

Date de dépôt : 17 avril 2008

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par arrêté du 5 décembre 2007, le Conseil d'Etat a adopté le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et a délégué ses représentants pour signer, en son nom, la Charte d'engagement.

Le 5 décembre 2007, à l'issue du Comité de pilotage, la Charte d'engagement du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a été signée par les 18 partenaires. Cette signature marque, après plus de deux années de travail et d'études, la première étape du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et ouvre la voie de sa mise en œuvre.

Par un courrier du Conseil d'Etat du 12 décembre 2007, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et la demande d'accès aux contributions en faveur du trafic d'agglomération ont été transmis au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

La Charte d'engagement du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois définit aujourd'hui les buts et les modalités de la coopération transfrontalière. Elle est complétée par huit Cahiers annexes détaillés, qui serviront de supports techniques à la mise en œuvre.

Le contenu du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le Projet d'agglomération engagé en 2005 honore en 2007 un triple rendez-vous :

- avec la Confédération suisse tout d'abord, qui offre aux agglomérations suisses de soutenir le développement de leurs infrastructures de transport, à condition de garantir une cohérence entre mobilité, urbanisation et impacts sur l'environnement (dans le cadre de cette démarche, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois répond aux exigences et aux critères fixés et sollicite divers soutiens financiers pour les 15 ans à venir) ;
- avec l'Etat français ensuite qui, en réponse à son appel à coopération «pour un rayonnement européen des métropoles françaises», a retenu la candidature transfrontalière de l'agglomération franco-valdo-genevoise (le Projet de Coopération métropolitaine vise à développer les fonctions supérieures de l'agglomération) ;
- avec la Région Rhône-Alpes enfin, qui reconnaît l'agglomération franco-valdo-genevoise comme sa deuxième métropole, à l'articulation avec la Suisse, et lui a attribué son label « Grands projets » afin d'intensifier les coopérations dans divers domaines, notamment la mise en oeuvre du Projet d'agglomération.

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se décline sur trois niveaux (démarches itératives) :

- la vision politique « GENEVE AGGLO 2030 » et ses cinq finalités que sont la solidarité, la cohésion et l'équité ; le développement économique ; la qualité de l'environnement ; l'efficience ; la gouvernance ;
- une planification stratégique en deux démarches qui se fécondent mutuellement: le Schéma d'agglomération et les politiques de services, nécessaires pour améliorer concrètement la cohésion territoriale et les conditions de vie de la population ;
- des Projets stratégiques de développement, des mesures d'infrastructures pour lesquelles le Fonds fédéral d'infrastructure est sollicité et des fiches actions pour les politiques de services.

Le Schéma d'agglomération

Pour freiner la tendance à l'étalement urbain, rééquilibrer l'habitat et l'emploi et maintenir un territoire de qualité, le Schéma d'agglomération coordonne étroitement urbanisation, mobilité et environnement. Il dessine les contours d'une agglomération compacte, multipolaire et verte à l'horizon

2030 dont le défi est d'accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires sur son territoire. Des quartiers denses et mixtes, articulés sur un réseau structurant de transports publics en cours de développement, sont une condition *sine qua non* pour :

- offrir une capacité de développement suffisante, en prévoyant plus de nouveaux habitants côté genevois, afin de diminuer la pression de l'urbanisation en périphérie, et plus de nouveaux emplois côté français, pour permettre un développement mieux réparti ;
- réduire la dépendance aux transports individuels motorisés en favorisant les transports publics (économiquement viables s'ils desservent des quartiers suffisamment denses) et les mobilités douces (ville « des courtes distances ») ;
- sauvegarder et valoriser l'environnement, la nature, le paysage et l'agriculture de proximité, qui sont des atouts majeurs de l'agglomération.

A partir de cette vision d'avenir partagé, il s'agit de structurer un mode de développement durable et permettre une gestion coordonnée à l'échelle du bassin de vie franco-valdo-genevois.

Les politiques de services

Le projet politique pour lequel les partenaires se sont engagés a pour objectif de répondre concrètement aux besoins des territoires et aux attentes de la population, non seulement au travers des questions capitales qui se posent en matière de transports, d'aménagement et de développement économique, mais aussi dans tous les domaines touchant à la vie des habitants tels que le logement, la santé, la formation, la vie culturelle, la cohésion sociale et l'environnement. Elus et habitants se doivent de rassembler leurs énergies et leurs compétences pour travailler à la réussite de ce Projet.

La mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Le Projet d'agglomération constitue une étape essentielle. Il traduit la volonté du partenariat franco-valdo-genevois d'organiser ensemble le cadre de vie, de manière durable et solidaire.

Les collectivités partenaires ont pris acte, le 5 décembre 2007, de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et s'engagent à la mettre en œuvre dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives.

Les modalités de mise en œuvre du Projet d'agglomération sont décrites dans les Cahiers annexes n° 2 et 7, tant pour l'organisation de la poursuite de la démarche que pour le programme de travail et les études à mener.

Pour la période 2008-2010, le Comité de pilotage du Projet d'agglomération (composé de 9 membres suisses et de 9 membres français selon un principe de parité réaffirmé) assurera la conduite des opérations dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG).

Le volet spatial

La mise en œuvre du volet spatial du Projet d'agglomération se déroulera à la fois par un approfondissement du Schéma d'agglomération, afin de poursuivre le travail engagé, et par des zooms sur les axes de développement identifiés par le Schéma. Ces axes sont identifiés comme des Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA). Ils feront l'objet de mandats d'études parallèles dans une démarche associant les collectivités locales concernées selon un principe de co-maîtrise d'ouvrage.

