombre de déplacements sur l'ensemble de l'agglomération augmente de 30% en 2030 par rapport à 2005. En revanche, les effets du Projet d'agglomération se font sentir au niveau des distances parcourues, avec une limitation de la croissance des kilomètres parcourus à +35% au lieu de +55% dans le scénario «tendance» (graphique ci-contre).



Au niveau des répartitions modales, le Projet d'agglomération permet de limiter l'augmentation des déplacements effectués en transports individuels motorisés, tant du point de vue du nombre de déplacements que des kilomètres parcourus. Concernant le nombre de déplacements, la part des transports individuels motorisés diminue de 56% en 2005 à 50% avec le Projet d'agglomération, alors qu'il augmenterait à 60% dans le scénario «tendance». Concernant les kilomètres parcourus, la part des transports individuels motorisés passe de 73% en 2005 à 65% avec le Projet d'agglomération, au lieu de 74% dans le scénario «tendance».



Répartition modale: nombre de déplacements



Répartition modale: kilomètres parcourus



### > Un environnement et un paysage naturel et agricole préservés

Dans le scénario «tendance», la poursuite de l'étalement urbain accélérerait la consommation de sol et la fragmentation des paysages naturels. Les terres agricoles seraient enclavées et fractionnées, menaçant l'économie des exploitations. Les continuités naturelles seraient interrompues. Avec le Projet d'agglomération, les extensions de l'urbanisation sur le paysage sont très limitées et strictement cadrées, de façon à préserver les espaces agricoles et les réseaux naturels, qui sont un atout majeur de l'agglomération franco-valdo-genevoise. L'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic dépend fortement des hypothèses considérées en matière d'évolution de l'efficacité énergétique des véhicules. En admettant une réduction de la consommation de carburant fossile de 2% par an, les émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic seront réduites d'environ 25% entre 2005 et 2030 avec le scénario «Projet d'agglomération» et de seulement 5% avec le scénario «tendance».

### 2.4.2 Exigences de base

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois satisfait pleinement à cinq exigences de base de la Confédération et partiellement à l'exigence de base EB2 «Définition d'une entité responsable» (voir aussi annexe 4).

#### **EB 1 Démarche participative** (voir chapitre 4.2)

Lancée en décembre 2003 par un premier séminaire des élus, la démarche du Projet d'agglomération a mobilisé des publics de plus en plus larges: les élus des territoires partenaires, la société civile et la population. L'Avant-projet de février 2007, les séminaires et les forums ont suscité de nombreuses réactions, prises en compte dans la présente Charte. Dès 2008, les démarches participatives vont se démultiplier avec l'approfondissement du Projet d'agglomération à des échelons de planification plus détaillés.

#### **EB 2 Définition d'une entité responsable chargée de la mise en œuvre** (voir chapitre 4.1)

Au sein du Comité régional franco-genevois (CRFG), la structure de mise en œuvre du Projet d'agglomération a trouvé une forme robuste et équilibrée:

- > un Comité de pilotage politique de 18 membres
- > un Comité de projet de 18 techniciens
- > une Equipe Projet.

De 2008 à 2011, sous l'égide du CRFG, l'organisation de projet sera consolidée. La période sera utilisée à préparer la création d'une structure administrative et technique transfrontalière, apte à fonctionner au plus tard en 2011 comme interlocuteur de la Confédération pour la mise en œuvre des mesures d'infrastructures et du Projet d'agglomération.

#### **EB 3 Analyse de l'état actuel et de l'état futur**

Un diagnostic détaillé de l'état actuel est présenté dans l'annexe 1.

Les états de référence 2020 et 2030, avec et sans Projet d'agglomération, sont résumés dans le point 2.3 précédent et décrits de manière détaillée dans l'annexe 4, chapitre 2.

Dans le cadre de la démarche proactive d'évaluation environnementale stratégique initiée (EES, annexe 5), les incidences du Projet d'agglomération sur l'environnement ont notamment été évaluées en comparant les deux états de référence dans les domaines suivants: exposition aux nuisances sonores du rail et de la route, pollution de l'air, climat et émissions de CO<sub>2</sub>, consommation d'espace, effets de fragmentation des milieux naturels, nature et paysage, gestion des eaux de surface et souterraines, ressources locales et déchets, risques technologiques. Elle débouche sur des recommandations opérationnelles (voir encadré).



### Démarche d'évaluation environnementale stratégique (EES): recommandations

De manière générale, l'ensemble des mesures d'infrastructures du projet d'agglomération devront être réalisées en prenant en compte, de manière proactive, systématique et rigoureuse, les préoccupations environnementales et de santé notamment en matière de:

- > limitation de la consommation d'espace et de l'étalement urbain, promotion de la mixité fonctionnelle afin de créer des conditions de base favorisant le développement des modes de transports doux
- > amélioration de l'environnement sonore et assainissement des nuisances sonores excessives, en privilégiant notamment les mesures de réduction de bruit à la source
- > réduction des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) en cohérence avec les objectifs partagés définis à terme sur les plans national et européen
- > réduction des émissions de polluants primaires (PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>,) et précurseurs d'ozone afin de garantir une qualité de l'air répondant aux exigences environnementales et sanitaires sur l'ensemble du territoire de l'agglomération
- > utilisation rationnelle de l'énergie et développement des énergies renouvelables, en définissant des objectifs quantifiés dans les documents d'urbanisme et de planification
- > préservation d'entités cohérentes pour leur intérêt agricole, paysager, écologique et identitaire
- > pérennisation et reconstitution des réseaux de milieux naturels et aquatiques, ainsi que des corridors biologiques fonctionnels, en particulier pour la faune entre chaque secteur de forêt, de plaine et les montagnes avoisinantes
- > développement d'un maillage des espaces verts et publics au niveau des tissus urbains et périurbains relié au pénétrantes de verdure et aux réseaux écologiques en milieu rural
- > poursuite du programme de renaturation et de protection des cours d'eau et de leur espace minimal en tant que couloir écologique et pénétrante vert-bleu dans le tissu aggloméré
- > rétablissement d'un cycle de l'eau non perturbé à l'échelle des bassins versants et préservation ou reconstitution des zones d'expansion des crues
- > protection et gestion durable et optimale de la ressource en eau à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération
- > gestion durable des ressources en matériaux et des volumes de stockage avec une vision partagée de valorisation des matériaux recyclés
- > prévention et maîtrise des risques industriels et technologiques.

Une étude d'impact sur la santé (EIS, annexe 6) a appliqué la même méthode comparative aux critères suivants:

- > mobilité et santé: par rapport au scénario «tendance», le scénario «avec Projet d'agglomération» permettra d'économiser 24 mio de CHF de coûts de santé par an
- > mixité fonctionnelle: le Projet d'agglomération permettra de réduire de 9% la spécialisation des territoires
- > accidents: le Projet d'agglomération devrait diminuer le risque d'accidents
- > pollution de l'air et nuisances sonores: moindres coûts sanitaires avec le Projet d'agglomération.

Elle débouche également sur des recommandations (voir encadré, page suivante)



### **Etude d'impacts sur la santé (EIS): recommandations (extraits - voir annexe 6)**

> Mobilité et santé, pollution de l'air et nuisances sonores: le potentiel de bénéfices du Projet d'agglomération pour la santé reste sous-exploité.

Recommandations 1 et 2: promouvoir la mise en œuvre complète des mesures prévues dans le Projet d'agglomération en faveur des transports publics et des mobilités douces et œuvrer pour favoriser des développements ultérieurs, aussi bien au niveau des infrastructures que par des politiques incitatives en faveur du transfert modal vers les transports publics et les mobilités douces.

> Sécurité routière: le Projet d'agglomération n'apparaît pas suffisant pour optimiser la sécurité routière.

Recommandation 3: accompagner la mise en œuvre des mesures du Projet d'agglomération prévues pour les transports publics et les mobilités douces par des interventions spécifiques au niveau des aménagements routiers (pistes cyclables, passages piétons, organisation des carrefours), et par un renforcement des mesures de sécurisation de la mobilité et de leur respect (limitations de vitesse, taux d'alcoolémie,...).

> Mixité fonctionnelle: bonne répartition dans les zones urbaines centrales et les centres régionaux, réduisant les besoins en déplacements motorisés; mais trop forte spécialisation dans le cœur de l'agglomération, les zones urbaines périphériques et les villages.

Recommandation 4: promouvoir activement dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération les mesures visant à augmenter la mixité des usages au niveau du cœur de l'agglomération, des zones urbaines périphériques et des villages.

### **EB 4 Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures**

Des mesures sont prévues dans tous les domaines préconisés par la Confédération (2004, 2006): aménagement du territoire, équipement routier, transports publics, mobilités douces, mobilité combinée, mesures visant à agir sur la demande de déplacements. Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois met particulièrement l'accent sur les interdépendances entre trois stratégies spatiales: urbanisation, mobilité, environnement.

### **EB 5 Exposé clair de l'impact et des coûts**

Les coûts et les bénéfices du Projet d'agglomération ont été évalués selon les critères d'efficacité définis par la Confédération. Cette évaluation est présentée de manière détaillée dans l'annexe 4, chapitre 3.

### **EB 6 Mise en œuvre et procédure de contrôle**

La mise en œuvre du Projet d'agglomération mobilise plusieurs démarches (voir aussi 2.5): renforcement du management de projet, développement des démarches thématiques, approfondissement du Schéma d'agglomération, développement et harmonisation des données géographiques et statistiques, monitoring.

### **2.4.3 Critères d'efficacité**

Conformément aux prescriptions de l'Office du développement territorial de la Confédération, l'efficacité du Projet d'agglomération a été évaluée en comparant l'état futur de l'agglomération sans et avec le Projet d'agglomération. L'évaluation se base sur 5 critères d'efficacité et comprend 18 indicateurs au total. Elle a été effectuée par différents services du Canton de Genève, principalement par l'Office cantonal de la mobilité et le Domaine de l'aménagement du territoire. La modélisation des déplacements a été effectuée avec un modèle matriciel (le modèle multi-modal des déplacements étant en cours de mise au point): il fait l'objet d'une présentation détaillée dans l'annexe 4.



## 2.5 Mise en œuvre

La mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise met en cohérence de nombreuses démarches transfrontalières engagées précédemment ou parallèlement. Elle fait l'objet d'un management de projet général et de deux approches: les politiques de services et la démarche spatiale du Schéma d'agglomération. Ces deux approches sont déclinées une première fois par une entrée thématique, regroupant spatial et services, et une deuxième fois au travers du Schéma d'agglomération qui croise en un seul concept les incidences spatiales de l'urbanisation (économie + logement + équipement), de la mobilité et de l'environnement (agriculture, paysage, espaces naturels, etc.)

Les différences de système politique et de culture administrative et technique entre les partenaires de l'agglomération sont profondes. Elles peuvent devenir un avantage si elles sont valorisées par un management de projet commun.

L'équipe du Projet d'agglomération développera des synergies et des échanges de savoir-faire entre les partenaires de manière à encourager une mise en œuvre opérationnelle entre la planification de grande échelle et la concrétisation des projets stratégiques de développement d'intérêt d'agglomération. Il s'agit de constituer une équipe interdisciplinaire de professionnels au service de l'agglomération, en liaison avec les commissions du CRFG autour des trois missions: 1/ Planification spatiale; 2/ Coordination pour la mise en œuvre des politiques de services à la population; 3/ Processus participatif, communication et marketing urbain.

### 2.5.1 Démarches thématiques

Sous l'égide du CRFG, les objectifs liés aux 10 thématiques du Projet d'agglomération sont mis en œuvre par diverses stratégies et actions, résumées dans les tableaux suivants. L'annexe 7 présente ces actions dans des fiches détaillées, qui décrivent l'état actuel d'avancement du Projet.

- > Formation
- > Social
- > Santé
- > Culture
- > Economie
- > Agriculture
- > Logement
- > Environnement
- > Urbanisation-mobilité

Les stratégies et actions plus particulièrement prises en compte dans le Schéma d'aménagement, en raison de leurs incidences spatiales, sont mentionnées **en italique** dans les tableaux des pages suivantes.

D'autres thèmes ont émergé au travers de la concertation: ils seront développés à partir de 2008 (notamment sécurité, fiscalité, etc.)



