



# Territoire des courtes distances

RÉFÉRENTS → LUDOVIC ANTOINE, MATHIEU IGLÉSIAS



## CONSTATS

Le phénomène de métropolisation que l'on constate à l'échelle du Grand Genève induit une forte croissance démographique qui se traduit spatialement par une densification du cœur d'agglomération, compact et mixte, mais également par **un accroissement significatif de la population dans les territoires périurbains et ruraux, souvent monofonctionnels ou peu équipés et ne disposant pas à proximité de tous les services nécessaires à la vie quotidienne des habitants** (achats, loisirs, santé, formation, etc.).

Cette **tendance à l'étalement urbain induit une augmentation des besoins de déplacements** pour relier zones d'habitat et zones d'aménités du quotidien, souvent éloignées et mal desservies par les transports en commun et nécessitant l'utilisation des modes de déplacement individuels motorisés.

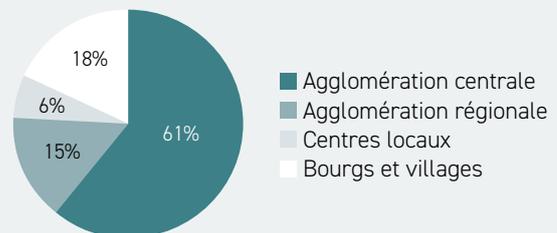
Or, les réflexions actuelles sur l'aménagement du territoire mettent en avant l'impérieuse nécessité de **créer les nouvelles conditions de la proximité**. C'est le cas dans la Vision territoriale transfrontalière Grand Genève 2050 dans laquelle la « ville ou le territoire des courtes distances » constitue un axe central d'analyse et d'action. Il s'agit de penser l'articulation entre aménagement et mobilité en vue d'une réduction significative de l'impact environnemental de notre mobilité, pour atteindre une diminution de 40% du nombre de kilomètres parcourus en transport individuel motorisé à l'horizon 2030 puis de 80% à l'horizon 2050.

L'étude « Territoire des courtes distances dans le Grand Genève » menée en 2022 a posé un diagnostic précis quant à l'intensité de la proximité aux équipements existants à l'échelle des différents espaces composant le Grand Genève avec un triple objectif :

- Dresser un état des lieux du territoire du Grand Genève sous l'angle des courtes distances ;
- Mieux identifier comment et en quoi la proximité des équipements impacte concrètement la mobilité quotidienne des habitants et ses effets environnementaux. l'impact environnemental de ce secteur ;
- Formuler de propositions quant aux possibilités d'améliorer et d'opérationnaliser le territoire des courtes distances au sein de l'agglomération.

### CHIFFRES CLÉ

Répartition de la population dans la structure territoriale du Grand Genève :

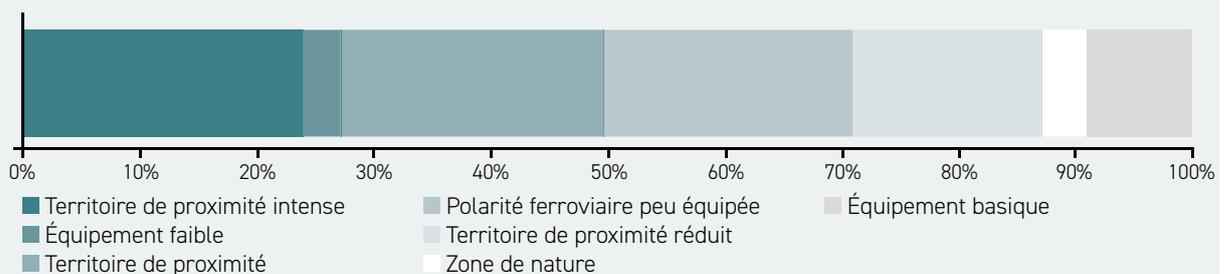


### CHIFFRES CLÉ

Répartition de la population du Grand Genève selon la typologie de proximité :

- 50% de la population vit déjà dans le territoire des courtes distances, essentiellement dans les centres urbains et leurs périphéries proches comme Genève, Annemasse, Thonon, Nyon, La Roche ou Bonneville)

- Un peu plus de 20% de la population réside dans le territoire d'équipement et services basique (notamment Reignier, Bons, Douvaine, Valleiry, Satigny ou Collonges) et
- Près de 30% des habitants se situent dans les catégories dont l'offre est faible, voire inexistante tant en termes de quantité que de diversité (Voir carte en annexe).



