

PREAVIS DU COMITE DE DIRECTION N°03-2016

AU CONSEIL INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE NYON

Dépôt auprès de la Confédération du Projet d'agglomération de 3^{ème} génération du Grand Genève

Responsables : Gérald Cretegnay, Françoise Tecon Hebeisen, Daniel Rossellat

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les Conseillers,

1. Préambule

Dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations un appel à projet est organisé tous les quatre ans. Les agglomérations suisses et transfrontalières peuvent ainsi déposer un projet requérant des subventions pour la réalisation de leurs infrastructures de mobilité, principalement transports collectifs, mobilités douces et requalification d'axes. Après évaluation, la Confédération retient celles pertinentes pour un cofinancement. Des mesures d'urbanisation et environnementales (non cofinancées) font partie intégrante du projet pour garantir la cohérence du développement territorial.

Le district de Nyon a participé au dépôt des projets de première et deuxième génération en 2007 et en 2012 (PA1 et PA2), c'est globalement 390 millions de cofinancement pour l'agglomération qui ont été confirmés, plus 850 millions de financements sur le fonds d'urgence pour le CEVA, les tramways, Bernex et Meyrin. Le district a lui aussi bénéficié de ces subsides, puisque pour les PA1 et PA2. 42 millions de cofinancements concernant 10 mesures lui ont été attribués, plus 27 millions pour améliorer les croisements de la ligne RER Coppet-Genève. Au-delà des cofinancements, c'est toute une dynamique de collaboration qui s'est installée et permet des coordinations intéressantes dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement.

Ainsi, le 15 décembre 2016, le Grand Genève déposera à Berne la 3^{ème} génération du projet d'agglomération en espérant obtenir un aussi bon taux de cofinancement (40% des mesures retenues pertinentes), chaque fois remis en question par l'analyse coût/efficacité du projet déposé.

2. Le projet d'agglomération de 3^{ème} génération, logique d'ensemble

Le projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) est une évolution d'un même projet. La structure générale de son fonctionnement reste pérenne. Le PA3 intègre les développements des cinq dernières années qui concourent à la réalisation du Grand Genève 2030. Pour le district, il s'agira de documenter les évolutions survenues depuis 2012, dans les domaines de la mobilité et de sa coordination avec l'urbanisation (mise en œuvre du programme TP, développement du NStCM, démarrage des différents projets d'urbanisation, développement de la gouvernance, nouveaux outils). Les mesures liées à la mobilité, à l'urbanisation et à l'environnement concrétisent la vision du développement.

2.1 Mesures mobilité

Deux listes de mesures concernent le district de Nyon : numéro 12 relative au périmètre du PACA Genève-Rolle (les communes du district et six communes genevoises et françaises) et numéro 31 pour l'agglomération régionale Nyon-Gland (Nyon, Eysins, Prangins, Gland, Vich). Les mesures

proposées pour le PA3 sont dans une logique de complément/renforcement de celles figurant déjà dans le projet d'agglomération.

Neuf mesures du district de Nyon proposées pour une réalisation en A (horizon 2019-2022). Certaines mesures figuraient déjà dans le PA2.

Liste 12 quatre nouvelles mesures :

- Amélioration de l'accessibilité modes doux à 12 arrêts de transports publics dans l'entier du district (complément du programme de réorganisation des TP figurant déjà au PA2 pour le franchissement des jonctions).
- Amélioration et sécurisation des modes doux le long de la route Blanche, du giratoire Moulin-Veillet à celui de la Gravette (complément de la phase court et moyen terme d'amélioration de la jonction A1).
- Prolongement de la voie verte de mobilité douce Divonne-agglomération de Nyon-Gland en traversée de Crassier.
- Création d'une liaison modes doux entre la gare du NStCM de l'Asse, la route Blanche et le site de Fléchères nord.

Liste 31 cinq mesures :

- Réaménagement de la plateforme gare de Nyon (figurant déjà au PA2).
- Création d'une liaison modes doux structurante Nyon-Gland, tronçon Prangins-Gland le long des voies de chemin de fer (figurant déjà au PA2, complément mesure PA2 passerelle entre Nyon et Prangins).
- Requalification du passage inférieur Etraz à Nyon et requalification Etraz-Saint-Jean (figurant déjà au PA2 mais modifiée).
- Création d'une voie verte au nord de l'agglomération nyonnaise, tronçon Eysins-Nyon (nouvelle mesure qui accompagne la construction de la RDU 1^{ère} étape qui figure au PA2 sans cofinancement).
- Franchissement par les modes doux du Cossy à Nyon (complément mesure PA2).

Six mesures proposées pour une réalisation en B (horizon 2023 et 2026) dont le cofinancement doit être confirmé dans le projet d'agglomération de 4^{ème} génération

Le classement proposé en B ne préjuge en rien de la proposition qui sera faite dans le projet d'agglomération de 4^{ème} génération qui reflètera l'avancement réel des projets.

Liste 12 une mesure :

- Construction d'aménagements pour une ligne de bus Gex (Maconnex)-Divonne-Nyon, aménagements sur France (figurant déjà au PA2)

Liste 31 cinq mesures :

- Requalification du réseau routier route de Cortot et route de Saint-Cergue à Nyon pour les transports publics et les modes doux (figurant déjà au PA2)
- Deux mesures pour la gare de Gland amélioration de la plateforme intermodale et nouveau passage piétons à l'ouest (figurant toutes deux au PA2)
- Création d'une voie verte au nord de l'agglomération nyonnaise, tronçon Nyon-Prangins (nouvelle mesure qui accompagne la construction de la RDU 2^{ème} étape). La troisième partie sur Prangins figure en liste C le chantier RDU se déroulant sur plusieurs années.
- Réseau modes doux et espaces publics Nyon cœur de ville (nouvelle mesure).