## Formation

Stratégies	Actions
<p>Mutualiser les ressources dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche pour soutenir le développement de l'agglomération.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Favoriser des actions coordonnées entre structures de part et d'autre de la frontière, par exemple:</li> <li>&gt; Programme de Recherche et de Formation dans le domaine du Développement durable.</li> <li>&gt; Mise en place de programmes doctoraux transfrontaliers.</li> <li>&gt; Projet de convention entre les écoles et autorités de tutelle respectives de la Haute école d'art et de design (HEAD), de la HES-SO et l'Ecole des Beaux-Arts du Genevois (EBAG).</li> <li>&gt; Partenariat CNAM-Léman – Hautes écoles spécialisées (HES), Université de Genève, etc.</li> </ul> <p>&gt; Etablir les correspondances entre les conditions-cadre de l'enseignement supérieur en France et en Suisse en vue de renforcer l'accès à l'enseignement supérieur, la coopération interuniversitaire, la recherche et l'innovation.</p>
<p>Assurer un développement de l'accès à la formation tout au long de la vie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Etudier la mise en œuvre d'un outil internet permettant aux individus en recherche de formation continue d'être orientés sur un choix de formations adaptées à leurs besoins, à la situation de l'emploi dans l'agglomération et proposées par les structures de formation de l'agglomération.</li> <li>&gt; Mettre en place, à l'issue des processus de validation, des collaborations entre les Cités des Métiers et des Formations qui seront actives dans l'agglomération.</li> </ul>
<p>Faciliter l'accès transfrontalier à la formation professionnelle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Développer les stages et l'apprentissage: échanges d'apprentis, bourses recensant l'offre et la demande de stages, notamment dans les secteurs en tension (secteur sanitaire et social, etc.)</li> </ul>
<p>Conduire des actions en faveur des jeunes scolarisés dans la région.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Renforcer la mobilité des jeunes scolarisés dans la région et la perception qu'ils peuvent avoir du territoire franco-valdo-genevois.</li> <li>&gt; Susciter auprès des jeunes des vocations en faveur de certains métiers «porteurs» dans la région en favorisant des échanges entre établissements scolaires et l'organisation conjointe de visites et de manifestations de type conférence-débat.</li> </ul>

## Social

Stratégie	Action
<p>Evaluer l'impact social du Projet d'agglomération et proposer aux autorités compétentes des pistes de coopération dans le domaine social.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mise en place d'une étude d'impacts dans le domaine social.</li> </ul>



## Santé

Stratégies	Actions
<p>Déploiement des actions transfrontalières dans le domaine de la santé.</p>	<p>Mettre en œuvre l'offre de partenariat des HUG et des possibilités offertes par le Schéma régional d'organisation sanitaire (SROS III): étude des modalités pratiques et tarifaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les HUG peuvent offrir leurs prestations de niveau universitaire aux patients concernés de l'agglomération.</li> <li>&gt; Les hôpitaux français peuvent offrir leurs prestations de niveau de proximité aux patients de l'agglomération.</li> </ul> <p>Stimuler et suivre un accord-cadre transfrontalier entre la France et la Suisse pour améliorer l'offre de soins, sécuriser les conventions locales existantes.</p> <p>Mettre en réseau des centrales d'urgence médicale; expérimentation pour la prise en charge de proximité des secours d'urgence.</p> <p>Mettre en œuvre le projet pilote du réseau inter-hospitalier d'informatique médicale: constitution d'un réseau visant le partage de l'information médicale du patient afin d'améliorer son suivi.</p> <p>Informers la population sur les avancées obtenues par les divers accords transfrontaliers, sur les modalités d'accès aux soins, etc.</p>
<p>Promotion des enjeux de santé publique au travers de politiques d'aménagement, de développement de la mobilité douce et de lutte contre les pollutions.</p>	<p>Poursuivre l'évaluation des impacts sur la santé (EIS)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mise en œuvre et suivi des objectifs santé du Projet d'agglomération à partir des indicateurs retenus.</li> <li>&gt; Intégration de la démarche EIS dans les études de planification nécessaires à la mise en œuvre du Projet d'agglomération.</li> <li>&gt; Sensibilisation des acteurs publics dans leur rôle en matière de santé publique.</li> </ul>

## Culture

Stratégies	Actions
<p>Mettre en réseau l'offre culturelle, promouvoir sa richesse et sa diversité.</p>	<p>Créer un Atlas Culturel Transfrontalier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Recensement de l'ensemble des infrastructures, des institutions, des pratiques culturelles et leurs publics, des projets amateurs et des principaux acteurs culturels.</li> <li>&gt; Création d'un site internet permettant une recherche par position géographique, par thème et par type d'utilisateurs.</li> </ul>
<p>Engager une réflexion sur l'avenir des équipements culturels structurants, existants et futurs, de l'agglomération franco-valdo-genevoise.</p>	<p><i>Dresser un état des lieux, une analyse des besoins et des propositions de lieux d'implantation et d'accompagnement des projets.</i></p>
<p>Initier un événement fédérateur d'agglomération.</p>	<p>«2012 Rousseau pour tous»: donner une dimension et un intérêt d'agglomération au projet d'envergure internationale, initié par la Ville de Genève.</p>



## Economie

### Stratégies

Améliorer l'information multilatérale pour les entreprises, favoriser les coopérations entre entreprises.

Améliorer les conditions-cadre de la multi-localisation.

Elaborer une politique intégrée de pôles de développement économique à l'échelle de l'agglomération.

### Actions

- > Créer des points relais d'information et de conseil dans les agences de développement et offices de promotion économique du territoire.
- > Créer une base documentaire et de « personnes ressources » commune et partagée.
- > Organiser des rencontres inter-entreprises régulières; voire appuyer le développement d'un club inter-entreprises et d'une plate-forme Internet, dans le cadre de l'OPI par exemple.
- > Mettre en place une charte de priorité régionale afin d'affirmer les exigences de qualité et de loyauté dans les relations inter-entreprises.
- > Encourager les entreprises à participer ensemble à des salons professionnels régionaux et internationaux.

- > Simplifier et décentraliser les procédures au niveau local adapté pour le traitement des accords préalables sur les prix de transfert pour les PME/PMI transfrontalières. *a minima* par un premier avis technique des services concernés.
- > Elaborer et diffuser un *vade mecum* de la bi-localisation: brochure sur les accords préalables sur les prix de transfert, sur les types de détachement de travailleurs et les régimes sociaux et fiscaux correspondants.
- > Engager une politique de promotion de la bi-localisation par et auprès des organisations professionnelles en Suisse et en France: CCIG, FER, UAPG, UIG, chambres de commerce françaises, Chambres des Métiers, CGPME, etc.
- > Elaborer un « Passeport d'entreprise frontalière » afin de faciliter les échanges quotidiens entre PME (Douanes françaises et suisses) dans le pays voisin.

### Services

- > Préparer les conditions-cadre d'un développement intégré (économie, environnement, social) au travers du lien entre stratégie spatiale et services à la population (logement, mobilité, etc.), en veillant à la participation, outre du monde politique, des milieux économiques et professionnels et de la société civile, à l'élaboration du processus.
- > Synthétiser la connaissance du tissu économique transfrontalier en s'appuyant sur les sources existantes, mettre en évidence ses tendances lourdes à l'échéance 2030 et développer la communication de ces données à l'intention des acteurs concertés dans le cadre de la PPDE.
- > Mettre en place à l'échelle globale de l'agglomération une cellule d'échanges intégrant les collectivités parties prenantes et les structures de développement économique, ainsi que, en tant que de besoin, les acteurs économiques privés. Cette cellule d'échange aura pour vocation de coordonner les travaux relatifs à la PPDE et s'attachera notamment à inventorier les expériences et les pratiques mises en œuvre sur d'autres territoires.

### Spatial

- > Préciser les pôles de développement économique de l'agglomération (en veillant à ce que les aires retenues pour les activités industrielles et technologiques soient de taille suffisante et suffisamment représentatives) au travers de l'approfondissement du Schéma d'agglomération, des zooms par PACA et PSD, de l'étude des centralités régionales et des sites potentiels autour des gares.





Stratégies (suite)	Actions (suite)
	<p>&gt; <i>Profilier les pôles selon la vocation et les profils des territoires et des entreprises (tertiaire, industries technologiques, industries de moyenne technologie et artisanat, commerce, BTP, logistique). Une attention particulière sera portée:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• à la mixité fonctionnelle</li> <li>• au profil de mobilité des entreprises (en fonction de la nature de leurs activités) et des territoires</li> <li>• aux complémentarités à établir entre pôles français et suisses</li> <li>• aux besoins des entreprises nouvelles ou en expansion et aux besoins liés à la relocalisation des entreprises existantes.</li> </ul> <p>&gt; <i>Les PSD et les centres régionaux constituent les pôles potentiels qui nécessitent le plus une action commune. La démarche pourrait débiter par une expérimentation parmi ceux-ci.</i></p> <p>&gt; <i>Développer des solutions financières et réglementaires qui permettent la maîtrise foncière, la réalisation des études, l'aménagement et la gestion des pôles de développement économique concernés.</i></p> <p>&gt; <i>Appliquer aux études spatiales une démarche participative impliquant, outre le monde politique, les milieux économiques et professionnels et la société civile.</i></p>
<p>Promouvoir ensemble le territoire.</p>	<p>&gt; <i>Elaborer des outils de promotion partagée (supports papier, internet...) prenant en compte les entreprises françaises et suisses de l'agglomération, en mettant en place des messages thématiques forts en fonction des spécificités des territoires.</i></p> <p>&gt; <i>Participer ensemble à des salons professionnels (par exemple MIPIM, voir chap. 3) de promotion et de prospection.</i></p> <p>&gt; <i>Accueillir en commun de manière professionnelle des investisseurs et leur proposer en fonction de leurs besoins des formules combinées Suisse/France pour une implantation initiale ou un développement ultérieur.</i></p> <p>&gt; <i>Elaborer une charte de bonnes pratiques: information mutuelle sur les implantations en cours et respect d'un code de bonne conduite afin de garantir que tout investisseur qui aurait ciblé un territoire de l'agglomération ne s'en détourne pas sans que toutes les offres correspondant à sa demande ne lui aient été proposées.</i></p>
<p>Développer la collaboration transfrontalière en matière d'offre touristique.</p>	<p>&gt; <i>Transmission des offres de congrès par Genève-Tourisme aux organisations touristiques françaises (2008-2012) et des appels d'offres aux hôteliers français afin de renforcer l'offre de l'agglomération.</i></p> <p>&gt; <i>Proposer des offres complètes journée et demi-journée, été et hiver, pour les accompagnants et leurs familles, intégrer ces offres dans la documentation promotionnelle de Genève-Tourisme et les promouvoir auprès des «Professional Congress Organizers» présents à Genève.</i></p> <p>&gt; <i>Etablir un fichier des lieux et offres de séminaires et manifestations de l'agglomération, en faire la promotion à travers les organisations touristiques et économiques de l'agglomération (Genève, France).</i></p> <p>&gt; <i>Promouvoir des produits «excursions transfrontalières» pour les groupes et les familles auprès des «caristes» et organisateurs d'excursions.</i></p>



## Agriculture

### Stratégies

Valoriser et promouvoir les produits de l'agriculture locale; mettre en place des plateformes transfrontalières d'exportation de produits régionaux.

*Intégrer les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces agricoles dans les démarches d'aménagement du territoire.*

### Actions

> Initier des coopérations pour promouvoir ensemble l'agriculture et des filières de production (par exemple, lait, viande, maraîchage, vins, fruits, produits charcutiers, etc.); structurer des circuits courts de distribution et de vente directe auprès des habitants de l'agglomération; étudier le taux d'auto-alimentation de l'agglomération.

> *Poursuivre et approfondir le volet Environnement, nature, agriculture et paysage du Schéma d'agglomération:*

- inventaire et définition des grandes entités agricoles
- mesures de protection et de mise en valeur
- action spécifique pour la proposition de pesées d'intérêt entre préservation, urbanisation et conditions d'exploitation pour les lieux de «frottement» identifiés.

## Logement

### Stratégies

Faire émerger, avec les élus, l'administration, la société civile et les acteurs de l'économie, les attentes, besoins, lacunes, obstacles, en matière d'habitat et de logement à l'échelle locale, régionale et transfrontalière.

*Réaliser l'agrégation des grands objectifs quantitatifs et qualitatifs de production de logement fixés dans les SCOT, PLH, Plan directeur cantonal, à l'échelle de l'agglomération en cohérence avec le Schéma d'agglomération.*

Actualiser les besoins en logement en relation avec les perspectives de développement démographique, économique, social et urbain de l'agglomération.

Donner une image globale, à l'échelle de l'agglomération, résultant de la consolidation des objectifs de chaque partenaire institutionnel en matière de politique de l'habitat, objectifs adaptés et confrontés au Schéma d'agglomération.

### Actions

#### Coordination

> Coordonner et mettre en cohérence le Schéma d'agglomération et le Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT).

#### Prospective du logement

> Analyse de l'offre, des besoins et des aspirations résidentielles.

> Analyser les besoins, les possibilités de localisation et les conditions de production des logements d'étudiants de part et d'autre de la frontière.

#### Mesures spatiales

> *Approfondir l'étude des Projets Stratégiques de Développement (PSD) offrant d'importants potentiels de construction de logements (cf proposition 1 du PDHT).*

> *Favoriser la création de nouveaux quartiers d'intérêt d'agglomération (cf proposition 5 du PDHT).*

> *Politique foncière: réalisation d'un inventaire du foncier.*

#### Outils d'agglomération

Poursuivre les études nécessaires pour une politique concertée de l'habitat:

> Etude de faisabilité pour la création d'un outil de portage foncier (cf proposition 2 du PDHT), etc.

> Management de projet urbain: comparaison et évaluation de techniques de management de projets facilitant la construction de logements.



Stratégies (suite)	Actions (suite)
<p>Développer une offre de logements répondant aux besoins des habitants et notamment des populations à faibles revenus; proposer une offre suffisante, en Suisse et en France, de logements accessibles (ou à loyers modérés); encourager la qualité (notamment énergétique) des bâtiments.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Etudier l'adaptation et la simplification des réglementations et des outils d'aménagement afin de faciliter la production de logement.</li> <li>&gt; Charte de qualité (urbaine, énergétique, etc) pour les politiques de soutien à la production de logements locatifs aidés (cf proposition 4 du PDHT).</li> <li>&gt; Etudier la mise en place d'une cellule professionnelle interdisciplinaire d'appui aux projets, coordonnée avec la politique des pôles de développement économique.</li> <li>&gt; Etude de l'éventuelle création d'une fondation à l'échelle du territoire visant à aider la prise en charge des déficits d'opérations de logements à loyer modéré (proposition 3 du PDHT).</li> </ul>

## Environnement

Stratégies	Actions
<p><i>Assurer une prise en compte systématique des exigences et objectifs environnementaux tout au long du processus de mise en œuvre du Schéma d'agglomération (démarche d'Evaluation environnementale stratégique).</i></p> <p>Intensifier la collaboration transfrontalière dans chaque domaine de l'environnement (eau, ressources énergétiques, nature et paysage, air et climat, ressources en matériaux et déchets, risques industriels, etc.) par le biais d'actions sectorielles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Définir rigoureusement la trame naturelle et paysagère qui accueillera le développement socio-économique de l'agglomération (schéma nature et paysage).</li> <li>&gt; Localiser judicieusement (en fonction principalement des infrastructures de transports publics existantes et projetées) les secteurs propices au développement de logements, d'activités, de grands équipements publics, de centres commerciaux d'importance régionale.</li> <li>&gt; S'engager formellement sur des règles précises en matière de:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• densité urbaine</li> <li>• desserte TP minimale</li> <li>• qualité urbaine (par exemple urbanisation de type HQE)</li> <li>• réseau de mobilité douce</li> <li>• d'exigences environnementales (maintien du fonctionnement des zones d'expansion des crues, intégration des contraintes sonores à l'échelle du quartier, plan d'assainissement de la qualité de l'air, etc.)</li> </ul> </li> <li>&gt; Élaborer des plans sectoriels transfrontaliers (par exemple Plan énergie, Plan ressources en matériaux et déchets, «atmosphère» (air et climat), Plan nature et paysage, etc).</li> <li>&gt; Créer, après étude d'opportunité et de faisabilité, des entités responsables transfrontalières (par exemple agence de gestion transfrontalière de l'eau, des déchets, de l'énergie, etc).</li> <li>&gt; Élaborer des cadastres transfrontaliers (par exemple qualité de l'air, zones d'expansion des crues, risques industriels, etc).</li> </ul>



