

CHARTRE D'ENGAGEMENT DU PROJET DE TERRITOIRE GRAND GENÈVE 2016-2030

DÉCEMBRE 2016

CHARTRE D'ENGAGEMENT DU PROJET DE TERRITOIRE GRAND GENÈVE 2016-2030

DÉCEMBRE 2016





SOMMAIRE



PRÉAMBULE: QUEL AVENIR COMMUN VOULONS-NOUS ?	8
1. RÉAFFIRMER LES FONDATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE	14
1.1. La persistance d'un contexte marqué par une attractivité remarquable et des contraintes toujours plus prégnantes	16
1.2. La nécessité d'une vision commune pour écrire l'avenir dans la direction souhaitée	17
1.3. L'intérêt partagé d'une structure territoriale solide et performante	18
CITATIONS SIMPLIFIÉES DE LA CHARTE 2012	20
2. PRENDRE EN COMPTE LES DOUTES D'ÉTAPE POUR CONSOLIDER LE PROJET	26
2.1. Reconnaître les incertitudes du moment	28
2.2. Répondre par le renforcement de l'ambition	30
2.3. Répondre par l'approfondissement de thématiques nouvelles	30
2.4. Répondre par des réajustements des outils de réflexion et d'action	31



3.	CONFIRMER ET RENFORCER LE PROJET DE TERRITOIRE DU GRAND GENÈVE, PUIS LE METTRE EN ŒUVRE	34
3.1.	Le projet de territoire à l'échelle du Grand Genève : vision d'ensemble et stratégies sectorielles	36
3.2.	Les compléments à l'échelle des territoires (PACA) Cartes	42 44
3.3.	La mise en œuvre du projet par les mesures et actions Liste des mesures d'engagement	56 57
4.	PRÉCISER ET RENFORCER LA GOUVERNANCE, POUR TOUJOURS MIEUX RÉPONDRE AUX ENJEUX DE L'AGGLOMÉRATION	64
4.1.	Un partenariat politique durable et ambitieux	66
4.2.	Le développement d'une culture urbaine	67
4.3.	Un dialogue renforcé avec les élus et la société civile	67
	CONCLUSION : RENOUVELER L'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES DE L'AGGLOMÉRATION	68
	SYNTHÈSE	72
	L'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES DE L'AGGLOMÉRATION	78





PRÉAMBULE

QUEL AVENIR COMMUN VOULONS-NOUS ?

Chaque jour, les habitants de ce territoire – genevois, vaudois et français – vivent le Grand Genève dans leurs déplacements, leur vie professionnelle ou personnelle, leurs choix de consommation et leurs pratiques sportives ou culturelles. Le Grand Genève est ainsi une réalité quotidienne pour près d'un million de citoyens et son intégration transfrontalière se poursuit au fil des ans et au gré des événements. De manière moins visible – mais tout aussi déterminante pour l'organisation et le développement du territoire –, les choix de localisation des particuliers et des entreprises et les flux financiers qui résultent des différentes activités humaines (salaires, fonds frontaliers, flux commerciaux) tissent une toile d'interrelations denses, qui contribue chaque jour un peu plus à construire cette intégration régionale.

Or, cette intégration est dynamique : le bassin de vie transfrontalier du Grand Genève connaît une croissance que d'autres lui envient à juste titre, mais qui entraîne certains défis à relever pour les collectivités. Les performances et l'image du territoire le rendent en effet attractif pour les entreprises (plutôt en Suisse) et pour les résidents (plutôt en France). De 2006 à 2012, le Grand Genève a ainsi accueilli environ 15'000 habitants et 12'000 emplois par an, dépassant les projections démographiques initiales. Les taux de croissance annuels de certaines communes dépassent les 3%, ce qui induit d'énormes besoins en infrastructures et équipements, difficiles à satisfaire dans les délais souhaitables. Cette dynamique rapide se traduit en enjeux de disparités spatiales, économiques et sociales, dus à la forte pression qui s'exerce sur le logement et aux prix qui en résultent et qu'il s'agit de prendre en compte.

Ici comme partout ailleurs, la répartition équitable des bénéfices et des charges de cette évolution rapide est relativement complexe. Elle est même plus complexe qu'ailleurs, en raison de la présence au sein du territoire d'une frontière nationale doublée d'une frontière cantonale. Il existe de ce fait des différences notables de réglementation, culture, modèle économique et social, le tout aboutissant à une multiplicité de processus de décision.

Face à cette réalité à la fois enviable et complexe, nous, élus suisses et français, du Genevois français, du Canton de Vaud et de celui de Genève – acteurs du Grand Genève - avons affirmé à plusieurs reprises notre volonté de relever ensemble ces défis, et nous nous sommes fédérés depuis 2005 autour d'un projet commun visant à « piloter » le développement territorial.

En 2016, il est à nouveau l'heure de répondre à la question cruciale de l'avenir commun que nous voulons. Nous avons la chance de pouvoir choisir notre destin, d'en dessiner les contours, d'imaginer notre devenir : l'avenir n'est pas écrit. C'est à nous d'en prendre la responsabilité, ensemble, pour la 3^e fois consécutive.

Cette 3^e étape du Projet de territoire du Grand Genève – Projet d'agglomération de 3^e génération – consiste en un approfondissement des projets d'agglomération franco-valdo-genevois précédents de 2007 et 2012. Son nom a changé, suite à une consultation des habitants du territoire. Il est devenu Grand Genève. Son ambition s'est renforcée : de projet d'agglomération, il est devenu projet de territoire, afin d'englober les politiques publiques urbanisation/mobilité/environnement, en leur adjoignant toutes celles qui contribuent au « bien vivre ensemble » à cette échelle.

Face au risque de ne pas maîtriser les dysfonctionnements du territoire, face à l'incompréhension d'une partie de la population quant à l'intérêt partagé d'un territoire organisé en commun et face au contexte budgétaire contraint, nous – élus du Grand Genève – avons réaffirmé nos intentions en novembre 2015 (cf. texte de « refondation politique »).

**ASSEMBLÉE DU GLCT GRAND GENÈVE -
TEXTE DE REFONDATION POLITIQUE, NOVEMBRE 2015**

« Nous voulons prendre appui sur la réalité tangible de l'agglomération, pour dépasser le stade des seules intentions en œuvrant de manière commune et cohérente dans les cinq directions suivantes.

Nous voulons passer d'une logique financière à une vision politique commune et à un projet de développement pour notre agglomération transfrontalière, ce qui se traduit par la construction d'un partenariat politique durable, où chacun reconnaît ses droits et ses devoirs réciproques dans une vision de solidarité métropolitaine entre périphérie et ville centre.

Nous voulons faire du Grand Genève un projet collectif, partagé, porté par les citoyens et les forces vives du territoire, ce qui suppose de renforcer la communication auprès de la population et des élus, de part et d'autre de la frontière, pour permettre à chacun de mieux prendre la mesure de la réalité métropolitaine et de l'interdépendance et de la complémentarité des territoires suisse et français.

Nous voulons inscrire le Grand Genève dans une dynamique vertueuse résolument engagée vers la mise en œuvre d'une mobilité simplifiée et fluidifiée, d'un urbanisme maîtrisé, d'une production de logements contrôlée et équilibrée territorialement répondant aux différents besoins de la population, ainsi que d'un cadre de vie préservé.

Nous voulons travailler à la réalisation concrète et effective des projets nécessaires à notre territoire dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisation, du paysage et de l'environnement, en concentrant nos moyens humains et financiers sur les projets prioritaires et urgents – en particulier la réalisation des lignes de transport collectifs dont a besoin le territoire – dans le contexte budgétaire qui est le nôtre et qui nous oblige à cibler les priorités.

Nous voulons préciser et renforcer la gouvernance du Grand Genève en faisant du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève le lieu de discussion et de définition des orientations politiques, des enjeux de coordination et des moyens à allouer à la mise en œuvre des projets. »

L'esprit du Projet de territoire du Grand Genève se résume ainsi en quelques mots : les fondations existent, ce sont les Projets d'agglomération de 1^{re} et 2^e génération. Mais la prise en compte des évolutions récentes (croissance plus forte que prévu, rééquilibrage moins réussi que souhaité) et des moyens limités – ajoutée à la prise de conscience que toutes les cartes du développement futur ne sont pas aux mains des collectivités locales – nous a conduits à **partiellement réorienter** le Projet de territoire vers un nouvel équilibre entre **l'ambition que nous voulons lui conserver** à moyen et long terme et **la dose de pragmatisme que nous pensons nécessaire de lui adjoindre** à court et moyen terme.

C'est en se fondant sur le travail de bilan des 10 ans des Projets d'agglomération de 1^{re} et de 2^e génération que nous avons construit cette 3^e étape (Projet d'agglomération de 3^e génération).



An aerial photograph of a valley. In the foreground, there is a rocky outcrop with dense forest showing autumn colors (yellows, oranges, and greens). The middle ground shows a large city with a mix of residential and commercial buildings, interspersed with green fields and a winding river. In the background, a large blue lake is visible under a clear blue sky with some light clouds. The overall scene is bright and clear.

1. RÉAFFIRMER LES FONDATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE

1. RÉAFFIRMER LES FONDATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE

L'agglomération franco-valdo-genevoise vit une double évolution. Celle d'une métropole internationale connaissant une croissance démographique exceptionnelle et une attractivité sans cesse renouvelée, mais elle est dans le même temps un bassin de vie séparé en son sein par une frontière internationale qui, si elle tend à s'estomper dans les esprits et le quotidien, comme en attestent les 600'000 passages par jour observés aux frontières du canton de Genève, n'en reste pas moins une réalité.

Cette double identité, internationale et transfrontalière, génère un grand nombre de défis – sur les plans de la mobilité, de l'urbanisation, de l'environnement – qui sont au centre des Projets d'agglomération, mais aussi de l'économie et de la cohésion sociale, tout aussi déterminantes pour le développement durable du territoire. Le Grand Genève a toujours plus besoin de visions s'établissant au-delà des barrières nationales ou administratives et de mesures coordonnées à l'échelle du bassin de vie, pour répondre aux besoins de la population et construire une métropole capable de préserver ses qualités et développer ses nombreux atouts.

1.1. LA PERSISTANCE D'UN CONTEXTE MARQUÉ PAR UNE ATTRACTIVITÉ REMARQUABLE ET DES CONTRAINTES TOUJOURS PLUS PRÉGNANTES

La population du territoire du Grand Genève est désormais estimée à environ un million d'habitants en 2015 avec un taux de croissance général qui oscille depuis 2000 autour des 1,5% par an. Les emplois suivent une courbe d'évolution encore plus rapide, en partant d'une situation déjà très favorable avec 500'000 emplois.

La grande structure du territoire reste inchangée : le canton de Genève regroupe environ 50% des habitants et 70% des emplois, le District de Nyon 10% des habitants et 8% des emplois et le Genevois français 40% des habitants et 22% des emplois.

Mais si l'on examine avec attention les évolutions entre 2006 et 2012, il apparaît clairement que la spécialisation du territoire se poursuit dans tous les registres. Le canton de Genève est toujours plus attractif pour les emplois : il a accueilli un peu moins de 60% des nouveaux emplois de 1999 à 2005, mais presque 80% de 2006 à 2012. Et le territoire français est toujours plus attractif pour la résidence, avec 45% des nouveaux habitants pendant la première période, puis 55% dans la seconde, (mais presque ¾ des nouveaux logements du Grand Genève). Seul le District de Nyon connaît un développement relativement équilibré – bien

qu'également très important – avec une croissance de 2006 à 2012 de 15% pour la population, 12% pour les logements et 13% pour les emplois.

Il faut toutefois nuancer ces premiers constats de deux manières.

D'une part, l'ensemble du territoire est soumis aux mêmes enjeux sociaux importants : le vieillissement de la population et la croissance des signes de précarité dans de nombreuses communes des deux pays, enjeux auxquels il va falloir trouver des réponses adéquates.

Et d'autre part, les différences entre les types de croissances sont encore plus lisibles entre les catégories de communes du Grand Genève (agglomération centrale, agglomérations régionales, bourgs et villages) qu'entre les entités politiques.

Dans l'agglomération centrale, la réalisation de nouveaux logements en quantité suffisante pour absorber les nouveaux habitants ayant trouvé un emploi est lente et complexe. Mais les opérations en cours et abouties contribuent toutes à la densification du tissu urbain, à Genève comme à Annemasse ou dans les autres centres de l'agglomération centrale (comme Saint-Julien, Saint-Genis, ou Ferney). Les agglomérations régionales (Nyon – Bellegarde-sur Valserine – la Roche-sur-Foron/Bonneville – Gex – Thonon-les-Bains des deux pays) connaissent une croissance équilibrée de la population et des

emplois, allant de pair avec l'augmentation des densités. Dans le même temps, les espaces des bourgs et villages, qui représentent un peu plus de 20% de la population totale du Grand Genève, continuent à attirer une part importante de la croissance démographique (30% de 2000 à 2012), avec des taux annuels moyens souvent très complexes à gérer pour les petites communes, notamment en termes de charges.

De plus, les effets induits de ce phénomène sont problématiques pour le territoire, en particulier dans le registre de la mobilité, à la fois directement avec la difficile gestion des flux, et du point de vue de leurs conséquences sur l'environnement et la santé publique, du fait de leurs impacts sur la qualité de l'air et le bruit.

1.2. LA NÉCESSITÉ D'UNE VISION COMMUNE POUR ÉCRIRE L'AVENIR DANS LA DIRECTION SOUHAITÉE

Un certain nombre de faits ne dépendent pas des collectivités en présence localement (contexte économique français, votations populaires ou décisions financières comme l'abandon du taux plancher en Suisse) et rendent tout exercice de prospective délicat. Il est en effet difficile d'être certain de l'intensité de la croissance dans les quinze ans à venir. Le prolongement des tendances récentes incite, d'un côté, à augmenter les prévisions de croissance démographiques en portant le nombre des nouveaux arrivants

à 360'000 d'ici à 2040, alors que dans le même temps, d'autres signes (évolution des accords bilatéraux ou fiscalité des entreprises à Genève) incitent à nettement plus de prudence. Dans tous les cas, il est nécessaire d'être prêt et d'organiser le territoire en fonction de ces différentes hypothèses sur la base d'une vision commune. Seuls «une véritable vision politique commune et un projet de développement» (Assemblée du GLCT Grand Genève - Texte de refondation politique, novembre 2015) permettront d'être en capacité de réagir aux éventuels aléas du développement à venir.

