

10 ANS D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE BILAN

SEPTEMBRE 2015

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

10 ANS D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE
BILAN

AUTEURS: ÉQUIPE GRAND GENÈVE
AVEC L'APPUI DE PIERRE-ALAIN RUMLEY, LE COMITÉ TECHNIQUE DU GLCT GRAND GENÈVE
ET LES PARTENAIRES DU GRAND GENÈVE

SEPTEMBRE 2015

SOMMAIRE

Pêcheur sur le lac Léman - Port de Rive - Thonon / © Revillard - rezo.ch

PRÉFACE POLITIQUE 8

LE GRAND GENÈVE, UNE ÉVIDENCE ! 12

1. Un bassin de vie et de coopération 14
2. Un territoire en tension 17

10 ANS D'AGGLOMÉRATION EN BREF 20

1. Un cadre de travail complexe 22
2. Une « culture d'agglomération » à consolider 23
3. Une instance de coordination et d'impulsion 28
4. Des enjeux à partager avec le plus grand nombre 32
5. Un territoire mieux organisé ! 36
6. Un territoire en action 40

10 ANS D'AGGLOMÉRATION BILAN DÉTAILLÉ 50

1. L'agglomération en construction 52
   - 1.1. S'organiser en réseau : l'agglomération multipolaire 52
   - 1.2. Vivre ensemble : l'agglomération compacte 56
   - 1.3. Améliorer notre écosystème : l'agglomération verte 64
   - 1.4. Mettre en œuvre le projet : l'agglomération dynamique et efficace 70
   - 1.5. Inventer une solidarité régionale : l'agglomération solidaire 76
2. Avancement des mesures du Projet d'agglomération 79
   - 2.1. Mesures d'infrastructures de mobilité 82
   - 2.2. Mesures d'urbanisation-densification 87
   - 2.3. Mesures d'environnement-paysage 90

CONCLUSION 94

SIGLES ET ABRÉVIATIONS 98

INDEX DES ILLUSTRATIONS 102

PRÉFACE POLITIQUE

Borne Frontière entre Veyrier et Annemasse / © Revillard - rezo.ch

Longtemps, la Suisse n'a pas eu de politique de la ville : en 2001, le rapport du Conseil fédéral sur la politique des agglomérations, axée sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, a toutefois suscité l'émergence de nombreuses dynamiques d'agglomération. La France, de son côté, a une tradition de politique de la ville, orientée sur la résolution des problèmes sociaux (précarité, ségrégations, logement) liés au développement urbain. Cette différence de culture a constitué un défi important dès lors qu'une politique commune, transfrontalière, se mettait peu à peu en place.

Le bilan « 10 ans d'agglomération » s'attache ainsi à mettre en évidence les acquis et les difficultés de la construction et de la mise en œuvre du Projet d'agglomération du bassin de vie du Grand Genève. Il exprime aussi les espoirs et les défis que l'entité créée pour conduire le projet – le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) – doit relever.

Mais 10 ans ne sont qu'un début et nous voulons réaffirmer nos objectifs pour l'avenir de l'agglomération du Grand Genève :

- Inscrire le Grand Genève dans une dynamique engagée vers une mobilité simplifiée et fluidifiée, un urbanisme maîtrisé, une production de logements contrôlée et équilibrée, répondant aux différents besoins de la population, de même qu'un cadre de vie préservé.

- Faire du Grand Genève un projet collectif, partagé, porté par la population et les forces vives du territoire. Cette étape est nécessaire à l'acceptation du projet et à la réalisation des actions œuvrant au bon développement de l'Agglomération franco-valdo-genevoise.

- Construire un partenariat politique durable, où chacun reconnaît ses droits et ses devoirs réciproques dans une vision de solidarité métropolitaine entre la périphérie et la ville-centre.

- Travailler à la réalisation concrète et effective des projets nécessaires à notre territoire dans les domaines de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

- Faire du Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève et du futur Groupement eurorégional de coopération, 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.

François Longchamp
Président
du GLCT Grand Genève
Président du Conseil d'État
République et Canton de Genève

Jacqueline de Quattro
Vice-présidente
du GLCT Grand Genève
Conseillère d'État
Département du territoire
et de l'environnement
Canton de Vaud

Jean Denais
Vice-président
du GLCT Grand Genève
Président
ARC Syndicat mixte

LE GRAND GENÈVE, UNE ÉVIDENCE!

Plage d'Excenevex / © Pizzolante - rezo.ch

1. UN BASSIN DE VIE ET DE COOPÉRATION

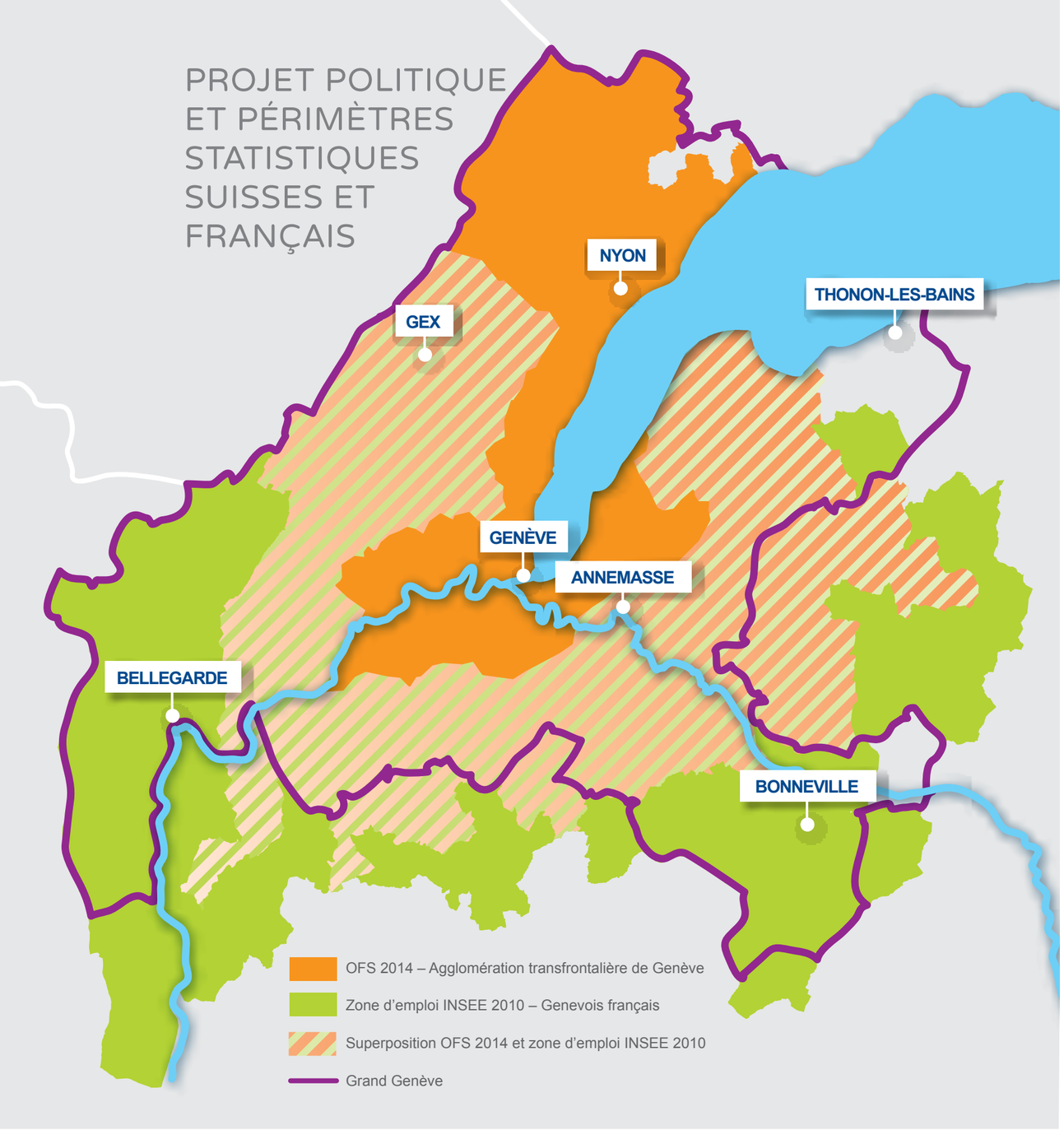
Le périmètre du Grand Genève se définit naturellement sur la base d'une **cohérence géomorphologique** et fonctionnellement par l'existence d'un **bassin de vie et d'emploi**. C'est également un **périmètre politique** qui reflète une adhésion volontaire au projet de territoire dans l'objectif de maitriser ensemble le développement de la région.

Arrêté pour la première fois en 2007 lors de la signature de la 1re Charte d'agglomération, le périmètre du Grand Genève a ensuite évolué entre 2007 et 2012 renforçant son caractère métropolitain avec le retrait de communautés de communes rurales, l'intégration de nouveaux territoires et l'élargissement institutionnel de certains membres. Ce **périmètre politique** est stable depuis 2012.

En revanche, les périmètres statistiques qui sont basés sur d'autres critères de délimitation présentent des différences notables rendant les comparaisons entre eux difficiles. En 2014, la révision du périmètre de l'Office fédéral de la statistique (OFS) conduit à une large expansion englobant désormais la quasi-totalité du Grand Genève et au-delà. A ce jour, c'est le périmètre OFS de 2000, plus restrictif, qui est pris en considération pour identifier les territoires pouvant ou non bénéficier de cofinancements fédéraux, avec les difficultés que cela implique en termes de solidarité et d'équilibres territoriaux.

L'agglomération se construit ainsi dans la **reconnaissance du bassin de vie** et de son périmètre fonctionnel.





2. UN TERRITOIRE EN TENSION

UNE AGGLOMÉRATION, DEUX RÉALITÉS

Le Grand Genève est une agglomération qui doit composer avec deux réalités bien différentes, **l'une urbaine et l'autre rurale**. En effet, le Grand Genève, c'est à la fois la densité, les déplacements, les réseaux, une concentration d'emplois dans la ville-centre et dans les villes des agglomérations régionales, mais aussi 51 % d'espaces naturels, 33 % de terres agricoles ainsi que de nombreux bourgs et villages en croissance. Cette dualité qui participe grandement à la qualité de vie du Grand Genève doit être maintenue et gérée dans un équilibre territorial délicat entre une métropole et sa périphérie.

UNE AGGLOMÉRATION, UNE FRONTIÈRE

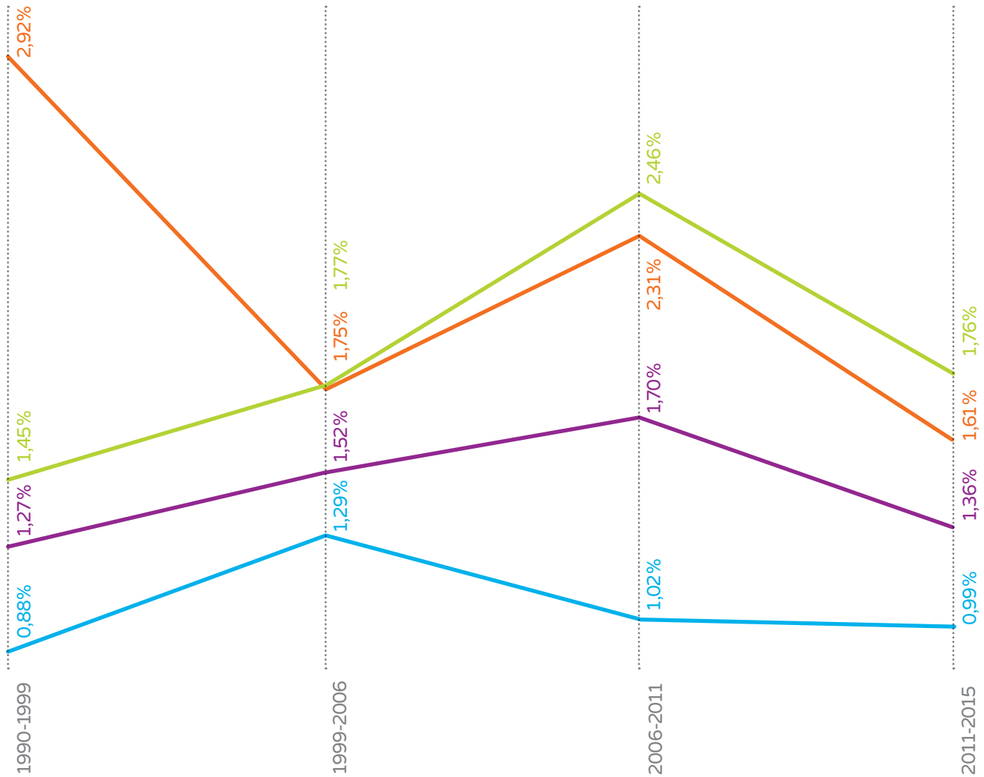
La croissance de ces 15 dernières années est très importante, tant en habitants qu'en emplois. La présence de la frontière de deux pays, mais aussi, côté suisse, de deux cantons, Genève et Vaud, avec leurs particularités, des gestions administratives et politiques différentes, des conditions-cadres différentes, ont joué en défaveur d'une répartition équilibrée de cette croissance et, surtout, de la prise en compte de ses impacts et de ses conséquences. Les déséquilibres sociaux entre centre et périphérie et à l'intérieur même de chaque territoire de l'agglomération, le renchérissement du foncier qui induit un déplacement des habitants aux revenus modestes toujours plus loin du centre, voire hors du Grand Genève, l'augmentation continue des déplacements pendulaires ne sont que quelques exemples des difficultés fonctionnelles du territoire. Malgré les efforts notables de développement des transports publics, le Grand Genève reste dans une **stratégie de rattrapage en termes d'infrastructures d'échelle d'agglomération**, le dynamisme tant démographique qu'économique de l'agglomération n'ayant pas été accompagné par des politiques publiques transfrontalières à la hauteur des enjeux.

Le « travailler ensemble » est non seulement un objectif à long terme, mais surtout une nécessité urgente pour éviter la congestion programmée de l'agglomération.

DES CONDITIONS-CADRES EN ÉVOLUTION

Le contexte a aussi évolué depuis les débuts du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois en 2005. L'euphorie des débuts a fait place à la rigueur budgétaire, à un climat politique délicat, à une exaspération populaire face à la montée des difficultés. Il faut désormais compter avec ces éléments pour construire l'agglomération transfrontalière. La **consolidation est une phase difficile** car elle se heurte aux problèmes concrets administratifs et financiers. C'est le moment de **mettre la solidarité au service de la construction transfrontalière** pour s'accorder sur les urgences et les moyens de mise en œuvre partagée.

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DE LA POPULATION - MOYENNE PAR PÉRIODE



AU CŒUR DES DÉFIS DU GRAND GENÈVE : L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ENTRE 2002 ET 2011

Source : Enquête aux frontières du canton de Genève, 2011, CRFG



10 ANS D'AGGLOMÉRATION EN BREF

Autoroute A1 à l'approche de la douane de Bardonnex / © Pizzolante - rezo.ch

1. UN CADRE DE TRAVAIL COMPLEXE

LA COMPLEXITÉ DU TRAVAIL TRANSFRONTALIER

L'action transfrontalière induit un supplément de difficultés dans des processus déjà longs et complexes. Les procédures techniques ont, par exemple, nécessité l'établissement d'un guide de correspondance terminologique, sans parler de l'effort que chacun a dû mener et doit mener encore pour ne pas privilégier, par réflexe, son territoire, son institution, mais pour intégrer la notion de destin commun. Depuis la création du Comité régional franco-genevois (CRFG) en 1973, réunissant les partenaires français et genevois et rejoint par le canton de Vaud en 2007, on relève néanmoins que la **connaissance politique réciproque** est plus avancée et permet des débats et des coordinations efficaces. Plus récemment l'émergence du Grand Genève a renforcé l'engagement dans une coordination transfrontalière, mais l'équilibre entre les prérogatives des entités, les possibilités et les volontés de mise en commun est à construire tous les jours.

DES TEMPS D'INFLEXION LONGS

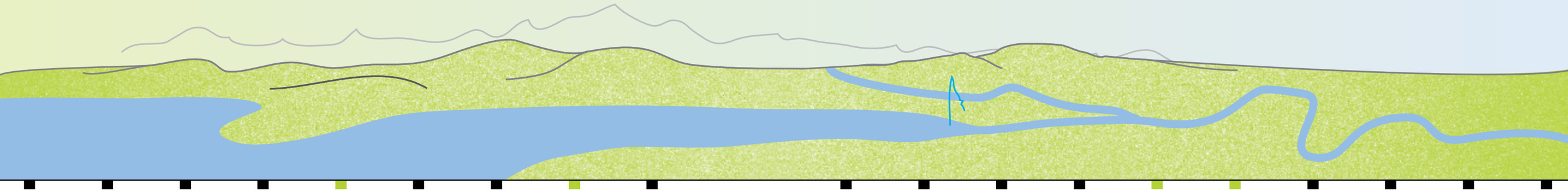
Les problèmes observés dans le fonctionnement du Grand Genève demanderaient la réalisation rapide des projets et des objectifs annoncés, mais les temps de mise en œuvre sont lents. Un projet, quelles que soient sa taille et son importance, peut requérir **entre huit et dix ans de procédures** avant le couper du ruban. Les problématiques transfrontalières liées aux déplacements, au logement et à l'emploi sont aussi des tendances « lourdes », dont l'inflexion prendra des années. C'est le **paradoxe** du Grand Genève et des autres entités qui travaillent au développement territorial de révéler en évidence les problèmes, puis de mettre longtemps avant de les résoudre. Les attentes à leur égard sont ainsi exacerbées.

2. UNE « CULTURE D'AGGLOMÉRATION » À CONSOLIDER

Dix ans après son « lancement », l'agglomération franco-valdo-genevoise est à la fois un territoire de coopérations et une instance juridique reconnue. Elle a traversé différentes phases d'évolution qui ont nécessité des adaptations constantes de son fonctionnement ainsi que de son pilotage politique et technique.

Depuis 2005, le **Projet d'agglomération s'inscrit dans la continuité de la coopération transfrontalière née en 1973 avec la constitution du CRFG**. Il s'inscrit aussi en rupture, car, pour la première fois, des moyens sont alloués et mutualisés par les partenaires dans l'objectif affiché d'assurer un pilotage coordonné des enjeux transfrontaliers d'agglomération dans les domaines qui le nécessitent. Le Grand Genève n'est pas le seul acteur de cette gouvernance transfrontalière, il est au cœur de diverses instances et périmètres de coopérations transfrontalières créés progressivement au fil des besoins ou des opportunités.