Les politiques de services

La Charte d'engagement identifie pour chaque thématique des fiches actions dont la mise en œuvre est répartie entre le CRFG et le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Deux thématiques sont partiellement sous la responsabilité du Projet d'agglomération : l'économie, avec la mise en place d'une Politique de pôles de développement économique (PPDE) et le logement, avec la mise en œuvre du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT).

La démarche participative

La mise en œuvre du Projet d'agglomération s'accompagnera d'un renforcement de la démarche participative déjà engagée lors de son élaboration. Cette démarche se déroulera à deux échelles, celle de l'agglomération avec une sensibilisation sur les enjeux du Projet, et celle des PACA avec la mise en place d'une démarche de concertation qui accompagnera les travaux.

L'intégration dans les planifications des territoires

La Confédération a édicté des exigences de base pour les projets d'agglomération, explicitant notamment quelles sont les conditions à remplir pour permettre l'accès au Fonds d'infrastructure.

L'exigence de base 6 (EB 6) notamment, demande que le Projet d'agglomération soit intégré dans la planification des collectivités impliquées et ait force obligatoire pour les autorités. Une procédure de contrôle doit être mise en place aux différents échelons.

Dans le périmètre de l'agglomération franco-valdo-genevoise, les planifications concernées par cette intégration sont le Plan directeur cantonal genevois, le Plan directeur régional de Nyon et les Schémas de cohérence territoriale pour la France voisine.

Le Plan directeur cantonal genevois actuel, qui a fait l'objet d'une mise à jour en 2006, contient la plupart des mesures de la liste A qui concerne la première période de réalisation de 2011 à 2014. La révision du Plan directeur cantonal sera l'occasion d'intégrer les options nouvelles et lancer le processus politique dès le début de la prochaine législature.

Ainsi, lors de la mise en œuvre du Projet d'agglomération, et conformément aux lois et réglementations en vigueur, chaque autorité compétente sera sollicitée pour les thématiques abordées par le Projet.

L'ensemble de la documentation est disponible sur le site internet www.projet-agglo.org.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexes :

- *Le Projet 2007 : rendez-vous réussi*
- *Cahier annexe n° 3 : Le Schéma d'agglomération et ses mesures*
- *Cahier annexe n° 4 : Les exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération*

Une Charte et huit Cahiers annexes

Le 5 décembre 2007 à Genève, les partenaires du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ont signé formellement la Charte d'engagement du Projet d'agglomération. Ce document, accompagné de ses huit Cahiers annexes, fonde le développement de la coopération transfrontalière pour les prochaines années.

Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois: stratégies et priorités à l'horizon 2030

La Charte (90 pages) énonce les engagements des partenaires sur les objectifs et la mise en oeuvre du Projet d'agglomération. L'introduction rappelle sa genèse. Le chapitre 1 résume les points forts et points faibles de l'agglomération. Le chapitre 2 développe le Projet d'agglomération: ses objectifs, le Schéma d'agglomération en trois volets (urbanisation, mobilité, environnement), les mesures d'infrastructures de mobilité, leur évaluation et leur mise en oeuvre. Le chapitre 3 porte sur le Projet de Coopération métropolitaine. Le chapitre 4 précise l'organisation de projet et la démarche participative.

Cahier annexe 1

Etat de la question et diagnostic détaillé

dresse le portrait du territoire, pose un diagnostic et identifie les enjeux du Projet d'agglomération.

Cahier annexe 2

Gouvernance et démarche participative

décrit les structures de pilotage, le processus d'élaboration du Projet et la démarche participative en 2005-2007 et à partir de 2008.

Cahier annexe 3

Le Schéma d'agglomération et ses mesures

décrit l'organisation spatiale du territoire à l'horizon 2030, son urbanisation, son concept de mobilité, son projet de paysage, ses espaces naturels, agricoles et environnementaux; propose les mesures d'infrastructures de mobilité comprenant devis et état d'avancement des projets.

Cahier annexe 4

Exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération

décrit l'organisation spatiale du territoire à l'horizon 2030, son urbanisation, son concept de mobilité, son intégration des préoccupations environnementales, du paysage, de la nature et de l'agriculture. Propose les mesures d'infrastructures de mobilité comprenant devis et état d'avancement des projets.

Cahier annexe 5

Evaluation environnementale stratégique

analyse les performances du Projet pour réduire les nuisances du bruit, de la pollution de l'air, la consommation d'espace, la fragmentation des milieux naturels, pour maintenir la qualité des paysages, pour préserver les ressources, gérer les déchets, les risques technologiques et les risques d'inondation.

Cahier annexe 6

Evaluation de l'impact sur la santé

analyse l'impact de la mobilité et de la mixité entre types d'affectations sur la santé, la capacité de réduire les accidents routiers, la pollution de l'air et les nuisances sonores en tant que causes de maladie.

Cahier annexe 7

Mise en oeuvre, programme de travail et fiches actions

présente la suite des études spatiales, dresse un programme de travail sur 3 ans, présente les actions des politiques de services et les transcrit en fiches actions par thématique.

Cahier annexe 8

Projet de coopération métropolitaine

dresse l'historique de la démarche, traite des thématiques et actions en matière de Coopération métropolitaine: l'innovation technologique, la promotion économique et l'accueil de manifestation internationales.