Dans ce sens, l'essentiel des réflexions des Projets d'agglomération de 2007 et de 2012 – tout comme les engagements politiques pour un meilleur avenir commun – reste tout à fait pertinent en 2016 : un territoire structuré, dont le système de transports publics est efficace et coordonné avec l'urbanisation, l'ensemble s'inscrivant dans un cadre de vie et un environnement préservés. La pertinence de cette vision spatiale de la structure du projet est indéniable, quelle que soit la courbe de croissance. En fonction de la conjoncture, les rythmes d'évolution et de réalisation des mesures prévues changeront, ainsi que les priorités. Leur cohérence d'ensemble restera identique.

1.3. L'INTÉRÊT PARTAGÉ D'UNE STRUCTURE TERRITORIALE SOLIDE ET PERFORMANTE

C'est parce que **la structure territoriale fondée sur la coordination urbanisation, transports et environnement** prévue par les Projets d'agglomération précédents permet d'optimiser au mieux le fonctionnement du territoire, les moyens engagés par les collectivités et les effets des activités humaines sur le territoire et ses ressources qu'elle reste pertinente à travers les étapes successives du Projet de territoire.

Le Projet de territoire du Grand Genève entend poursuivre le renforcement de cette structure territoriale ancrée dans la charpente paysagère et fondée sur une armature urbaine étroitement coordonnée avec la grande ossature de la mobilité.

L'armature urbaine se compose de l'agglomération centrale franco-genevoise, de cinq agglomérations régionales françaises et vaudoises ainsi que de l'espace des bourgs et villages.

La grande ossature de la mobilité comprend, d'une part, le réseau des transports publics puissants qui relie les agglomérations principales (RER, bus régionaux et transports en commun suprarégionaux) et les dessert depuis leur cœur (tram et BHNS) ; et d'autre part, le réseau autoroutier suprarégional qui relie

les urbanisations principales entre elles, les desservant depuis l'extérieur.

L'ossature plus fine de la mobilité irrigue les bassins de vie locaux des bourgs et villages au moyen de nœuds multimodaux disposant de rabattements optimisés en transport public et du réseau viaire régional.

Cet ensemble urbanisation/infrastructures de mobilité est également coordonné avec la charpente paysagère, afin de qualifier et de valoriser l'ensemble de l'agglomération (ses espaces agricoles, boisés, naturels, cours d'eau, etc.) grâce à la mise en valeur d'espaces à enjeux paysagers et écologiques en contact avec les agglomérations.

Ce projet global est à son tour revisité et consolidé, afin de tenir compte des engagements air/climat/énergie à long terme. L'ensemble des mesures urbanisation et mobilité va dans le même sens.

Le Projet de territoire du Grand Genève entend assumer la dynamique du Grand Genève en tendant vers le meilleur équilibre territorial possible à l'intérieur de ses limites.

L'accueil de la croissance démographique – quel que soit son rythme – doit se faire autant que possible dans les agglomérations principales, afin de garantir une bonne desserte en mobilités durables (transports publics et mobilité douce) et

de limiter la croissance des transports individuels motorisés au sein de l'agglomération. Toutefois, la croissance récente s'étant localisée pour une part non négligeable dans l'espace des bourgs et villages, un nouveau chapitre du Projet de territoire doit lui être consacré, afin de garantir un développement durable et qualitatif de l'agglomération.

En réponse à l'augmentation constatée des disparités sociales, il devient encore plus nécessaire de proposer des conditions de logement satisfaisantes pour toutes les classes sociales dans le Grand Genève, y compris les classes intermédiaires hors du champ des logements aidés et pour lesquelles le marché libre est hors d'atteinte.

Enfin, il s'agit de tirer parti de la dynamique économique du Grand Genève pour orienter les retombées concrètes dans tous les territoires, notamment dans le Genevois français.

Le Projet de territoire du Grand Genève entend mettre en œuvre ces actions transfrontalières conjointes dans un esprit gagnant/gagnant.

Ces différents engagements traduisent dans l'espace les six fondements du projet depuis le début « **une agglomération multipolaire, compacte et verte ; dynamique, solidaire et efficace** ».



A woman in a pink dress stands on a sandy beach, looking towards the water. In the background, there is a lifeguard stand with a yellow sign that reads "PEARL BEACH THIRDS". Other people and beach equipment are visible in the distance under a blue sky with light clouds. A wooden boardwalk is visible in the foreground on the left.

CITATIONS SIMPLIFIÉES DE LA CHARTE 2012

CITATIONS SIMPLIFIÉES DE LA CHARTE 2012

Multipolaire, car Genève n'est pas le seul pôle de l'agglomération vers lequel tout doit converger, les activités comme les services. Le projet s'attache à renforcer le fonctionnement en réseau, notamment à travers la consolidation de l'agglomération centrale transfrontalière et de cinq agglomérations régionales constituées de plusieurs centralités. Le territoire dispose en outre d'un réseau de centres urbains régionaux et locaux qui doivent pouvoir disposer des services nécessaires à leurs habitants, et où il s'agit de maintenir ou de développer l'activité économique, d'assurer un niveau suffisant de desserte en transports en commun, afin de les relier entre eux. L'ensemble doit pouvoir disposer de logements de qualité, accessibles à tous.

Compacte, car il est crucial pour le développement durable du territoire de limiter au maximum l'étalement urbain. Le Projet d'agglomération prévoit d'accueillir la croissance dans des localités compactes, denses, dotées de services et d'équipements, connectées au cœur d'agglomération par des systèmes de transport en commun efficaces.

Verte, car l'équilibre entre urbanisation, espaces naturels, agricoles, forestiers, lacustres et montagnards d'une rare qualité est l'un des grands atouts de l'agglomération. La ligne stratégique est claire et partagée par tous : la préservation et la consolidation de la charpente paysagère et la préservation de l'environnement sont un préalable à tout développement.

Dynamique, l'agglomération l'est déjà, et son dynamisme est d'autant plus riche qu'il est pluriel :

- Territoriale, tant dans les faits (croissance économique et démographique) que du point de vue de sa notoriété à l'échelle de la Suisse comme de la région Rhône-Alpes-Auvergne. C'est une position avantageuse qu'il s'agit de conforter pour continuer à jouer un rôle de « locomotive ».
- Culturel, le Grand Genève est un lieu de brassage unique, très dynamique sur le plan de la création artistique.
- Scientifique, avec la présence de nombreuses institutions reconnues (CERN et hautes écoles) fonctionnant en réseau avec leurs voisines vaudoises et rhônalpines.
- International, avec la multitude d'organisations internationales et non gouvernementales travaillant directement avec les Nations Unies, faisant de Genève l'un des grands centres de décision à l'échelle mondiale.

Ces dynamismes, même si leurs bases sont solides, demandent néanmoins à être préservés, partagés, adaptés aux réalités contemporaines et développés pour contribuer au devenir du territoire dans le sens souhaité.

Solidaire car les dynamiques de l'agglomération, du fait de la localisation de l'emploi et des logements, génèrent des déséquilibres qu'il convient de maîtriser et de corriger.

Une solidarité « de fait », parce que les territoires français et suisses de l'agglomération fonctionnent ensemble, dépendent l'un de l'autre, et progressent dans une destinée commune. Toute action sur l'un a des implications sur les autres, tant négativement que positivement.

Une solidarité « humaine », par le développement de services à la population (santé, formation, sécurité, économie, logement, transports en commun) destinés à l'ensemble des habitants, de manière à contribuer, notamment, au maintien des foyers les plus modestes sur le territoire.

Une solidarité « choisie », avec pour ambition de corriger les décalages préjudiciables en termes de niveaux de vie et de qualité des services, dans chaque composante de l'agglomération :

- Politique, avec la pérennisation et le renforcement du Groupement Local de Coopération Transfrontalière [GLCT] ;
- Financier, avec le renforcement du système des financements solidaires entre les partenaires français, genevois et vaudois pour assurer la réalisation des projets structurants.

- Territoriale, avec la volonté de tendre vers un meilleur rééquilibrage de la production de logements de part et d'autre de la frontière.
- Economique, avec la volonté de tendre vers un meilleur rééquilibrage, quantitatif mais aussi qualitatif, de la croissance des emplois entre territoires français et suisses.
- Environnementale, avec la volonté commune de mettre en place un projet intégrant l'environnement de manière transversale, afin de répondre aux défis qui nous font face (climat, énergie, biodiversité, etc.).

Efficace car, face aux enjeux qui sont les siens, l'agglomération doit impérativement l'être. Il est primordial de réfléchir au-delà des frontières et des barrières administratives, de mettre en œuvre des stratégies coordonnées, et de réagir plus rapidement aux problématiques locales. La tâche n'est pas simple et nécessite de renforcer la gouvernance locale pour tendre vers plus d'efficacité de l'action publique, en veillant particulièrement à privilégier le meilleur rapport coût/efficacité pour la définition et la réalisation des infrastructures de transports, des services et des équipements.

Cette vision générale est partagée et appliquée par l'ensemble des partenaires de l'agglomération franco-valdo-genevoise depuis 2007. Elle commence à être lisible dans les faits.

La liaison CEVA est en cours de construction, et sa mise en service prévue en 2019. Elle permettra le déploiement du réseau Léman Express qui va fondamentalement modifier l'accessibilité du territoire. Les lignes de tram transfrontalières et de BHNS sont à l'étude et, pour un certain nombre, les travaux prêts à être engagés, voire déjà terminés dans l'agglomération annemassienne.

Les documents d'aménagement du territoire intercommunaux et cantonaux ont déjà traduit la vision commune des Projets d'agglomération de 1^{re} et 2^e génération en droit du sol, en particulier par la densification des secteurs à urbaniser.

Des réalisations importantes voient également le jour dans le domaine de la nature et du paysage (avec, par exemple, les contrats corridors).

Mais la pertinence de cette vision s'explique aussi par la négative. En cas de défaut d'anticipation, les risques de dysfonctionnement sont nombreux, concourant tous à la perte de qualité et d'attractivité de l'ensemble du territoire. Les phénomènes prévisibles sont de différentes natures. En premier lieu, la mobilité risque d'exploser avec toutes les nuisances induites

(bruit et pollution de l'air), et les impacts qui en découlent sur la santé publique. Puis viennent ensuite toute une série de phénomènes comme, par exemple, la difficulté pour les exploitants agricoles de maintenir leur activité, induisant une dégradation irréversible des paysages, ou encore le renforcement des disparités sociales en lien avec la difficulté à se loger dans le Grand Genève pour les revenus faibles et moyens. Le tout cumulé – si les dysfonctionnements deviennent trop marqués – pourra entraîner une diminution de l'attractivité économique du territoire du Grand Genève.

Or pour mettre en œuvre cette structure territoriale solide et performante, il reste du travail à faire : les mesures décidées dans les étapes précédentes sont toujours d'actualité, et de nouvelles viennent les compléter, sur la base de l'analyse approfondie des évolutions récentes.

A ce stade, il devient pertinent de rappeler l'avis de l'Administration fédérale sur le projet de 2012.

«Le schéma d'agglomération constitue une bonne base pour orienter les planifications territoriales des différentes parties de l'agglomération. Il propose une hiérarchie urbaine composée de centralités et de périmètres stratégiques de développement urbain (PSD). Ces derniers sont en outre ancrés dans le Plan directeur cantonal genevois. La méthode de mise en œuvre proposée – au travers des périmètres d'aménagements concertés d'agglomérations (PACA) et des PSD

– rend très crédible la traduction du schéma en actions concrètes. Quant au concept paysager, il permet – de par son degré de concrétisation et sa mise en œuvre avancée – de limiter l'importante pression de l'urbanisation sur les espaces ouverts et ainsi de soutenir l'urbanisation vers l'intérieur.

Une force du Projet d'agglomération réside dans le développement d'un réseau de transports publics cohérent et hiérarchisé aux différentes échelles territoriales. La poursuite de la réalisation des axes forts radiaux permet une coordination judicieuse des transports publics avec le développement des centralités secondaires et des périmètres stratégiques. Les liaisons tangentielles et le système urbain de trams et bus à haut niveau de service radiaux complémentaires connaissent un premier développement. Le développement conséquent des itinéraires structurants de mobilité douce (voies vertes) constitue également un point fort du projet Grand Genève.

« Toutefois, malgré une bonne conception en matière de structuration territoriale, le Projet d'agglomération ne comprend encore que peu de mesures concrètes visant à réglementer l'implantation d'installations à forte fréquentation (IFF), à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie, ainsi qu'à réglementer les nouvelles mises en zone sur l'ensemble de l'agglomération. Le développement urbain concentré le long des axes forts, ainsi que l'inflexion en matière de consommation de surface sur la partie française de l'agglomération sont limités. L'amélioration de

l'offre en transports publics en France ne peut de ce fait prétendre à une efficacité suffisante, notamment pour les flux pendulaires.

Une autre faiblesse du projet réside dans l'absence de mesures concrètes permettant de maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé et l'accessibilité pour ce mode au cœur d'agglomération. » (Rapport d'examen du Projet d'agglomération 2012)



Départ: Département
Chambre de Commerce

A scenic view of a lakeside promenade. The foreground shows a paved walkway with yellow arrows pointing forward. A metal railing runs along the edge, with several green flower boxes containing colorful flowers. A tall black lamppost stands near a blue sign that reads "Départ - Departure" and features a clock face. In the background, there is a calm lake, distant mountains, and a blue sky with scattered white clouds. A person is visible in the distance on the left side of the promenade.