GRANDES DATES DE L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE, DEPUIS LE LANCEMENT DE LA POLITIQUE DES AGGLOMÉRATIONS EN 2001



2001	2002	2002	2005	2005	2007	2007	2008	2009	2010	2010	2012	2012	2013	2013	2014	2015
Fin 2001	2002	2002	**2005**	Eté 2005	Juillet 2007	**5 décembre 2007**	Juillet 2008	Novembre 2009	Novembre 2010	23 novembre 2010	3 mai 2012	**28 juin 2012**	**28 janvier 2013**	27 septembre 2013	Février 2014	Signature de l'accord sur les prestations pour le Projet d'agglomération 2e génération
Rapport sur la politique des agglomérations de la Confédération (bases des projets d'agglomération)	Création de l'Association régionale de coopération du Genevois (ARC) devenue syndicat mixte en 2010	Lancement de la politique des agglomérations par la Confédération helvétique	**1re réunion du COPIL Projet d'agglomération**	Projet d'agglomération lauréat de l'appel à coopération métropolitaine de l'Etat français	Reconnaissance du Projet d'agglomération comme Grand Projet Rhône-Alpes	**Projet d'agglomération 1re génération**	Lancement des PACA et du programme de travail transfrontalier du Projet d'agglomération	Signature du protocole d'action du GPRA	Grand prix européen de l'urbanisme	Signature de l'accord sur les prestations pour le Projet d'agglomération 1re génération	Le Projet d'agglomération devient le Grand Genève	**Projet d'agglomération 2e génération + signature des statuts du GLCT**	**Installation du GLCT Grand Genève**	Installation du Forum d'agglomération	Rapport d'examen définitif du Projet d'agglomération 2e génération	

On distingue différentes phases dans l'évolution institutionnelle du Grand Genève.

- 2005 – 2007 : **Emergence et reconnaissance** de la pertinence du périmètre et du besoin de travailler ensemble à un projet de territoire intégré ; découverte réciproque de contextes et de cultures politiques et administratives différentes.

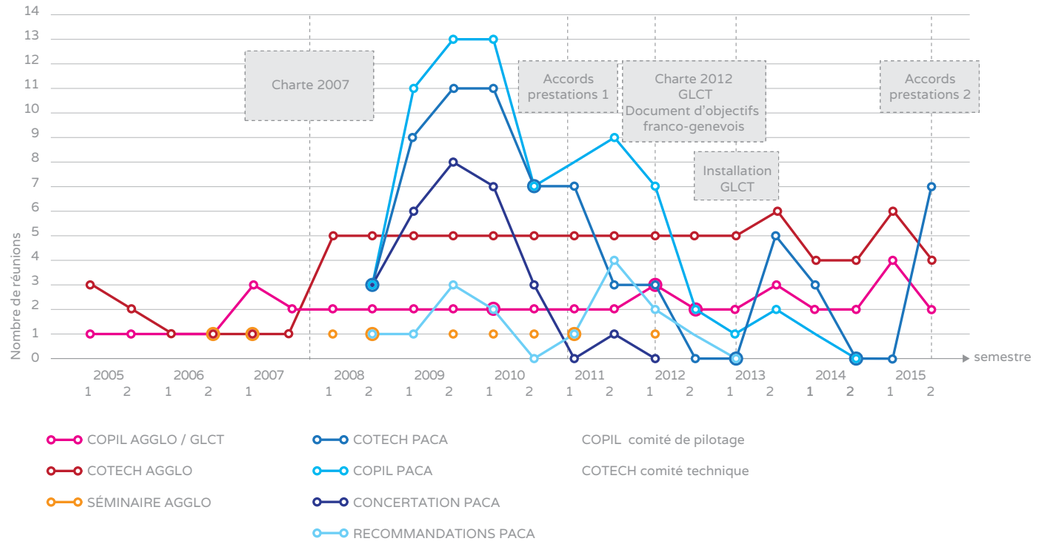
- 2008-2012 : **Production et construction** d'une vision territoriale partagée à long terme et d'une ingénierie territoriale autour d'un programme dense d'études transfrontalières ; consolidation d'un important réseau transfrontalier de plus de 2500 contacts.

- Depuis 2012 : **Concrétisation et mise en œuvre** : c'est la phase où l'on rencontre des obstacles liés à la mise en œuvre opérationnelle des projets, notamment financiers, dans un contexte de restrictions budgétaires généralisées. La gouvernance de l'agglomération est confrontée à une certaine lassitude politique, face aux difficultés de concrétisation, qui nécessite de redéfinir une feuille de route et de s'interroger sur les financements. Les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), lieux de la concertation locale entre les acteurs politiques, techniques et la société civile (lors de tables rondes) autour de secteurs transfrontaliers cohérents, ne se réunissent plus. Du point de vue technique aussi, le réseau s'est relâché, le comité technique s'est resserré autour des seuls représentants des huit partenaires.

- Parallèlement, un **énorme effort de structuration** du territoire de la couronne de l'agglomération est en route. Régionyon se dote d'outils fonciers et de financement. Côté français, la refonte de l'organisation territoriale est générale avec la restructuration des régions françaises, l'évolution de l'Assemblée régionale de coopération du Genevois (ARC) en futur pôle métropolitain doté de compétences renforcées, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire et le renforcement progressif des intercommunalités.

Toutefois, au-delà des planifications territoriales qui, toutes, ont intégré les concepts de développement du Projet d'agglomération, le **chemin à parcourir pour construire un sentiment d'appartenance à un bassin de vie commun reste encore important**.

INTENSITÉ DE LA COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE DANS LE CADRE DES INSTANCES DU GRAND GENÈVE



OBJECTIFS DE CONSOLIDATION DE LA GOUVERNANCE

Consolider l'appartenance à une agglomération et/ou à une métropole dont le centre est Genève (droits et devoirs du centre et de la périphérie).

Préciser les spécificités des territoires et le sens de leur adhésion à une vision d'ensemble.

Renforcer le réseau des techniciens qui travaillent pour le Grand Genève dans le but de construire une « culture technique » commune.

Et pour le futur : un financement commun des infrastructures ?

3. UNE INSTANCE DE COORDINATION ET D'IMPULSION

Le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, institué en 2013, a pris la suite du comité de pilotage d'agglomération fondé en 2005 pour élaborer le 1re Projet d'agglomération.

Conformément aux statuts du GLCT, le Grand Genève, a pour missions :

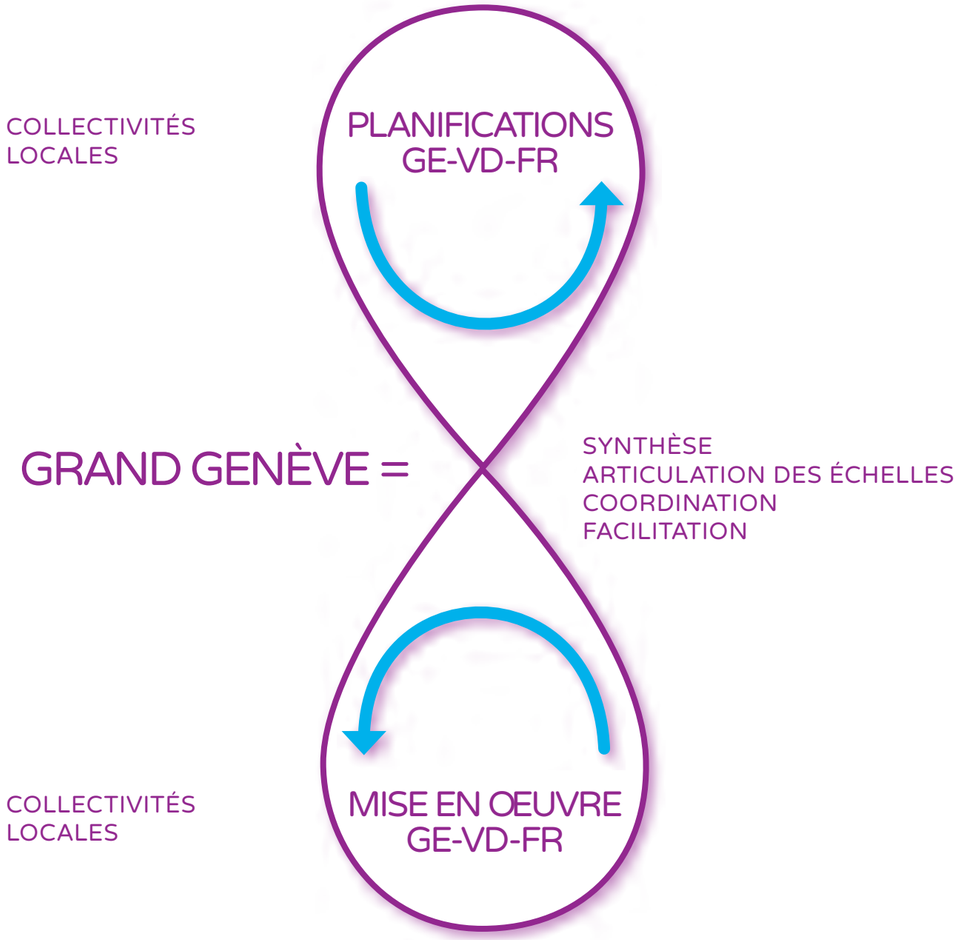
- La **coordination des politiques publiques qui accompagnent le développement de l'agglomération**, telles que portées par les différents partenaires institutionnels transfrontaliers.
- **L'impulsion** et le développement de projets ainsi que l'accompagnement des partenaires.
- La recherche de **leviers financiers** pour la réalisation de projets prioritaires pour le territoire, entre autres auprès de la Confédération suisse dans le cadre du programme d'agglomération. Toutefois, le Grand Genève n'est pas le maître d'ouvrage des mesures.
- La **sensibilisation** et l'**appropriation** par ses partenaires et par les acteurs du territoire des travaux conduits à l'échelle du Grand Genève ou, plus localement, visant à favoriser la mise en œuvre du projet,
- La communication autour du Grand Genève, de ses enjeux et de ses actions,
- L'organisation de la participation de la société civile, notamment au travers du Forum d'agglomération.

Le GLCT est un organe de coopération transfrontalière bénéficiant de la personnalité juridique.

Les membres du GLCT Grand Genève sont : République et Canton de Genève, Ville de Genève, Canton de Vaud, Conseil régional du district de Nyon, ARC Syndicat mixte, Région Rhône-Alpes, Conseil départemental de l'Ain, Conseil départemental de la Haute-Savoie.

La Confédération suisse et la République française sont étroitement associées.

POSITIONNEMENT ET MISSIONS DU GRAND GENÈVE



A ce jour, le Grand Genève n'a pas de compétences opérationnelles ni de capacités d'investissement propres. La mise en œuvre des mesures et des recommandations reste aux mains des partenaires et des maîtres d'ouvrage. Les statuts du GLCT ont confirmé, en 2012, ces **fonctions de coordination, d'études et d'accompagnement**, basées sur un **budget de fonctionnement propre réduit** et sur la **mutualisation de moyens humains et financiers** mis à disposition par le Canton de Genève, le Canton de Vaud, Régionyon et l'ARC au sein de l'équipe agglo.

Le GLCT s'inscrit dans une coopération transfrontalière plus large. Ainsi, le CRFG est en charge depuis 1973 des politiques publiques transfrontalières. Dans un souci de clarification des rôles des deux instances, il a été décidé de mener une réforme de la gouvernance transfrontalière visant à mieux répartir les compétences. Dans ce contexte, le GLCT se recentre et pilote, sur le territoire du Grand Genève, les thématiques urbanisation/logements, environnement et mobilité.

Pour permettre l'intégration des états, le GLCT évoluera aussi dans une autre forme juridique : le **Groupement eurorégional de coopération (GEC)**.

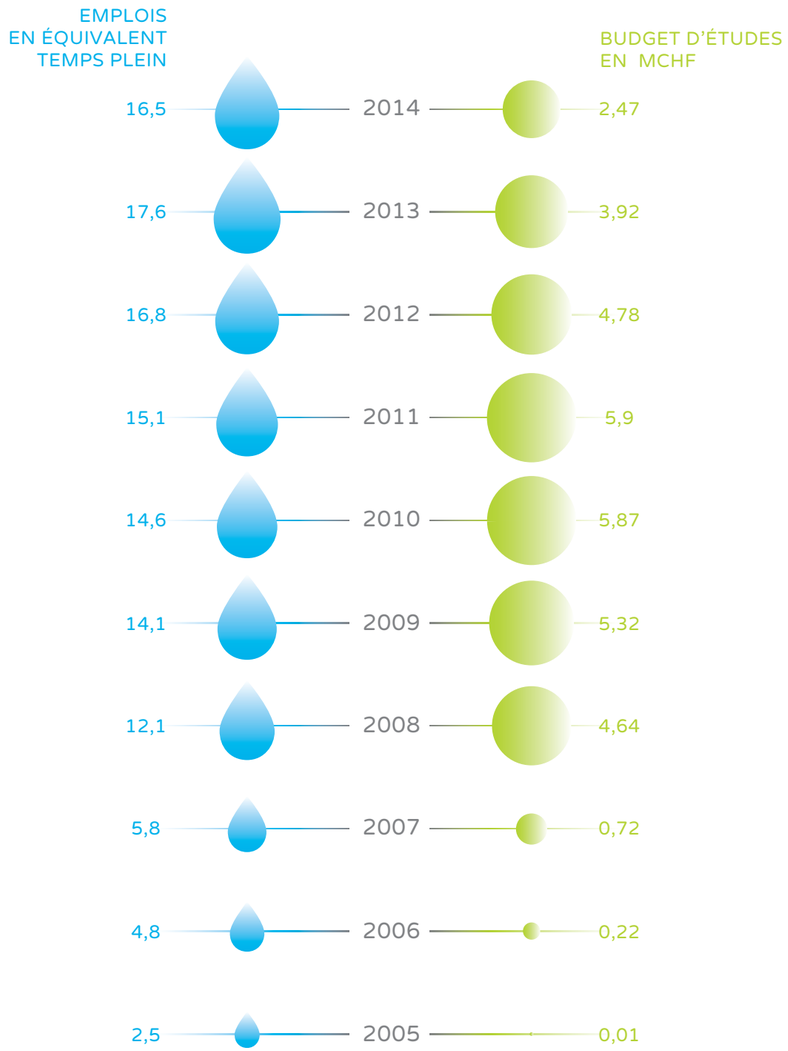
OBJECTIFS INSTITUTIONNELS

Evoluer vers une forme de gouvernance permettant d'intégrer l'Etat français et la Confédération helvétique comme membres et établir un bilan de fonctionnement.

Constituer des plateformes de débat et d'impulsion organisées pour accompagner le recentrage sur les thématiques de l'aménagement du territoire qui reviennent au GLCT.

Reconnaître et renforcer le rôle privilégié d'observateur des tendances transfrontalières du GLCT.

MUTUALISATION DES RESSOURCES DEPUIS 2005 : UNE ÉQUIPE PROJET ET UN BUDGET POUR LE GRAND GENÈVE



4. DES ENJEUX À PARTAGER AVEC LE PLUS GRAND NOMBRE

Depuis 2005, le projet de territoire s'est accompagné de coordinations avec les politiques publiques conduites au sein du CRFG.
La communication Grand Genève, au début essentiellement centrée autour du schéma d'agglomération, s'est ouverte au grand public, notamment par l'entremise des rubriques « Agenda culturel », « Evénements » et « Actualités » du site internet. Un effort important a été accompli pour raconter ce bassin de vie, notamment à l'aide d'émissions télévisuelles dénommées « Ensemble », produites avec une fréquence mensuelle. Mais la communication souffre de la confusion que le terme « Grand Genève », adopté en mai 2012, entretient entre **un territoire et/ou une institution**. Cet état de fait et l'ouverture « grand public » rendent peu lisible la compréhension du rôle et des actions du Grand Genève. Dès 2015, l'action du Grand Genève se recentrant autour du projet territorial, une stratégie de communication adaptée doit accompagner cette évolution.

Communication et concertation en quelques chiffres :

- un réseau consolidé de 2500 contacts élus, société civile et techniciens
- 59 000 connexions au site internet en 2014 (+ 93 % en cinq ans)
- 28 tables rondes et présentations publiques autour des PACA
- 10 séminaires d'agglomération de 2006 à 2012, réunissant 200 à 250 participants

A partir de 2008, la démarche PACA a permis une appropriation importante par les acteurs du territoire – politiques, techniques et société civile –, notamment pour l'élaboration du Projet d'agglomération de 2e génération[1]. La Confédération a mis en évidence l'intérêt de cette démarche d'information/concertation, déjà reconnue en 2010 par l'obtention du 8e grand prix européen de l'urbanisme[2], d'abord à travers sa reconnaissance comme « projet-modèle » 2008-2010 sur le thème « Genève Agglo 2030 – Le projet urbain médiateur et levier de la solidarité territoriale transfrontalière », puis dans son évaluation du Projet d'agglomération 2012.

Ces plateformes servent **d'articulation entre la stratégie d'aménagement d'agglomération et la mise en œuvre à l'échelle des territoires** ; elles sont indispensables pour permettre la discussion autour des enjeux et des difficultés inhérentes au passage à la concrétisation, surtout dans cette phase du PA. Depuis deux ans, pour des raisons de manque de portage politique, les démarches sont ralenties pour ne pas dire arrêtées, engendrant une perte de contact avec « le terrain ».

[1] Colauréat du 8e grand prix européen de l'urbanisme, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a été récompensé en 2010 sur le thème « Genève transfrontalière : le projet urbain, fondateur d'une solidarité d'agglomération ».

[2] Le projet modèle fédéral a accordé un soutien financier fédéral pour la réalisation d'un ouvrage intitulé « Genève Agglo 2030 – Un projet pour dépasser les frontières », sous la direction de F. Bessat, N. Surchat Vial et P. Roulet, nov. 2008, qui décrit la mise en œuvre de la démarche d'agglomération et sa déclinaison territoriale à travers les PACA.

MIEUX SE CONNAÎTRE ET CONSTRUIRE ENSEMBLE L'AGGLOMÉRATION : LES TABLES RONDES PACA






Secteurs transfrontaliers de l'agglomération, les périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), au nombre de sept, ont traduit à l'échelle locale les grands principes de développement régionaux définis par le schéma d'agglomération N°1 en mesures concrètes à mettre en œuvre par les partenaires. Les recommandations ont servi de base à la réalisation ou à la révision des documents cadres légaux, tels que les plans directeurs cantonaux ou régionaux (CH) ainsi que les schémas de cohérence territoriale (FR), puis à la révision du schéma d'agglomération N°2 en 2012.