D'autres mesures sont en cours de travail et inscrites pour l'instant en liste C (horizon 2027-2030), notamment la mise en souterrain du NStCM dans la partie urbaine à Nyon, la suite de la voie verte jusqu'à Eysins, les 2^{èmes} étapes de la réalisation des plateformes-gares liées à Léman 2030, etc.. Elles pourront être par contre proposées dans le PA4 pour une réalisation dès 2026.

Il reste encore quelques mois de travail pour déposer le PA3 à la Confédération ; ainsi, le libellé des mesures pourra encore évoluer.

2.2 Mesures urbanisation

Les mesures ne varient pas par rapport au PA2, elles concernent les grand projets développés par les communes, une seule est rajoutée elle concerne les haltes CFF du Léman express pour les communes de Mies et Tannay qui peuvent renforcer leur secteur gare. L'analyse des potentiels de développement des centralités par rapport aux exigences de la LAT figurera en annexe dans le PA3, puisque les projets d'agglomération doivent être compatibles avec la nouvelle loi.

2.3 Mesures environnement

Les mesures environnement ne sont pas cofinancées par le programme des agglomérations. Elles renforcent par contre l'analyse positive de l'agglomération effectuée par la Confédération.

3. La gouvernance

Régionyon participe aux instances de gouvernance du projet d'agglomération, l'Assemblée et le Bureau du Grand Genève. Le développement du projet d'agglomération de 3^{ème} génération a ainsi été présenté dans ces instances, mais aussi discuté à l'échelle locale du PACA Genève-Rolle. Deux Comités politiques et deux comités techniques ont été tenus lors desquels les développements du projet et les mesures à y inscrire ont été débattues. Deux représentants du forum d'agglomération, instance de concertation avec la société civile, sont invités aux séances techniques et politiques du PACA.

4. Calendrier

Le 29 septembre l'Assemblée du Grand Genève devra entériner la liste des mesures soumises pour un cofinancement et valider un document de portée politique, la charte d'engagement.

La charte réaffirme les fondements du projet de territoire : un contexte marqué par une attractivité importante et des contraintes toujours plus prégnantes, la nécessité d'une vision commune et de son corollaire une structuration forte du territoire. Il s'agit aussi de reconnaître les difficultés de différentes natures relatives à la mise en œuvre du projet, incertitudes financières, ambitions pas toujours convergentes, dialogue transfrontalier délicat. Il faut ainsi confirmer le projet de territoire dans ses différentes phases et surtout travailler à une mise en œuvre plus performante et une gouvernance consolidée. La charte conclut par un renouvellement des engagements des partenaires à travailler à cette construction transfrontalière. La liste des mesures soumise à l'examen de la Confédération figurera en annexe.

Les mois d'octobre et de novembre seront occupés à requérir l'accord formel des maîtres d'ouvrage des mesures et **le 24 novembre** l'Assemblée du Grand Genève validera l'ensemble des documents et autorisera leur dépôt à Berne.

La signature de la charte aura lieu entre le 24 novembre et le 15 décembre.

5. Conclusion

La signature de cette charte engage notre territoire à assumer sa part de responsabilités pour la réalisation des infrastructures projetées. Elle confirme aussi l'intérêt pour la Région de participer à la politique des agglomérations qui porte ses fruits en cofinçant des infrastructures importantes pour les collectivités du district et en engageant de nombreuses synergies dans les domaines de la mobilité, de l'urbanisation et de l'environnement.

Les communes territorialement concernées par ces infrastructures sont mobilisées pour leur réalisation. La mobilisation du fonds d'infrastructure de la Confédération concrétisera en partie la participation des tiers attendue dans le cadre du DISREN.

Le Conseil intercommunal est donc saisi afin d'autoriser les représentants de la Région à signer la charte et à approuver la liste des mesures concernant le district, notamment les mesures A requérant un cofinancement dans le cadre du PA3.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil intercommunal du district de Nyon :

- vu le préavis du Comité de direction n° 03-2016 concernant le projet d'agglomération 3^{ème} génération charte et mesures pour le district de Nyon
- ouï le rapport de la commission ad'hoc
- ouï le rapport de la commission des finances
- attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour
- décide
 - d'approuver la charte du projet d'agglomération et ses mesures ;
 - d'autoriser les représentants du CoDir à signer ces documents.

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 28 juillet 2016, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon.

Au nom du Comité de direction

Le président

Le Secrétaire

Gérald Cretegnny

Patrick Freudiger

Annexe : La charte du projet d'agglomération 3 + mesures d'intérêt d'agglomération du district de Nyon



NOTE DE TRAVAIL

Objet : Document stratégique - Version n°3

Date : juin 2016

Lieu : Grand Genève

MTP / BF / EGG

Sommaire

Préambule : Quel avenir commun voulons nous ?	2
1. Réaffirmer les fondations du projet de territoire	4
1.1. <i>La persistance d'un contexte marqué par une attractivité remarquable et des contraintes toujours plus prégnantes</i>	4
1.2. <i>La nécessité d'une vision commune pour écrire l'avenir dans la direction souhaitée</i>	5
1.3. <i>L'intérêt partagé d'une structure territoriale solide et performante</i>	5
2. Prendre en compte les doutes d'étape pour consolider le projet	10
2.1. <i>Reconnaître les incertitudes du moment</i>	10
2.2. <i>Répondre par le renforcement de l'ambition</i>	11
2.3. <i>Répondre par l'approfondissement de thématiques nouvelles</i>	11
2.4. <i>Répondre par des réajustements des outils de réflexion et d'action</i>	12
3. Confirmer et renforcer le projet de territoire du Grand Genève, puis le mettre en œuvre	14
3.1. <i>Le projet de territoire à l'échelle du GG : vision d'ensemble et stratégies sectorielles</i>	14
3.2. <i>Les compléments à l'échelle des territoires (PACA)</i>	16
3.3. <i>La mise en œuvre du projet par les mesures</i>	17
4. Préciser et renforcer la gouvernance, pour toujours mieux répondre aux enjeux de l'agglomération	18
4.1. <i>Un partenariat politique durable et ambitieux</i>	18
4.2. <i>La confirmation des missions de chacun</i>	18
4.3. <i>Un dialogue renforcé avec les élus et la société civile</i>	18
Conclusion : Renouveler l'engagement des partenaires de l'agglomération	19



Préambule : Quel avenir commun voulons nous ?