Ces documents peuvent être consultés et téléchargés sur le site internet www.projet-agglo.org



Projet d'agglomération
Clos Babuty 27, rue Jean Jaurès F - 74100 Ambilly
Tél. +33(0)450 04 54 08 Fax +33(0)450 04 54 86
Mail: infos@projet-agglo.org www.projet-agglo.org

Conception/réalisation : Permis de construire et Vitamine - décembre 2007

CRFG
comité régional franco-genevois





Projet d'agglomération franco-valdo-genois

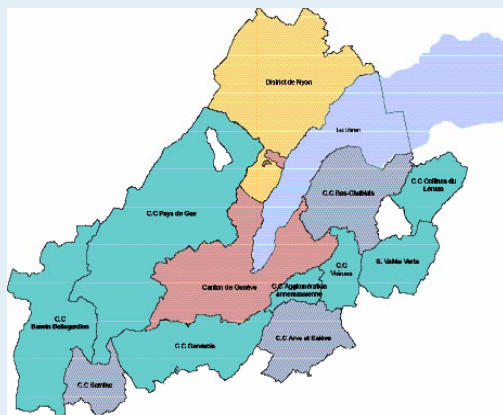
Le Projet 2007: rendez-vous réussi

En quelques mois de travail intense, préparé par plus de deux ans d'études et soutenu par une forte mobilisation des élus, des techniciens et de la société civile, le Projet d'agglomération franco-valdo-genois a trouvé sa forme de cohérence. Une charte d'engagement définit aujourd'hui les buts et les modalités de la coopération transfrontalière. Elle est complétée par huit volumes d'annexes détaillées, qui serviront de supports techniques à la mise en oeuvre (liste en page 4).

Rappelons que le Projet d'agglomération 2007 honore un triple rendez-vous:

- > avec la Confédération suisse, qui offre aux agglomérations suisses de soutenir le développement de leurs infrastructures de transport, à condition de garantir une cohérence entre mobilité, urbanisation et impacts sur l'environnement: le Projet d'agglomération franco-valdo-genois répond aux exigences et aux critères fixés et sollicite divers soutiens financiers pour les 15 ans à venir
- > avec l'Etat français qui, en réponse à son appel à coopération «pour un rayonnement européen des métropoles françaises», a retenu la candidature transfrontalière de l'agglomération franco-valdo-genoise: le Projet de Coopération métropolitaine vise à développer les fonctions supérieures de l'agglomération
- > avec la Région Rhône-Alpes, qui reconnaît l'agglomération franco-valdo-genoise comme sa deuxième métropole, à l'articulation avec la Suisse, et lui a attribué son label «Grands projets» afin d'intensifier les coopérations dans divers domaines, notamment la mise en oeuvre du Projet d'agglomération.

Aujourd'hui, le Projet d'agglomération franco-valdo-genois est lancé. Ses 18 partenaires adhèrent à un diagnostic partagé, s'accordent sur un développement souhaité et s'engagent sur des mesures de mise en oeuvre. La coopération transfrontalière va pouvoir passer à une vitesse supérieure, ouvrant la voie à bien d'autres développements.



Périmètre du Projet d'agglomération franco-valdo-genois

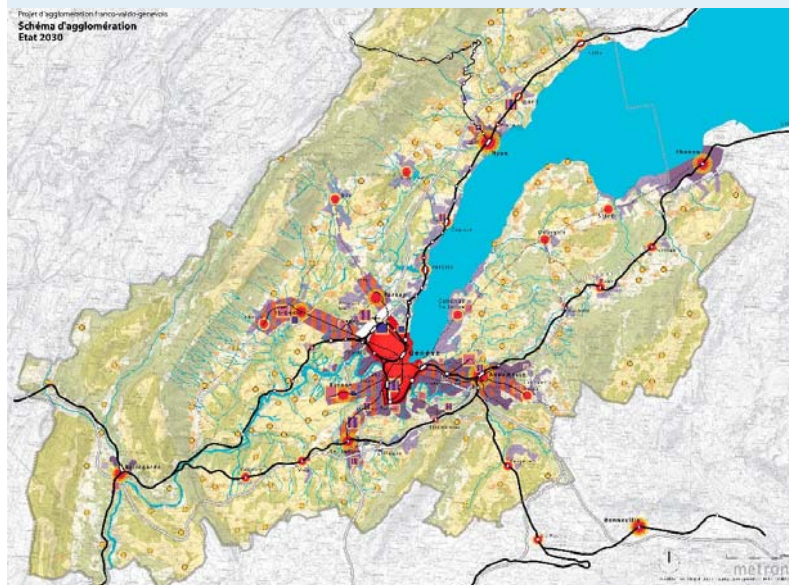
- > 2 pays: la France et la Suisse
- > 2 cantons suisses: Genève et Vaud
- > 2 départements français: l'Ain et la Haute-Savoie
- > 1 région: la Région Rhône-Alpes
- > 1'900 km
- > 204 communes (112 françaises regroupées en 10 communautés de communes, 92 suisses)
- > 770'000 habitants (2005)
- > 390'000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

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

Le Schéma d'agglomération: une agglomération compacte, multipolaire et verte

Pour freiner la tendance à l'étalement urbain, rééquilibrer l'habitat et l'emploi et maintenir un territoire de qualité, le Schéma d'agglomération coordonne étroitement urbanisation, mobilité et environnement. Il dessine les contours d'une agglomération multipolaire compacte à l'horizon 2030. Des quartiers denses et mixtes, articulés sur un réseau structurant de transports publics en cours de développement, sont une condition sine qua non pour...