## Urbanisation-mobilité

Stratégies	Actions
<p>Mettre en œuvre le Schéma d'agglomération et ses mesures de mobilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <i>Approfondir le Schéma d'agglomération à l'échelle de toute l'agglomération.</i></li> <li>&gt; <i>Etablir des zooms (par couloirs ou par axes ; études ponctuelles nécessaires à la réalisation des infrastructures de transports liées au fonds d'infrastructures).</i></li> <li>&gt; <i>Développer une approche sur les instruments d'aménagement.</i></li>   <li>&gt; <i>Elaborer un référentiel commun (données de base statistiques et géographiques) et assurer un suivi du Projet d'agglomération et des mesures engagées.</i></li>   <li>&gt; <i>Mettre en œuvre les mesures de mobilité (cf annexe 3 de la Charte).</i></li>   <li>&gt; <i>Proposer des stratégies de gestion pour les réseaux routiers transfrontaliers ou d'importance d'agglomération.</i></li> <li>&gt; <i>Suivre le développement et la gestion du modèle multimodal de déplacements de l'agglomération.</i></li> </ul>

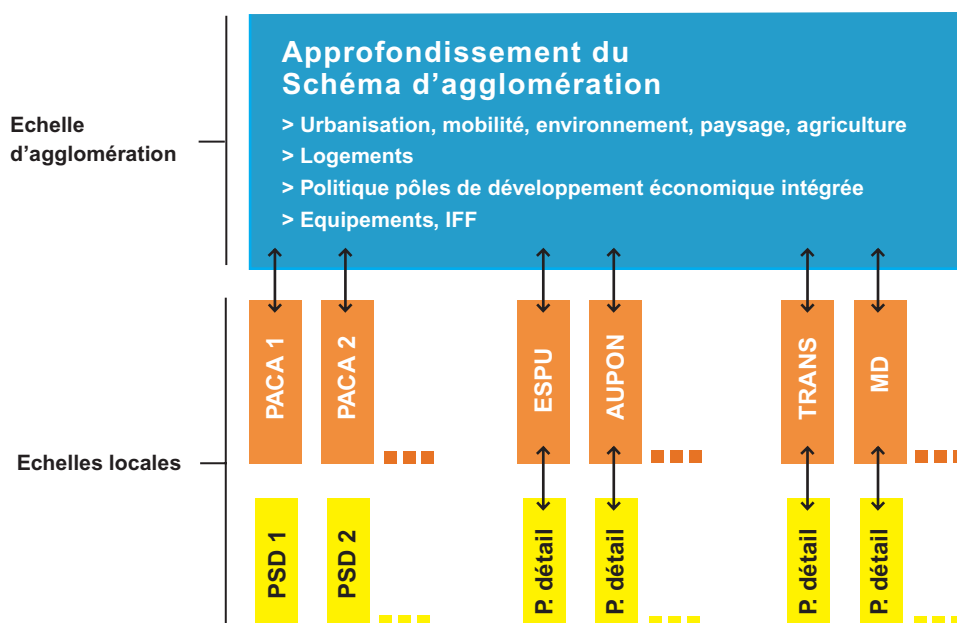


### 2.5.3 Démarches du Schéma d'agglomération et des politiques à incidences spatiales

Le Schéma d'agglomération (chapitre 2.2) est la référence commune, objet de l'engagement des 18 partenaires de l'agglomération. Il est complété par un schéma illustratif (voir annexe 3) offrant une représentation plus précise des périmètres et des affectations, qui sera adapté et validé à chaque progrès de planification.

La mise en œuvre du Schéma d'agglomération et des politiques à incidences spatiales (en italique dans les tableaux précédents) nécessite, selon les cas, des études complémentaires. Ces approfondissements seront conduits de manière différenciée selon chaque territoire, au travers de **cinq axes de travail et une méthode**:

- > **l'approfondissement du Schéma d'agglomération** propose, à l'échelle de toute l'agglomération, une organisation spatiale croisant l'approche de l'urbanisation (les espaces pour les logements, les activités économiques, les équipements, les espaces publics), celle de la mobilité et celle de l'environnement (espaces naturels paysagers et agricoles)
- > **les zooms**: des études de projets urbains sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par couloirs/axes, comprenant des précisions sur des Projets stratégiques de développement (PSD), des études mixtes espaces publics-infrastructures de transport (ESPU) (par exemple, requalification de l'espace-rue et construction d'un tramway, mise en réseau des espaces publics), des études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON) (par exemple passerelles), des études sur la mobilité douce (MD) (par exemple, réseaux cyclables), des études purement «transport» (TRANS) (par exemple, électrification d'une ligne ferroviaire, signalisation) – voir schéma ci-dessous
- > **les instruments d'aménagement**: le Projet d'agglomération constitue une référence commune qui aura des répercussions et des implications à mettre en œuvre, soit dans les instruments règlementaires existants des différents territoires, soit par des adaptations que le Projet d'agglomération pourrait suggérer
- > **les données de base et le monitoring (suivi)**: les données statistiques et géographiques nécessaires à la mise en commun des analyses et aux projets sont rassemblées et mises à disposition. Des indicateurs et un suivi (monitoring) sont mis en place pour vérifier l'implémentation des objectifs initiaux.
- > **les actions de sensibilisation**: une démarche de sensibilisation et d'information accompagne la mise en œuvre.





### **Méthode**

La méthode de mise en œuvre décrite ci-dessous est conçue dans un esprit d'accompagnement et de partage des maîtrises d'ouvrage des planifications à l'échelle locale et des mesures d'accompagnement (urbanisation, paysage, etc). Elle a pour objectif de déclencher auprès des partenaires les études nécessaires à la mise en œuvre concrète du Schéma d'agglomération. Cette méthode repose sur un caractère indicatif et sa déclinaison locale devra être adaptée au travers de cahiers des charges liés aux circonstances locales. La mise en cohérence et la vérification d'une échelle à l'autre doit cependant être garantie dans tous les cas.

Sous l'égide du CRFG, les études seront, selon l'échelle considérée, soit conduites, soit coordonnées en cas de maîtrise d'ouvrage locale, sous la direction du Comité de pilotage du Projet d'agglomération qui assurera la mise en cohérence entre l'échelon de l'ensemble de l'agglomération et les études locales par couloir et par axe (PACA et PSD). Ainsi, des études locales déjà en cours ou à lancer pourront informer le Schéma d'agglomération des potentialités locales. Le Schéma aura pour tâche d'assurer la cohérence d'ensemble et de préciser le cadrage des études locales.

#### **2.5.3.1 L'approfondissement du Schéma d'agglomération**

Il s'agit d'approfondir et de compléter les études du projet territorial d'ensemble. Ce projet prolongera la méthodologie déjà appliquée au Schéma d'agglomération, à savoir la mise en relation des options des trois strates: urbanisation, mobilité et environnement compris comme la dimension spatiale des espaces paysagers, naturels et agricoles.

##### **Du point de vue de l'urbanisation**

L'approfondissement du Schéma d'agglomération se fera au travers d'une démarche itérative entre l'échelle locale (planification intercommunale, SCOT, PDR, etc.) et l'échelle globale d'agglomération qui pourra faire converger les démarches territoriales. Il s'agira d'assurer les échanges d'informations entre PACA/PSD (planifications locales) et les études conduites à l'échelle de l'agglomération. Cet approfondissement concernera notamment:

- > la localisation des espaces à urbaniser
- > les centralités à valoriser ou à créer
- > les espaces publics à construire, à renforcer, à mettre en réseau
- > les connexions physiques et visuelles à construire et préserver (entre quartiers, entre espaces urbains, entre espaces ruraux et espaces urbains)
- > les densités à promouvoir
- > les mixités à envisager, à favoriser
- > les programmes à développer
- > le patrimoine urbain à préserver et valoriser.

Le Schéma d'agglomération illustratif figurant à la fin de l'annexe 3 sera consolidé et mis à jour régulièrement par les apports des planifications locales (PACA/PSD, planifications locales du type «Schéma directeur vaudois», etc.) et intercommunales.

##### **Du point de vue des pôles de développement économique**

L'approfondissement du Schéma d'agglomération décrira une mise en œuvre spatiale des pôles de développement économique: inventaire foncier, précisions, contenu et priorités des Projets stratégiques de développement



(PSD), y compris ceux des centres régionaux. Il s'agira d'assurer une démarche itérative entre l'échelle des couloirs (PACA) et l'échelle d'ensemble qui permet d'assurer la répartition équitable des futurs emplois dans une fourchette tendant vers 30% des nouveaux emplois sur territoires français.

L'étude des Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) et des Projets stratégiques de développement (PSD) se fera en veillant à ce que les aires retenues pour les activités industrielles et technologiques soient de taille suffisante et suffisamment représentatives. On mettra l'accent sur les potentiels de développement autour des gares et des interfaces principales de transports publics, qui intègrent d'emblée la coordination avec une desserte par transports publics.

La politique des pôles de développement économique à l'échelle de l'agglomération franco-valdo genevoise vise à doter l'agglomération d'un instrument complet favorisant l'accueil et le développement des activités économiques.

- > Elle est établie selon une approche intégrée combinant stratégies économiques, planifications spatiales (espaces pour le logement, les activités – tertiaires, industries technologiques, industries de moyenne technologie et artisanat, commerce, BTP, logistique –, les équipements, les espaces publics), valorisation de l'environnement et du cadre de vie (utilisation rationnelle des ressources, qualité des aménagements et des immeubles, etc).
- > Elle a pour objectif d'assurer un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois, en favorisant l'implantation d'entreprises et la création d'emplois, notamment qualifiés et de haute valeur ajoutée, par une offre d'accueil complémentaire et différenciée selon les spécificités des territoires et des activités.
- > Elle vise à combiner planification stratégique à long terme et dispositifs opérationnels de mise en œuvre et d'accompagnement à l'implantation d'entreprises.

Cette approche permettra également d'intégrer les orientations spatiales de la stratégie d'implantation d'Organisations non gouvernementales (ONG) qui sera élaborée sur le territoire franco-valdo-genevois.

#### **Du point de vue des besoins en logements**

L'approfondissement du Schéma d'agglomération décrira une mise en œuvre spatiale des besoins en matière de logement figurant schématiquement dans le Projet d'agglomération version décembre 2007 et des objectifs du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT):

- > spatialiser les lieux de développement de logements capables de répondre aux objectifs de répartition de la production nouvelle de logements, le Canton de Genève devant accueillir 50% de l'offre nouvelle, les 50% restants étant partagés entre le District de Nyon et les territoires français du Projet d'agglomération
- > inventaire et analyse du foncier à mettre à disposition en utilisant les données fournies par les territoires
- > définition de critères de densité et de mixité à préciser dans les approches plus localisées (PACA et PSD).

#### **Du point de vue du paysage, de la nature, de l'agriculture et de l'environnement**

Dans le prolongement des travaux menés sur le paysage et selon les recommandations de l'Evaluation environnementale stratégique (voir annexe 5), l'approche concernant les paysages, la nature, l'agriculture et l'environnement visera:

- > à préciser les grandes entités territoriales devant conserver les fonctions dominantes liées au maintien des ressources naturelles (eau, bois, graviers, biodiversité, etc.), à la production de biens de proximité (eau potable, faune piscicole, produits agricoles, bois-énergie, etc.) et au ressourcement de la population (réseau de mobilité douce, paysage culturel, etc.)



- > à proposer des mesures de promotion adaptées de ces espaces et/ou de préservation le cas échéant
- > à vérifier les lieux de frottement identifiés, puis à intégrer au mieux (au besoin par une pesée d'intérêts) dans les développements envisagés sur le plan de l'urbanisation et de la mobilité, les interactions avec les composantes paysagères, agricoles, environnementales et naturelles
- > à préciser les mesures proposées dans le Plan paysage à titre de stricte amélioration ou de compensation aux développements prévus (maintien de connexions, développement de nouvelles césures vertes, requalification d'espaces publics, etc).

Tout comme pour l'urbanisation, ces éléments seront développés et précisés dans une démarche itérative entre instruments de planification intercommunale (SCOT, PDR, etc.) et échelle globale d'agglomération. Pour cela, à l'échelle globale de l'agglomération, on veillera en particulier:

- > à maintenir la qualité et la capacité intrinsèques des milieux naturels, des paysages sensibles et des réseaux (biologiques ou de mobilité douce)
- > à respecter les différentes fonctions de l'agriculture et ses capacités de production en particulier
- > à affiner et préciser – pour diminuer leur impact quantitatif ou qualitatif sur l'air, le bruit, l'énergie et les eaux en particulier, mais aussi les risques pour la population –, la localisation judicieuse (en fonction principalement des infrastructures de transports publics existantes et projetées) des secteurs propices au développement de logements, d'activités, de grands équipements publics, de centres commerciaux d'importance régionale. Les critères et principes d'implantation des installations à forte fréquentation (IFF) seront précisés dans ce sens.

