

## 5. POLITIQUE DE L'ECONOMIE ET DE L'EMPLOI

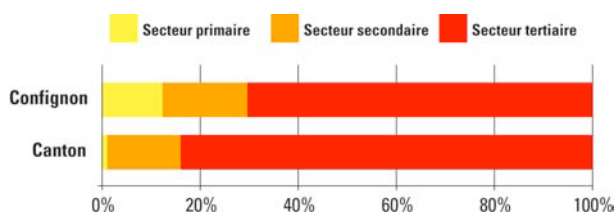
### 5.1 Etablissements et emplois

En 2001, 99 établissements étaient présents dans la commune de Confignon, dont 11 dans le secteur primaire (agriculture, etc.), 20 dans le secondaire (industrie et artisanat) et 68 dans le tertiaire (services). Ensemble, ils généraient **670 emplois** (12 % dans le secteur primaire, 17 % dans le secondaire et 70 % dans le tertiaire).

Depuis 1991, les emplois et établissements dans les secteurs primaire et secondaire sont restés stables, mais avec une diminution durant les années nonante. Le **secteur tertiaire** a connu une augmentation des emplois de plus de 40 %, notamment dans les branches "Immobilier et services aux entreprises" et "Enseignement, social et santé" (implantation du siège de l'assurance maladie Assura ; cf. figure 7 et tableau 1).

La comparaison avec la moyenne cantonale met en évidence le poids important de **l'agriculture et du maraîchage** dans la commune (11 établissements et 83 emplois en 2001, soit 12 % des emplois dans la commune, cf. figure 6).

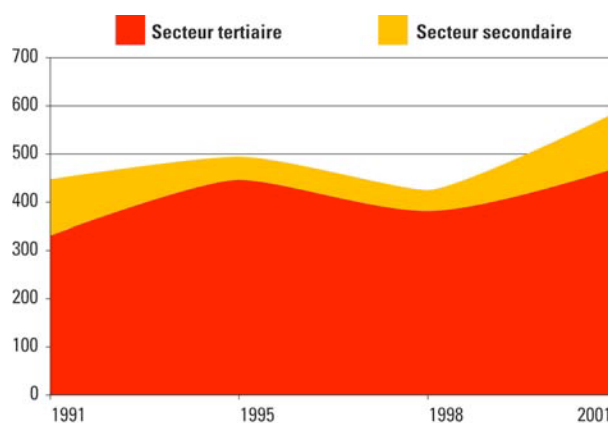
**Figure 6 :** Emplois par secteur économique dans la commune de Confignon et le canton de Genève, 2001, en pour-cent (OCSTAT)



**Tableau 1 :** Evolution des emplois dans le secteur tertiaire par activité économique, 1991-2001, commune de Confignon (OCSTAT)

	Commerce, hôtellerie et restauration	Transports et communications	Activités financières, assurances	Immobilier, services aux entreprises	Enseignement, social et santé	Autres services	Administration publique
<b>1991</b>	52	11	2	31	206	11	18
<b>2001</b>	53	7	7	52	330	16	6
<b>Différence</b>	<b>+1</b>	<b>-4</b>	<b>+5</b>	<b>+21</b>	<b>+124</b>	<b>+5</b>	<b>-12</b>

**Figure 7 :** Emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire dans la commune de Confignon, 1991-2001 (OCSTAT)



#### OBJECTIFS

**Maintenir des conditions favorables pour une activité agricole et maraîchère compétitive tout en préservant les qualités paysagères du territoire (cf. chapitre 8.2.2).**

**Assurer des conditions favorables pour la localisation de PME dans le centre communal, notamment en termes de qualité de vie, de stationnement et de fiscalité (cf. chapitres 6.4.2, 6.5.1 et 7.1.1).**

## 5.2 Potentiel de développement

### 5.2.1 Zones légalisées

Dans les zones à bâtir légalisées, la commune ne dispose plus de réserves significatives pour accueillir de nouvelles entreprises. Dans le futur proche, le développement de l'emploi se limitera ainsi aux emplois induits par le développement du quartier de **Cressy** (école, etc.), ainsi qu'à l'éventuelle implantation de PME dans le **village**.