- > offrir une capacité de développement suffisante, en prévoyant plus d'habitants côté genevois, afin de diminuer la pression de l'urbanisation en périphérie, et plus d'emplois côté français, pour permettre un développement mieux réparti
- > réduire la dépendance aux transports individuels motorisés en favorisant les transports publics (économiquement viables s'ils desservent des quartiers suffisamment denses) et les mobilités douces (ville «des courtes distances»)
- > sauvegarder l'environnement, la nature, le paysage et l'agriculture de proximité, qui sont des atouts majeurs de l'agglomération.



Un effort commun : la demande de cofinancement à la Confédération

La mise en œuvre du Projet d'agglomération demande un effort commun de tous les partenaires impliqués : Confédération suisse, cantons et communes genevoises et valdoises, Région de Nyon, Etat français, Région Rhône-Alpes, Conseils généraux de l'Ain et la Haute-Savoie, Communautés de communes et communes françaises.

A l'échelle supra agglomération, le Projet prévoit un développement important du réseau ferroviaire d'agglomération (RER). En parallèle, une amélioration des liaisons nationales et internationales doit être entreprise de manière à assurer des connexions efficaces avec les agglomérations voisines et les grandes régions européennes. Ainsi, des aménagements comme l'amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Genève - Lausanne (3ème voie Renens - Allaman, cadence aux 15', etc.) sont nécessaires entre 2010 et 2020. Ils doivent être inclus dans le programme des « futurs développements de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB).

A l'échelle d'agglomération, le Projet sollicite les contributions du Fonds fédéral d'infrastructure. L'illustration ci-dessous mentionne les mesures clés de priorité A.

Demande de cofinancement des mesures : Mesures clés de la liste A

- RER
- Trams et TP structurants
- Routes
- Mobilité douce

Demande de cofinancement du Fonds d'infrastructure Mesures clés de la liste A

- RER**
- 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA
 - 12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue
 - 13-5 RER Bellegarde - Genève : Modification électrification
- Trams et TC structurants**
- 32-1-2 Extension du tramway : Nations - Grand-Saconnex
 - 33-2 Extension du tramway : traversée directe de Meyrin (directissima)
 - 33-7 Extension du tramway : CERN (CH) - Saint-Genis-Pouilly centre
 - 34-5 Extension du tramway : Ironquin Comavin-Onnex-Bernex, jusqu'en amont du village de Bernex
 - 35-3 TCSP Saint-Julien - Genève
 - 36-1-6 Extension du tramway : Moëlleluzaz - Annemasse centre
 - 36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - MICA
- Routes**
- 31-1 Route de distribution urbaine de Nyon
 - 31-2 Collectrice ouest de Gland
 - 32-1-4 Route des Nations
 - 37-2 Dénivelé de Vésenaz
 - 52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)
- Mobilité douce**
- 10-6 Voie verte modes doux de la ligne CEVA
 - 30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc
 - 30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 routes de Sâcheron
 - 36-2-3 Aménagement du pôle multimodal Etrole Annemasse

Les documents peuvent être consultés et téléchargés sur le site internet www.projet-agglo.org



Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
27, rue Jean Jaurès 5 rue David-Dufour - CP 224
F - 74100 Ambilly 1211 Genève 8
Tél +33 450 04 54 08 Tél +41 22 327 48 86
Mail: infos@projet-agglo.org Website: www.projet-agglo.org

Conception/réalisation : Metron SA, Brugg - décembre 2007

CRFG
comité régional franco-genevois





Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Cahier annexe n°3 Le Schéma d'agglomération et ses mesures

Le Schéma d'agglomération : un plan stratégique pour « GENEVE AGGLO 2030 »

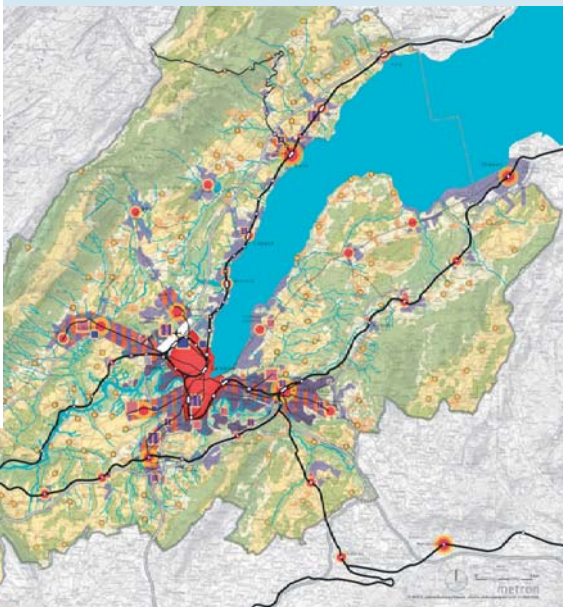
Le Schéma d'agglomération est le plan stratégique qui servira de référence pour l'orientation territoriale de « GENEVE AGGLO 2030 ». Ce Schéma définit l'organisation spatiale de l'agglomération. Il identifie les projets stratégiques de développement, décline les objectifs et concepts d'urbanisation, de mobilité et d'environnement. Le Schéma tisse des liens entre le plan paysage (les espaces de l'agriculture, hydrographiques, forestiers, couloirs biologiques, etc.), le concept mobilité (transports publics, transports individuels motorisés, mobilité douce) et l'urbanisation. Le réseau transports publics structurant constitue la colonne vertébrale du développement. Le Schéma d'agglomération sert de base pour définir les mesures.