### 2.5.3.2 Les zooms

La mise en œuvre et la réalisation des mesures d'agglomération (liste A et B pour le fonds d'infrastructure) se dérouleront au travers de cinq types d'études:

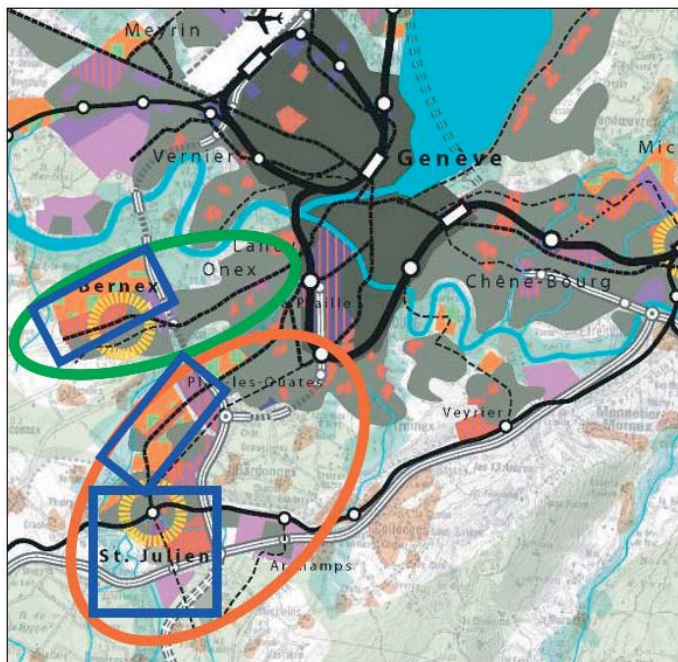
- > des études de projets urbains sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par couloirs/axes, comprenant des zooms sur des Projets stratégiques de développement (PSD)
- > des études mixtes espaces publics-infrastructures de transport (ESPU) (requalification de l'espace rue et construction du tram, mise en réseau des espaces publics)
- > des études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON) (par exemple, passerelles)
- > des études sur la mobilité douce (MD) (par exemple, réseaux cyclables)
- > des études purement «transport» (TRANS) (par exemple électrification d'une ligne de train, signalisation).

#### Déclinaison de la méthode sur les zooms

Les études privilégieront le recours à des «mandats d'études parallèles» (au sens suisse) ou «marchés de définition simultanés» (au sens français), ou toute forme de concours favorisant la qualité. Ces types d'approches permettront à plusieurs équipes interdisciplinaires de développer des scénarios alternatifs en dialogue avec le maître d'ouvrage, jusqu'au choix d'un scénario préférentiel. Le résultat de ces études doit aboutir à des projets opérationnels.

On tirera profit, dans toute la mesure du possible, des études locales existantes ou en cours afin d'éviter les doublons. Afin de permettre une adaptation permanente de la démarche aux spécificités de chaque territoire, les études seront conduites **par les acteurs locaux** ou les opérateurs responsables (notamment infrastructures de transport), en partenariat avec le Projet d'agglomération et dans un degré d'implication variable selon la





Exemples de Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) en orange et vert, et de Projets stratégiques de développement (PSD) en bleu

nature du projet et le besoin local. Pour les projets qui le nécessitent, une co-maîtrise d'ouvrage sera proposée, le pilotage devant revenir à la ou aux collectivités les plus impliquées par l'enjeu traité (variable selon les périmètres).

Afin d'assurer la cohérence et la mise en place progressive du Schéma d'agglomération, les cahiers des charges et options principales des études pourront être transmis au COPIL du Projet d'agglomération. Les éventuelles pesées d'intérêt entre des points de vue divergents seront traitées à l'échelle du COPIL du Projet d'agglomération.

#### Nature et contenu indicatif des études

- > **Les études urbaines (PACA/PSD):** à cette échelle, on y précise au travers des mêmes strates (urbanisation, mobilité, environnement) les questions de formes urbaines, de densité, de programme, de mixité, de centralité, de qualification des espaces publics, de connexions physiques et visuelles (entre quartiers, entre espaces urbains, entre espaces ruraux et espaces urbains), de préservation et de valorisation du patrimoine, de trame paysagère et environnementale, de tracés ou d'alternatives de tracés des transports publics, de positionnement des haltes, de localisation des dessertes, des mesures détaillées de mobilité douce (emplacement, connexion). L'accent est mis sur la définition de la mise en réseau et de la qualification des espaces publics et, plus généralement, des espaces ouverts structurants. La mise en oeuvre spatiale de l'urbanisation, des mesures relatives au logement, à la politique des pôles de développement économique, au Plan «Paysage, nature, agriculture et environnement» est développée par ces zooms (PACA et PSD). Les Projets stratégiques de développement (PSD) préciseront les programmes.
- > **Les études mixtes espaces publics-infrastructures de transport (ESPU)** abordent la qualification des espaces publics du point de vue de la qualité de l'espace urbain et paysager, du lien avec l'urbanisation bordant ces espaces et de leur mise en réseau. Les études d'ingénierie de transport seront précédées ou accompagnées par ce type de démarche.



- > **Les études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON)** porteront sur la construction d'ouvrages en tant que tels (passerelle, cheminement piéton, vélo-station, etc.), tout comme sur leur insertion urbaine et leur connexion au réseau d'espaces publics.
- > **Les études de mobilité douce (MD)** porteront sur les tracés des réseaux piétons et cyclables, sur la qualification des espaces et la cohabitation avec les autres modes de transport.
- > **Les études transport (TRANS)** porteront sur la réalisation des infrastructures de transport. Pour les mesures de la liste A, la plupart des études existent déjà. Elles pourront être précisées de cas en cas. On y étudiera les tracés (tram, TCSP), leur dimensionnement (P+R, etc.), la réalisation technique et matérielle (électrification par exemple). Une attention et une coordination particulière seront accordées à la mise en cohérence entre projets urbains, espaces publics et infrastructures.

### 2.5.3.3 Les instruments d'aménagement et outils réglementaire

Le Schéma d'agglomération, les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et les Projets stratégiques de développement (PSD) serviront de références communes pour l'élaboration ou la révision des outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution française, vaudoise et genevoise (voir annexe 7 Mise en œuvre du projet d'agglomération).

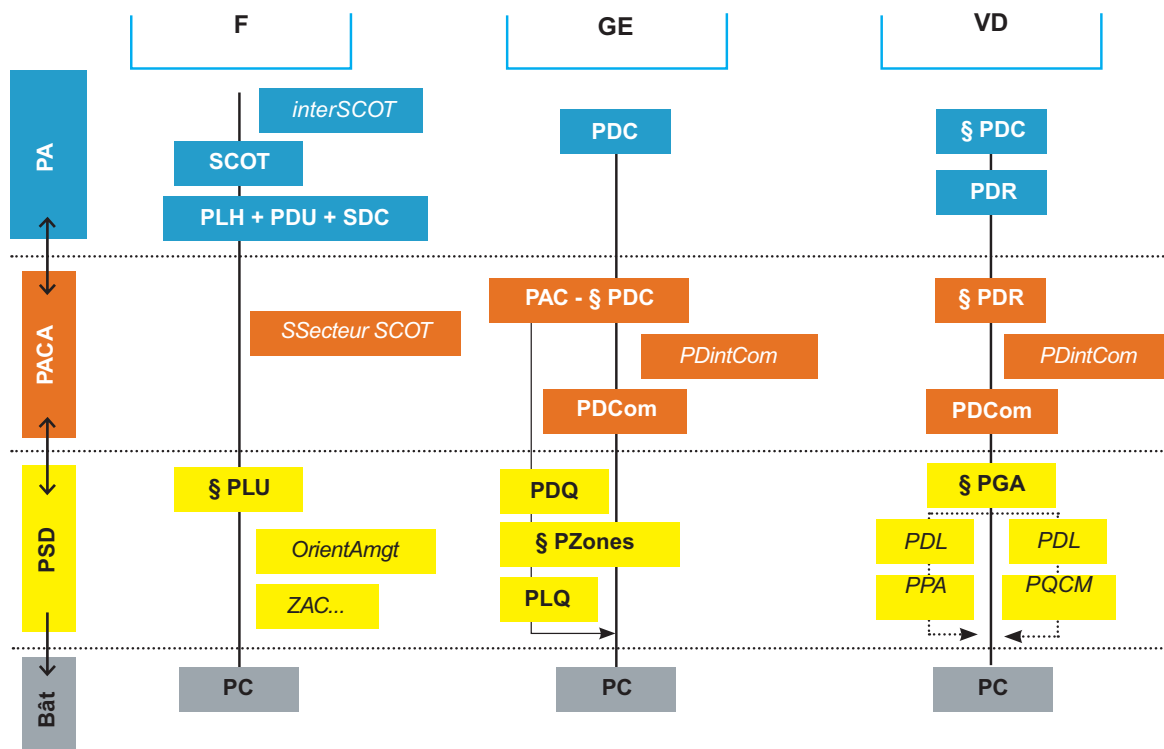
Notamment:

- > Schéma régional d'aménagement et de développement territorial (SRADT), ou Schéma régional des transports (SRT) de la Région Rhône-Alpes et Plans sectoriels de la Confédération
- > Plans directeurs cantonaux de Genève et Vaud
- > Plan directeur régional du district de Nyon
- > Planifications directrices des intercommunalités françaises: Projets d'aménagement et de développement durable, Schémas de cohérence territoriale, Plans locaux de l'habitat, Plans de déplacements urbains, etc.
- > Plans directeurs suisses d'échelle locale: Périmètres d'aménagement coordonnés qui se concrétisent par des Schémas directeurs ou des Plans directeurs de quartier (Genève), par des Plans directeurs localisés (Vaud), etc.
- > Plans d'affectation communaux (PGA, PPA, PQ, PQCM dans le canton de Vaud), Plans localisés de quartier (PLQ dans le canton de Genève), Plans locaux d'urbanisme PLU (France)
- > etc.

### Propositions de mise en œuvre du Projet d'agglomération du point de vue des outils

Le schéma de la page suivante décrit une illustration possible, parmi d'autres, des concordances entre les études déclenchées par le Projet d'agglomération et les outils réglementaires d'urbanisme de chaque institution.

- > La colonne de gauche représente la déclinaison spatiale par échelle (du plus vaste au plus localisé) et les outils contractuels correspondants.
- > Les trois colonnes de droite illustrent pour chaque système la mise en œuvre des outils contractuels par les instruments définis dans les différentes lois.
- > La ligne droite verticale illustre dans chaque système le plus court chemin du Projet d'agglomération au bâtiment.



**Intégration du Schéma d'agglomération dans les outils réglementaires des territoires partenaires**

- > Les rectangles traversés symbolisent les étapes incontournables, soit parce qu'elles sont définies par les lois, soit parce que le document existe localement et qu'il devra être adapté (par exemple PDR vaudois ou PLH français). Certains ne concernent qu'une partie du territoire: par exemple, les Plans directeurs communaux vaudois et genevois ne sont que partiellement obligatoires (pour les communes de plus de 1'000 habitants).
- > Les rectangles en écriture standard à côté de la ligne verticale et les flèches en trait plein représentent une obligation en cascade (par exemple, le Plan d'aménagement cantonal genevois déclenche un Plan directeur de quartier).
- > Les rectangles en italique à côté de la ligne verticale représentent des alternatives (non obligatoires – par exemple, le Schéma de secteur du SCOT français pour la mise en œuvre des PACA).
- > Les mêmes rectangles et les flèches en traitillé mentionnent des alternatives possibles (après le Plan directeur localisé vaudois, on peut faire soit un Plan partiel d'affectation, soit un Plan de quartier de compétence municipale, par exemple).



#### **2.5.3.4 Les données de base statistiques et géographiques, le monitoring** (voir aussi annexe 7)

La mise en œuvre du Projet d'agglomération nécessite la constitution d'outils d'observation de l'évolution du territoire et d'évaluation des effets des mesures engagées (création d'indicateurs de suivi). Il s'agit notamment de mettre en place des référentiels communs.

Les partenaires compétents en matière de systèmes d'information géographique (SITG Genève et Système d'information du territoire lémanique SITL) et de traitement d'informations statistiques (Observatoire statistique transfrontalier) s'engagent ainsi dans la réalisation progressive de produits d'information géographique et statistique à l'échelle de l'agglomération (voir fiches actions «données de base» de l'annexe 7). Ce travail de fond porte sur le développement et l'harmonisation:

- des données géographiques
- des données statistiques.

Dans ce cadre, plusieurs cadastres transfrontaliers (exemples: évolution urbaine, imperméabilisation des sols, qualité de l'air, zones d'expansion des crues, risques industriels, etc.) seront réalisés.

Depuis 2006, les partenaires du Projet d'agglomération ont initié la création d'un modèle multimodal des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Ce modèle permet de tester, à travers la modélisation des scénarios d'urbanisation, l'efficacité des infrastructures de transport envisagées et leurs incidences environnementales (le modèle sera complètement opérationnel à fin 2008).

#### **2.5.3.5 Les actions de sensibilisation**

Deux points-clés du Projet devront être partagés avec les acteurs et les habitants de l'agglomération franco-valdo-genevoise:

- > maîtriser l'étalement urbain: pourquoi? comment?
- > mieux répartir habitat et emplois: pourquoi? comment?

Le Projet d'agglomération vise à construire un projet d'ensemble pour l'agglomération, dépassant les clivages locaux. Il est basé sur une approche transversale des différentes problématiques et propose d'engager un mode de développement durable pour l'agglomération. L'urbanisation projetée à l'horizon 2030 est fortement coordonnée avec l'offre de transports publics. Elle s'appuie sur des principes de densification de centralités et de répartition plus équilibrée des emplois et de l'habitat. Ces principes ont pour objectif de préserver les identités patrimoniales de l'agglomération. Ils s'appuient donc fortement sur la volonté de limiter l'étalement urbain et la banalisation de nos paysages.

Pour autant, les autorités publiques sont confrontées à une délicate équation: comment permettre l'évolution, le développement, c'est-à-dire permettre aux nouvelles générations de se maintenir sur place, voire d'accueillir de nouveaux habitants et de pouvoir subvenir à leurs besoins (équipements collectifs, commerces, etc.) sans porter atteinte aux qualités du site et en limitant les emprises sur les terres agricoles ou autres espaces sensibles?



Ce levier d'action est essentiel pour engager les démarches vers une meilleure qualité et une meilleure compréhension des enjeux du Projet d'agglomération. Ainsi, la mise en œuvre du Schéma d'agglomération suppose une démarche spécifique de sensibilisation, d'information, d'échanges de pratiques et d'expériences auprès des différentes autorités publiques compétentes. Celle-ci doit être relayée au niveau local avec des compétences de terrain proches des élus et des habitants. Il s'agit ainsi de construire progressivement un langage commun, de partager la vision d'avenir du Projet d'agglomération et de permettre l'adhésion à ses principes. Dans ce cadre, plusieurs supports spécifiques pourront être élaborés en complément de la réalisation d'ateliers de travail et de réunions d'information.

Cette démarche de sensibilisation et d'adhésion aux concepts est essentielle pour la traduction du Schéma d'agglomération dans les outils réglementaires français et suisses. A court terme, les objectifs de communication à l'intention des élus visent à faire connaître le Projet d'agglomération et à présenter les travaux futurs. Les actions qui en découlent, tels les séminaires, les présentations du Projet, le kit de communication, le site internet, etc., sont détaillées par objectifs et par publics cibles dans le cahier annexe 7.