*Les habitants des territoires les moins bien équipés émettent en moyenne 2,4 fois plus de CO2 que ceux qui vivent dans les territoires bénéficiant d'un bouquet d'équipements et de services complet (territoires des courtes distances).*

<sup>1</sup>Stratégie multimodale transfrontalière 2050, levier «Éviter».

<sup>2</sup>[https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Territoire-courtes-distances-Rapport-final\\_180722-1.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Territoire-courtes-distances-Rapport-final_180722-1.pdf)



>>> Territoire des courtes distances

Plusieurs constats ont été mis en évidence :

- L'enjeu majeur de la proximité aux équipements concerne surtout les territoires de couronne urbaine denses, les franges périurbaines et les centres périurbains, en particulier ceux qui sont les plus peuplés. Les cœurs de villes de l'agglomération centrale sont en principe bien dotés.
- L'enjeu de proximité doit d'abord être mesuré en distances et pas en temps. En se concentrant sur la marche et le vélo, les vitesses permises par les autres modes de déplacement ne peuvent plus constituer une variable d'ajustement pour maximiser l'accessibilité.

Les enjeux du développement du territoire des courtes distances sont donc multiples :

- Garantir les conditions de maintien et d'accès aux services de proximité dans les territoires bien pourvus en améliorant la qualité des espaces publics et en favorisant la marche et l'usage des modes doux de manière générale ;
- Renforcer l'attractivité des franges urbaines et des centres périphériques et la mixité en favorisant l'implantation de services et équipements de proximité ;
- Limiter la croissance de la population dans les zones ne disposant pas des qualités permettant le développement de la ville/territoire des courtes distances ;
- Travailler sur l'échelle intercommunale pour mutualiser le bouquet de services et d'équipements dans les territoires les moins dotés et les moins peuplés.

*L'objectif de la table ronde était de réfléchir aux outils transfrontaliers ou partagés qui permettent de renforcer, soutenir ou créer le territoire des courtes distances, en complément des réseaux structurants de mobilité, qui font l'objet de démarches dédiées et complémentaires.*

Les constats sont partagés et complétés.

Le déficit de services et équipements de proximité dans les centralités périurbaines **concerne tant la partie française que suisse**. Concernant la partie française, une difficulté particulière est le manque de personnel pour faire fonctionner les services et équipements locaux.

Il y a également un écueil spécifique aux centralités dans lesquelles une part importante de la population travaille ailleurs (notamment à Genève) : les habitants ne consomment pas les services locaux mais on tendance à le faire ailleurs, profitant de leurs trajets pendulaires.

La **présence d'emplois locaux au sein des bourgs et villages est un facteur décisif** : ils garantissent une vie locale dynamique toute la journée (pas seulement au retour des pendulaires le soir) et une rentabilité minimale pour les commerces et services.

Les **collectivités locales sont déjà engagées pour le maintien et le développement des services et équipements de proximité à travers les outils qu'ils ont en main**, mais elles ne possèdent pas tous les leviers d'actions.

On peut distinguer les leviers relevant de :

- La planification réglementaire (SCOT ; PLUI, PDCn, PDCo, etc.) ;
- La fiscalité ;
- Le projet d'aménagement ;
- L'accompagnement technique (ingénierie) et financier (subventionnement, co-investissement).

>>> Territoire des courtes distances



EXEMPLES CONCRETS

1. La Ville de Genève dispose d'un outil important pour encourager la construction de logements, garantir la qualité de vie dans les quartiers et maintenir des commerces de proximité au centre : le **Plan d'utilisation du sol (PUS)**. Le PUS s'applique à toute demande d'autorisation de construire, sauf dans les zones de villas et les zones industrielles. Il impose aux constructeurs de réserver une part de logements pour toute nouvelle surface de plancher, qu'il s'agisse d'un bâtiment neuf ou d'un agrandissement. Il prévoit aussi des espaces verts lors de réalisations immobilières sur des terrains de plus de 1000 m<sup>2</sup>. **Le PUS oblige à créer et à maintenir des activités ouvertes au public dans les rez-de-chaussée en bordure de rue.**