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Schéma d'agglomération, horizon 2030

Légende commentée

	Cœur d'agglomération Ville centre compacte et très dense, premier pôle d'emplois et de services de niveau international. Très bonne accessibilité par les transports publics (TP) et les modes doux (MD), renouvellement urbain et densification forte à très forte.
	Centres régionaux Villes moyennes (>15000 habitants), pôles secondaires de l'agglomération, haut niveau de services et d'équipements, TP performants, renouvellement urbain, densification forte à moyenne, périmètres stratégiques de développement (PSD).
	Centrales locales Petites villes et bourgs, pôles locaux, emplois et services pour les villages proches. Développement différencié en fonction de la diversité TP/densification forte à moyenne surtout autour des gares.
	Villages et cœur de village Villages insérés dans l'espace rural, dominante résidentielle et fonctions de proximité, faible densité autour des cœurs villageois plus denses. Développement surtout qualitatif et rattachement vers les gares (RIS).
	Zones urbaines centrales Couronne suburbaine prolongeant le cœur d'agglomération. Bonne desserte par un réseau maillé de TP et MD : densification moyenne à forte, mixité et centralité (departier) à renforcer, surtout dans les PSD.
	Zones urbaines périphériques Couronne périurbaine résidentielle prolongeant les centres régionaux et locaux, habitat individuel. Développement à maîtriser, densification autour des gares et axes TP.
	Axes de développement Axes d'urbanisation structurants reliant les centres régionaux au cœur de l'agglomération. Très bonne desserte par les TP locaux et les MD, développement de quartiers mixtes (PSQ).
	Projets stratégiques de développement (PSD) > 10000 hab./semp. > 10000 hab./semp. < 20000 hab./semp.
	PSD Habitat Projet Stratégique de Développement. Nouveaux périmètres d'urbanisation de niveau d'agglomération, à destination de l'habitat diversifié, densité moyenne à forte. Bonne accessibilité par les TP.
	PSD Activités denses Projet Stratégique de Développement. Nouveaux périmètres d'urbanisation de niveau d'agglomération, à destination des activités denses tertiaires et technologiques. Développement autour des nœuds TP.
	PSD Activités de faible et moyenne densité Projet Stratégique de Développement. Nouveaux périmètres d'urbanisation de niveau d'agglomération, à destination des activités secondaires et tertiaires avec besoin de plus de 40 m ² de SP par emploi.
	PSD Zones mixtes Projet Stratégique de Développement. Nouveaux périmètres d'urbanisation de niveau d'agglomération, à caractère mixte (activités tertiaires et technologiques, habitat), densité moyenne à forte, accessibilité par les TP bonne à très bonne.



L'objectif partagé : une agglomération compacte, multipolaire et verte

Le Projet d'agglomération se fonde sur la volonté d'améliorer la coordination des planifications entre les partenaires et sur une attitude commune à refuser le développement tendanciel. A l'horizon 2030, le Schéma d'agglomération dessine une agglomération...



> **compacte**, capable d'accueillir le développement (+200'000 habitants et de +100'000 emplois) et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales

> **multipolaire**, en rééquilibrant la répartition de l'habitat (accueil de 50% des nouveaux habitants dans le canton de Genève) et des emplois (assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois) et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux

> **verte**, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville. L'incidence sur l'environnement sera d'autant plus limitée que les déplacements seront assurés par les transports publics et les mobilités douces. Un report modal fort en faveur de ces modes est donc un objectif capital.

La poursuite des tendances passées conduirait à une agglomération déséquilibrée, avec un centre très dense en activités, une ceinture verte et des couronnes d'habitat dispersé générant de graves problèmes de mobilité et d'environnement, ce qui menacerait l'attractivité de l'ensemble de l'agglomération et porterait préjudice à tous les territoires.

Les principes structurants du Schéma d'agglomération

Le Schéma d'agglomération est construit sur les principes structurants suivants :

> Le paysage, les espaces naturels et agricoles : socle vert de l'agglomération

Le paysage, les espaces naturels et agricoles sont le socle vert de l'agglomération. Ils lui confèrent son caractère de « métropole verte ». L'organisation de l'urbanisation et de la mobilité doit permettre de préserver les terres agricoles et de sauvegarder, valoriser et recomposer les réseaux verts et bleus et les espaces naturels remarquables et dignes de protection.

> Centres, nœuds et axes

L'agglomération est structurée par des centres et des nœuds où les transports publics sont très performants et les transports individuels motorisés faciles à maîtriser (stationnement, contrôle d'accès, etc.) : c'est là qu'il faut localiser les plus grands générateurs de déplacements : pôles d'emploi et quartiers de forte densité, centres commerciaux, équipements d'importance d'agglomération.

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

> Densités minimales

La densité de l'urbanisation conditionne le niveau d'offre des transports publics et l'efficacité des mobilités douces. Une densité de 0.6 (rapport entre surface de plancher et surface du terrain) ou de 60 logements à l'hectare est un minimum pour qu'un quartier puisse être desservi par des transports publics performants, offrant une alternative valable à la voiture sans coûts disproportionnés.

> Mixité fonctionnelle et sociale

L'urbanisation doit présenter une mixité suffisante : mixité entre habitat et emplois pour garantir une animation suffisante, et mixité sociale pour lutter contre la tendance à la ségrégation.