## Chapitre 3

# Le Projet de coopération métropolitaine

En complément du Projet d'agglomération, centré sur le territoire, le Projet de coopération métropolitaine est tourné vers l'extérieur. Il vise à mieux valoriser les atouts de l'agglomération franco-valdo-genevoise au plan européen et international et à tisser des liens avec des démarches similaires, telles celles du Sillon Alpin ou de la Région urbaine de Lyon.

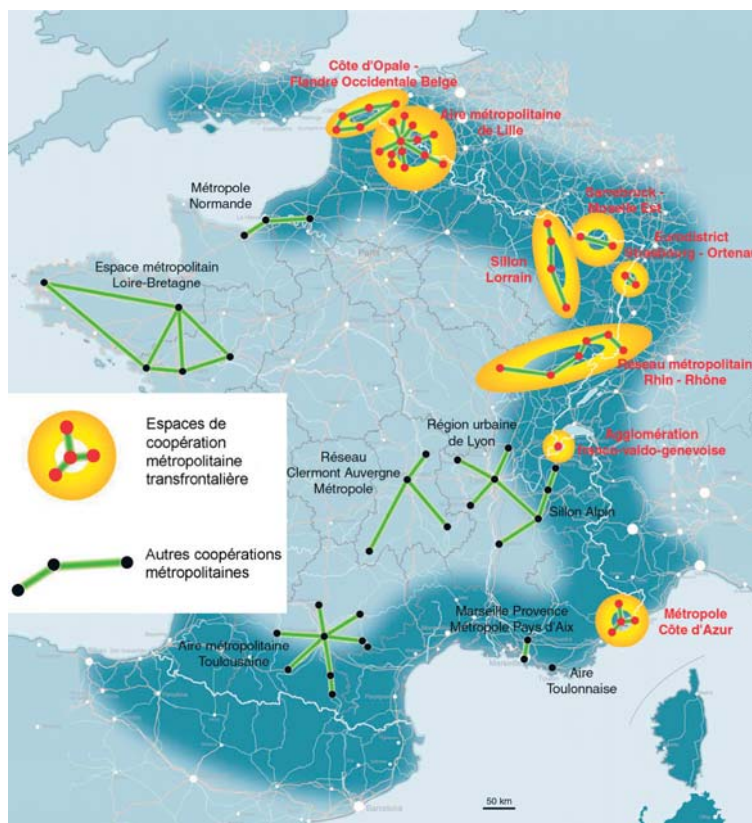
Conduite par la même structure de pilotage sous l'égide du Comité régional franco-genevois (CRFG), la démarche se focalise sur les thématiques à caractère métropolitain: l'innovation technologique, l'accueil d'organisations non gouvernementales et de manifestations internationales, la promotion économique à l'international. Partant des acquis de la Genève internationale pour affirmer le rayonnement mondial de l'agglomération franco-valdo-genevoise, elle contribue à consolider l'idée de solidarité d'agglomération et de gestion coordonnée des enjeux communs.

### 2003-2005: appel à coopération métropolitaine

En décembre 2003, l'Etat français (DATAR, aujourd'hui DIACT) lance un appel à coopération métropolitaine, visant à développer les fonctions métropolitaines et le rayonnement européen des grandes villes françaises.

La candidature franco-valdo-genevoise est déposée le 15 mai 2005 et retenue dans le courant de l'été.

Sur les 15 candidatures retenues par la France, 8 sont transfrontalières (voir carte). Parmi ces lauréats, Sarrebruck-Moselle et le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois sont les seuls à avoir leur ville-centre hors du territoire français.





### Rayonnement international: un atout puissant à entretenir et à renforcer

La valorisation en commun du fort rayonnement international de Genève à l'échelon de l'agglomération transfrontalière est une puissante motivation à coopérer.

- > Elle est nécessaire, étant donnée la concurrence toujours plus vive d'autres métropoles dans le monde (Asie, Afrique, Vienne, Copenhague, etc.).
- > Elle est féconde, grâce à la mise en réseau de ressources et d'activités à enjeux métropolitains dont les complémentarités ont été jusqu'à présent largement sous-exploitées.
- > Elle est fédératrice, complétant la démarche de constitution interne du Projet d'agglomération par des démarches de relations extérieures.

### Organisation de la démarche

Le portage politique de la démarche est le même que celui du Projet d'agglomération, de même que l'organisation du travail et les mécanismes de validation techniques et politiques. La démarche bénéficie de fonds français FNADT (Fonds national pour l'aménagement et le développement du territoire) pour l'ingénierie de projet et le co-financement d'études.

Le Service des affaires extérieures du Canton de Genève et le Service des communes et des relations institutionnelles du Canton de Vaud assurent le suivi de la démarche pour leurs cantons respectifs. Le SGAR (Secrétariat général pour les affaires régionales) de Rhône-Alpes suit la démarche pour l'Etat français.

Les chantiers de travail sont traités autant que possible au sein de groupes de travail transfrontaliers déjà constitués, notamment au sein des commissions thématiques du CRFG.

Le travail a été articulé en trois temps. Le premier temps, de l'automne 2005 à avril 2006, a servi à identifier les sujets et les problématiques qui constituent l'ossature de la démarche. Le deuxième temps a conduit à la définition précise des actions à mener, en complément du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, auquel il s'agit d'insuffler une dimension métropolitaine. Dès 2008 commencera le temps de la mise en œuvre.

## 3.1 Objectifs

Le Projet de coopération métropolitaine a permis de mettre en évidence la dimension métropolitaine de certaines des thématiques traitées par le Projet d'agglomération, qui contribuent ainsi au rayonnement de l'agglomération transfrontalière (notamment économie, culture). Il est donc totalement imbriqué dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Ce chapitre ne reprend pas toutes les pistes de travail évoquées, mais se concentre sur trois axes de travail spécifiques à la démarche de coopération métropolitaine, aux territoires de référence bien plus larges que celui de l'agglomération, mais aux effets structurants et moteurs pour le territoire.



Il s'agit de:

> **l'innovation technologique**: l'objectif est d'asseoir le rôle d'excellence de l'agglomération dans les domaines de l'innovation et la recherche en tissant des liens avec l'Arc lémanique d'une part et la Région Rhône-Alpes d'autre part. Il s'agit d'œuvrer pour que des organisations ou des projets de recherche et développement se localisent dans le territoire, notamment dans sa partie française.

> **l'accueil d'organisations non gouvernementales et de manifestations internationales**: l'objectif est de renforcer la fonction internationale de l'agglomération en matière d'ONG et de manifestations internationales. Pour ce faire, le travail repose sur une analyse de la situation internationale en matière d'ONG et du rôle que peut jouer l'agglomération dans ce concert, puis sur la construction d'une stratégie concertée afin de renforcer la capacité d'accueil d'ONG. Le contexte transfrontalier est particulièrement intéressant puisqu'il offre la possibilité à des ONG de s'implanter sur sol européen tout en étant aux portes de Genève. Pour la partie française, il s'agit dès lors de déterminer la valeur ajoutée qu'elle pourrait apporter à la Genève internationale.

> **la promotion économique à l'international (MIPIM)**, avec pour objectifs de:

- promouvoir à l'international, de façon conjointe, le territoire de l'agglomération notamment en mettant en avant les atouts économiques de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- renforcer à terme les opérations coordonnées de promotion exogène du territoire transfrontalier.

### 3.2 Mise en œuvre

La mise en œuvre du Projet de coopération métropolitaine est détaillée dans des fiches-actions (voir annexe 8 Coopération métropolitaine), dont ce chapitre n'offre qu'une présentation résumée.

Le traitement des thèmes métropolitains est assuré:

- > par les commissions du CRFG
- > par la coopération des structures compétentes en termes de promotion économique dans chaque territoire de l'agglomération
- > en lien avec le COPIL du Projet d'agglomération.

#### 3.2.1 Innovation technologique

Située au cœur de l'espace délimité par la Région Rhône-Alpes, l'Arc lémanique et l'Arc jurassien, l'agglomération franco-valdo-genevoise cumule les atouts pour être un carrefour d'innovation technologique, de recherche et de transfert de technologie. L'objectif majeur consiste à mettre en valeur le territoire de l'agglomération dans le cadre de la mise en réseau des pôles de compétitivité français et des clusters suisses concernés, en œuvrant pour que des organismes ou projets de recherche-développement se localisent dans le territoire, notamment dans sa partie française.





### 3.2.2 Accueil d'organisations non gouvernementales et manifestations internationales

La présence à Genève des Nations Unies, d'Organisations Internationales d'envergure et de nombreuses Organisations Non Gouvernementales (ONG) est un vecteur fondamental de rayonnement et un facteur fort d'attraction.

Les territoires français accueillent déjà certaines ONG et présentent d'importants potentiels de développement. D'où le souhait des collectivités d'accompagner la Genève internationale dans sa politique d'accueil des organisations internationales non gouvernementales, afin de contribuer à l'attractivité et à la compétitivité globale de l'agglomération. Il s'agit de proposer une organisation efficace et pertinente offrant une plus-value importante. Elle repose sur la définition de critères précis de coopération transfrontalière. La réflexion est notamment conduite par un groupe de travail du CRFG.

Une étude complémentaire sur les potentialités d'accueil, les implications financières et les aspects juridiques, a été réalisée en 2006-2007 grâce à un financement partenarial. Elle débouche sur deux pistes d'action à poursuivre en 2008:

- > proposer des modes de concertation et coordination entre les institutions suisses et françaises chargées de l'accueil des ONG
- > élaborer une stratégie conjointe à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise pour l'accueil d'ONG et de manifestations internationales (Salon de l'auto, Télécom, etc).

### 3.2.3 Promotion économique à l'international

Aujourd'hui, la promotion économique à l'international du territoire franco-valdo-genevois s'organise autour du label «Lake Geneva Region» qui fédère le Canton de Genève, le Département de la Haute-Savoie, le Département de l'Ain, le District de Nyon, le Canton de Vaud ainsi que des partenaires privés. Cette coopération permet d'organiser de façon conjointe, chaque année depuis 2002, la participation commune des partenaires au MIPIM, le marché international des professionnels de l'immobilier, au travers notamment d'un stand commun.

Les MIPIM 2006 et 2007 ont permis au Projet d'agglomération franco-valdo-genevois de se présenter et de mettre en valeur la cohérence des grands projets programmés sur son territoire. Ce travail a également favorisé un meilleur affichage de la Lake Geneva Region auprès des investisseurs potentiels.

Les pistes d'action envisagées sont:

- > pérenniser la promotion transfrontalière du territoire à travers les prochaines éditions du MIPIM
- > réfléchir sur une participation à d'autres manifestations internationales dans le cadre du stand Lake Geneva Region
- > renforcer la collaboration entre les promotions économiques de l'ensemble de l'agglomération.



## Chapitre 4

# Organisation de projet et démarche participative

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois comporte un degré de complexité supplémentaire par rapport aux autres agglomérations suisses, en raison de la coexistence de trois systèmes politico-administratifs: genevois, vaudois et français. Chacun est issu d'une histoire propre, ses acteurs agissent selon des logiques sensiblement différentes, les décisions s'y prennent selon des procédures démocratiques spécifiques.

L'élaboration de l'Avant-projet, puis du Projet d'agglomération, ont permis de faire un net pas en avant dans la coordination des diverses démarches transfrontalières, en renforçant la structure de pilotage et en élargissant la démarche participative.

### 4.1 Définition d'une entité responsable

En 2007, les travaux du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se déroulent sous l'égide du CRFG, organe faitier qui coiffe l'ensemble de la démarche.

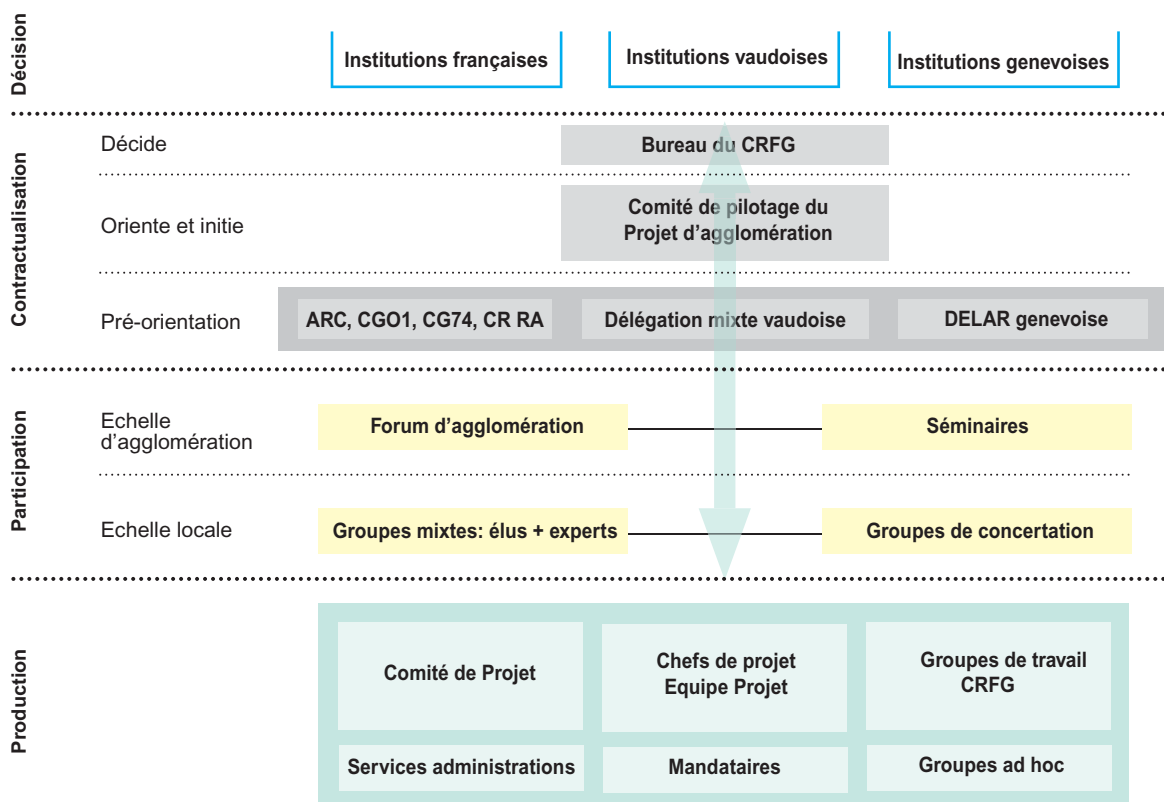
- > **Le Bureau du CRFG** décide des orientations stratégiques proposées par le Comité de pilotage, qui sont soumises ensuite à la décision de chaque instance partenaire.
- > **Un Comité de pilotage (COFIL) de 18 membres** (composition en page 2) initie les démarches, oriente les travaux et propose à la décision du bureau du CRFG des objectifs à atteindre (Charte, contrat).
- > **Un Comité de Projet (COPRO)** regroupant 18 membres des administrations correspondantes (composition en page 3) suit les travaux, veille à la coordination d'ensemble et assure le lien avec le Comité de pilotage.
- > **Une équipe de Projet** de techniciens dédiés et de fonctionnaires des administrations (voir page 4) coordonne la démarche et assure l'élaboration du Projet d'agglomération, en s'appuyant sur des groupes de travail, notamment des autres commissions du CRFG.

