

SYNTHÈSE DE LA PHASE DE DIAGNOSTIC CRITIQUE ET ORIENTATIONS

Restitution des journées PACA du 17 au 20 janvier,
de la journée de mise en commun du 25 janvier
et des comités d'orientation politique du 31 janvier.



IMPRESSUM

PILOTES DU PROJET

Ariane Widmer, urbaniste cantonale, État de Genève
Matthieu Baradel, chef de projet genevois du Grand Genève,
État de Genève

DIRECTION DE PROJET

Marie-Sophie Aubert, État de Genève, office de l'urbanisme
Matthieu Baradel, État de Genève, direction du projet
d'agglomération
Ingrid Carini, État de Genève, direction du projet d'agglomération
Fabio Dubs, État de Genève, office de l'urbanisme
(jusqu'au 28.02.2023)
Prisca Faure, État de Genève, office de l'urbanisme
Mathieu Iglésias, État de Genève, direction du projet d'agglomération
Frédéric Josselin, État de Genève, office de l'urbanisme
Nathalie Lauriac, État de Genève, office de l'urbanisme
(jusqu'au 28.02.2023)
Charlotte Le Gouic, Pôle métropolitain du Genevois français
Louca Lerch, État de Genève, direction du projet d'agglomération
Thierry Maeder, Région de Nyon
Eloïse Pelaud, État de Genève, office de l'urbanisme,
(dès le 01.03.2023)
Mathieu Petite, État de Genève, office de l'urbanisme
Alexandre Prina, État de Genève, office cantonal des transports
Güner Sengul Juranville, État de Genève, direction du projet
d'agglomération
Joël Vetter, État de Genève, direction du projet d'agglomération
Ariane Widmer, État de Genève, office de l'urbanisme

ÉQUIPES DE MANDATAIRES

Assistance à maîtrise d'ouvrage
Passagers des Villes (Humbert David, Andrea Salas, Eva Terliska),
AAMO, Citec, Nova 7, Tribu, Collaborative People

Evaluation environnementale stratégique adaptée à la VTT
Urbaplan, Seberco Environnement

Dynamiques socio-démographiques et capacités d'accueil
6-t, Urbaplan

Stratégie Mobilité 2050
Transitec, mrs partner, CBRE

Démarche de participation citoyenne
Groupement Partage (jusqu'à septembre 2022)
Missions Publiques

PACA Jura
Urbaplan, Interland, 6-t, Drees and Sommer, Citylog, GE21

PACA Chablais
Studio Paola Viganò, Citec, Wuest und Partner

PACA Arve
AREP, Taktyk, Arx-IT, Mobil'homme, Kaleido'scop,
Sorbonne université

PACA Rhône
Güller Güller, van de Wetering, Base, mrs partner,
Linkfabric, Tribu, David Martin

TEXTES

Les textes ont été co-rédigés par la Direction de projet
et Passagers des Villes

GRAPHISME

Plates-Bandes communication

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient l'ensemble des participantes
et participants aux ateliers pour leurs contributions

CRÉDITS ILLUSTRATIONS

L'ensemble des figures sont tirées des travaux
des équipes PACA et des études transversales

IMPRESSION

Avril 2023

PRÉAMBULE

Ce document présente la synthèse de la phase Diagnostic critique et orientations de la démarche Vision territoriale transfrontalière 2050.

Cette synthèse met en perspective les travaux conséquents réalisés par les différentes équipes des études thématiques, les démarches transversales et les études PACA. Ces travaux sont enrichis des apports des ateliers de travail qui se sont tenus du 16 au 24 janvier 2023, du collège d'experts et des comités d'orientation politique du 31 janvier 2023.

Ce document s'adresse aux participants et participantes de tous les ateliers, ainsi que toutes les autres parties intéressées par la démarche.

Il a été rédigé par la direction de projet et l'AMO. Un cahier de recommandations suivra pour orienter la suite du travail des équipes. Ce dernier se fondera notamment sur les principaux apports des participants aux ateliers de janvier

Pour aller plus loin, l'ensemble des rapports cités dans cette synthèse est consultable en ligne.



GLOSSAIRE

AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CE	Conseil d'État
CO₂	Dioxyde de carbone
Copil	Comité de pilotage de la démarche VTT
COTECH	Coordination technique du Grand Genève
EES	Évaluation environnementale stratégique
GES	Gaz à effet de serre
LEX	Léman Express
MD	Modes doux
MMT	Modèle multimodale transfrontalier
OST	Observatoire statistique transfrontalier
PA	Projet d'agglomération
PACA	Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération
PDCn	Plan directeur cantonal
PLU	Plan local d'urbanisme
SCot	Schéma de cohérence territoriale
TC	Transport en commun
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
VTT	Vision territoriale transfrontalière
ZAN	Zéro Artificialisation Nette

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	4
1.1 Rappel de l'ambition politique	5
1.2 Rappel des attendus de la phase de diagnostic critique et orientations	6
2. SYNTHÈSE DES APPROCHES	8
2.1 Études thématiques et démarches transversales	9
→ Évaluation environnementale stratégique du PA4	9
→ Stratégie mobilité multimodale 2050	10
→ Dynamique socio-économique et capacité d'accueil	11
→ Participation citoyenne	11
2.2 Diagnostic critique et orientations par PACA	15
→ PACA Rhône	15
→ PACA Arve	22
→ PACA Chablais	30
→ PACA Jura	36
3. APPORTS DES ATELIERS	44
3.1 Premiers enseignements au croisement des études thématiques et des PACA	45
→ Stratégie mobilité multimodale 2050	45
→ Dynamique socio-économique et capacité d'accueil	48
→ Participation citoyenne	50
3.2 Collège d'experts	52
3.3 Comités d'orientation politique	54
4. CONVERGENCES	60
5. TRAVAUX EN COURS ET PROCHAINES ÉTAPES	66
5.1 Choix de focus	67
5.2 Mesures d'urgence	70
5.3 Prochaines étapes	71

1. INTRODUCTION

Le premier chapitre a pour objectif de rappeler les ambitions communes et collectives de la démarche Vision territoriale transfrontalière et de présenter les attentes de la phase diagnostic critique et orientations. Cette partie invite tous les acteurs à s'engager dans cette démarche, à rester ambitieux, lucides et positifs, afin de faire de la transition écologique une réalité concrète et durable dans le territoire du Grand Genève (Charte Grand Genève, 2023).

1.1. Rappel de l'ambition politique

Les objectifs de la Vision territoriale transfrontalière à 2050 sont définis par deux documents, la Charte Grand Genève en transition adoptée par les huit partenaires du Grand Genève le 26 janvier 2023 et la Feuille de route pour le nouveau Plan directeur cantonal genevois, adoptée par le Conseil d'Etat le 8 décembre 2021.

Les huit partenaires du Grand Genève sont les Départements de l'Ain et de Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Pôle métropolitain du Genevois français, la Région de Nyon, le Canton de Vaud, la Ville et le Canton de Genève.

La Charte Grand Genève en transition établit les dix objectifs suivants:

- Atteindre la neutralité carbone sur le territoire du Grand Genève,
- Réduire l'impact environnemental de la société du Grand Genève pour respecter les limites planétaires,
- Préserver et régénérer la biodiversité locale,
- Préserver l'intégrité du réseau hydrographique et des ressources en eau,
- Préserver et améliorer la qualité des sols et des ressources du sous-sol,
- Améliorer et garantir la qualité de l'air et l'ambiance sonore du Grand Genève,
- Favoriser la bonne santé de tous les habitants du territoire,
- Entretenir les conditions d'épanouissement de toute la population,
- Assurer les conditions d'équité et d'inclusion de tous les habitants du Grand Genève,
- Contribuer à l'amélioration du bien-être de la population mondiale.

En parallèle, la feuille de route pour le nouveau Plan directeur cantonal genevois établit les postulats suivants: le socle de la transition, une refonte de la vision territoriale pour fédérer, deux fondamentaux réunificateurs: les ressources et la solidarité, un projet commun à l'échelle du territoire transfrontalier.

Cinq orientations structurent la feuille de route:

- La primauté des ressources et du vivant,
- Un territoire inclusif et solidaire,
- Une ville multipolaire à la densité bâtie vertueuse,
- Un projet paysager environnemental et agricole structurant,
- Un cadrage laissant place à l'expérimentation et à la flexibilité.

L'élaboration de la Vision territoriale transfrontalière procède nécessairement par explorations et itérations successives compte-tenu de la hauteur de la marche pour atteindre la réduction de 60 % des GES à 2030 et la neutralité carbone à 2050.

1.2. Rappel des attendus de la phase diagnostic critique et orientations

La démarche de Vision territoriale transfrontalière se nourrit de démarches menées de front à deux échelles :

- Les études thématiques sont menées à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Elles portent sur la stratégie de mobilité, les dynamiques socio-démographiques et les capacités d'accueil et l'Évaluation environnementale adaptée à la Vision territoriale transfrontalière. Elles sont complétées par une large démarche de participation citoyenne menée à l'échelle du Grand Genève.
- Les études pluridisciplinaires, menées en parallèle à l'échelle de quatre Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (Rhône, Arve, Chablais et Jura) qui visent à nourrir, enrichir, voire préciser les enjeux à une échelle de territoire plus fine.

Dans le cadre de la phase diagnostic critique et orientations, les équipes PACA ont reçu pour mission de fournir des pistes d'orientation afin d'atteindre les objectifs ambitieux de la neutralité carbone, du respect des limites planétaires et du plancher social. Ces premières pistes du projet ont été présentées, expliquées et spatialisées lors des ateliers.

Ce diagnostic comprend :

- Une analyse critique non exhaustive des planifications en cours du territoire pour identifier les contradictions et cohérences avec l'ambition.
- Une intégration ciblée des éléments de la participation citoyenne.
- Un regard critique sur les capacités d'accueil à 2050 confrontées aux projections démographiques spatialisées à l'échelle des PACA.
- Un regard critique sur la mobilité, en particulier une première application sur les leviers territoriaux et comportementaux (éviter et reporter).
- Une première esquisse de diagnostic environnemental basée sur les questions évaluatives de l'évaluation environnementale stratégique, EES.
- Des propositions de mesures d'urgence : soit des projets planifiés à questionner, soit des mesures à fort impact sur le territoire. Celles-ci peuvent concerner une infrastructure, une planification, des actions à lancer, réorienter ou arrêter, des expérimentations etc.
- Des propositions de secteurs à approfondir en tant que focus territorial ou thématique, dont les enjeux pourront s'appliquer sur d'autres territoires lors de la phase suivante.



2. SYNTHÈSE DES APPROCHES

Quatre études thématiques et démarches transversales ont été menées en parallèle, l'évaluation environnementale stratégique du PA4, la stratégie mobilité multimodale 2050, la dynamique socio-démographique et capacité d'accueil et la participation citoyenne.

L'EES a testé son outil d'évaluation sur le document du Projet d'agglomération n°4 qui servira à l'évaluation de la VTT sur chaque PACA, les équipes ont rendu leur diagnostic critique et leurs orientations ce qui a permis de mettre en valeur les spécificités de chaque territoire et des approches différentes.

2.1. Études thématiques et démarches transversales

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE

Les huit partenaires du Grand Genève ont signé en janvier 2023 la Charte Grand Genève en transition, s'accordant, à travers ce document d'engagement, sur dix objectifs environnement et sociaux accompagnés de valeurs cibles à l'horizon 2050. [Figure 1](#)

L'évaluation environnementale stratégique adaptée à la Vision territoriale transfrontalière a pour objectif d'évaluer l'atteinte des objectifs ou des parties d'objectifs concernés par l'aménagement du territoire à travers les sujets traités dans la VTT. Cette évaluation se fera de manière itérative au fur et à mesure de la conception, tant à l'échelle des PACA qu'à l'échelle de l'agglomération et aux moments clés du processus: diagnostic critique, Première version de la Vision (rentrée 2023), Version finale de la Vision (printemps 2024).

Une première étape de définition de la méthodologie à appliquer à la Vision territoriale transfrontalière a permis d'identifier 6 indicateurs quantitatifs qui seront évalués à ces différents stades. Ces indicateurs quantitatifs seront complétés d'indicateurs qualitatifs évalués sur la base d'un questionnaire adressé aux équipes de mandataires. Dans un second temps, la méthode a été appliquée – partiellement – au Projet d'agglomération 4. Il s'agit par là d'une part de confirmer la faisabilité de la méthode élaborée pour la VTT, et d'autre part d'évaluer en quoi certains des objectifs de transition écologique sont atteints ou non, à un horizon intermédiaire (2030 – 2040). En effet, le Projet d'agglomération 4 est le document le plus à jour, faisant état des planifications partenariales à l'échelle du Grand Genève; il est défini à un « horizon 2030+ ».

Objectif 1: Atteinte de la neutralité carbone

Cet objectif est évalué pour les déplacements de personne, hors secteur aérien. Les résultats mettent en évidence qu'à l'horizon 2030, l'objectif de réduction de 60% des gaz à effet de serre émis n'est pas atteint. Les planifications actuelles permettent en effet d'attendre une réduction de l'ordre de 20% [Figure 2](#)

Objectif 3: Préserver et régénérer la biodiversité locale

Cet objectif permet d'évaluer l'impact de la tâche urbaine et de la réalisation des infrastructures sur les corridors biologiques. A l'horizon 2050, cet impact doit être nul. A l'horizon 2030-2040, ce sont près de 40 corridors biologiques qui sont impactés, représentant environ 400 hectares. [Figure 3](#)

Objectif 5: Préserver et améliorer la qualité des sols et des ressources du sous-sol

Cet objectif évalue l'effet de l'évolution de la tâche urbaine sur l'artificialisation des sols. L'analyse du Projet d'agglomération 4 montre que l'objectif de « zéro artificialisation nette » à 2050, transposé à l'horizon 2030 est loin d'être respecté: dans l'hypothèse, certes peu probable, d'une réalisation à 100% des planifications, près de 150 ha/an artificialisés pour un objectif de 50 ha/an environ.

Lors de l'évaluation de la Vision territoriale transfrontalière, ces trois objectifs quantitatifs seront complétés sur les volets d'empreinte matière, d'eau (quantité et qualité) et sur la qualité de l'air et du bruit. [Figure 4](#)

CONCLUSION

A ce stade, on retient qu'à l'horizon 2030-2040, les planifications actuelles des partenaires de l'agglomération ne répondent pas aux ambitions fixées à travers la Charte Grand Genève en transition. Compte-tenu des horizons considérés, qui sont trop proches pour être traités par de nouvelles planifications, la réponse est à chercher à travers le déploiement de mesures d'urgences fortes et ambitieuses.

Cette première évaluation environnementale stratégique rappelle avec force la nécessité de réorientations significatives, voire disruptives, des politiques publiques, du système économique et des comportements individuels.

STRATÉGIE MOBILITÉ MULTIMODALE 2050

La mobilité terrestre des personnes et des marchandises (hors aérien) représente environ un quart des émissions de CO₂ du Grand Genève.

Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, fixé par la Charte du Grand Genève en transition, il convient d'agir sur l'organisation du système de transports et sur l'aménagement du territoire afin de rendre les déplacements moins dépendants de la voiture.

L'étude stratégie mobilité 2050 a fourni aux équipes PACA des bases de données issues du modèle multimodal transfrontalier (MMT) qui compile des données de 2016 et fournit des projections de déplacements à l'horizon 2040, agrégées à l'échelle d'une cinquantaine de macro-zones, ainsi que des représentations cartographiques.

Les déplacements de loisirs, ceux liés au travail et à la formation ainsi que les déplacements d'achats représentent la plus grande part des kilomètres parcourus dans le Grand Genève et des émissions de gaz à effet de serre liées.

Il faut agir simultanément sur les leviers territoriaux et comportementaux (éviter et reporter), les leviers technologiques (améliorer), et les leviers liés au rôle prescripteur des collectivités publiques (rendre possible).

La phase de diagnostic critique a pour objectif d'appréhender les potentiels des leviers « éviter » et « reporter », les PACA devant préciser les principaux gisements du levier « éviter ».

Outre les motifs de déplacements concernés et leur nombre, il s'agit de préciser comment la stratégie territoriale permet d'influencer sur les prestations kilométriques et le mode de déplacement utilisé, notamment au travers de l'application du concept du « territoire des courtes distances ».

L'analyse des données a notamment permis de traiter les différents motifs de déplacements ainsi que les modes utilisés : 93 % des émissions carbone liées à la mobilité résultent de déplacements individuels motorisés (voiture et deux-roues), notamment pour les loisirs et les visites (38 %), le travail et la formation (37 %), les achats et les services (17 %). [Figure 5](#)

Il en ressort des constats très utiles pour la suite de la démarche. Les déplacements liés au travail sont moins facilement « évitables », à l'exception des possibilités liées au télétravail. Il s'agit avant tout de réaliser un report modal pour les déplacements de longue distance.

[Figure 6](#)

Les déplacements transfrontaliers liés au travail ne représentent pas la majorité des kilomètres parcourus par les habitants du Genève.

En revanche, plus nombreux sont les déplacements de courte distance réalisés en voiture pour d'autres motifs, achats et loisirs notamment. Ces déplacements, réalisés sur des distances moins grandes, pourraient être réalisés avec d'autres modes de déplacements (transports en commun, vélo, marche etc.) Ils constituent un important levier pour « réduire les déplacements ».

Pour les achats et loisirs, l'enjeu est particulièrement important dans les territoires les moins équipés en offre alternative au TIM (transport individuel motorisé). Il s'agit en particulier de vivifier les centres, dans le but de réduire les distances de déplacements (éviter) et rendre les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD) plus attractifs pour pouvoir effectuer un report modal sur ces modes de transports moins carbonés (reporter).

Un potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre est mobilisable en changeant les typologies de territoires pour favoriser les territoires des courtes distances, confirmant le fait que la structure territoriale induit des comportements plus ou moins vertueux en matière de mobilité. Cela souligne également l'importance de la qualité des espaces publics et de la marchabilité du tissu bâti pour faciliter les déplacements à pied, et l'enjeu de la programmation urbaine qui doit offrir une certaine densité et diversité d'équipements de proximité.

D'autre part, l'analyse du territoire fait apparaître des possibilités d'optimisation de l'offre déjà existante, notamment en ce qui concerne les modes doux et les transports publics.

Certains couloirs de déplacements pourraient bénéficier d'une offre complémentaire en transports en commun pour favoriser le report modal.

Afin d'apprécier la pertinence du réseau cyclable (existant, projeté ou à créer) à soutenir la demande de déplacement, il est encore nécessaire d'approfondir l'analyse des flux en matière de distance. [Figure 7 et 8](#)

ÉTUDES FERROVIAIRES

À l'horizon 2050, pour la partie suisse, il s'agit de préciser le potentiel de la Diamétrale Nord-Sud projetée, et d'étudier l'intérêt d'une nouvelle liaison Lausanne – Genève. En France, il s'agit de travailler sur l'amélioration des lignes existantes pour étayer l'offre, voire (ré)ouvrir certaines gares/haltes.

DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES ET CAPACITÉS D'ACCUEIL

L'étude vise à répondre à la question suivante: Où et quand pourrons nous accueillir la population et les emplois de demain au regard des planifications actuelles ?

L'étude vise à optimiser une répartition de l'offre de logements et de surfaces d'activités permettant d'accueillir une demande définie par un scénario démographique (Projections OST 2022) et économique (hypothèses de croissance).

Pour la phase de diagnostic, le mandat capacité d'accueil a établi des projections spatialisées des nouveaux emplois et nouveaux habitants à 2050, sur la base des planifications en vigueur. Ces données doivent ensuite être révisées à la lumière des objectifs de la VTT

Une cartographie dynamique permettant de visualiser l'offre (capacités d'accueil) et la demande (projections à 2050) a été fournie aux mandats PACA. [👉 Figure 9](#)

Celle-ci permet de constater globalement une situation de sur-offre dans les planifications françaises et de déficit croissant entre 2040 et 2050 sur les territoires suisses de l'agglomération.

Un regard critique est attendu de la part des mandataires PACA sur ces données pour :

- Intégrer les projections d'évolution de la population et des emplois en tant que donnée de base dans leur réflexion et pour penser les projets de territoire en incluant les habitants actuels et futurs
- Faire des propositions sur la localisation prioritaire de l'offre de nouveaux logements et de surfaces d'activités.
- Lister les points bloquants et les contradictions du modèle de territoire : ressources, surfaces, biodiversité, saturation des infrastructures, etc... et souligner les leviers nécessaires pour les atténuer.

PARTICIPATION CITOYENNE

Le dispositif mis en place vise à inscrire la démarche de participation dans les territoires, au plus près des habitantes et habitants :

- Enquête en ligne « Demain c'est aujourd'hui », de mai à octobre 2022
- Huit forums ouverts organisés en simultané le 1^{er} octobre 2022,
- Les Cahiers de la transition : cahiers à remplir en ligne ou sur format papier
- Deux ateliers avec les acteurs locaux en lien avec les habitants.
- Neuf ateliers citoyens en novembre 2022

Ce processus itératif a mobilisé près de 500 contributions dont la synthèse a été finalisée dans le cadre d'un groupe de suivi citoyen début décembre 2022.

Les ambassadeurs tirés au sort parmi les volontaires de ce groupe ont ensuite présenté les éléments essentiels de cette synthèse dans le cadre des ateliers PACA, de la journée de mise en commun et de la plénière des comités d'orientation politique (janvier 2023).

Basés sur des éléments de diagnostic des territoires, ces travaux ont permis d'identifier plusieurs enjeux prioritaires pour la transition écologique.

Figure 1: Objectifs et indicateurs Charte Grand Genève en transition

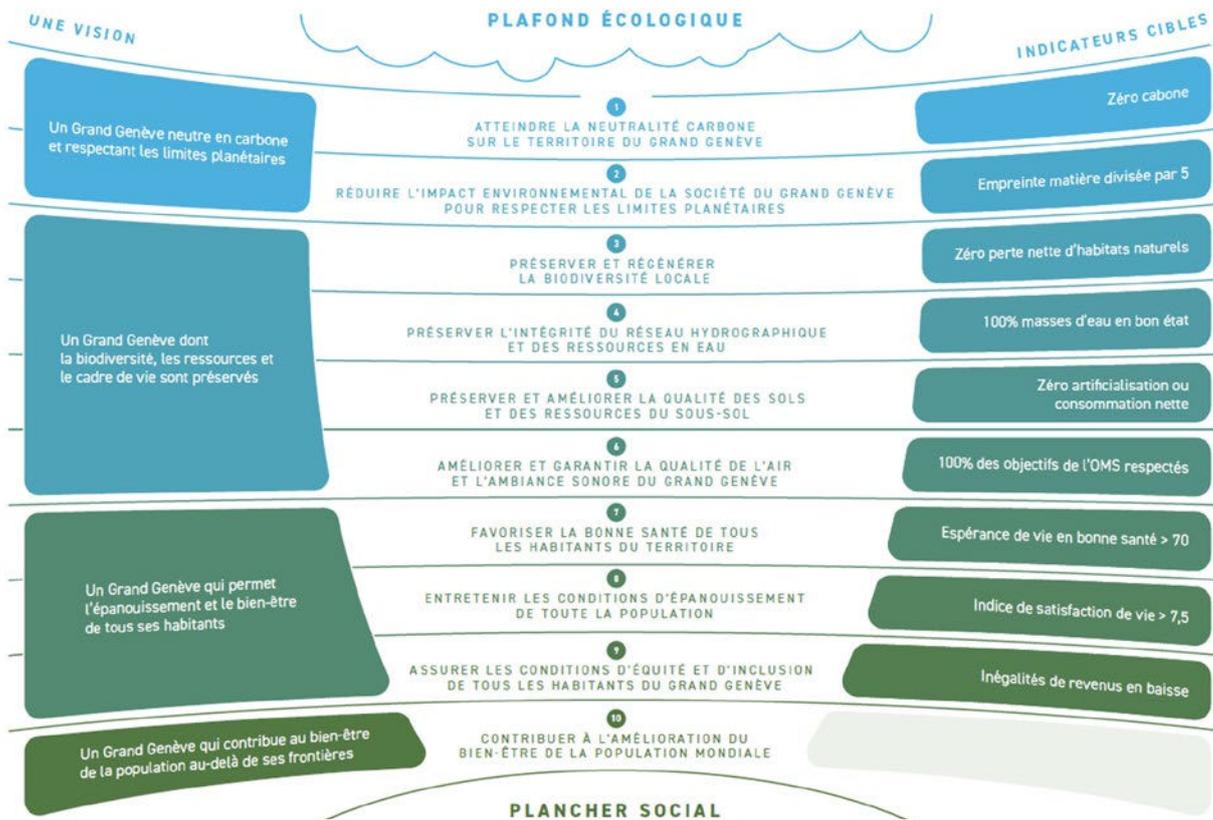


Figure 2: PA4 – Uniquement les déplacements de personnes avec modernisation et Euro 6 par véhicule

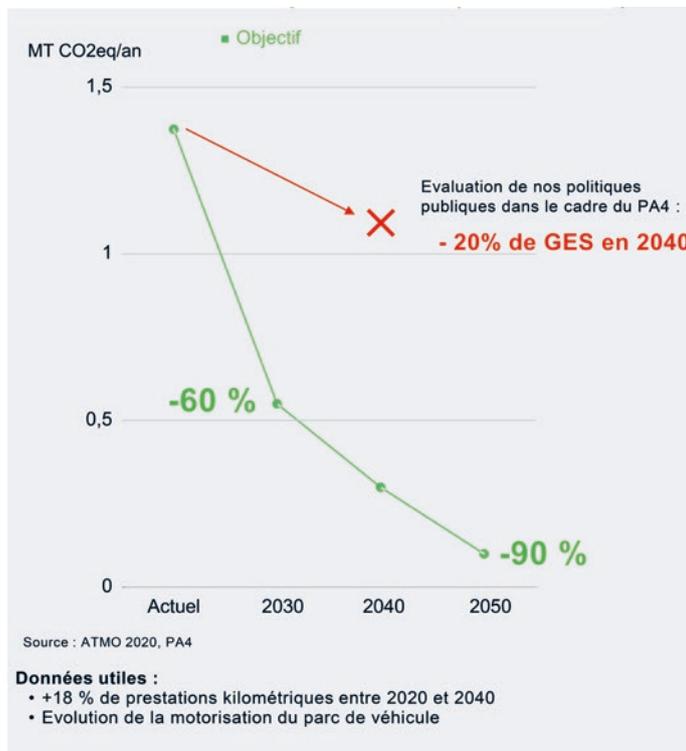


Figure 3: PA4 – Selon évolution de la tache urbaine sur les réservoirs de biodiversité