La création en 2013 du Forum d'agglomération, composé de trois collèges « Economie », « Social et Culturel », « Environnement » regroupant 75 membres issus de la société civile transfrontalière, confirme aussi la volonté du Grand Genève de **s'ouvrir au débat citoyen**. La mise en route de cette instance a nécessité quelques ajustements au démarrage, mais a également confirmé le grand intérêt du Forum d'agglomération et l'a installé comme un relais pour la société civile. Pour mieux mettre en adéquation les attentes du Forum d'agglomération et du GLCT, celui-ci a délégué trois représentants dans un bureau de coordination avec le Forum d'agglomération.

OBJECTIFS DE LISIBILITÉ

Recentrer la stratégie de communication autour des thèmes urbanisation-environnement-mobilité, dans une approche territoriale intégrée.

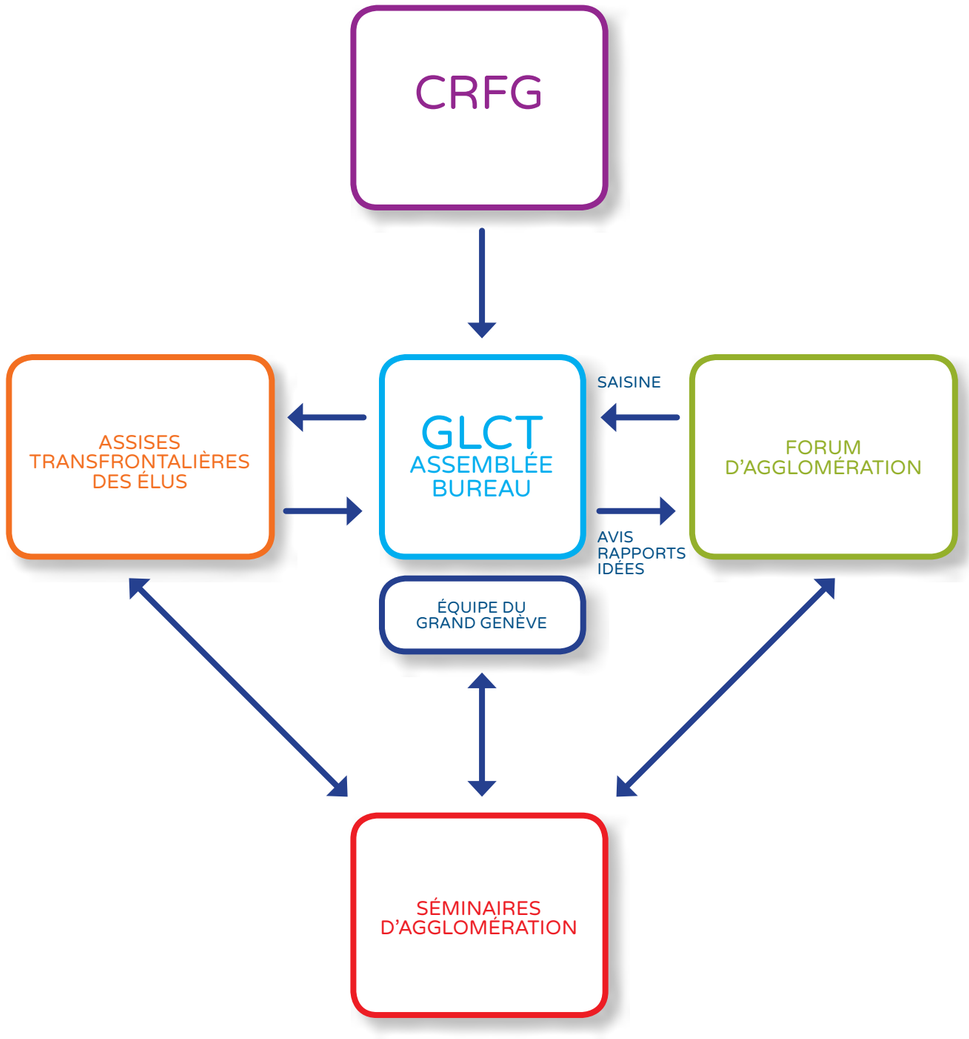
Inventer une manière de clarifier le rôle du Grand Genève-institution au sein du bassin de vie.

OBJECTIFS D'APPROPRIATION

Réanimer les plateformes PACA, de manière différenciée selon les territoires, pour correspondre aux différents besoins et attentes.

Mieux intégrer le Forum d'agglomération comme protagoniste du débat pour le Grand Genève.

SCHÉMA DE GOUVERNANCE DU GRAND GENÈVE



5. UN TERRITOIRE MIEUX ORGANISÉ !

Le schéma d'agglomération à l'horizon 2030 propose une **coordination urbanisation-transports-environnement-paysage** basée sur un réseau de mobilité structurant : développement du RER à partir de l'armature CEVA, des tramways et des bus à haut niveau de service (BHNS) reliant le centre d'agglomération aux centralités de la couronne et organisant l'urbanisation.
Le système « en pétales », plus conventionnel avec un centre de gravité genevois, a évolué depuis le 1er Projet d'agglomération, vers un **fonctionnement en réseau** entre une agglomération centrale transfrontalière et cinq agglomérations régionales, donnant ainsi un sens plus fort à l'organisation territoriale. L'évolution du schéma d'agglomération devra, dans la phase suivante, intégrer le futur du territoire des villages, pour l'instant peu développé, dans l'approche concentrée sur le densément habité.

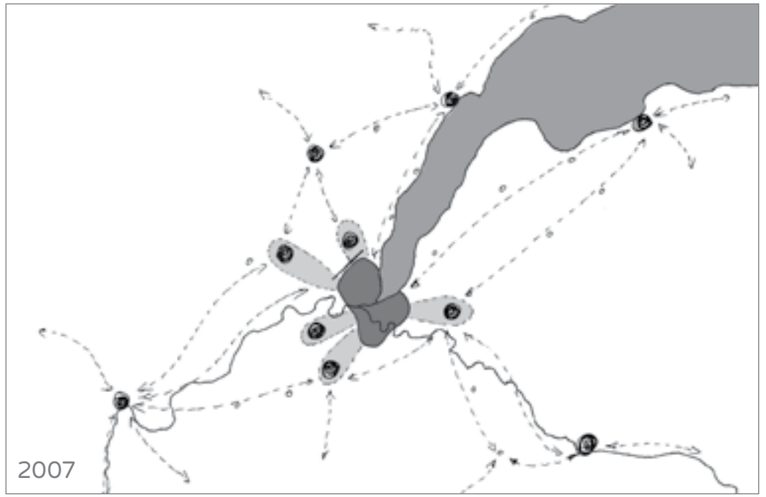
Les concepts de développement du Grand Genève ont tous été inscrits globalement dans les documents de planification des territoires et un monitoring thématique et d'observation territoriale permet d'évaluer la progression des tendances pour de nombreux indicateurs, par exemple, consommation du sol, état d'avancement de la mise en œuvre du projet, taux de réalisation des mesures, etc.

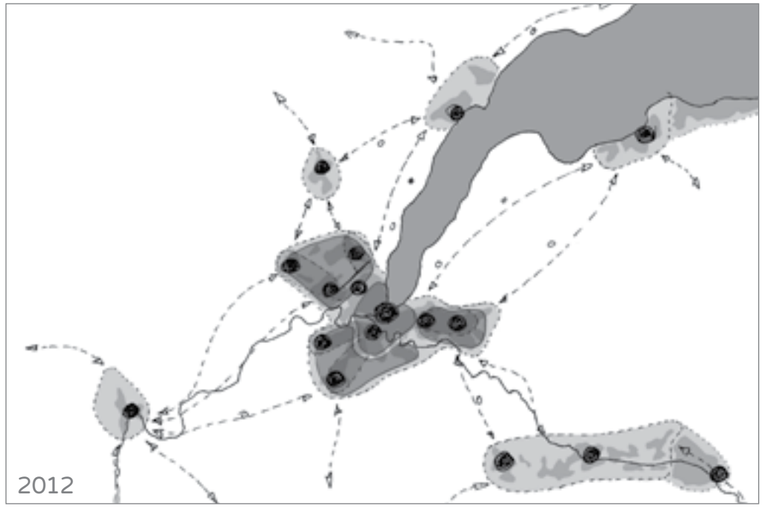
UNE DYNAMIQUE ENVIRONNEMENT-PAYSAGE-AGRICULTURE TRÈS ACTIVE

En accompagnement du schéma d'organisation territoriale, le Grand Genève a engagé une **dynamique de projet autour des enjeux du paysage, de l'agriculture et de la préservation de la nature**, soit 87 % du territoire du Grand Genève. Un projet paysage et un projet agricole d'agglomération, concertés et discutés avec les acteurs de ces thématiques, constituent une **particularité du Grand Genève** reconnue et appréciée dans l'évaluation de la Confédération et par les partenaires. Dans le domaine de l'environnement, de nombreuses études sont en cours pour tenter d'harmoniser par-delà les frontières des problématiques comme le dépôt des matériaux d'excavation, le développement des énergies renouvelables, les déchets, l'assainissement, entre autres, et proposer des outils et des données à disposition des collectivités, comme celui permettant d'évaluer la qualité de l'air. Deux plateformes de coordination et de coopération transfrontalières pour l'eau et l'énergie sont constituées (Communautés transfrontalières de l'Eau et de l'Énergie).

CROQUIS DES SCHÉMAS D'AGGLOMÉRATION 2007 ET 2012 :

ENTRE LES DEUX, LE TRAVAIL DE FOND CONDUIT DANS LES PACA A ENRICHI LE CONCEPT ET MIS EN ÉVIDENCE LE RÔLE DES AGGLOMÉRATIONS RÉGIONALES.





OCCUPATION DU SOL DANS L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

Source : www.grand-geneve.org/grand-geneve/le-territoire/chiffres-cles



UN RÉÉQUILIBRAGE DIFFICILE À ATTEINDRE

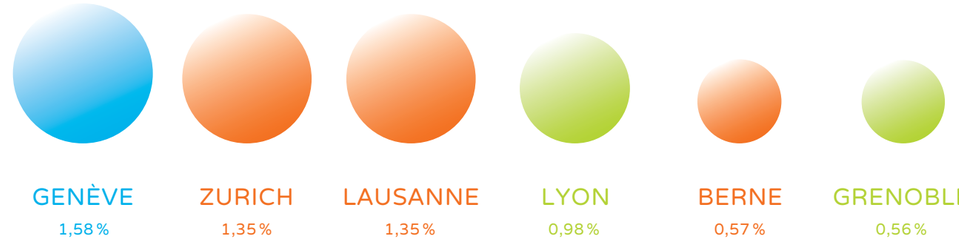
Les accords politiques de 2007 et de 2012 reposent sur une **volonté de rééquilibrer la croissance** : le canton de Genève accueille la moitié des nouveaux logements, alors que les territoires français accueillent le tiers des nouveaux emplois qualifiés.

La croissance récente s'avère déjà nettement supérieure aux projections faites lors de l'élaboration du Projet d'agglomération de deuxième génération. En effet, le Grand Genève a connu un dynamisme démographique et économique particulièrement vigoureux : près de 75 000 habitants supplémentaires de 2006 à 2011, soit 15 000 par an, et surtout 75 000 emplois nouveaux de 2006 à 2012, soit plus de 12 000 par an.

Si l'on compare les agglomérations telles que définies par les services statistiques, la croissance démographique du Grand Genève est aussi forte que dans l'agglomération de Zurich et bien supérieure à celle des agglomérations bernoise et rhône-alpines.

DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES COMPARÉES DANS LES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ET SUISSES

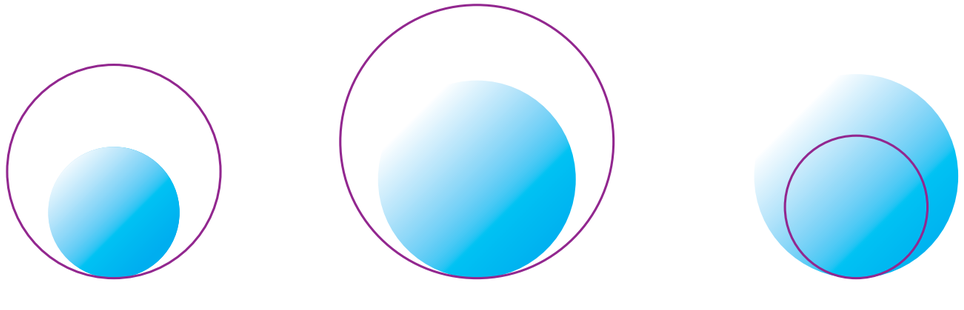
TAUX ANNUEL MOYEN DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE
SUISSE : AGGLOMÉRATIONS STATISTIQUES OFS – PÉRIODE 2006-2012
FRANCE : AIRES URBAINES INSEE – PÉRIODE 2006-2011
GENÈVE : AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE – OFS PÉRIODE 2006-2012



UNE RÉPARTITION TOUJOURS DÉSÉQUILIBRÉE DES HABITANTS ET DES EMPLOIS ENTRE FRANCE, GENÈVE ET VAUD

TAUX DE CROISSANCE ANNUELS MOYENS
2006-2011 (2012 POUR EMPLOIS SUISSES)

HABITANTS EMPLOIS



CANTON DE GENÈVE
1,02 %
2,69 %

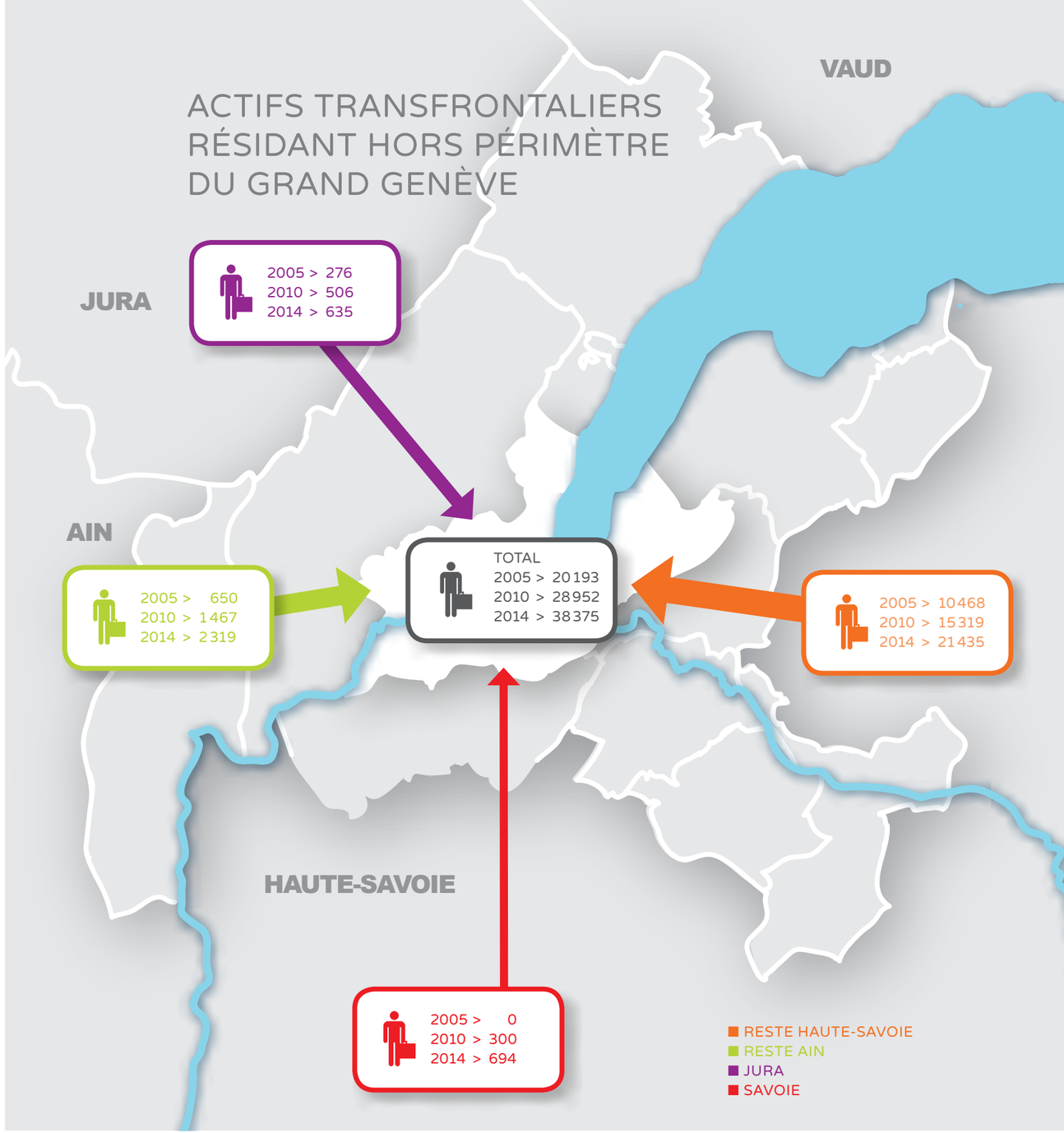
DISTRICT DE NYON
2,31 %
4,41 %

GENEVOIS FRANÇAIS
2,46 %
1,20 %

En revanche, force est de constater que **le rééquilibrage peine à se concrétiser. Alors que la croissance des emplois, de 2006 à 2012, s'est concentrée pour plus de 90 % en Suisse, celle de la population s'est effectuée pour près de 60 % en France.**

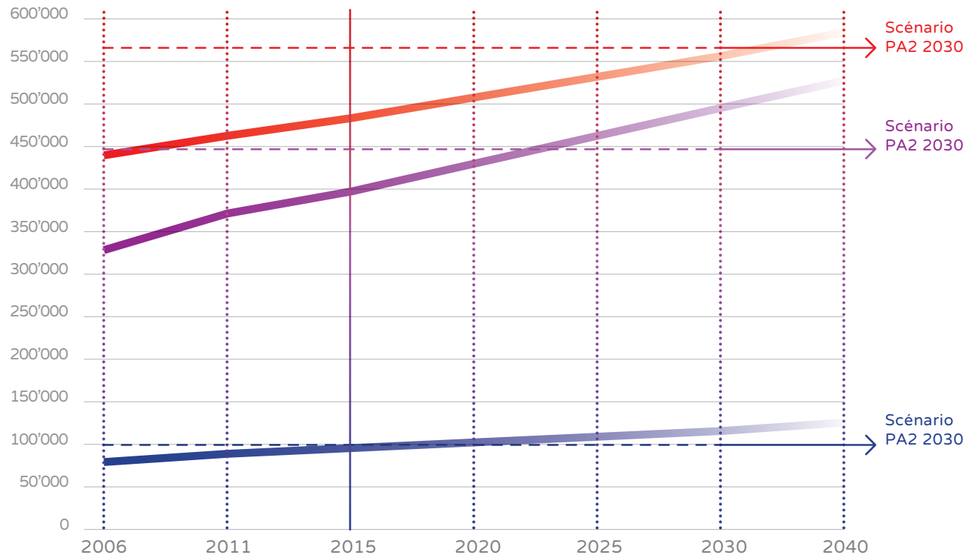
Ceci explique l'essor des actifs transfrontaliers, +20 000 pour le canton de Genève, avec une part grandissante des navetteurs frontaliers domiciliés hors du Grand Genève. Cela ont plus que doublé entre 2005 et 2014 ; leur part est passée de 22 à 29 %. Ceci pose la question des relations avec les territoires voisins du Grand Genève.

ACTIFS TRANSFRONTALIERS RÉSIDANT HORS PÉRIMÈTRE DU GRAND GENÈVE



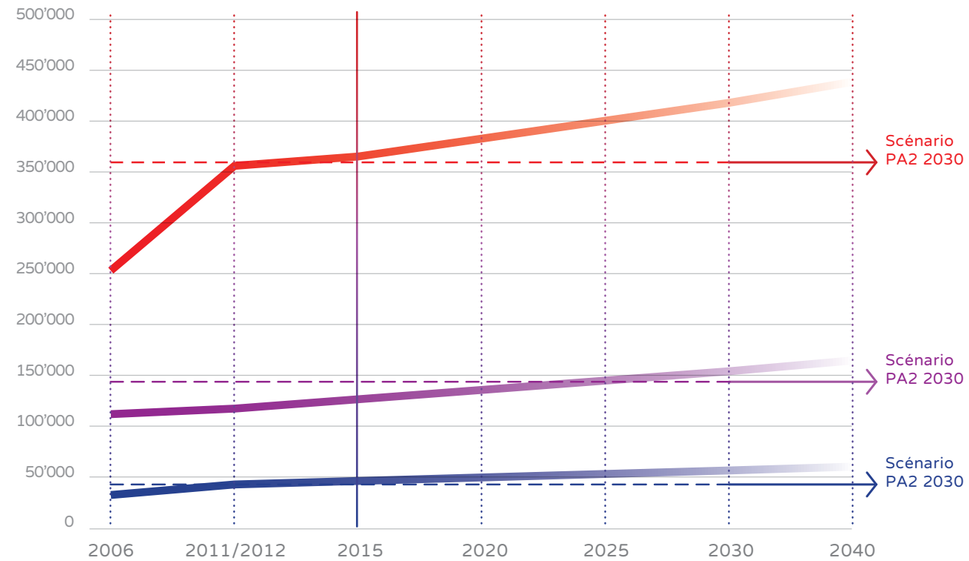
ÉVOLUTION TENDANCIELLE DE LA POPULATION

Croissance annuelle moyenne 1999-2010, projetée de 2011 à 2040.



ÉVOLUTION TENDANCIELLE DES EMPLOIS

Rapport emplois/habitants constant de 2011 à 2040.



Si cette tendance soutenue se confirme, l'augmentation de la population de 2010 à 2030 pourrait être supérieure aux 200 000 habitants évoqués jusqu'à maintenant, ce qui accentuerait le besoin d'un développement territorial maîtrisé. Toutefois, le Grand Genève n'est pas à l'abri, comme durant les années 1990, d'un renversement de tendance bien plus marqué que le ralentissement constaté depuis 2011. La mise à jour des projections démographiques permettra de réévaluer les scénarios de croissance de l'agglomération dans le cadre du Projet de territoire 2016-2030.

Si la densification des zones à bâtir est en œuvre depuis longtemps à Genève et est bien amorcée dans les autres territoires, concrétisant ainsi la volonté de compacité des développements, la répartition de la construction des nouveaux logements continue cependant sur la voie du déséquilibre, le canton de Genève n'assurant que 23 % de la production récente, alors qu'il abrite 50 % de la population. Cet état de fait risque d'être encore renforcé du côté suisse avec l'application de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et la nécessité de respecter les quotas de surfaces d'assolement (SDA) imposés par la Confédération, qui ont pour effet de limiter fortement les extensions urbaines sur la zone agricole.

L'absence de rééquilibrage significatif engendre aussi des besoins toujours plus grands et plus pressants en termes de déplacements pendulaires, dont il s'agit de tenir compte dans la planification d'ensemble.

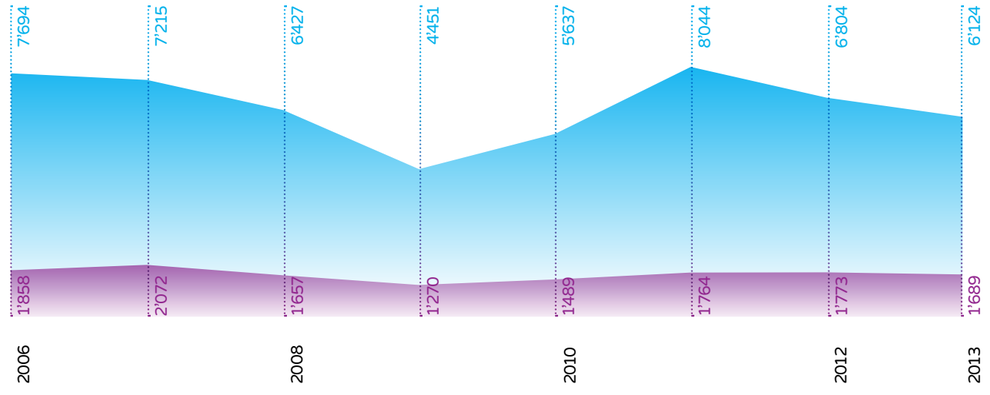
OBJECTIFS QUALITÉ

Repenser le rééquilibrage : la seule approche quantitative ne peut résoudre cette problématique complexe.

Travailler la question du logement dans une approche qualitative intégrant les tendances du marché, les initiatives possibles pour viser à des solutions innovantes et en adéquation avec les tendances futures de « l'habiter ».

PRODUCTION ANNUELLE TOTALE DE LOGEMENT ET LOGEMENTS INDIVIDUELS DE 2006-2013

Source : OCSTAT, STAT-VAUD, DRE-Sitadel



■ PRODUCTION TOTALE DE LOGEMENTS
■ PRODUCTION DE LOGEMENTS INDIVIDUELS

OBJECTIFS COORDINATION TRANSPORTS-URBANISATION-ENVIRONNEMENT

Adapter le phasage de la mise en œuvre du schéma d'agglomération pour tenir compte des difficultés à réaliser les mesures.

Réinterroger le système de transports notamment : est-il cohérent avec les capacités de mise en œuvre de chacun ? Y a-t-il une phase intermédiaire au développement des tramways ? Les impacts sur le territoire du développement du réseau autoroutier sont-ils suffisamment pris en compte ? La vision du réseau ferroviaire doit-elle aller au-delà de 2030 ?

Ce bilan permettra d'engager l'évolution du schéma d'agglomération en vue du Projet de territoire 2016-2030, base pour candidater à différents appels à projets.

6. UN TERRITOIRE EN ACTION

La concrétisation du schéma d'agglomération passe par la réalisation d'environ 500 mesures à l'horizon 2030 dans les trois domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement.

MISE EN ŒUVRE

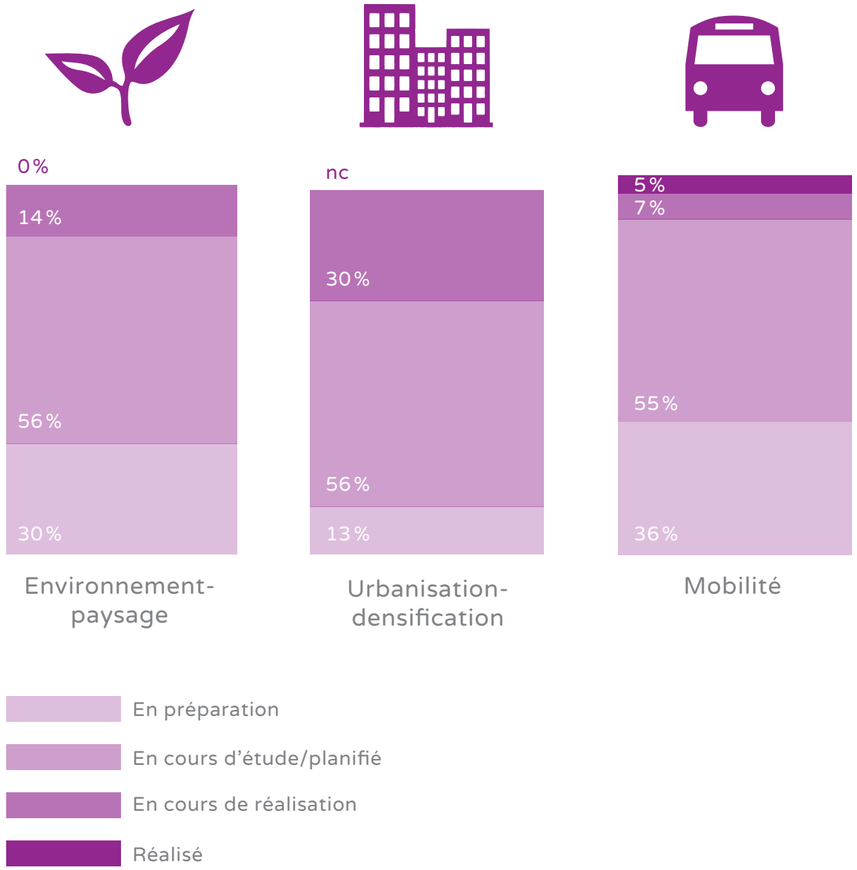
Le schéma d'agglomération s'est traduit par des **projets concrets** dont la mise en œuvre a commencé : infrastructures de transports publics et de mobilité douce, nouveaux quartiers, projets paysages, contrats corridors. Si le Grand Genève impulse, coordonne, accompagne et peut servir de médiateur, notamment pour **l'optimisation des sources de financement** (fonds d'agglomération, Interreg, etc.), la réalisation des projets est conduite par les maîtrises d'ouvrage des collectivités.

En avril 2015, 70 mesures d'urbanisation sont en cours d'étude et de construction ; la plupart sont d'ores et déjà planifiées dans les documents réglementaires de planification.

Sur 364 mesures de mobilité, 42 sont réalisées ou en voie de l'être, comme le bus à haut niveau de service (BHNS) d'Annemasse Agglo inauguré en 2015, 206 sont en cours d'étude et planifiées et 131 en préparation.

Pour l'environnement, trois contrats corridors biologiques ont été signés et sont en cours de mise en œuvre, quatre sont en cours de préparation. Cinq projets paysage prioritaires ont été déclinés en vue d'identifier des actions concrètes pour leur réalisation. Divers autres projets paysagers sont en cours d'étude, notamment en lien avec les projets urbains qu'ils accompagnent ; certains ont fait l'objet de concours comme la mesure d'agglomération paysage « Réalisation d'une pénétrante paysagère entre la nouvelle urbanisation de Bernex nord et Cressy ».

AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'AGGLOMÉRATION



DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES EN SERVICE, SOUTENUES PAR LA CONFÉDÉRATION



Le bus à haut niveau de service Tango dans l'agglomération d'Annemasse - mise en service en 2015 (mesure 36-1-4).



La passerelle de la Paix, Sécheron en ville de Genève - mise en service en novembre 2013 (mesure 30-7).



Les lignes de tramway 14 et 18 en direction de Bernex, de Meyrin et du CERN - mise en service en décembre 2011 (mesure 34-2 et mesures 34-1, 33-1 et 33-2 – fonds d'urgence).

FINANCEMENT

La mise en œuvre de ces mesures fait appel à différentes sources de financement, notamment en fonction de leur domaine.

Les mesures de mobilité importantes font nécessairement l'objet de montages financiers mutualisant les ressources des acteurs et sollicitant, au travers d'appels à projets, des financements externes. Dans le cadre de l'appel à projet « Projet d'agglomération » de la Confédération, le Grand Genève a obtenu **390 millions de cofinancement pour les deux générations de projet, soit un cofinancement de 40 % pour 55 infrastructures**. Ce financement vient s'ajouter à un cofinancement de 850 millions de francs obtenu par Genève dans le cadre du fonds d'urgence, conditionnée au dépôt d'un Projet d'agglomération en 2007, pour la réalisation des lignes de tram 14 (Bernex-Meyrin) et 18 (CERN), en service depuis décembre 2011 et pour celle du CEVA dont les travaux sont en cours.

Malgré ces cofinancements, l'ampleur des investissements et le contexte budgétaire font que le montage financier de plusieurs mesures, telles que des améliorations de capacités ferroviaires ou certains prolongements de tramways sur le territoire français, n'est toujours pas assuré. Ainsi, bien qu'ayant fait l'objet d'un accord de principe en 2012, la « contribution spécifique » du canton de Genève destinée à cofinancer des infrastructures sur sol français est gelée depuis mai 2014, à la suite de la votation populaire cantonale refusant le financement de P+R.

Le Grand Genève est ainsi confronté à une phase difficile liée au financement des infrastructures indispensables au fonctionnement de son bassin de vie.

OBJECTIFS MISE EN ŒUVRE

Prioriser les mesures pour concentrer la mise en œuvre des mesures structurantes les plus efficaces pour accompagner la croissance des besoins.

Développer la réflexion sur les services innovants, corollaire indispensable au développement des transports publics, pour faire évoluer les comportements.

Rechercher des solutions de financement pour la mise en œuvre, l'optimisation des sources, etc., un axe de travail prioritaire de ces prochains mois.

10 ANS D'AGGLOMÉRATION BILAN DÉTAILLÉ

Espace public à Annemasse - place de la Libération / © Revillard - rezo.ch

1. L'AGGLOMÉRATION EN CONSTRUCTION

Le Projet d'agglomération 2007 a construit un schéma d'organisation territoriale « multipolaire, compacte et verte ». En 2012, « dynamique, efficace, solidaire » sont venus compléter la vision d'agglomération en introduisant les questions de management.

1.1. S'ORGANISER EN RÉSEAU : L'AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE

Au contraire d'une agglomération dominée par une seule ville-centre, le développement d'une agglomération multipolaire vise à **renforcer le rôle, les atouts et les complémentarités des pôles et à maintenir la diversité au sein de l'agglomération.** Cela se traduit par deux objectifs.

– Constituer un réseau de centres urbains hiérarchisés (métropolitains, régionaux et locaux), dotés d'équipements et de services, bénéficiant d'une desserte en transports efficace entre les différents pôles et à l'intérieur de chaque pôle.

– Développer l'identité, l'interdépendance et la complémentarité des fonctions et des profils entre ces centres urbains.

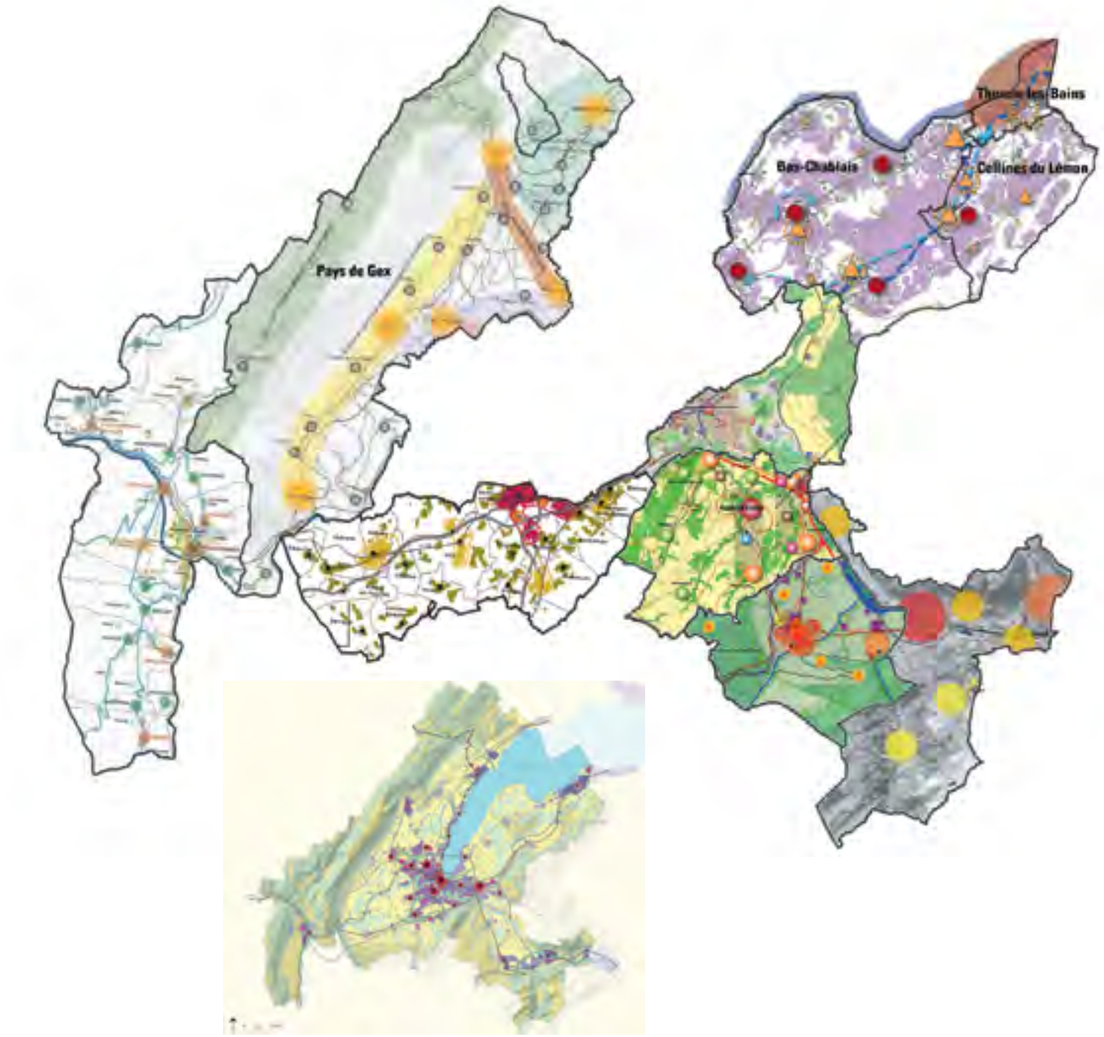
Les centres se saisissent de leur rôle dans l'agglomération

Les mesures d'urbanisation-densification sont engagées dans la plupart des centres urbains identifiés dans le schéma d'agglomération 2012.

Les études PACA et d'agglomération menées entre 2008 et 2012 ont suscité une implication forte des élus et ont stimulé le lancement d'études urbaines dans différents secteurs de l'agglomération, allant de la planification générale aux projets urbains.

Aujourd'hui, la structure urbaine proposée dans le schéma est reprise dans les documents de planifications réglementaires régionaux : schémas de cohérence territoriale (SCOTs) et plans directeurs cantonaux et régionaux. Différents projets urbains contribuent directement à la multipolarité de l'agglomération : renouvellement urbain des quartiers de la gare de Thonon ou de la gare d'Annemasse, projet stratégique de développement (PSD) Bellegarde 2030, pôle gare de Perrignier, études urbaines en lien avec les BHNS du Chablais ou du Pays de Gex, constitution d'une coordination pour les entités de l'agglomération régionale Nyon-Gland, mise en œuvre de 10 grands projets prioritaires à Genève. Ces exemples, non exhaustifs, montrent une évolution et une prise de conscience progressive du rôle de chacun dans le fonctionnement complémentaire de l'agglomération.

LES SCOTs DE L'ARC : UNE STRUCTURE URBAINE COHÉRENTE AVEC LE SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION 2012



Le réseau de transport accompagne la multipolarité de l'agglomération, mais son renforcement nécessite des solutions nouvelles

Les liens internes aux polarités de l'agglomération sont de plus en plus forts en termes de déplacement et de mobilité.

Dans l'agglomération centrale, l'utilisation des transports publics a connu une très forte progression entre 2007 et 2013. Cela est notamment dû à la restructuration du réseau qui a permis d'optimiser son fonctionnement et d'améliorer globalement l'offre, avec, par exemple, le doublement du réseau tram (passage de 16 à 33 kilomètres de lignes de tramway) et la mise en service de la ligne 14/18, notamment grâce aux mesures urgentes TCMC/TCOB[1]. De 2002 à 2014, l'offre cantonale a plus que doublé et la fréquentation a augmenté de 70 %.

De manière similaire, les centres régionaux et leur proche périphérie connaissent une progression remarquable de l'utilisation des transports publics. La région de Nyon, par exemple, a totalement réorganisé son réseau de transports publics en augmentant considérablement l'offre et en inscrivant 100 mesures d'aménagement à son programme de réalisation pour faciliter la progression des bus. La fréquentation annuelle sur la période 2007-2013 a crû entre 30 % et 45 % pour les différents opérateurs concernés de l'agglomération. Depuis la création du GLCT transports publics en 2006, d'une part, le nombre de lignes transfrontalières a quadruplé, d'autre part, les territoires desservis se sont étendus. Entre 2010 et 2014, l'offre a augmenté de 40 % et la fréquentation de 53 %. Pour répondre à la demande de mobilité transfrontalière, les liaisons transfrontalières sont à renforcer, en complémentarité avec d'autres infrastructures et modes de transport visant à réduire la part modale du transport individuel motorisé : modes doux, covoiturage, P+R…

Néanmoins, si, parmi les principales mesures retenues par la Confédération, figurent des infrastructures stratégiques dans l'agglomération centrale (mesures d'amélioration du trafic ferroviaire en direction de Vaud, prolongements de tramways vers Annemasse et Saint-Julien, bus à haut niveau de service (BHNS) vers Gex), elle n'est pas entrée en matière pour des secteurs plus éloignés du cœur d'agglomération ou pour des liaisons tangentielles entre agglomérations régionales pourtant développées dans le Projet d'agglomération 2012 (RER franco-valdo-genevois en particulier).

[1] TCMC : tram Cornavin Meyrin CERN/TCOB : tram Cornavin-Onex-Bernex.

Les spécificités et la complémentarité entre les composantes de l'agglomération restent à construire

La concurrence interterritoriale est encore forte à l'intérieur de l'agglomération et aux différentes échelles, freinant la recherche de complémentarités, notamment économiques, entre les pôles et une planification cohérente dans des domaines comme les installations commerciales à forte fréquentation.

L'agglomération ne parvient pas non plus à porter un message vis-à-vis de l'extérieur, comme le montre par exemple l'abandon de la participation commune au Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM).

POUR LA SUITE

Le renforcement de la mulitpolarité de l'agglomération doit se poursuivre à travers les éléments suivants.

- Travailler sur le positionnement économique des pôles et la valorisation de leurs spécificités dans un souci de complémentarité accrue et affirmée.
- Accentuer la politique de mise en œuvre, notamment par une capacité d'arbitrage en faveur des projets prioritaires d'intérêt d'agglomération.

1.2. VIVRE ENSEMBLE : L'AGGLOMÉRATION COMPACTE

Les partenaires se sont engagés à **accueillir la croissance dans des localités denses et de qualité, capables de répartir le développement sans disperser l'urbanisation et de répondre aux besoins en mobilité sans gaspiller les ressources environnementales**. Cet objectif de « compacité » est en accord avec les évolutions réglementaires nationales qui visent à favoriser une utilisation parcimonieuse des ressources naturelles (loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée – LAT, lois Grenelle et ALUR – Accès au logement et urbanisme rénové…).

A l'horizon 2030, l'agglomération s'est notamment fixé comme objectif de réduire de moitié la consommation de sol agricole estimée nécessaire aux urbanisations futures :

– scénario tendanciel : 5000 hectares de surfaces agricoles consommées ;

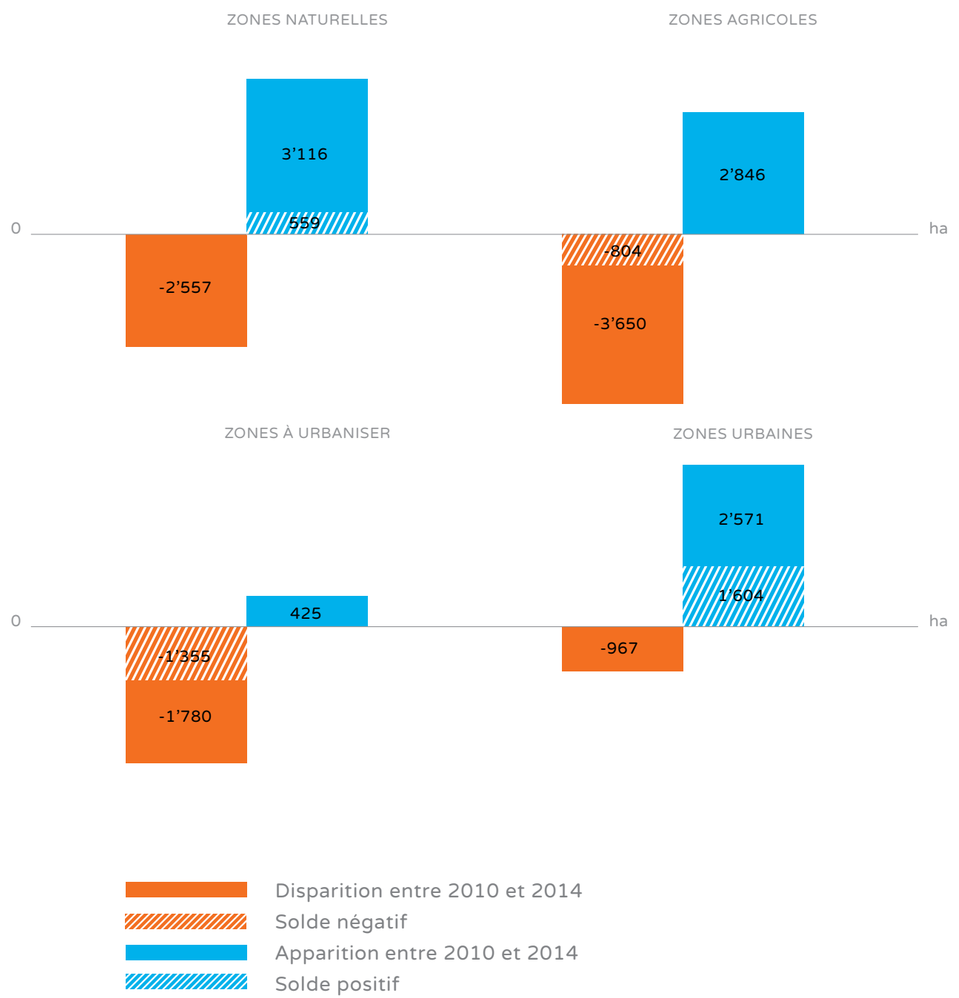
– scénario avec réalisation du PA 2012 : 2700 hectares de surfaces agricoles consommées.

La densité augmente, mais l'étalement se poursuit

La compacité d'une agglomération peut se mesurer à travers des indicateurs de densité urbaine et de consommation du sol par l'urbanisation. Ces indicateurs présentent une forte valeur transversale entre les thématiques de l'aménagement territorial. Aujourd'hui, l'évaluation des pertes en sol agricole s'appuie sur des outils de suivi hétérogènes, voire manquants, selon les territoires. C'est pourquoi une méthode homogène est en cours de définition pour disposer d'un outil unique de suivi de la consommation du sol du Grand Genève. Les résultats sont attendus à la fin de 2015.

ÉVOLUTION DES ZONES URBAINES, À URBANISER, AGRICOLES ET NATURELLES ENTRE 2010 ET 2014 (EN HECTARES)

Source : GeoAgglo



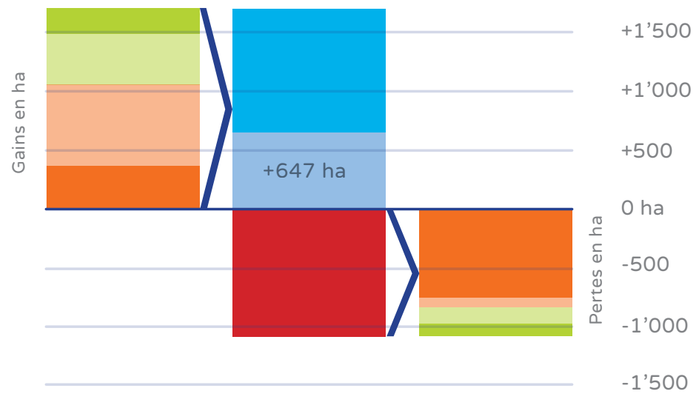
ÉVOLUTION DES ZONES D'AFFECTION DE 2010-2014 EN HECTARES (HA)

Source : GeoAgglo

ZONE AGRICOLE



ZONES A FAISIBLE DENSITÉ



- ZONES NATURELLES
- ZONES AGRICOLES
- ZONES À URBANISER
- ZONES URBAINES

L'analyse de l'affectation du sol et de son évolution récente permet déjà de dégager quelques tendances, contradictoires et d'intensité très variable selon les territoires :

– le reclassement de zones futures d'urbanisation en zones agricoles est une tendance forte des documents de planification locaux, par exemple : 66 hectares (ha) à Saint-Pierre-en-Faucigny, 44 ha à Eteaux, 26 ha à Ferney-Voltaire, 25 ha à Pougny, 21 ha à Massongy, 20 ha à Messery et La Roche-sur-Foron, 17 ha à Châtillon-en-Michaille… ;

– mais les zones agricoles continuent de régresser globalement au profit des zones à bâtir ;

– l'accroissement marqué des zones à bâtir à moyenne ou à forte densité se fait notamment au détriment des zones à faible densité ;

– mais les zones à faible densité continuent de s'étendre rapidement, en particulier par l'affectation définitive des zones d'urbanisation future.

Urbanisation du sol agricole

- A Genève, depuis 2005 : 11 ha

  Source : Direction générale de l'agriculture

- Dans l'ARC haut-savoyard, de 2004 à 2014 : 1078 ha

  Source : Direction départementale des territoires 74

Le paysage représente un enjeu partagé sur lequel poursuivre le travail

Le Projet d'agglomération intègre depuis l'origine une réflexion à part entière sur le paysage, traduit dans un Plan paysage 2007 puis un projet paysage 2012. Ce volet paysage est reconnu comme un élément très positif par les partenaires et a contribué à la bonne évaluation des projets d'agglomération par la Confédération helvétique, qui soutient cette démarche comme « projet-modèle » 2014-2018 à travers l'exemple du Projet prioritaire de paysage (PPP) de l'Arve. Ledit projet paysage se décline aujourd'hui à travers cinq PPP et un ensemble d'actions concrètes en cours d'étude par les maîtres d'ouvrage.

Sur la base de 72 entretiens réalisés en 2014 auprès de 113 acteurs concernés par cette thématique, il ressort cependant que ces travaux sont méconnus et que l'accompagnement du Grand Genève auprès des maîtres d'ouvrage (sensibilisation, outils, connaissances) est insuffisant pour garantir la concrétisation des principes et des projets proposés et ainsi améliorer la qualité urbaine et paysagère de l'agglomération. De même, le travail sur le paysage construit, peu abordé en 2007 et 2012, doit maintenant être approfondi.

OPINION SUR LES PAYSAGES DU GRAND GENÈVE

NUAGE DE MOTS ISSUS DE 72 ENTRETIENS RÉALISÉS EN 2014 SUR LA THÉMATIQUE DU PAYSAGE

Source : Un projet paysage pour le Grand Genève – Poursuivre et concrétiser, cahier 13.71, octobre 2014



Le retard dans la mise en œuvre accentue les impacts négatifs de la croissance sur l'usage du sol

Les études tests PACA et l'élaboration du schéma d'agglomération ont permis de mettre en évidence les enjeux et les mesures nécessaires pour réaliser l'agglomération compacte à travers l'identification de mesures coordonnées en matière d'urbanisation, de mobilité et d'environnement-paysage.

Les difficultés rencontrées aujourd'hui pour la mise en œuvre de ces mesures constituent un risque réel. La révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, mettant l'accent sur la densification de la zone à bâtir et freinant l'urbanisation des terres agricoles, autorise, pour le Canton de Genève, la réalisation des premiers projets en extension urbaine sur la zone agricole. Pour les autres, il conviendra d'argumenter de façon plus serrée que les besoins ne peuvent trouver place dans la zone à bâtir, longue à mettre en œuvre, de justifier d'une utilisation optimale du sol et de retrouver des marges de manœuvre supplémentaires par rapport au quota de terres cultivables que le canton doit garantir. Cela pourrait occasionner des reports dans le temps de quatre ou cinq grands projets, voire leur redimensionnement au détriment du reste de la région genevoise où l'étalement urbain peut se poursuivre compte tenu d'abondantes réserves à bâtir. Ce phénomène accentuerait toujours davantage les besoins en déplacements et en infrastructures de mobilité, pour desservir une population éloignée du centre, alors même que la réalisation des infrastructures déjà nécessaires aujourd'hui se heurte à divers obstacles, en particulier financiers.

POUR LA SUITE

A l'échelle transfrontalière et à l'échelle locale des territoires, les missions du Grand Genève doivent être affirmées pour :

- accentuer la sensibilisation et la diffusion d'outils en faveur de la compacité, de la qualité urbaine et de la qualité paysagère, y compris à l'intention de la population ;
- poursuivre l'accompagnement des territoires pour renforcer les prescriptions des documents d'urbanisme lorsque cela est nécessaire ;
- maintenir un fil conducteur entre les stratégies d'agglomération, les planifications réglementaires cadres des membres du Grand Genève et l'échelle des projets d'aménagement ;
- réduire la durée de mise en œuvre des mesures concrètes du Projet d'agglomération.

1.3. AMÉLIORER NOTRE ÉCOSYSTÈME : L'AGGLOMÉRATION VERTE

L'agglomération est déjà verte : 87 % des surfaces sont naturelles ou agricoles et 37 %, hors lac, bénéficient déjà d'un statut (variable) de protection. L'enjeu principal est la **réduction de l'impact environnemental du développement de l'agglomération, afin de préserver et d'améliorer le cadre de vie , ainsi que la protection de la nature et des ressources**. Pour ce faire, en corrélation étroite avec les objectifs « multipolaire » et « compacte », il s'agit de :

– consolider la charpente paysagère du Grand Genève (espaces naturels, agricoles et forestiers) comme préalable à la délimitation des espaces affectés à l'urbanisation ;

– développer le maillage vert et d'espaces publics de qualité ;

– maintenir la diversité des usages et la multifonctionnalité des espaces ;

– adapter le territoire aux enjeux climatiques ;

– réduire l'empreinte écologique (pollution de l'air, bruit, déchets…) ;

– intensifier les efforts pour la transition énergétique.

Rassembleur et consensuel, cet objectif est partagé y compris au sein de la population. D'ailleurs, depuis de nombreuses années, et bien avant la constitution de l'agglomération franco-valdo-genevoise, l'environnement et le cadre de vie sont d'importants pourvoyeurs de collaborations transfrontalières : domaines de l'eau, de la biodiversité, de l'air… et constituent un véritable moteur du transfrontalier.

L'échelle stratégique de l'agglomération est pertinente pour traiter ces problématiques par nature transfrontalière

L'intégration de l'environnement comme un volet à part entière du Projet d'agglomération, au même titre que l'urbanisation et la mobilité, garantit à la fois une meilleure coordination entre ces thématiques et renforce la prise de conscience des enjeux liés à l'environnement.

La démarche collective a permis de grandes avancées en termes de compréhension et d'appropriation des enjeux, de planification (toutes intègrent l'objectif vert), de réalisation. Par exemple, le Projet agricole d'agglomération garantit la prise en compte de l'agriculture (espaces agricoles et activité agricole) dans le projet de territoire et a permis de fédérer les acteurs transfrontaliers autour de leurs problématiques communes.

De nombreux outils, actions et études ont été développés dans un objectif de mutualisation, d'harmonisation et de mise à disposition de données de base, de méthodes auprès des acteurs du territoire, par exemple :

– développement d'une méthode pour déterminer l'espace minimum des cours d'eau → test sur le Foron de La Roche-sur-Foron, puis déploiement sur d'autres territoires, afin de mieux intégrer les fonctions majeures des cours d'eau dans l'aménagement du territoire ;

– GeoAgglo : refonte complète des couches nature/agriculture/paysage afin d'offrir un centre de ressources à disposition des collectivités du Grand Genève et de leurs mandataires ;

– Projets Interreg « modèle numérique de terrain (MNT) par technologie LIDAR » ou « G2AME » (Grand Genève Air Modèle Emissions) – modélisation de la qualité de l'air, qui permettent de doter l'agglomération d'outils mutualisés de connaissance et de prospective territoriales.

Depuis 2007, ce sont plus de 50 démarches transfrontalières menées dans les domaines de l'air, de l'eau, du bruit, du climat, de l'énergie, des déchets, de la biodiversité, des paysages, de l'agriculture.

Faire encore davantage d'efforts pour être à la hauteur des enjeux

Cependant, les résultats restent insuffisants face aux effets induits par une agglomération en forte croissance, c'est-à-dire consommatrice d'espace et de ressources naturelles.

Le volet environnement souffre de :

- l'absence de financements globaux dédiés, comme cela est le cas pour la mobilité ; les politiques contractuelles qui permettent de mobiliser des financements externes créent des effets de leviers intéressants, mais ne sont pas pérennes et sont complexes à mettre en œuvre
- un morcellement de la décision, entre de multiples instances de pilotage ;
- un portage politique insuffisant lorsqu'il s'agit de monter les projets au niveau local, malgré un consensus sur les principes ;
- un manque de visibilité des actions conduites.

POUR LA SUITE

L'agglomération verte doit rester une dimension forte à part entière du Projet de territoire, pour sa capacité à faire le lien entre les différentes thématiques, à accompagner la mise en œuvre vertueuse des projets d'aménagement, à générer un consensus et à offrir des conditions essentielles pour la qualité de vie et la protection de la nature.

De nouveaux thèmes sont à aborder ou à approfondir, notamment pour montrer que le « vert », ce n'est pas que la nature ou l'agriculture mais aussi le paysage urbain (construit), la nature en ville, l'agriculture urbaine, l'écologie industrielle, les déchets et les déblais, le bruit, l'énergie…

ZOOM SUR LES CONTRATS CORRIDORS

Outils contractuels français à l'origine mais déployés ici en transfrontalier, les contrats corridors biologiques permettent concrètement d'accompagner la construction de l'agglomération verte en suscitant des financements français et suisses dédiés à la mise en œuvre de plusieurs lots de mesures visant au maintien ou à la restauration des connexions biologiques.

Conçus pour préserver et restaurer les trames « vertes » et « bleues » en tant que support de biodiversité, ces outils opérationnels ont également pour effet de renforcer la charpente paysagère de l'agglomération en garantissant le maintien de césures vertes. Les actions qu'ils identifient contribuent aussi à la concrétisation de l'agglomération compacte en facilitant la délimitation des zones à bâtir.

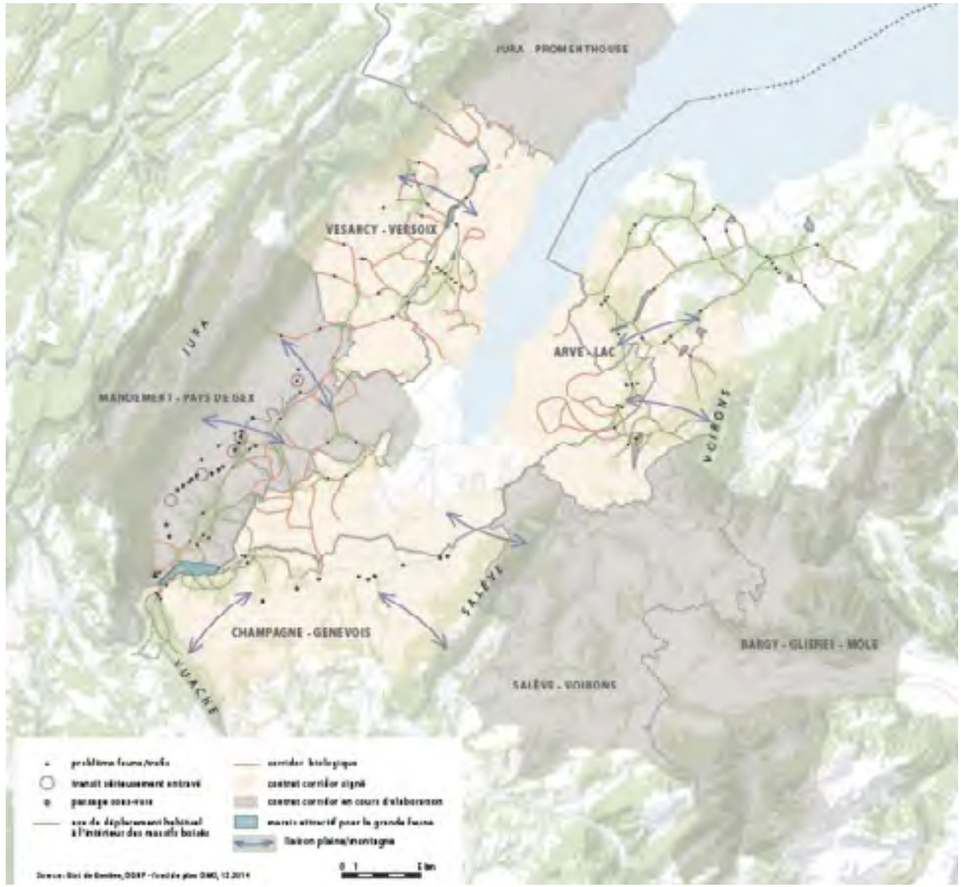
Leur élaboration est pilotée par le Grand Genève, au travers d'un processus de deux ans mobilisant de nombreux acteurs. La mise en œuvre revient ensuite aux structures porteuses des contrats et aux maîtres d'ouvrage signataires.

Trois contrats signés = 137 actions concrètes pour un montant d'investissement estimé à 31,1 MCHF / 24,9 M€, réparti quasi également entre la France et la Suisse.

Quatre contrats en cours d'élaboration. Coût moyen d'élaboration d'un contrat : 110 000 à 120 000 CHF par contrat.

≈ 20 partenaires maîtres d'ouvrage par contrat.

CONTRATS CORRIDORS BIOLOGIQUES DU GRAND GENÈVE



1.4. METTRE EN ŒUVRE LE PROJET : L'AGGLOMÉRATION DYNAMIQUE ET EFFICACE

Si l'agglomération dynamique évoque spontanément la forte croissance démographique et économique de la région, celle-ci n'est pas un objectif du Grand Genève, mais une donnée d'entrée correspondant à un scénario prospectif.

L'enjeu du dynamisme réside surtout dans la **capacité de l'agglomération à passer de la conception des projets à leur réalisation pour absorber la dynamique territoriale**, accueillir la croissance, tout en maintenant et en améliorant la qualité de vie et en préservant les ressources naturelles. Cet enjeu est intimement lié à l'objectif d'efficacité assigné à l'agglomération, soit sa **capacité à mobiliser et à concentrer les ressources là où elles déploient le plus d'effets leviers sur les plans territorial et institutionnel.**

Il s'agit en particulier de :

- proposer une organisation territoriale qui permette une utilisation optimale des ressources : c'est ce que propose le schéma d'agglomération ;

- développer les conditions-cadres (politiques, mesures, projets) nécessaires pour accueillir la croissance dans de bonnes conditions (équipements, services) ;

- mobiliser les financements nécessaires à la réalisation des projets territoriaux ;

- concentrer l'investissement sur les mesures les plus efficaces ;

- déclencher, impulser, accompagner des actions nouvelles et la réalisation des mesures.

Dans le cadre de ses compétences, le **Grand Genève est un important catalyseur de financement** pour les projets qu'il pilote ou qu'il accompagne. Cela passe par la candidature de l'agglomération ou de ses membres à différents **appels à projets**, la mobilisation et le pilotage de **dispositifs contractuels** ou encore le cofinancement de **démarches innovantes** sur le périmètre de l'agglomération, permettant aux partenaires de mobiliser des ressources beaucoup plus importantes que s'ils agissaient seuls. Cela se traduit à travers des projets nombreux, sur des thèmes et des formes d'interventions multiples.

Développer l'ingénierie territoriale et la connaissance partagée du territoire

Au fil des années et grâce à une reconnaissance tant institutionnelle que politique acquise auprès de ses différents membres et partenaires, notamment suprarégionaux, le Grand Genève est parvenu à mobiliser et à mettre sur pied d'importants dispositifs contractuels pour le financement de son fonctionnement et, surtout, d'études territoriales au bénéfice de ses membres.

On peut en particulier citer :

- le label Grand Projet Rhône-Alpes accordé par la Région Rhône-Alpes, porté par l'ARC : 11,5 millions d'euros sur la période 2008-2014. Arrivé à son terme, l'ARC et la Région s'engagent désormais dans un contrat métropolitain pour le Genevois français, dans la perspective de la transformation du syndicat mixte en pôle métropolitain ;

- les programmes européens Interreg III puis Interreg IV, qui ont permis de fédérer les acteurs publics autour du Projet d'agglomération, de formaliser leur engagement dans la durée et de soutenir financièrement le programme d'études de l'agglomération :

  - o Interreg 3 PA1 2005-2007 : 400 000 CHF / 240 000 € de fonds européens 110 000 CHF de fonds fédéraux ;

  - o Interreg 4 PA1 2008-2010 : 2,358 MCHF / 1,387 M€ de fonds européens 200 000 CHF de fonds fédéraux et 250 000 CHF de fonds cantonaux ;

  - o Interreg 4 PA2 2011-2014 : 2,49 MCHF /1,6 M€ ;

- les projets modèles de la Confédération helvétique, qui ont reconnu et soutenu successivement la démarche PACA en 2010 (150 000 CHF) et la déclinaison de la démarche paysage à travers les échelles territoriales en 2014 (à travers l'exemple du PPP Arve – 150 000 CHF – porté par la Direction générale nature et paysage – DGNP).

Financer les infrastructures et les actions concrètes : aller plus loin !

L'agglomération a aussi mobilisé différentes ressources pour cofinancer les investissements des maîtres d'ouvrage.

- Mobilisation du Fonds d'infrastructure de la Confédération : 390 millions CHF obtenus par le dépôt de deux générations de Projet d'agglomération, soit un cofinancement à hauteur de 40 % pour 55 infrastructures régionales ; la participation au programme d'agglomération a aussi permis d'obtenir 850 millions CHF dans le cadre du Fonds d'urgence.

- candidature de maîtres d'ouvrage aux trois appels à projets transport en commun en site propre (TCSP) hors Ile-de-France de l'Etat français : six projets retenus, inscrits aux Projets d'agglomération 2007 et 2012, pour un montant attendu de subventions de plus de 23 millions €.

- Pilotage de l'élaboration des contrats corridors biologiques : les trois contrats signés ont permis de mobiliser différents partenaires hors membres du Grand Genève, en particulier la Confédération, l'Agence de l'eau, les communes franco-valdo-genevoises, des associations ou des fondations…

- Portage ou participation à différents dossiers Interreg. Les travaux conduits ou impulsés par le Grand Genève ont permis de mobiliser de nombreux financements Interreg, sur des études préalables aux mesures d'agglomération.

- Prolongements de tramways vers Saint-Genis-Pouilly, Annemasse et Saint-Julien, grands projets Ferney et Grand-Saconnex, actions des contrats corridors, projets ferroviaires (CEVA et modernisation de la ligne Bellegarde -La Plaine) – ou sur des outils partagés, comme G2AME ou la cartographie LIDAR. Via Interreg, l'agglomération a aussi pu soutenir plusieurs démarches innovantes portées par des partenaires externes comme l'étude Urbangen ou le développement de lieux de travail partagés.

Ces différentes contributions « externes » cofinancent des projets portés localement par les maîtres d'ouvrage sur leurs propres ressources. Cependant :

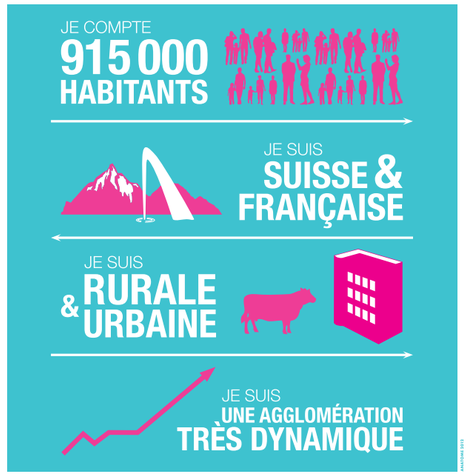
- les différents dispositifs de financement sollicités sont particulièrement complexes à piloter et à mettre en œuvre ;

- l'ensemble de ces ressources reste insuffisant pour faire face aux besoins en investissement, surtout dans le domaine de la mobilité.

Une notoriété mal maîtrisée

De même, le nom « Grand Genève », comme référence à un périmètre désormais admis, donne de la lisibilité à différents projets innovants portés par des partenaires externes : Cité des Métiers, étude sur les lieux de travail partagés, monnaie du Grand Genève, pages publiées dans la presse (notamment Tribune de Genève)… Cela montre une notoriété croissante du nom, repris dans des contextes divers, sans lien avec la démarche institutionnelle, preuve que le Grand Genève fait sens comme bassin de vie. Malgré cela, la démarche politique et technique reste méconnue et incomprise, comme le prouve l'échec de la votation cantonale sur le financement des P+R sur sol français le 18 mai 2014.

AFFICHES DE CAMPAGNE POUR LE CHOIX DU NOM : PLUS DE 5000 PERSONNES ONT VOTÉ EN LIGNE





L'écart semble toujours davantage se creuser entre les attentes fortes créées autour du Projet d'agglomération et le peu de résultats concrets encore visibles, ce d'autant plus que la confusion demeure entre le rôle des entités maîtres d'ouvrage des projets et la capacité réelle du Grand Genève, qui n'a aucune compétence opérationnelle et budgétaire pour concrétiser les mesures des Projets d'agglomération.

En complément du développement d'outils et de démarches de connaissances mutualisées de notre territoire, essentiellement destinés au monde institutionnel, il faut désormais aller vers la mise en œuvre d'actions tournées directement vers les usages du grand public. Une seule action « Grand Genève » vise directement les habitants aujourd'hui : la carte interactive « Chez mon fermier », déclinée en interface web et en application pour smartphones.

CHEZ MON FERMIER, À LA RENCONTRE DES HABITANTS LORS DE LA FÊTE NATIONALE SUISSE



© Grand Genève / Sébastien Jerdelet

POUR LA SUITE

Le positionnement du Grand Genève dans la réalisation des mesures doit être clarifié : il s'agit de réaffirmer un rôle d'effet levier et de déclencheur pour la mise en œuvre des projets autour de :

- une capacité d'arbitrage sur les projets prioritaires qu'il faut renforcer ;
- la recherche d'autres sources de financement, notamment en sortant de la logique exclusive du programme d'agglomération, insuffisante pour trouver les financements nécessaires au maintien de la qualité de vie dans l'agglomération ;
- le développement d'actions d'accompagnement des mesures d'infrastructures tournées vers le service rendu à la population.

1.5. INVENTER UNE SOLIDARITÉ RÉGIONALE : L'AGGLOMÉRATION SOLIDAIRE

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois repose depuis 2005 sur une ambition politique de rééquilibrage de la répartition des logements et des emplois de part et d'autre de la frontière, dans un objectif de solidarité : croissance démographique répartie entre Genève (50 %), la France et le district de Nyon (50 %), 30 % des nouveaux emplois sur le territoire français, avec une attention particulière sur les emplois qualifiés.

Mais la solidarité au sein du Grand Genève revêt aussi d'autres formes :

- une **solidarité « de fait » par l'interdépendance entre les territoires** (l'action de l'un a un effet sur l'autre), sur les plans économique, social, environnemental, de la mobilité, etc. Cette solidarité existe et est **vécue au quotidien par les habitants de la région, aussi bien dans ses effets positifs que négatifs** ;

- une **solidarité territoriale à différentes échelles** : ville-campagne, amont-aval, transfrontalière...

Cette solidarité se construit dans différents domaines et notamment à travers les thématiques environnementales. La gestion durable de la ressource en eau en est un excellent (et ancien) exemple, avec la construction de la Communauté transfrontalière de l'eau. L'exemple de la crue de l'Arve, au début de mai 2015, montre aussi que les efforts investis depuis 1995 à travers le contrat de rivières transfrontalier sont vraiment mesurables sur le long terme.

- une **solidarité politique et financière qui reste encore à construire, malgré une gouvernance désormais institutionnalisée du Grand Genève**.

L'enjeu de la solidarité est la cohésion du territoire. C'est un thème qui cristallise des attentes politiques fortes dans le contexte actuel d'interrogations sur le rôle du Grand Genève et de recherche de financements pour les infrastructures clés.

L'action du Grand Genève reste insuffisante en termes de développement de solidarités

Afin de contribuer au rééquilibrage de l'accueil de la population, et s'appuyant entre autres sur les études de base du Grand Genève, les collectivités publiques se sont toutes engagées dans la révision de leurs documents d'urbanisme, afin d'adapter leurs capacités d'accueil : révision du PDC genevois, élaboration ou révision des SCOTs, révision du PDC vaudois (1 % de croissance maximale autorisée dans les villages), élaboration du PDR pour le district de Nyon. Le temps nécessaire à la planification et aux premiers effets concrets n'a pas encore permis d'infléchir la tendance.

Les études PACA ont permis d'identifier des secteurs propices pour le développement de stratégies économiques basées sur la synergie entre sites d'activités et pôles urbains en développement : Porte Sud et Cercle de l'innovation. Mais aucun des deux secteurs n'est parvenu à approfondir ces recommandations en transfrontalier faute de copilotage genevois à ce stade des démarches.

Aussi, les tendances de développement montrent que les objectifs de rééquilibrage territoriaux ne seront pas atteints, compte tenu des capacités réelles des territoires et les différences fondamentales de conditions-cadres de part et d'autre des frontières.
(Lire aussi partie 1 – chapitre 5.)

Ce constat d'échec impose de s'interroger sur les conséquences induites et les impacts en termes de politiques publiques :

- poursuite de l'extension du bassin d'emplois et de la croissance des déplacements pendulaires ;

- report de charges liées à l'émigration des résidents genevois vers les territoires français et vaudois ;

- déséquilibres économiques ;

- dégradation du cadre de vie ;

- consommation excessive des ressources naturelles.

Autre exemple d'échec de mise en œuvre d'une solidarité financière entre le centre et la périphérie : la mise en place de la contribution spécifique genevoise pour la réalisation d'infrastructures de mobilité sur France s'est conclu par un accord politique au sein du Conseil d'État et le Grand Conseil genevois, mais a été un échec populaire, car incomprise par la population.