Les organes décisionnaires des membres du Comité du pilotage prennent les décisions nécessaires à la mise en œuvre du Projet d'agglomération, dans le cadre des processus formels et démocratiques définis par leurs lois.

Les options proposées par le Comité de pilotage sont de l'ordre de la contractualisation. Elles ne diminuent pas les prérogatives des pouvoirs locaux, mais incitent à une mise en œuvre dans le sens de la présente Charte au travers d'une démarche contractuelle.

Pour la période de 2008 à au plus tard 2011, date de signature de la convention avec la Confédération, l'organisation existante est maintenue dans sa forme contractuelle soit, sous l'égide du CRFG:

- > **Le Bureau du CRFG** décide des orientations stratégiques proposées par le Comité de pilotage
- > **Comité de pilotage (COFIL) de 18 membres** avec co-présidence franco-valdo-genevoise: réunions trimestrielles
- > **Comité de Projet (COPRO) de 18 techniciens** des services administratifs des territoires, co-présidé en alternance par un technicien français, vaudois et genevois membre du Comité
- > **l'équipe de Projet dédiée** (équipe de Projet existante maintenue et fonctionnaires mis à disposition) est renforcée, notamment pour les prestations à fournir pour la planification spatiale et pour assurer tous les appuis nécessaires à une planification efficace sur tous les territoires
- > les partenaires cofinancent les études et la conduite du Projet.



Cette organisation provisoire évoluera en fonction des besoins de la conduite du Projet. La structure de pilotage de la mise en œuvre sera complétée par des structures de coopération aux échelons de planification plus détaillés prévus pour l'approfondissement du Projet (axes, couloirs avec PACA et PSD). La cohérence d'ensemble sera toujours assurée par le Bureau du CRFG, le COPIL, le COPRO et l'équipe de Projet.

Les missions du COPIL sont d'orienter et d'initier en:

- > élaborant le Projet d'agglomération en associant étroitement tous les acteurs concernés des territoires
- > contrôlant et garantissant la réalisation du Projet d'agglomération et en assurant son adaptation à toute modification des conditions-cadre
- > décidant de la poursuite des études.

Il soumet ces propositions à la décision du Bureau du CRFG.

La convention de prestations avec la Confédération sera régie de la manière suivante:

- > le Canton de Genève sera l'interlocuteur de la Confédération pour passer, avec l'accord du Comité de pilotage, la convention de prestations avec la Confédération
- > il rend compte à la Confédération de la mise en œuvre du Projet d'agglomération.

Le COPRO et l'équipe Projet déclinent et traduisent de manière opérationnelle les missions de l'entité responsable de la mise en œuvre dans trois domaines:

- > planification spatiale



- > coordination avec les autres commissions du CRFG pour la mise en œuvre des politiques de services à la population dans le périmètre de l'agglomération
- > processus participatif, communication et marketing urbain.

### Vers la création d'un outil transfrontalier pour la mise en oeuvre du Projet d'agglomération

Sous l'égide du CRFG, le Comité de pilotage du Projet d'agglomération utilisera la période transitoire pour étudier et préparer la création d'une structure opérationnelle de partenariat transfrontalier, encore à formaliser.

L'équipe du Projet d'agglomération, avec l'appui des compétences nécessaires, étudiera les avantages et inconvénients des différentes formes juridiques, les missions et les compétences de cette future structure opérationnelle.

## 4.2 Démarche participative

Succédant aux démarches plus institutionnelles du Comité régional franco-genevois (CRFG), le Projet d'agglomération s'inscrit dans une démarche de développement durable avec un large volet participatif. Lancé à l'occasion d'un premier séminaire des élus franco-valdo-genevois en décembre 2003, le Projet d'agglomération veille depuis lors à développer sa dimension participative pour parvenir à un projet partagé.

### 4.2.1 Démarche participative réalisée (2005-2007)

En 2005, une identité visuelle a été construite, puis une stratégie de participation et communication visant trois publics cibles: les élus, la société civile, la population.

En 2005-2007, les démarches participatives suivantes ont été réalisées.

#### > Elus de l'agglomération transfrontalière

- 3 séminaires des élus de l'agglomération (plénières et ateliers)
- 2 cycles de rencontres sur chaque territoire français, vaudois et genevois ont été organisés en 2007 pour permettre des échanges par territoire sur le Projet d'agglomération, pour préparer les échanges franco-valdo-genevois lors du séminaire des élus de juin 2007 et pour dresser un bilan de ces rencontres.

#### > Société civile

Un travail plus approfondi avec des représentants de la société civile française, vaudoise, genevoise et transfrontalière a été effectué à partir du second semestre 2006. Une trentaine de rencontres et ateliers ont ainsi été organisés pour recueillir des avis et contributions sur la démarche en cours.

En 2007, la démarche pour la société civile fut parallèle à celle des élus: rencontres en avril, forum et ateliers en juin, puis retour sur la prise en compte des propositions en septembre.

Depuis le lancement du Projet en 2005, une trentaine de réunions d'information dans le canton de Genève, la couronne française et le district de Nyon ont eu lieu en réponse à diverses demandes.



### > Population

A l'intention de la population, il s'est agi essentiellement de mettre en place une communication ciblée sur le Projet.

- 4 conférences de presse, un point presse et 4 communiqués de presse ont balisé l'avancement du Projet, suscitant des échos plus nourris au fur et à mesure que le Projet se précisait. Sont encore prévus pour la fin de l'année 1 conférence de presse, 1 point presse et 2 communiqués de presse.
- Le site internet du Projet [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org) permet d'offrir une information simple et complète sur le Projet.
- Plusieurs supports de communication développés pour accompagner la démarche participative du Projet (newsletter, documentations diverses) ont été diffusés auprès de plusieurs milliers d'acteurs invités (élus, société civile).
- 4 réunions publiques d'information et de débat sur le Projet ont été organisées à l'attention de la population.

### Les premiers résultats de la démarche participative

Un Avant-projet d'agglomération a été rendu public en février 2007. Il a suscité des prises de position émanant de représentants de la société civile.

La démarche mise en place en 2007 avec les élus et les représentants de la société civile pour accompagner l'élaboration du Projet a permis de recueillir des contributions conséquentes ainsi qu'un nombre important (300) de propositions d'amélioration du Projet. Ces contributions ont été portées à la connaissance du Comité de pilotage afin qu'il oriente en conséquence les travaux. Un suivi de la prise en compte des contributions (traçabilité) a été mis en place. Des séances de restitution ont assuré toute la transparence nécessaire à une démarche participative avec des échanges complémentaires. Les propositions ont été inventoriées selon leur nature, leur degré de précision et classées en trois catégories: intégrées dans le Projet, écartées en l'état ou non traitées car ne relevant pas de la compétence du Projet d'agglomération.

Le COPIL d'octobre 2007 a ajusté le Projet d'agglomération, notamment à la lumière de ces prises de position.

#### 4.2.2 Démarche participative future

Dès 2008, avec la mise en place d'échelons de planification supplémentaires (approfondissement du Schéma d'agglomération, approfondissement par axe comprenant des périmètres d'aménagement coordonné PACA et des projets stratégiques de développement PSD), la démarche participative s'adaptera aux différentes échelles pour renforcer la participation des acteurs associés (voir annexe 2 Organisation et démarche participative). Il s'agira de conjuguer les différentes échelles et les différents publics-cible pour tirer le meilleur parti de la démarche participative.

Les principales nouveautés seraient:

- > maintien du COPIL et des organismes de pré-orientation
- > organisation d'un Forum d'agglomération pour la société civile (rôle et composition à définir)
- > création de groupes mixtes d'élus et d'experts pour l'étude des zooms sur les axes principaux et la conduite des PACA



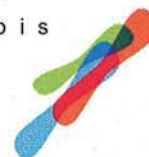
- > organisation de forums participatifs «rapprochés» sur les enjeux locaux des axes avec les acteurs de la société civile et les élus
- > renforcement de l'information du public au travers de divers outils de communication (blogs, flyers, conférences, séminaires, etc.)

**Un quatrième public-cible** sera pris en compte: les techniciens des divers territoires, qui opèrent dans des systèmes politiques, administratifs et techniques différents et dont dépend largement la mise en œuvre du Projet d'agglomération.

Dans un souci de convergence des démarches participatives à l'échelle de l'agglomération, la coordination entre le Forum d'agglomération et le Comité plénier du CRFG sera étudiée.



## ENGAGEMENT



Les collectivités partenaires ci-dessous prennent acte de la présente Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Cette Charte sert de référence au Projet d'agglomération (au sens de la Confédération suisse), au Projet de coopération métropolitaine (au sens de l'Etat français), au label «Grands Projets» de la Région Rhône-Alpes et aux conventions conclues avec les Conseils généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie. Les collectivités partenaires s'engagent à mettre en œuvre la présente Charte dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives.

Canton de Genève

AU NOM DU CANTON DE GENEVE  
Robert Cramer,  
Conseiller d'Etat,  
Département du territoire (DT)  
et Co-président du Projet d'agglomération

Mark Muller,  
Conseiller d'Etat,  
Département des constructions  
et des technologies de l'information (DCTI)

Pierre-François Unger,  
Conseiller d'Etat,  
Département de l'économie et de la santé (DES)

Ville de Genève

AU NOM DU CONSEIL ADMINISTRATIF  
Sandrine Salerno,  
Conseillère administrative

Association  
des communes  
genevoises (ACG)

AU NOM DE L'ASSOCIATION  
Serge Dal Busco,  
Maire de Bernex et président de l'ACG  
Jean-Marc Mermoud,  
Maire de Pregny-Chambésy  
et vice-président de l'ACG

Canton de Vaud

AU NOM DU CANTON DE VAUD  
Jean-Claude Mermoud, Conseiller d'Etat,  
Département de l'économie (DEC)  
et Co-président du Projet d'agglomération

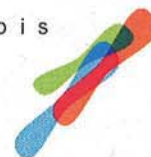
Conseil régional  
du District de Nyon

AU NOM DU CONSEIL REGIONAL  
Pierre-André Romanens,  
Président du Conseil régional

Ville de Nyon

AU NOM DE LA MUNICIPALITE  
Claude Duperthuis,  
Municipal





Préfecture de Région  
Région Rhône-Alpes

AU NOM DE L'ETAT  
Jacques Gérard,  
Préfet de la Région Rhône-Alpes

Conseil régional  
Rhône-Alpes

AU NOM DU CONSEIL REGIONAL  
Jean-Jack Queyranne,  
Président du Conseil régional

Conseil général de l'Ain

AU NOM DU CONSEIL GENERAL  
Charles de la Verpillière,  
Président du Conseil général

Conseil général  
de la Haute-Savoie

AU NOM DU CONSEIL GENERAL  
Ernest Nycollin,  
Président du Conseil général

Association régionale  
de coopération du  
Genevois (ARC)

AU NOM DE L'ASSOCIATION  
Bernard Gaud,  
Président de l'ARC  
et Co-président du Projet d'agglomération

Etienne Blanc,  
Vice-Président de l'ARC

Robert Borrel,  
Vice-Président de l'ARC

Bernard Fichard,  
Vice-Président de l'ARC



## Sigles et abréviations

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
ACG	Association des communes genevoises
AGEDRI	Association franco-valdo-genevoise pour le développement des relations interrégionales (transfrontalière)
ALCP	Accord sur la libre circulation des personnes
ARC	Association régionale de coopération du Genevois (France): comprend les Communautés de communes (CC) du Pays de Gex, du Bassin Bellegardien, de la Semine, du Genevois, Arve et Salève, de l'Agglomération annemassienne, des Voirons, du Bas-Chablais, des Collines du Léman et le SIVOM de la Vallée Verte
ARE	Amt für Raumentwicklung (Office fédéral du développement territorial, Suisse)
B+R	Station vélos à une gare RER (Bike + Ride)
C4i	Centre de compétences en conception de circuits intégrés (Archamps, France)
CE	Critère d'efficacité
CEA	Commissariat à l'énergie atomique (Grenoble, France)
CERN	Organisation européenne pour la recherche nucléaire (à l'origine Conseil européen pour la recherche nucléaire)
CEST	Coordination économique et sociale transfrontalière
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CH	Confédération suisse
CGPME	Confédération générale du patronat des petites et moyennes entreprises (France)
CG	Conseil général (département français)
CICG	Centre international de conférences de Genève
CLE	Conseil lémanique pour l'environnement (transfrontalier)
CNAM	Conservatoire national des arts et métiers (France)
COPIL	Comité de pilotage
COPRO	Comité de projet
CRFG	Comité régional franco-genevois (transfrontalier)
CRRA	Conseil régional Rhône-Alpes
CSEM	Centre suisse d'électronique et de microtechnique SA (Neuchâtel)
DAT	Domaine de l'aménagement du territoire, Département du territoire du Canton de Genève
DATAR	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (France, aujourd'hui DIACT)
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information du Canton de Genève
DEC	Département de l'économie du Canton de Vaud
DELAR	Délégation du Conseil d'Etat genevois aux affaires régionales
DES	Département de l'économie et de la santé du Canton de Genève
DIACT	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (France)
DIRE	Département de l'intérieur du Canton de Vaud
DT	Département du territoire du Canton de Genève
DTPR	Comité stratégique pour le développement des transports publics régionaux (transfrontalier)
EB	Exigences de base
EBAG	Ecole des Beaux-arts du Genevois (France)
EES	Evaluation environnementale stratégique
EIS	Etude de l'impact sur la santé