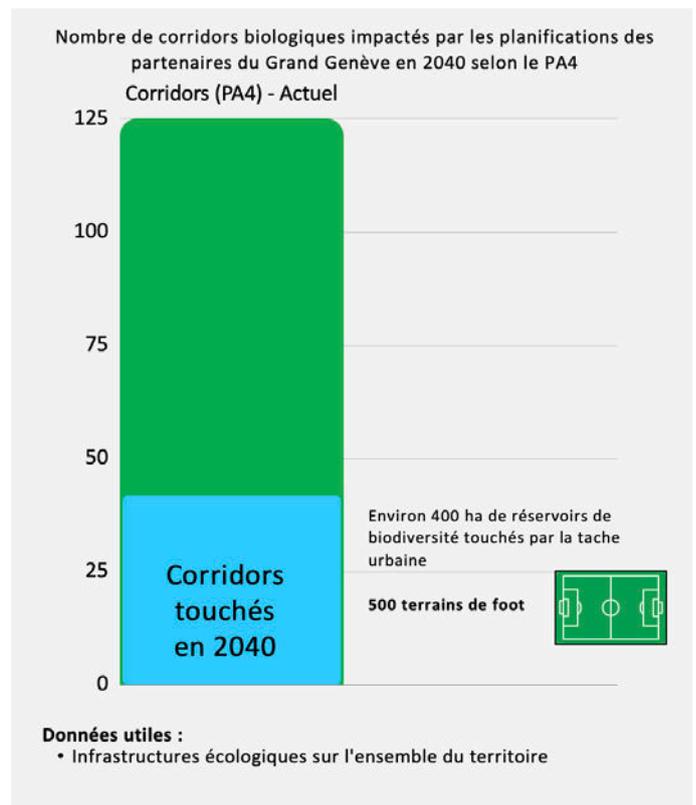
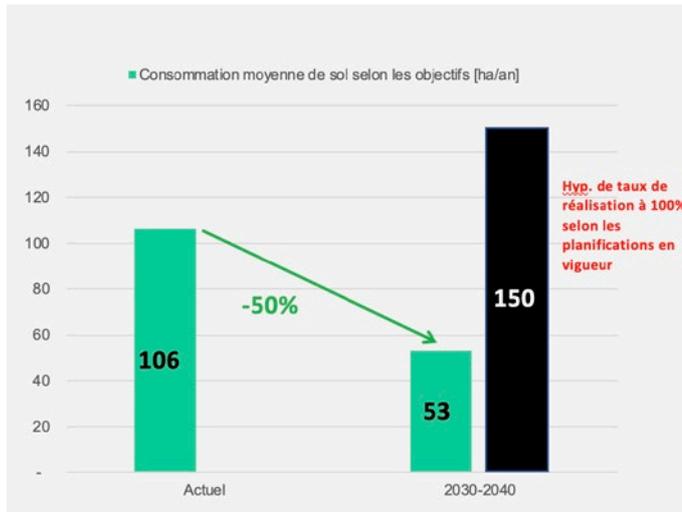


Figure 4: PA4 – Selon évolution de la tache urbaine



Données utiles :

- Tache urbaine et son évolution

Nuances :

- Hypothèse de 100% de réalisation des planifications. Le redimensionnement des zones à bâtir dans le cadre des révisions de documents de planification devrait ajuster ce résultat
- En France : restitution entre 2015 et 2020 de 10% de zones constructibles en faveur de zones naturelles et agricoles
- Aspect qualitatif dans la réalisation des nouveaux quartiers

Figure 5: Le détail des émissions carbone de la mobilité

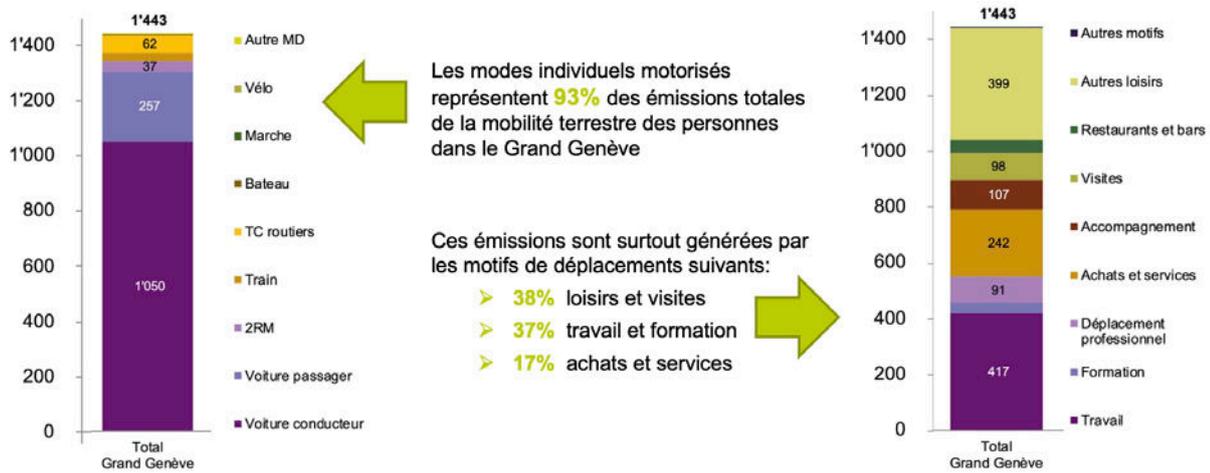
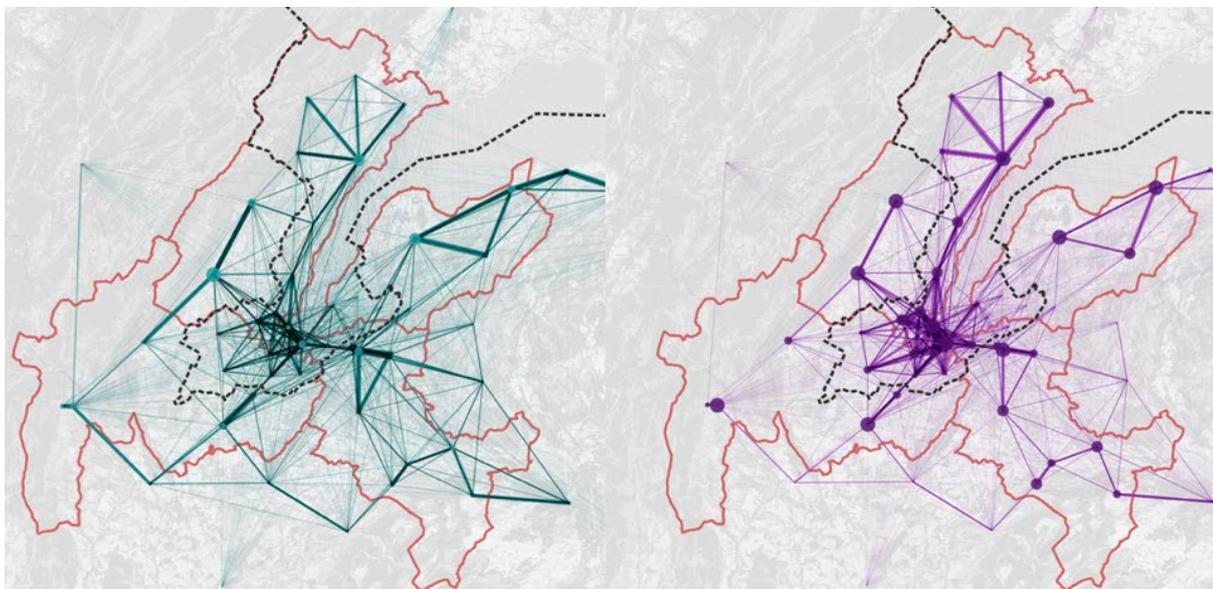


Figure 6: Volumes importants de déplacements internes (motif achat à gauche et motif loisirs à droite)



2.2. Diagnostic critique et orientations par PACA

Cette partie synthétise les rendus des équipes PACA en mettant en évidence leur méthodologie de travail, leurs orientations ainsi que les points saillants de leurs travaux. Elle présente également les éléments qui sont répliquables au sein du territoire du Grand Genève.

Les focus proposés par les équipes indiquent des secteurs dans lesquels certains enjeux seront analysés à une échelle plus fine dans la troisième phase de travail. Parmi ces propositions, seuls 4 à 5 focus seront effectivement approfondis par les équipes.

PACA RHÔNE – INTERROGER LES SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION DU MODÈLE TERRITORIAL

DIAGNOSTIC CRITIQUE

L'équipe du PACA Rhône a travaillé un diagnostic orienté et problématisé organisé autour de trois grandes entrées thématiques. Les constats qui en sont issus conduisent vers des orientations posées comme un socle d'invariants pour la définition du futur projet selon trois entrées thématiques :

- Socle paysage-nature-sols-climat
- Socle urbanisation
- Socle mobilité

LE SOCLE PAYSAGE-NATURE-SOLS-CLIMAT

Révéler la vulnérabilité et rechercher les fondements d'une inversion du regard donnant la primauté aux ressources et au vivant  Figure 10

- Une approche développée autour de l'hydrographie : structure des bassins, phénomènes d'interdépendance et risques. Les mandataires proposent le concept de trame amplifiée du Rhône et de ses affluents comme matrice de projet et levier d'adaptation aux changements climatiques. La trame amplifiée se dessine alors comme un élément central visant à l'amélioration du vivant que ce soit pour la faune, la flore et les humains.
- Une analyse des vulnérabilités, qui met en évidence la fragilité du territoire à de nombreux égards : ressources en eau, risques naturels (incendies, inondations, îlots de chaleur), dans les milieux agricoles ouverts, mais aussi les espaces forestiers ou construits. L'enjeu sera de poser le risque comme composante du projet de territoire. La vulnérabilité de l'agriculture est particulièrement pointée mais également la richesse naturelle et les ressources à valoriser (eau, forêts, haut potentiel d'autonomie alimentaire, de séquestration de carbone) L'équipe propose le développement d'un système agricole résilient basé sur l'agroforesterie et prenant appui sur les continuités écologiques.
- Une approche des enjeux de nature en milieux urbains, croisant les notions de confort climatique et d'adaptation et de réponses aux attentes sociétales.

LE SOCLE URBANISATION

Une approche critique

- Une croissance qui se développe majoritairement dans les « territoires intermédiaires » peu ou mal desservis, et ce malgré des planifications qui sont censées les contenir a minima. Ces développements doivent être questionnés.
- Une grande partie des habitants du PACA (vivant dans les espaces périurbains et les franges de l'agglomération centrale) ne bénéficient pas de services du quotidien à proximité (distance piétonne) de leur lieu d'habitat → La proposition de l'équipe est de rechercher les masses critiques dans les polarités secondaires pour développer le territoire des courtes distances et de ce fait diminuer la dépendance des habitants à la voiture.
- Les équipements, activités, lieux de loisirs qui continuent en partie d'être localisés de façon déconnectée des espaces de vie, et de ce fait orientés vers la voiture. Le principe de « la bonne chose au bon endroit » n'étant qu'insuffisamment appliqué → Une nécessité de densifier les secteurs-gare et lieux centraux, d'exploiter le potentiel ferré, de localiser les sites d'activités en fonction de la desserte TP, localiser équipements majeurs et commerces dans les centres.
- La proposition de développer des « périmètres compacts », espaces de densité et d'intensité urbaine, à l'appui de nouveaux types de quartiers mixtes, socialement divers, verts et sans voiture.

LE SOCLE MOBILITÉ

L'organisation territoriale comme socle incontournable de la diminution des déplacements et des distances

◊ Figure 11

- Les déplacements carbonés non-pendulaires s'avèrent les plus massifs. L'enjeu des déplacements pour les achats et loisirs est important en particulier dans les territoires les moins bien équipés → Une nécessité de réorganiser les centres locaux et régionaux pour réduire les distances, et envisager leur report sur les modes doux. Un besoin de renforcer l'armature TC dans les territoires de vie des PACA.
- Pour les déplacements de longue distance liés au travail, l'équipe propose de rechercher le report modal en renforçant l'offre de transport public et en gelant le développement de la capacité du réseau routier.
- Dans les centralités, le report modal est un enjeu de répartition de l'espace de mobilité et de qualité de l'espace public → La proposition de l'équipe est de redimensionner les infrastructures routières au profit des modes les plus efficaces en milieu urbain (TP, MD), de limiter le stationnement, et de donner plus de priorité aux TP et MD dans l'ensemble du cœur d'agglomération.

ORIENTATIONS

Un socle d'invariants

L'équipe pose comme invariants à tous ses scénarios un écosystème bâti sur quatre composantes :

- Un socle hydrologique et géographique avec le Rhône et ses affluents comme matrices du projet de territoire du PACA.
- Un socle du paysage périurbain et intra-urbain en appui sur les valeurs écosystémiques.
- Le socle agricole et productif avec l'exploration du modèle de l'agroforesterie comme réponse possible et avec une double approche adaptation et séquestration carbone.
- Un socle risque adressant la problématique des espaces en tension / vulnérabilités et mettant en évidence les ressources et potentiels de ce territoire.

TROIS SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION DE L'ARMATURE TERRITORIALE DU GRAND GENÈVE

Sur ce socle d'invariants, l'équipe a développé une approche singulière d'interrogation du futur modèle d'organisation territoriale à l'échelle du PACA.

Scénario 1

Le projet d'agglomération prolongé et mis en oeuvre

◊ Figure 12

Un premier scénario teste la prolongation des orientations du projet de territoire du Grand Genève (à la base des différentes générations de projets d'agglomération), considéré comme déjà vertueux et souffrant essentiellement d'un déficit de mise en œuvre et d'un besoin d'amplification.

Il se traduit par :

- La poursuite de la densification de l'agglomération centrale de Genève et de Valserhône.
- Des centralités périphériques à densité minimale afin d'atteindre des masses critiques et l'apport de services minimaux ainsi qu'un renforcement des dessertes en transports publics structurants.
- Un développement ciblé et limité dans les villages.

Ce scénario est considéré par l'équipe comme un « choix facile » car dans la continuité des planifications existante ; mais qui impose d'agir de façon beaucoup plus volontariste dans sa mise en œuvre.

Scénario 2

Le Grand Genève hypercentralisé ◊ Figure 13

Le second scénario part d'un principe de localisation de la croissance dans les principaux centres urbains existants et bien desservis et de stopper le développement des territoires intermédiaires disposant d'une faible desserte en transports publics.

Il s'accompagne d'un renforcement de l'armature TP de l'agglomération centrale (dont les nouveaux trams tangentiels) et de mesures de restriction de l'accès aux véhicules individuels motorisés pour rendre effectif le report modal, ainsi que du développement de la nature en ville et des espaces publics piétons.

Ce scénario – certes économe en matière de dépenses publiques – interpelle toutefois sur l'avenir des espaces intermédiaires ainsi que sur le modèle sociétal et d'habitat proposé, ce qui a été fortement soulevé lors des échanges en tables rondes, notamment la difficulté de faire accepter par la population la densification forte dans une agglomération centrale déjà très dense, et la limitation du développement en périphérie.

Scénario 3

Les communautés rétablies et renforcées ◊ Figure 14

Le troisième scénario part d'un principe de composition avec l'existant: les espaces intermédiaires ayant été développés, il s'agit d'en faire un atout et de s'appuyer sur la multipolarité du territoire en essayant d'y rétablir (ou d'y renforcer) des «communautés de vie de proximité». Cela implique l'atteinte de masses critiques à même de permettre la présence de services, commerces et activités.

Dans ce scénario, le nombre de petites centralités vouées à accueillir la croissance urbaine est multiplié, la desserte existante renforcée et le nombre de gares fortement augmenté. Ce scénario implique un important développement des liaisons de transports publics ferroviaires (Genève-St-Julien, Bellegarde- Annemasse; Genève-La Plaine). Ce scénario se base sur un changement sociétal important et présente de forts potentiels de résilience à long terme; mais il est aussi un scénario qui peut conduire à un étalement urbain majeur, sans retour des mixités, s'il n'est pas maîtrisé dans sa mise en œuvre.

ÉLÉMENTS SAILLANTS

- Des principes pertinents pour alimenter la notion de socle et nourrir le principe de ménagement du territoire / de primauté des ressources et du vivant.
- Les questionnements relatifs aux risques et les tensions liées au réchauffement climatique, ainsi qu'à l'analyse multisectorielle (vie en ville, eau, agriculture, forêts...), un sujet soulevé principalement par cette équipe.
- L'approche de prospective sur les modes de vie et leur évolution: la planification en cours de travail devra composer avec des modes de vie qui ne seront plus les mêmes en 2050.
- Une approche par scénarios qui questionne l'évolution de l'armature urbaine du territoire, en fonction de la capacité des collectivités publiques à maîtriser le développement.
- Les interrogations soulevées par cette approche sont aisément transférables à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.
- L'enjeu déterminant de la mise en œuvre, avec l'exemple des planifications actuelles, dont certaines sont déjà vertueuses, mais qui sont confrontées à un déficit de mise en œuvre.

PROPOSITION FOCUS PACA RHÔNE

① RHÔNE ET SES AFFLUENTS

Trame amplifiée Rhône-affluents: traduction de l'inversion du regard

Communes concernées → à préciser selon périmètre retenu
Enjeux → Inversion du regard, l'augmentation de la trame verte-bleue le long des fleuves et affluents. Centrer le focus plutôt sur un affluent du Rhône ou un plus petite cours d'eau, périmètre à définir

② VALSERHÔNE

Centralité élargie et berges + dynamique économique

Commune concernée → Valsershône

Enjeux → Valorisation de cette centralité élargie et des berges; rétablissement d'une dynamique économique en centre ville; reconquête paysagère des quartiers périphériques économiques; avenir urbain des quartiers résidentiels

③ SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS

Zones d'activités périphériques stratégiques

Communes concernées → St-Julien, Neydens, Archamps

Enjeux → Mixité dans les zones d'activité, logistique urbaine, qualité des espaces publics, desserte TP et MD

④ BERNEX-PERLY-CERTOUX

Devenir du corridor à urbaniser et de la plaine de l'Aire en lien avec le prolongement des trams 14 (Vailly) et 15 (Saint-Julien)

Communes concernées → Perly-Certoux, Bernex, Confignon, Bardonnex, St-Julien

Enjeux → Quelles orientations pour la poursuite des développements urbains et des infrastructures routières et ferroviaires prévues sur zone agricole, le long des axes trams Bernex, Perly-Certoux et Saint Julien. Impact sur les surfaces d'assolement; développement vers l'intérieur au sud de la route de Chancy et à Perly; entrée de ville et lien vers Plan-les-Ouates

⑤ VALLEIRY

Consolidation d'une communauté de proximité

Communes concernées → Valleiry, Vulbens

Enjeux → Stratégie de développement mixte dans le noyau principal; mise en réseau avec les communes voisines; projet agricole et paysager associé à la communauté

⑥ VALLON DE L'AIRE

Communes concernées → Onex, Lancy, Confignon, Bernex, Perly-Certoux, Saint-Julien

Enjeux → Poursuite des actions d'aménagement autour des tronçons urbains de l'Aire: à St-Julien ou dans son contexte urbain genevois (Onex, Lancy, etc)

⑦ LIGNE FERROVIAIRE DE LA PLAINE

Communes concernées → Collonges, Pougny, Chancy, Russin, Dardagny, Satigny, Valsershône

Enjeux → Développement de la coordination urbanisation-transport autour des gares et haltes; mise au quart d'heure de la ligne comme levier pour un développement autour des gares; réouverture de gares, notamment Collonges

⑧ PIED DU JURA

Communes concernées → Péron, St-Jean-de-Gonville, Farges, Collonges

Enjeux → Organisation spatiale des villages du pied du Jura; projet agricole et paysager; équipements et services de proximité, production sylvicole

⑨ LIGNE FERROVIAIRE BELLEGARDE-ANNEMASSE

Communes concernées → Viry, Archamps, Collonges-sous-Salève, Bossey, Etrembières

Enjeux → Développement de la coordination urbanisation-transport autour des gares et haltes; augmentation de la fréquence au besoin d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire; liaison avec diamétrale ferroviaire; opportunités de réouverture de gares, notamment Viry, Archamps, Collonges, Bossey

⑩ ZIMEYSA: FRET FERROVIAIRE ET LOGISTIQUE URBAINE

Communes concernées → Satigny, Meyrin

Enjeux → Fret ferroviaire et logistique urbaine

⑪ FOCUS THÉMATIQUE: AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Enjeux → Déqualification des voiries pour offrir plus d'espace aux piétons et aux cyclistes. Cette approche tient compte des différents contextes: en cœurs de ville il est nécessaire d'augmenter la place dédiée aux piétons, tandis que dans les liaisons inter-pôles, il est essentiel de créer des infrastructures sécurisées pour les cyclistes.



Figure 10: Le Rhône et ses affluents comme matrice de projet
(Source: rapport PACA Rhône, 2023)

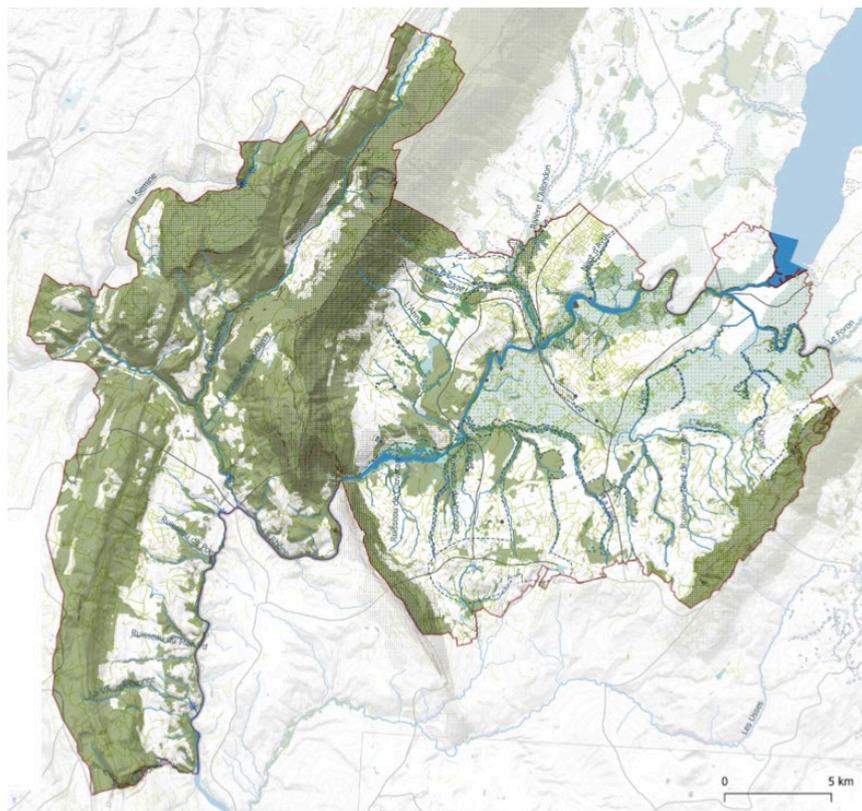


Figure 11: Les zones d'activités économiques déconnectées de la desserte en transports publics
(Source: rapport PACA Rhône, 2023)

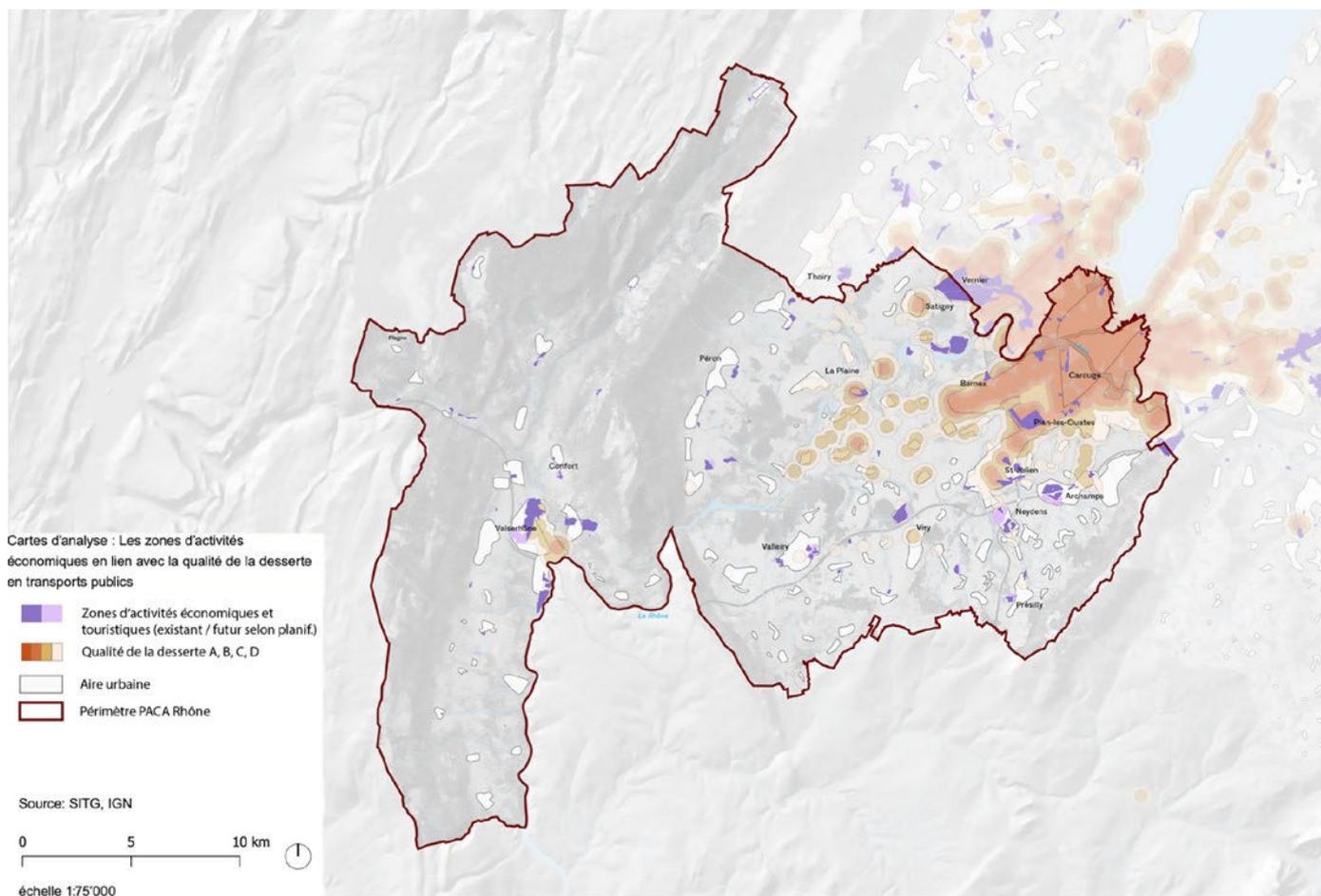


Figure 12: Scénario 1 – Le projet d'agglomération renforcé et mis en oeuvre (Source: rapport PACA Rhône, 2023)

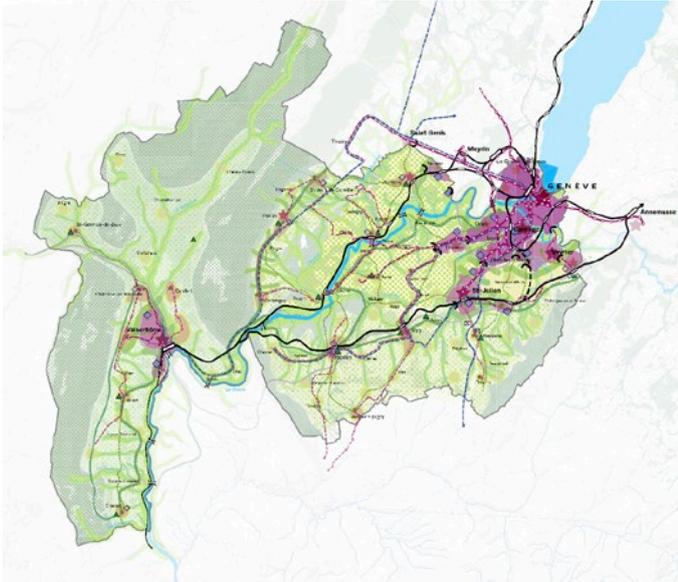


Figure 13: Scénario 2 – Le Grand Genève hyper centralisé (Source : rapport PACA Rhône, 2023)