> Valorisation du patrimoine et qualité urbaine

Dans l'agglomération, chaque site de développement a un profil, une histoire et un caractère particuliers. Ces atouts locaux seront valorisés, en renforçant la spécificité et l'identité de chaque lieu. La qualité des espaces publics, leur intégration au maillage vert, la qualité urbaine et architecturale seront placées au cœur des futurs processus d'urbanisation.

Le Plan Paysage

Le Plan Paysage du Projet d'agglomération structure et participe au scénario « ville compacte multipolaire verte ». Il est fondé sur trois composantes territoriales : hydrographie, massifs boisés/forestiers et agriculture. Véritable « charpentier paysagère », ce plan établit des relations entre les zones urbanisées par le principe du maillage vert.



Hydrographie

Réseau hydrographique de base et espaces adjacents aux cours d'eau

Continuum biologique bleu y.c. réservoirs de biodiversité et corridors à faune. Élément de l'organisation territoriale et de l'identité paysagère. Réseau attractif pour loisirs de plein air.



Massifs boisés

Massifs boisés et forestiers

Extension actuelle des boisements denses. Continuum biologique vert y.c. réservoirs biodiversité et ture, mais où les autres corridors à faune. Élément de la charpente paysagère. Système attractif pour loisirs de plein air.



Agriculture

Grandes entités agricoles et fond territorial agricole

Poches du territoire dominées par l'activité agricole ou utilisées par l'agriculture (activités, infrastructures de transport, habitat) sont déjà marquées ou en progression. Transition entre espaces construits et ouverts.



Transformations (mesures paysagères)

1. Maintien de connexions existantes
2. Restauration ou requalification de connexions anciennes
3. Aménagement de nouvelles césures
4. Requalification de l'espace rue
5. Liaisons à rétablir
6. Lieux de frottements, de contradictions
7. Voies vertes, réseau vert et mobilité douce

Ces 7 types d'interventions, prévues par le Plan Paysage, permettront de favoriser un nouveau paysage urbain combinant préservation, valorisation et composition paysagères par le biais du projet paysager et urbain.

Le concept mobilité

Le Projet d'agglomération veut favoriser l'utilisation accrue des modes doux et des transports publics. Pour ce faire, le Projet propose une vision multi modale, accordant des rôles précis aux différents modes de transport, selon les types de territoires.

> Il vise à réaliser un réseau transports publics structurant par :

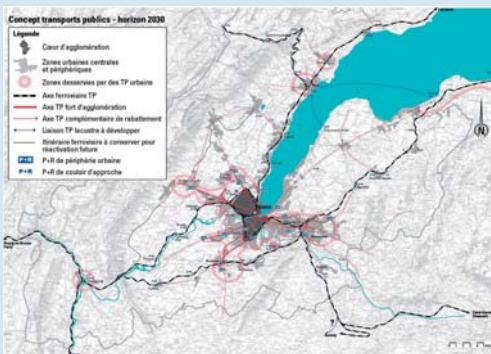
> la création progressive d'un réseau RER qui structure l'agglomération, avec une première étape, le CEVA

> le développement d'un réseau tram qui renforce le cœur d'agglomération et les centres régionaux

> Il développe des réseaux de transports publics maillés et fréquents ainsi que d'importants espaces pour les modes doux. Ces réseaux sont bien connectés dans les zones denses

> Il propose des mesures de gestion de la mobilité

> Il intervient sur les transports individuels motorisés pour favoriser l'utilisation du réseau supérieur afin de réduire les nuisances locales générées par le trafic, en particulier dans des secteurs densément urbanisés. Les déplacements individuels motorisés resteront le mode dominant, et par conséquent structurant, des déplacements, notamment dans les zones moins denses du territoire.

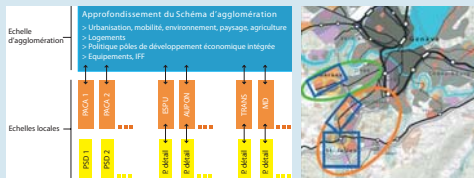




La mise en œuvre du Schéma d'agglomération et de ses mesures : 5 axes, 1 méthode

La mise en œuvre du Schéma d'agglomération et des stratégies des politiques à incidences spatiales, nécessitent des études complémentaires. Ces approfondissements sont conduits au travers de **cinq axes de travail** et **une méthode** :

- 1. L'approfondissement du Schéma d'agglomération** : s'effectue par une approche itérative entre échelle globale d'agglomération et échelle locale à travers des zooms.
- 2. Les zooms** : Les zooms portent sur des études de projets urbains sur les Périètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par couloirs/axes, comprenant des précisions sur les Projets stratégiques de développement (PSD), des études mixtes espaces publics - infrastructures de transports (ESPU), des études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON), des études sur la mobilité douce (MD) et des études purement transport (TRANS).



Exemples de Périètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) en orange et vert et de Projets stratégiques de développement (PSD) en bleu

- 3. Les instruments d'aménagement** : le Projet d'agglomération constitue une référence commune qui a des répercussions et des implications à mettre en œuvre dans les instruments réglementaires des différents territoires.

- 4. Les données de base et le monitoring** : les données statistiques et géographiques nécessaires au Projet sont rassemblées et mises à disposition. Des indicateurs et un suivi sont mis en place pour vérifier l'implémentation des mesures.