2. PRENDRE EN COMPTE LES DOUTES D'ÉTAPE POUR CONSOLIDER LE PROJET

2. PRENDRE EN COMPTE LES DOUTES D'ÉTAPE POUR CONSOLIDER LE PROJET

Les fondations du Projet de territoire sont solides, mais il est néanmoins nécessaire d'analyser avec attention l'évolution du Grand Genève depuis le premier Projet d'agglomération, afin d'adapter le projet de troisième génération en conséquence.

Les HES viennent de publier un sondage d'opinion réalisé auprès de plus de 1300 habitants du Grand Genève duquel il ressort de nombreux éléments intéressants et en particulier les quelques points suivants qui ont contribué à affiner les propositions du projet.

Le territoire du Grand Genève est plutôt privilégié par rapport à d'autres et cette réalité est largement reconnue par ses habitants qui témoignent – pour une très grande majorité d'entre eux – de leur satisfaction à y vivre. Par contre, il ressort clairement que, dans le même temps, pour les catégories de population qui rencontrent des difficultés économiques, le Grand Genève est un territoire duquel on se sent immédiatement exclu, ne pouvant profiter d'aucun de ses avantages.

Des attentes et préoccupations majeures des habitants du Grand Genève, trois thématiques ressortent de manière plus visible : la mobilité, en particulier en provenance des territoires les plus périphériques ; le logement côté suisse et la question économique côté français. Ces sujets ont été pris en considération par le projet, en fonction des compétences locales, qui rendent certains leviers plus faciles à manœuvrer (par ex. mobilité) que d'autres (par ex. économie).

Enfin, en réponse à la méconnaissance de la réalité de l'organisation transfrontalière d'une part non négligeable de la population, il est visiblement important de mieux et plus communiquer sur l'utilité du Grand Genève, ainsi que sur les moyens mis en œuvre pour renforcer sa cohérence.

2.1. RECONNAÎTRE LES INCERTITUDES DU MOMENT

Il est tout d'abord inévitable de reconnaître qu'il existe un différentiel entre les accords politiques et les projections démographiques de 2007 et 2012, ainsi qu'entre ces dernières et les évolutions réelles depuis cette date.

La croissance démographique s'est révélée plus forte qu'envisagé et répartie de manière différente sur le territoire : certains bourgs et villages ont accueilli plus de nouveaux résidents que ce que l'intention de compacité le voulait et la ville centre moins que ce que la volonté de rééquilibrage le souhaitait. En outre, l'évolution des modes de vie (par ex. divorces) et le vieillissement de la population ont entraîné un besoin en logements supérieur à la seule croissance démographique.

La production de logements s'est également démarquée des objectifs des documents de planification : la production de logements a été largement inférieure dans le canton de Genève et bien supérieure dans les territoires français.

La croissance des emplois s'est révélée nettement plus forte qu'estimé à Genève et dans le district de Nyon et moins forte que souhaité dans les territoires français.

Ainsi la spécialisation en marche du territoire peut se résumer en quelques chiffres significatifs : de 2006 à 2012 le canton de Genève 2,29 emplois et 0,47 logement par habitant, le District de Nyon 0,67 emploi et 0,36 logement, et le Genevois français 0,15 emploi et 0,68 logement.

La volonté de rééquilibrage des Projets d'agglomération précédents n'est ainsi pas – ou peut-être pas encore – lisible dans le territoire. Les bases du projet sont posées, mais les réorientations de 2016 sont essentielles à sa concrétisation au-delà des intentions.

Deux autres phénomènes nécessitent d'être mentionnés : d'une part, les collectivités du Grand Genève ne maîtrisent pas tous les facteurs de croissance – elles doivent donc tenir compte de cette incertitude – et d'autre part, l'expérience permet d'être désormais plus conscients des difficultés à résoudre (Texte de refondation politique GLCT, novembre 2015).

Les difficultés politiques : la vision politique commune forgée à travers les deux premiers Projets d'agglomération n'a pas été pleinement comprise par une partie de la population, faute d'explications, de pédagogie et de discussion. La gouvernance du Grand Genève a certes été

modifiée avec la création du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) début 2013, mais pour assurer la pérennité du projet, il faut passer une nouvelle étape et développer une ambition collective. Le refus par le peuple genevois du financement des P+R en territoire français en est le signe tangible.

Les difficultés financières : dans un contexte budgétaire contraint, consécutif à la crise financière touchant l'ensemble des collectivités du Grand Genève, des difficultés existent pour financer et exploiter les projets structurants indispensables au territoire, notamment les lignes de transport en commun nécessaires au bon fonctionnement du schéma de mobilité transfrontalier. Un important travail de priorisation a été fait, de manière à ce que les mesures de cette troisième étape soient les plus efficaces possible pour la durabilité du territoire. De plus, afin d'éviter la croissance de la demande de mobilité, les élus des bourgs et villages agissent déjà à renforcer la maîtrise de l'étalement urbain (en particulier en France, où les processus de dézonage ont débuté), ayant constaté qu'il leur est impossible de fournir le niveau de service à la population nécessaire avec les rythmes de croissance connus cette dernière décennie.

2.2. RÉPONDRE PAR LE RENFORCEMENT DE L'AMBITION

Au vu de cette analyse, la décision politique a été prise de passer du «Projet d'agglomération» au «Projet de territoire». Le premier consiste en un document répondant aux critères de la Confédération pour le subventionnement des infrastructures d'agglomération : il est produit en vue de répondre à l'échéance de décembre 2016. Mais le second l'englobe pour le dépasser en élargissant le champ des accords transfrontaliers, et en se poursuivant dans le temps des échéances fédérales : c'est la suite logique des politiques de service développées dans les projets précédents, avec pour objectif de renforcer l'ambition commune d'un Grand Genève durable dans lequel il fait bon vivre pour tous.

2.3. RÉPONDRE PAR L'APPROFONDISSEMENT DE THÉMATIQUES NOUVELLES

Cette même analyse a mis en évidence dans un second temps la nécessité d'approfondir un certain nombre de thématiques complémentaires.

En matière d'**environnement**, au-delà de la question des espaces naturels et agricoles, et des corridors

biologiques, la question de la transition énergétique constitue un thème central et transversal : il concerne la mobilité, l'habitat et l'économie.

Ce nouveau chapitre vient ainsi enrichir l'approche paysage et nature des projets précédents, et est déjà lisible dans les faits : les communes françaises de l'ARC se sont engagées dans une démarche de «territoire à énergie positive» (TEPOS), le Canton de Genève vient d'adopter un plan climat et le Canton de Vaud y travaille également.

En réponse aux remarques de l'ARE et en raison de la localisation de la croissance démographique dans ces territoires, il est apparu évident que la problématique **des bourgs et villages** nécessitait aussi d'être approfondie. Il s'agit à la fois d'offrir aux résidents actuels de ces campagnes aux modes de vie citadins des conditions de vie plus durables – en particulier en termes de mobilité – et de trouver des solutions réalistes permettant de maîtriser la tendance lourde de l'étalement urbain. Un travail de projet urbain et paysager doit être construit avec les collectivités locales concernées, à l'échelle des PACA et des intercommunalités.

Le sujet des emplois est essentiel et le constat de leur inégale répartition repose la question de l'**articulation entre l'économie productive et l'économie résidentielle**. Même si la compétence économie ne fait pas partie des attributions du GLCT, la constitution d'un cadre spatial favorable

à l'économie fait – quant à elle – partie intégrante de la question territoriale. Or les potentiels des territoires du Grand Genève sont divers et il s'agit de parvenir à tous les valoriser, qu'il s'agisse des technologies de pointe, des services aux entreprises ou à la population, de l'agriculture, de la culture ou encore du tourisme de proximité.

La qualité de vie traverse l'ensemble des réflexions afin de répondre aux préoccupations des habitants qui considèrent que la très forte croissance de ces dernières années a eu un impact plutôt négatif. Cette thématique reprend les réflexions précédentes sur l'agglomération verte et solidaire, ainsi que celles sur les politiques de service. Elle réaffirme la nécessité de se préoccuper de **la cohésion sociale** à l'échelle du Grand Genève, en particulier du point de vue de l'accès au logement et aux services pour les classes sociales les moins favorisées et pour les classes moyennes n'ayant pas accès aux dispositifs d'aide.

2.4. RÉPONDRE PAR DES RÉAJUSTEMENTS DES OUTILS DE RÉFLEXION ET D'ACTION

L'avenir n'est pas écrit et il dépend partiellement de facteurs qui ne sont pas maîtrisés localement : il est donc nécessaire de modifier la réflexion sur le futur en se donnant les moyens d'**anticiper plusieurs futurs** et non un seul. Les projections

démographiques viennent ainsi en appui à cette réflexion et ne constituent pas un objectif politique de développement.

La délicate question du rééquilibrage nécessite d'être reposée à ce stade : **quels moyens est-il possible et souhaitable de se donner pour modifier – ou en tout cas mieux gérer – les tendances à l'œuvre de localisation des logements et des emplois ?**

Il est certain que la mise en place des mesures d'aménagement du territoire ou d'urbanisme demande du temps, et que leurs effets – sous forme de résultats visibles dans l'espace – sont eux aussi décalés en conséquence.

Mais l'explication du différentiel entre les objectifs et la réalité des évolutions ne peut se satisfaire de cette seule explication. Même si les fondements du projet sont conservés, il est important de les réajuster pour tenir compte du bilan, et parvenir à mettre en œuvre les mesures décidées d'un commun accord. Une approche plus pragmatique est désormais nécessaire, différenciée selon les capacités des territoires et des acteurs à porter le projet et ses mesures dans la durée. Cette optique renouvelée se traduit jusqu'à l'échelle des PACA (Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) dans le prolongement des projets précédents.

Ainsi, pour rester ambitieux tout en étant plus réaliste, le Projet de territoire entend **identifier les «leviers» qui vont permettre d'infléchir les tendances non souhaitées**. Contre l'étalement urbain, s'agit-il de développer une politique foncière plus active et/ou de renforcer les capacités d'ingénierie urbaine pour faciliter les projets urbains dans les sites pertinents ? Dans quels territoires ces besoins sont-ils les plus pressants ? Par quels moyens parvenir à accélérer la production de logements dans les sites où cela est souhaitable ?

Pour garantir la mise en œuvre des projets, il est enfin nécessaire de **reprenre la réflexion et de revalider les engagements sur les outils de financement et les mécanismes de solidarité** à l'échelle du Grand Genève et de ses territoires, à la fois pour des raisons de pragmatisme et en réponse à la demande réitérée de nombreux acteurs. Dans cette optique, le financement des infrastructures est à mettre au même niveau que celui de leur exploitation.

Cela implique d'assurer un suivi régulier des investissements liés aux différents Projets d'agglomération ; d'établir des accords sur les modalités de financement des déficits d'exploitation pour les lignes urbaines de transports publics transfrontaliers. Concernant les tramways transfrontaliers, ces éléments seront établis deux ans avant leur mise en service. Comme stipulé dans le programme de législature 2014-2018 du Canton de Genève, « dans le cadre

des financements spécifiques, le Canton poursuivra son ambition de contribuer à la réalisation d'infrastructures d'importance régionale sur territoire français, convaincu qu'il doit construire ces infrastructures là où elles seront pertinentes et moins onéreuses ». A ce titre, les bénéfices en matière de réduction du trafic automobile, d'amélioration de la qualité de l'air et de fiscalité payée par le travailleur frontalier sur territoire genevois seront des critères qui viendront compléter le seul critère de la prise en charge territoriale du financement.



GARE DE AMIENS

PLA
de la





3. CONFIRMER ET
RENFORCER LE PROJET
DE TERRITOIRE DU
GRAND GENÈVE, PUIS
LE METTRE EN ŒUVRE

3. CONFIRMER ET RENFORCER LE PROJET DE TERRITOIRE DU GRAND GENÈVE, PUIS LE METTRE EN ŒUVRE

3.1. LE PROJET DE TERRITOIRE À L'ÉCHELLE DU GRAND GENÈVE : VISION D'ENSEMBLE ET STRATÉGIES SECTORIELLES

L'armature principale de la mobilité a été conçue lors des deux étapes précédentes du projet : les axes structurants des transports publics relient l'agglomération centrale aux différentes agglomérations régionales. Ce réseau est en construction et la prochaine mise en service du RER Léman Express en 2019 va considérablement modifier la mobilité au sein de l'agglomération. La société mixte CFF/SNCF Transferis déjà en activité est en charge de la valorisation de cette nouvelle infrastructure. Les autres mesures phares déjà identifiées (comme les lignes de trams transfrontalières) poursuivent leur cours.

La troisième étape consiste désormais à valoriser au mieux l'ensemble du système, en relation avec la mise en service du RER, qui va entraîner la réorganisation d'une partie des réseaux. Ceci se fera par une série de mesures complémentaires coordonnées entre elles, parfois moins ambitieuses mais indispensables au fonctionnement de l'ensemble, comme par exemple la réorganisation des réseaux de lignes de bus à partir des gares du Léman Express.

La question du bouclage autoroutier est reposée et un groupe de travail partenariat a été mis en place sous l'égide du GLCT Grand Genève.

Il doit permettre d'analyser, de part et d'autre de la frontière, l'impact du projet de Traversée du Lac en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et d'environnement, de proposer des mesures de gestion et d'accompagnement, ainsi que les variantes de raccordement au réseau routier et autoroutier français qui permettront d'établir un véritable projet de bouclage autoroutier du Grand Genève. Il s'agira de limiter les impacts négatifs en matière d'attractivité résidentielle pour les zones mal desservies en transports publics, d'augmentation de trafic sur des voiries déjà saturées et inadaptées, de pression foncière, de fragmentation des milieux naturels, de bruit et de qualité de l'air. En continuité des travaux conjoints conduits par le GLCT Grand Genève, les enjeux transfrontaliers seront intégrés dans les différentes études et démarches menées par le Canton de Genève pour la conception et la réalisation de l'ouvrage.