EMS	Emploi métropolitain supérieur
EPFL	Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
FER	Fédération des entreprises romandes (Suisse)
FNADT	Fonds national pour l'aménagement et le développement du territoire (France)
FTI	Fondation des terrains industriels (Genève)
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
HEAD	Haute école d'art et de design (France)
HES-SO	Haute école spécialisée de la Suisse occidentale
HQE	Haute qualité environnementale
HUG	Hôpitaux universitaires de Genève
ICFF	Installation commerciale à forte fréquentation
IFF	Installation à forte fréquentation
IGN	Institut géographique national (France)
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques (France)
INTERREG	Programme d'initiative communautaire interrégional de l'Union européenne
LETI	Laboratoire d'électronique et des technologies de l'information (France)
MD	Mobilités douces (marche à pied, vélo)
MICA	Périmètre d'aménagement coordonné Mon-Ideé - Communaux d'Ambilly (Genève)
MINATEC	Pôle européen de micro- et nanotechnologies (France)
MIND	Projet Microtechnologies for Industries (transfrontalier)
MIPIM	Marché international des professionnels de l'immobilier
NCCR	National center of competence in research (Suisse)
NOx	Oxydes d'azote
OCM	Office cantonal de la mobilité, Département du territoire du Canton de Genève
ODT	Office fédéral du développement territorial-ARE (Suisse)
OFS	Office fédéral de la statistique (Suisse)
OI	Organisation internationale
ONG	Organisation internationale non gouvernementale
OPI	Office de promotion des industries et technologies (Genève)
P+R	Parking relais
PAC	Périmètre d'aménagement coordonné (Genève)
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDHT	Plan directeur de l'habitat transfrontalier
PLU	Plan local d'urbanisme
PM10	Polluant: particules ou poussières inférieures à 10 microns
PME	Petites et moyennes entreprises
PMI	Petites et moyennes industries
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSD	Projet stratégique de développement
PSE	Parc scientifique EPFL
RD	Route départementale (France)
RER	Réseau (ferroviaire) express régional
ROSAM	Projet Romandie - Sillon alpin microtechnologies (transfrontalier)
RRA	Région Rhône-Alpes
SCOT	Schéma de cohérence territoriale (France)



SDS	Schéma directeur de secteur
SGAR	Secrétariat général pour les affaires régionales (Région Rhône-Alpes)
SITG	Système d'information du territoire de Genève
SITL	Système d'information du territoire lémanique (transfrontalier)
SROS	Schéma régional d'organisation sanitaire (France)
TC (ou TP)	Transports collectifs (ou transports publics)
TCMC	Tramway Cornavin - Meyrin - CERN
TCOB	Tramway Cornavin - Onex - Bernex
TCSP	Transport collectif en site propre
TGV	Train à grande vitesse
TI, TIM	Transports individuels motorisés
TP (ou TC)	Transports publics (ou transports collectifs)
UAPG	Union des associations patronales genevoises
UIG	Union industrielle genevoise
ZAS	Zone agricole spéciale
ZEB	Programme (suisse) de développement de l'infrastructure ferroviaire (Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte)
ZIMEYSA	Zone industrielle de Meyrin-Satigny (Genève)

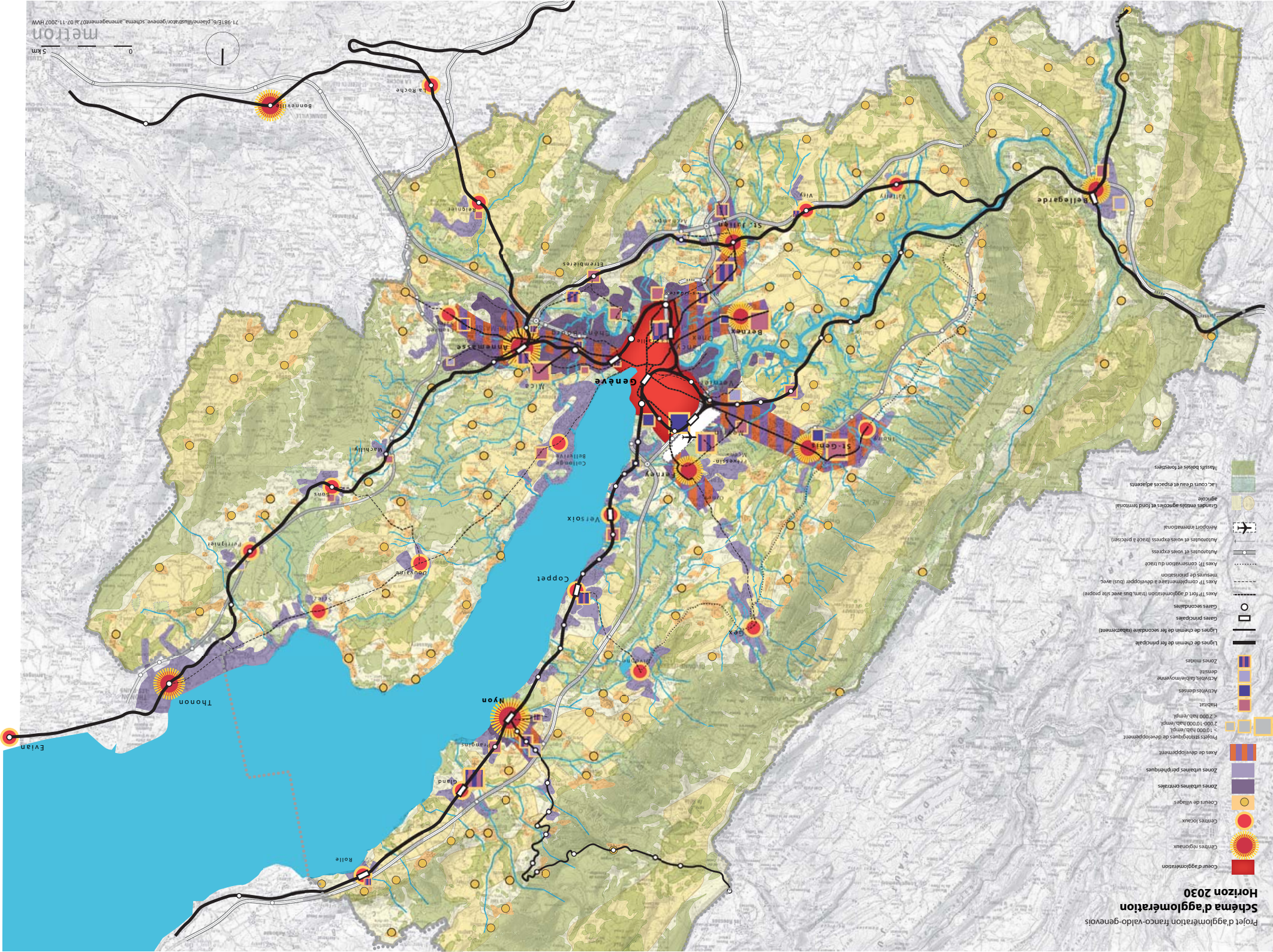


Liste des techniciens impliqués dans le Projet d'agglomération

GEORGES ALBERT MARIA ANDREOU DOMINIQUE ARGENSON PATRICK ARNOULD PHILIPPE  
 ARRIZABALAGA LUCILE ARSON SYLVIE AUROY LAURENT BADOU MARIE-PAULE BARDECHE  
 SUZANNE BARRAUD MARCELLIN BARTHASSAT KARINE BATEL MARIANNE BAUDAT MICHEL  
 BAUDRAZ DANIEL BAUDRY ANNE-SOPHIE BAUD-WOUTERS REMY BECK YVES BELLEGO CORINNE  
 BENIERO STEPHANE BERARD CATHERINE BERTONE FREDERIC BESSAT BRUNO BEURRET MARIE  
 BEX PIERRE BEZINA GISELE BONNOT NICOLAS BORGHESE PIERRE BOSSON JEAN-LOUIS BRIFFAUD  
 MARIE BRO MAGALI BROGI CATHERINE BRUN PHILIPPE BRUN FRANÇOISE BÜRGI PAOLO BURLIZZI  
 CLAUDE CAMPICHE NICOLA CANTOREGGI BRUNA CARCHIA INGRID CARINI DANIEL CHAMBAZ  
 GEORGES CHAMOIX THOMAS CHATEAU FREDERIQUE CHATELAIN DOMINIQUE CHENILLOT JEAN  
 CHEVASSU NADIA CHRISTINET GEORGES CLAVIEN SYLVIE COHEN DOMINIQUE COLIN ARMELLE  
 COMBRE JOELLE COME SYLVIE CORNUT AUDREY COUPAT YVONNE COUTEAUDIER CAMILLE  
 COUVREUR DIDIER CRETOL CAROLINE DALLEVES JEREMIE DEBARD VERONIQUE DEBISSCHOP  
 YVES DELACRETAZ MATHIEU DELALOYE CAROLINE DELAPORTE GABRIEL DE LOS COBOS JEAN-  
 LUC DEMIERRE YANN DEPIAT GUY DERIAZ CAROLINE DESBOS THIerno DIALLO MICHEL DODOS  
 JEAN-FRANÇOIS DONQUE REBECCA DOUGOUD JACQUES DROZ FRANCOISE DUBAS STEPHANIE  
 DUBELLY MARIE-HELENE DUBOULOZ-SCHAUB BENOIT DUPERTHUY DOMINICK EMMENEGGER  
 ALEXANDRE EPALLE FABRICE ETIENNE JEAN-PHILIPPE FALAVEL OLIVIER FAVIA SYLVAIN FERRETTI  
 JEAN-PIERRE FORAY PATRICK FREUDIGER FREDERIC FROMAIN AGNES GAHIGI DELPHINE GAILLARD  
 CLAUDE-JANIK GAINON ISABEL GARCIA CHRISTOPHE GENOUD FRANÇOISE GEREY PIERRE-  
 ANDRE GESSENEY BERNARD GIAZZI JULIE GINGUENE BRUNO GIRANDIER JOËLLE GRANDJEAN  
 PIERRE GRANDJEAN OLIVIER GUICHARD SYLVAIN GUILLAUME-GENTIL MARION GUILLOT VIOLAINE  
 GUILLOTEAU BEATRICE HALTER NICOLAS HASLER CHRISTIAN HELBLING VERONIQUE HERBERT  
 KARELLE HEZARD SOPHIE HOET ROBERT HOLLANDE MARTIAL HONSBERGER OMAR HOUBABI  
 PIERRE JACQUIER FREDERIC JOSSELIN MARC JUGE FREDERIC JULLIAN GERARD JUSTINIANY  
 JEANNE KAMBER MICHEL KARPINSKI ANNA-KARINA KOLB PIERRE KUNST ROBERT KUSTER JEAN-  
 FRANÇOIS LABARTHE PASCALE LAMPERT JULIEN LATOUR BENOIT LAZZAROTTO FLORENCE LE  
 COZ DOMINIQUE LEDOUX ALAIN LEVEILLE BERNARD LEUTENEGGER MARC-ANDRE L'HUILLIER  
 DAVID LICITRA SOPHIE LIN THOMAS LINCHEZ ANNE-MARIE LINGLIN NATACHA LITZISTORF  
 PIERRE LOISEAU PAULO MIGUEL LOPES JEAN-CHARLES MAGNIN FABIENNE MAILLET NATHALIE  
 MAISONNIAC LUC MALNATI PETER MARTI DAVID MARTIN PASCAL MARTIN MARIANNE MAS MARIE-  
 CHRISTINE MASSIN MICHEL MATTHEY PHILIPPE MATTHEY SOPHIE MEISSER JACQUES MENOUD  
 THIERRY MERLE PASCAL MERLIN THIBAUT MICHALET NICOLAS MILLET PHILIPPE MINIER RENE  
 MONNET HENRI MONTES GILLES MULHAUSER FRANÇOISE NEUHAUS PASCALE NIREL CORNAZ  
 ANDRAS NOVEMBER OLIVIER OUZILOU NATHALIE PAGANO FRANCOIS PASQUINI DENIS PATTAY  
 PHILIPPE PAUL FREDERIQUE PELLIER STEPHANIE PEREZ JEAN PERFETTA CAROLE PERRISSOUD  
 CHRISTELLE PETEX CAROLE PETIT MARC PICCINO ANNE PONCHON LIONEL PUPPIS RICHARD  
 QUINCEROT JAN REICHERT NATHALIE REICHERT-BLASER MARIANGELA RESENTERRA CHRISTINE  
 RICCI MARTINE ROBIN ALAIN ROUILLER GUERIN SALOMONE NICOLE SALVI ANGE SARTORI ERIC  
 SÄUBERLI CHRISTIAN SCHMID DANIEL SCHMITT JOEL SCHMULOWITZ PIERRE-FRANÇOIS SCHWARZ  
 HUBERT SILVAIN JEAN SIMOS CHARLES STALDER DANIELLE STRAUMANN NICOLE SURCHAT VIAL  
 ALBERTO SUSINI RAMONA TESTURI GEORG TOBLER EUNATE TORRES MICHELE TRANDA-PITTION  
 BERNARD TROTTET FABIENNE UDDEGARD HAN VAN DE WETERING BOJANA VASILJEVIC-MENOUD  
 YVES-MARIE VASSEUR BEATRICE VESSILIER JEAN-PIERRE VIANI PIERRE VIQUERAT CAROLE VIX  
 BERTRAND VON ARX HAGER VON DER WEID DONATELLA VRETENAR SABELLI GILLES WACHSMUTH  
 SAMUEL WALDVOGEL LAURENT WANNAZ NICOLAS WEIRICH ERIC WERLEN GERARD WIDMER  
 ALEXANDRE WISARD ALAIN WYSS BENOIT ZIEGLER NORBERT ZUFFEREY

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois  
Schéma d'agglomération  
Horizon 2030