Exemple d'une carte test sur la couverture du sol. Objectif : observer la consommation d'espace

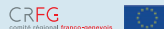
- 5. Les actions de sensibilisation** : une démarche de participation, de sensibilisation et d'information accompagne le Projet.

La méthode : La mise en œuvre est conçue dans un esprit de partage des maîtrises d'ouvrage des planifications à l'échelle locale. La mise en cohérence et la vérification d'une échelle à l'autre doit être garantie dans tous les cas. Les études sont, selon l'échelle, soit conduites, soit coordonnées en cas de maîtrise d'ouvrage locale, par le Comité de pilotage du Projet d'agglomération. Le Schéma d'agglomération a pour rôle d'assurer la cohérence d'ensemble et de préciser le cadrage des études locales.

Les documents peuvent être consultés et téléchargés sur le site internet www.projet-agglo.org



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise
 27, rue Jean Jaurès 5 rue David-Dufour - CP 224
 F - 74100 Ambilly 1211 Genève 8
 Tél +33 450 04 54 08 Tél +41 22 327 48 86
 Mail: infos@projet-agglo.org Website: www.projet-agglo.org
 Conception/réalisation : Metron SA, Brugg - décembre 2007





Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Cahier annexe n°4

Les exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas de la Confédération

La Confédération distingue deux types de critères qui sont la base pour l'examen des projets d'agglomération :

> Les six **exigences de base (EB)** permettent d'apprécier le bien-fondé d'une demande de soutien à un projet d'agglomération. Le **Projet d'agglomération franco-valdo-genevois remplit ces exigences de base.**

> Les cinq **critères d'efficacité** servent à évaluer l'impact du Projet d'agglomération. Le Projet d'agglomération avec son Schéma d'agglomération et ses mesures permettent **d'augmenter fortement la qualité de vie dans l'agglomération.**

EB 1 : démarche participative

L'ensemble des collectivités publiques participe à l'élaboration du Projet d'agglomération. La démarche participative se développe progressivement avec les élus, la société civile et la population. Les propositions formulées par ces publics cibles ont été évaluées et prises en compte dans l'élaboration du Projet. Les choix opérés ont été restitués aux participants dans un objectif de traçabilité optimum.



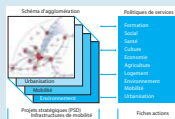
Comité de pilotage politique	
Les partenaires	
France	Suisse
AJC	Canton de Genève
Région Rhône-Alpes	Ville de Genève
CG 54	AJC
CG 51	Canton de Vaud
Politique 1	Région de Nyon
Politique 2	Ville de Nyon

EB 2 : définition d'une entité responsable

Le pilotage de la démarche est assuré sous l'égide du Comité régional franco-genevois par le Comité de pilotage qui regroupe l'ensemble des collectivités publiques genevoises, vaudoises et françaises. Il constitue l'instance politique de coordination. Il examinera la création d'un outil transfrontalier en charge de la mise en oeuvre du Projet d'agglomération pour 2011 au plus tard. Le canton de Genève sera et restera l'interlocuteur unique de la Confédération. Le caractère transfrontalier, intercantonal et international de l'agglomération franco-valdo-genevoise demande des solutions idoines pour garantir la poursuite de la démarche et la mise en oeuvre du Projet d'agglomération.

EB 3 : analyse de l'état actuel et de l'état futur

Un diagnostic détaillé de l'état actuel est présenté dans le Cahier annexe n°1. Les états de référence 2020 sans et avec Projet d'agglomération sont décrits dans le Cahier annexe n°4.

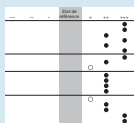


EB 4 : recherche dans tous les domaines concernés par les mesures

Le Projet d'agglomération propose des mesures pour l'ensemble des domaines exigés par la Confédération. Il s'agit de l'aménagement du territoire, des infrastructures routières, des transports publics, de l'environnement, du paysage, de la mobilité douce, de la mobilité combinée. Un accent particulier est mis sur les interdépendances entre les trois thématiques à incidence spatiale : urbanisation, mobilité, environnement. Le Projet franco-valdo-genevois développe également des thèmes comme l'économie, le logement, l'agriculture, le social, la culture, la formation et la santé.

EB 5 : exposé clair de l'impact et des coûts

Les coûts et bénéfices du Projet d'agglomération et de ses mesures sont présentés au sein des Cahiers annexes n°3 et 4. L'exposé suit les critères d'efficacité de la Confédération. Le Projet d'agglomération prend en compte les interactions entre les différentes thématiques à incidence spatiale et choisit la meilleure stratégie (Schéma d'agglomération).



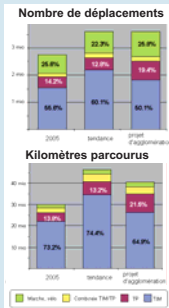
EB 6 : mise en œuvre et procédure de contrôle

Le programme est intégré pour une large part dans la planification des cantons de Vaud et Genève qui ont force obligatoire pour les autorités. Les mesures complémentaires en dehors de l'agglomération sont déjà confirmées au travers d'une coproduction franco-valdo-genevoise exemplaire et négociée, certaines sont déjà intégrées aux Schémas de cohérence territoriale français. L'adéquation aux objectifs et aux mesures de la Confédération et des cantons a été vérifiée. Une procédure de contrôle sera mise en place sur la base d'un référentiel commun franco-valdo-genevois encore à préciser.