Le Grand Genève dispose désormais d'un seul et même réseau multimodal mis en valeur par une série de mesures non infrastructurelles (communauté tarifaire, gestion du trafic, communication commune, etc.). Pour que l'offre soit utilisée à sa pleine capacité, la culture de la mobilité devra être accompagnée dans son mûrissement : prendre le train ou se déplacer à vélo doit pouvoir devenir et être considéré comme un plaisir et non pas comme une activité à risque, ce qui suppose certains aménagements (comme des bandes cyclables continues) et une signalétique appropriée.

La localisation de la croissance démographique dans le territoire va se poursuivre sur sa lancée actuelle dans les cinq prochaines années, puisque les planifications locales ont déjà intégré les premières étapes du Projet d'agglomération, et que bon nombre d'autorisations rendues possibles par les planifications en vigueur sont déjà déposées. Par contre, de cette période marquée par l'inertie des étapes précédentes, l'ensemble des partenaires français, vaudois et genevois a pris conscience de la nécessité et de l'importance de tendre vers une ville plus dense, dans le sens du renouvellement urbain à la française ou de la construction de la ville vers l'intérieur à la suisse. Les lois nationale et fédérale vont d'ailleurs dans cette direction dans les deux pays.

Ainsi, cette troisième étape du Projet d'agglomération, marquant un approfondissement du Projet de Territoire du Grand Genève, sert de cadre de référence à l'élaboration des prochaines générations de documents de planification français, vaudois et genevois. Elle sera particulièrement utile à la préparation du Plan directeur cantonal genevois au-delà de l'horizon 2023 pour remplir l'objectif d'augmentation, de mobilisation et d'accélération des capacités de production de logements au cœur d'agglomération, selon les objectifs de la Confédération et de sa politique des agglomérations. Elle sera mobilisée pour établir sur cette base, avec la Confédération, les modalités d'application de la LAT pour l'après 2023.

En matière de production de logements, les efforts engagés depuis plusieurs années commencent à porter leurs fruits : selon l'OCSTAT en 2015, 2179 logements ont été construits dans le Canton de Genève.

Au-delà, pour que les différents projets urbains constituent ensemble une «ville» et non une simple juxtaposition d'opérations distinctes n'ayant pas ou peu de liens entre elles, il existe un véritable enjeu d'ingénierie urbaine. Dans un premier temps, il s'agit de poursuivre le repérage des potentiels fonciers combinant accessibilité et disponibilité (déjà en œuvre pour les territoires urbains). Puis vient la question de la capacité des collectivités à porter dans la durée des projets urbains d'une ampleur et d'une qualité suffisantes pour répondre aux défis de la ville durable.

Si ceux-ci sont aujourd'hui relativement bien maîtrisés par les communes de l'agglomération centrale (par ex. partie urbaine du canton de Genève, agglomérations d'Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, ou Saint-Genis-Pouilly), et commencent à le devenir dans un certain nombre d'agglomérations régionales (par ex, Nyon ou Thonon), la question des bourgs et villages – constitués de petites communes, voire de petites intercommunalités – reste entière.

Environ 30% du développement de la dernière décennie s'étant localisé dans ces communes, il s'agit lors de cette troisième étape, orientée vers plus de pragmatisme, à la fois de freiner sérieusement à l'avenir cette tendance problématique en termes de coûts publics et d'impacts sur l'environnement et de structurer ce territoire par une démarche de projet autour des centralités locales et des bassins de vie, afin d'offrir à ses actuels résidents une qualité de vie plus durable.

Le rôle des instances du Grand Genève va consister à se fonder sur les actuelles démarches réussies dans les divers territoires, afin de mieux répondre aux différentes questions suivantes. Qui peut/doit identifier de manière cohérente avec le Projet de territoire les terrains pertinents pour la densification et à quelle échelle ? Qui peut/doit travailler à l'optimisation et à la mutualisation des nouveaux équipements ? Qui peut appuyer les collectivités dans la conduite des projets urbains plus complexes que la seule planification ? Enfin, à quelle échelle quelle démarche est la plus pertinente : celle des PACA et/ou celle des intercommunalités ? En d'autres termes, l'offre d'ingénierie urbaine aux collectivités qui n'en disposent pas fait partie des mécanismes de solidarité qui sont réfléchis et doivent être mis en place.

La charpente paysagère a, elle aussi, été définie lors des étapes précédentes du projet et ne connaît pas de changement majeur : les contrats corridors se poursuivent, et les Projets prioritaires de paysage (PPP) prennent progressivement corps. La troisième étape de réflexion a surtout consisté à renforcer le travail sur le paysage bâti, dans le sens où il contribue grandement à la qualité de vie. C'est ainsi qu'un certain nombre de démarches tests ont été engagées, afin de développer localement de bonnes pratiques et de les diffuser. Deux exemples parmi d'autres : le long des axes de transports publics (en profitant de la capacité française à associer construction d'un tram et aménagement de l'espace public traversé), et les formes urbaines souhaitables pour la densification des cœurs de villages en mutation.

Toutefois, **la cohérence globale du Projet de territoire** fait face à un réel défi : il s'agit dans le même temps de répondre aux enjeux du dérèglement climatique et de la santé publique – ce qui implique d'aller dans le sens de plus de densité et plus de transports publics et de mobilité douce – alors qu'en parallèle, les moyens pour construire et exploiter ces transports publics diminuent et que la tendance lourde de l'urbanisation cumule – de manière apparemment contradictoire, mais pourtant bien réelle – de nombreuses opérations de densification dans les deux pays et la poursuite de l'étalement urbain.

En outre, les « frontières » du Grand Genève sont ouvertes et l'enjeu de structuration du territoire à l'intérieur de ses frontières doit se traduire dans les faits par une série de moyens à mettre en place – ensemble et chacun – pour éviter (et dans tous les cas minimiser) le phénomène de débordement de ses limites.

Le pari du Projet de territoire du Grand Genève – dans sa phase du Projet d'agglomération de 3^e génération – consiste à **entrer plus en finesse dans les mécanismes** (d'ingénierie urbaine, fonciers, financiers et immobiliers) **et dans la spécificité des territoires**, afin d'apporter à chacun ce dont il a le plus besoin : c'est tout le travail à l'échelle des PACA qui a commencé lors de l'étape précédente et qui se poursuit en se renforçant sur la base des enjeux suivants par type de territoire.

L'agglomération centrale

- L'augmentation, la mobilisation et l'accélération de ses capacités d'accueil en logements.
- La gestion renforcée des conséquences de la croissance de la population et des emplois, en particulier en matière de mobilité et d'impact sur l'environnement.
- La garantie d'une offre de logements diversifiée et abordable pour maintenir la mixité sociale et répondre aux problèmes des actuels exclus.
- La sensibilisation du public à l'accueil de la croissance démographique – en mettant en avant les gains de qualité offerts – et des propriétaires fonciers aux intentions de densification de leurs terrains.

Les agglomérations régionales

- L'augmentation, la mobilisation et l'accélération de leurs capacités d'accueil en logements et en emplois.
- L'identification des secteurs pertinents (en termes de disponibilité et d'accessibilité) pour cet accueil.
- La recherche et la mise en œuvre des moyens d'assurer la disponibilité sur le marché de terrains constructibles encore non construits et de terrains en friche.
- Le renforcement de la qualité de vie dans et entre les quartiers densifiés, par des espaces de respiration, de délasserement, de silence et/ou des couloirs verts.
- La sensibilisation du public à l'accueil de la croissance démographique – en mettant en avant les gains de qualité offerts – et des propriétaires fonciers aux intentions de densification de leurs terrains.

L'espace des bourgs et villages

- La contribution de ces territoires au Projet d'agglomération, en complément des agglomérations centrales et régionales.
- L'organisation et la structuration de l'urbanisation, avec les deux aspects antagonistes suivants. La recherche et la mise en œuvre de moyens pour limiter et maîtriser les actuelles capacités d'accueil le plus souvent mal localisées et/ou surdimensionnées, incluant une meilleure compréhension du marché foncier et immobilier qui fait que ces communes sont si attractives. Et en parallèle, l'augmentation de la densité du tissu urbain déjà bâti, notamment à proximité des haltes et nœuds de transports publics et dans les centres locaux.
- Le renforcement des intercommunalités afin de mieux gérer le Projet de territoire du Grand Genève, en mettant en œuvre une meilleure mutualisation des équipements.

L'ensemble de ces mesures – et surtout le juste équilibre entre elles – doit permettre de viser plus de qualité et de durabilité, du point de vue de l'adaptation des modes de déplacement et de la réduction des impacts des activités humaines sur l'environnement.

En parallèle, le Grand Genève devra renforcer **sa gouvernance** afin de progressivement construire **une culture urbaine commune**, et de conduire l'ensemble de ses réalisations dans un sens convergent, le principe de subsidiarité restant bien entendu respecté.

3.2. LES COMPLÉMENTS À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES (PACA)

Les démarches initiées à cette échelle lors de l'étape précédente du Projet de territoire se sont révélées très efficaces : concepts transfrontaliers ; harmonisation de la manière de penser le territoire du Grand Genève en cohérence avec les principes de la vision commune ; concrétisation de mesures d'urbanisme, de mobilité et de paysage ; coopération transfrontalière à l'échelle locale ; etc.

Après une phase de ralentissement dans la majorité des territoires à la suite du dépôt du dossier en 2012, permettant à chacun de s'approprier les travaux déjà accomplis, la démarche a été reprise dans le cadre de la 3^e étape, en raison du constat de la pertinence de cette échelle de travail, aussi bien pour les stratégies que pour leur mise en œuvre. Située entre le Grand Genève et les intercommunalités, cette échelle intermédiaire permet en effet d'aborder les enjeux transfrontaliers (dans les PACA concernés) et de consolider partout des visions supra-locales autour de sujets précis et délicats, notamment quand ils traversent les frontières.

De plus, les avantages de cette échelle de travail fonctionnent dans les deux directions.

Top down : d'une part, le fort effet d'apprentissage constaté partout dans les PACA sur la manière de penser et de concrétiser le Projet de territoire a permis à chacun de s'approprier la vision commune (p.ex. l'autoroute est désormais clairement au service du Grand Genève et pas uniquement du transit).

Bottom up : d'autre part, le fait que chaque PACA ait mis en avant ses propres spécificités permet au Projet de territoire global de prendre en considération les territoires de manière plus différenciée qu'avant. Les avancées, tout comme les difficultés de mise en œuvre, viennent ainsi enrichir le projet global et le rendre plus réaliste. C'est par exemple ainsi qu'est apparue la nécessité de tenir compte – dans la programmation des infrastructures – de leurs coûts d'investissements et d'exploitation ; ou que le constat a été fait de fortes disparités dans les dynamiques de développement (démographie, emplois, etc.) exigeant de mettre en œuvre le Projet de territoire plus rapidement dans certains secteurs, et de prendre en conséquence des mesures plus puissantes et plus efficaces (pour ne pas dire plus contraignantes).

Deux exemples parmi d'autres permettent d'illustrer ces avancées.

Le PACA Genève/St-Genis/Gex avec sa superposition unique de dynamiques de développement : accueil de nouveaux habitants en grand nombre (côté France), et de nombreux nouveaux emplois notamment autour de l'aéroport (côté Suisse), croissance de l'aéroport (emplois, passagers, mobilité terrestre), croissance du CERN, élargissement prévu du contournement autoroutier Ouest de Genève, renforcement de la gare Cornavin, flux de mobilité sans cesse accrus, etc. Dans ce secteur, le besoin d'action et de vision globale est urgent.

Le PACA Bellegarde comprend, quant à lui, des secteurs à enjeux de structuration de la vie locale au pied du Jura, en lien avec la croissance démographique importante qui s'y localise, à l'inverse de la ville de Bellegarde et de son bassin local en stagnation.


















CARTES

SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION 3 - HORIZON 2030+












Fonctionnalités urbaines

-  Agglomération centrale: centre métropolitain / régional / local
-  Agglomération régionale: centre régional / local
-  Espace des bourgs et villages: centre local / village
-  Centre de rabattement sur TC
-  Pôle d'activités métropolitain / d'agglomération