### 5.2.2 Extensions urbaines (projets cantonaux)

A plus long terme, le potentiel d'accueil pour de nouvelles entreprises non agricoles sur le territoire communal se situe dans les projets de développement cantonaux (**PAC Bernex-Est** et urbanisation des **Cherpines**).

#### PAC BERNEX-EST

Le périmètre pour l'implantation se trouve entièrement sur la commune de Bernex, mais le projet du PAC devra faire l'objet d'une **démarche intercommunale** entre le canton et les communes de Bernex, Confignon et Onex. Le potentiel de développement de nouveaux équipements intercommunaux à la Croisée de Confignon devra également être évalué dans le cadre des études du PAC (élargissement du périmètre, cf. chapitre 3.3.4).

Le plan directeur cantonal (fiche 2.13) définit les **principes d'aménagement** suivants :

- Affectation : à considérer prioritairement comme un lieu d'accueil d'activités économiques orientées vers le tertiaire,
- Transports : réserver la localisation de l'interface de transports (plateforme TPG et parking d'échange),

- Liaisons : assurer les liaisons piétonnes/cyclables avec les quartiers voisins ; assurer la desserte routière du secteur et son raccordement à la bretelle autoroutière,
- Réseau vert : mettre en valeur un couloir vert Nord-Sud, tenir compte de la végétation structurante du site (cf. chapitre 7.1.2, 8.1),
- Le développement effectif de ce site est soumis au prolongement de la ligne de tram de manière à le desservir,
- Une politique restrictive en matière de parcage pour pendulaires devra y être appliquée.

Dans un premier temps, il s'agira de confirmer l'opportunité du projet par une **étude de programmation**, en tenant compte des avantages spécifiques de l'ensemble des projets de zone d'activités actuellement à l'étude dans le canton, notamment en termes d'accessibilité par les transports publics et individuels.

Pour Confignon, le PAC Bernex-Est et son impact sur les terrains proches constitue un atout à deux niveaux :

- le développement de l'emploi dans une **zone d'activités intercommunale** (périmètre au sens stricte),
- le développement d'équipements à la **Croisée de Confignon** (emplois et services, valorisation foncière).

La mise en place d'une **gestion concertée** de la zone d'activités intercommunale représente un défi important. Il s'agira notamment de préciser les modalités d'investissements et de péréquation des retombées économiques.

**OBJECTIF**

Conditionner le développement du PAC Bernex-Est à un accord intercommunal portant sur l'aménagement et la gestion de la zone.

*Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 2) :*

- > *Participer activement à l'élaboration du cahier des charges et au suivi des études.*
- > *Négocier les modalités de financement et de gestion dans le cadre du plan directeur de quartier.*
- > *Evaluer les synergies possibles avec de nouveaux équipements à la Croisée de Confignon (cf. chap. 3.3.4).*

**LES CHERPINES (PLAINE DE L'AIRE)**

Situé majoritairement sur territoire confignonais, le secteur comprend un très grand potentiel pour le développement d'emplois et de logements (pouvant aller jusqu'à 4'000 habitants et 2'000 emplois selon les projections préliminaires du DAEL).

A l'horizon de ce plan directeur, la commune n'envisage aucun développement aux Cherpines (cf. **chapitre 3.3.4**).