Les bénéfices du Projet

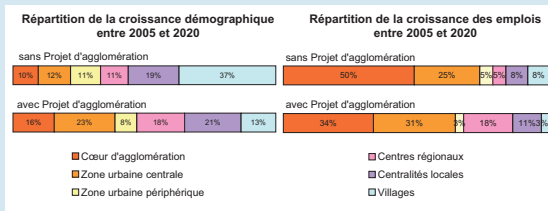
Mobilité : un report modal fort en faveur d'une mobilité plus durable

- > Forte amélioration de la desserte en transports publics :
 - > diminution des temps de déplacement et augmentation des fréquences
 - > création de nouvelles gares et haltes et réouverture de haltes
 - > forte augmentation de la part de la population et des emplois bien voire très bien desservis par les transports publics :
 - > avec le Projet : 73% (habitants) et 87% (emplois)
 - > sans le Projet : 54% (habitants) et 78% (emplois)
- > Amélioration importante des conditions pour les modes doux par l'élimination de lacunes dans les réseaux piétonnier et cycliste et par la création d'itinéraires continus
- > Forte augmentation de l'utilisation de ces modes (transports publics +46% de déplacements au lieu de +11% sans Projet d'agglomération, mobilité douce +12% au lieu de +8% sans Projet d'agglomération) et un ralentissement de la croissance des kilomètres parcourus par les transports individuels motorisés (+16% au lieu de +33% sans Projet d'agglomération) entre 2005 et 2020 à l'échelle de l'agglomération
- > Réduction de 12% des accidents liés au trafic par rapport à la tendance sans Projet d'agglomération



Urbanisation : une agglomération compacte, multipolaire

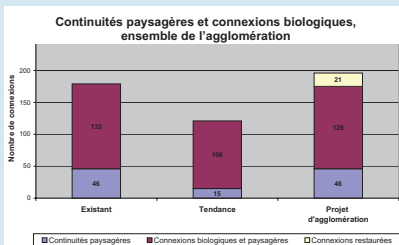
- > Concentration du développement des activités et du logement dans la ville dense, avec une densification des quartiers existants et une densité moyenne à forte dans les nouveaux quartiers :
 - > avec le Projet : accueil de 78% des habitants et 94% des emplois dans la ville dense (cœur d'agglomération, centres régionaux et locaux, zone urbaine centrale)
 - > sans le Projet : accueil de 53% des habitants et 87% des emplois dans la ville dense
- > Diminution significative de l'étalement urbain
- > Multipolarisation de l'agglomération : Augmentation du poids économique des pôles secondaires par rapport au centre de l'agglomération
- > Une urbanisation qui favorise l'usage des transports publics
- > L'amélioration de la qualité des espaces publics par un fort rééquilibrage de l'espace en faveur des transports publics et des modes doux



Environnement : un pas important pour favoriser la métropole verte

Le Projet d'agglomération face au scénario tendance c'est :

- > 50% d'espace consommé en moins
- > 12% de moins d'émissions de CO2 et de NOx liées au trafic
- > la préservation des grandes entités paysagères, des valeurs naturelles et agricoles
- > 10% de continuités paysagères et connexions biologiques majeures gagnées
- > moins d'emprise sur les grandes entités agricoles à l'échelle de l'agglomération
- > une identification claire des zones de frottement ou de conflits



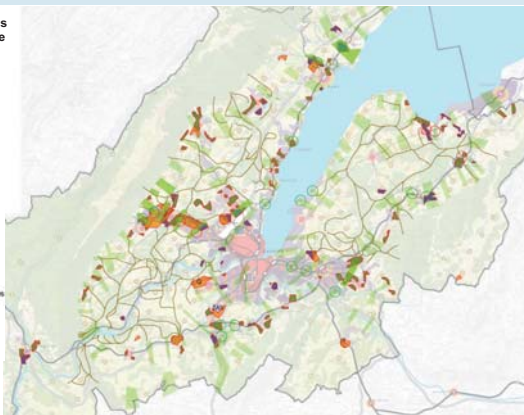
Carte des zones de conflits entre les éléments naturels et paysagers et le Projet d'agglomération

Éléments paysagers et écologiques à préserver/ valoriser

- Corridors grande faune
- Continuités paysagères/ cœurs verts selon projet paysage

Conflits/ Zones de frottement avec l'urbanisation future projetée

- Continuités paysagères et corridors à faune
- Corridors à faune
- Continuités paysagères
- Espaces agricoles touchés
- Espaces adjacents aux cours d'eau touchés
- Continuums verts et espaces tampons touchés
- Extraction de graviers
- Zone agricole spéciale



Les coûts du Projet, zoom sur la période 2011 - 2014 (liste A)

Les collectivités devront fournir un effort financier important pour mettre en oeuvre les mesures du Projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure du Projet d'agglomération s'élevaient à 3'500 Mio CHF, celles pour lesquelles le Projet sollicite le Fonds d'infrastructure liste A (2011-2014) se montent à 1'100 Mio CHF.

Mesures de la liste A du Fonds d'infrastructure pour un cofinancement à 50% par la Confédération

Coûts d'investissements totaux	Taux de cofinancement du fonds d'infrastructure	Part Confédération sur fonds infrastructure	Part des partenaires genevois	Part des partenaires vaudois	Part des partenaires français (côté Ain)	Part des partenaires français (côté Haute-Savoie)
1'106 Mio. CHF	50 %	553 Mio. CHF	309 Mio. CHF	63 Mio. CHF	86 Mio. CHF	95 Mio. CHF