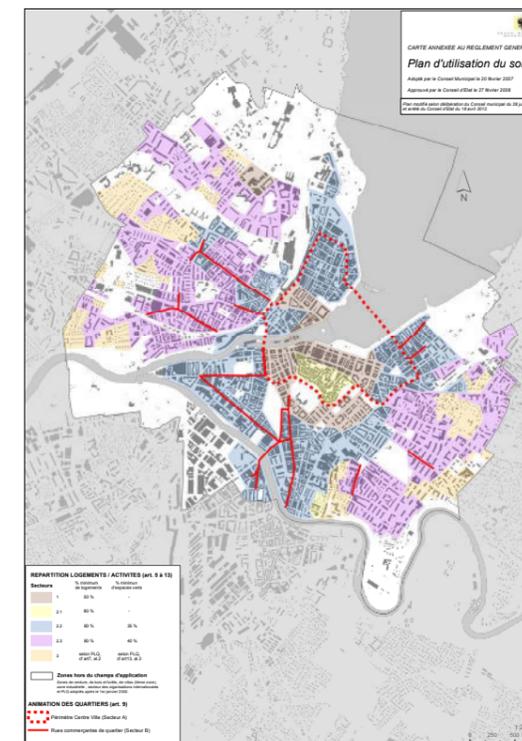
Tout projet de construction ou de réaffectation est analysé par la commune, qui donne son aval, réoriente le projet ou le refuse. Le canton avalise les décisions de la Ville de Genève prises en application du PUS.

2. Depuis 2020, trois communes de l'Ain (Gex, Divonne-les-Bains, Valserhône) et deux communes de Haute-Savoie (La Roche-sur-Foron, Bonneville) sont lauréates du **programme national « Petite ville de demain »** qui accompagne les communes de moins de 20 000 habitants pour **renforcer leur attractivité, améliorer la qualité de vie des habitants et s'engager dans la transition écologique, en passant notamment par la revitalisation des centres-villes (commerces de proximité, services, qualité des espaces publics, accessibilité en transport en commun et modes doux).**

Concrètement, le programme offre un soutien en ingénierie (recrutement de personnel dédié, mise en réseau avec les partenaires locaux) et des financements ciblés en fonction du projet de territoire de chaque lauréat.

3. Avec le projet **“Cœur de ville”**, le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois sera plus dynamique et plus agréable à vivre. Les habitants et les visiteurs pourront profiter d'espaces piétons, arborés et apaisés qui relieront les différents lieux de convivialité ainsi que d'une offre commerciale redynamisée. Passant de 5 000 à 15 000 habitants en quelques décennies, **Saint-Julien a besoin d'un véritable cœur de ville agréable et convivial dans lequel se promener ou faire des achats. 3 constatations importante :**

- Les piétons manquent d'espaces agréables pour circuler et se rencontrer. La voiture est centrale dans les aménagements actuels, elle est partout prioritaire. Les espaces publics sont des parkings plutôt que des places.
- Très peu d'aménagements paysagers existent.
- Il y a peu d'enseignes nationales pour créer une vraie dynamique commerciale et servir de locomotive aux commerces existants.



Commune de St Julien



### LEVIERS D'ACTION

retenus à l'issue de la table ronde du 30.11.23

#### 1. DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS PÉRIPHÉRIQUES AFIN DE FAVORISER LA MIXITÉ LOGEMENT/EMPLOIS/SERVICES ET ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRE À L'AVÈNEMENT DU PRINCIPE DE TERRITOIRE DES COURTES DISTANCES

Levier très pertinent pour les centralités bénéficiant d'une position stratégique notamment dans le réseau de transports publics d'agglomération. Une telle dynamique est envisageable autour des gares du Léman express qui concentrent les flux de voyageurs et offre le potentiel de développement de bouquets de services mais aussi d'emplois locaux en raison de leur bonne accessibilité.

On pourrait également imaginer l'implantation d'équipements de niveau régional dans ces lieux afin de soutenir la dynamique (exemple relocalisation d'équipements aujourd'hui situés dans le cœur d'agglomération)

#### 2. ACTIVER LE LEVIER DE LA FISCALITÉ AFIN DE DONNER PLUS DE MOYENS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES POUR FAVORISER LA REVITALISATION DES CENTRES ET LE DÉVELOPPEMENT ET LE MAINTIEN DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS LOCAUX (PAR LA MISE À DISPOSITION DE LOCAUX À BAS COÛT, PAR LE SUBVENTIONNEMENT DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS, ETC.)

Levier pertinent pour les centralités locales de petite taille (villages) ou en cours de mutation (bourgs) qui ne disposent pas de moyens financiers suffisants pour accompagner le développement du principe de territoire des courtes distances

Mise en œuvre dépend des accords relatifs à la fiscalité et à la péréquation (notamment transfrontalière) qui se négocient à l'échelle de l'agglomération voire au-delà entre les Etats.