Aires urbaines

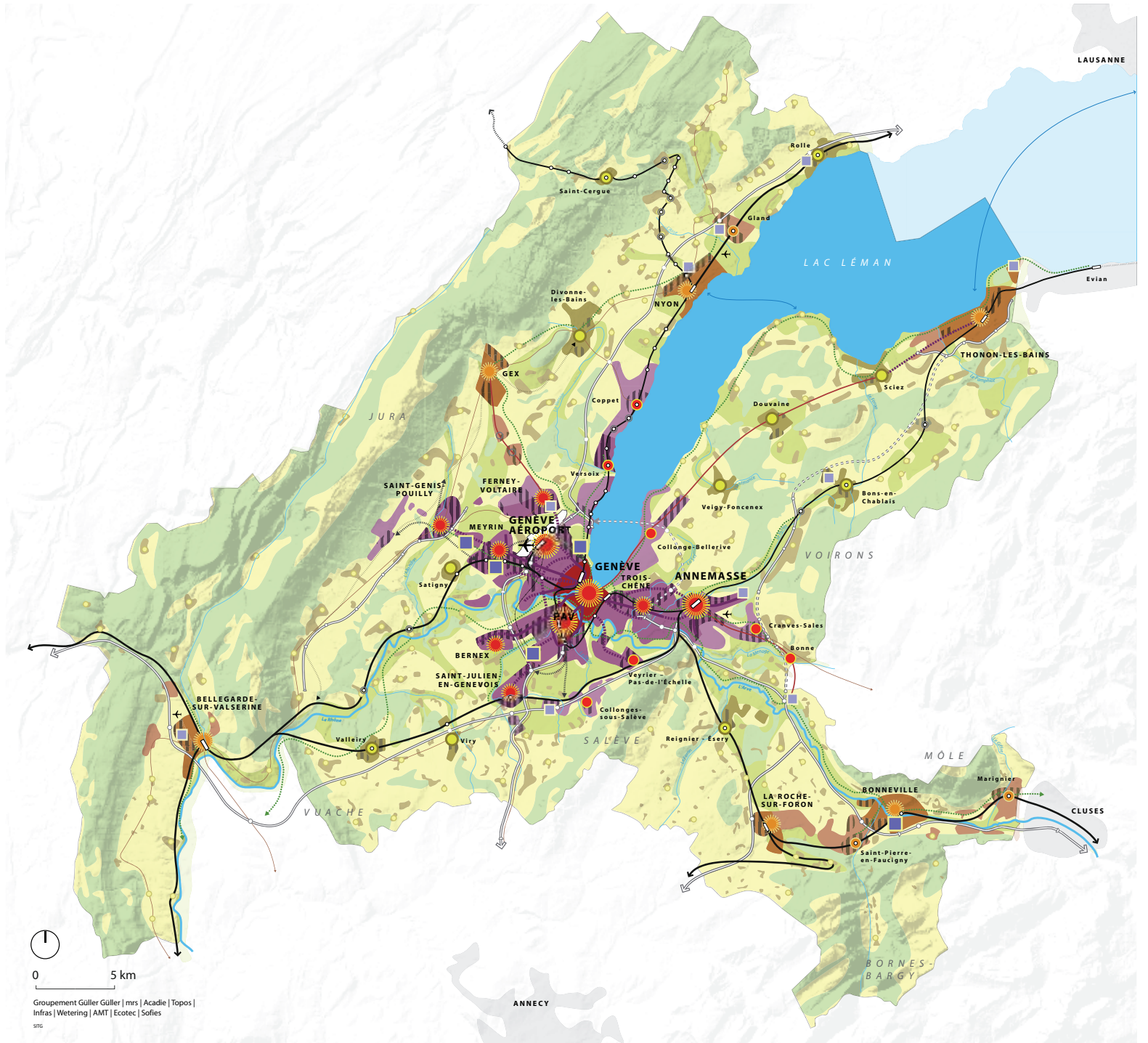
-  Coeur d'agglomération centrale
-  Aire urbaine d'agglomération centrale
-  Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale
-  Aire urbaine d'agglomération régionale
-  Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale
-  Aire urbaine de centre local
-  Aire villageoise
-  Aire de développement urbain horizon 2030+

Transports

-  Ligne ferroviaire / horizon 2030+ / tracé à préserver
-  Gare avec desserte nationale ou internationale / régionale
-  Halte avec desserte RER / future
-  Axe fort TC urbain / futur
-  Axe structurant TC suburbain / desserte rapide interurbaine
-  Liaison TC lacustre / transport par câble urbain
-  Autoroute ou voie express / future
-  Jonction / future ou à adapter
-  Boucllement autoroutier est (tracé cantonal) et variantes de raccordement au réseau français à étudier
-  Voie verte, itinéraire cyclable
-  Aéroport international / aérodrome

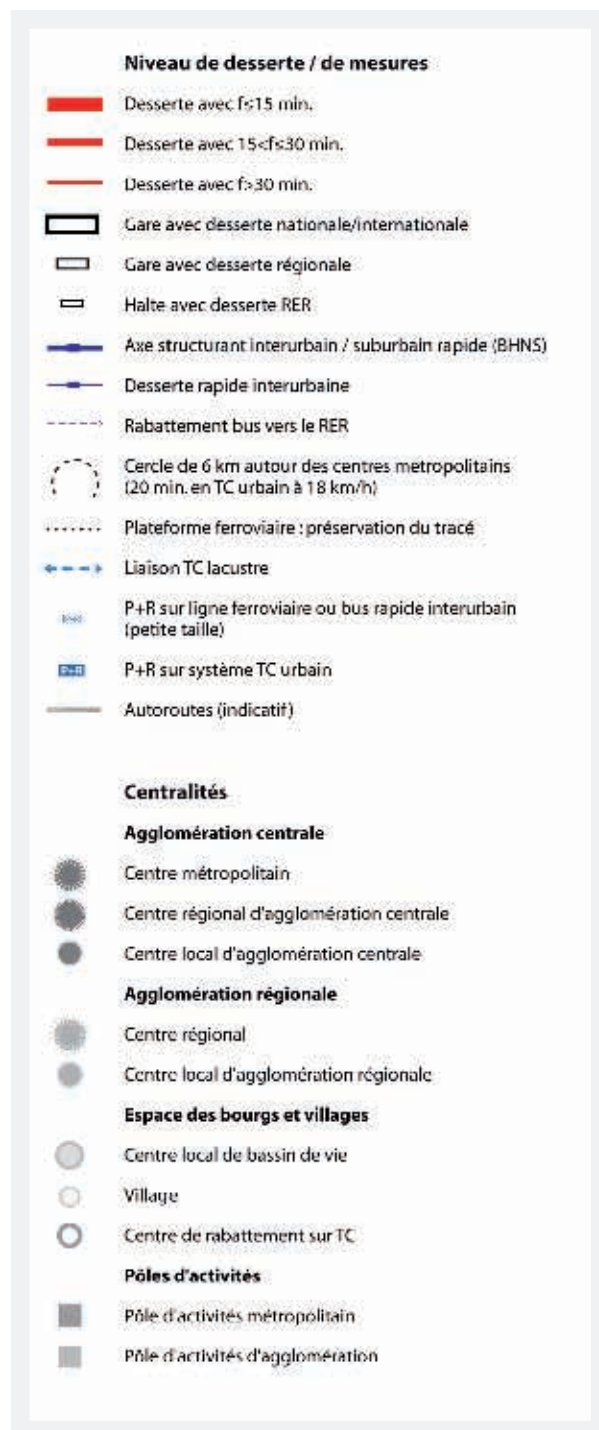
Paysages

-  Lac, cours d'eau
-  Espace agricole
-  Massif forestier
-  Espace à enjeux paysager



Groupement Güller Güller | mrs | Acadie | Topos |
 Infrass | Wetering | AMT | Ecotec | Sofies

SCHÉMA D'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS (TP) - HORIZON 2030+



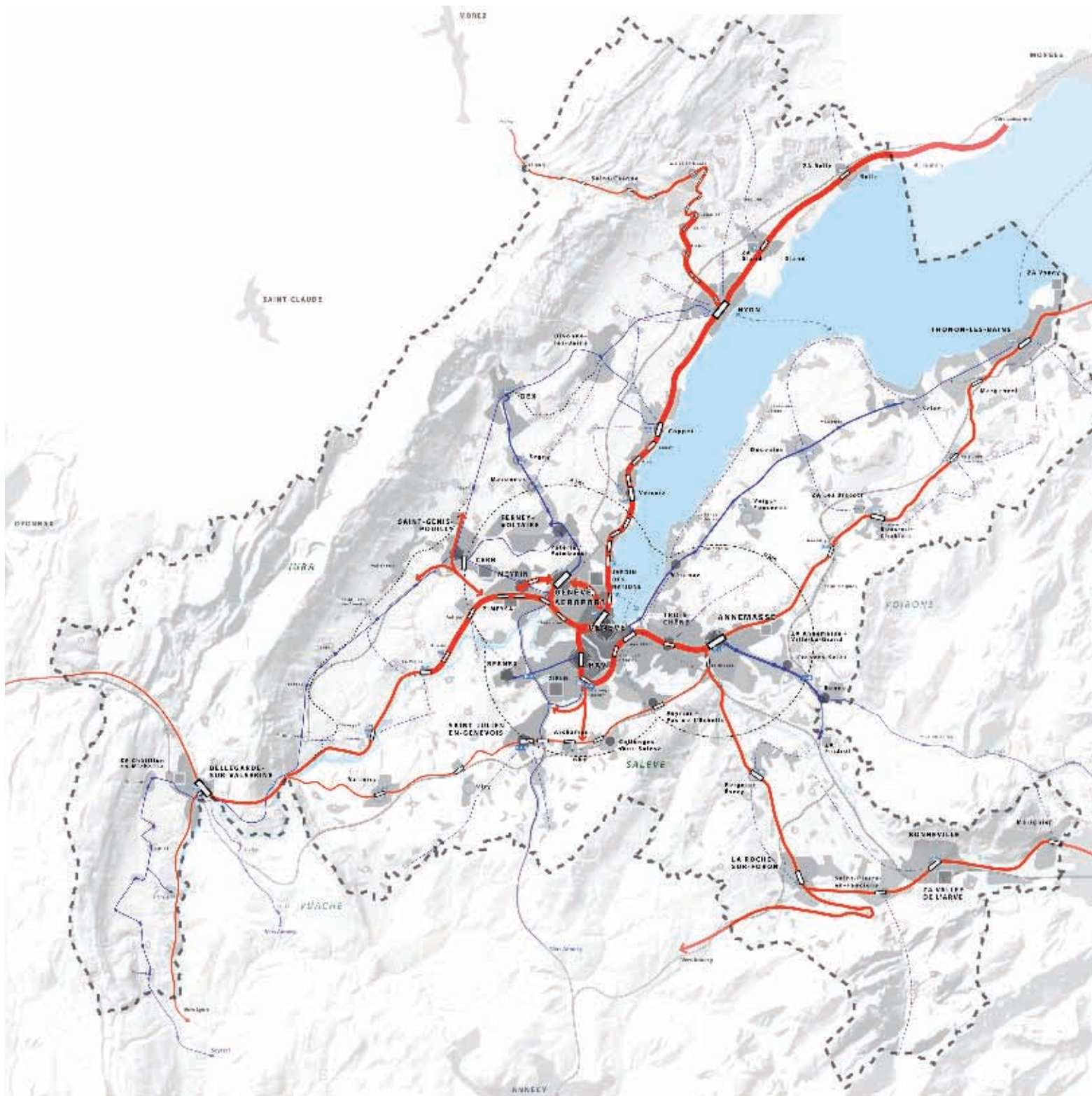
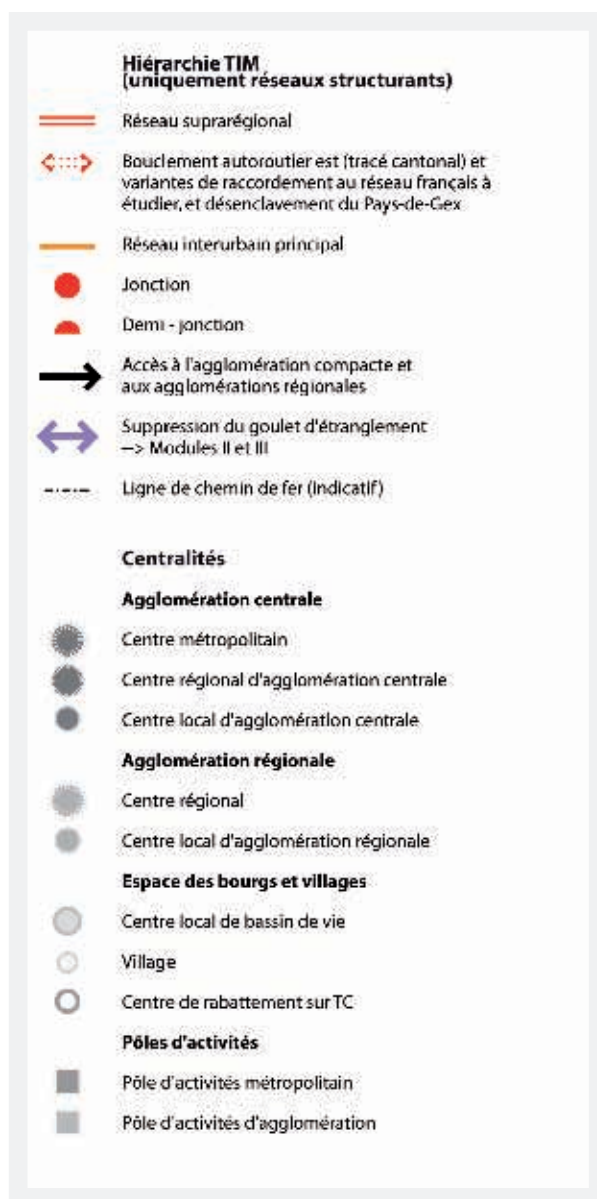


SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS (TIM) - HORIZON 2030+



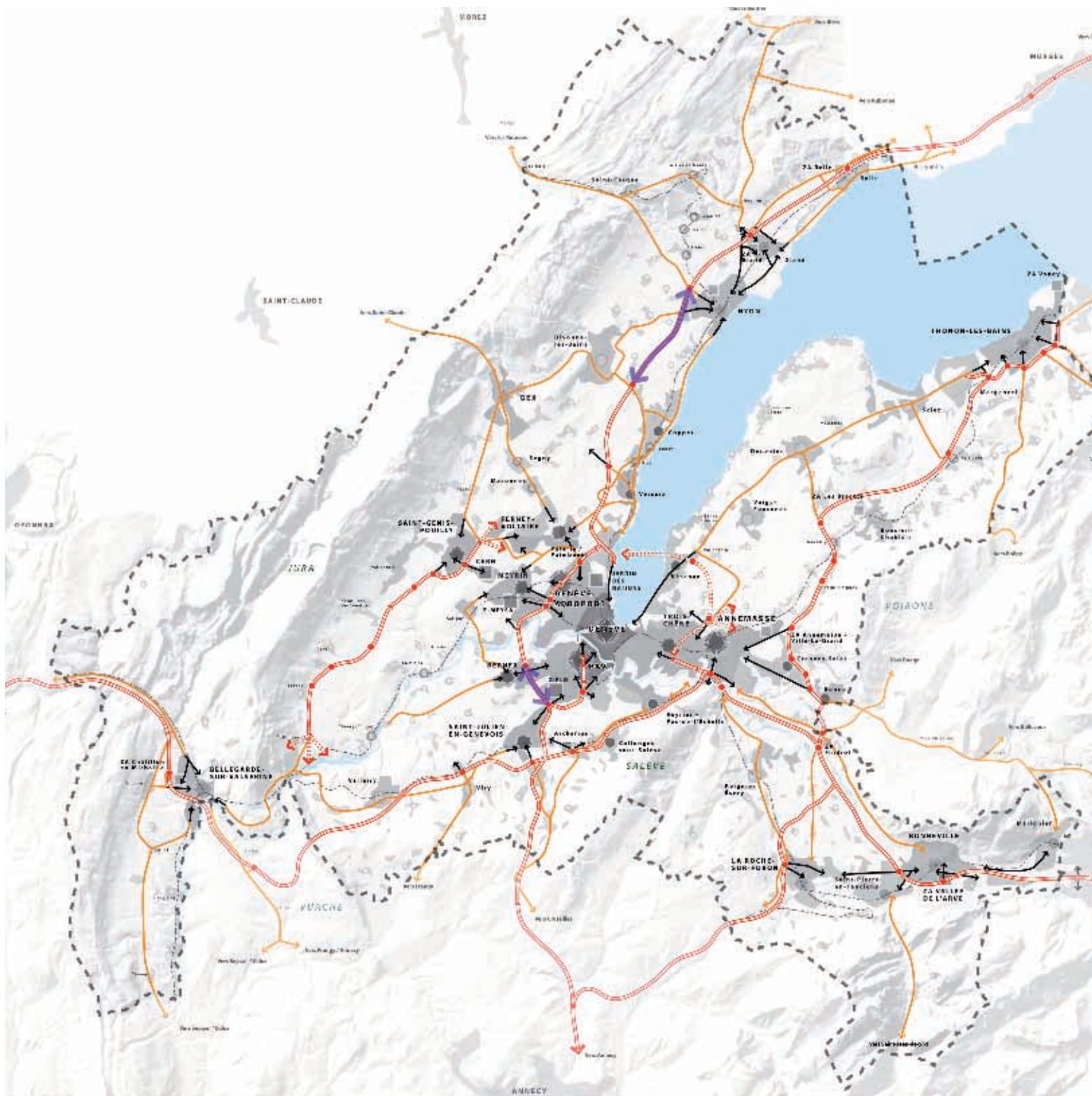
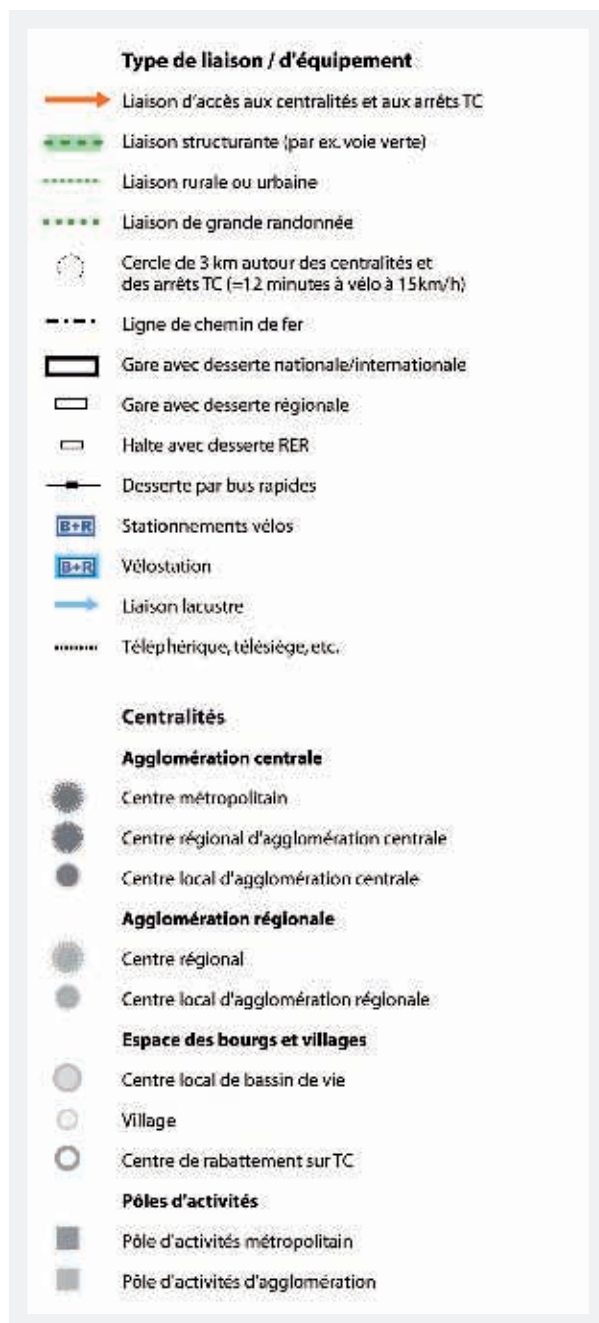
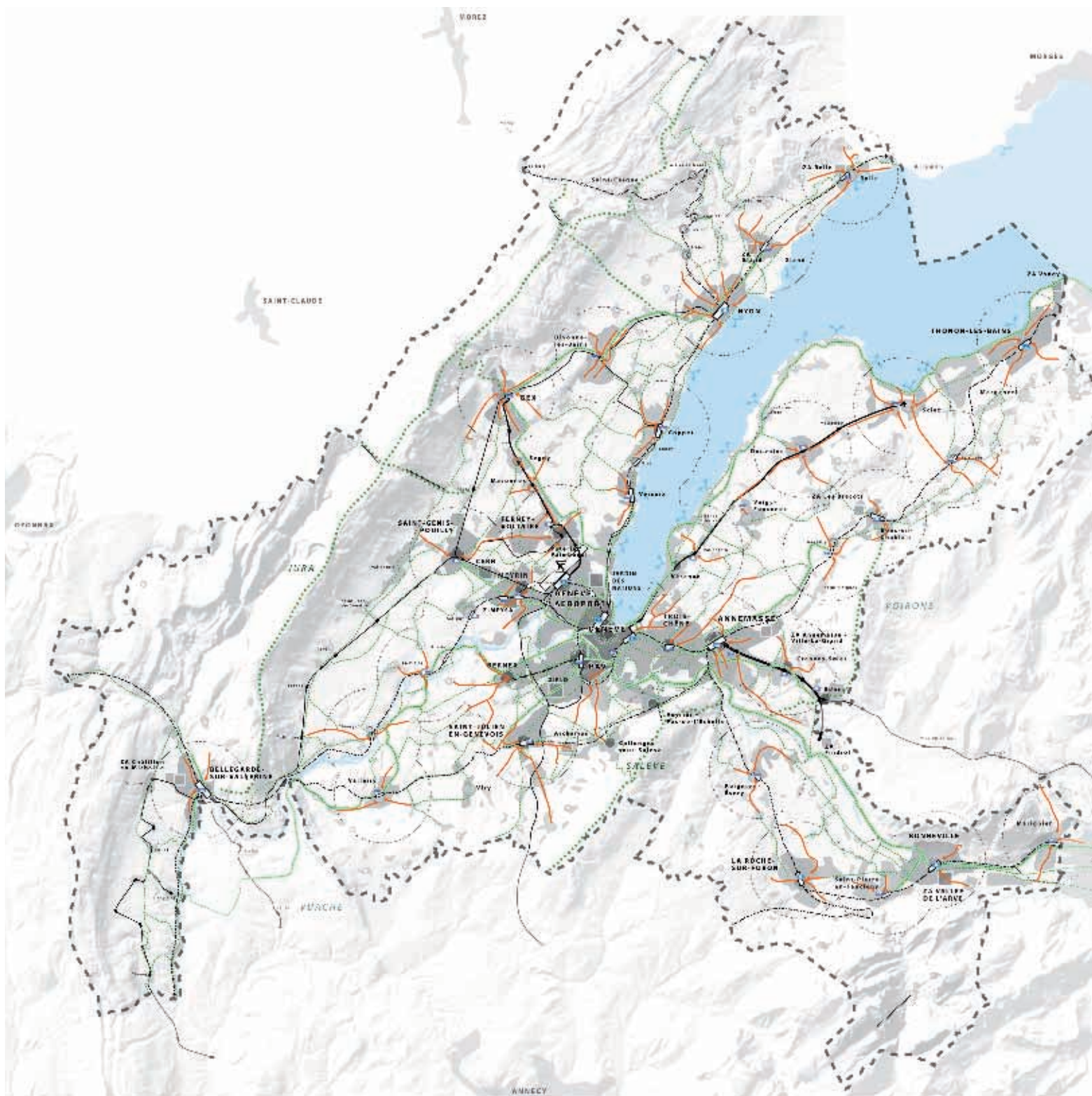


SCHÉMA D'ORGANISATION DES MODES DOUX (MD) - HORIZON 2030+









MESURES

3.3. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET PAR LES MESURES ET ACTIONS

Après deux générations de mesures parfois lourdes visant à construire le grand réseau de mobilité de l'agglomération transfrontalière, la 3^e étape a consisté à identifier toutes les mesures – même les plus légères – permettant de valoriser tout ce qui a déjà été mis en place.

La liste des mesures du Projet d'agglomération de 3^e génération prolonge ainsi celle de l'étape précédente (selon la même structure) et la complète en priorisant les projets sur la base de leur pertinence pour l'agglomération.

Ainsi, pour les transports publics, les mesures retenues concernent notamment l'exploitation des réseaux, les rabattements des bus sur les gares RER et les haltes du tramway, l'organisation et l'aménagement des places de gare, le stationnement auprès des gares et haltes, etc. En ce qui concerne la gestion du trafic individuel motorisé sur les réseaux de moindre importance, l'essentiel consiste à mettre en place les mesures indispensables pour éviter que les voies désengorgées grâce au report modal sur les transports publics ne se retrouvent très vite à nouveau congestionnées avec du nouveau trafic.

Les mesures d'urbanisation prolongent les travaux engagés dans les étapes précédentes du Projet de territoire et se déclinent spatialement

à deux échelles. La plus vaste, avec 15 secteurs de coordination qui nécessitent une coordination métropolitaine (par ex. le secteur de l'aéroport/ Cercle de l'Innovation) ou intercommunale (par ex. Bellegarde, Thonon ou Nyon/Gland). Et 86 sites concernés par des démarches plus opérationnelles – les projets stratégiques de développement (PSD) – à l'échelle de projets urbains.

Les mesures paysage poursuivent le renforcement de la charpente paysagère et du maillage vert (requalification ou création de parcs, projets prioritaires de paysage prolongés ou nouveaux). Quant aux actions environnement, elles concernent essentiellement la biodiversité (avec d'importants projets autour des contrats corridors).

Dans la mesure du possible, les mesures et actions environnement et paysage s'intègrent aux démarches engagées avec les mesures infrastructurelles et d'urbanisation, afin de faciliter leur mise en œuvre et d'éviter la multiplication des démarches à porter par les acteurs du Grand Genève.

En complément de l'ensemble des mesures de cette 3^e étape du projet soumise à la Confédération, les élus et leurs services ont défini une série d'actions et outils sous forme de programme de travail à poursuivre.

LISTE DES MESURES D'ENGAGEMENT

Les partenaires du Grand Genève coordonnent leurs stratégies sectorielles liées à l'urbanisation, à la mobilité, et à l'environnement. Ils s'engagent à réaliser les mesures qui en découlent: d'une part, les mesures d'infrastructures pour lesquelles un soutien financier est demandé à la Confédération; d'autre part, les mesures complémentaires d'urbanisation, de mobilité et d'environnement-paysage à concrétiser sans aide fédérale.

La présente liste ne mentionne pas les mesures 2007 comprises dans l'accord sur les prestations signé par la Confédération en mars 2011, ni celles de 2012 comprises dans l'accord sur les prestations signé en août 2015, mais seulement les nouvelles mesures d'infrastructures présentées en décembre 2016 pour lesquelles un soutien financier de la Confédération est demandé.

Priorisation Définition selon Confédération

- A Mesure dont le début des travaux se situe entre 2019 et 2022, sollicitant un cofinancement auprès du Fonds d'Infrastructure du Trafic d'Agglomération (FI Trafic Agglo) de la Confédération.
- B Mesure dont le début des travaux se situe entre 2023 et 2026, sollicitant un cofinancement auprès du Fonds d'Infrastructure du Trafic d'Agglomération (FI Trafic Agglo) de la Confédération.