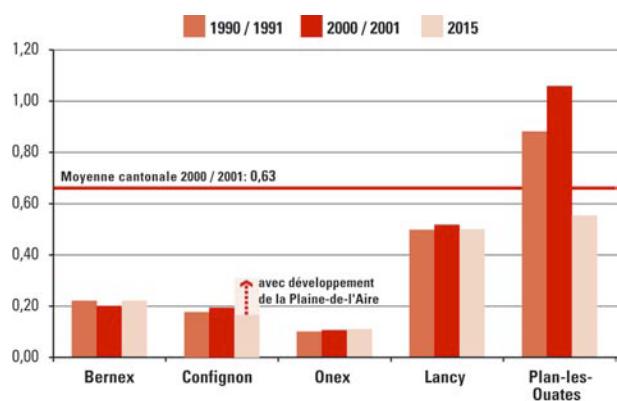
Dans le cadre d'un projet à plus long terme, il s'agira notamment à définir les relations à établir avec la ZIPLO, la zone pour l'agriculture spéciale (ZAS), ainsi qu'avec les centres communaux de Confignon et Plan-les-Ouates.

**5.3 Rapport emplois par habitants**

Le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants ("ratio emplois par habitants") est généralement utilisé comme indicateur statistique pour comparer la situation entre différentes communes. La figure 8 met en évidence un ratio relativement faible de 1/5 pour Confignon, mais comparable aux autres communes suburbaines qui ne disposent pas d'une grande zone d'activités. Depuis 1991, ce ratio s'est légèrement amélioré suite à l'augmentation des emplois tertiaires. Cependant, le développement de l'habitat à Cressy entraînera de nouveau une baisse du ratio emplois/habitants.

Dans l'hypothèse du développement des Cherpines – et sans considérer le potentiel du PAC de Bernex-Est – le ratio pourrait même atteindre 1/3.

**Figure 8 :** Ratio "emplois/habitants" des communes de Confignon, Bernex, Lancy, Onex et Plan-les-Ouates en 1990/91, 2000/01 et avec l'hypothèse d'un développement pour 2000 emplois et 4000 habitants aux Cherpines, ainsi que la moyenne cantonale en 2000/01 (OCSTAT, DAEL)





## 6. POLITIQUE DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS

### 6.1 Objectifs cantonaux

A l'échelle de l'agglomération de Genève, les objectifs en termes de déplacements et de mobilité sont largement dictés par les politiques cantonales.

Les évaluations faites par l'Office cantonal de la circulation et de la mobilité (OCM) laissent entrevoir des répercussions ingérables si l'évolution tendancielle se poursuit (augmentation TIM non "digérable"). Elles mettent ainsi en évidence la nécessité d'une très bonne desserte par les transports en commun pour tous les nouveaux pôles de développement.

### REPERCUSSIONS POUR LE CORRIDOR RHONE-ARVE

Pour atteindre l'objectif,

- La part des pendulaires se déplaçant en voiture depuis ce corridor, toutes destinations confondues, doit passer de 60% à 40%. Ce qui, compte tenu de l'augmentation prévisible de la population, signifie une **diminution du nombre absolu des pendulaires recourant à la voiture** (-10 à -15%).
- La part des pendulaires se déplaçant en transports publics depuis ce corridor, toutes destinations confondues, doit passer de 25% à 40%. Ce qui, compte tenu de l'augmentation prévisible de la population, signifie plus qu'un **doublé du nombre absolu de pendulaires en TC** (+130%).

### CHAINE DES DEPLACEMENTS

Pour parvenir à une telle réorientation de la mobilité, il s'agit d'intervenir à toutes les étapes de la chaîne des déplacements, du lieu d'origine jusqu'au lieu de destination. Ainsi, la gestion des déplacements doit s'inscrire dans une **vision régionale cohérente**.

Dans la chaîne des déplacements, le rôle du "**premier pas**" est sans conteste important. C'est au lieu d'origine que se fait le choix du moyen de transport. Rappelons que le transport public est *a priori* perdant par rapport à la voiture compte tenu de sa moindre disponibilité (trajet jusqu'à l'arrêt, contraintes de l'horaire). Les multiples entraves à l'accès au transport public au domicile donnent autant d'occasions supplémentaires de recourir à un autre moyen de déplacement. Dans ce sens, la Commune, qui maîtrise la partie amont de la chaîne des déplacements, a un rôle essentiel à jouer.