Sont évoqués la régularisation les frontaliers « non-déclarés » qui induisent des pertes fiscales ou bien une renégociation de la CFG.

#### 3. RENFORCER LES LIAISONS DE MOBILITÉ DOUCE, VOIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES CENTRALITÉS BIEN DOTÉES EN SERVICES ET ÉQUIPEMENTS ET LES CENTRALITÉS PÉRIPHÉRIQUES DÉFICITAIRES :

Levier très pertinent à condition que les distances ne soient pas trop importantes (<5km). Particulièrement pertinent dans le cas des franges des centres régionaux et des villages situés dans l'aire d'influence des centralités secondaires.

#### 4. POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE, À TRAVERS LA VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE ET SA DÉCLINAISON RÉGLEMENTAIRE.

#### 5. UTILISER LES PLANIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES LOCALISÉES (PDCOM, PUS, PLU-IH, OAP, PLQ) POUR IMPOSER DES ESPACES EN REZ-DE-CHAUSSÉE DESTINÉS AUX SERVICES ET ÉQUIPEMENTS.

#### 6. METTRE EN PLACE DES MESURES COERCITIVES AFIN DE CONTRAINDRE LES PERSONNES À HABITER À PROXIMITÉ DE LEUR LIEU DE TRAVAIL.

Cela peut prendre la forme d'une taxation des pendulaires proportionnelle à la distance entre leur lieu d'habitation et leur lieu d'emploi ou encore de limiter la capacité des infrastructures de transport pour les déplacements de longue distance.

Levier probablement très efficace en terme de décarbonation mais qui se heurte à l'acceptabilité de la part de la population et au cadre juridique actuel. Risque également d'effet rebond et de détérioration de l'attractivité économique de l'agglomération et de son fonctionnement

Mise en œuvre qui dépasse les compétences des collectivités du Grand Genève (national voir international)