Type ARE Définition selon

«message relatif à l'arrêté fédéral» (FI Trafic Agglo)

Tram	Tram
TP_Route	Aménagements pour les Transports Publics routiers
TP_Rail	Infrastructures ferroviaires
TIM	Infrastructures routières pour les Transports Individuels Motorisés
Sécurité	Sécurisation de l'espace routier (comprend requalification)
Plateforme	Plateforme/interface multimodale
MD	Aménagements pour la Mobilité Douce

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION A – PÉRIODE 2019-2022

32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	TRAM	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	122
33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France	TRAM	GENÈVE-FRANCE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	50.30
36-1-11	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	TRAM	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	33.00
16-20	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005 - Sciez/Genève	TP_ROUTE	FRANCE	CHABLAIS	20.90
30-31	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	TP_ROUTE	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	9
30-32	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y compris espace-rue)	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	14.1
32-2-13	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport: section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	17
33-13	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	58.7
33-25	Restructuration du réseau TIM et de l'interface TIM - TC dans le secteur Porte de France: passage dénivelé	TP_ROUTE	FRANCE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	22.00
33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	TP_ROUTE	FRANCE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	3.30
12-43	Réaménagement et sécurisation d'itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette	SÉCURITÉ	VAUD	GENÈVE-ROLLE	1
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION A – PÉRIODE 2019-2022

30-40	Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée	SÉCURITÉ	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	20
31-18	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	SÉCURITÉ	VAUD	GENÈVE-ROLLE	14.5
32-1-14	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	SÉCURITÉ	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	5.2
35-26	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit/Pond de Lancy/1 ^{er} août)	SÉCURITÉ	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	35
12-17	Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	PLATEFORME	GENÈVE	GENÈVE-ROLLE	2.5
13-20	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	PLATEFORME	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	32.5
15-1	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	PLATEFORME	FRANCE	ARVE-PORTE DES ALPES	6.38
15-11	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	PLATEFORME	FRANCE	ARVE-PORTE DES ALPES	3.11
16-33	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	PLATEFORME	FRANCE	CHABLAIS	5.20
16-37	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier	PLATEFORME	FRANCE	CHABLAIS	1.77
30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	PLATEFORME	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	30
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPOLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION A – PÉRIODE 2019-2022

31-7	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	PLATEFORME	VAUD	GENÈVE-ROLLE	7.3
32-1-20	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	PLATEFORME	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	10
37-13	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	PLATEFORME	FRANCE	CHABLAIS	17.60
12-32	Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy	MD	GENÈVE	GENÈVE-ROLLE	1.5
12-42	Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC (complément au programme TC) comprenant le tronçon sur Crassier de l'itinéraire cyclable en site propre Divonne - Nyon	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	3.7
12-46	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	MD	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	6.8
12-47	Aménagement d'une liaison MD gare NStCM de l'Asse - route Blanche - site de Fléchères-nord	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	2.5
15-25	Aménagements structurants MD en rabattement vers le pôle d'échange multimodal de Bonneville	MD	FRANCE	ARVE-PORTE DES ALPES	3.49
16-44	Aménagements MD route de Mon-Idée - route de Choulex	MD	GENÈVE	CHABLAIS	1.6
30-39	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain entre les quartiers Concorde et Libellules - Le Lignon	MD	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	2.5
31-12	Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	4
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION A – PÉRIODE 2019-2022

31-19	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1 ^{ère} étape tronçon Eysins	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	3
31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	4
31-25	Aménagement d'un itinéraire MD en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1 ^{ère} étape tronçon Nyon	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	3.8
31-6	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voie ouest Avenue du Mont-Blanc	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	3
33-15	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Étang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"	MD	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	20
35-10	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genoëvois	MD	FRANCE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	10.80
36-1-20	Construction d'une passerelle modes doux au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly	MD	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	3.30
36-3-20	Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	MD	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	2.75
40-19	Aménagements pour cycles et piétons sur la route de Veyrier (tronçon Pinchat-Val d'Arve)	MD	GENÈVE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	4.3
TOTAL MCHF HT					623.4
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION B – PÉRIODE 2023-2026

33-21	Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre	TRAM	FRANCE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	19.4
12-27	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	TP_ROUTE	VAUD	GENÈVE-ROLLE	3
16-31	Aménagements TC pour la mise en œuvre d'un axe structurant suburbain entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	TP_ROUTE	GENÈVE	CHABLAIS	5
30-30	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	TP_ROUTE	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	24.2
30-54	Elargissement du pont CFF de l'av. de la Paix pour des aménagements en faveur des TC et des MD	TP_ROUTE	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	2
31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred-Cortot et route de St-Cergue	TP_ROUTE	VAUD	GENÈVE-ROLLE	8.6
32-2-15	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	13.5
32-2-2	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex – aéroport : section route de Ferney – route François-Peyrot – aéroport	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	42
34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines – Bernex	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	12.76
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	TP_ROUTE	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	29.52
36-1-21	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne (phase 2)	TP_ROUTE	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	11
36-3-19	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	TP_ROUTE	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	2.2
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

LISTE DES MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ, PRIORISATION B – PÉRIODE 2023-2026

35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la Route de Base	SÉCURITÉ	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	20
36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	SÉCURITÉ	GENÈVE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	2.5
36-1-30	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	SÉCURITÉ	GENÈVE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	10.4
36-3-7	Maillage MD entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile-Annemasse-Genève (partie France)	MD	FRANCE	GENÈVE-ANNEMASSE-SALÈVE	1.65
30-28	Requalification de l'av. de la Praille : croix MD est-ouest (phase 2)	MD	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	4
30-41	Requalification rue Boissonas (PAV) : Croix verte nord-sud, aménagements MD et paysagers	MD	GENÈVE	GENÈVE-BERNEX-ST-JULIEN	27
30-46	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains – PAV	MD	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	8.5
30-48	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène-Lance	MD	GENÈVE	CŒUR D'AGGLOMÉRATION	6.8
31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 2 ^{ème} étape tronçon Nyon - Prangins	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	17
31-24	Aménagement MD et espaces publics dans le "Cœur de ville" de Nyon	MD	VAUD	GENÈVE-ROLLE	7.9
33-26	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	MD	GENÈVE	GENÈVE-ST-GENIS-GEX	10
TOTAL MCHF HT					288.93
NUMÉRO MESURE PA3	NOM MESURE PA3	TYPLOGIE (TYPE ARE)	SECTEUR GE/VD/FR	PACA	COÛT EN MCHF HT 1 EURO = 1,1 CHF

tpg

Perly-Douane

4

→ P+R Perly

D

→ P+R Perly
→ Saint-Julien-Gare
→ Neydens-Vitam

4. PRÉCISER ET RENFORCER LA GOUVERNANCE, POUR TOUJOURS MIEUX RÉPONDRE AUX ENJEUX DE L'AGGLOMÉRATION



4. PRÉCISER ET RENFORCER LA GOUVERNANCE, POUR TOUJOURS MIEUX RÉPONDRE AUX ENJEUX DE L'AGGLOMÉRATION

4.1. UN PARTENARIAT POLITIQUE DURABLE ET AMBITIEUX

Les pages précédentes ont mis en évidence l'ensemble des défis qui attendent le Grand Genève : il est clair que seul un engagement politique partagé, durable et ambitieux peut permettre de réussir ce projet commun. Cette troisième étape s'inscrit dans la continuité des précédentes, et c'est une étape décisive pour passer des intentions (confirmées) à leur réalisation (jusqu'à présent amorcée).

Trois domaines apparaissent ainsi essentiels : la priorisation consensuelle et financièrement supportable par tous des mesures de structuration du territoire (dans les trois registres de l'urbanisme, de la mobilité et de l'environnement), la prise en compte à son juste niveau d'importance de la problématique croissante des disparités sociales, et une meilleure communication avec toutes les parties prenantes du Grand Genève. La prise en charge efficiente de l'ensemble passe par le renforcement de la gouvernance.

Ce renforcement se traduira dès 2017 par une révision ambitieuse de la gouvernance du Grand Genève et la mise en place, dans le cadre des instances du GLCT Grand Genève, de commissions ou groupes de travail politiques et techniques, dans les trois grands domaines d'actions du GLCT.

En matière de mobilité, ils permettront notamment de traiter des questions liées à la planification ferroviaire, à la planification du réseau autoroutier et routier structurant, au suivi de mise en œuvre des différentes générations de Projet d'agglomération, aux conditions d'exploitation des transports publics urbains transfrontaliers, aux développements des services à la mobilité.

En matière d'environnement et d'agriculture, ils permettront notamment d'approfondir les actions engagées par la Communauté transfrontalière de l'énergie, par la Communauté transfrontalière de l'eau, par le projet agricole d'agglomération ou en matière de biodiversité.

En matière d'urbanisme, il s'agira d'animer et de valoriser les démarches PACA, d'approfondir certaines planifications d'échelle d'agglomération et de traiter des questions de l'habitat, des Projets Stratégiques de Développement (PSD) des espaces publics et de leurs enjeux en matière d'ingénierie urbaine, de maîtrise foncière, de qualité urbaine et de cohésion sociale.

4.2. LE DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE URBAINE

Le bureau du GLCT l'a réaffirmé : il s'agit de « mieux définir les missions de la structure transfrontalière et préciser les modalités de mise en œuvre des actions, dans ses trois grands domaines de compétences exclusifs : l'aménagement du territoire et l'urbanisme, la mobilité et l'environnement. » (Texte de refondation politique GLCT, novembre 2015).

La réflexion plus approfondie que lors des étapes précédentes sur les mécanismes à l'origine des difficultés constatées (manque de logements dans l'agglomération centrale et tendance à l'étalement urbain dans l'espace des bourgs et villages) va permettre de répondre précisément – et de manière réaliste – à cette demande. Dans le même temps, un autre rôle essentiel du Grand Genève a été mis en évidence : développer une culture urbaine commune, par des échanges de bonnes pratiques, la mise en lumière des expériences innovantes ou l'accompagnement des territoires qui ne disposent pas de l'ingénierie urbaine nécessaire.

4.3. UN DIALOGUE RENFORCÉ AVEC LES ÉLUS ET LA SOCIÉTÉ CIVILE

Là encore, la volonté des élus est explicite, dans plusieurs directions étroitement liées et complémentaires (Texte de refondation politique GLCT, novembre 2015). Il est fondamental de « renforcer l'intégration des territoires (intercommunalités françaises et région vaudoise en plus du canton de Genève) à la démarche de projet, afin qu'ils puissent à la fois continuer à contribuer activement aux visions et projets et mieux faire part de leurs besoins (en moyens humains et financiers) pour les mettre en œuvre ». C'est en particulier à l'échelle des PACA que ce travail se réalise déjà et va se poursuivre, que ce soit entre élus ou avec la société civile.

Mais il est aussi nécessaire de « mieux impliquer les élus et la population, à travers les Assises transfrontalières des élus et le Forum d'agglomération du Grand Genève », afin de partager la vision et les projets avec la société civile. Ceci nécessite en conséquence de « mieux communiquer, mieux expliquer le rôle des différentes institutions existantes (GLCT, Conseil du Léman et CRFG) et mieux mettre en évidence les réalisations et les collaborations existantes. » Des discussions avec les territoires adjacents au Grand Genève sont également nécessaires et seront entreprises.





CONCLUSION

Hôtel Suisse

STRAUSS HOTEL

RENOUVELER L'ENGAGEMENT DES PARTENAIRES DE L'AGGLOMÉRATION

Le Projet de territoire du Grand Genève est une œuvre de longue haleine : les deux premières étapes (Projets d'agglomération des 1^{re} et 2^e générations) ont établi le cadre général du projet, sa structure et sa cohérence d'ensemble. Cette vision globale est déjà en cours de réalisation, à la fois concrètement par les différents chantiers (comme le Léman Express, les trams ou les projets de paysage) et de manière plus abstraite dans les documents de planification des différentes entités politiques.

Sur cette base tangible, cette 3^e étape – le Projet d'agglomération de 3^e génération – se concentre sur l'amélioration de la mise en œuvre de la vision commune, en cherchant à la rendre plus efficace et plus adaptée à la diversité des territoires, ainsi que sur le développement d'un maximum de synergies entre les mesures déjà réalisées et celles à venir (comme la réorganisation des lignes de bus au départ des gares RER).

Le Projet de territoire 2016-2030 va, quant à lui, se poursuivre au-delà de l'échéance fixée par la Confédération, visant à développer pas à pas plus d'intégration fonctionnelle, culturelle et décisionnelle. Dans cette optique, le chantier du renforcement de la gouvernance commune aux échelles du Grand Genève ainsi qu'aux échelles des PACA et des entités locales, est un élément essentiel permettant d'apporter des réponses solides aux problèmes identifiés de fonctionnement, de décision et de communication.

Pour poursuivre dans la voie du supplément de pragmatisme dans la durée, les élus ont décidé de fixer une série de rendez-vous entre 2016 et 2030 afin de prendre connaissance des bilans intermédiaires et de réorienter au besoin le Projet de territoire.

D'autres étapes suivront, avec les prochains Projets d'agglomération de 4^e génération et au-delà, ainsi qu'avec d'autres mécanismes de financement et de mise en œuvre (appels à projets français, Interreg, etc.).

Avec l'élaboration du Projet de territoire du Grand Genève 2016-2030 et le dépôt du Projet d'agglomération de 3^e génération auprès de la Confédération, les acteurs du Grand Genève expriment leur conviction quant à l'intérêt, à la valeur ajoutée et au besoin d'avancer et de bâtir ensemble le territoire.

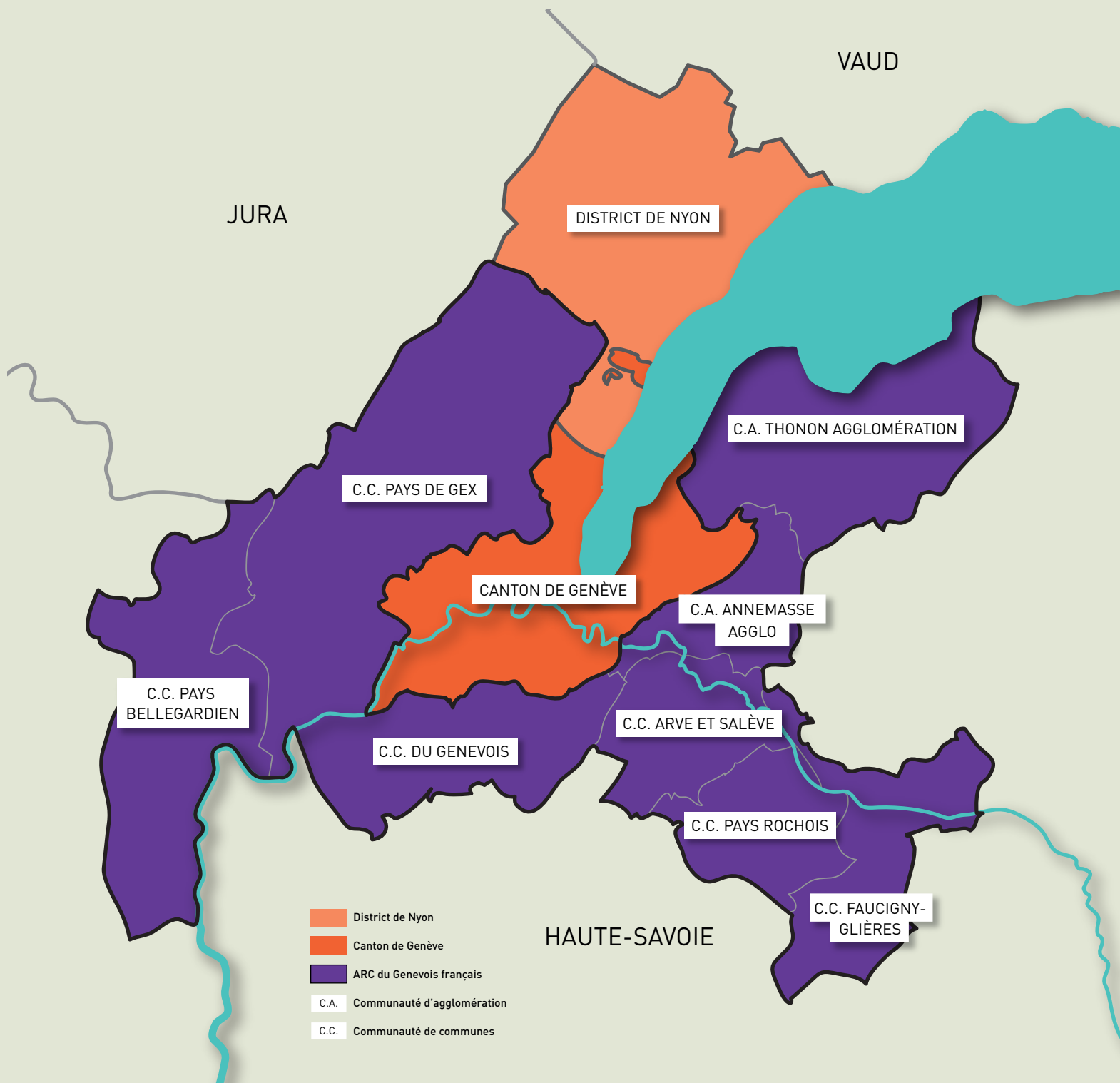
Le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 fera l'objet de bilans réguliers tout au long de son avancement.