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

Or cette intégration est dynamique : le bassin de vie transfrontalier du Grand Genève connaît une croissance que d'autres lui envient à juste titre, mais qui entraîne certaines difficultés pour les collectivités. Les performances et l'image du territoire le rendent en effet attractif pour les entreprises (plutôt en Suisse) et pour les résidents (plutôt en France). De 2006 à 2012, le Grand Genève a ainsi accueilli 73'000 emplois et environ 15'000 habitants par an, dépassant les projections démographiques initiales. Les taux de croissance annuels de certaines communes dépassent les 3% par an, ce qui induit d'énormes besoins en infrastructures et équipements, difficiles à satisfaire dans des délais souhaitables. Cette dynamique rapide provoque également une accentuation des fractures spatiales et sociales, due à la forte pression qui s'exerce sur le logement et aux prix qui en résultent.

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

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

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

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

Face au risque réel de ne pas maîtriser les dysfonctionnements croissants du territoire et de voir ces derniers prendre le pas progressivement sur les multiples qualités qui sont les siennes aujourd'hui, face à la l'incompréhension d'une partie de la population quant à l'intérêt partagé d'un territoire



organisé en commun, et face au contexte budgétaire contraint, nous - élus du Grand Genève - avons réaffirmé nos intentions en novembre 2015.

Nous voulons prendre appui sur la réalité tangible de l'agglomération, pour dépasser le stade des seules intentions en œuvrant de manière commune et cohérente dans les 5 directions suivantes.

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

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

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

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

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

Voilà l'esprit du Projet d'agglomération de troisième génération : les fondations existent, ce sont les projets d'agglomération de 1^{ère} et 2^{ème} génération. Mais la prise en compte des évolutions récentes (croissance plus forte que prévue, rééquilibrage moins réussi que souhaité) et des moyens limités - ajoutée à la prise de conscience que toutes les cartes du développement futur ne sont pas aux mains des collectivités locales - nous a conduit à **partiellement réorienter le projet d'agglomération de 3^{ème} génération** vers un nouvel équilibre entre **l'ambition que nous voulons lui conserver** à moyen et long terme, et **la dose de pragmatisme que nous pensons nécessaire de lui adjoindre** à court et moyen terme.



1. Réaffirmer les fondations du projet de territoire

L'agglomération franco-valdo-genevoise connaît une double évolution. Celle d'une métropole internationale, comptant près d'un million d'habitants, connaissant une croissance démographique exceptionnelle et une attractivité sans cesse renouvelée depuis la sortie de la deuxième guerre mondiale, croissance qui s'est même renforcée au delà des projections depuis 2006. Mais elle est dans le même temps un bassin de vie séparé en son sein par une frontière internationale qui, si elle tend à s'estomper dans les esprits et le quotidien, comme en attestent les 600 000 passages par jour observés aux frontières du canton de Genève, n'en reste pas moins une réalité.

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

1.1. La persistance d'un contexte marqué par une attractivité remarquable et des contraintes toujours plus prégnantes

Le territoire du Grand Genève poursuit et confirme sa dynamique démographique. Sa population est désormais estimée à 980'000 habitants en 2015 - elle atteindra probablement bientôt le million - avec un taux de croissance général qui oscille depuis 2000 autour des 1,5% par an, ce qui signifie que ce sont environ 15'000 personnes qui viennent s'installer chaque année dans le territoire, à la recherche d'un travail et pour certains d'un logement pour leur famille. Les emplois suivent une courbe d'évolution encore plus rapide, en partant d'une situation déjà très favorable avec 360'000 emplois, soit 0.54 emploi par habitant. Le taux de croissance annuel des emplois était de 1,7% par an jusqu'en 2005, il est passé à 2,7% par an depuis.

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

Mais si l'on examine avec attention les évolutions depuis 2006, il apparaît clairement que la spécialisation du territoire se poursuit dans tous les registres. Le canton de Genève est toujours plus attractif pour les emplois : il a accueilli 58% des nouveaux emplois de 99 à 2005, mais 78% de 2006 à 2012. Et le territoire français est toujours plus attractif pour la résidence, avec 45% des nouveaux habitants pendant la première période, puis 55% dans la deuxième, mais avec 73% des nouveaux logements. Seul le District de Nyon connaît un développement relativement équilibré - bien qu'également très important - avec une croissance de 2006 à 2012 de 15% pour la population, 12% pour les logements et 13% pour les emplois.

Il faut toutefois nuancer ces premiers constats de deux manières.