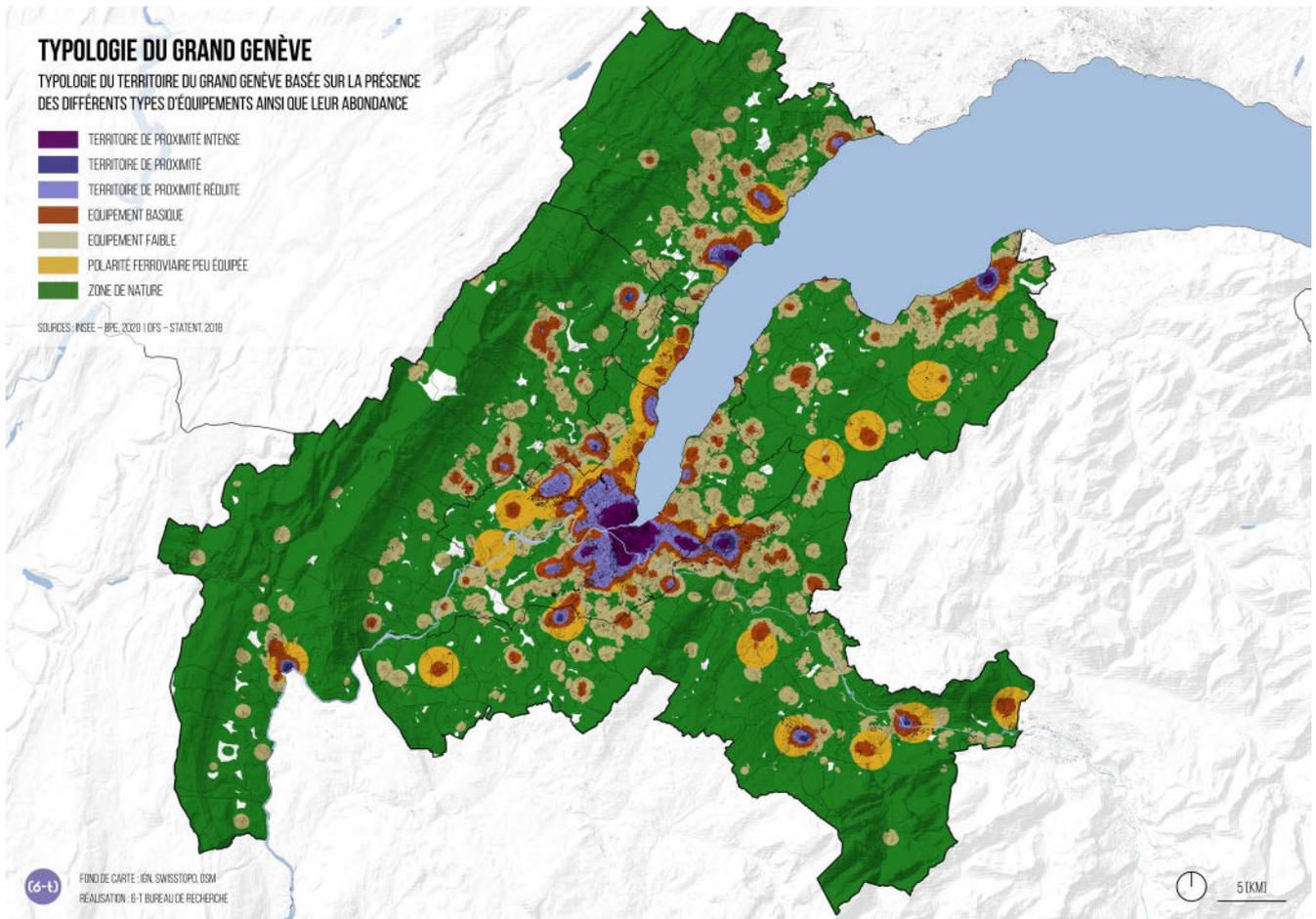


### SUITES À DONNER

Relevant essentiellement du domaine spatial, les propositions ci-dessous seront évaluées en vue de leur intégration dans le programme de travail de l'équipe technique du Grand Genève, à partir de 2025.

ACTIONS	HORIZON	BUDGET	PILOTES / CO-PILOTES	ACTEURS À ASSOCIER	RÔLE GLCT (PROPOSITION)
Mettre en place un dispositif de partage d'expérience entre collectivités locales sur les actions favorisant le principe de territoire des courtes distances	Court terme	z	GLCT Grand Genève	Cantons, intercommunalités, communes	Programme de travail 24-25 - Déploiement VTT Plan d'action PACTE, fonction territoriale Aménager
Approfondir les modalités de mise en œuvre du principe de territoire des courtes distances autour de secteurs-test et de démarches pilotes	Court terme	z	GLCT Grand Genève	Cantons, intercommunalités, communes	Programme de travail 24-25 - Déploiement VTT Plan d'action PACTE, fonction territoriale Aménager
Lancer une réflexion à l'échelle de l'agglomération sur la planification transfrontalière des équipements régionaux structurants	Court terme	z	GLCT Grand Genève	Cantons, intercommunalités	Programme de travail 24-25 - <b>Nouveau</b>
Evaluer l'impact du télétravail sur l'attractivité des centralités périphériques en terme d'offre de services et équipements de proximité	Court terme	z	GLCT Grand Genève	Cantons, intercommunalités	Programme de travail 24-25 - <b>Nouveau</b>
Compléter les mécanismes de financement transfrontalier existants afin d'accélérer la réalisation infrastructures modes doux à l'échelle des bassins de vie locaux	Moyen-long terme	z z z	GLCT Grand Genève	Etat, Confédération, Cantons, intercommunalités	Projets d'agglomération

>>> Territoire des courtes distances



Catégorie d'équipement	Type d'équipements	
Alimentation et première nécessité	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Boulangerie</li> <li>📍 Petit commerce d'alimentation</li> <li>📍 Alimentation générale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Grande surface</li> <li>📍 Vêtements et chaussures</li> </ul>
Santé	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Pharmacie</li> <li>📍 Médecin généraliste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Médecin spécialiste</li> <li>📍 Permanence médicale</li> </ul>
Services	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Tabac et journaux Banque</li> <li>📍 Poste</li> <li>📍 Police</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Salon de coiffure</li> <li>📍 Offices cantonaux</li> <li>📍 Tiers-lieux, coworking</li> </ul>
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Crèche</li> <li>📍 École primaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 École secondaire I et II</li> </ul>
Loisirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Restaurant, bar et café</li> <li>📍 Salle de sport ou équipement extérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Cinéma et salle de spectacle</li> <li>📍 Musée, bibliothèque</li> </ul>
Transports	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Arrêt de bus</li> <li>📍 Arrêt de tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Gare ferroviaire</li> <li>📍 Point de vélo en libre-service</li> </ul>
Nature	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Parc et espace vert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Lac et rivière</li> </ul>
Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 Centre d'action sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📍 EMS</li> </ul>