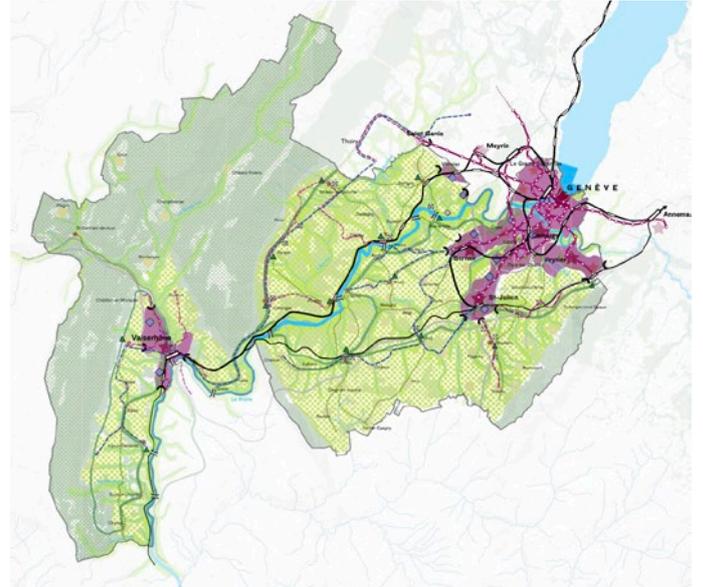
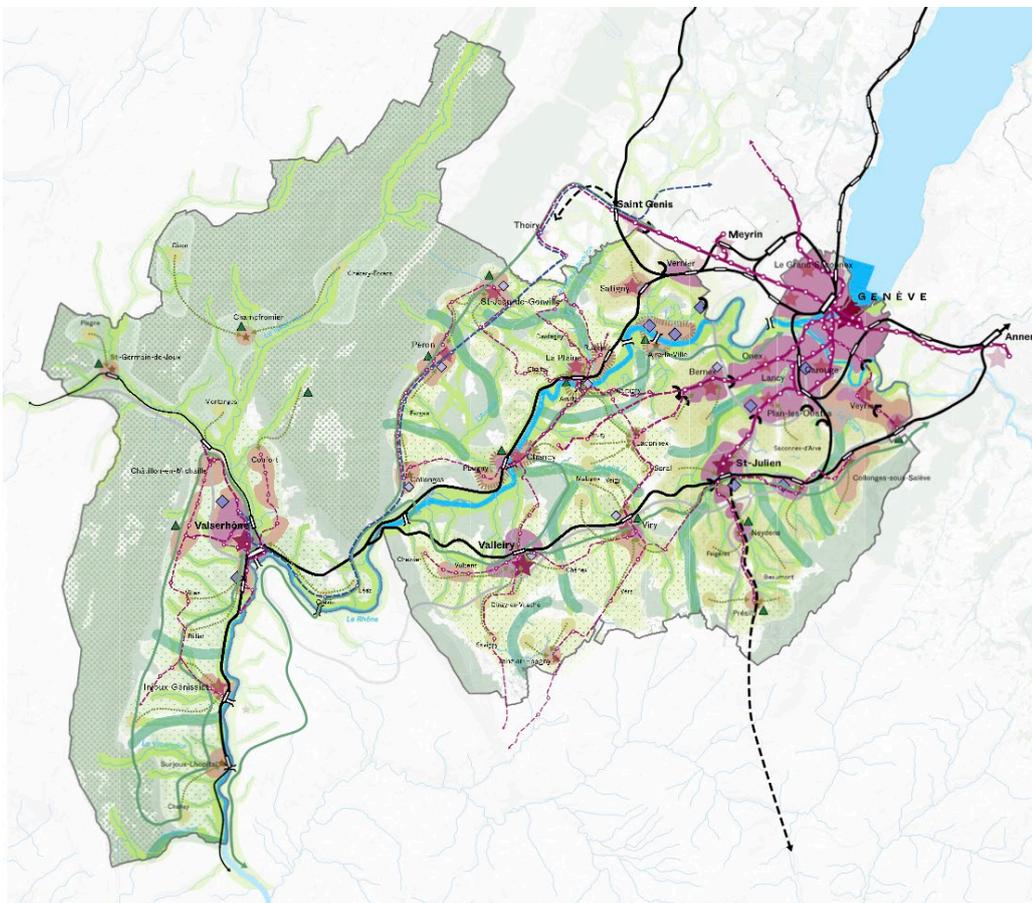


Figure 14: Scénario 3 – Des communautés rétablies et renforcées (Source: rapport PACA Rhône, 2023)



PACA ARVE– RÉINTERROGER LE MODÈLE

Les orientations développées dans le PACA Arve s'appuient sur le principe du rééquilibrage de la croissance à l'horizon 2050.

Le territoire du PACA est caractérisé par une urbanisation mal maîtrisée qui a engendré progressivement une conurbation selon un modèle polycentrique linéaire hiérarchisé. La spatialisation des projections démographiques dans les capacités d'accueil à 2050 montre un renforcement de ce système. [👉 Figures 15 et 16](#)

Ces constats d'un déséquilibre entre habitat et emplois conduisent à adopter trois pistes de réflexion :

- Comment décarboner les mobilités et favoriser les usages de proximité ? Les déplacements sont envisagés comme un levier d'action sur les infrastructures routières.
- Comment concilier croissance démographique et préservation des sols naturels ? La densification, la rénovation énergétique du bâti existant et l'arrêt de l'artificialisation des sols sont les grands principes privilégiés dans cet axe.
- Comment protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers tout en les adaptant aux enjeux du changement climatique ?

La prise en compte transversale de la matière, de l'énergie et de la consommation vise à atteindre la sobriété, la circularité et un certain degré d'autonomie locale.

REDUIRE ET DÉCARBONER LES MOBILITÉS

Et favoriser les usages de proximité

L'équipe fait les constats suivants :

- Le transport routier est le principal consommateur d'énergie finale dans le PACA Arve, représentant 37 % de la consommation totale d'énergie.
- La mobilité de personnes est la piste prioritaire pour réduire la consommation d'énergies fossiles. 66 % de la consommation totale d'énergie du transport routier correspond au transport de personnes.
- Une grande partie des déplacements (loisirs, achats, études) sont internes aux zones MMT et donc de courte distance ; ils sont principalement réalisés en voiture.
- L'autoroute A40/A410 doit être repensée pour réduire son impact environnemental et paysager.

Deux pistes d'orientations majeures sont proposées pour atteindre l'objectif de décarbonation des mobilités :

- Les immobilités comme horizon désirable : pousser à se déplacer moins loin, moins souvent, moins vite. Des leviers d'action tels que le télétravail ou la suppression des places de stationnement sont évoqués ici pour réduire les déplacements.
- Transformer l'affordance du territoire pour réduire sa dépendance à l'automobile, c'est-à-dire accroître la capacité du territoire à susciter d'autres utilisations que celles des TIM. Les leviers d'actions envisagés sont par exemple le rabattement depuis les gares ou le développement des mobilités partagées. L'une des propositions les plus débattues lors des ateliers est celle de la mise en place d'un BHNS électrifié sur l'autoroute A40/A410 en réaffectant deux voies TIM. [👉 Figure 17](#)

ÉLÉMENTS SAILLANTS

- Des principes intéressants pour la mobilité, tels que la réaffectation de l'usage de l'A40 et la réduction des vitesses en faveur d'un réseau de mobilité douce.
- Le PACA Arve propose une variété d'actions et de mécanismes de transformation intéressants, avec la nécessité d'approfondissement de leur mise en oeuvre. Ceux-ci peuvent être considérés comme un ensemble d'outils utiles à mobiliser.

RÉINVESTIR LE PATRIMOINE BÂTI

Concilier préservation des paysages et croissance démographique

L'équipe fait les constats suivants :

- La ville des courtes distances doit être pensée en termes de distance plutôt que de temps, en se concentrant sur un rayon de 2 km plutôt que sur une ville accessible en un quart d'heure.
- La pression sur les sols est élevée et des zones déjà artificialisées pourraient être mises à profit pour accueillir la croissance démographique attendue jusqu'en 2050. 150 ha de zones d'activités économiques et commerciales (ZAE-C) mobilisables en recyclage et densification sont identifiées et pourraient accueillir près de 14'000 personnes.
- L'habitat est le premier consommateur de foncier et le deuxième plus grand consommateur d'énergie. Il y a donc un fort enjeu de rénovation énergétique du parc existant.

Deux pistes d'orientation majeures sont proposées pour atteindre cet objectif :

- Loger mieux, construire moins. Repenser la logique d'aménagement de chaque projet par la réutilisation et le réemploi de l'existant. Les leviers mentionnés sont la réutilisation des zones commerciales, l'identification des gisements sous-exploités, la densification des sols déjà artificialisés, le déclassement des zones à urbaniser à l'horizon 2030.
- La vi(II)e de tous les jours, à portée de 2km : des secteurs autour de l'armature des transports en commun sont priorités à l'usage des modes doux et l'implantation des équipements. Les leviers d'action sont ici l'intensification et la densification des ZAE-C, la mixité et l'intensification d'usages, l'adaptation et la reconversion du patrimoine existant, ainsi que la mise en place d'un réseau de « communs » à l'échelle de chaque ville/village des 2 km.
👁 Figure 18

PAYSAGE CAPITAL

Renforcer la résilience des espaces agricoles et naturels et en faire des leviers d'atténuation

L'équipe fait les constats suivants :

- Le réchauffement climatique va affecter les espaces naturels, agricoles et forestiers du PACA.
- Le patrimoine agricole est précieux avec des cultures diversifiées, mais menacées d'appauvrissement par l'exposition aux risques du changement climatique (sécheresse, manque d'eau et artificialisation progressive).
- Les espaces agricoles et forestiers du PACA Arve constituent une des clés de l'atténuation des émissions GES (puits de carbone).
- Le taux d'autonomie alimentaire est faible (1% pour Annemasse par exemple).

- Des secteurs sont remarquables sur le plan écologique avec de nombreux sites Natura 2000 et de nombreuses forêts (33 % du PACA).

Trois pistes d'orientation sont proposées :

- Prendre soin du paysage et assurer la sécurité alimentaire. Le développement de l'agroforesterie, l'expérimentation de nouveaux modèles agricoles, la séquestration du carbone et le renforcement de la diversité biologique des forêts en réponse au changement climatique ; font partie des leviers privilégiés.
- Le PACA Arve comme destination de tourisme nature et de proximité. À la découverte d'un Parc Naturel agricole fluvial et forestier (PNAFF). Il s'agit ici de promouvoir la pédagogie pour révéler les atouts touristiques du territoire, l'économie avec les développements des filières et l'accessibilité comme levier pour mailler le territoire et promouvoir les modes doux. 👁 Figure 19
- Renforcer la place de la nature en ville. Cette piste est concrétisée par le développement de l'agriculture urbaine et le renforcement d'un maillage d'îlots de fraîcheur et fertiles en ville.

ÉLÉMENTS SAILLANTS

- Le principe de restructuration, réutilisation et reconversion apparaît comme prometteur pour stopper l'artificialisation des sols. Une étude approfondie des options de conversion, de densification et de surélévation pour les bâtiments dans le rayon de 2 km est nécessaire pour tenir compte des fonctions urbaines et des conditions de transformation.
- L'approche basée sur la spatialisation des stocks de carbone dans la biomasse, les sols et les litières comme moyen de gestion durable des écosystèmes pourrait être généralisée à l'échelle du Grand Genève.
- La tentative de réduction de la mobilité pour les loisirs, par un développement du tourisme de proximité, est un atout pour mettre en valeur ce territoire.
- Le couplage sécurité alimentaire – soin au paysage est intéressant, notamment les principes de diversification du tissu agricole, d'intensification de la trame verte et bleue

PROPOSITION FOCUS PACA ARVE

① CHÊNE-BOURG, COMMUNAUX D'AMBILLY, GRANDS PRÉS, GAILLARD

Densification et nature en ville

Communes concernées → Chêne-Bourg, Thônex, Puplinge, Gaillard

Enjeux → Paysage (perméabilité, corridor écologique de la Seymaz, espace ouvert Grands Prés); densification zone 5 (patrimoine bâti, réduction des îlots de chaleur, maillage vert); mobilité et enjeux sociaux (politique stationnement, part modale vélo, rabattement, réduction voirie); fragmentation paysagère (infrastructure routière et douane); enjeux transfrontaliers fonciers/prix

② CAROUGE, PLATEAU DE PINCHAT ET MÉANDRES DE L'ARVE

Requalification urbaine, infrastructures de mobilité et enjeux paysagers

Communes concernées → Carouge, Veyrier, Ville de Genève
Enjeux → Potentiels agricoles, pénétrante de verdure de Pinchat, pénétrante de verdure de l'Arve, transition paysagère; renouvellement urbain, mutation de la zone 5; intégration des équipements et gestion des flux (BHNS); franchissement des infrastructures; valorisation des modes partagés et de l'intermodalité

③ ANNEMASSE - ZAE MONT BLANC

Reconversion et densification d'une zone industrielle et d'activités

Commune concernée → Annemasse

Enjeux → Désimperméabilisation; reconversion d'une zone d'activités monofonctionnelle; mobilités (modes doux, mutualisation stationnement); couture avec le pavillonnaire existant; mutation vers l'économie circulaire

④ MONT SALÈVE – MONNETIER / MORNEX ET SIERNE

Activités humaines, mobilité et préservation des milieux

Communes concernées → Monnetier-Mornex, Veyrier, Chêne-Bougeries, Gaillard, Etrembières

Enjeux → Agriculture (maraîchage) et pression urbaine; valorisation écologique et renaturation; conciliation activités productives et préservation des milieux; enjeux mobilité & habitat diffus; logistique fluviale; tourisme; réhabilitations de la Gare d'Etrembières / Pas de l'Echelle et de la Gare de Mornex

⑤ GARE DE LA ROCHE-SUR-FORON

Densification autour de la gare et test de reconversion de l'existant; Test de la ville des 2km

Commune concernée → La-Roche-Sur-Foron

Enjeux → Identification de la gare et qualification de l'espace public; densification qualitative; offre de service: cadences TC et intermodalité; performance énergétique du bâti. Espace-test pour la ville des 2km

⑥ REIGNIER-ÉSERY

Agriculture et paysage autour d'une centralité locale

Commune concernée → Reignier-Ésery

Enjeux → Place de l'agriculture en cœur de ceinture verte; ceinture boisée autour de la commune; circularité/alimentation locale; revalorisation cœur de bourg, commerces, espaces de vie, rabattement, stationnement. Espace-test pour la ville des 2km

⑦ CENTRE HOSPITALIER ALPES-LÉMAN

Intégration d'une infrastructure non reliée

Communes concernées → Contamines-sur-Arve, Nangy

Enjeux → Gestion de la fracture écologique générée par l'infrastructure routière; mobilité; énergie (potentiels toitures)

⑧ ARENTHON

Rapport à l'Arve et enjeux agricoles et de mobilité

Commune concernée → Arenthon

Enjeux → Inondabilité, Arve et enjeux paysagers, Arve comme armature de mobilité, interface Arve / A41; production agricole, pêche, pisciculture

⑨ L'ARVE: PIÈCES PAYSAGÈRES

Enjeux → Focus sur des pièces paysagères intégrant la notion de franges et d'épaisseur avec les espaces agricoles et des zones urbanisées

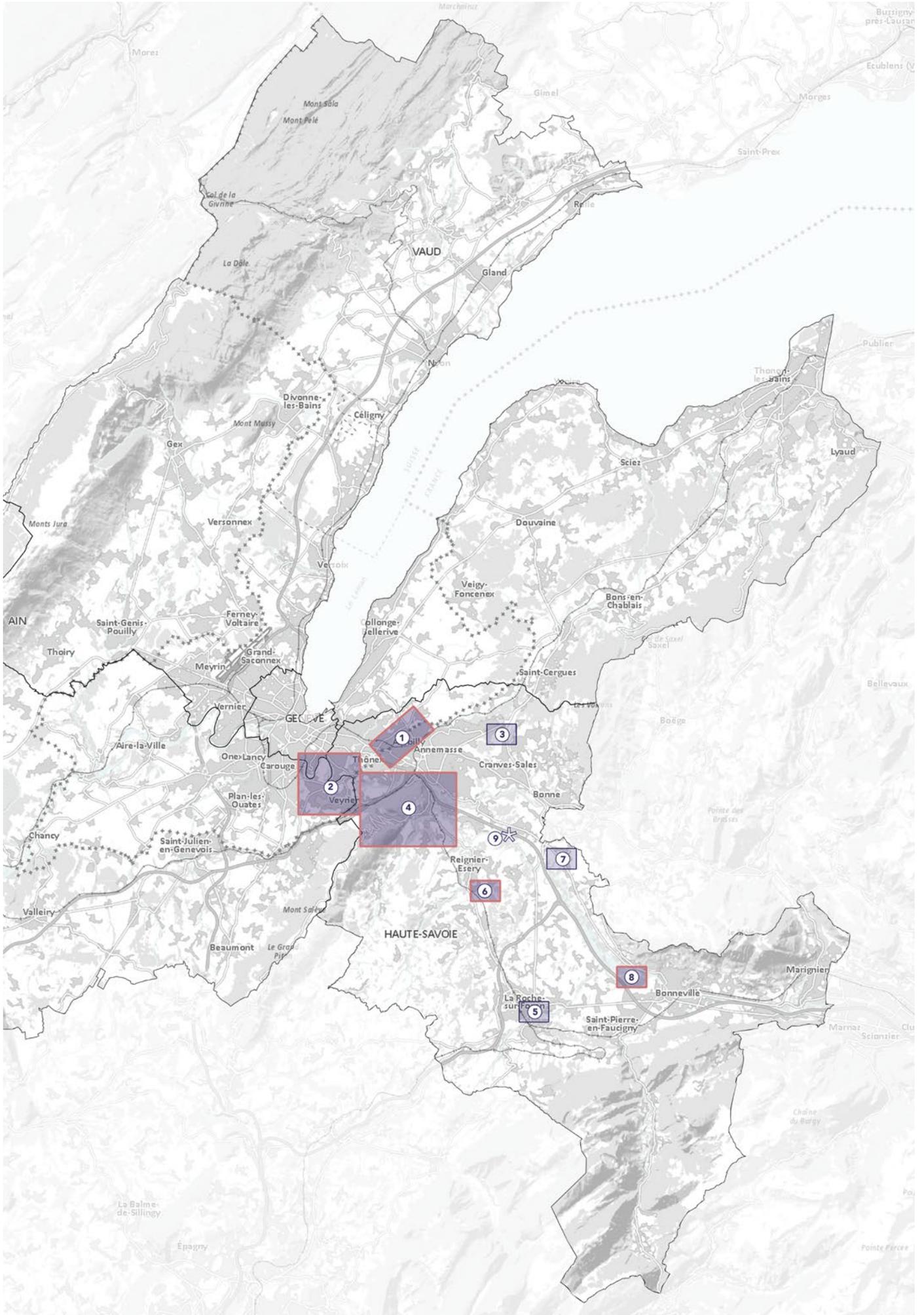


Figure 15 : Capacité d'accueil de population 2050 (Source: rapport PACA Arve, 2023), données de travail initiales

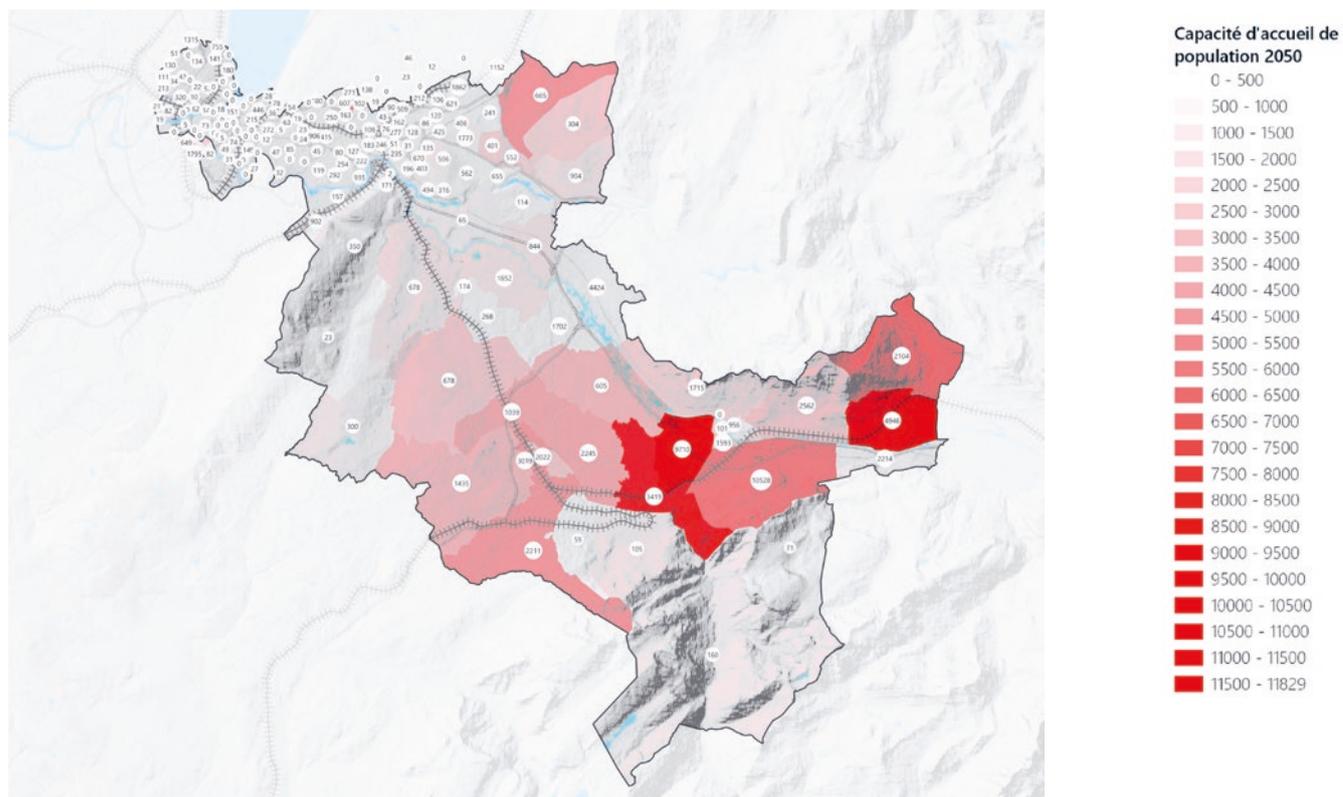


Figure 16 : Capacité d'accueil d'emplois 2050 (Source: rapport PACA Arve, 2023), données de travail initiales

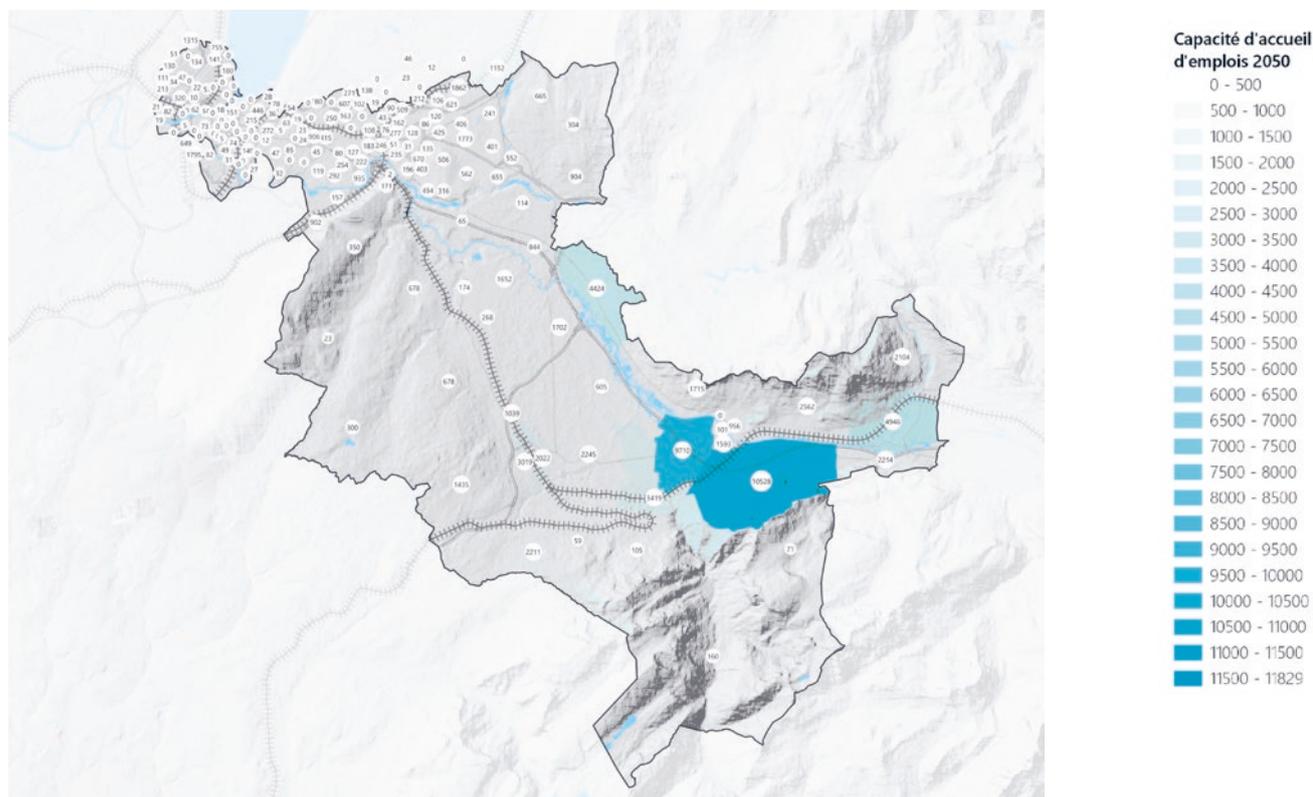


Figure 17: Un territoire à deux jambes : voie ferrée et A40 (Source: rapport PACA Arve, 2023)