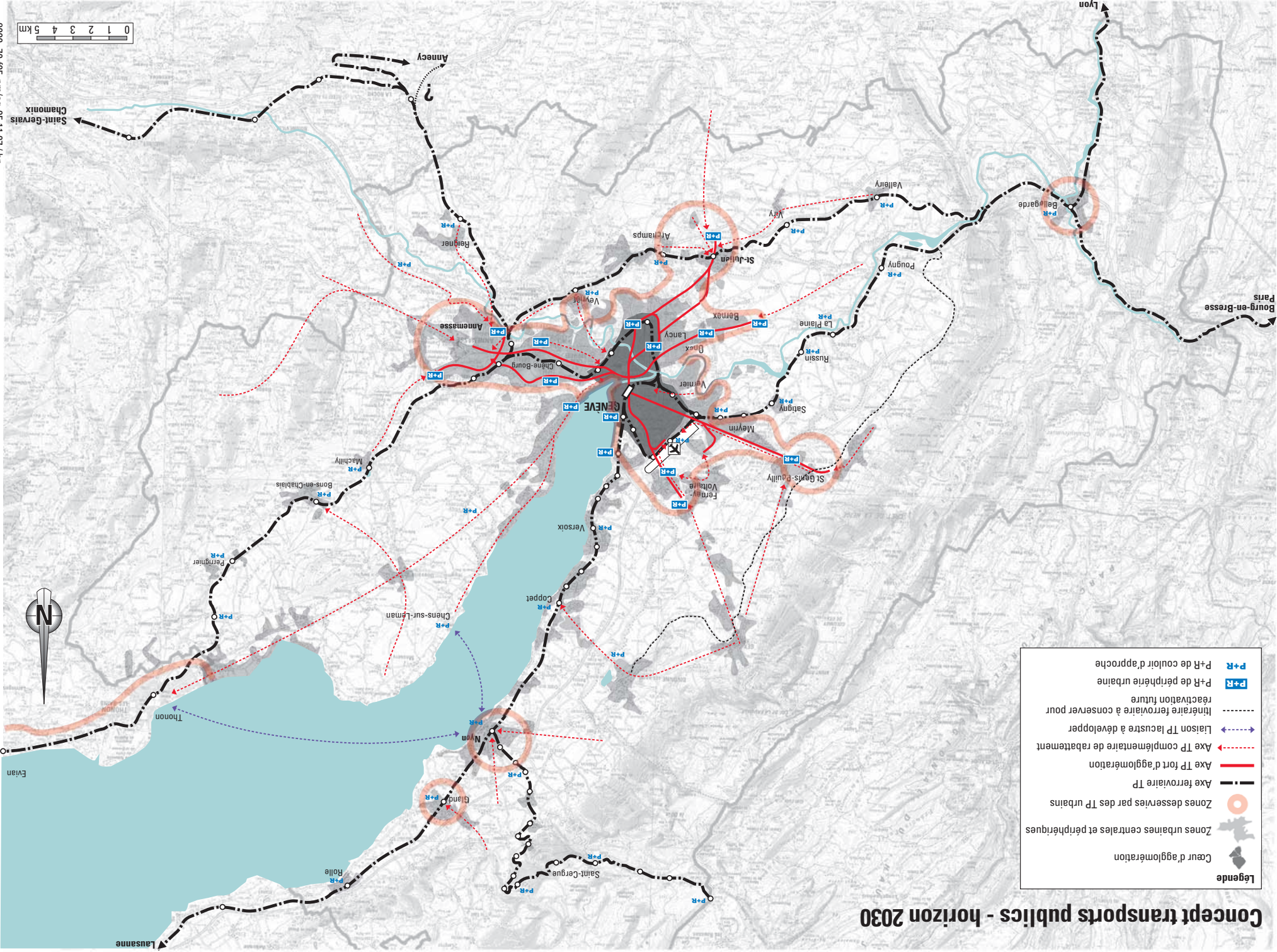
- Coeur d'agglomération
- Centres régionaux
- Centres locaux
- Coeurs de villages
- Zones urbaines centrales
- Zones urbaines périphériques
- Axes de développement
- Projets stratégiques de développement
- > 10 000 hab./empl.
- < 2 000 hab./empl.
- Habitat
- Activités denses
- Activités, faible/moyenne densité
- Zones mixtes
- Lignes de chemin de fer principale
- Gares principales
- Gares secondaires
- Axes T1 fort d'agglomération (tram, bus avec site propre)
- Axes T2 complémentaires à développer (bus) avec mesures de priorisation
- Axes T3 conservation du tracé
- Autoroutes et voies express (tracé à préciser)
- Aéroports internationaux
- Grandes unités agricoles et fond territorial agricole
- Lac, cours d'eau et espaces adjacents
- Massifs boisés et forestiers

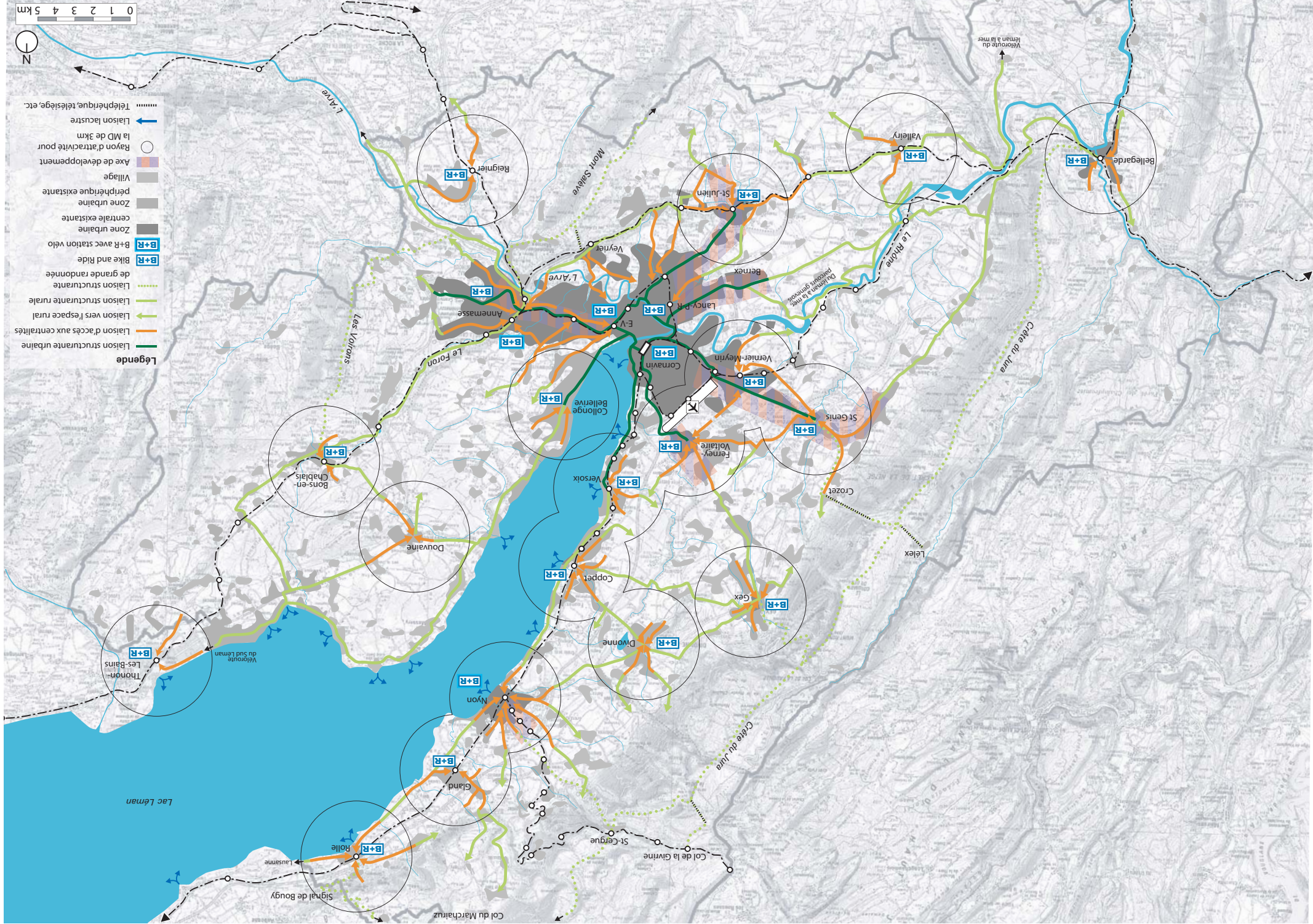


# Concept transports publics - horizon 2030

**Legende**

- Cœur d'agglomération
- Zones urbaines centrales et périphériques
- Zones desservies par des TP urbains
- Axe ferroviaire TP
- Axe TP fort d'agglomération
- Axe TP complémentaire de rabattement
- Liaison TP lacustre à développer
- Itinéraire ferroviaire à conserver pour réaction future
- P+R de périphérie urbaine
- P+R de couloir d'approche





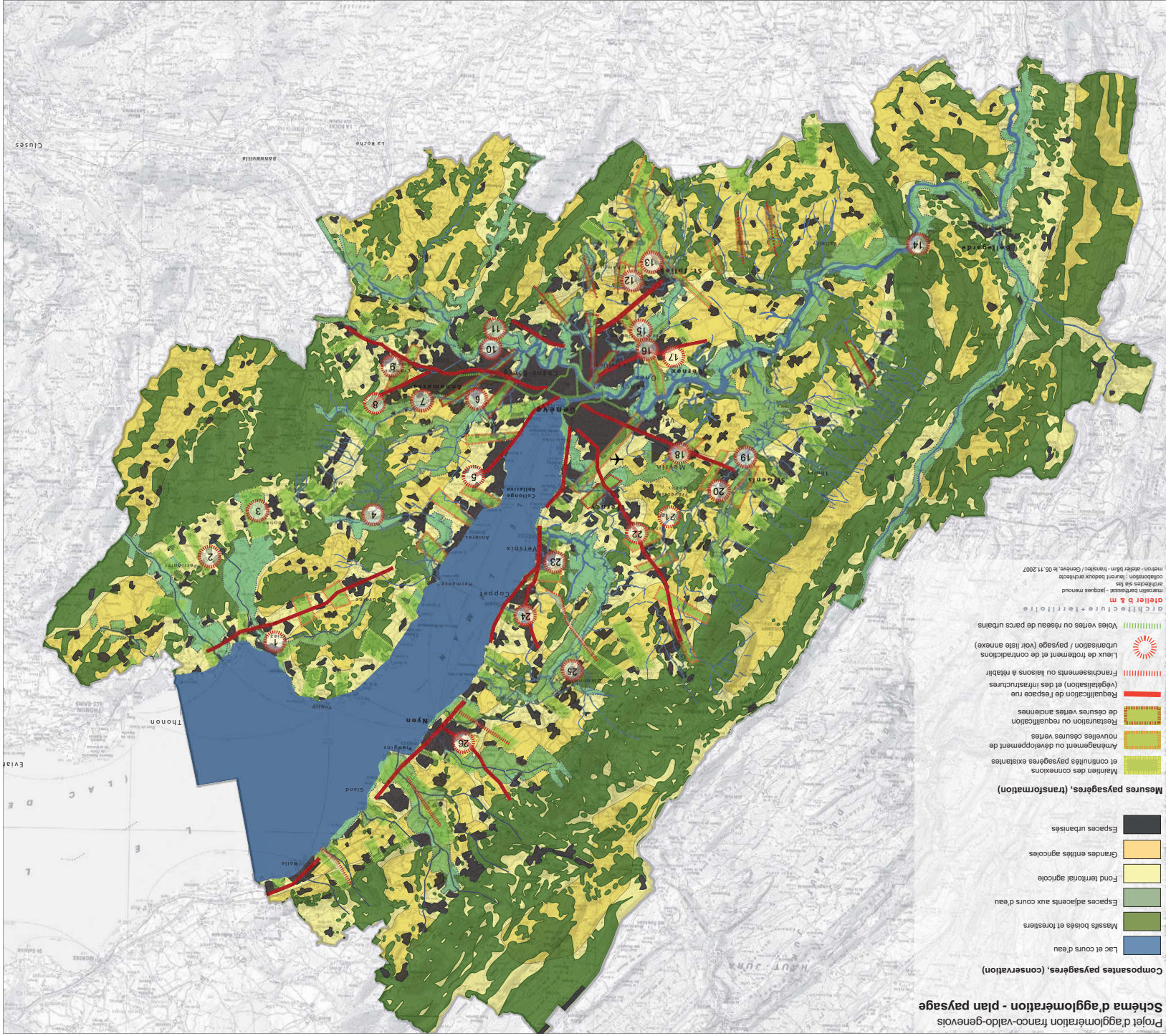
- Légende**
- Liaison structurante urbaine
  - Liaison d'accès aux centralités
  - Liaison vers l'espace rural
  - Liaison structurante rurale
  - Liaison structurante de grande randonnée
  - B+R avec station vélo
  - Bike and ride
  - B+R
  - Zone urbaine centrale existante
  - Zone urbaine périphérique existante
  - Village
  - Axe de développement
  - Rayon d'attractivité pour la MD de 3km
  - Liaison lacustre
  - Téléphérique, télésiège, etc.

0 1 2 3 4 5 km





Projet d'agglomération franco-valdo-genois  
Schéma d'agglomération - plan paysage



- Composantes paysagères, (conservation)**
- Lac et cours d'eau
  - Massifs boisés et forestiers
  - Espaces adjacents aux cours d'eau
  - Fond territorial agricole
  - Grandes entités agricoles
  - Espaces urbanisés
- Mesures paysagères, (transformation)**
- Maintien des connexions et continuités paysagères existantes
  - Aménagement ou développement de nouvelles ceintures vertes
  - Restauration ou réqualification de ceintures vertes anciennes
  - Requalification de l'espace rue
  - (végétalisation) et des infrastructures
  - Franchissements ou liaisons à rétablir
  - Lieux de rofitement et de contradictions urbansation / paysage (voir liste annexe)
  - Voies vertes ou réseau de parcs urbains
- atelier b & m**  
Architecture + Territoire
- maîtrise d'ouvrage : jacques menoud  
maîtrise d'œuvre : atelier b & m  
collaboration : laurent badoux architecte  
édition : mai 2007