SYNTHÈSE

TERRITOIRES INSTITUTIONNELS DU GRAND GENÈVE



DES TAUX DE CROISSANCE HABITANTS-EMPLOIS CONTRASTES ENTRE FRANCE, GENÈVE ET VAUD

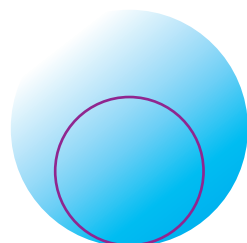
TAUX DE CROISSANCE ANNUELS MOYENS 2006-2012



HABITANTS



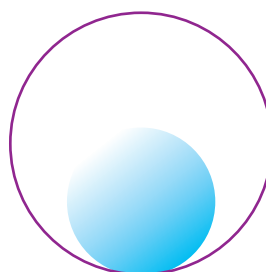
EMPLOIS



**GENEVOIS
FRANÇAIS**

2,3 %

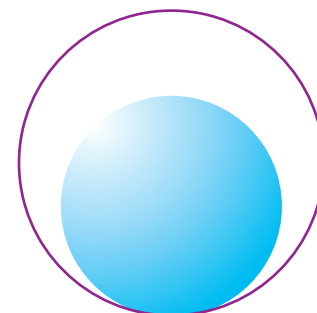
0,9 %



**CANTON DE
GENÈVE**

0,9 %

2,8 %



**DISTRICT
DE NYON**

2,0 %

3,8 %

DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES COMPARÉES DANS LES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ET SUISSES

TAUX ANNUEL MOYEN DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

SUISSE : AGGLOMÉRATIONS STATISTIQUES OFS – PÉRIODE 2006-2012

FRANCE : AIRES URBAINES INSEE – PÉRIODE 2006-2011

GENÈVE : AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE – OFS PÉRIODE 2006-2012



GENÈVE

1,58 %



ZURICH

1,35 %



LAUSANNE

1,35 %



LYON

0,98 %



BERNE

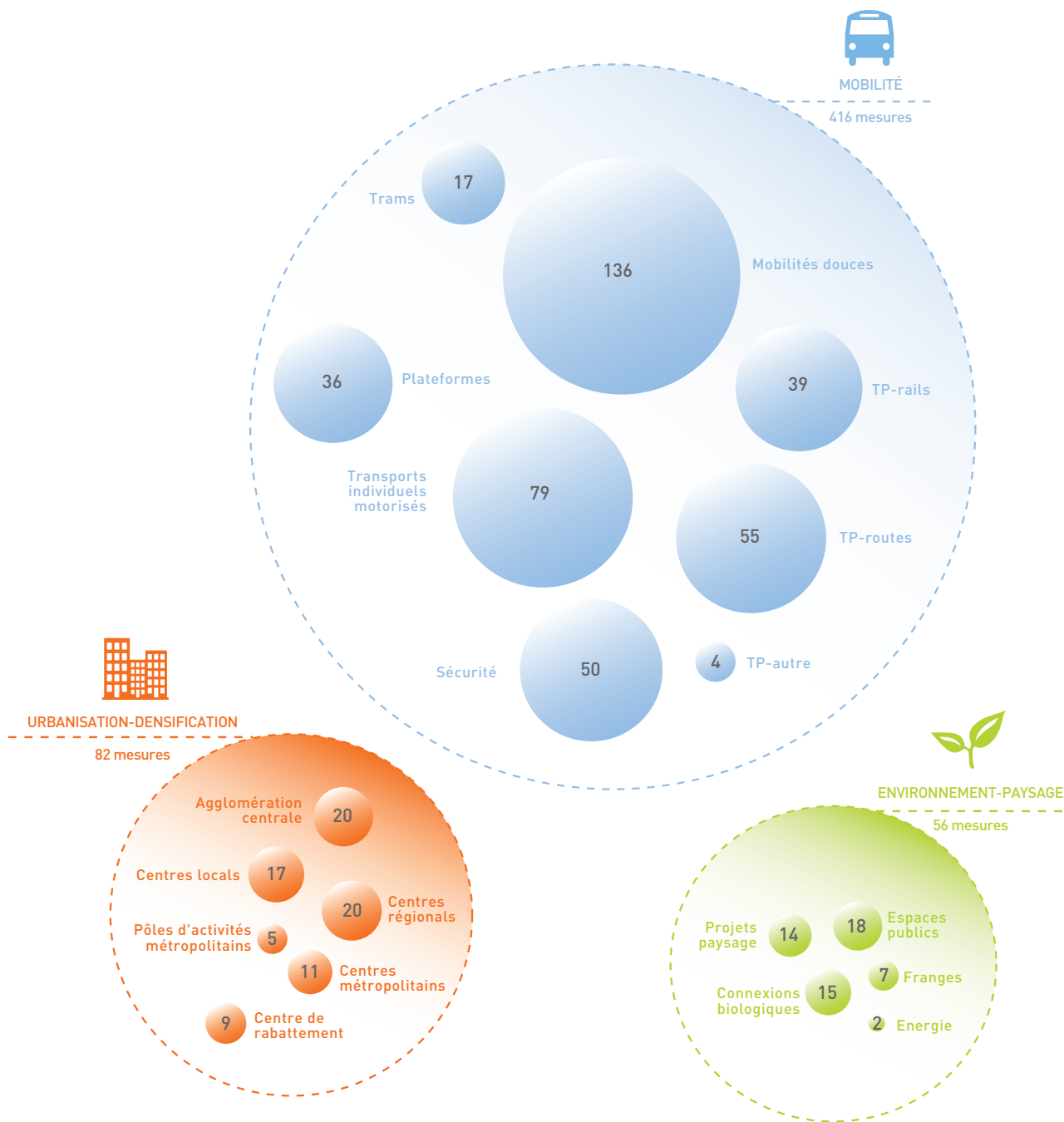
0,57 %



GRENOBLE

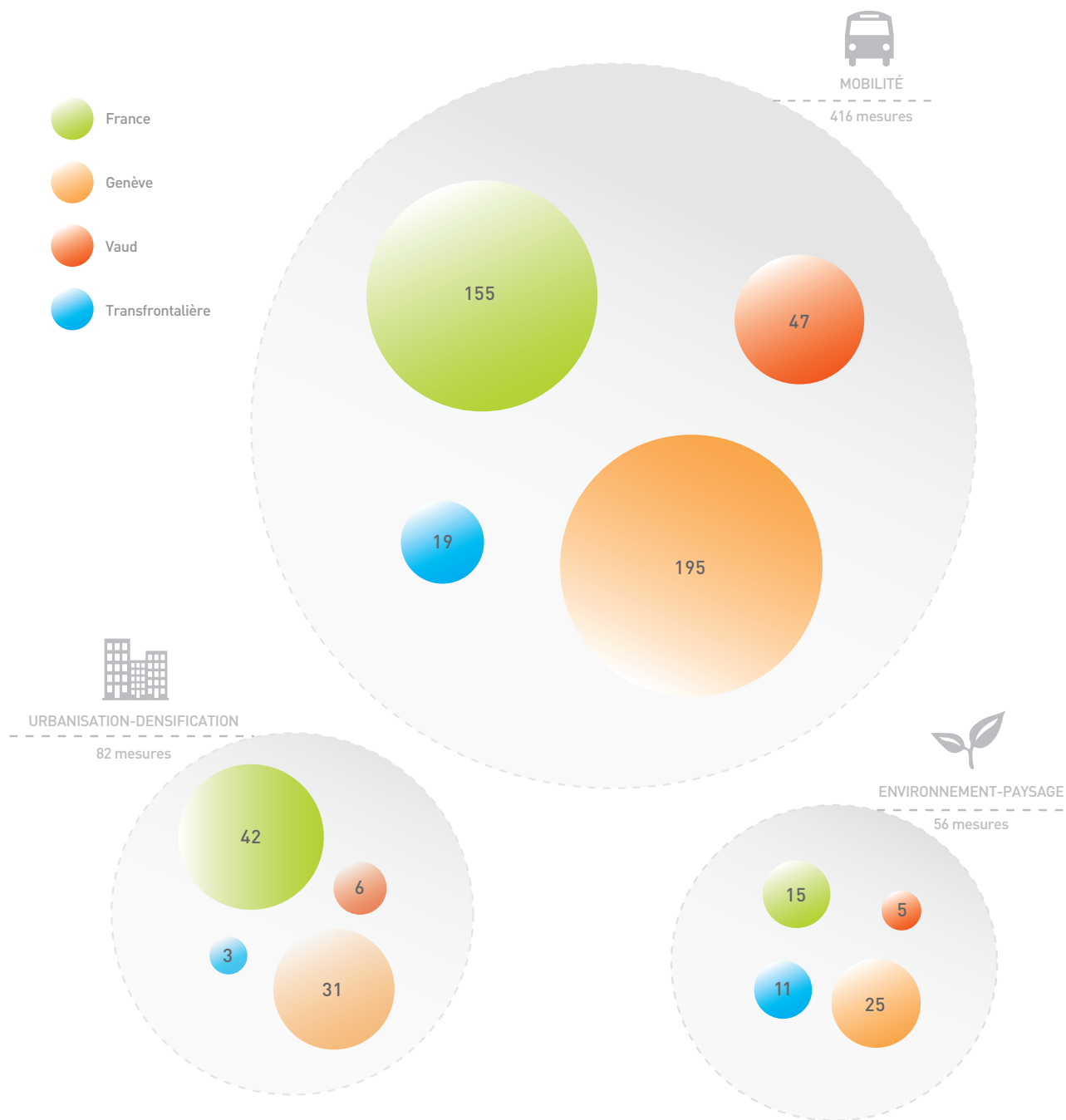
0,56 %

RÉPARTITION DES MESURES URBANISATION-MOBILITÉ-ENVIRONNEMENT/ PAR TYPOLOGIE*



* Pour les 3 générations de Projet d'agglomération : PA1, PA2, PA3.

RÉPARTITION TRANSFRONTALIÈRES DES MESURES*





An aerial night photograph of a city, likely Geneva, Switzerland. The city is illuminated with warm yellow and white lights, contrasting with the deep blue twilight sky. A prominent river flows through the center, with a large fountain on the left bank. The city is densely packed with buildings, and a bridge spans across the river in the foreground. In the background, dark mountains are visible under the night sky.

L'ENGAGEMENT
DES PARTENAIRES DE
L'AGGLOMÉRATION

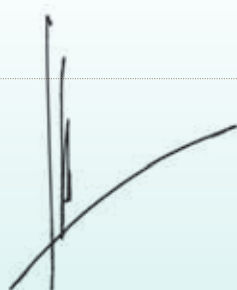
Les collectivités partenaires ci-dessous adhèrent à la présente Charte d'engagement du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030. Elles s'engagent à la mettre en œuvre dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives.

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE



François LONGCHAMP
Président du Conseil d'Etat
Président du GLCT Grand Genève

ARC SYNDICAT MIXTE



Jean DENAIS
Président
1^{er} Vice-président du GLCT Grand Genève

CANTON DE VAUD



Jacqueline DE QUATTRO
Conseillère d'Etat du Canton de Vaud –
Cheffe du Département du territoire
et de l'environnement
2^e Vice-présidente du GLCT Grand Genève

RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



Etienne BLANC
1^{er} Vice-président
Vice-président du GLCT Grand Genève

CONSEIL RÉGIONAL DU DISTRICT DE NYON

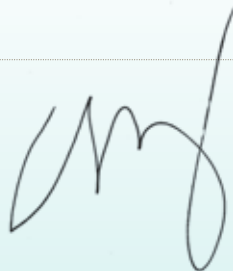


Gérald CRETEGNY

Président

Vice-président du GLCT Grand Genève

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'AIN



Damien ABAD

Président

VILLE DE GENÈVE



Rémi PAGANI

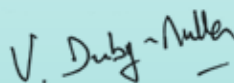
Conseiller administratif,

en charge du Département

des constructions et de l'aménagement

Vice-président du GLCT Grand Genève

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-SAVOIE



Virginie DUBY-MULLER

3^e Vice-présidente

AVERTISSEMENT

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

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

Graphisme et mise en page
www.fanyhemidi.ch
www.yanrubin.ch

Imprimeur
Kalistene

Nombre d'exemplaires
350 (édition 1 – décembre 2016)

Crédit photo
Jean Revillard, Rezo.ch

Equipe Grand Genève
Groupement Güller Güller
Michèle Tranda



Grand Genève
 AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE