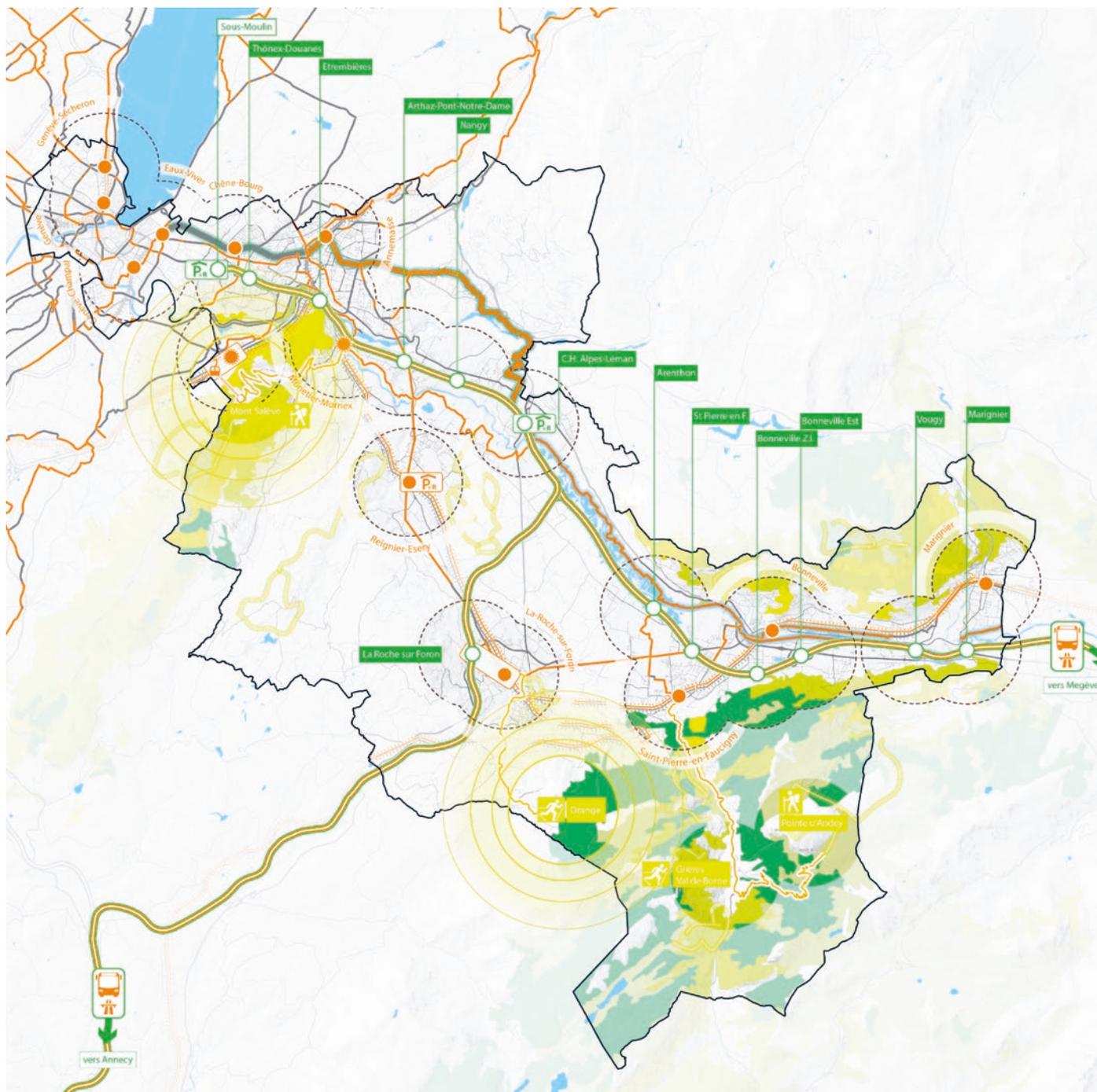


Figure 18 : La ville de tous les jours : 2 kilomètres, pas plus (Source: rapport PACA Arve, 2023)

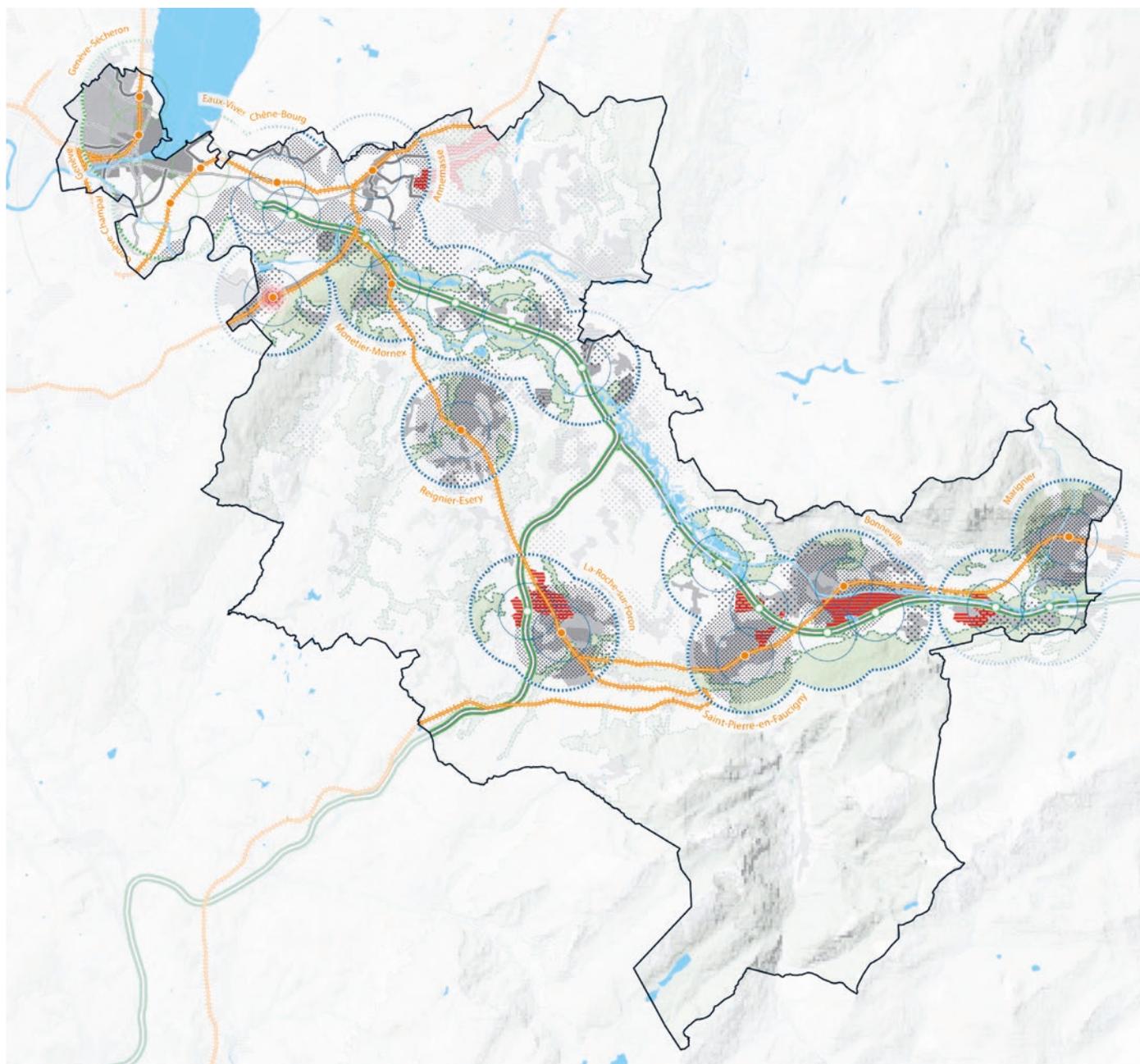
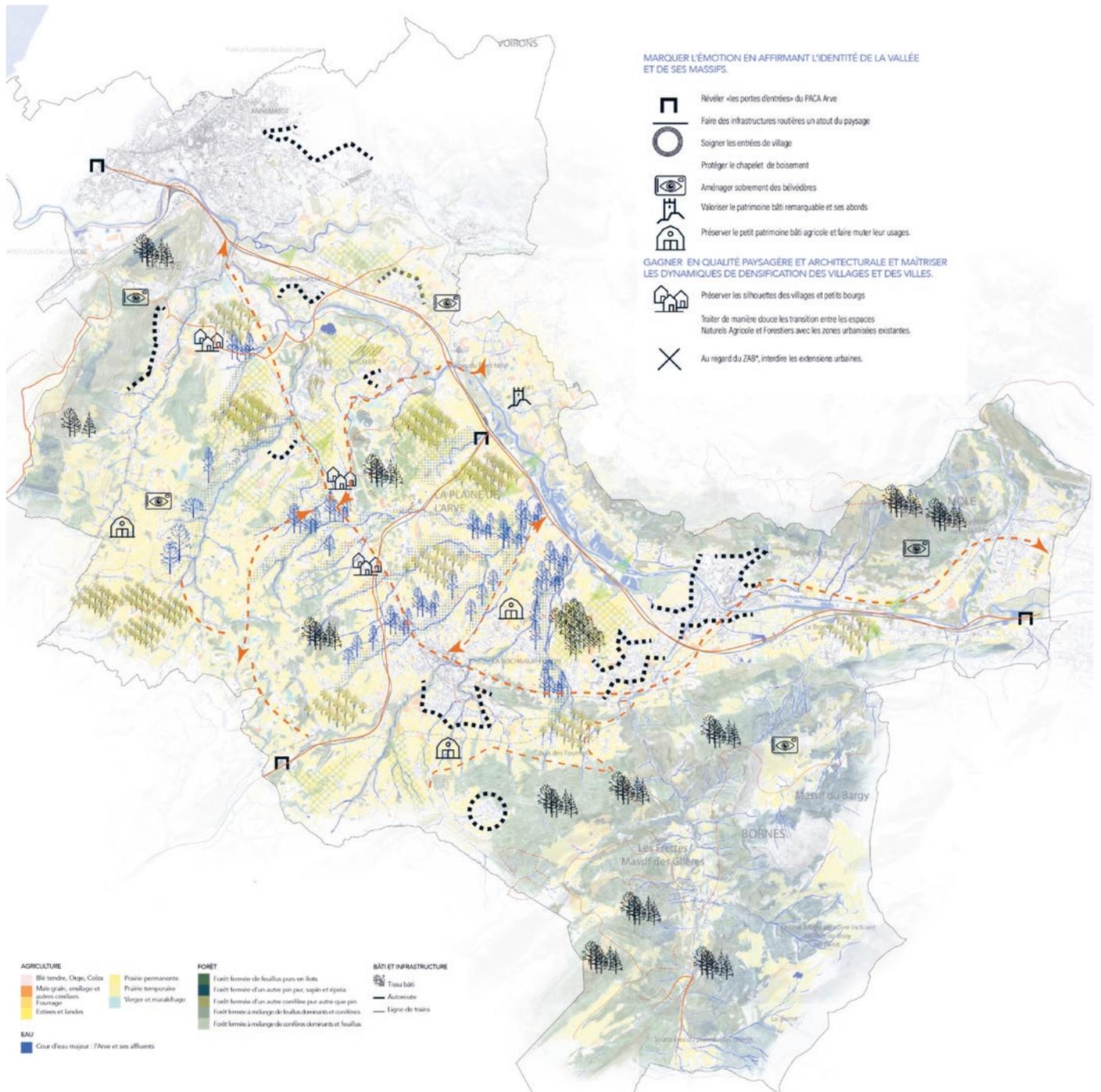


Figure 19: Vers une vallée dorée multifonctionnelle et la création d'un parc naturel agricole fluvial et forestier – PNAFF
 (Source: rapport PACA Arve, 2023)



PACA CHABLAIS – RECHERCHE ENTRE AUTONOMIE ET COMPLÉMENTARITÉ

Les trois défis, soulevés durant le kick off (septembre 2022), servent de socle pour le diagnostic critique problématisé du PACA Chablais pour atteindre le zéro émissions carbone en 2050, créer un territoire résilient et valoriser la qualité de vie.

VOYAGE DANS LES PAYS DE LA TRANSITION : UN CARNET

Le diagnostic critique s'appuie sur le recensement des dynamiques sociales passées et actuelles, considérées comme des signaux faibles d'une transition déjà en cours.

👉 Figure 20

ATLAS TRANSFRONTALIER DE LA TRANSITION

Suite à ce constat, un atlas transfrontalier de la transition a été établi selon six observations :

- Un territoire agro-sylvo-politain comme socle de la transition. L'importance de la ressource en eau et des zones humides en termes de surfaces et de qualité est observée sur le territoire. C'est un territoire couvert sur $\frac{2}{3}$ par des surfaces forestières. L'espace agricole est relativement diversifié malgré une diversité et un dynamisme en régression.
- On habite la campagne, mais on émet plus d'émissions. C'est le constat au vu des émissions directes (chauffage et transport individuel). C'est aussi une tendance au vu des émissions indirectes.
- Une métropole des villages. C'est le récent résultat d'extensions progressives marquées par l'absence de centralités historiques fortes.
- Une rurbanité sans urbanité. Un manque de secteur tertiaire est constaté, tandis qu'un développement des zones d'activités secondaires (petites entreprises artisanales ou industrielles) le long du Léman Express est observé. En parallèle, des structures mixtes, d'activités secondaires et commerciales se sont installées le long des routes départementales. Un enjeu de mixité des logements est noté ainsi qu'une attention sur les prix est nécessaire pour assurer le maintien de la population locale. Thonon-les-Bains se distingue par une densité d'emplois importante.
- Appartenance et identification. Les résultats sont contrastés sur l'attachement de la population au Grand Genève.
- Un Chablais automobile. C'est un territoire très fortement dépendant de la voiture individuelle et un territoire de transit des camions. Une offre TC peu transversale et peu d'aménagement pour les modes doux.

Les orientations développées dans le PACA Chablais amènent à différents scénarios.

DES ESPACES DE TENSION

Pour illustrer les espaces de tension et les sensibilités la carte de synthèse des espaces sensibles a été produite.

👉 Figure 21

Elle met en relation les zones naturelles protégées ou sensibles avec les zones constructibles et les projets d'infrastructures. Elle illustre ainsi les espaces de tensions.

VERS DES SCÉNARIOS

Suite à cette lecture du territoire, deux scénarios ont été établis : Un Chablais autonome ou un Chablais remplissant les fonctions métaboliques du Grand Genève ? L'approche par l'alimentation puis par le travail et l'habitat permet de soulever des questions face à ces deux scénarios.

Tout d'abord d'un point de vue nourricier, l'importance des surfaces agricoles et forestières est synonyme de ressources alimentaires, énergétiques, paysagères, environnementales et patrimoniales pour le Chablais. Un changement du régime alimentaire permettrait au Chablais de nourrir une partie de ses propres habitants mettant en avant un scénario d'un territoire autonome.

Du point de vue du travail et de l'habitat, la recherche d'un équilibre entre autonomie et dépendance est valorisée. L'impact du Léman Express et du BHNS (Bus à haut niveau de service) est ainsi questionné. La transformation du territoire du Chablais en parc résidentiel inquiète. Une analyse des relations entre l'environnement construit, les modes de vie et les qualités de vie est ainsi mise en avant. Une densification stratégique couplée à la régénération urbaine, écologique et paysagère permettrait la création d'une nouvelle urbanité de proximité, le métissage de l'habitat, l'activité agricole et la poursuite d'une souveraineté manufacturière.

VERS UNE VISION : DES ORIENTATIONS POUR LE PACA CHABLAIS

Orientation 1

Une métropole des villages : repenser l'urbanité contemporaine ◀ Figure 22

La présence de patrimoine diffus de villages/hameaux récents et la situation de zones d'activités secondaires le long des axes de transport témoignent d'une déconnexion de la structure patrimoniale et d'une absence d'urbanité. Ces éléments posent la nécessité de repenser l'urbanité contemporaine.

Orientation 2

Un territoire agro-sylvo-politain comme socle de la transition ◀ Figure 23

Le bilan métabolique du territoire montre l'importance du réseau hydrographique, des surfaces forestières et des zones agricoles. Ces éléments font de ces espaces un vecteur essentiel à la transition.

Orientation 3

Des nouveaux équilibres territoriaux : une densification stratégique ◀ Figure 24

Au vu d'une certaine autonomie de la ville de Thonon-les-Bains et du faible taux d'actifs transfrontaliers, l'arrivée du Léman Express pose question sur l'équilibre de ce territoire. La nécessité de faire évoluer l'offre de transport en commun encore peu transversale et le manque d'aménagements pour les modes doux amplifie le propos. Une densification stratégique est donc conseillée en l'articulant aux enjeux de la mobilité, de consommation, de sociabilité et de préservation des ressources naturelles. L'objectif étant d'établir un Chablais des proximités et de l'urbanisation des courtes distances, moins dépendant de Genève.

ÉLÉMENTS SAILLANTS

- Diagnostic approfondi développant une approche intéressante sur le tissu urbain marqué par la relative absence de centralités historiques.
- Établir le territoire agro-sylvo-politain comme le socle de la transition est une approche riche à développer. La réflexion établie par les deux scénarios entre la recherche d'autonomie ou de complémentarité est une problématique intéressante à aborder à l'échelle du Grand Genève.

PROPOSITION FOCUS PACA CHABLAIS

① PERRIGNIER

Une centralité villageoise à consolider dans un écosystème fragile

Commune concernée → Perrignier

Enjeux → Paysage (attentions aux espaces sensibles); patrimoine bâti (identité villageoise,); Mobilité (noeud intermodal); structure des hameaux et régénération des tissus; impact du Léman express et du BHNS

② DOUVAINE

Forger la structure d'une « petite ville »

Commune concernée → Douvaine

Enjeux → Appui sur les potentialités et le déjà-là (taille critique, mixité fonctionnelle): enjeux de circularité et de mise en application des courtes distances; densification d'équipements et d'habitants dans le respect des espaces sensibles; développement de mobilités de proximité sans la voiture

③ THONON-LES-BAINS

Le lac, la Dranse, la Ville : de nouvelles relations à construire

Commune concernée → Thonon-les-Bains

Enjeux → Relation ville / espaces naturels; enjeux d'organisation de l'urbanisation et de l'accessibilité TP et MD dans la couronne urbaine; enjeux d'accessibilité TP et MD; relations hors Grand Genève (Evian et au-delà)

④ FORÊT DE JUSSY-DOUVAINE

Une centralité agro-sylvo-politaine

Communes concernées → Veigny-Foncenex, Loisin, Douvaine, Hermance

Enjeux → Poumon écologique transfrontalier, grande « centralité naturelle »; gestion concertée

⑤ COLLONGE-BELLERIVE

Un territoire sous pression: les grands projets urbains à repenser

Commune concernée → Collonge-Bellerive

Enjeux → Grand projet de la Pallanterie et transition écologique; évolution des zones de développement résidentiel et d'activité; mobilité TP; avenir de la centralité de Vézenaz

⑥ UN AXE NORD-SUD (SUIVANT UN COURS D'EAU VOIRONS / LAC)

Communes concernées → À définir

Enjeux → Appréhender le thème central de l'eau sous l'angle du paradoxe chablaisien: un territoire hydrophile mais en stress hydrique

⑦ UN AXE EST-OUEST

Quartier de gare et croissance démographique soutenue

Communes concernées → À définir

Enjeux → Réversibilité des axes routiers: évolution des usages, évolution des infrastructures et du foncier, enjeux agricoles et de ressources

⑧ BANDE LITTORALE (HERMANCE-THONON)

Valorisation des qualités paysagères et patrimoniales de l'espace littoral du Léman

Communes concernées → Hermance, Thonon - à définir

Enjeux → Mobilité alternative, loisirs, culture, nature, patrimoine, tourisme

⑨ ZAE DE MACHILLY / SAINT-CERGUES

Mutation des zones d'activité périphériques

Communes concernées → Machilly, Saint-Cergues

Enjeux → Mobilité; zones d'activités; potentiels de réversibilité

⑩ ZONE COMMERCIALE ANTHY-MARGENCEL

Enjeux → Future mutation; transition

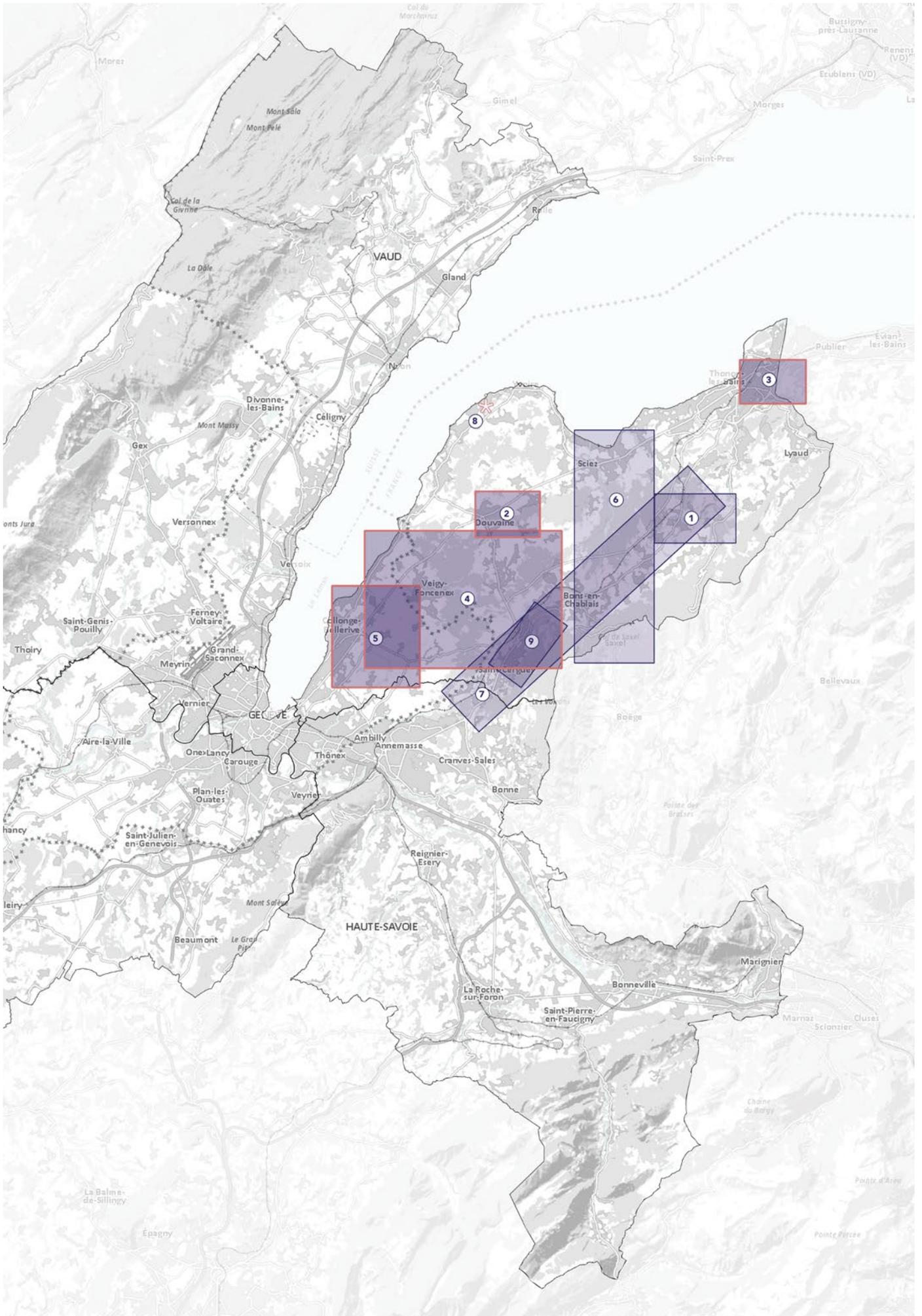


Figure 20: Carte des signaux faibles (Source: rapport PACA Chablais, 2023)

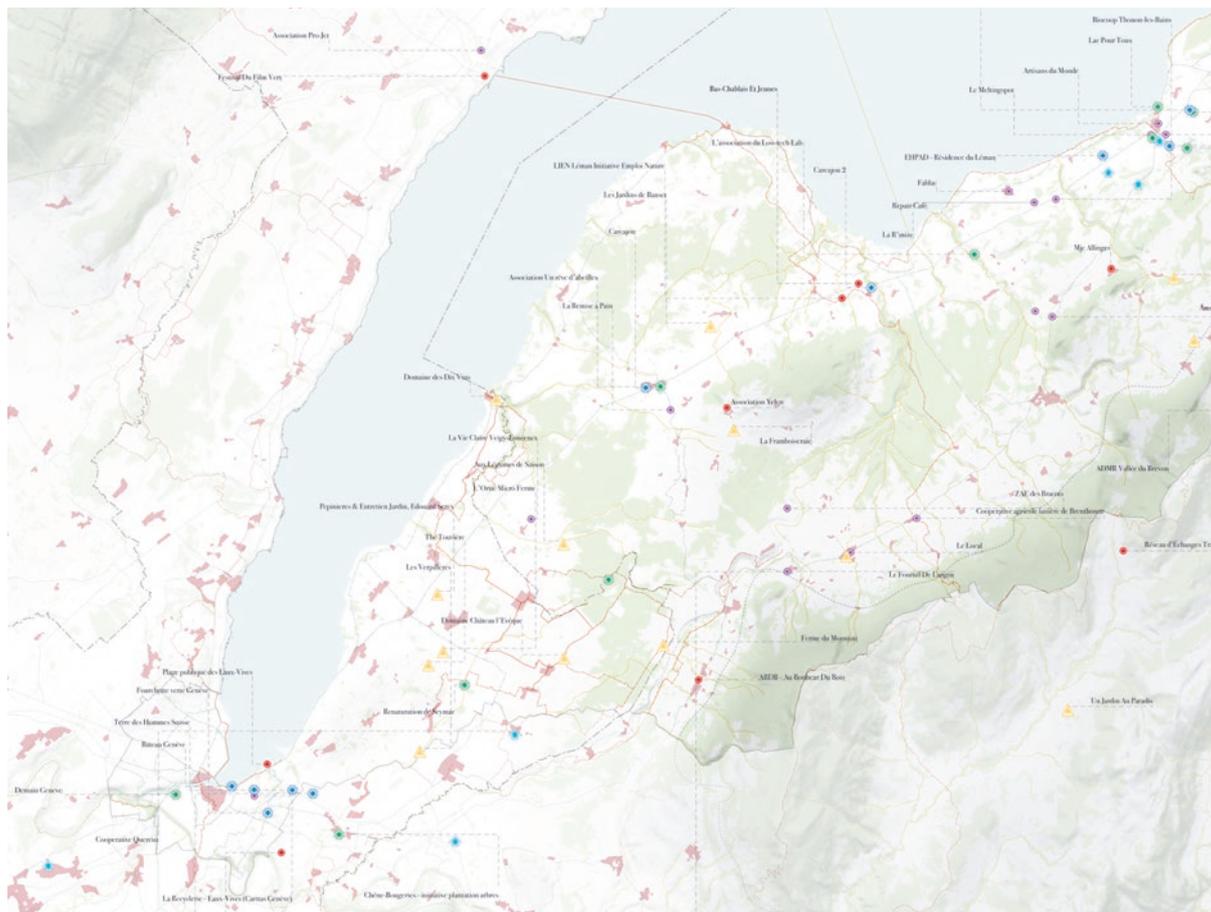
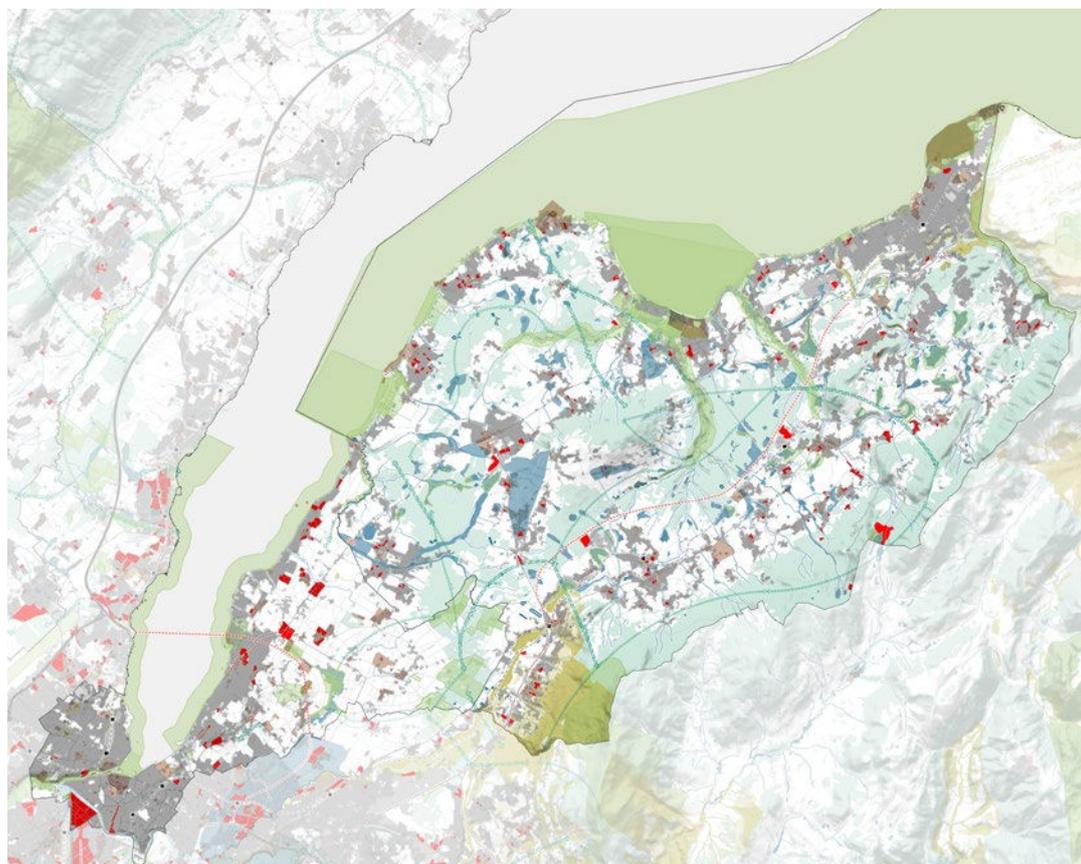


Figure 21: Carte de synthèse des espaces sensibles (Source: rapport PACA Chablais, 2023)



- Légende**
- Frontière France Suisse
 - Périmètre PACA Chablais
 - Tache Urbaine
 - Vegetation arborée
 - Cours d'eau
 - Mares
 - Réseau-bassin
 - Ecoulee
 - Zone d'activités économiques ou touristiques
 - Zone développement future
 - Projets aménagers
 - Localités de terrain
 - Zone à risque
 - Agglo-carte de synthèse des dangers et aléas des six crues
 - Les aires protégées
 - Corridors écologiques
 - Local
 - Régional et supra-régional
 - Sites et bâtiments protégés, classés et inventoriés
 - Zone de centre village
 - Mobilité
 - Autoroute
 - Réseau primaire
 - Réseau secondaire
 - Gare voie de fer
 - Voie de fer

Carte de synthèse des espaces sensibles

La Carte de Synthèse des espaces sensibles illustre les espaces de tension et les sensibilités qui se dessinent.