POUR LA SUITE

Pour construire des solidarités à la hauteur des enjeux de l'agglomération, les partenaires se doivent de :

– réinterroger les scénarios ainsi que les projections de croissance et fixer des objectifs plus réalistes pour les territoires, tenant mieux compte de leurs capacités d'accueil ;

– évaluer l'impact du non-rééquilibrage en termes d'infrastructures et de services complémentaires à développer ;

– poursuivre le travail en commun sur les sujets nécessitant une réponse transfrontalière.

2. AVANCEMENT DES MESURES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION

La démarche du Projet d'agglomération est rythmée par les procédures fédérales qui imposent une mise à jour et un dépôt quadriennal du projet. Ce rythme, bien que soutenu, donne une dynamique à la planification et à la construction des projets opérationnels. Il interroge sur la capacité du territoire à réaliser, techniquement et financièrement, des projets dans des temps aussi courts.

Les mesures du Projet d'agglomération constituent l'ensemble des actions concrètes identifiées par les partenaires à travers les stratégies sectorielles coordonnées en matière de mobilité, d'urbanisation et d'environnement-paysage, pour mettre en œuvre la vision territoriale de l'agglomération à l'horizon 2030.

A l'issue de deux générations de Projet d'agglomération, presque 500 mesures ont été recensées pour les 20 prochaines années. Ces mesures se déclinent en plusieurs temporalités dans l'optique d'une mise en œuvre par étapes et coordonnée.

Le Grand Genève n'est pas le maître d'ouvrage de ces mesures. Toutefois, il en garantit le suivi pour :

- assurer le **pilotage** du Projet d'agglomération comprenant notamment la coordination des maîtres d'ouvrage, l'identification des besoins de financement, le suivi de la mise en œuvre des mesures incluant l'identification des risques potentiels, mesure par mesure, la préparation d'un Projet d'agglomération N°3 ou de candidatures à d'autres sources de financement, etc. ;

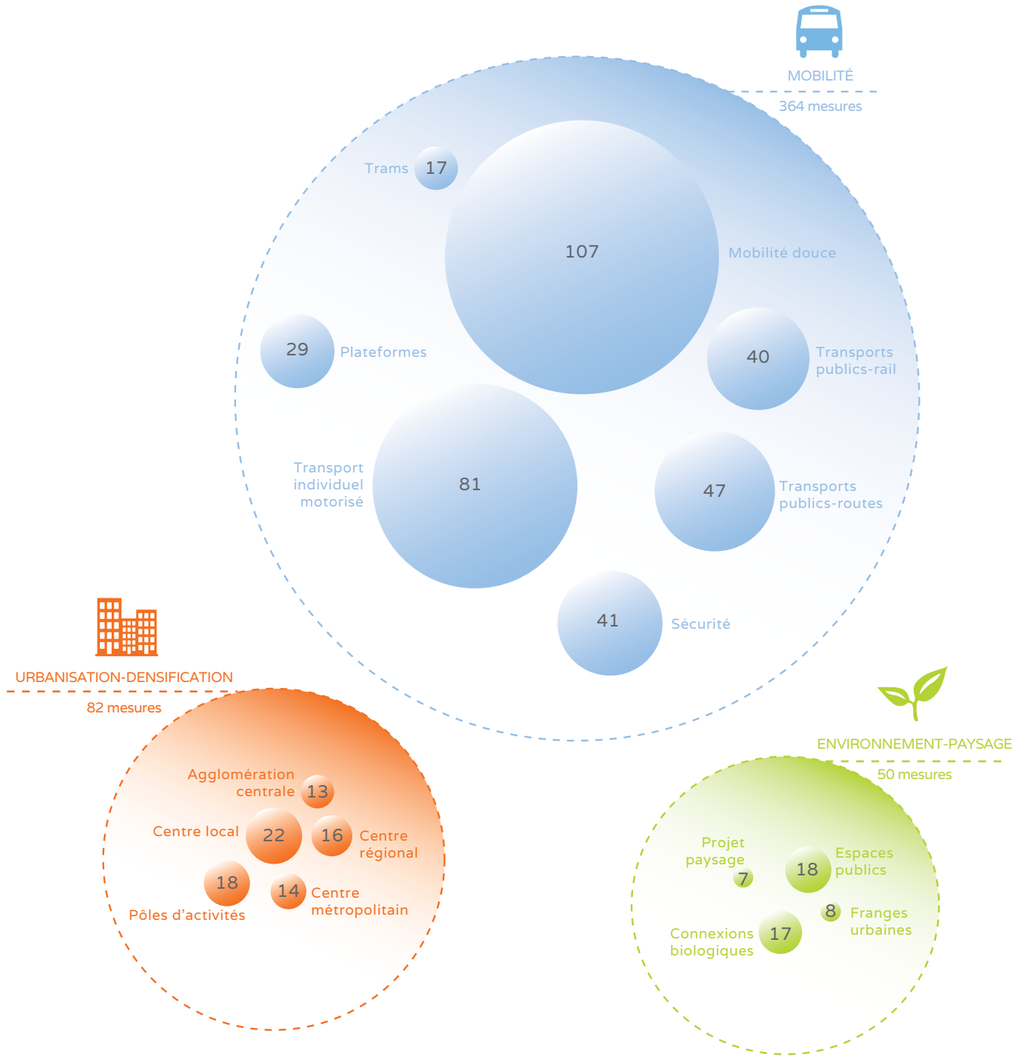
- établir un **rapport de mise en œuvre** auprès des décideurs et des cofinanceurs principaux, en particulier la Confédération helvétique dont c'est une exigence de base pour l'obtention de fonds ;

- faciliter l'**information réciproque** entre les partenaires de l'agglomération quant à l'avancement des projets ;

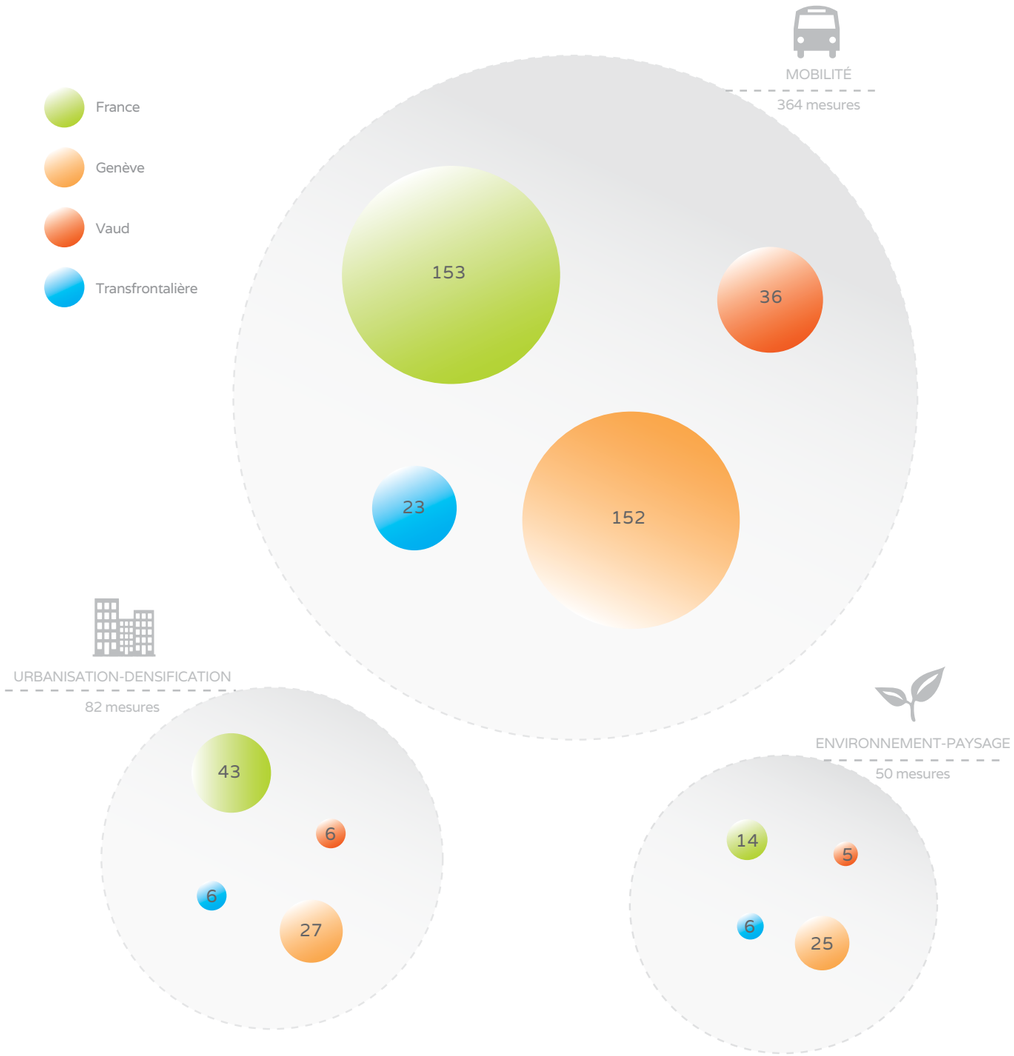
- développer la **communication sur des réalisations concrètes** pour le territoire transfrontalier.

Pour effectuer ce travail, une interface web de gestion des mesures du PA a été développée : http ://mesures.grand-geneve.org

RÉPARTITION DES MESURES URBANISATION-MOBILITÉ-ENVIRONNEMENT/ PAYSAGE SELON LA TYPOLOGIE DU SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION 2012



RÉPARTITION TRANSFRONTALIÈRES DES MESURES



2.1. MESURES D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ

La dynamique engagée depuis 10 ans à travers la candidature du Grand Genève aux projets d'agglomération successifs a permis d'obtenir :

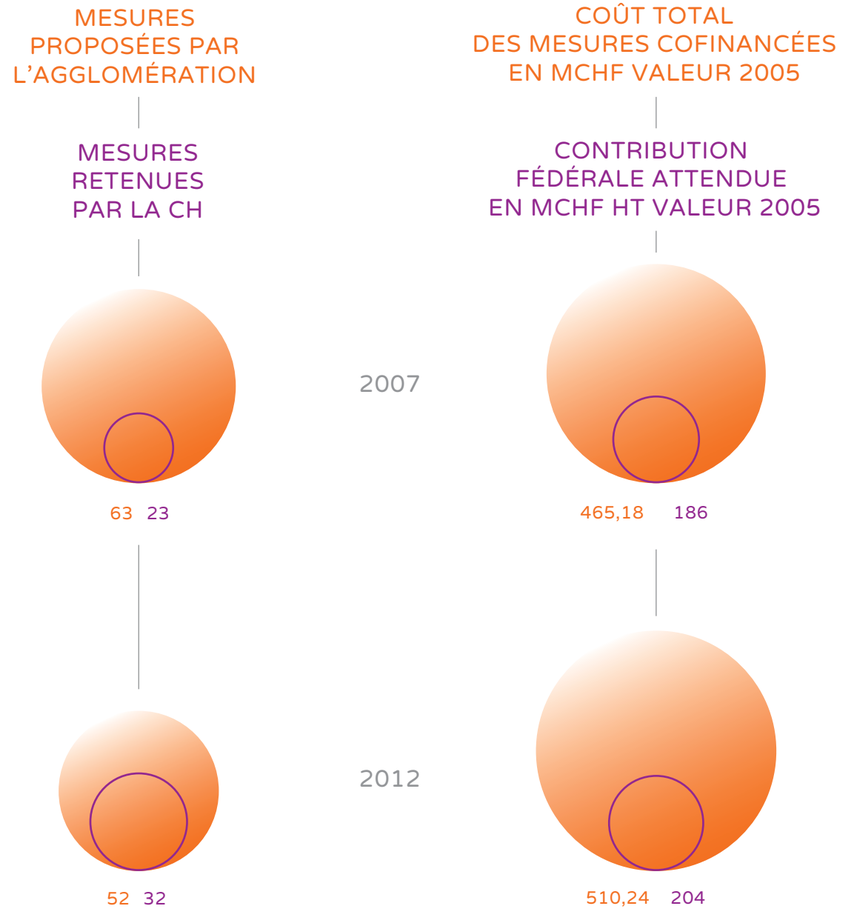
- près de 850 MCHF de financements fédéraux à travers le fonds d'urgence (montants 2005 hors taxes) pour la construction du CEVA (550 MCHF), des tramways vers Meyrin (210 MCHF) et Bernex (90 MCHF), permettant ainsi de passer de 16 à 33 kilomètres de réseaux de trams depuis 2007.

- plus de 184 MCHF pour les mesures de mobilité d'agglomération pour le PA de 1re génération

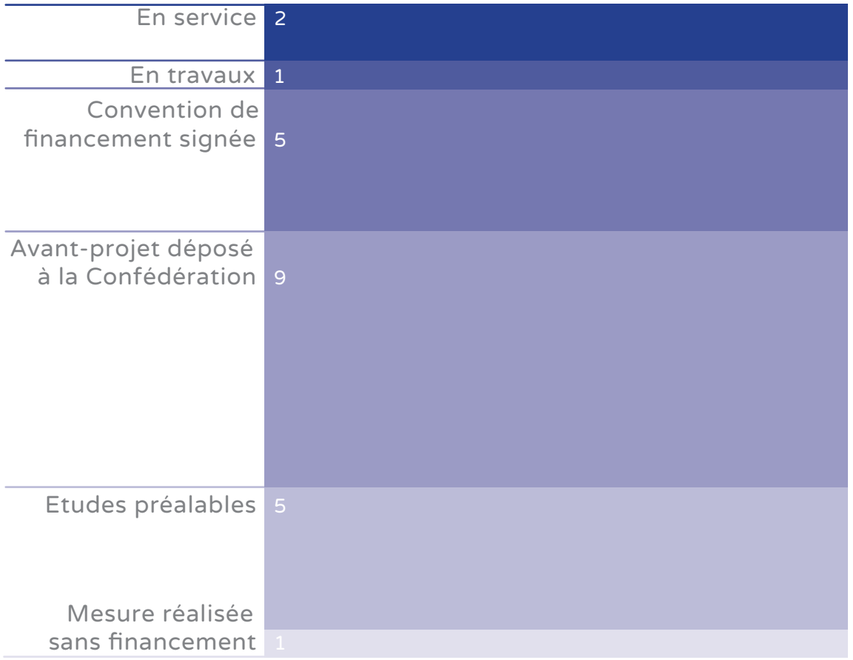
- plus de 204 MCHF en soutien à de nouvelles mesures concrètes dans le cadre du Projet d'agglomération de 2e génération.

Ces mesures cofinancées par la Confédération s'accompagnent d'un ensemble de mesures d'infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du concept global.

MESURES COFINANCÉES ET COFINANCEMENT OBTENU DANS LE CADRE DU PROGRAMME FÉDÉRAL D'AGGLOMÉRATION



ÉTAT D'AVANCEMENT DES MESURES DE MOBILITÉ COFINANCÉES PAR LA CONFÉDÉRATION DANS LE CADRE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 2007 (MESURES DITES A1)



Aujourd'hui, la dynamique est lancée avec de nombreux projets en cours d'étude (avant-projet déposé auprès des services fédéraux) ou sur le point d'être réalisés.

Cependant, la planification budgétaire pluriannuelle et la diminution de ressources des collectivités publiques contraignent à réévaluer dans le temps la réalisation des projets. Par exemple, le prolongement du tram jusqu'à Annemasse est d'ores et déjà étudié et déclaré d'utilité publique, mais le projet ne peut être mis en chantier à ce stade faute d'avoir trouvé les solutions de financement adéquats.

Par ailleurs, il faut relever qu'une mesure a été réalisée sans solliciter le cofinancement fédéral la concernant, le financement accordé à ce projet étant donc perdu pour l'ensemble de l'agglomération.

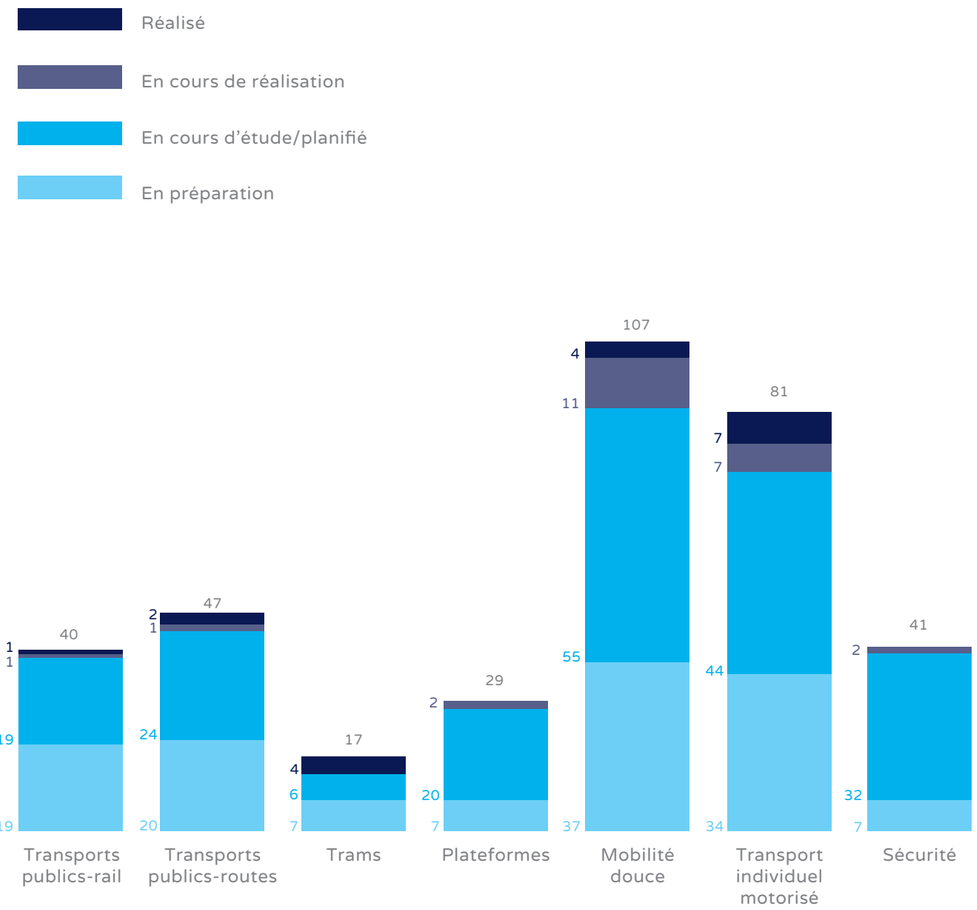
Le retard pris dans la réalisation des mesures annoncées en 2007 concerne un nombre important de mesures. Le Grand Genève a pour mission de rendre les maîtres d'ouvrage attentifs et conscients de la nécessité d'inscrire des projets matures dans la liste du PA. L'objectif est de garantir la faisabilité de ces mesures, afin de ne pas pénaliser l'ensemble du PA dans l'évaluation de la Confédération et d'assurer la coordination mobilité – urbanisation – environnement annoncée.