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



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

L'agglomération centrale peine à créer de nouveaux logements en quantité suffisante pour absorber les nouveaux habitants ayant trouvé un emploi. Mais lorsqu'elle y parvient, la densification du tissu urbain est en marche, à Genève comme à Annemasse. Les agglomérations régionales des deux pays connaissent une croissance équilibrée de la population et des emplois, allant de pair avec l'augmentation des densités. Dans le même temps, la ville diffuse qui représente un peu plus de 20% de la population totale du Grand Genève continue à attirer une part importante de la croissance démographique (30% depuis 2000), avec des taux annuels moyens (2.4% par an en moyenne, et dépassant parfois 4 ou 5%) souvent très complexes à gérer pour les petites communes, notamment au niveau de l'offre en équipements publics pour les nouveaux arrivants. De plus, les effets induits de ce phénomène sont problématiques pour le territoire, en particulier dans le registre de la mobilité, à la fois directement avec la difficile gestion des flux, et du point de vue de leurs conséquences (impacts sur la qualité de l'air et le bruit, c'est-à-dire la santé publique).

1.2. La nécessité d'une vision commune pour écrire l'avenir dans la direction souhaitée

Un certain nombre de faits ne dépendent pas des collectivités en présence localement (contexte économique français, votations populaires ou décisions financières comme l'abandon du taux plancher en Suisse) et rendent tout exercice de prospective délicat. Il est en effet difficile d'être certain de l'intensité de la croissance dans les 15 ans à venir. Le prolongement des tendances récentes incite d'un côté à augmenter les prévisions de croissance démographiques en portant le chiffre des nouveaux arrivants à 340'000 d'ici 2040, alors que dans le même temps, d'autres signes (évolution des accords bilatéraux ou fiscalité des entreprises à Genève) incitent à plus de prudence. Dans tous les cas, il est nécessaire d'être prêt, et d'organiser le territoire en fonction de ces différentes hypothèses sur la base d'une vision commune. Seuls « une véritable vision politique commune et un projet de développement » (bureau GLCT 11/2015) permettront d'être en capacité de réagir aux éventuels aléas du développement à venir.

Dans ce sens, l'essentiel des réflexions des Projets d'agglomération de 2007 et de 2012 - tout comme les engagements politiques pour un meilleur avenir commun - restent tout à fait pertinents en 2016 : un territoire structuré, dont le système de transports publics est efficace et coordonné avec l'urbanisation, l'ensemble s'inscrivant dans un cadre de vie et un environnement préservés. Cette vision spatiale de la structure du projet ne peut qu'être pertinente, quelle que soit la courbe de croissance. Ce qui changera en fonction de la conjoncture, ce sont les rythmes d'évolution et de réalisation des mesures prévues, et non leur cohérence d'ensemble.

1.3. L'intérêt partagé d'une structure territoriale solide et performante

La structure territoriale prévue par les Projets d'agglomération précédents vise solidité et performance, afin d'assurer « une dynamique vertueuse résolument engagée vers la mise en œuvre d'une mobilité simplifiée et fluidifiée, un urbanisme maîtrisé, une production de logements contrôlée et équilibrée territorialement, répondant aux différents besoins de la population, de même que d'un cadre de vie préservé » (bureau GLCT 11/2015).



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

Le Projet d'agglomération de 3^{ème} génération (PA3) entend poursuivre le renforcement de cette structure territoriale ancrée dans la charpente paysagère et fondée sur une armature urbaine étroitement coordonnée avec la grande ossature de la mobilité.

L'armature urbaine se compose de l'agglomération centrale franco-genevoise, de 5 agglomérations régionales françaises et vaudoises, et du territoire interstitiel de la « ville diffuse » structuré par un réseau de bourgs et villages.

La grande ossature de la mobilité comprend d'une part le réseau des transports publics puissants (RER et bus régionaux) qui relie les agglomérations principales (centrale et régionales), les desservant depuis leur cœur, et d'autre part le réseau autoroutier suprarégional qui relie les urbanisations principales entre elles, les desservant depuis l'extérieur.

L'ossature plus fine de la mobilité irrigue le territoire de la ville diffuse au moyen de nœuds multimodaux disposant de rabattements optimisés en transport public, et du réseau viaire régional.

Cet ensemble urbanisation / infrastructures de mobilité est à son tour coordonné avec la charpente paysagère, afin de qualifier et de valoriser l'ensemble de l'agglomération (ses espaces agricoles, boisés, naturels, cours d'eaux, etc.) grâce à la présence d'espaces à enjeux paysagers et écologiques à l'intérieur de l'urbanisation.

Ce projet global est à son tour revisité et consolidé, afin de tenir compte des engagements climat / énergie à long terme.

Le PA3 entend assumer la dynamique du Grand Genève en tendant vers le meilleur équilibre territorial possible à l'intérieur de ses limites.

L'accueil de la croissance démographique - quel que soit son rythme - doit se faire autant que possible dans les agglomérations principales, afin de garantir une bonne desserte en mobilités durables (transports publics et mobilité douce) et de limiter la croissance des transports individuels motorisés au sein de l'agglomération. Toutefois la croissance récente s'étant localisée pour une part non négligeable dans la ville diffuse, un nouveau chapitre du projet de territoire doit lui être consacré, afin de garantir un développement durable et qualitatif de l'agglomération.

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

La promotion de la dynamique économique du Grand Genève visera dans la mesure du possible des retombées concrètes aussi en dehors du territoire Suisse.

Le PA3 entend mettre en œuvre ces actions transfrontalières conjointes dans un esprit gagnant / gagnant.

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



Citations simplifiées (voire adaptées) de la Charte 2012

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

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

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

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

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

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

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

- Politique, avec la pérennisation et le renforcement du Groupement Local de Coopération Transfrontalière [GLCT] ;
- Financier avec le renforcement du système des financements solidaires entre les partenaires français genevois et vaudois pour assurer la réalisation des projets structurants.
- Territorial avec la volonté de tendre vers un meilleur rééquilibrage de la production de logements de part et d'autre de la frontière.
- Economique avec la volonté de tendre vers un meilleur rééquilibrage, quantitatif mais aussi qualitatif, de la croissance des emplois entre territoires français et suisses.
- Environnementale avec la volonté commune de mettre en place un projet intégrant l'environnement de manière transversale, afin de répondre aux défis qui nous font face (climat, énergie, biodiversité, etc.).



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

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

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

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

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

La liaison CEVA est en cours de construction, sa mise en service prévue en 2019, allée au déploiement du réseau Léman Express, va modifier fondamentalement l'accessibilité du territoire, les lignes de tram transfrontalières sont à l'étude et les travaux prêts à être engagés, les documents intercommunaux et cantonaux ont déjà traduit la vision commune des projets d'agglomération de 1^{ère} et 2^{ème} génération en droit du sol, en particulier par la densification des secteurs à urbaniser, mais aussi dans le domaine de la nature et du paysage (avec, par exemple, les contrats corridors).

Mais la pertinence de cette vision s'explique aussi par la négative. En cas de défaut d'anticipation, les risques de dysfonctionnement sont nombreux, concourant tous à la perte de qualité et d'attractivité de l'ensemble du territoire. Les phénomènes prévisibles sont de différentes natures. En premier lieu, l'explosion de la mobilité est à prévoir au delà des limites du Grand Genève (mais à travers lui) avec toutes les nuisances induites (bruit et pollution de l'air), et les impacts qui en découlent sur la santé publique. Puis viennent ensuite toute une série de phénomènes comme la difficulté pour les exploitants agricoles de maintenir leur activité, induisant une dégradation irréversible des paysages, ou encore le renforcement des disparités sociales en lien avec la difficulté à se loger dans le Grand Genève pour les revenus faibles et moyens. Le tout cumulé - si les dysfonctionnements deviennent trop marqués - pourra entraîner une diminution de l'attractivité économique du territoire du Grand Genève.



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

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

« Malgré une bonne conception en matière de structuration territoriale, le projet d'agglomération ne comprend encore que peu de mesures concrètes visant à réglementer l'implantation d'installations à forte fréquentation (IFF), à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie, ainsi qu'à réglementer les nouvelles mises en zone sur l'ensemble de l'agglomération. Le développement urbain concentré le long des axes forts, ainsi que l'inflexion en matière de consommation de surface sur la partie française de l'agglomération, sont limités. L'amélioration de l'offre en transports publics en France ne peut de ce fait prétendre à une efficacité suffisante, notamment pour les flux pendulaires.

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



2. Prendre en compte les doutes d'étape pour consolider le projet

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

Les HES viennent de publier un sondage d'opinion réalisé auprès de plus de 1'300 habitants du Grand Genève duquel il ressort de nombreux éléments intéressants, et en particulier les quelques points suivants qui ont contribué à affiner les propositions du projet.

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

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

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

2.1. Reconnaître les incertitudes du moment

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

La croissance démographique s'est révélée plus forte que prévu, et répartie de manière différente dans le territoire : les communes de la ville diffuse (District de Nyon et France) ont accueilli plus de nouveaux résidents que ce que l'intention de compacité le voulait, et la ville centre moins que ce que la volonté de rééquilibrage le souhaitait.

La production de logements s'est également démarquée des prévisions dans deux directions : l'évolution des modes de vie (par ex. divorces) et le vieillissement de la population ont entraîné un besoin en logements supérieur à la seule croissance démographique, et la production de logements a été largement inférieure aux prévisions dans le canton de Genève et bien supérieure dans les territoires français.

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

Ainsi la spécialisation en marche du territoire peut se résumer en quelques chiffres significatifs : depuis 2006 le canton de Genève crée 2.29 emplois et 0.47 logement par habitant supplémentaire, le District de Nyon 0.67 emploi et 0.36 logement, et le Genevois français 0.15 emploi et 0.68 logement.



La volonté de rééquilibrage des projets d'agglomération précédents n'est ainsi pas - ou peut être pas encore - lisible dans le territoire.

D'une certaine manière le projet est au milieu du gué, et les réorientations de 2016 sont essentielles à sa concrétisation au delà des intentions.

Deux autres phénomènes nécessitent d'être mentionnés : d'une part les collectivités du Grand Genève ne maîtrisent pas tous les facteurs de croissance - elles doivent donc tenir compte de cette incertitude - et d'autre part l'expérience permet d'être désormais plus conscients des difficultés à résoudre (bureau du GLCT 11/2015).

Les difficultés politiques : la vision politique commune forgée à travers les deux premiers Projets d'agglomération n'a pas été pleinement comprise par une partie de la population, faute d'explications, de pédagogie et de discussion. La gouvernance du Grand Genève a certes été modifiée avec la création du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) début 2013, mais pour assurer la pérennité du projet, il faut passer une nouvelle étape et développer une ambition collective. Le refus par le peuple genevois du financement des P&R en territoire français en est le signe tangible.

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

Les difficultés structurelles : le schéma d'organisation de la coopération transfrontalière est devenu complexe et peu lisible, notamment pour la population. Il ralentit les discussions, les prises de décisions et la réalisation des projets.

2.2. Répondre par le renforcement de l'ambition

Au milieu d'un gué, il est nécessaire de rassembler ses forces pour poursuivre le chemin : c'est ainsi que la décision politique a été prise de passer du projet d'agglomération au projet de territoire. Le premier consiste en un document répondant aux critères de la Confédération pour le subventionnement des infrastructures d'agglomération : il est fait et rendu dans les temps. Mais le second l'englobe pour le dépasser en élargissant le champ des accords transfrontaliers, et en se poursuivant dans le temps au delà des échéances fédérales : c'est la suite logique des politiques de service développées dans les projets précédents, avec pour objectif de renforcer l'ambition commune d'un Grand Genève durable dans lequel il fait bon vivre pour tous.

2.3. Répondre par l'approfondissement de thématiques nouvelles

L'analyse des tendances récentes et le bilan des deux premiers projets d'agglomération ont mis en évidence la nécessité d'approfondir un certain nombre de thématiques lacunaires.



Ainsi la problématique de **l'environnement** est apparue essentielle, dans toutes ses composantes, à la fois dans ce qu'on en prélève - l'environnement comme ensemble de ressources - et dans les effets produits sur lui par les activités humaines - l'environnement comme réceptacle. Cet aspect est d'autant plus nécessaire dans le contexte du dérèglement climatique qui est le nôtre. Ce nouveau chapitre vient ainsi enrichir l'approche paysagère et nature / biologie des projets précédents, et est déjà lisible dans les faits : les communes françaises de l'ARC se sont engagées dans une démarche de « territoire à énergie positive » (TEPOS), le canton de Genève vient d'adopter un plan climat et le canton de Vaud y travaille également.

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

Le sujet des emplois est essentiel, et le constat de leur inégale répartition repose la question de **l'articulation entre l'économie productive et l'économie résidentielle**. Même si la compétence économie ne fait pas partie des attributions du GLCT, la constitution d'un cadre spatial favorable à l'économie fait - quant à elle - partie intégrante de la question territoriale. Or les potentiels des territoires du Grand Genève sont divers, et il s'agit de parvenir à tous les valoriser, qu'il s'agisse des technologies de pointe, des services aux entreprises ou à la population, de l'agriculture, de la culture ou encore du tourisme de proximité.

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

2.4. Répondre par des réajustements des outils de réflexion et d'action

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

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

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

Mais l'explication du différentiel entre les prévisions et la réalité des évolutions ne peut se satisfaire de cette seule explication. Même si les fondements du projet sont conservés, il est important de les réajuster pour tenir compte du bilan, et parvenir à mettre en œuvre les mesures décidées d'un



commun accord. Une approche plus pragmatique est désormais nécessaire, différenciée selon les capacités des territoires et des acteurs à porter le projet et ses mesures dans la durée. Cette optique renouvelée se traduit jusqu'à l'échelle des PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) dans le prolongement des projets précédents.

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

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



3. Confirmer et renforcer le projet de territoire du Grand Genève, puis le mettre en œuvre

3.1. Le projet de territoire à l'échelle du GG : vision d'ensemble et stratégies sectorielles

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

La troisième étape consiste désormais à valoriser au mieux l'ensemble du système, en relation avec la mise en service du RER qui va entraîner la réorganisation d'une partie des réseaux. Ceci se fera par une série de mesures complémentaires coordonnées entre elles, parfois moins ambitieuses, mais néanmoins indispensables au fonctionnement de l'ensemble, comme par exemple la réorganisation des réseaux de lignes de bus à partir des gares du Léman Express. Et pour que l'offre soit utilisée à sa pleine capacité, la culture de la mobilité devra être accompagnée dans son mûrissement : prendre le train ou se déplacer à vélo doit pouvoir devenir et être considéré comme un plaisir et non pas une activité dangereuse, ce qui suppose certains aménagements (comme des bandes cyclables continues) et une signalétique appropriée (à l'inverse de certains panneaux de petites gares régionales n'attirant l'attention que sur les dangers du train).

La **localisation de la croissance démographique dans le territoire** va se poursuivre sur sa lancée actuelle dans les 5 prochaines années, puisque les planifications locales ont déjà intégré les premières étapes du projet d'agglomération, et que bon nombre d'autorisations rendues possibles par les plans sont déjà déposées. Par contre, au delà de cette période marquée par l'inertie des étapes précédentes, l'ensemble des partenaires français, vaudois et genevois a pris conscience de la nécessité et de l'importance de tendre vers une ville plus dense, dans le sens du renouvellement urbain à la française ou de la construction de la ville vers l'intérieur à la suisse, Les lois nationale et fédérale vont d'ailleurs dans cette direction dans les deux pays. Mais pour que ces différents projets constituent ensemble une « ville » et non une simple juxtaposition d'opérations distinctes n'ayant pas ou peu de liens entre elles, il existe un véritable enjeu d'ingénierie urbaine. Dans un premier temps se pose la question du repérage des potentiels fonciers combinant accessibilité et disponibilité. Puis vient la question de la capacité des collectivités à porter dans la durée des projets urbains d'une ampleur et d'une qualité suffisantes pour répondre aux défis de la ville durable.

Si ceux-ci sont aujourd'hui relativement bien maîtrisés par les communes de l'agglomération centrale (partie urbaine du canton de Genève, agglomération d'Annemasse, St-Julien-en-Genevois ou St-Genis-Pouilly), et commencent à le devenir dans un certain nombre d'agglomérations régionales (comme Nyon ou Thonon par exemple), la question de la ville diffuse - faite de petites communes, voire de petites intercommunalités - reste entière. Environ 30% du développement de la dernière décennie s'étant localisé dans ces communes, il s'agit lors de cette troisième étape orientée vers plus de pragmatisme, à la fois de freiner sérieusement à l'avenir cette tendance problématique en termes de coûts publics et d'impacts sur l'environnement, et de structurer ce territoire par une



démarche de projet autour des centralités locales, afin d'offrir à ses actuels résidents une qualité de vie plus durable.

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

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

Toutefois, **la cohérence globale du projet de territoire** fait face à un réel défi : il s'agit dans le même temps de répondre aux enjeux du dérèglement climatique et la santé publique - ce qui implique d'aller dans le sens de plus de densité et plus de transports publics et de mobilité douce - alors qu'en parallèle, les moyens pour construire et exploiter ces transports publics diminuent et que la tendance lourde de l'urbanisation cumule - de manière apparemment contradictoire, mais pourtant bien réelle - de nombreuses opérations de densification dans les deux pays et la poursuite de l'étalement urbain. En outre, les « frontières » du Grand Genève sont ouvertes et l'enjeu de structuration du territoire à l'intérieur de ses frontières doit se traduire dans les faits par une série de moyens à mettre en place - ensemble et chacun - pour éviter le phénomène de débordement.

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

L'agglomération centrale

L'augmentation, la mobilisation et l'accélération de ses capacités d'accueil en logements. La gestion renforcée des conséquences de la croissance de la population et des emplois, en particulier en matière de mobilité, et d'impact sur l'environnement. La garantie d'une offre de logements diversifiée et abordable pour maintenir - voire développer - la mixité sociale et répondre aux problèmes des actuels exclus. La sensibilisation du public à l'accueil de la croissance démographique - en mettant



en avant les gains de qualité offerts - et des propriétaires fonciers aux intentions de densification de leurs terrains.

Les agglomérations régionales

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

La ville diffuse

La contribution de ces territoires au projet d'agglomération, en complément des agglomérations centrale et régionales. L'organisation et la structuration de l'urbanisation, avec ses deux aspects antagonistes. La recherche et la mise en œuvre de moyens pour limiter et maîtriser les actuelles capacités d'accueil le plus souvent mal localisées et/ou surdimensionnées, car permettant des taux de croissance que les communes n'arrivent pas à suivre avec l'offre en équipements publics. Une meilleure compréhension du marché foncier et immobilier qui fait que ces communes sont si attractives. Et en parallèle, l'augmentation de la densité du tissu urbain déjà bâti, notamment à proximité des haltes et nœuds de transports publics et dans les centres locaux. Le renforcement des intercommunalités afin de mieux gérer le projet de territoire du Grand Genève, en mettant en œuvre une meilleure mutualisation des équipements et des zones d'activités économiques. L'ensemble de ces mesures - et surtout le juste équilibre entre elles - doit permettre de viser plus de qualité et de durabilité, du point de vue de l'adaptation des modes de déplacement et de la réduction des impacts des activités humaines sur l'environnement.

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

3.2. Les compléments à l'échelle des territoires (PACA)

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

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



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

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

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

Deux exemples parmi d'autres permettent d'illustrer ces avancées. Le PACA GE3 (secteur de l'aéroport), avec la superposition unique de dynamiques de développement : accueil de nouveaux habitants en grand nombre (côté F), de nombreux emplois nouveaux (côté CH), croissance de l'aéroport (emplois, passagers, mobilité terrestre), croissance du CERN, élargissement prévu du contournement autoroutier Ouest de Genève, renforcement de la gare Cornavin, perspectives de développement d'emplois dans les zones de bruit de l'aéroport, etc. Dans ce secteur, le besoin d'action et de vision globale est urgent.

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

3.3. La mise en œuvre du projet par les mesures

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

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

La liste des mesures du projet d'agglomération de 3^{ème} génération prolonge ainsi celle de l'étape précédente du PA2 (selon la même structure) et la complète en priorisant les projets sur la base de leur pertinence pour l'agglomération.



4. Préciser et renforcer la gouvernance, pour toujours mieux répondre aux enjeux de l'agglomération

4.1. Un partenariat politique durable et ambitieux

Les pages précédentes ont mis en évidence l'ensemble des défis qui attendent le Grand Genève : il est clair que seul un engagement politique partagé, durable et ambitieux peut permettre de réussir la traversée du gué. Cette troisième étape du projet peut paraître moins flatteuse que les précédentes, car l'essentiel a déjà été dit, mais c'est en réalité une étape décisive pour passer des intentions (confirmées) à leur réalisation (jusqu'à présent amorcée).

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

4.2. La confirmation des missions de chacun

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

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

4.3. Un dialogue renforcé avec les élus et la société civile

Là encore, la volonté des élus est explicite, dans plusieurs directions étroitement liées et complémentaires (GLCT 2015). Il est fondamental de « renforcer l'intégration des territoires (intercommunalités françaises et région vaudoise en plus du canton de Genève) à la démarche de projet, afin qu'ils puissent à la fois continuer à contribuer activement aux visions et projets, et mieux faire part de leurs besoins (en moyens humains et financiers) pour les mettre en œuvre ». Mais il est aussi nécessaire de « mieux impliquer les élus et la population, à travers les Assises transfrontalières des élus et le Forum d'agglomération du Grand Genève », afin de partager la vision et les projets avec la société civile. Ceci nécessite en conséquence un certain nombre d'actions pour « mieux communiquer, mieux expliquer le rôle des différentes institutions existantes (GLCT, Conseil du Léman et CRFG), et mieux mettre en évidence les réalisations et les collaborations existantes. »



Conclusion : Renouveler l'engagement des partenaires de l'agglomération

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

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

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

D'autres étapes suivront, avec les prochains projets d'agglomération de 4^{ème} génération et au delà, ainsi qu'avec d'autres mécanismes de financement et de mise en œuvre.

Ce chemin ambitieux engagé par les acteurs du Grand Genève est un processus d'apprentissage qui ne se poursuivra pratiquement jamais de manière linéaire et prévisible, mais qui suivra probablement des méandres, rencontrera progrès et régressions, tout ceci étant à la fois inévitable et nécessaire pour parvenir à stabiliser le système du Grand Genève à long terme.

Avec l'élaboration du PTGG 2016-2030 et le dépôt du PA3 auprès de la Confédération, les acteurs du Grand Genève expriment leur conviction de l'intérêt, de la valeur ajoutée et du besoin d'avancer et de bâtir ensemble le territoire.

Regroupement
géographique

12

Axe Genève – Nyon – Rolle et relations lac Jura
Version provisoire du 22 juillet 2016

Mesures infrastructurales transport

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA2	Liste PA3	Coût [MCHF]
12-42	Accessibilité aux arrêts TP (12 arrêts) dans le District de Nyon – complément au Programme TP (nouvelle mesure)	2019 – 2022	Local + CH agglo	-	A3	2.5
12-43	Amélioration et sécurisation MD de la route Blanche du giratoire de la Gravette à Signy centre (nouvelle mesure)	2019 – 2022	Local + CH agglo	-	A3	A préciser
12-46	Création liaison MD gare de l'Asse du NStCM, route Blanche et site de Fléchères-nord (nouvelle mesure)	2019 - 2022	Local + CH agglo	-	A3	A préciser
12-29	Construction d'une voie verte Divonne/Nyon tronçon commune de Crassier (mesures scindée en deux avec 12-47) (continuité mesures 31-19 et 31-21 et 31-26)	2023 - 2026	Local + CH agglo	Be2	A3	3.3
12-27	Construction d'aménagements de priorité pour les bus de la ligne Gex (Maconnex) - Divonne - Nyon	2023 - 2026	Local + CH agglo	Be2	B3	A préciser
12-28	Requalification de la Route Suisse (3ème étape) : tronçon Founex-Perroy 2ème phase (Canton de Vaud)	2027 - 2030	Local + CH agglo	Be2	C	
12-47	Construction d'une voie verte Divonne/Nyon Tronçon Crassier-Eysins	2027 - 2030	Local + CH agglo	Be2	C	
12-20	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	2027-2030	Local + CH agglo	B2	C	

Mesures urbanisation

No	Intitulé	Horizon de réalisation (1 ^{re} opérations)
UD1-04	PSD Coppet-Commugny secteur gare (densification, extension ; affectation mixte ; démarche PLQ)	En cours
UD1-07	PSD Rolle-Mont-sur-Rolle secteur gare (densification, mutation ; affectation mixte ; démarche PPA)	En cours
UD1-08	PSD Haltes du Nyon-Saint-Cergue-Morez (Développement des quartiers près des haltes : densification, fonctionnalité plateformes, espaces publics; démarche : Schéma directeur, projets gares et espaces publics)	En cours
UD1-10	PSD Haltes CFF Léman Express (Mies, Tannay) (nouvelle mesure) (Requalification des secteurs gares ; démarche : Schéma directeur, projets gares et espaces publics)	A partir de 2017

Mesures paysage et environnement

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Coût [MCHF]
EP1	Contrat corridors Lac-Pied du Jura (cf. fiche 31)	2016-2021	0.915
EP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix (cf. fiche 32-1)	2014-2019	11.4

Regroupement géographique

31

Agglomération régionale Nyon – Gland
Version provisoire du 20 juillet 2016

Mesures infrastructurelles transport

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA2	Liste PA3	Coût [MCHF]
31-7	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare à Nyon	2019-2022	Local + CH agglo	B2	A3	7.3
31-12	Création liaison MD structurante Nyon-Gland tronçon Prangins-Gland (agglomération régionale)	2019 - 2022	Local + CH agglo	B2	A3	4
31-18	Requalification passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St.Jean (mesure modifiée)	2019 – 2022	Local + CH agglo	-	A3	10
31-19	Création d'une voie verte au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins/Nyon/Prangins accompagnement RDU) tronçon Eysins-Nyon (nouvelle mesure)	2019 - 2022	Local + CH agglo	-	A3	5.8
31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon (nouvelle mesure)	2019 – 2022	Local + CH agglo	-	A3	A préciser
31-6	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage piétons Ouest au bout des quais	2023 - 2026	Local + CH agglo	C	B3	6
31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	2023 - 2026	Local + CH agglo	B2	B3	A préciser
31-13	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	2023 - 2026	Local + CH agglo	B2	B3	5
31-21	Création d'une voie verte au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins/Nyon/Prangins accompagnement RDU) tronçon Nyon-Prangins (nouvelle mesure)	2023 – 2026	Local + CH agglo	-	B3	20.2
31-24	Nyon Coeur de ville : réseau MD et espaces publics (nouvelle mesure)	2023 – 2026	Local + CH agglo	-	B3	A préciser
31-20	Mise en souterrain de la ligne Nyon – St-Cergue dans la partie urbaine (Nyon)	?	A définir	-	C	22
31-16	Création réseau MD centre régional de Nyon : passage sous-voies Crève-Cœur-chemin des Rouettes	> 2026	A définir	C	C	
31-17	Requalification du réseau routier à Gland (Av. du Mont-Blanc)	> 2026	A définir	C	C	
31-23	Requalification du réseau routier à Nyon et Prangins en faveur des TP et de la MD : Eules / Oulteret / Etraz (Médiane)	> 2026	A définir	B2	C	
31-26	Création d'une voie verte au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins/Nyon/Prangins accompagnement RDU) tronçon Prangins	> 2026	A définir		C	

Mesures urbanisation

UD1-02	Centre local Gland				En cours
UD1-06	PSD Gland-Vich (collectrice Gland-ouest) densification-extension				En cours
UD1-05	PSD Nyon-Eysins-Prangins Secteurs RDU (densification-extension-espaces publics)				Par étapes

Mesures paysage et environnement

MAP1-01	Adaptation outil contrat rivière : Asse et Boiron			>2022	
MAP1-02	Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine ouest par étapes 1-02a (en attente info de Gland) 1-02b site stratégique Gland-ouest			>2022	
MAP1-03	Liaisons écologiques nord-sud, cours d'eau Boiron, Cossy, Asse, Lavasson, Promenthouse			>2022	
MAP1-04	Liaisons écologiques est-ouest du Boiron à la Promenthouse au nord secteur RDU			>2022	