Chablais F
 Vulnérabilité d'inondation par remontée de nappes fortes en particulier au :
 - Bois d'Anilly - centre Allège en Thonon (sur le tracé de l'A40)
 - Domaine contraignant son urbanisation au sud et ouest. (Voir zoom plus loin)
 - Mares de Margreçel - proximité immédiate du tracé.
 Risques d'assèchement des milieux humides.
 La carte ne montre que les plus grands corridors biologiques mais pas les nombreux passages de faune reportés par l'EEI 2010 la DUF associée de rupture avec l'A40, dont quatre passages reportés autour de Perrignier. (Voir zoom et notes). Une étude sur les corridors de Thonon agglomération et ses environs est produite en février une nouvelle cartographie.

Chablais CH
 La zone est aménageuse de la rade et de la plaine de la Semar mettra en danger la RN de Pointe à la Bise et les divers milieux naturels et agricoles.

Source: SFG, ZNIEFF, BDFORET, INPN

PACA JURA – UNE MÉTHODE, UN CADRE D'ANALYSE ET UNE AIDE À LA DÉCISION

Le PACA Jura questionne les pratiques de l'aménagement du territoire en mettant en avant trois paradoxes: tendance à la croissance versus nécessité de réduction des impacts; inertie des pratique de l'aménagement versus urgence de l'action; préservation du cadre de vie local versus externalisation des impacts et des nuisances. Pour remédier à cette triple aporie, il est proposé une approche basée sur l'hybridation et l'intensification, en utilisant ce qui existe déjà et en passant à l'action.  [Figure 25](#)

Le diagnostic réalisé sur le territoire pose un triple regard en proposant une analyse critique organisée par trois leviers d'actions prioritaires:

- Pression anthropique
- Décompression biotopique
- Consommation et production durable

En s'appuyant sur la théorie du "Donut" de Kate Raworth et la Charte Grand Genève en transition, en constatant que les planifications actuelles priorisent les besoins anthropiques, et ne considèrent les besoins biotopiques au mieux que dans une optique de réduction des impacts. L'équipe suggère, pour sortir de cette approche, une méthodologie qui repose sur deux principes fondamentaux. Le premier consiste à utiliser une matrice pour croiser de manière transversale les enjeux des trois axes et les leviers d'actions des politiques publiques à incidence spatiale. Le second consiste à établir des liens systémiques entre les trois leviers afin d'hybrider et d'intensifier les usages du territoire.

Le but final est d'augmenter la biodiversité et d'amplifier le vivant dans notre territoire, plutôt que simplement limiter nos impacts.

L'approche préconise que les besoins identifiés sur ces trois leviers doivent être traités de manière équitable, même si certains sont contradictoires. Un des enjeux majeurs de la transition et de la VTT sera de faire des compromis entre ces besoins.

TROIS CARTOGRAPHIES, TROIS LEVIERS D'ACTION: ENTRE L'HYBRIDATION ET L'INTENSIFICATION

Pression anthropique:

Décarboner les modes de vie et assurer l'épanouissement, la santé et le bien-être de la population

[Figure 26](#)

L'analyse porte sur l'amélioration de la qualité de vie en réduisant les effets négatifs de la pression anthropique. Pour s'éloigner des typologies d'urbanisation habituelles l'équipe suggère d'utiliser une classification s'appuyant sur une qualification des modes de vie, de la morphologie urbaine, du niveau d'équipement et de desserte des différents espaces du PACA.

Pour activer la transformation, il a été identifié des leviers clés par typologies:

- Centres principaux: Favoriser la marchabilité et l'usage des modes doux par l'aménagement des espaces publics.
- Périurbain: promouvoir la ville des courtes distances et intensifier autour des noeuds de TC.
- Zones périphériques: préserver le tissu existant, stopper l'étalement urbain et permettre un meilleur accès TC et modes doux pour les loisirs.
- Zones monofonctionnelles: accompagner la transformation de ces secteurs en valorisant les infrastructures et les équipements en place.

[Figure 27](#)

Décompression biotopique:

Répondre à l'effondrement de la biodiversité tout en conservant les conditions du vivant  [Figure 28](#)

Cette cartographie illustre les familles de légendes par le degré d'intensité et de biodiversité des milieux (superposition, granulométrie et intensité).

La réalisation de cet objectif se traduit principalement à travers la recherche d'une diversification de la mosaïque des milieux avec un travail exploratoire des espaces ayant des indices de biodiversité plus important. Cette méthodologie porte l'ambition d'une agriculture régénératrice, celle du sol vivant, sur la gestion de l'eau et les corridors écologiques.

Les mandataires proposent également de sortir de l'opposition nature/bâti avec notamment une réflexion sur l'intérieur des milieux urbains et l'ensauvagement de la ville.

Consommation et production durable :

Réduire les vulnérabilités et les externalités négatives du territoire ◊ Figure 29

Il s'agit d'analyser cette approche sous trois angles : matériaux, alimentation et énergie et ainsi spatialiser les composantes indispensables à la relocalisation des filières de production et à la circularisation de l'économie.

Pour activer la transformation, l'équipe a identifié des leviers clés :

- Rendre visible les flux, part importante et nécessaire pour la rénovation et le réemploi, ainsi que les besoins spatiaux notamment pour le stockage et la banque de matériaux.
- Rendre visible les cycles de matériaux, l'économie circulaire de la construction et de l'agriculture de proximité.
- Mettre en réseau les ressources locales et renouvelables, ainsi que les besoins spatiaux liées à ces ressources et les filières. ◊ Figure 30

Une orientation vers l'action ◊ Figure 31

L'objectif de ce levier est de passer à l'action tout en identifiant les freins du changement :

- Les focus doivent être les principaux lieux d'étude permettant d'expérimenter des solutions, illustrent les points de frictions et les enjeux entre ces trois axes stratégiques.
- Pour les mesures d'urgence, ce sont des projets et des orientations déjà inscrits dans les documents de planification. Une grille d'analyse multicritère est proposée pour réévaluer ces projets à l'aune des objectifs de transition écologique, ainsi qu'une palette d'action à entreprendre pour les stopper, réorienter, accompagner ou accélérer.

ÉLÉMENTS SAILLANTS

- Une approche conceptuelle et méthodologique fondée sur une logique d'hybridation.
- Un travail didactique et pédagogique.
- Une approche globale des enjeux de transition écologique au travers du raisonnement par la matrice. Toutes les thématiques/enjeux ayant un impact spatial et soulevant des enjeux écologiques sont recensées. Cette approche par matrice (notamment lorsqu'elle est territorialisée sur les plans) permet d'identifier les territoires à enjeux et les potentiels « nœuds » ou blocages à venir.
- L'identification de territoires d'expérimentation prêts à être testés à travers l'utilisation de cette matrice. Cette matrice vise à identifier les synergies, les frictions et les opportunités qui découlent du croisement des différentes thématiques par axe.
- Le portage singulier du sujet de l'énergie.

PROPOSITION FOCUS PACA JURA

① SAINT-GENIS-POUILLY / MEYRIN

S'affranchir de la voiture et interroger les rapports entre espaces

Communes concernées → St-Genis-Pouilly, Meyrin, Thoiry
Enjeux → Articulation des modes de vie et usage de la voiture individuelle; rapports entre les différents tissus bâtis en zone périphérique; croisement enjeux agricoles & de mobilité et loisirs, filières alimentation et pression foncière; milieu naturel et forestier; évolution vers un territoire de destination et non de seul passage

② FAÇADE AÉROPORTUAIRE

Réinvestissement des grandes infrastructures et modes de gouvernance

Communes concernées → Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier, Bellevue
Enjeux → évolution du secteur dans un contexte de forte tension (densification, préservation zones vertes, nuisances et externalités négatives dues aux activités); énergie; reconversion du site des citernes; infrastructure écologique. Périmètre proposé jusqu'aux zones villas au sud (densification différenciée, recomposition de centralités.)

③ TRANSECT DIVONNE-LAC

Usages de déplacements et de consommation dans une agglomération décarbonnée - du Jura au lac

Communes concernées → Divonne-les-Bains, Chavannes-de-Bogis, Founex
Enjeux → Usages de déplacements et alternative aux TIM; césure autoroutière et relation Chavannes-de-Bogis/Founex, désenclavement; Surfaces agricoles et agriculture de proximité / circuits courts; corridors écologiques

④ CESSY-TUTEGNY-GRILLY

Évolution des modes de vie à dominante périurbain / développement des ressources agricoles

Communes concernées → Cessy, Tutegny, Grilly
Enjeux → Développement respectueux des entités naturelles et agricoles; évolution du mode de vie à dominante périurbaine; relation entre urbanisation et espaces écologiques (restauration des continuités); filière alimentation de proximité

⑤ ARZIER-LE MUIDS-SAINT-CERGUE

Développement et compacité des villages touristiques desservis par le rail

Commune concernée → Arzier-le-Muids, St-Cergue
Enjeux → Développement compact des villages, accès aux espaces naturels et paysagers; opportunités liées à la ligne ferroviaire; conciliation entre développement et préservation du patrimoine historique et naturel

⑥ CORRIDOR VERT NYON-GLAND

Évolution des lieux de développement territorial au regard du territoire agricole et naturel environnant

Communes concernées → Nyon, Prangins, Gland
Enjeux → Corridor vert du Jura au lac vs pression territoriale entre Gland et Nyon-Prangins; développement territorial autour des gares; système de centre de villes lacustres et leur relation au territoire agricole et naturel

⑦ CHAVANNES-CENTRE ET VAL THOIRY

Zones commerciales et d'activité monofonctionnelle

Communes concernées → Chavannes-de-Bogis et Thoiry
Enjeux → Zones situées le long des routes principales et de l'autoroute, sur le territoire suisse et français) étude de focus thématique sur la vocation de ces lieux dans la perspective de réduction des déplacements automobiles

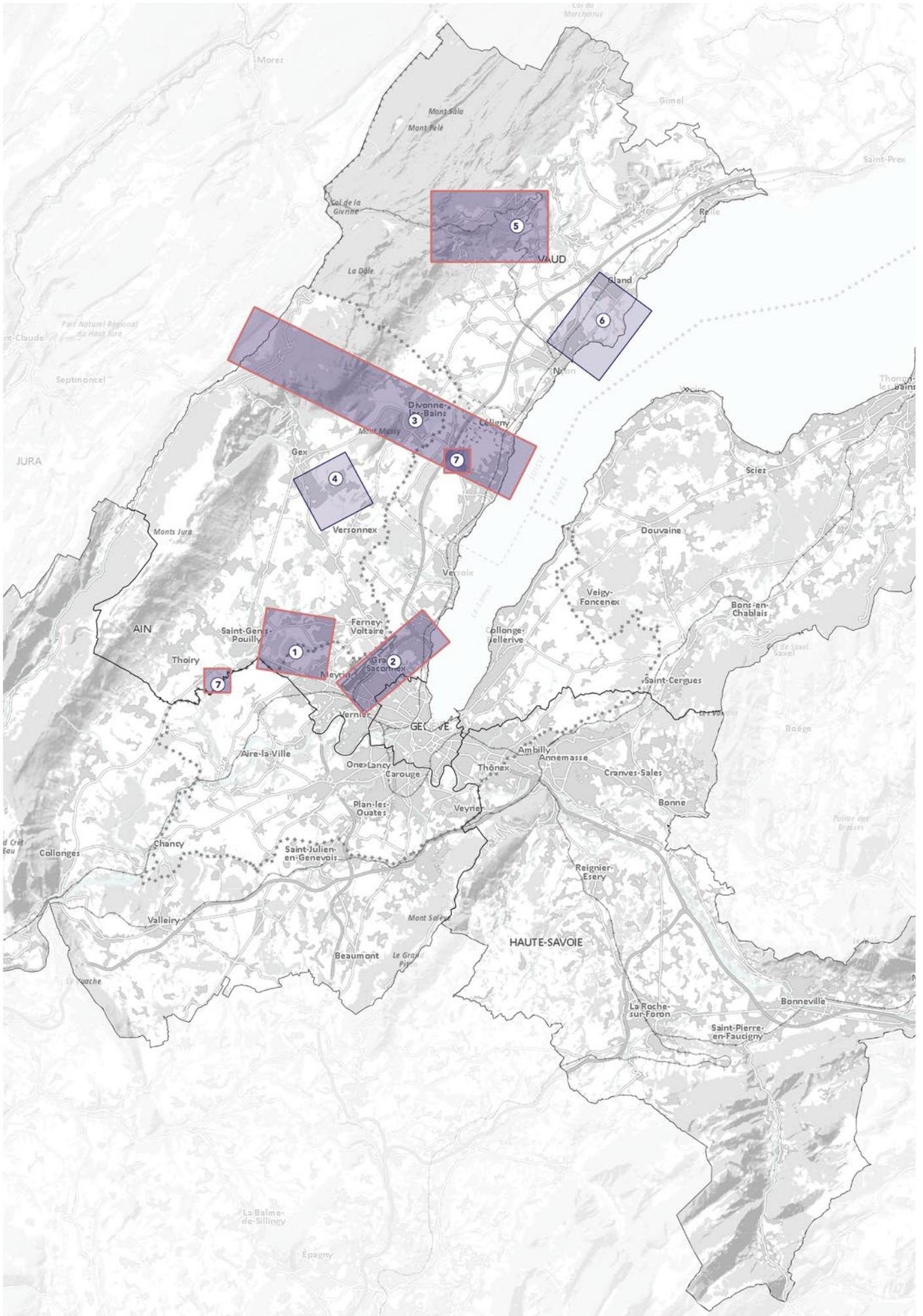


Figure 25: Identifier les actions prioritaires en hybridant les thématiques (Source: rapport PACA Jura, 2023)

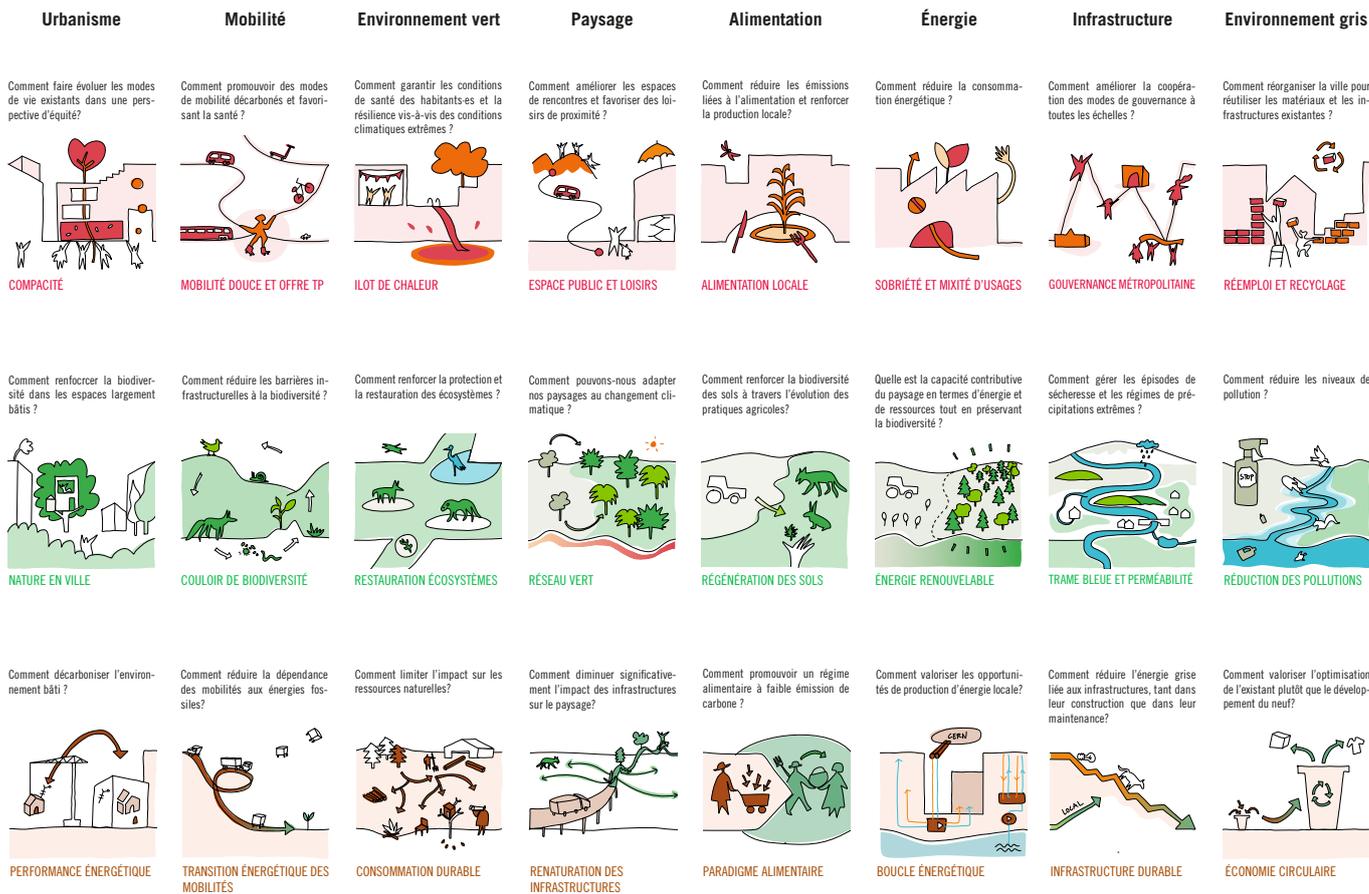


Figure 26: Pression anthropique (Source: rapport PACA Jura, 2023)

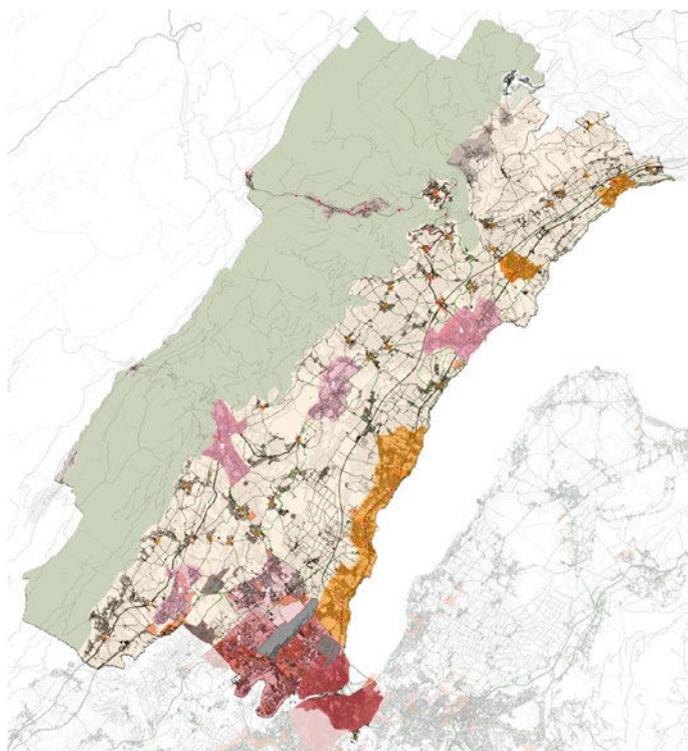


Figure 27: Typologies d'emprises monofonctionnelles (Source: rapport PACA Jura, 2023)

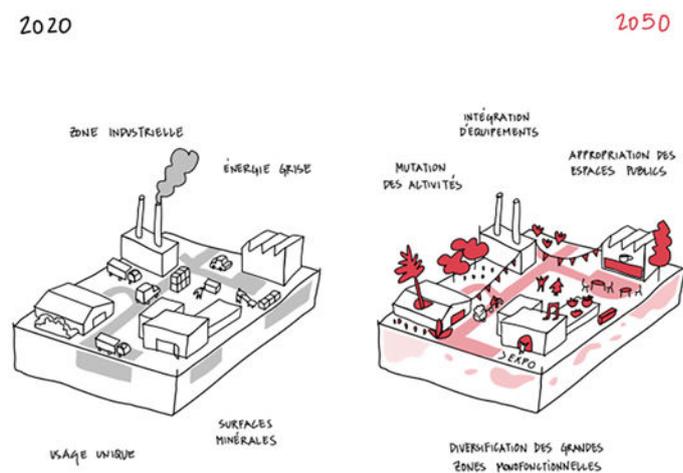


Figure 28 : Décompression biotopique
(Source: rapport PACA Jura, 2023)



Figure 29 : Consommation et production durables
(Source: rapport PACA Jura, 2023)

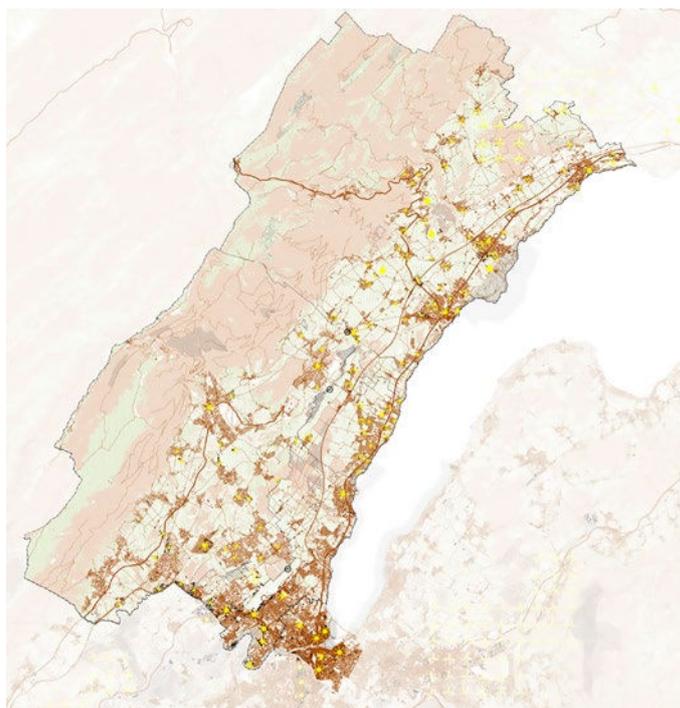


Figure 30 : Valoriser et mettre en réseau les ressources locales et renouvelables (Source: rapport PACA Jura, 2023)

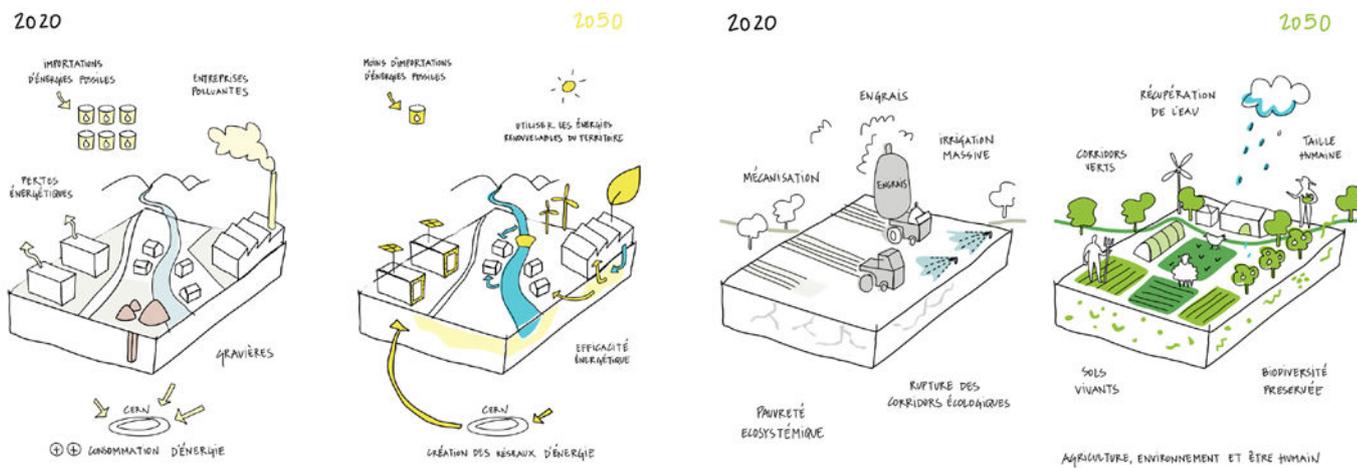
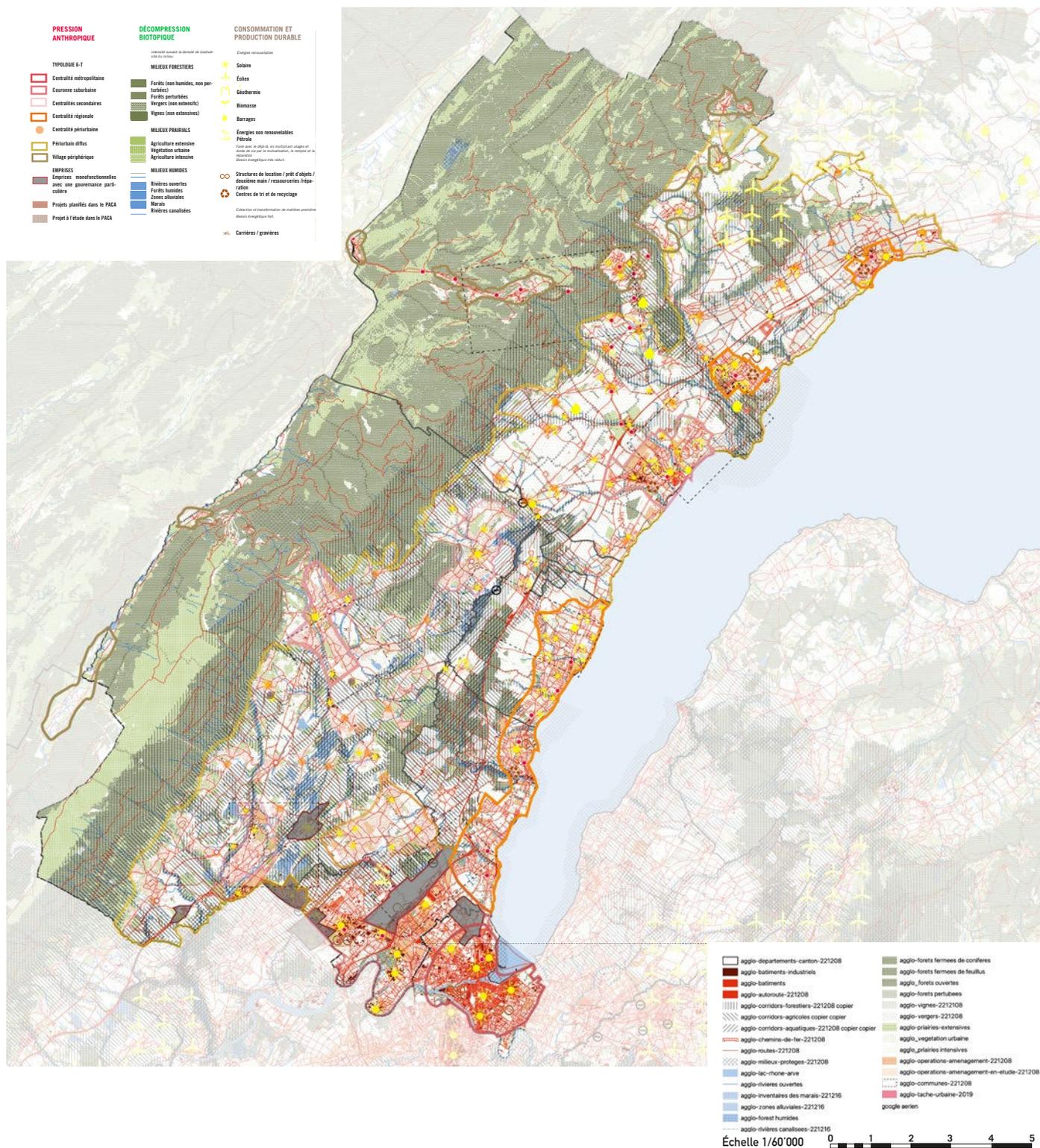


Figure 31: Synthèse diagnostic critique (Source: rapport PACA Jura, 2023)



FOCUS N° :

vous voulez répondre (au moins un par axe). Entourez-les.
une proposition hybride (croisant vos axes sélectionnés) de vision 2050.



Titre

3. APPORTS DES ATELIERS

La troisième partie de ce document est consacrée aux apports des ateliers. Les premiers enseignements ont été compilés en tirant parti de la convergence des études thématiques et des démarches transversales avec les diagnostics territoriaux des équipes PACA. Cette partie présente également les orientations proposées par le collège d'experts, ainsi que les points soulevés lors des discussions des comités d'orientation politique.

3.1. Premiers enseignements au croisement des études thématiques et des PACA

STRATÉGIE MOBILITÉ MULTIMODALE 2050

APPORTS DES ATELIERS

La pendularité transfrontalière représente une part importante des prestations kilométriques mais n'explique pas de façon majoritaire les prestations kilométriques des Grands genevois, il s'agit donc également de travailler sur les autres motifs.

En raison de la configuration de notre agglomération et notamment du dynamisme économique du canton de Genève ainsi que son attractivité, les déplacements domicile travail ne se prêtent que peu au levier "éviter" à l'exception du télétravail.

Les déplacements du quotidien, pour les motifs achats et loisirs notamment, sont souvent opérés à la petite échelle (interne), mais néanmoins réalisés en voiture, ceci dans les territoires périphériques et dans l'agglomération centrale, qui dispose par ailleurs d'alternatives modales tangibles.

L'accessibilité des lieux de loisirs de fin de semaine notamment met en évidence la nécessité de développer une offre en transports publics orientée également pour d'autres motifs et sur des périodes de la journée et de la semaine adaptées à ces autres motifs.

En ce qui concerne les achats, l'organisation des territoires intermédiaires met en évidence un problème structurel avec l'implantation de centres commerciaux en périphérie uniquement accessible en voiture. Le diagnostic pointe également la nécessité de rendre les centres urbains intermédiaires plus attractifs pour attirer la clientèle.

En changeant les typologies de territoires pour favoriser la ville des courtes distances on pourrait envisager un potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre allant de 7% à 30%.

Le nombre de déplacements orientés vers ou provenant de Genève-centre illustre le caractère actuellement très radial de la demande en échange.

Dans le canton de Genève, il existe déjà une offre de transports collectif et des infrastructures de mobilité douce de qualité, mais sous-utilisés à certaines heures qui fait apparaître des perspectives d'optimisation à exploiter tout de suite dans le cadre de la mise en place de « mesures d'urgence ». Ceci est davantage prégnant lorsque l'offre routière est, en comparaison, importante.

L'analyse par écran à mis en évidence que seuls un nombre restreint de corridors de déplacements nécessitent d'importants besoins de développements d'une offre en transports publics « lourde ». Une majorité pourrait être couverte par une offre plus réduite (bus, bus articulé)

Le réseau routier de l'agglomération dispose d'importantes capacités routières notamment en dehors des heures de pointes dont une partie pourrait être affectée aux transports publics et la mobilité douce, notamment en travaillant à la requalification des espaces publics.

Afin d'assurer l'accessibilité locale il conviendra d'engager des réflexions sur la mixité, la priorité, les vitesses, les schémas de circulation, l'offre de stationnement etc.

Par ailleurs, tirer au maximum l'usage des équipements en place permet de limiter l'impact du développement des infrastructures notamment sur les milieux naturels.

Toutefois, il subsiste des parties non négligeables de notre territoire qui sont largement dépendantes de la voiture individuelle faute d'une offre TC suffisante. Il convient d'apporter une réponse appropriée pour ces territoires intermédiaires en travaillant notamment sur les masses critiques nécessaires mais aussi, a contrario en s'interrogeant sur l'avenir de leur développement.

La majorité des capacités d'accueil mobilisables en 2050 sont situées dans des territoires où la qualité de desserte est faible, moyenne ou inexistante.

Dans l'agglomération centrale, voire dans les agglomérations régionales, la structure spatiale permet déjà d'opérer une mobilité différente. Il s'agit de confirmer les potentiels (éviter et reporter), notamment par une action plus coercitive, en particulier sur les fondements des usages de la voiture individuelle (stationnement, capacités...), mais aussi sur l'attractivité / la qualité des « alternatives » modales: espaces publics, marchabilité, réseau vélo / TP qui représentent un potentiel de transition rapide (car déjà en partie opérationnel ou en développement).

Dans les territoires périphériques, il s'agit d'apporter une structure territoriale renforçant la position des zones qui disposent déjà d'une offre de mobilité attractive (gares...) et des secteurs où le développement des alternatives de transport est favorable; ceci par le biais d'une action

urbanistique cohérente / concertée et un développement massif des alternatives : réseaux de transports publics et cyclables. Par la force des choses, ces territoires s'inscrivent dans une transition plus lente car nécessitant des préalables pour pouvoir s'émanciper de la dépendance automobile.

Comme dans toutes les agglomérations, les reports modaux significatifs ne sont observés dans le Grand Genève que lorsqu'une double action est menée. Sans restriction au sens large de l'offre TIM en parallèle de l'amélioration de l'offre alternative, aucun report substantiel n'est observé depuis la voiture vers les autres modes. Les politiques combinant en parallèle ces leviers dissuasifs (régulation du stationnement, des vitesses et des capacités) et incitatifs (alternatives performantes et de qualité) sont les plus efficaces et portent leur fruit sur le long terme : les contraintes sont intégrées dans les habitudes de mobilité et les augmentations de l'offre TP et MD sont d'autant plus soutenues et couronnées de succès.

Les analyses menées dans le cadre de la stratégie multimodale permettent de ressortir les éléments de diagnostic suivants (non-exhaustifs) pour chaque PACA :

PACA RHÔNE

- Une demande en augmentation à l'écran Genève-Sud (+20 % à 40 %) largement alimentée par la zone d'Annecy (>50 %).
 - Une demande en lien avec le territoire de Valserhône qui augmente (couloir de Chancy – St-Julien +60 % - axe du pied du Jura (+150 %);
 - Le développement des réseaux TP structurants (ferroviaire, tram et BHNS) constitue une réponse tangible à la demande projetée en accès à Genève (~70 %), notamment depuis les couloirs de Chancy, St-Julien-en-Genevois et Veyrier;
 - Mais un important déficit d'offres alternatives au niveau du couloir du pied du Salève (Collonges, Annecy) et des périmètres du Mont-de-Sion (6'000 dépl/h au total) ainsi que du couloir du pied du Jura (900 dépl/h).
- **Renforcer les offres alternatives en lien avec le couloir d'Annecy.**

PACA CHABLAIS

- Une demande en (forte) augmentation (corrélée) au niveau des couloirs Thonon-les-Bains – Evian (+850 dépl/h) et surtout Thonon-les-Bains – Genève (+1'900 dépl/h), et relativement stable sur le couloir Thonon – Annemasse (+250 dépl/h).
 - Le LEX comme une réponse importante à la demande projetée (vers Annemasse, vers Genève) : 2/3 prise en charge (1'500 dépl/h à traiter).
 - Un déficit d'offre alternative sensible au niveau du couloir Thonon – Evian (2'000 à 2'500 dépl/h).
 - Des surcapacités routières importantes (+10'000 à +11'000 dépl/h).
- **Réallocation de l'espace routier pour des usages multimodaux.**

PACA ARVE

- Une demande en augmentation en provenance de la Vallée de l'Arve et du pied du Salève (sud +25 % à +30 %).
 - Une augmentation de +4'400 dépl/h vers Genève (+70 %) à gérer.
 - Le LEX et le réseau de tram constitue une réponse tangible à la demande existante et projetée en accès à Genève (~70 %), notamment depuis le couloir du pied du Salève;
 - Mais un important déficit d'offre alternative pour rallier Annemasse depuis la France (7'250 dépl/h).
- **Renforcer les offres alternatives en maillage au sein de la Vallée de l'Arve, et en rabattement vers Annemasse depuis la Vallée de l'Arve.**

PACA JURA

- Une forte croissance des déplacements vers Genève (+2'800 dépl/h, +60 %);
 - Mais aussi des déplacements tangentiels au pied du Jura, (+1'600 dépl/h, +60 %);
 - Le développement des réseaux TP (tram et BHNS) comme une réponse partielle à la demande projetée en accès à Genève (~60 %, environ 2'800 dépl/h à traiter);
 - Un important déficit d'offre alternative pour répondre aux besoins tangentiels au pied du Jura (2'400 dépl/h entre Divonne et St-Genis- Ferney - 600 dépl/h entre Divonne et Nyon)
- **Le besoin d'un axe fort cyclable tangentiel au pied du Jura.**

ENSEIGNEMENTS

Les constats par PACA ainsi que les premiers travaux de la stratégie mobilité multimodale 2050 permettent de dresser des orientations qui guideront la suite de réflexion. Réduire le nombre de déplacements au-delà du développement du télétravail semble difficilement envisageable. Il s'agit surtout de réduire les distances, changer les modes de transports et améliorer l'efficacité d'usage.

Réduire les distances des déplacements par un aménagement du territoire qui favorise les courtes distances

- Concentrer les développements des logements et des emplois dans les lieux bien desservis par les transports publics : « la bonne activité au bon endroit ».
- Renforcer la présence de services et commerces de proximité pour revaloriser des quartiers mixtes, vivants et agréables, notamment autour des gares.
- Travailler sur la qualité des espaces publics et la marchabilité du territoire en synergie avec les enjeux de végétalisation et de réduction des îlots de chaleur.

Offrir des alternatives pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle motorisée

- Améliorer l'offre ferroviaire comme ossature de la multipolarité d'agglomérations et envisager l'ouverture ou la réouverture de certaines gares/haltes.
- Développer l'offre de transport public urbaine et interurbaine, notamment pour répondre aux besoins de liaisons tangentielles.
- Accélérer le déploiement du réseau cyclable d'agglomération et en améliorer l'efficacité (axes forts).
- Rendre les déplacements en voiture individuelle motorisée moins attractifs.
- Envisager la réaffectation de capacités routières et de surfaces de stationnement pour d'autres usages.
- Différencier les solutions d'optimisation des capacités routières en fonction des typologies de territoires (urbain, périurbain, rural).
- Redéfinir les modalités d'usage de l'autoroute.
- Réduire l'attractivité du stationnement pour les véhicules motorisés.

Accompagner les évolutions technologiques du parc de véhicules publics et privés

- Soutenir l'évolution de motorisation de la flotte des transports publics.
- Développer le réseau public de bornes électrique et inciter les privés à le faire.
- Encourager l'innovation pour des véhicules moins émissifs.

Induire, motiver et accompagner les changements de comportements

- Tester des aménagements et des nouvelles modalités de gestion des voiries.
- Augmenter et diversifier les services de mobilité.
- Améliorer l'efficacité de la logistique urbaine.
- Travailler sur les normes sociales et l'imaginaire encore positif qui est associé à la voiture individuelle.

Seule une double action génère un réel report modal : augmenter l'attractivité du système alternatif TC et MD (« pull ») et réduire l'attractivité du système TIM (« push »)

DYNAMIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES ET CAPACITÉS D'ACCUEIL

L'estimation des capacités d'accueil des planifications en vigueur sur l'ensemble de l'agglomération a permis d'établir les enseignements suivants :

- Ce premier relevé des capacités d'accueil renseigne une capacité théorique d'environ 600'000 habitants d'ici à 2050, alors que le scénario haut de l'OST (demande) prévoit un apport maximal de 400'000 personnes à l'échelle de l'agglomération. [Figure 32](#)
- En 2050, 50 % de l'offre se situe en Haute-Savoie, 23 % dans l'Ain, 22 % pour le Canton de Genève et finalement 6 % pour le District de Nyon.
- Au niveau des grands territoires, elles seraient légèrement insuffisantes à Genève en 2050, et également dans le District de Nyon pour chaque horizon. Elles seraient largement excédentaires dans les territoires français.

Par une analyse de la répartition des capacités (offre) par type d'aire urbaine, on constate qu'il serait théoriquement possible d'accueillir l'ensemble de la population potentiellement attendue (demande) au sein des aires urbaines d'agglomération (régionale et centrale).

Cependant, il convient de noter qu'il existe d'importantes capacités au sein des aires villageoises, ce qui constitue un enjeu par rapport aux objectifs de la VTT

De cette lecture transversale découle l'opportunité de travailler avec les PACA sur une révision de la répartition des capacités d'accueil durant la phase suivante.

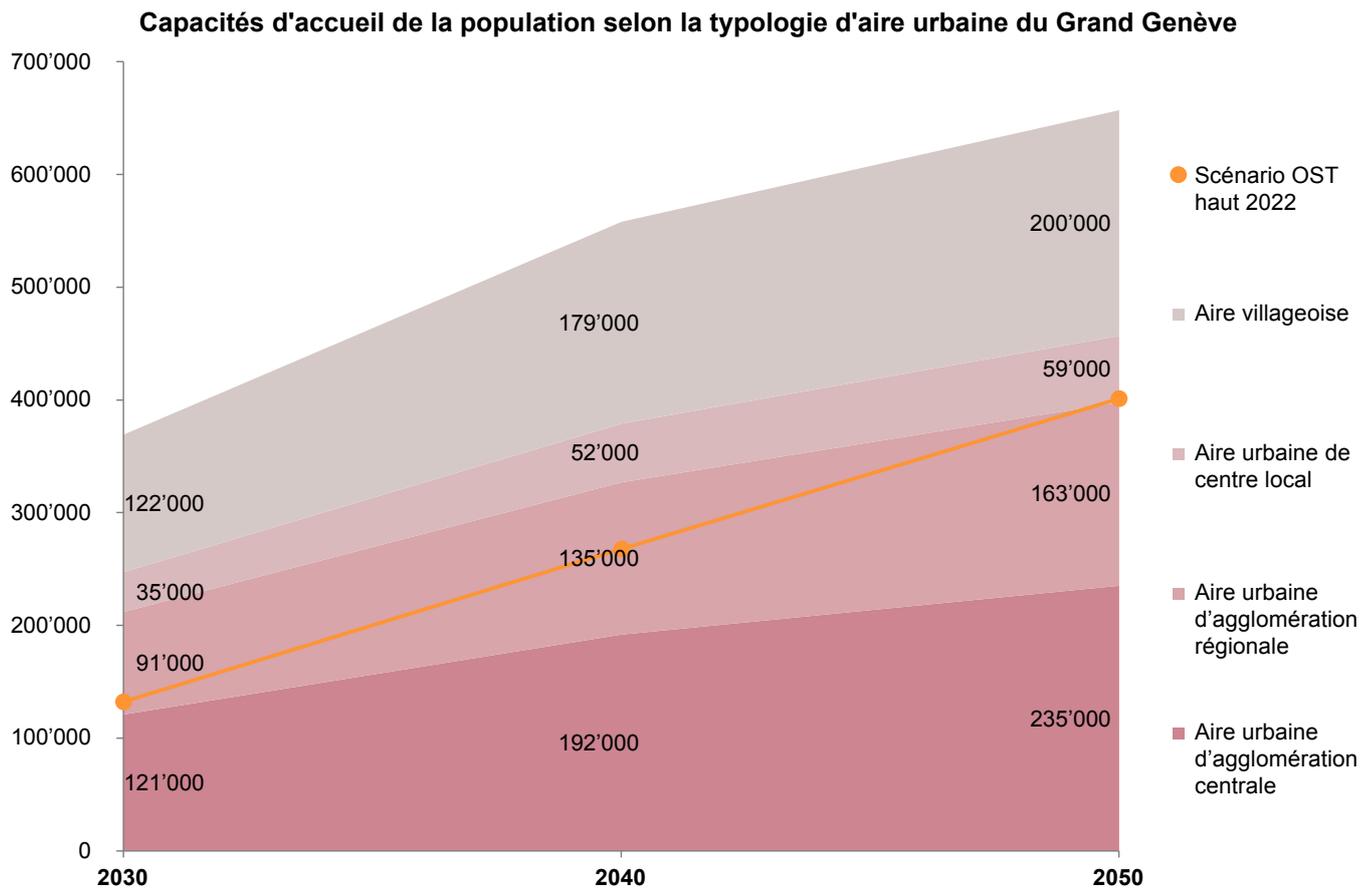
- **Quelles sont les zones au sein desquelles il faudra freiner, voire geler l'urbanisation ?**
- **Quelles sont celles où, au contraire, il faudra réaliser tout ce qui est possible, voire identifier de nouveaux potentiels d'accueil ?**

SYNTHÈSE DES ENJEUX

La synthèse suivante des enjeux a été présentée :

TERRITOIRE	CONSTAT	ENJEUX
Canton de Genève	Offre théorique pas suffisante, notamment après 2040	Sécuriser l'offre globale par une réinterrogation des capacités des projets urbains à long terme dont l'opportunité doit être confirmée ou infirmée par les objectifs de la VTT
Canton de Vaud	Offre théorique déficitaire, mais possibilité d'évolution du cadre réglementaire (A11) pour les horizons post 2036	Identifier de nouveaux potentiels cohérents avec les objectifs de la VTT
Parties Françaises	Offre théorique largement supérieure à la demande : une opportunité pour prioriser une urbanisation raisonnée en fonction des objectifs ZAN	Prioriser en fonction des objectifs de la VTT

Figure 32: Capacités d'accueil de la population selon la typologie d'aire urbaine du Grand Genève
(données de travail, en cours de révision)



PARTICIPATION CITOYENNE

LE RETOUR DES AMBASSADEURS SUR LES ATELIERS PACA

Les ambassadeurs de la démarche de concertation du Grand Genève ont salué la qualité et la quantité des « savoirs » mobilisés et priorisés durant les ateliers PACA. Ils ont relevé une grande technicité des interventions à la fois au niveau des territoires et des enjeux et problématiques. Ils ont également constaté la volonté d'agir avec un grand nombre de propositions et d'initiatives. Les ambassadeurs ont pleinement participé aux tables rondes des ateliers PACA et ont enrichi les discussions avec leurs apports.

Dans les moments de synthèse et de restitutions, ils ont manifesté quelques doutes sur la capacité des acteurs de passer de l'intention à l'action concrète. A leur avis, plusieurs enjeux majeurs manquent à l'appel. Si pour la majorité des PACA les équipes mandatés ont démontré dans leurs présentations l'importance de l'enjeu et se sont alignées avec les ambitions des citoyen.ne.s, ils sont dans une certaine mesure freinés par les autres participants aux tables rondes (élus, techniciens, spécialistes...) par divers réalités et des agendas divergents.

DES QUESTIONS SUR NOTRE CAPACITÉ D'ATTEINDRE À ATTEINDRE LES OBJECTIFS FIXÉS ?

Peut-on atteindre le zéro-émission net en 2050 en modifiant marginalement l'existant ? L'objectif de 2050 est-il compatible avec un modèle de croissance ? Pourquoi l'agriculture et le monde de l'entreprise ne sont pas représentés durant ces ateliers malgré leur importance sur le territoire ? Pourquoi la contrainte budgétaire et financière est-elle toujours un frein à la transition du territoire ? Pourquoi la voiture individuelle est-elle toujours au cœur de nombreux projets de mobilité ? Quid de l'effondrement de la biodiversité et de sa protection sur l'ensemble du territoire (et pas uniquement dans les lieux de « nature ») ?

Enfin, les ambassadeurs estiment que les démarches participatives ont un rôle important à jouer dans le développement de projets à toutes les échelles du territoire. Les ambassadeurs se demandent si les participants aux ateliers PACA se sentent réellement prêts à passer à l'action ?

UN CRI DU CŒUR DES AMBASSADEURS

Les ambassadeurs ont souhaité faire passer un cri du cœur : « Les citoyen.ne.s sont prêt.e.s et ne demandent qu'à agir et à contribuer en nombre et en diversité ». Ils appellent à la lutte contre la crise climatique et à la mise en place de mesures ambitieuses, concrètes et chiffrables. Ils demandent que le territoire de demain soit aménagé de façon juste, cohérente, inclusive et respectueuse des enjeux écologiques. Ils alertent au sujet du risque d'enlisement dans de lourdes procédures administratives et politiques.

Le Grand Genève a besoin d'une vision cohérente et systémique qui met en exergue ce à quoi devra ressembler notre territoire à zéro- émission net en 2050. À ce message, également porté lors de la séance des comités d'orientation politique, les ambassadeurs ont reçu les applaudissements de la salle.

LES CONTRIBUTIONS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE LÉGITIMÉES

L'appel à l'action et à la prise en compte de la voix des citoyens du Grand Genève a été appuyé par le collègue d'experts. Ces derniers ont eu un discours au plus proche des ambitions portées par les citoyens. Ils ont ainsi donné légitimité et résonance aux contributions des participants à la démarche de concertation et confirmé la nécessité de concevoir une vision territoriale transfrontalière qui place la barre à la hauteur de l'enjeu.

Enfin la présence des ambassadeurs a permis d'introduire un regard neuf et authentique, sur les objectifs et sur les débats menés lors des ateliers PACA.

ENSEIGNEMENTS PAR PACA

PACA RHONE

- Partie française: cibler les capacités en fonction de la synthèse des scénarios présentés; en particulier au sein des aires villageoises et centres locaux (en fonction des masses critiques minimales à garantir) et en identifiant les capacités à réaliser en priorité. L'offre TC et d'équipements actuels et futurs doit permettre d'orienter les réflexions.
- Partie Canton de Genève: se positionner sur les grandes opérations d'aménagement impactant la zone agricole et réfléchir à des alternatives en densification «vers l'intérieur».

PACA JURA

- Partie française : questionner la possibilité d'accueillir des nouvelles capacités sur les zones d'activités commerciales actuelles. Dans l'Ain (56 % du total), il y a un enjeu important à prioriser la réalisation des capacités potentielles, celles-ci étant excédentaires par rapport aux projections. Au global, 23 % des capacités sont en aires villageoises; la réalisation de ces capacités entrerait en conflit avec plusieurs objectifs environnementaux notamment.
- Partie Canton de Genève: travailler sur la répartition des nouvelles capacités d'accueil au sein des zones monofonctionnelles et ré-évaluer la capacité d'accueil d'emplois (risque de sur-offre)
- Partie Canton de Vaud: travailler à l'identification de nouvelles capacités dès 2036 le long du réseau ferré notamment.

PACA ARVE

- Partie française: tester ce que signifierait le zéro artificialisation brute en matière de capacités d'accueil (partout ou dans certains types d'aires urbaines, hors de la «ville des deux kilomètres»?) Au sein de la Vallée de l'Arve, la prise en compte de l'axe ferroviaire doit orienter les réflexions en plus de la typologie. Un enjeu central pour ce PACA sera d'identifier les capacités à réaliser en priorité, celles-ci étant essentiellement localisées en Haute-Savoie
- Partie Canton de Genève: alerte sur un manque de propositions pour l'identification de nouvelles capacités sans toucher aux espaces ouverts.

PACA CHABLAIS

- Partie française: répartition de la capacité d'accueil entre futurs habitants travailleurs pendulaires (vers Thonon / Genève, fonction de desserte TP) et habitants travaillant localement.
- Partie Canton de Genève: se positionner sur les grandes opérations d'aménagement impactant la zone agricole et réfléchir à des alternatives en densification «vers l'intérieur».

3.2. Collège d'experts

Le collège d'experts souligne la grande qualité du travail effectué par les groupements de mandataires des quatre PACA, Arve, Chablais, Jura, Rhône, allant au-delà des efforts et divisions disciplinaires d'une planification conventionnelle. Le collège d'experts a également détecté un effort louable de transparence au vu du partage des points d'incertitude et d'inquiétude.

PACA RHÔNE

L'équipe du PACA Rhône a travaillé à partir du socle hydrographique et géographique et a développé la notion de la trame amplifiée autour du Rhône et de ses affluents. Les idées autour de l'agroforesterie sont aussi à recommander, de même que l'inclusion des communautés et la considération des loisirs. Le socle péri-urbain et intra-urbain représente aussi un ressort intéressant, notamment en ce qui concerne la question des espaces verts de proximité, mais mérite des approfondissements. Du point de vue de l'urbanisation et du territoire des courtes distances : les principes sont intéressants et cohérents, tant dans la création de périmètres compacts, de la détermination des territoires intermédiaires, que du traitement des zones d'activités comme des quartiers.

Pourtant, le manque de masse critique pour la ville du quart d'heure dans les territoires intermédiaires a été identifiée avec pour postulat une densification ciblée pour créer de la mixité. Le travail effectué sur la ventilation passive des bâtiments est important et pourrait également inspirer les autres PACA. Enfin, les différents scénarii de développement du territoire et l'idée de tester et d'apprendre à l'échelle des quartiers sont à souligner.

PACA ARVE

Cette équipe a proposé plusieurs concepts. La notion de « Ville des 2km » cherche à concrétiser le territoire des courtes distances et oriente son développement. Le réinvestissement du patrimoine bâti est très intéressant et l'intention d'utiliser intensément le bâti existant avant de construire est certainement très vertueuse. La piste 1 « Éviter » (Éviter) comporte beaucoup de propositions intéressantes, dont il faut contrôler la faisabilité et la 2 « Shift » (Reporter) propose la réaffectation de voies autoroutières à un BHNS.

Par ailleurs, il faut souligner l'importance de considérer les politiques de mobilité au sein des entreprises sur le territoire, et de renoncer à tout nouveau projet autour de la voiture. De même, la thématique de la logistique dans la mobilité (nano-hubs, train-route etc.), à travers l'établissement de plans directeurs de logistique urbaine, est essentielle. La densification des ZAE- C en zones mixtes est proposée, à condition qu'elles se situent dans un périmètre de 2km des centralités. Enfin, un point intéressant à évoquer est la proposition d'organiser un réseau de « communs » à l'échelle de chaque village ville, et de recruter des pionniers dans des moments clés de leur stade de vie, ainsi que de faciliter la contribution citoyenne.

COMPOSITION DU COLLÈGE D'EXPERTS

Bruno Marchand, architecte urbaniste, professeur EPFL, président

Pierre Feddersen, architecte urbaniste, Zurich

Sonia Lavadinho, anthropologue et urbaniste, Seedorf

Marlyne Sahakian, sociologue, professeure UNIGE

Julia Steinberger, économiste environnementale, professeure UNIL

Hervé Froidevaux, économiste, consultant indépendant

Samantha Pedrini Rosenke, ambassadrice citoyenne

Jean Chassaing, ambassadeur citoyen

PACA CHABLAIS

Un grand travail d'ancrage dans la réalité territoriale du Chablais – notamment par un travail cartographique des signaux faibles de la transition en cours – a été effectué par ce groupement. Le socle hydrographique, les surfaces forestières, les infrastructures écologiques, les grands espaces agricoles et les zones humides sont identifiés comme des vecteurs essentiels à la transition. En parallèle, les éléments du patrimoine diffus d'une métropole de villages sont considérés comme essentiels au territoire. Le besoin de transversalité et d'un maillage des MD renforcé, l'amélioration de l'accès au lac et le développement des navettes lacustres, sont des propositions fortes de cette approche.

Une référence importante a été faite aux signaux faibles (les semis et les ancêtres), indiquant une transition déjà en cours; se pose dès lors la question de comment les soutenir et les accélérer? L'intérêt d'une sociologie des modes de vie est aussi souligné, afin de mieux comprendre comment s'organise la vie au quotidien, les rythmes du travail et des loisirs. Le sujet du (faible) sentiment d'appartenance des deux parties du territoire (France / Suisse) au Grand Genève a été abordé et la question du développement de l'attractivité des zones d'activités pour les entreprises et les employés et de prix des logements très différents a été posée de façon détaillée. Enfin, un focus détaillé sur l'autonomie alimentaire a été relevé.

PACA JURA

Ce groupement a effectué un grand travail méthodologique. La méthode repose notamment sur une logique d'hybridation très intéressante qui est certainement une bonne réponse tant à la complexité des problématiques actuelles qu'à la sectorialisation des domaines encore très souvent en vigueur. Par ailleurs, ce travail, très bien illustré, est aussi très didactique et pédagogique et constitue en cela un bel apport pour la transmission et la communication des bonnes mesures à appliquer et des bonnes pratiques à développer.

Il est aussi relevé l'importance de la carte de la décompression biotopique, constituée d'une représentation des milieux humides, des milieux forestiers, des grands espaces agricoles, entre autres, une carte qui est à la fois un socle naturel et originel du territoire et un vecteur essentiel de la transition. Il est aussi souligné l'intérêt de la carte sur la consommation et la production durable, afin de mieux comprendre l'impact des réseaux énergétiques et de recyclage sur l'organisation du territoire. Travailler avec et malgré l'existant est aussi une bonne piste, tout en amplifiant l'importance du vivant - duquel toute vie dépend. L'économie circulaire a enfin toute sa place dans cette analyse, avec la mise en valeur de la circularité vis-à-vis notamment des matériaux, de l'énergie et de l'alimentation.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

En plus des appréciations des apports des différentes équipes en charge des PACA, le collègue d'experts a émis une série de considérations générales, environnementales, sociales et économiques. Ainsi, et à la hauteur des défis environnementaux posés de nos jours, la question centrale des écosystèmes a été relevée. En effet, de même que les espèces qu'ils abritent, ceux-ci ne sont jamais isolés, mais plutôt en connexion et interaction avec d'autres systèmes. Pour que le Grand Genève soit un hôte adéquat du vivant non-humain, il faut donc éviter de penser en termes de zones purement géographiques, mais en termes de fonctionnement écosystémique.

Il a aussi été souligné que, dans le cadre des impacts du réchauffement climatique, les corridors de biodiversité prennent une importance toujours plus grande, car les espèces vont chercher à se déplacer. Les nouvelles conditions doivent ainsi être considérées pour l'habitat et la mobilité mais aussi pour la biodiversité. Toujours selon la même optique, il serait judicieux de préparer à l'avance les nouvelles niches pour certaines espèces et écosystèmes.

De façon générale, les impacts environnementaux sont liés à la consommation. De façon à ce que la vision territoriale d'avenir soit compatible avec les limites planétaires, il faut donc réduire d'une façon générale la consommation (d'énergie, de matériaux, de surfaces, d'eau ...), et, par conséquent, réduire les inégalités sociales. Il conviendrait donc d'ancrer la sobriété dans le tissu territorial.

En termes sociaux, comment concevoir et expérimenter le changement? Cette question est centrale. Elle implique la nécessité de dépasser le changement à titre individuel, car une transformation de notre société ne viendra pas si l'on dépend de personnes privilégiées qui, à titre individuel, feront les « bons choix ». Il est essentiel aussi de prendre en compte à la fois des changements matériels et des valeurs – par la communication, le dialogue, des moments de partage et de débats, ou encore des moments de réflexivité.

Il y a aussi le besoin d'intégrer la justice sociale – qui ne peut être décorrélée de la question de la transition écologique – et la diversité des personnes et des pratiques. Cela implique d'aller plus loin que la consultation citoyenne, et d'assurer une implication citoyenne dans le déploiement de projets, d'initiatives, etc. Il serait intéressant d'expérimenter de nouvelles solutions et de donner la possibilité à divers collectifs de tester des pistes prometteuses dans des laboratoires grandeur nature.

Enfin, il est fondamental de prendre en compte l'entier de l'écosystème économique. Il faut intégrer dans les visions et planifications territoriales les grands dépôts logistiques, indispensables pour alimenter la logistique urbaine plus fine, les usines de recyclage, qui ont besoin de grandes surfaces pour fonctionner, et des usines de production de semi-conducteurs indispensables au télétravail, etc. Il est certes important de préserver et développer l'échelle locale, mais il faut aussi considérer qu'au niveau global, on continue de se fournir à l'international, pour l'essentiel de nos biens. Il faut prévoir la ré-industrialisation, qui permet d'éviter la logistique globale, et d'une façon générale, il faut être inclusif pour l'économie aussi.

3.3. COMITÉS D'ORIENTATION POLITIQUE

Cette partie présente, tout d'abord, les éléments saillants des discussions lors des COPOL par PACA et dans un second temps, les éléments abordés lors de la table-ronde réunissant élus du territoire et membres du Collège d'experts

Avant d'être invités à participer au Comité d'Orientation Politique, les élus représentant les différentes collectivités territoriales du Grand Genève.

RESTITUTION COPOL PACA RHONE

Les discussions lors du comité d'orientation politique du PACA Rhône ont soulevé les éléments suivants.

DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

L'approche par scénario est intéressante car elle permet de mettre en perspective des modèles théoriques de développement avec les capacités réelles des collectivités locales à maîtriser la croissance spatialisée.

Scénario 1

Poursuite du projet territoire actuel

Ce scénario est considéré comme le plus réaliste car il s'appuie sur des orientations longuement négociées dans le cadre des différentes générations de Projets d'agglomération. En revanche le constat est que celui-ci n'a pas permis le rééquilibrage souhaité dans la répartition des emplois et des logements de part et d'autre de la frontière.

Scénario 2

Hypercentralisation

Ce scénario est considéré comme difficilement réaliste, tant dans la capacité de Genève à augmenter encore la densification de sa couronne urbaine que dans celle de la partie française à limiter la croissance de ses territoires intermédiaires. Il risque d'aller à l'encontre de l'objectif de rééquilibrage des emplois entre les territoires de l'agglomération.

Scénario 3

Multipolarité augmentée

Ce scénario présente un risque très important de fuite en avant vers une plus grande dispersion de l'urbanisation et est donc peu souhaitable. En revanche, certains principes issus de ce scénario sont à approfondir notamment le renforcement de bassins de vie « multifonctionnels » autour de centralités périphériques déjà constituées (exemple Valleiry ou à Collonges/Péron/St-Jean de Gonville.)

Il s'agirait donc de s'orienter vers un scénario « composite » dans lequel :

- Les efforts visant à densifier l'agglomération centrale sont maintenus voire amplifiés,
- Le développement urbain dans les espaces intermédiaires ne disposant pas d'équipements ni de desserte en transports publics structurants sont drastiquement limités, sans pour autant laisser « mourir » les villages,
- Les centralités périphériques disposant d'un potentiel de basculement vers un fonctionnement plus urbain, notamment autour des gares (ville des courtes distances) font l'objet de politiques de densification en recherchant la compacité et le développement d'équipements et de services, en lien avec leurs bassins de vie locaux.

Cette approche par scénarios ne doit toutefois pas ignorer les enjeux liés aux différentiels socio-économiques induits par la frontière et qui doivent aussi être adressés dans le cadre de la démarche :

- La difficulté de loger les actifs à proximité de leurs lieux de travail et le risque que les pendulaires ne viennent de territoires de plus en plus périphériques, en dehors de l'agglomération.
- La difficulté pour les commerçants genevois de produits locaux de pérenniser leurs établissements dans un contexte de forte concurrence.
- Ces constats posent de façon plus générale la question de la croissance économique du Grand Genève : est-elle vraiment un atout pour le territoire ? et des moyens à mettre en œuvre pour pallier aux effets négatifs induits par cette attractivité du territoire (péréquations financières à rechercher à l'échelle transfrontalière).

MESURES D'URGENCE

Le principe de mesures urgentes et rapides à mettre en œuvre interroge au regard de l'ambition posée pour le territoire à l'horizon 2050 :

- Même avec une volonté politique forte, le système politique actuel (notamment en Suisse) ne permet pas de s'affranchir du principe de l'acceptabilité par la société civile. Les processus décisionnels ralentissent même les solutions que l'on considère comme « urgentes » ou « faciles à mettre en œuvre » (recours juridiques, référendums, etc.).
- Au-delà des mesures portant sur l'aménagement du territoire en tant que tel, il faut agir sur le levier de la participation citoyenne en « emmenant » la population et les acteurs économiques du territoire (notamment les agriculteurs) dans une dynamique commune et partagée, notamment autour de la valorisation des ressources locales.
- Les mesures d'urgence sont jugées secondaires par certains face aux besoins de planification des infrastructures (transports publics, mobilité douce, espaces publics, énergie, etc.) qui permettront de réaliser la transition écologique sur le long terme.
- Les mesures visant à diminuer drastiquement les kilomètres parcourus en voiture individuelle ne sont jugées crédibles qu'à condition qu'une offre alternative soit proposée (or celles-ci seront très coûteuses). Cela semble irréaliste pour les espaces périphériques et ruraux.

FOCUS

De manière générale il convient de privilégier les focus qui présentent de réels leviers d'action pour accompagner la transition écologique et éviter de perdre du temps sur les secteurs sur lesquels des démarches sont déjà existantes.

- Le focus Saint-Julien-en-Genevois est un secteur stratégique qui pose des questions structurelles en terme d'aménagement du territoire. L'accompagnement de ce secteur vers la transition écologique nécessitera des investissements financiers très importants.
- Le focus Valleiry devrait se concentrer sur les moyens à mettre en œuvre afin de développer le territoire des courtes distances dans les petites villes périphériques, notamment d'identifier les masses critiques à atteindre et le type d'équipements et de services nécessaires afin de structurer les bassins de vie. Il s'agit de ne pas limiter le focus à Valleiry, mais l'étendre à d'autres localités (Viry, Péron, etc.).
- Le focus Vallon de l'Aire n'est pas forcément prioritaire car il existe déjà des projets, certains réalisés (parc linéaire de l'Aire) ou en cours de programmation (sur la partie française).

RESTITUTION COPOL PACA ARVE

Les discussions lors du comité d'orientation politiques du PACA Arve ont soulevé les éléments suivants.

DIAGNOSTICS ET ORIENTATIONS

- Les élus ont été surpris que la proposition soit aussi éloignée de la notion de la ville des 2 kilomètres.
- La problématique du rééquilibrage emploi-logement n'étant pas abordée par ce groupement, ce point a été soulevé dans la discussion, avec une interrogation quant à la manière de rétablir un équilibre côté français, tout en reconnaissant que le canton de Genève joue un rôle positif de locomotive pour toute la région.
- Concernant les thématiques d'économie de sol et de mutualisation, le potentiel de regroupement des compétences des industries du décolletage dans un seul endroit est relevé.
- Une alerte a été émise concernant le potentiel effet rebond lié au télétravail.

FOCUS

- Le focus Annemasse - ZAE Mont-Blanc est jugé essentiel pour tester la nécessité de réindustrialiser ce type d'espaces.
- Le focus Salève - Monnetier/Mornex et Sierne a été apprécié. Il requestionne la réouverture des gares, notamment celle de Mornex, les dessertes et les rabattements, ainsi que l'Arve et l'A40 comme éléments de coupure pour la traversée.
- Le focus Reignier-Esery interroge sur la typologie de commune bicéphale gare-centre ville. Il ne faut pas créer un 2^e centre-ville autour de la gare.

REMARQUES GÉNÉRALES

Les remarques suivantes témoignent des interrogations et des éléments à traiter selon les élus :

- Le développement économique de Genève et son impact sur l'équilibre et la cohésion sociale du territoire questionne.
- L'interconnexion entre les focus interroge.
- La nécessité de considérer la ressource en eau, notamment l'Arve comme opportunité pour améliorer la qualité de l'eau et son utilisation a été évoquée.
- La crainte de rester dans la superficialité du sujet a été émise. L'évaluation du bilan carbone des orientations et l'atterrissage des intentions sur des mesures concrètes dans le projet de territoire sont énoncés comme nécessaires.
- La nécessité d'aborder la contradiction entre le paysage ressource et le paysage récréatif a été soulevée.
- La faisabilité de la préservation des stocks de carbone organique dans les sols a été questionnée (Quels outils de recensement et réglementaires ? Quels leviers ?)
- Le besoin d'une analyse montrant quel type de développement et quel type d'aménagement peut-être accepté sur le territoire est relevé.
- La question du différentiel du taux de vacance de logement entre le canton de Genève et le Genevois français est abordée ; même s'il est probablement surestimé en France.
- L'objectif d'autonomie alimentaire pour le PACA ne semble pas réaliste, et probablement pas souhaitable en raison de la vocation d'élevage du territoire.

RESTITUTION COPOL PACA CHABLAIS

Les discussions lors du comité d'orientation politiques du PACA Chablais ont soulevé les éléments suivants.

DIAGNOSTICS ET ORIENTATIONS

- Un territoire agro-sylvo-politain qui produit des services écosystémiques et une condition métropolitaine très spécifique au Chablais (ou territoire « hydro-politain »)
 - Si ce socle de la transition est considéré comme pertinent, il n'y a pas de convergence sur la manière de traiter ce « socle ressources », certains considérant les particularités forestières, aquatiques et agricoles caractéristiques du territoire comme une ressource clé pour contrebalancer les parties du territoire économiquement attractives (Genève – Thonon), d'autres soulignant que le Chablais n'a pas pour vocation d'être une réserve pour le territoire élargi. Pour ces derniers, tout en proposant/valorisant des services écosystémiques et des lieux apaisés et frais, il reste nécessaire de réduire les flux et de renforcer les activités économiques locales pour rééquilibrer le territoire.
 - La question de l'autonomie / la souveraineté alimentaire, et plus largement les circuits courts sont considérés comme pertinents, mais devraient être envisagés à l'échelle du Chablais au sens large, jusqu'à Saint Gingolph (au-delà des limites du Grand Genève, sans scinder le territoire du SIAC), ou même au-delà (Grand Genève élargi, SIAC inclus).
 - Une métropole de villages : Quelle type d'urbanité le Chablais peut-il construire ?
 - Pour certains élus, il est nécessaire de penser structurellement et à différentes échelles le rééquilibrage habitants / emplois / services, pour contribuer au territoire des courtes distances en le contextualisant (Thonon, Genève, et le « pôle élargi » Bons-en-Chablais- Machilly –Douvaine). Les propositions faites autour de la reconversion/diversification des programmes dans les zones industrielles et commerciales pourraient être approfondies.
- Le développement des mobilités douces / TC doit être pensé en soutien à ces options :
- Des nouveaux équilibres territoriaux = régénération diffuse et densification stratégique.
 - Les élus convergent sur le fait que la mise en œuvre de la transition va affecter les projets existants ou futurs, conçus sans objectif climatique précis, et sur la nécessité d'une densification qui doit être stratégiquement ciblée / caractérisée pour la situation au regard des enjeux de TE.
 - La question des déplacements est considérée centrale, structurante pour tous les autres thèmes à traiter. La ville des courtes distances, ou du ¼ d'heure, devrait être pensée en ¼ d'heure à vélo et pas seulement à pieds, compte tenu de l'urbanisation dispersée (métropole de village / hameaux élargis).
 - Les élus considèrent que les notions d'économie circulaire, de courtes distances et de résilience telles qu'abordées donnent des pistes pour relocaliser des activités sur le territoire local à condition de travailler dans un bassin de vie suffisamment large pour être localement et régionalement pertinentes.
 - La pertinence des échelles des circuits courts devra être précisée selon proposition travaillée, site par site ou de manière structurelle.

FOCUS

- Les focus ont été présentés brièvement et n'ont pas généré de remarques spécifiques.

REMARQUES GÉNÉRALES

- De manière générale, les élus ont formulé un intérêt pour la présentation du contexte chablaisien, notamment la question de la transition culturelle déjà en cours (semis et ancêtres), avec la nécessité de poursuivre le travail afin de le compléter au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

RESTITUTION COPOL PACA JURA

Les discussions lors du comité d'orientation politiques du PACA Jura ont soulevé les éléments suivants.

DIAGNOSTICS ET ORIENTATIONS

- De manière générale, l'approche proposée pour le diagnostic est jugée pertinente et intéressante.
- Les élus s'interrogent sur la manière dont les arbitrages seront réalisés entre les PACA, notamment quant au positionnement des infrastructures génératrices de nuisances et bénéficiant à l'entière du Grand Genève. L'équilibre et l'équité entre les différentes parties de l'agglomération doivent être prises en compte.
- Les questions posées par la croissance démographique de l'agglomération en fait un enjeu primordial de la démarche. Sans une réflexion sur la manière d'accueillir ou non cette croissance, les infrastructures risquent d'arriver à saturation. Il y a donc un équilibre à trouver pour permettre d'accueillir une population croissante sans détériorer la qualité de vie et les biotopes, cela devra certainement passer par une évolution des modes de consommation.

FOCUS

- Focus Saint-Genis-Pouilly – Meyrin : le périmètre du focus est jugé pertinent car il permet de réfléchir à la manière de relier les territoires de part et d'autre de la frontière.
- Il invite également à réfléchir au modèle de développement urbain de ces dernières années basé en grande partie sur la maison individuelle. Un avertissement est toutefois lancé quant aux réflexions sur la place à accorder à la voiture à l'avenir ; ce territoire étant un point de passage important vers les régions moins centrales de l'agglomération, il risque d'être impacté par le trafic motorisé. La réflexion devrait porter sur la réduction du trafic individuel motorisé et ses nuisances.
- La façade aéroportuaire : Si le focus traite des effets de l'aéroport sur l'urbanisation il devrait inclure Versoix. De manière plus générale, la question des nuisances induites par les infrastructures (autoroute, aéroport, décharge, etc.) devrait être incluse.

REMARQUES GÉNÉRALES

Le travail sur les focus devrait permettre une réflexion sur les effets de fractures :

- Notamment les fractures entre zones agricoles et zones urbaines à forte densité. Ce genre de fracture est parfois accentué par l'effet frontière (à l'instar de Saint-Genis-Pouilly), ou au contact d'espaces naturels protégés (comme sur le delta de la Promenthouse).
- Mais également les fractures de niveau de vie et de niveau de service (dont l'offre en transport public), qui sont induites directement par l'effet frontière.
- Il est également important d'aborder les enjeux liés au tourisme et aux loisirs, et de leurs impacts en matière de mobilité.
- Les élus ont insisté sur la nécessité de se concentrer sur les actions et activités qui (re)créent du lien entre les populations et sur la difficulté à mettre en œuvre des actions rapides sans accentuer le travail d'information et d'échange avec la population.
- La pertinence des échelles d'intervention, et leur articulation a été discutée. En effet, les enjeux communaux ou régionaux ne sont pas nécessairement les mêmes selon l'orientation proposée, l'objet stratégique ou la politique publique traités (exemple de la densification autour des gares, pertinente au niveau global, mais à incidences délicates, voire non souhaitées au niveau local, ou exemple du développement de l'aéroport de Genève qui crée des nuisances locales malgré ses incidences économiques globales, ou encore des thématiques de l'énergie et de la mobilité qui peuvent être travaillées à l'échelle du Chablais et du Grand Genève selon des objectifs complémentaires).
- Par ailleurs, il a été demandé que dans la suite des travaux une vérification des incidences locales de processus et projets globaux soit conduite, en incluant des études environnementales le plus en amont possible.
- Les élus ont plutôt constaté avec satisfaction que la mise en œuvre de la transition écologique, selon les orientations proposées, permettrait de limiter les extensions abusives et l'étalement urbain constaté jusqu'ici, celui-ci ayant fait perdre les substances foncières, architecturales des sites chablaisiens.

ENSEIGNEMENTS POLITIQUES D'ÉCHELLE GRAND GENÈVE

LE SOCLE DU VIVANT : ÉLÉMENT FONDATEUR DE LA VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE

Les élus ont parlé de la démarche comme d'une opportunité pour mieux comprendre notre territoire, en particulier le socle du vivant qui inclut les écosystèmes naturels et les espaces à préserver. Ils ont souligné l'importance de promouvoir des actions en faveur du vivant et de favoriser la création des conditions propices. En somme, la démarche de révision du projet de territoire engagée est une occasion pour soutenir la préservation du vivant et de l'environnement.

L'EXISTANT, PRENDRE SOIN ET RÉGÉNÉRER

L'existant est vu comme un élément clé dans nos efforts pour agir en faveur de la transition écologique et pour prendre soin des habitants. Dans cette logique, les élus ont souligné l'importance d'inclure les habitants dans les réflexions de la planification territoriale, en plaçant le plancher social au même niveau que le plafond écologique. Les élus ont également signalé la nécessité de tenir compte du bien-vivre ensemble et de la dimension sociale, évoqués par la participation citoyenne.

Par ailleurs, il est essentiel d'exploiter les opportunités et le potentiel offerts par la réutilisation et le réemploi. Les limites des compétences institutionnelles doivent également être reconnues, notamment en raison des différences dans les droits du travail entre la France et la Suisse.

L'appel à un rééquilibrage dans la répartition des logements et des emplois, objectif poursuivi de longue date par le projet d'agglomération, est encore une fois formulé.

LA NOTION DE PROXIMITÉ. ÉLOIGNEMENT HABITATION / EMPLOI

La notion de proximité est essentielle pour assurer l'équilibre entre les zones d'habitation et d'emploi. Les élus ont invité à mieux se connaître et à revaloriser l'existant. Ils ont souligné l'importance d'avoir une structure de mobilité exemplaire, mais ont rappelé le risque que cette dernière encourage à s'installer plus loin.

VERS UNE ÉQUITÉ ENTRE LES TERRITOIRES

Les élus ont appelé à élargir la réflexion sur un développement qui tient compte des enjeux de la transition écologique et du développement des deux côtés de la frontière. Ils ont insisté sur l'importance de préserver un équilibre dans le développement de Genève et des régions voisines, en veillant à ce que les besoins de chacun soient pris en compte de manière équitable. Ils ont également souligné l'importance de profiter des avantages de cette région privilégiée pour retrouver un équilibre durable, en privilégiant les 10 objectifs de la Charte de Grand Genève en transition.

MESURES D'URGENCE

- Pour les élus, les mesures d'urgence sont des outils à court et moyen terme indispensables. Les élus invitent à l'action rapide et aux mesures contraignantes.
- Les mesures d'urgence sont des choix cruciaux à faire pour les élus, qui encouragent à rester positifs et à poursuivre le virage amorcé. Selon eux, il est important d'aller de l'avant et de mettre en œuvre les actions nécessaires.



4. CONVERGENCES

Plusieurs convergences peuvent être observées sur la base des résultats de la phase Diagnostic critique et orientations. Ces convergences sont fondées sur les pistes d'orientation énoncées par les équipes PACA ainsi que par les mandataires des études et des démarches transversales. Elles ont été discutées lors des ateliers PACA, approfondies lors de la journée de mise en commun et reprises lors des restitutions du collège d'experts.

Les convergences sont regroupées selon quatre axes thématiques qui formeront la base de la version 0 concept (v0) de la vision territoriale. Elles fournissent le cadre pour répondre aux dix objectifs de la Charte Grand Genève en transition (janvier 2023) et aux cinq orientations formulées par la Feuille de route pour une vision territoriale transfrontalière (décembre 2021). Ces convergences sont également à rapprocher des premiers enseignements de la Stratégie mobilité (Cf. pp. 48-49).

LE MÉNAGEMENT DU TERRITOIRE – LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

Ce premier axe met l'accent sur l'inversion de la logique qui doit prévaloir en aménagement du territoire : c'est d'abord le territoire, dans sa dimension écosystémique, qui doit être pris en considération et seulement ensuite les activités humaines qu'il accueille. Selon cette approche, le développement urbain est pensé à partir des espaces ouverts ; ceux-ci étant envisagés en tant que valeur à préserver et à renforcer pour leurs qualités intrinsèques, plutôt qu'en tant que contrainte ou pour leur seule utilisation fonctionnelle. Le terme de « socle du vivant » désigne l'ensemble de ces ressources qui doivent désormais constituer le fondement de tout projet de territoire ; ce socle s'apparente à un écosystème global dont les composantes ne peuvent être considérées de manière sectorielle.

PREMIÈRES ORIENTATIONS QUI FONT CONSENSUS

L'hydrographie, les cours d'eau et leurs affluents comme première entrée pour structurer le territoire.

Les rivières et leurs affluents forment une trame qu'il s'agit de renforcer en lui donnant davantage d'épaisseur. En donnant plus de place à la nature, l'amplification de cette trame est un levier pour l'adaptation du territoire aux changements climatiques.

→ Exemples : la trame amplifiée du PACA Rhône, le socle agro-sylvo-politain du PACA Chablais et la décompression biotopique du PACA Jura.

Le paysage, la nature et la biodiversité à reconsidérer.

La charpente paysagère, le maillage des espaces ouverts, les surfaces à haute valeur écologique, ainsi que les connexions entre celles-ci, doivent structurer tout projet de territoire. Leur prise en compte dans les pesées d'intérêt et les arbitrages doit être renforcée.

→ Exemples : Le concept d'hybridation du PACA Jura, la préservation de la trame verte du PACA Rhône.

L'agriculture et le sol, un enjeu à part entière de la planification.

Ménager le territoire passe par une intégration pleine de l'espace agricole et des sols comme des domaines à prioriser dans la planification. L'agriculture contribue à recréer des circuits d'approvisionnement plus locaux. Les sols agricoles sont parallèlement mis à profit en vue d'une séquestration carbone. Enfin, plusieurs équipes (PACA Rhône et PACA Arve notamment) proposent de privilégier l'agroforesterie pour augmenter la résilience aux changements climatiques. Les multiples fonctions de l'espace rural nécessitent une meilleure prise en compte.

La sanctuarisation VS l'accès aux espaces naturels.

La priorisation du vivant passe aussi par une protection stricte de certains espaces à forte valeur écologique. Parallèlement, la demande importante pour des espaces de délasserment en pleine nature ne va pas faiblir, d'autant qu'elle est une résultante de la densification et de l'accueil de nouvelles populations. Il est par conséquent nécessaire d'identifier des espaces dans lesquels des usages de loisirs peuvent être privilégiés, des espaces largement épargnés de la fréquentation pour des raisons de biodiversité et des espaces dans lesquels ces différents usages peuvent coexister, voire se renforcer, lorsque des trames vertes, bleues ou brunes sont conjuguées à des réseaux de mobilité douce.

→ Exemples : Conservation de certaines zones humides du PACA Chablais, principe de décompression biotopique du PACA Jura

LA RÉGÉNÉRATION DU TERRITOIRE – LA GESTION DE L'EXISTANT

Le deuxième axe thématique met l'accent sur le nécessaire remaniement profond des territoires urbanisés « déjà là » ou en cours d'urbanisation. Il aborde la question du développement vers l'intérieur et de la régénération de l'existant pour adapter les territoires aux défis de la transition écologique. L'existant, qu'il s'agisse de bâtiments, d'infrastructures ou d'espaces non bâtis, représente une réserve stratégique pour limiter et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un projet, quel qu'il soit, ne doit pas seulement limiter la consommation des ressources qu'il induit, mais doit surtout chercher à régénérer et produire des ressources, comme les énergies renouvelables, la pleine terre, les eaux, etc.

PREMIÈRES ORIENTATIONS QUI FONT CONSENSUS

Le patrimoine bâti à réhabiliter.

Les projets de réutilisation du bâti doivent promouvoir une culture du bâti de qualité, tout en satisfaisant des standards élevés de performance énergétique. Un important travail de recensement doit être conduit pour identifier des sites potentiels de reconversion. Ce principe peut s'appliquer à la revitalisation des friches ou à la densification du tissu pavillonnaire.

→ Exemples : Occupation temporaire du PACA Rhône, réutilisation des ZAEC du PACA Arve, diversification des zones monofonctionnelles du PACA Jura.

Les territoires intermédiaires à repenser dans leur organisation.

Comment faire évoluer ces espaces qui ont connu un fort développement résidentiel mais qui demeurent très peu mixtes et très mal desservis par les transports publics ? Les réponses à cet enjeu au cœur des interrogations des quatre groupements PACA sont loin d'être évidentes. La densification ciblée et la mixité des usages sont des pistes qui nécessitent l'atteinte d'une « masse critique » (pour que des services de proximité puissent y prendre place) : ce développement doit être soigneusement encadré pour limiter l'étalement urbain, notamment en redimensionnant cas échéant des zones constructibles.

- Exemples : La mixité pour assurer la conservation de la population pour le PACA Chablais, les périmètres compacts du PACA Rhône.

La ville à ensauvager.

Plus que jamais, le végétal apparaît comme un moyen d'adapter la ville au réchauffement climatique, en créant des îlots de fraîcheur, et de lutter contre l'effondrement de la biodiversité. Beaucoup d'équipes proposent de planter massivement et de multiplier ainsi la canopée, c'est-à-dire la couverture en arbres.

- Exemple : La nature en ville du PACA Arve, les espaces verts d'hyper proximité du PACA Rhône.

Des infrastructures routières à repenser dans leur usage.

Les changements attendus des parts modales appellent à repenser dès à présent l'usage des infrastructures, pour les affecter également aux transports publics et /ou à la mobilité douce.

- Exemples : Réversibilité de l'autoroute du PACA Chablais, changement d'usage des infrastructures pour les PACA Arve et PACA Rhône

Le maillage des itinéraires piétons et cyclables à compléter et le réseau des transports publics à améliorer.

Les centres urbains doivent être réorganisés pour réduire les distances et encourager en priorité les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun. Cette orientation implique un important travail sur l'espace public, la redistribution des voiries pour donner plus d'espace aux piétons et cyclistes avec des itinéraires adaptés, des parcours plus attractifs pour les transports publics, la création de transports publics locaux, une meilleure liaison avec les gares (rabattement), une fréquence accrue et une amplitude horaire élargie pour les transports publics.

- Exemples : itinéraires mobilité douce du PACA Rhône, potentiel de report modal dans les territoires périurbains du PACA Jura

Privilégier la compacité et l'intensification des zones bâties.

En aménagement du territoire et en urbanisme, ce principe est depuis longtemps mis en avant pour limiter l'étalement urbain et préserver les espaces agricoles et naturels. Or, il convient, plus que jamais, de privilégier, lors de projets de densification, la qualité urbaine (soit l'attention à la présence du végétal, à l'apaisement des rues, à des espaces publics et verts en suffisance, aux formes bâties, etc.) : c'est à ce prix que la compacité et l'intensification pourront être acceptées socialement.

- Exemple : Principe de compacité du PACA Arve, densité minimale du PACA Rhône

RÉINVENTER LE LOCAL – LA PROMOTION DE LA CIRCULARITÉ

Le troisième axe thématique porte sur la mise en avant de la centralité comme un moyen de réduire le déplacement, ou tout du moins le déplacement en TIM, en particulier de longue distance. Il invite à repenser notre rapport au voisinage et à mettre en œuvre les principes de circularité, c'est-à-dire de consommation sobre. Cet axe englobe donc une réflexion sur l'évolution des modes de vie, qui impliquent un rapport renouvelé à l'environnement, notamment à la nature de proximité. Il s'impose comme une condition incontournable de la décarbonation.

PREMIÈRES ORIENTATIONS QUI FONT CONSENSUS

Le local et la proximité comme levier de la décarbonation des mobilités.

L'amplification de la vie locale contribue à réduire les distances parcourues par les habitants. Elle se concrétise,

bien évidemment, par davantage de mixité fonctionnelle, c'est-à-dire par l'intégration des services et aménités du quotidien pour offrir une qualité de vie de proximité.

- Exemples : la ville des 2 km du PACA Arve, les communautés rétablies et renforcées du PACA Rhône

Le local et la proximité comme opportunité pour un ancrage social renforcé.

Développer vers l'intérieur et intensifier les usages permet de fabriquer une ville plus vivante, plus amène, plus porteuse de liens. Le territoire des courtes distances influence les modes de vie.

- Exemple : création d'une nouvelle urbanité de proximité du PACA Chablais

Des ressources locales et renouvelables à promouvoir.

Prioriser et promouvoir les circuits courts permet de favoriser les ressources locales. Cette orientation concerne tout autant l'agriculture (produits locaux), l'énergie (production locale et décentralisée d'énergie renouvelable, synergies pour l'utilisation des rejets de chaleur) que les matériaux de construction (économie circulaire, écologie industrielle, métabolisme urbain).

→ Exemple: les potentiels de réemploi et la production d'énergie renouvelable du PACA Jura

Des espaces publics de qualité pour donner envie aux passants de s'attarder.

Réinvestir l'existant passe également par une attention renforcée aux espaces publics qui favorisent la vie sociale. Les espaces publics apaisés et sécurisés encouragent les modes doux. Cette revitalisation des centres urbains peut être facilitée par des aménagements provisoires.

→ Exemple: test de fermeture de rue du PACA Rhône

FAIRE VITE ET ENSEMBLE LE TERRITOIRE - LES OUTILS ET LA MISE EN ŒUVRE

Ce quatrième axe thématique concerne les enjeux méthodologiques. Il vise une mise en œuvre rapide de la vision territoriale et se concentre sur le renouvellement des pratiques et des outils. L'adaptation des modes opératoires doit permettre un infléchissement rapide de la situation. Il passe par un partage des objectifs de la transition par les acteurs et les habitants, puis l'élaboration d'un plan d'actions clair et réalisable. Il est donc question ici d'adopter des approches innovantes pour répondre aux défis de la transition écologique et sociale, et accompagner les changements culturels nécessaires pour permettre de travailler de manière plus collaborative, créative et radicale, en encourageant notamment l'expérimentation et l'adaptation continue.

PREMIÈRES ORIENTATIONS QUI FONT CONSENSUS

Un nouveau cadre réglementaire à poser.

Il s'agit ici à la fois d'exploiter les marges du cadre légal et d'identifier les points de blocage pour engager les modifications de ce cadre légal.

→ Exemples: faire évoluer les réglementations en matière de stationnement sur l'ensemble du territoire du Grand Genève ou les réflexions sur l'identité juridique des cours d'eau.

Des tests et des nouveaux modes de faire pour favoriser l'innovation.

Par le biais de mesures test ou de projets innovants, il est possible d'adapter les pratiques et cas échéant de faire évoluer le cadre légal.

→ Exemples: apaisement des rues et partage de la voirie du PACA Rhône et du PACA Arve.

Des moratoires à envisager pour les planifications et / ou les projets contraires aux objectifs de la transition.

Ce principe équivaut à geler des planifications ou des projets contraires aux objectifs de la transition écologique, le temps de repenser leur adéquation à ces objectifs, de les réorienter ou de les abandonner définitivement.

→ Exemple: gel des extensions de zones commerciales du PACA Jura

Oser un appel au renoncement.

Pour accompagner l'évolution des modes de vie, les responsables des politiques publiques doivent faire preuve de courage pour initier des mesures fortes (c'est-à-dire renoncer à des aménagements) permettant les changements de comportements attendus. Ils peuvent s'appuyer sur les nombreuses initiatives déjà présentes sur le territoire.

→ Exemple: les « semis de la transition » du PACA Chablais, les mesures coercitives proposées par le PACA Rhône notamment pour fermer des rues

Des systèmes de gouvernance à créer pour gérer des problématiques communes.

En se fondant sur l'important capital de coopération dans la région, il convient de favoriser et de renforcer les collaborations intercommunales, interrégionales, transfrontalières autour de problématiques partagées.

→ Exemples: une nouvelle gouvernance pour l'usage de l'eau ou la gestion des rives du lac.

La participation citoyenne à favoriser dans les projets.

La prise en compte des besoins et des aspirations de la population dans les projets passe par une participation renforcée.

LES SUJETS À DÉVELOPPER

À ce stade de la démarche, il apparaît que plusieurs sujets ou thématiques doivent être mieux pris en compte dans l'élaboration de la Vision territoriale transfrontalière. La séquence d'ateliers de janvier a permis de faire émerger certaines faiblesses qu'il sera nécessaire de traiter dans la suite de la démarche. Certains des éléments listés ci-dessous sont ainsi repris dans les recommandations adressées à l'ensemble des équipes de mandataires.

D'autres pourront également faire l'objet de démarches ad hoc qui viendront compléter la Vision territoriale transfrontalière :

- Le cœur de l'agglomération a été peu abordé par les équipes et peu discuté dans les ateliers. Il est vrai qu'en raison de la démarche de planification test menée en 2021 dans le cadre de la révision du Plan directeur communal de la Ville de Genève, il avait été demandé aux équipes d'éviter de formuler des propositions qui doublonneraient sur ce périmètre. Toutefois, on constate que l'agglomération reste profondément polarisée par sa ville-centre ; il convient donc de replacer le cœur d'agglomération dans les discussions et les propositions, tout en les articulant finement avec le travail précité.
- La nécessité de traiter le cœur d'agglomération s'impose d'autant que la remise en question d'un projet d'agglomération organisé autour de radiales aboutissant au cœur d'agglomération est depuis longtemps reconnue comme une exigence, notamment pour aborder l'enjeu des mobilités domicile-travail. Des propositions doivent donc être formulées pour compléter ce modèle radio-concentrique en privilégiant davantage des liaisons tangentielles entre des polarités secondaires et de courtes distances, qui favorisent les mobilités douces, la proximité et la mixité fonctionnelle, tout en assurant une desserte équitable de l'ensemble du territoire.
- Réintroduire le cœur d'agglomération dans la réflexion permettra aussi de mieux penser les porosités et les continuités du vivant (le végétal, etc.) dans les zones urbanisées. Le vivant ne doit pas être cantonné aux espaces agricoles ou naturels : l'enchevêtrement, la porosité et la continuité entre les éléments de fonctionnement écosystémique dans l'espace construit constitue un enjeu majeur pour l'adaptation du territoire urbanisé au changement climatique.
- Pour prendre réellement au sérieux le renversement de logique préconisé dans l'axe « Ménager le territoire », à savoir accorder la priorité au vivant, il conviendra de quantifier les ressources nécessaires au déploiement du vivant, sous toutes ses formes (ressources en eau, pleine terre, sols, qualité de l'air, corridors écologiques, habitats pour la faune et la flore, etc.), de la même manière que les capacités d'accueil pour le logement et l'emploi sont analysées dans l'étude consacrée. Cette analyse sur les besoins

du vivant devra être menée en regard des capacités d'accueil de logements et d'emplois identifiées et viendrait questionner, en retour, ces capacités.

- L'énergie est une thématique encore peu abordée, alors même qu'une coordination plus étroite entre stratégie énergétique (réseaux structurants, production locale et capacités de stockage, par exemple) et stratégie d'urbanisation a été reconnue comme un enjeu majeur au démarrage de la démarche.
- Intégrer les sujets de l'environnement gris (logistique, énergie, industrie, déchets) dans les réflexions, ainsi que les représentants de ces thématiques dans la démarche.
- Renforcer les réflexions sur l'utilisation du lac comme ressource pour l'approvisionnement en eau potable, la production d'énergie et d'autres usages, dans un contexte de raréfaction de la ressource en 2050 (à évaluer et anticiper).
- Mieux intégrer la dimension économique et les représentants du secteur économique dans la démarche afin d'assurer que les incidences territoriales des évolutions de l'économie et du monde du travail dans le contexte de la transition écologique soient anticipées et considérées.
- Intégrer la question de la cohésion sociale et des inégalités en lien avec la transition écologique, non seulement à l'échelle transfrontalière, en particulier entre Suisse et France, mais aussi au sein des aires urbanisées.
- La question du vieillissement de la population et sa prise en compte dans l'aménagement, en lien notamment avec la santé, devrait aussi être abordée.
- La question du patrimoine n'est pas encore assez traitée par les équipes PACA. Elle est très fortement reliée à la notion de culture du bâti. Il est nécessaire de mieux reconnaître les éléments du patrimoine et de réfléchir à leur reconversion par des usages (par exemple, pour des manifestations culturelles – les exemples passés du Bâtiment des Forces Motrices ou de l'Usine à Genève sont éclairants). La question patrimoniale pose également l'exigence de rénovation énergétique de qualité, ainsi que de la production énergétique intégrée au milieu bâti. Plus généralement, la culture du bâti permet de mieux réfléchir à la transformation de zones peu denses, par exemple pavillonnaires (zone 5 sur le canton de Genève), en tenant compte d'une substance patrimoniale souvent importante (bâti, arborisation, voies historiques, par exemple). Enfin, il convient, pour défendre ces principes, d'associer l'expertise des acteurs du patrimoine (CMNS, CAUE, etc.) et les acteurs de la culture dans les étapes ultérieures de la démarche Vision territoriale transfrontalière



5. TRAVAUX EN COURS ET PROCHAINES ÉTAPES

Cette dernière section présente des éclaircissements sur le choix des focus sélectionnés et les mesures d'urgence à approfondir par les équipes PACA lors de la prochaine phase.

5.1 Choix de focus

Les focus identifient des périmètres présentant un ensemble d'enjeux sur lesquels il convient, à travers la Vision territoriale transfrontalière, de rechercher des réponses en termes d'aménagement. Cet échelon territorial complémentaire vient encore enrichir la Vision territoriale et renforcer la coordination des différentes échelles.

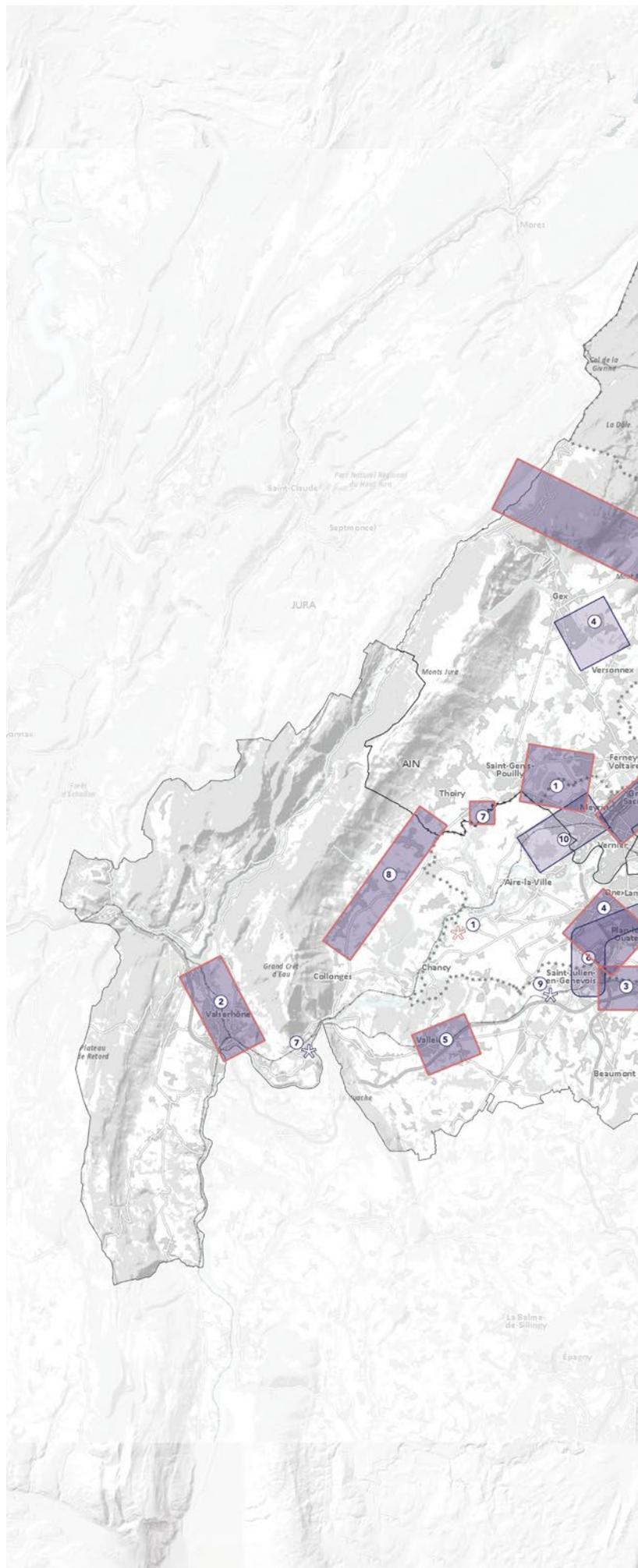
La carte suivante présente les focus retenus pour approfondissement dans la prochaine phase. Ils ont été choisis avec les critères suivants: Variété des échelles, des territoires traités, transversalité des enjeux, couverture de différents champs thématiques, répliquabilité (sauf cas particuliers).

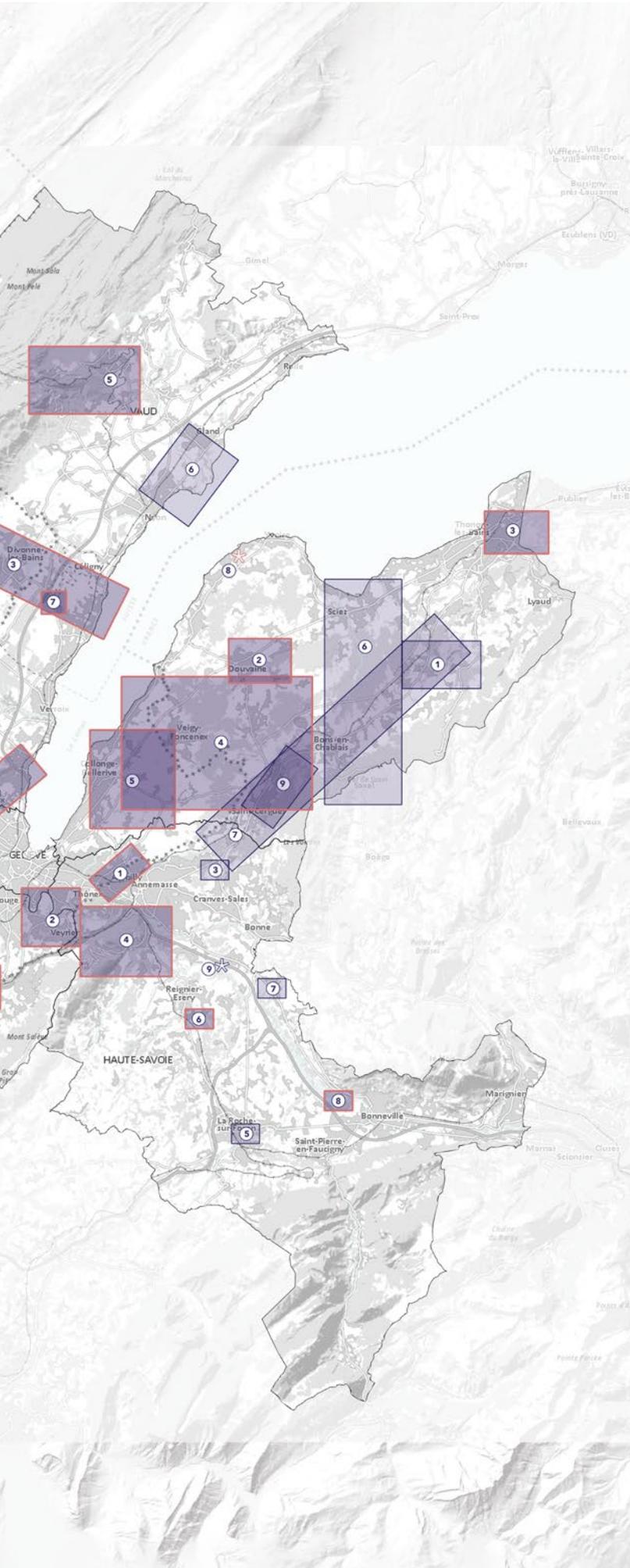
PACA JURA

- ① SAINT-GENIS-POUILLY / MEYRIN
- ② FAÇADE AÉROPORTUAIRE
- ③ TRANSECT DIVONNE-LAC
- ④ CESSY-TUTEGNY-GRILLY
- ⑤ ARZIER-LE MUIDS-SAINT-CERGUE
- ⑥ CORRIDOR VERT NYON-GLAND
- ⑦ CHAVANNES-CENTRE ET VAL THOIRY

PACA RHÔNE

- ① RHÔNE ET SES AFFLUENTS
- ② VALSERHÔNE
- ③ SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
- ④ BERNEX-PERLY-CERTOUX
- ⑤ VALLEIRY
- ⑥ VALLON DE L'AIRE
- ⑦ LIGNE FERROVIAIRE DE LA PLAINE
- ⑧ PIED DU JURA
- ⑨ LIGNE FERROVIAIRE BELLEGARDE-ANNEMASSE
- ⑩ ZIMEYSA : FRET FERROVIAIRE ET LOGISTIQUE URBAINE
- ⑪ FOCUS THÉMATIQUE : AMÉNAGEMENTS CYCLABLES





PACA CHABLAIS

- ① PERRIGNIER
- ② DOUVAINE
- ③ THONON-LES-BAINS
- ④ FORÊT DE JUSSY-DOUVAINE
- ⑤ COLLONGE-BELLERIVE
- ⑥ UN AXE NORD-SUD (SUIVANT UN COURS D'EAU VOIRONS / LAC)
- ⑦ UN AXE EST-OUEST
- ⑧ BANDE LITTORALE (HERMANCE-THONON)
- ⑨ ZAE DE MACHILLY / SAINT-CERGUES
- ⑩ ZONE COMMERCIALE ANTHY-MARGENCEL

PACA ARVE

- ① CHÊNE-BOURG, COMMUNAUX D'AMBILLY, GRANDS PRÉS, GAILLARD
- ② CAROUGE, PLATEAU DE PINCHAT ET MÉANDRES DE L'ARVE
- ③ ANNEMASSE - ZAE MONT BLANC
- ④ MONT SALÈVE – MONNETIER / MORNEX ET SIERNE
- ⑤ GARE DE LA ROCHE-SUR-FORON
- ⑥ REIGNIER-ÉSERY
- ⑦ CENTRE HOSPITALIER ALPES-LÉMAN
- ⑧ ARENTHON
- ⑨ L'ARVE : PIÈCES PAYSAGÈRES

5.2. Mesures d'urgence

Les mesures d'urgence sont définies comme des réponses innovantes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 60 % d'ici 2030. Afin de faciliter la lecture et l'assemblage des mesures proposées par les équipes PACA, celles-ci ont été classées en trois catégories :

AGIR MAINTENANT

Cette catégorie regroupe les mesures visant à engager des actions immédiates. Cette une sélection des projets les plus prioritaires pour atteindre les objectifs de la transition écologique.

Voici quelques exemples de mesures relevant de ce groupe :

- Limiter la zone à bâtir aux besoins de 15 ans
- Développer des corridors noirs
- Renoncer aux nouveaux projets de réseau de voirie
- Diminuer le nombre de parkings dans les zones commerciales

TESTER

Cette catégorie concerne les mesures qui nécessitent des expérimentations pour être structurées. Ces dispositifs peuvent concerner des publics cibles spécifiques ou être associés à des échéances précises. Cette catégorie vise à valoriser et renforcer les initiatives déjà en place.

Voici quelques exemples de mesures relevant de ce groupe :

- Fermer au trafic certains axes peu circulés
- Développer des navettes pour les sites touristiques
- Créer des pénétrantes cyclables sur des voies TIM
- Mettre en place un BHNS sur l'A40 aux heures de pointe

SENSIBILISER

Cette catégorie concerne les mesures liées directement à des outils incitatifs tels que la signalétique, les applications, les données ou le soutien financier.

Voici quelques exemples de mesures relevant de ce groupe :

- Créer un évènement transfrontalier « La Ville est Belle » : journée sans voitures, transports publics gratuits.
- Développer des événements culturels transfrontaliers
- Diffuser largement ou promouvoir des outils de type Géovélo
- Développer la signalétique modes doux pour l'accès aux berges de l'Arve
- Uniformiser les informations des TP et développer un outil de recherche d'itinéraire pour l'ensemble de l'agglomération

La centaine de mesures d'urgence ressortant des propositions des mandataires et du travail en atelier est en train d'être qualifiée, notamment à travers un double critère d'effet sur la transition écologique et de la difficulté de mise en œuvre, tant politique que technique.

L'objectif pour la suite de la démarche est de stabiliser rapidement une liste ouverte des Mesures d'urgence, puis d'adresser chacune d'elle à un porteur qui sera à même de la mettre en œuvre.

5.3. Prochaines étapes

Dans la phase à venir, chaque mandataire (PACA et études thématiques) précisera et concrétisera son travail, à son échelle et dans son périmètre d'expertise, pour répondre aux enseignements de la phase de Diagnostic critique. Pour enrichir leurs travaux, ils pourront s'appuyer sur une première version de la Vision territoriale transfrontalière, d'échelle Grand Genève, et sur un Cahier de recommandations, qui orienteront aussi la suite de la démarche.

👁 Figure 33

Des livrables intermédiaires seront remis par les différentes équipes mi-juillet.

Ces éléments seront discutés lors de la prochaine phase d'Atelier, prévue en septembre prochain, à laquelle vous serez conviés à participer.

Cette phase de travail qui s'ouvre devra permettre de préciser, ensemble, la vision territoriale transfrontalière du territoire en 2050, à l'échelle du Grand Genève comme pour les PACA.

Figure 33: Le processus d'élaboration de la Vision territoriale transfrontalière