On peut encore relever que certaines mesures du PA 2012 sont d'ores et déjà au stade de l'avant-projet.

Dans le même temps, à travers toute l'agglomération, un ensemble de mesures de moindre ampleur, non cofinancées par la Confédération, se réalise : développement d'itinéraires cyclables dans la vallée de l'Arve, mise en service de plusieurs P+R (Findrol, Veigy, Divonne…), aménagements routiers…

Bien que moins visibles, ces mesures font partie du concept d'ensemble et contribuent à l'efficience du Projet d'agglomération.

AVANCEMENT DES MESURES DE MOBILITÉ SELON LA TYPOLOGIE



2.2. MESURES D'URBANISATION-DENSIFICATION

Les mesures d'urbanisation-densification font partie intégrante du Projet d'agglomération dans la mesure où elles garantissent le lien urbanisation-mobilité. Et 82 mesures ont été identifiées en vue d'une planification et d'un début de mise en œuvre avant l'horizon 2030, dont 75 avant 2023.

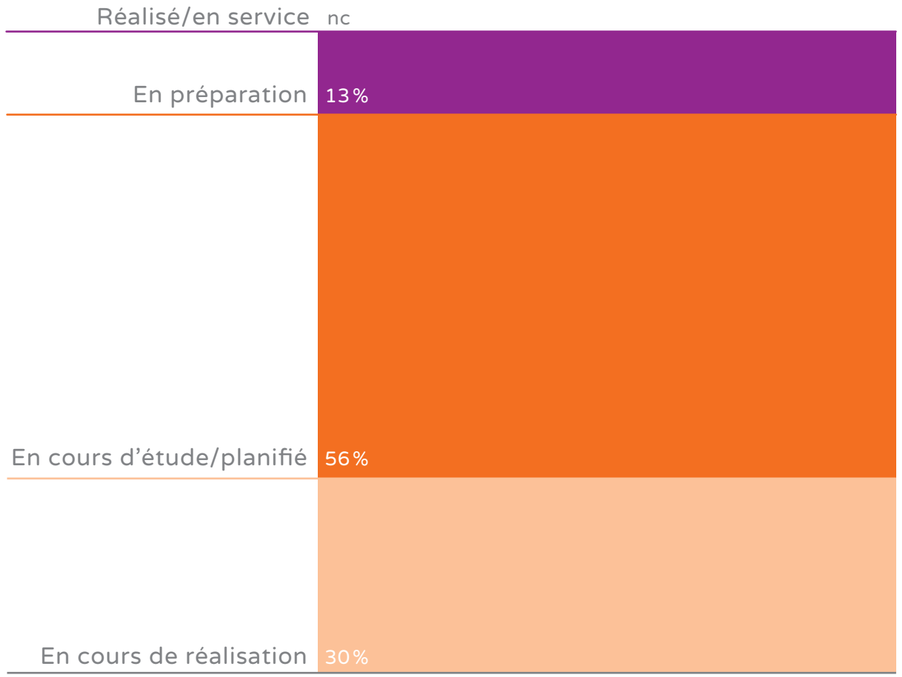
La plupart des mesures sont d'ores et déjà intégrées dans les documents de planification régionaux (PDCs, SCOTs), voire communaux.

Les mesures en préparation sont jugées moins prioritaires et pourront être progressivement activées en fonction de l'avancement des autres projets.

Trente pour cent des mesures d'urbanisation sont en cours de réalisation (planification localisée adoptée et/ou travaux en cours) et livrent au fur et à mesure leurs nouveaux logements ou surfaces d'activités. Ces opérations, généralement conduites par des opérateurs privés, s'effectuent sur de nombreuses années, d'autant plus que le programme est ambitieux et complexe.

On note toutefois un fort différentiel transfrontalier : plus d'un tiers des mesures en cours de réalisation est situé en France, montrant la pression sur le territoire français et la plus grande facilité à construire.

AVANCEMENT DES MESURES D'URBANISATION-DENSIFICATION



Les difficultés dans la mise en œuvre des mesures d'urbanisation sont liées à :

- la succession des processus de planification et de concertation : chaque document de planification nécessite deux à trois ans de procédures avant son entrée en vigueur, rendant longue la mise en œuvre concrète de la planification urbaine ;
- la non-conformité de certaines affectations avec le cadre réglementaire de niveau supérieur, en particulier sur Genève ou les extensions sur zone agricole entrent en conflit avec le quota de SDA du canton, repoussant la concrétisation de certains projets phares ;
- les oppositions locales et les recours sur les projets, en particulier en Suisse ;
- les blocages fonciers et le coût des équipements qui ralentissent la mise en œuvre des projets.

Exemples de mesures d'urbanisation-densification (UD) en cours de réalisation :

- Genève : quartiers de Frontenex-Tulette, Les Vergers (1000 logements), La Chapelle-Les Sciers (1200 logements), gares CEVA (950 logements), Jardin des Nations…
- France : Etoile Annemasse Genève, Chablais Parc (450 logements), densification du centre local de Viry (870 logements), quartier Chabloux à Saint-Julien-en-Genevois (800 logements)…
- District de Nyon : le projet de développement de la route de distribution urbaine ainsi que de ses nouveaux quartiers et espaces publics est engagé, une première étape est réalisée sur la commune de Nyon.

2.3. MESURES D'ENVIRONNEMENT-PAYSAGE

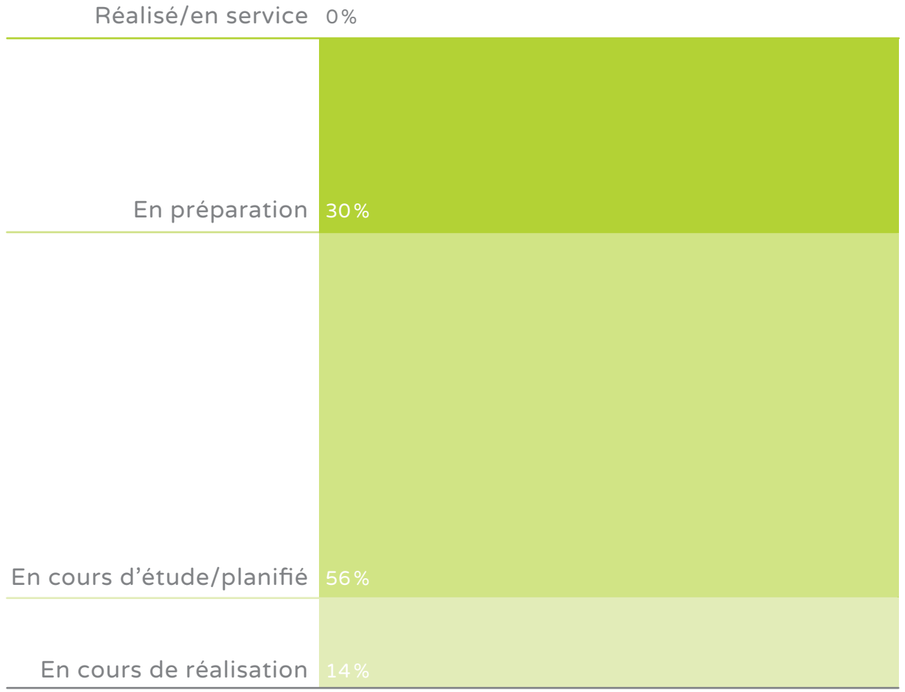
La mise en œuvre des mesures environnement-paysage des Projets d'agglomération 2007 et 2012 est engagée, mais doit faire face à des freins, dont le principal est financier.

Si la majorité des mesures sont en cours d'étude et de planification, plusieurs projets ont subi un décalage dans le temps, lié à la priorisation des grands projets urbains auxquels ils sont liés (par exemple Perly-Certoux, Pointe de la Jonction, Pallanterie).

Les facteurs clés pour l'avancement des mesures d'environnement-paysage sont :

- d'une part, l'existence de financements dédiés. C'est le cas des contrats corridors transfrontaliers ou des mesures d'accompagnement paysage (MAP) genevoises qui bénéficient d'un financement à travers la loi d'investissement H1.70 (EP5-01 MAP Foron, EP4-02 MAP Bernex, EP4-04 Pont biologique sur l'A40). Inversement, les projets de paysage prioritaires voient leur concrétisation freinée par l'absence d'outils financiers spécifiques (chaque maître d'ouvrage doit trouver les financements adéquats) ;
- d'autre part, la mise en place d'un processus d'élaboration impliquant les acteurs concernés. Le PPP Arve, lauréat des « projets-modèles » de la Confédération, voit sa mise en œuvre stimulée tant par l'obtention de financements pour les maîtres d'ouvrage suisses que par la démarche de projet participative mise en place au cours de son élaboration (associant communes et société civile).

AVANCEMENT DES MESURES D'ENVIRONNEMENT-PAYSAGE



ZOOM SUR LA MESURE EP4-04
PONT BIOLOGIQUE SUR L'AUTOROUTE A40, LA LIGNE SNCF ET LA ROUTE DÉPARTEMENTALE AU PIED DU SALÈVE

> Maître d'ouvrage : ATMB (concessionnaire de l'autoroute).

> Copilotage et cofinancement par le Canton de Genève.

> Concertation avec la commune de Viry, les agriculteurs, le Département de la Haute-Savoie et Réseau ferré de France.

> Comité de suivi : entités citées, Communauté de communes du Genevois, Fédération de chasse, associations environnementales…

> Planning prévisionnel :
- 2012 : étude de faisabilité pour choisir le secteur d'implantation et étudier les différentes solutions techniques, dans l'optique d'un rapport coût-efficacité optimal.
- Fin 2014 : avant-projet sommaire.
- 2015-2016 : finalisation du projet et des procédures.
- 2017 : travaux.

POUR LA SUITE

L'outil « Projet d'agglomération » de la Confédération s'avère pertinent pour développer une vision cohérente à long terme de l'aménagement du territoire transfrontalier et pour mobiliser d'importants financements en faveur des mesures d'infrastructure. Ces financements, associés au rythme quadriennal de la politique des agglomérations sont un véritable levier pour la dynamique de l'agglomération. Toutefois, les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre

- conduire les procédures légales obligatoires nécessaires pour l'autorisation des projets, trouver les financements d'investissements puis d'exploitation montrent que cela ne suffit pas. Les Maîtres d'ouvrage doivent aussi se mobiliser et s'organiser pour apporter les financements complémentaires.

Pour réussir la mise en œuvre des mesures et conserver la dynamique engagée, la priorité est désormais de renforcer la lisibilité du Grand Genève en termes de capacité décisionnelle et de portage politique des mesures :

- arbitrage et priorisation des projets de développement les plus pertinents pour le territoire ;
- impulsion et accompagnement à la mise en œuvre, centrée sur les mesures d'intérêt d'agglomération ;
- mobilisation de financements d'investissement adaptés aux différents types de mesures ;
- distinction entre le projet de territoire du Grand Genève et les moyens de sa mise en œuvre.

Il s'agit aussi de clarifier les rôles entre maîtres d'ouvrage responsables des mesures, d'une part, et missions de coordination et de suivi assurées par le Grand Genève, d'autre part.

CONCLUSION

Ouverture de la pêche - Etang près de l'Arve / © Revillard - rezo.ch

10 ans pour une agglomération, c'est encore jeune, qui plus est pour une agglomération transfrontalière.

Mais établir un bilan est l'occasion d'un regard critique sur ces premières expériences, sur les attentes et les réalisations qui ont jalonné le parcours du Grand Genève. Les résultats sont contrastés, entre poursuite des tendances lourdes et inflexions progressives dans les pratiques et les résultats des uns et des autres.

Un bilan, c'est surtout la récolte de la matière destinée à alimenter le processus de consolidation de l'agglomération, des réflexions constructives aptes à orienter tant les objectifs communs que les axes de travail pour les réaliser.

Les partenaires du Grand Genève ont ainsi décidé de s'engager :

- d'une part, dans **l'évolution de la vision politique commune, par la signature d'un texte d'objectifs renouvelés** ;
- d'autre part, dans son corollaire concret : **un projet de territoire 2016-2030, ambitieux mais pragmatique dans sa mise en œuvre.**

Dans la continuité des principes des Chartes de 2007 et de 2012, cette nouvelle étape de la construction transfrontalière se veut plus opérationnelle et axée sur des résultats tangibles pour la population.

SIGLES & ABRÉVIATIONS

Pont du Mont-Blanc - Genève / © Pizzolante - rezo.ch

SIGLES & ABRÉVIATIONS

ALUR (loi)	Accès au logement et urbanisme rénové (loi pour)
ARC	Assemblée régionale de coopération du Genevois
BHNS	Bus à haut niveau de service
CRFG	Comité régional franco-genevois
DGNP	Direction générale de la nature et du paysage
GEC	Groupement eurorégional de coopération
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
MAP	Mesure d'aménagement-paysage
MIPIM	Marché international des professionnels de l'immobilier
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDC	Plan directeur communal
PDR	Plan directeur régional
PPP	Projet de paysage prioritaire
PSD	Projet stratégique de développement
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDA	Surfaces d'assolement
TCMC	Tram Cornavin-Meyrin-Cern
TCOB	Tram Cornavin-Onex-Bernex
TCSP	Transport collectif en site propre

INDEX DES ILLUSTRATIONS

Barrage de Metral entre Lancrans et Bellegarde / © Revillard - rezo.ch

INDEX DES ILLUSTRATIONS

Graphique N°1	TERRITOIRES INSTITUTIONNELS DU GRAND GENÈVE	Page 15
Graphique N°2	PROJET POLITIQUE ET PÉRIMÈTRES STATISTIQUES SUISSES ET FRANÇAIS	Page 16
Graphique N°3	TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DE LA POPULATION - MOYENNE PAR PÉRIODE	Page 18
Graphique N°4	AU CŒUR DES DÉFIS DU GRAND GENÈVE : L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE ENTRE 2002 ET 2011	Page 19
Graphique N°5	GRANDES DATES DE L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE, DEPUIS LE LANCEMENT DE LA POLITIQUE DES AGGLOMÉRATIONS EN 2001	Page 24
Graphique N°6	INTENSITÉ DE LA COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE DANS LE CADRE DES INSTANCES DU GRAND GENÈVE	Page 27
Graphique N°7	POSITIONNEMENT ET MISSIONS DU GRAND GENÈVE	Page 29
Graphique N°8	MUTUALISATION DES RESSOURCES DEPUIS 2005 : UNE ÉQUIPE PROJET ET UN BUDGET POUR LE GRAND GENÈVE	Page 31
Graphique N°9	SCHÉMA DE GOUVERNANCE DU GRAND GENÈVE	Page 35
Graphique N°10	CROQUIS DES SCHÉMAS D'AGGLOMÉRATION 2007 ET 2012	Page 37
Graphique N°11	OCCUPATION DU SOL DANS L'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE	Page 38
Graphique N°12	DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES COMPARÉES DANS LES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ET SUISSES	Page 39
Graphique N°13	UNE RÉPARTITION TOUJOURS DÉSÉQUILIBRÉE DES HABITANTS ET DES EMPLOIS ENTRE FRANCE, GENÈVE ET VAUD	Page 40
Graphique N°14	ACTIFS TRANSFRONTALIERS RÉSIDANT HORS PÉRIMÈTRE DU GRAND GENÈVE	Page 41
Graphique N°15	ÉVOLUTION TENDANCIELLE DE LA POPULATION	Page 42
Graphique N°16	ÉVOLUTION TENDANCIELLE DES EMPLOIS	Page 43
Graphique N°17	PRODUCTION ANNUELLE TOTALE DE LOGEMENT ET LOGEMENTS INDIVIDUELS DE 2006-2013	Page 45
Graphique N°18	AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'AGGLOMÉRATION	Page 47
Graphique N°19	LES SCOTs DE L'ARC : UNE STRUCTURE URBAINE COHÉRENTE AVEC LE SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION 2012	Page 53
Graphique N°20	ÉVOLUTION DES ZONES URBAINES, À URBANISER, AGRICOLES ET NATURELLES ENTRE 2010 ET 2014 (EN HECTARES)	Page 57
Graphique N°21	ÉVOLUTION DES ZONES D'AFFECTION DE 2010-2014 EN HECTARES (HA)	Page 58
Graphique N°22	OPINION SUR LES PAYSAGES DU GRAND GENÈVE	Page 61
Graphique N°23	CONTRATS CORRIDORS BIOLOGIQUES DU GRAND GENÈVE	Page 69
Graphique N°24	AFFICHES DE CAMPAGNE POUR LE CHOIX DU NOM : PLUS DE 5000 PERSONNES ONT VOTÉ EN LIGNE	Page 73
Graphique N°25	RÉPARTITION DES MESURES URBANISATION-MOBILITÉ-ENVIRONNEMENT/ PAYSAGE SELON LA TYPOLOGIE DU SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION 2012	Page 80
Graphique N°26	RÉPARTITION TRANSFRONTALIÈRES DES MESURES	Page 81
Graphique N°27	MESURES COFINANCÉES ET COFINANCEMENT OBTENU DANS LE CADRE DU PROGRAMME FÉDÉRAL D'AGGLOMÉRATION	Page 83
Graphique N°28	ÉTAT D'AVANCEMENT DES MESURES DE MOBILITÉ COFINANCÉES PAR LA CONFÉDÉRATION DANS LE CADRE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 2007 (MESURES DITES A1)	Page 84
Graphique N°29	AVANCEMENT DES MESURES DE MOBILITÉ SELON LA TYPOLOGIE	Page 86
Graphique N°30	AVANCEMENT DES MESURES D'URBANISATION-DENSIFICATION	Page 88
Graphique N°31	AVANCEMENT DES MESURES D'ENVIRONNEMENT-PAYSAGE	Page 91

Parc du château - Nyon / © Pizzolante - rezo.ch

Graphisme et mise en page
Stéphanie Hemidi et Yan Rubin

Imprimeur
Kalistene

Nombre d'exemplaires
850 exemplaires

Crédit photo
1ère de couverture
Genève et Lac Léman
Jean Revillard, rezo.ch

4ème de couverture
Vallée de l'Arve
Jean Revillard, rezo.ch



CRFG
comité régional franco-genevois

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Interreg
FRANCE-SUISSE

RhôneAlpes Région

ARC
Syndicat mixte

régionyon

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

canton de Vaud

VILLE DE GENÈVE

agglomération genevoises

haute savoie
Conseil Général

AIN
le Département

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE