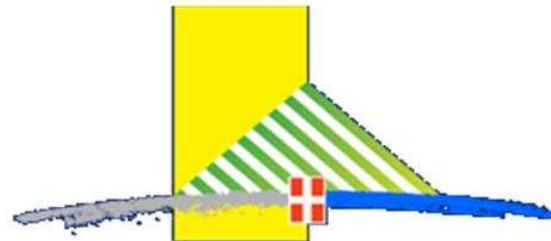
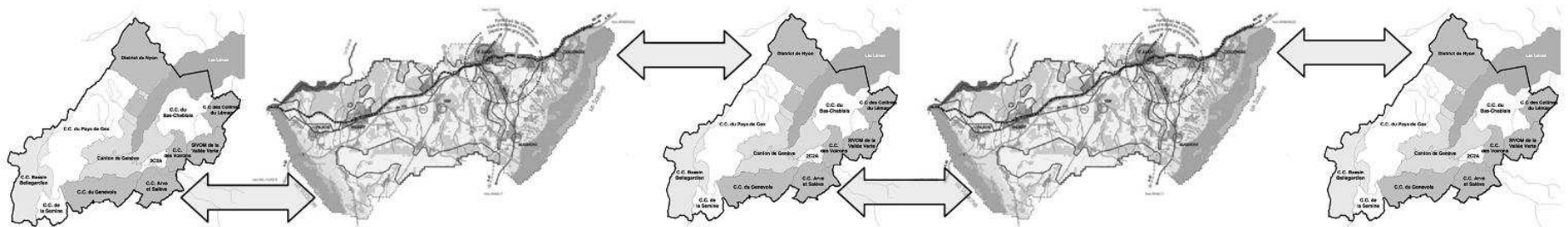


Communauté de Communes du Genevois

*Etude prospective sur la cohérence des enjeux du territoire avec
les orientations du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois*

Juin - septembre 2007



Communauté de Communes du Genevois

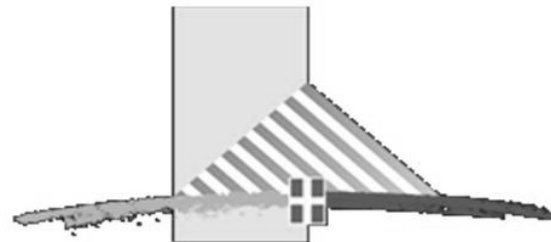
*Etude prospective sur la cohérence des enjeux du territoire avec
les orientations du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois*

Juin - septembre 2007

Encadrement

Communauté de Communes du Genevois
Marie-Christine MASSIN

École Polytechnique de l'Université de Tours—Département Aménagement
Jean-Paul Carrière



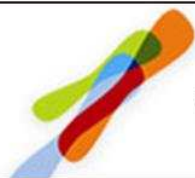
Nicolas Beaupied
Magistère 3 Aménagement
Rapport de stage
Septembre 2007

SOMMAIRE

<i>Introduction</i>	3
<i>Proposition : une maîtrise de l'urbanisation grâce à un nouveau concept de structuration urbaine</i>	6
I. Les orientations du SCoT	6
II. Mise en œuvre du SCoT depuis cinq ans	6
III. Etude prospective en matière de développement démographique	7
1. A l'échéance SCoT	7
2. A l'échéance Projet d'Agglomération	9
IV. Rééquilibrer l'organisation territoriale de la communauté de communes	9
1. La proposition du schéma d'agglomération	9
2. Une nouvelle proposition « technique » de la Communauté de Communes du Genevois.....	10
3. Evaluation de la proposition à l'horizon 2030 (Projet d'Agglomération)	13

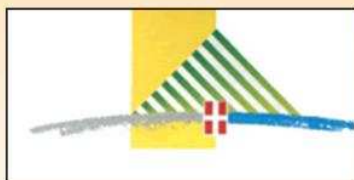
<i>Des éléments qui renforcent ce nouveau schéma</i>	15
--	----

I. Une mobilité adaptée aux nouveaux enjeux de l'agglomération	15
1. Les éléments du SCoT	15
2. Une dynamique nouvelle engagée autour de l'ambition du Projet d'Agglomération.....	16
II. Une organisation équilibrée du développement économique	21
1. Réduire la dépendance du territoire à Genève	21
2. Des zones d'activités à promouvoir face à l'attractivité genevoise	22
3. Proposition technique en matière de développement économique.....	24
III. La localisation des potentiels de développement après 2015	26
1. L'essentiel du développement dans le triangle urbain.....	26
2. Un rectangle rural structuré autour de deux pôles principaux	30
<i>Conclusion</i>	32
<i>Bibliographie</i>	35
<i>Liste des sigles utilisés</i>	36
<i>Table des matières</i>	37



Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

INTRODUCTION



*« Construire le territoire intercommunal avec le
Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois. »*

INTRODUCTION

La Communauté de Communes du Genevois (CCG) a montré au cours de son existence sa capacité à anticiper, à trouver les solutions adaptées à une meilleure structuration de son territoire. Lorsqu'elle finalise son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en 2002, elle est une des premières intercommunalités de la région à comprendre l'enjeu d'un tel document de planification. Aujourd'hui, après cinq ans de mise en application, le SCoT montre pourtant des limites, souvent liées à la complexité des enjeux territoriaux de cette région frontalière.

En participant activement depuis 2005 à l'élaboration du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, la CCG a souhaité s'impliquer dans une démarche dont l'objectif est d'appréhender ces enjeux à une échelle plus adaptée. Avec l'appui des territoires de l'ARC (Association Régionale de Coopération du Genevois), la structure intercommunale a engagé une réflexion sur les impacts potentiels de la mise en place du Projet d'Agglomération.

L'objet de cette étude est donc de fournir aux acteurs du territoire une connaissance accrue des enjeux de la Communauté de Communes du Genevois, en cohérence avec la mise en dynamique de cette démarche transfrontalière. Pensé initialement comme une étude préalable à la révision du SCoT, ce travail s'apparente davantage à un schéma prospectif défini à l'horizon 2030, l'échéance du Projet d'Agglomération.

Pour rendre compte de la teneur des enjeux du territoire, il faut rappeler les objectifs majeurs du Projet d'Agglomération : accueillir sur le territoire 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires d'ici à 2030 (777 000 habitants et 394 000 emplois en 2005) et faire en sorte que le développement soit concentré dans les zones urbaines bien desservies en transport (public, mobilité douce...).

Pour la Communauté de Communes du Genevois, ces objectifs vont se traduire par une nouvelle appropriation du territoire, qui tente de distinguer les zones urbaines et périurbaines, des zones rurales. Cette réflexion est très clairement la conséquence d'un travail de fond effectué sur la place du territoire intercommunal dans l'agglomération.

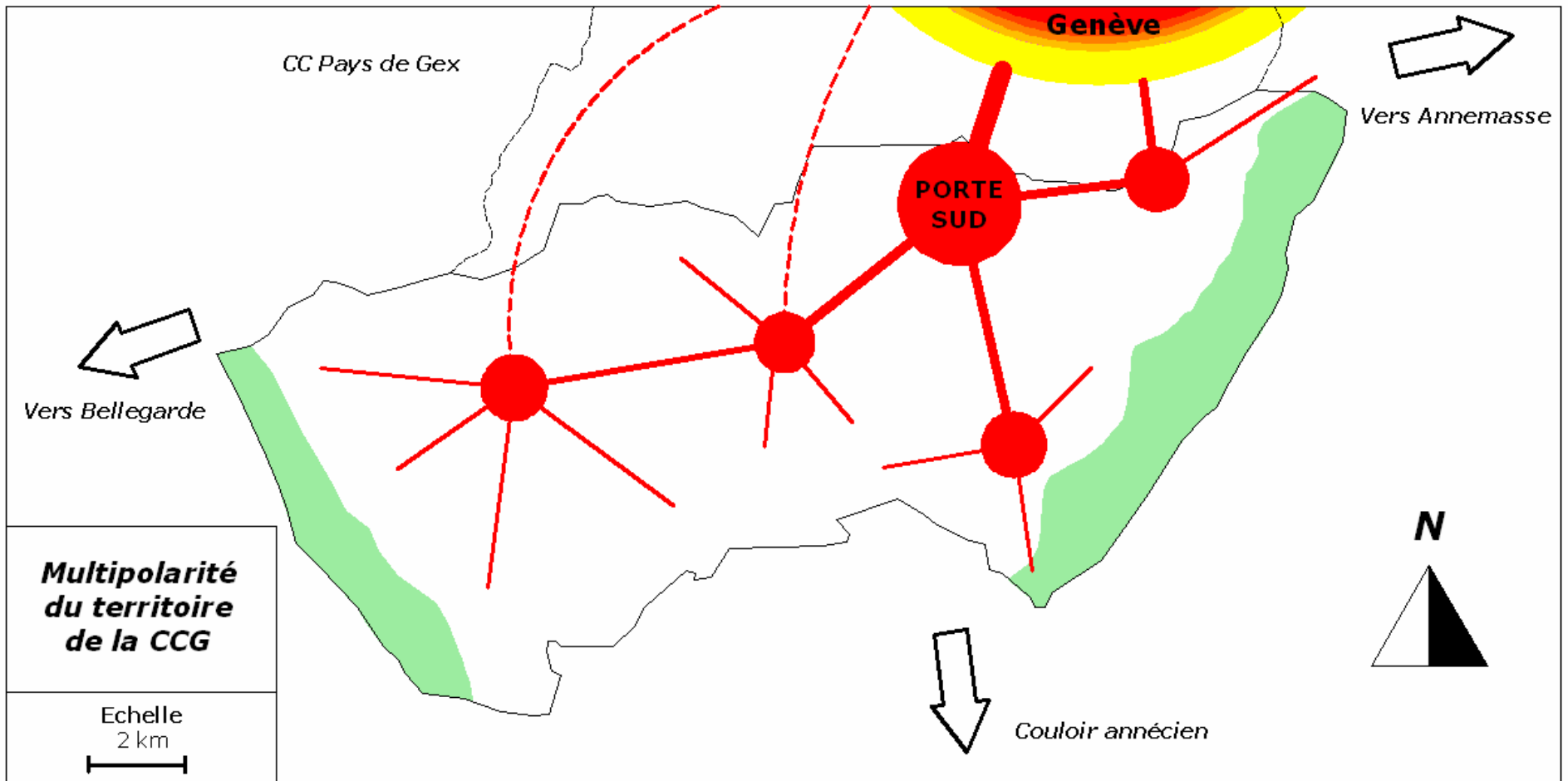
Aussi, l'ambition de la démarche transfrontalière est de « développer une agglomération multipolaire compacte ». Le premier travail d'analyse de l'organisation territoriale a donc tenté de définir ce concept à l'échelle de la Communauté de Communes du Genevois. En construisant le projet autour de cette notion de multipolarité, le but est de donner au territoire un fil directeur en matière de structuration urbaine (cf. *carte 1* ci-contre).

En respectant l'ensemble de ces objectifs, l'équipe technique de la CCG a souhaité mettre en place une étude qui mesure les impacts de la croissance démographique et du développement économique, deux phénomènes pleinement liés au dynamisme de l'agglomération genevoise.

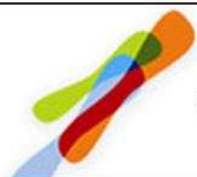
Afin de contribuer à la cohérence d'ensemble du Projet d'Agglomération, il a été demandé aux territoires (notamment français) de définir les enjeux d'urbanisation et de mobilité auxquels ils sont soumis. Dans cette optique, les techniciens de la CCG ont produit un outil de connaissance des défis à relever dans ce domaine. Deux éléments viennent enrichir cette réflexion globale :

→ **L'élaboration d'un schéma alternatif d'organisation territoriale** construit sur la base du couple urbanisation-mobilité du Projet d'Agglomération ;

→ Une **série de points renforçant la légitimité d'une telle structuration territoriale** : des questions en suspens relatives à la mobilité et à l'économie, une mise en perspective des potentiels du territoire, notamment en terme de surfaces disponibles.

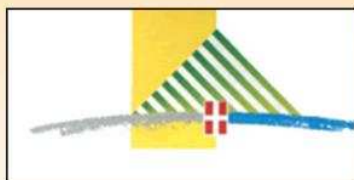


Carte 1 : Vers un territoire « multipolaire compact »



Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

**PROPOSITION : UNE MAÎTRISE
DE L'URBANISATION GRÂCE À
UN NOUVEAU CONCEPT DE
STRUCTURATION URBAINE**



*« Définir une organisation territoriale en phase
avec des objectifs de développement durable. »*

**PROPOSITION : UNE MAITRISE DE
L'URBANISATION GRACE A UN NOUVEAU
CONCEPT DE STRUCTURATION URBAINE**

I. Les orientations du SCoT

Le projet d'aménagement spatial du territoire établi dans le SCoT en 2002 prévoyait clairement de **renforcer le maillage urbain**. Cette consolidation de l'armature urbaine reposait sur trois options majeures :

→ Un taux de croissance identique dans toutes les communes du territoire (2%) ;

→ La croissance de chaque commune concentrée sur son plus grand ou ses deux plus grands villages (au moins pour les trois quarts de son développement) ;

→ La concentration du développement économique.

Afin de limiter une croissance plus forte des communes rurales que des communes urbaines, l'option retenue correspond à une **stabilisation de la hiérarchie des communes**. Elle faisait appel à une démarche interventionniste des communes urbaines pour maîtriser le foncier nécessaire à l'urbanisation et pour améliorer l'attractivité de leur habitat (grâce à des aménagements urbains). D'autres part, les communes plutôt rurales devaient économiser l'espace et densifier les villages centres (au détriment des hameaux).

Ainsi, le maillage urbain du territoire de la Communauté de Communes du Genevois (CCG) se structure dans le SCoT selon une typologie des communes : **une ville** (Saint-Julien-en-Genevois), **cinq bourgs** (Collonges, Beaumont, Viry, Valleiry, Vulbens) et les **onze autres communes ou « villages »**.

En se basant sur une hypothèse de croissance démographique de 2%, **l'objectif était de renforcer cette hiérarchie des communes**. Par ailleurs, le calcul des surfaces constructibles pour chaque niveau de l'armature urbaine se trouvait facilité grâce à ce postulat d'accroissement de population ; le nombre de logements à bâtir pour les quinze ans d'application du SCoT découlait donc de ces 2%.

II. Mise en œuvre du SCoT depuis cinq ans

Sur les dix-sept communes du territoire, **quatorze ont d'ores et déjà élaboré un Plan Local d'Urbanisme (PLU)** depuis la mise en place du SCoT en 2002. Certains de ces documents ont d'ailleurs été finalisés très récemment, permettant aux acteurs communaux de prendre en compte les dernières tendances de développement. La logique retenue par les communes dans la mise en compatibilité des PLUs avec le Schéma de Cohérence Territoriale a été majoritairement axée sur **l'économie d'espace** ; la volonté intercommunale de limiter le mitage a donc été satisfaite. Simplement, ce phénomène a été compensé dans les PLUs (mais également dans la pratique) par des **objectifs importants de densification dans les surfaces constructibles** attribuées.

Ainsi la tendance observée depuis l'application du SCoT situe **10 communes bien au-dessus de l'hypothèse de croissance démographique de 2% indiquée** dans le document d'aménagement de la CCG. Aussi, la plupart des PLUs prévoient un taux de croissance annuel de la population supérieur à 2 % sur la période 2000-2015. L'objectif est donc atteint en matière de densification des centres et d'économie d'espace. Pourtant, à mi-parcours, **l'armature urbaine n'est pas consolidée comme le SCoT l'envisageait**. Suite à la mise en compatibilité des PLUs, les villages ont crû et croîtront plus vite que la ville et les bourgs d'ici à 2015. L'objectif est désormais de déterminer quelle sera précisément cette croissance dans les années à venir.

III. Etude prospective en matière de développement démographique

1. A l'échéance SCoT : 8000 habitants supplémentaires

Face à cette mise en application partielle des objectifs du SCoT, il est impossible d'effectuer un travail de prospective pertinent en prenant en compte uniquement les potentiels établis dans le document de la communauté de communes. L'étude dédiée à l'anticipation des retombées du Projet d'Agglomération peut donc se faire en se basant sur l'évolution constatée sur la période 1999-2006. Aussi, pour y ajouter des données plus en phase avec la réalité des communes, **les potentiels mis en avant dans les PLUs à l'horizon 2015 appuieront ce travail de prospective.**

Afin de résumer tous les éléments évoqués auparavant, le *tableau 1* ci-contre rassemble pour chaque commune les données du Recensement Général de la Population (RGP) de 1999, les estimations pour l'année 2006 effectuées par le Conseil Général de Haute-Savoie (parfois corrigées) et les prévisions du SCoT et des PLUs à l'horizon 2015. Pour plus de clarté et de cohérence avec les différents organismes statistiques, ces chiffres représentent la population sans doubles comptes (psdc). La dernière colonne fournit le potentiel d'accueil des communes de la Communauté de Communes du Genevois à l'horizon 2015 en se basant sur le recensement 2006 et les prévisions PLU. **Entre 2007 et 2015, ce potentiel s'élève donc à environ 8000 habitants.**

En 2015, la population du territoire atteindra probablement les 40 000 habitants (selon les PLUs), soit en seize ans une progression d'environ 13 000 habitants avec un **taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 2,6%**. Ce pourcentage supérieur de 0.6 point à l'hypothèse du SCoT est à la base d'une réelle remise en question de la structuration même du territoire. Aussi, dans l'objectif d'intégration au Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, l'écart existant entre la volonté initiale du SCoT et la réalité de ces dernières années doit pleinement rentrer en considération.

	RGP 99	recensement observatoire 2006	croissance annuelle 99-06	prévision scot (2015)	prévisions plu (2015)	potentiel d'accueil à l'horizon 2015	potentiel d'accueil à l'horizon 2015
	psdc	psdc	pourcentage	psdc	psdc	population supplémentaire	logements supplémentaires (2,1 hab / logt, moy 2006)
St-Julien	9 140	11 111	2,83%	12 272	13 690	2 579	1 228
Beaumont	1 293	<i>1704</i>	<i>4,02%</i>	1 773	1 924	220	155
Collonges	3 120	3383	1,16%	4 374	4 374	991	396
Valleiry	2 197	3044	4,76%	3 007	3 397	353	141
Viry	3 032	3259	1,04%	4 165	3 982	723	289
Vulbens	784	858	1,30%	1 089	1 184	326	130
Archamps	1235	1735	4,98%	1 690	2 290	555	240
Bossey	545	568	0,59%	745	845	277	111
Chênex	365	471	3,71%	500	597	126	50
Chevrier	306	327	0,95%	419	424	97	39
Dingy	395	505	3,57%	540	590	85	34
Feigères	1232	1358	1,40%	1 685	1 628	270	108
Jonzier	511	544	0,90%	699	708	164	66
Neydens	1100	1338	2,84%	1 524	1 524	186	74
Présilly	622	<i>750</i>	<i>2,71%</i>	850	1 211	461	184
Savigny	500	633	3,43%	683	838	205	82
Vers	528	548	0,53%	723	778	230	92
TOTAL	26 905	32 136	2,57%	36 738	39 984	7 848	3 421
gras : chiffres officiels des recensements complémentaires 2005 et 2006							
<i>italique</i> : chiffres récents (2007) parus lors de l'élaboration du PLU							
rouge : données non disponibles. Chiffres repris du SCoT.							

Tableau 1 : Potentiels d'accueil de la CCG en termes de population (source : NB)

2. A l'échéance Projet d'Agglomération : 18 000 habitants supplémentaires

Les estimations effectuées en terme de population à l'horizon 2015 s'appuient sur des projets de développement et des tendances observées récemment. Ainsi, il est tout à fait probable que le chiffre de 40 00 habitants soit atteint dans la période proche de 2015 (en outre, on peut vérifier la probabilité de cette estimation grâce à d'autres travaux réalisés dans le cadre du Projet d'Agglomération).

Considérant ce travail d'analyse du potentiel « population » à l'échéance SCoT, il faut désormais évaluer le taux de croissance démographique entre 2015 et 2030. Pour connaître le nombre de nouveaux habitants sur la communauté de communes en 2030, un taux de **croissance de 2% sera retenu**, et ce, pour plusieurs raisons.

Le taux de croissance de 2,6% observé sur la période 1999-2006 et repris dans l'estimation du potentiel du territoire à l'horizon 2015 **semble quelque peu élevé**. Il faut considérer le fait que le taux de 2,6% ne peut pas rester continuellement à ce niveau élevé. Un territoire à dominante rurale et périurbaine comme la Communauté de Communes du Genevois dispose d'un **potentiel d'accueil de plus en plus réduit** (si l'on s'attache à respecter les enjeux du développement durable et des documents d'urbanisme).

De plus, **le phénomène de rétention foncière** (lié à une volonté des communes ou des propriétaires de conserver des terrains à bâtir) implique que la population ne pourra pas augmenter de manière aussi constante jusqu'à 2030 sur le territoire de la CCG. C'est pourquoi, **le Projet d'Agglomération s'appuie sur une croissance moindre d'environ 2%, qui sera reprise dans cette étude** (même si l'on sait qu'un document de planification n'a pas d'influence sur la limitation de la croissance démographique).

Sur la base de 40 000 habitants estimés en 2015, la Communauté de Communes du Genevois pourrait totaliser environ **50 000 habitants en 2030** (TCAM de 2% et prise en compte du phénomène de rétention). **10 000 nouveaux habitants seront à accueillir sur le territoire entre 2015 et 2030**, soit approximativement **un tiers de la population actuelle** (18 000 entre 2007 et 2030).

IV. Rééquilibrer l'organisation territoriale de la communauté de communes

1. La proposition du schéma d'agglomération : un développement aux nœuds ferroviaires

Le Projet d'Agglomération se base assez largement sur la qualité du couple urbanisme-mobilité. L'objectif est de localiser les potentiels de développement sur les axes de transports publics (train, bus, tramway) afin de désengorger l'agglomération genevoise (et notamment la ville-centre) du trafic automobile, néfaste en termes de pollution, de consommation d'espaces, d'image, de qualité de vie pour les habitants, etc.

Ainsi, le Projet d'Agglomération envisage le développement futur du territoire de la CCG le long de la voie ferrée Bellegarde-Annemasse. Trois villes sont principalement concernées par cette logique : Saint-Julien-en-Genevois, en tant que centre régional, Valleiry et Viry, en tant que centralités locales. Aussi, la liaison Saint-Julien - Genève est privilégiée et fait l'objet de mesures particulières.

Or le Projet d'Agglomération considère que 80% du développement futur¹ de la communauté de communes (population, emplois) doit se faire dans ces centralités reconnues. Plusieurs éléments indiquent que la structuration urbaine proposée par le Projet d'Agglomération (suivant la voie ferrée uniquement) ne semble pas aller dans le sens de cette répartition :

→ A long terme, le potentiel sur Sant-Julien semble assez réduit (1400 à 1500 logements neufs selon le PLU) ;

→ Viry dispose de zones urbanisables mais qui restent malgré tout éloignées du centre-bourg (un pôle autour de la gare ?) ;

→ Valleiry arrivera rapidement à un niveau de saturation en terme de surfaces constructibles (et donc de nouveaux logements).

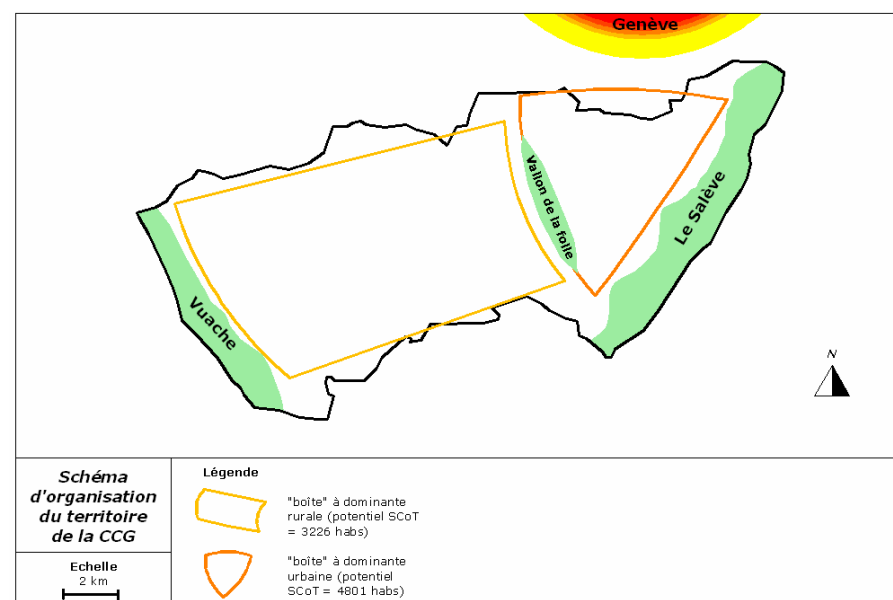
En conclusion, on peut affirmer que cette localisation des pôles de développement ne correspond pas véritablement à un objectif réaliste. De plus, l'axe de développement proposé n'est pas forcément le plus pertinent. Il est donc nécessaire de présenter un schéma combinant réalité du développement et concept urbanisme-mobilité.

2. Une nouvelle proposition « technique » de la Communauté de Communes du Genevois

Pour fournir une approche plus sensible des enjeux du territoire intercommunal, certaines étapes sont obligatoires : le travail d'analyse cartographique (SCoT, PLUs), la connaissance approfondie des différentes communes du genevois et l'observation des dernières tendances locales de développement. En s'appuyant sur ces outils, on peut imaginer une organisation territoriale, reprenant en partie les orientations du Projet d'Agglomération, et qui structure l'espace selon une armature urbaine plus cohérente.

¹ Initialement de 90%, le pourcentage a été ramené à 80% étant donné le caractère rural du territoire

Ainsi, deux entités se dessinent clairement sur la Communauté de Communes du Genevois : l'une à dominante urbaine et proche de Genève, l'autre à dominante rurale, plus isolée du dynamisme genevois. Aussi, les enveloppes sont **délimitées par « l'espace remarquable » du Vallon de la Folle**. Il semble que ces deux « boîtes » peuvent faire naître un nouveau concept d'organisation territoriale. Prenant symboliquement la forme d'une flèche ascendante (cf. carte 2 ci-dessous), cette conception peut répondre aux enjeux du Projet d'Agglomération.



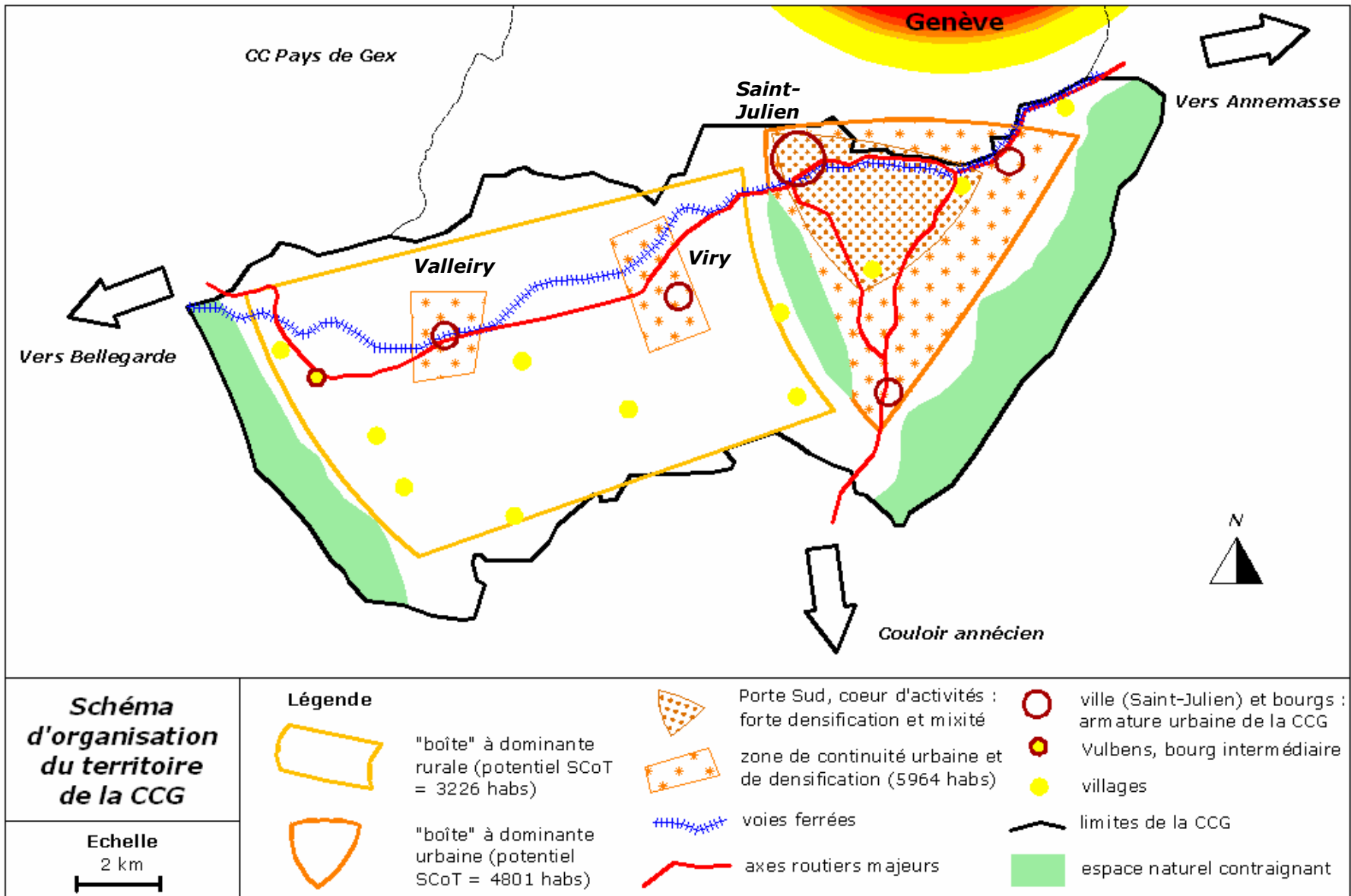
Carte 2 : un nouveau concept (source : NB)

Bien que plus réduite en terme de surface (environ 1/3 de la CCG), la « boîte » à dominante urbaine serait en mesure d'accueillir environ 62% de la population nouvelle du territoire à l'horizon 2015.

L'évolution de la carte « conceptuelle » proposée auparavant donne par la suite **une définition plus précise de l'armature urbaine envisagée pour la communauté de communes**. Sur la *carte 3* ci-contre, le triangle urbain proposé est agrémenté en son sein d'une **zone de forte densification : la Porte Sud de Genève**. Cet espace de projet, né en même temps que la communauté de communes, est constitué de trois pôles, dont deux à vocation essentiellement économique : le site d'Archamps et Cervonnex/Les Envignes. La ville de Saint-Julien, troisième localité de Porte Sud, est le pôle d'échanges multimodal nécessaire à l'activité économique d'un tel projet.

Aussi, **l'ensemble du triangle profitera d'une zone de continuité urbaine et de densification** dont l'objectif sera d'accueillir les nouvelles zones constructibles pour les logements et les activités. La structuration de cette entité se résume donc à la **combinaison d'un espace urbain** (Saint-Julien) **et d'un espace périurbain** (les autres communes du triangle). Egalement concernées par cette volonté de restreindre l'urbanisation sur des espaces dont la vocation urbaine se dessine, Viry et Valleiry seront considérées comme de **véritables pôles de développement**. Situées sur la voie ferrée Bellegarde-Annemasse, les deux communes disposent d'un axe fort de transport public.

Il est donc maintenant intéressant de voir si cette organisation territoriale peut répondre à l'objectif du Projet d'Agglomération de concentrer 80% du développement dans les centralités urbaines. En ajoutant **les potentiels du « triangle urbain », de Viry et de Valleiry** à l'horizon 2015, on s'aperçoit que ces zones peuvent accueillir environ **6000 habitants entre 2007 et 2015**, soit 75% du développement total du territoire intercommunal sur cette période. On peut donc imaginer que **cette organisation territoriale permettra de faire tendre ce pourcentage vers 80 % entre 2007 et 2030**.



Carte 3 : Proposition d'armature urbaine pour le territoire intercommunal (source : NB)

3. Evaluation de la proposition à l'horizon 2030 (Projet d'Agglomération)

Dans un premier temps, cette armature urbaine permettrait de **renforcer la structuration du pôle central Porte Sud de Genève** à travers une densification et une multifonctionnalité de l'espace. N'étant pas véritablement considéré comme un pôle unique de développement du Projet d'Agglomération, cette zone moteur du développement de la CCG pourrait réintégrer le processus transfrontalier en mettant en avant la mixité des fonctions (ce qui semble déjà être le cas pour Cervonnex) et le potentiel de développement en matière de transport en commun.

Ainsi, il serait possible de répondre aux objectifs du Projet d'Agglomération, aussi bien en termes de pourcentage de développement que de structuration urbaine. Il faut ajouter que cette organisation territoriale donne **plus de poids à l'aspect trame verte et paysage**, fortement lié à l'identité du Projet d'Agglomération (et mis en avant dans le SCoT). En effet, la volonté de limiter la dispersion de l'habitat (« le mitage ») va dans le sens d'une plus grande maîtrise de l'urbanisation qui ne peut être viable que si elle est organisée et anticipée. A ce titre, il est important de souligner **le rôle décisif des villages**, comme lieux d'habitat de qualité **capables de lutter contre l'étalement urbain** (facteur de nombreux déplacements contraires aux enjeux du développement durable).

Cependant, une difficulté risque de naître suite à la proposition de faire de Porte Sud un secteur de développement prioritaire. En effet, le SCoT préconisait la mise en place d'une Zone Agricole Protégée (ZAP) sur le plateau agricole de Neydens. Cet outil a fait l'objet d'un travail long et minutieux avec les communes concernées : Saint-Julien, Neydens et Archamps. Le périmètre récemment retenu (document de travail) posera le problème de la viabilité de la réflexion sur la densification de l'espace Porte Sud.

Pour fonctionner en cohérence avec le Projet d'Agglomération, ce schéma répond à l'ambition des acteurs de promouvoir les déplacements en transports publics. En effet, pour rendre le système viable sur un territoire dont la seule ville dense est Saint-Julien, il est nécessaire de densifier d'autres zones, pourvues en logements (notamment sociaux) et en activités (cf. partie II).

Concrètement, entre 2015 et 2030, il serait possible grâce à cette organisation d'accueillir en répondant aux objectifs « Projet d'Agglomération » :

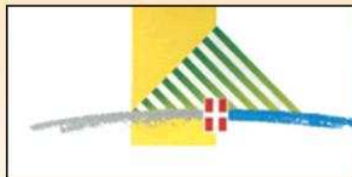
→ **8000 habitants dans la zone « urbaine »** comprenant le triangle urbain, Viry et Valleiry (14 000 entre 2007 et 2030) ;

→ **2000 habitants dans la zone « rurale »** (4000 entre 2007 et 2030).

Ces données constituent les hypothèses hautes de croissance démographique (50 000 habitants en 2030). Cependant, les dernières tendances de développement sont nettement supérieures à celles envisagées dans les documents de planification de type SCoT et PLUs. Il est donc plus prudent de **considérer le dynamisme de l'agglomération genevoise comme un paramètre qui va difficilement s'atténuer**. Dès lors, la question est de savoir **comment le territoire peut organiser cette croissance** et notamment de quelle manière les enjeux de mobilité et de développement économique vont s'intégrer à cette réflexion.



DES ÉLÉMENTS QUI RENFORCENT CE NOUVEAU SCHÉMA



*« Composer le futur du territoire en proposant
une réflexion sur les enjeux de mobilité,
d'économie et d'urbanisation. »*

DES ELEMENTS QUI RENFORCENT CE NOUVEAU SCHEMA

I. Une mobilité adaptée aux nouveaux enjeux de l'agglomération

Pour fonctionner en cohérence avec le Projet d'Agglomération, le **schéma présenté répond à l'ambition des acteurs de promouvoir les déplacements en transports publics**. En effet, pour rendre le système viable sur un territoire dont la seule ville dense est Saint-Julien, il est nécessaire de densifier d'autres zones, pourvues en logements (notamment sociaux) et en activités (cf. partie II).

Grâce à cette organisation territoriale, il sera donc possible de construire **un réseau de mobilité respectant les enjeux du Projet d'Agglomération**, et répondant aux besoins des territoires. Cette partie évoque les questions importantes de mobilité sur la communauté de communes en lien avec cette nouvelle organisation.

1. Les éléments du SCoT

Pour optimiser les déplacements, une des orientations majeures du SCOT de la CCG adopté en 2002 vise à renforcer l'armature urbaine du territoire au profit des centralités les plus importantes et à enrayer le phénomène de dispersion de l'habitat vers les villages. L'objectif étant de permettre, à terme, la mise en place d'un transport public viable dans un territoire à l'urbanisation particulièrement diffuse. Au-delà de cette orientation fondamentale dont les effets ne pourront être perceptibles que sur le long terme, le SCOT retient un certain nombre de projet ou d'orientations pour le court et le moyen terme :

→ La gare de Saint-Julien est définie dans le SCoT comme un **futur pôle d'échanges multimodal à vocations urbaine et régionale**. Ce projet structurant pour la communauté de communes, mais également pour l'agglomération genevoise, est inscrit dans la première phase de réalisation du SCoT (échéance 2007) : une première étude conduite par la ville avec la Région, le Département et la Communauté de Communes a d'ailleurs été réalisée et a permis de préciser l'aménagement de ce pôle qui doit permettre l'arrivée du futur **transport en commun en site propre** (TCSP). Une autre réflexion est également en cours pour préciser l'accessibilité à ce pôle et son statut dans la ville (étude de requalification de la RD 1206).

→ Le SCoT préconise également la réservation d'une emprise pour la réalisation du TCSP vers Genève. La section française du TCSP a été prise en compte dans le projet de PLU de la commune et offre maintenant à la Communauté de Communes du Genevois l'opportunité d'une opération transfrontalière structurante

→ Le SCoT affirme la nécessité de préserver la **possibilité de doubler la voie unique RFF** (Réseau Ferré de France) existante entre Bellegarde et Annemasse. Cette option a été prise en compte dans tous les PLUs concernés qui se sont mis en compatibilité avec le SCoT. La valorisation recherchée de cette ligne du pied du Salève devrait contribuer au renforcement de la desserte des gares de Valleiry et de Saint-Julien et permettre le renforcement de ces deux pôles urbains. A long terme, le SCoT envisage également de réactiver la « fonction voyageurs » des gares de Viry et d'Archamps/Collonges. Dans tous les cas, le SCoT préconise l'aménagement de P+R (parkings relais) à proximité des gares, demande prise en compte par les communes concernées (P+R réalisé à Valleiry et en projet à St-Julien).

En matière d'offre routière, le SCOT a contribué à une meilleure hiérarchisation du réseau, lui-même appuyé sur l'armature urbaine retenue (Ville, bourgs, villages). Un des éléments important de cette hiérarchisation est le projet de déviation de la commune de Viry servant d'accès à un nouveau diffuseur sur l'A40 (voir la justification plus loin)

En matière de mobilité douce, le SCoT préconise la mise en place d'un maillage dans les zones urbaines et dans les extensions à venir. Il préconise également la sécurisation des itinéraires cyclables.

L'ensemble de ces orientations a été repris dans l'avant-projet du Projet d'Agglomération.

2. Une dynamique nouvelle engagée autour de l'ambition du Projet d'Agglomération

La **mobilité est un des enjeux majeurs** (l'enjeu majeur ?) de la démarche de coopération transfrontalière. L'enquête réalisée en 2005 atteste que la mobilité transfrontalière s'est globalement fortement accrue : tous modes de déplacement confondus, près de 500 000 personnes entrent ou sortent chaque jour du canton de Genève, soit 32 000 de plus qu'en 2002 (et dont 45% concernent la Haute-Savoie).

Le concept urbanisation-mobilité du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois découle directement de ce constat et tente de mieux organiser les déplacements de personnes au sein de l'agglomération. Sur le territoire, le projet transfrontalier reprend et affine les propositions du SCoT évoquées auparavant.

En se référant à la proposition technique d'organisation territoriale présentée précédemment, il est possible d'établir un diagnostic des besoins du territoire en terme de mobilité. Sur la base des 50 000 habitants estimés en 2030, il est nécessaire de prévoir quelles seront les conséquences de ce développement démographique sur les réseaux de transport (notamment de transports publics).

Deux axes structurants marquent le territoire de la CCG et se croisent à Saint Julien (ceux mis en exergue dans le schéma du Projet d'Agglomération) :

→ Axe nord-sud. Le renforcement du lien entre le pôle régional de Saint-Julien et Genève constitue un enjeu majeur pour

l'agglomération. Cet axe se prolonge sur l'axe historique entre l'agglomération genevoise et le Sillon Alpin et est actuellement le support de développement du territoire de la CCG.

→ Axe est-ouest. Pour assurer le lien avec les autres pôles de l'agglomération (notamment pour les migrations pendulaires), la valorisation de la « ligne RER du Salève » est essentielle. De même, cet axe permet de relier la CCG au reste du territoire national avec les liaisons grandes lignes vers Paris et le sud de la France via Lyon et Bellegarde.

Le fonctionnement du territoire intercommunal est effectivement fortement lié à cette structuration. Pour autant, il convient de prendre en compte les enjeux de l'ensemble du territoire.

a. Des projets qui s'accordent aux objectifs du Projet d'Agglomération

La liaison Saint-Julien - Genève représente l'enjeu majeur du développement du territoire de la communauté de communes. Outre la symbolique affichée par le rapprochement entre les deux villes, l'arrivée d'un transport en commun en site propre (TCSP) devrait confirmer le rôle régional de Saint-Julien. Avec ce projet, les habitants de la ville disposeront d'une offre plus régulière que la ligne D actuelle. A terme, la liaison sera prolongée jusqu'à la gare (pôle multimodal) permettant ainsi un lien renforcé entre l'agglomération transfrontalière et le territoire de la CCG.

C'est pourquoi l'amélioration de l'accessibilité du pôle gare de St-Julien est toujours en réflexion, en parallèle au renforcement de l'offre en transports. Aujourd'hui, le quartier de la gare doit se structurer et trouver un lien avec le centre ville. Progressivement, il conviendra de prévoir le rabattement du réseau de transport en commun (TC) urbain et périurbain sur le pôle de la gare. L'amélioration de la desserte RER, la réalisation des parkings-relais et la connexion du réseau actuel (ou en projet) des mobilités douces **contribueront à l'attractivité du pôle gare et de Porte Sud** et favoriseront le report modal recherché.

Aussi, d'autres points évoqués par le Projet d'Agglomération viennent renforcer les orientations prises par la Communauté de Communes du Genevois :

→ Le transport en commun dans Porte Sud

L'objectif est de mettre en place une desserte renforçant l'existant et permettant de relier les différents sites d'activités ou d'habitat au pôle de la gare en rabattement sur le TCSP et sur le RER.

→ Le transport dans la partie rurale du territoire

Dans les zones moins denses, la Communauté de Communes du Genevois souhaite mettre en place un transport à la demande (TAD) pour lequel elle a entrepris une démarche active. Plus souple, ce type de service constituera une première étape vers la mise en place d'un réseau régulier. Un rabattement sur les gares sera recherché chaque fois qu'il présentera un intérêt et une pertinence.

→ La ligne RER du Salève (Annemasse-Bellegarde)

Cette voie joue un rôle important pour la structuration de l'interface gare. Avec le cadencement, la Région Rhône-Alpes a déjà renforcé l'attractivité de cette ligne notamment pour les utilisateurs de Valleiry. De plus, la commune vient d'accroître de façon importante la capacité du P+R à proximité de la gare, ce qui va également contribuer à favoriser l'utilisation de la ligne. Indirectement, la question des grandes lignes est ainsi également prise en compte.

Une réflexion sur les gares de Viry et Collonges-Archamps doit encore être menée pour évaluer l'intérêt d'un transport de voyageurs entre ces communes et le pôle régional.

→ Le transport individuel motorisé (TIM)

Les efforts porteront notamment sur le développement de parkings-relais (positionnement, dimensionnement, accessibilité, cf. étude GLCT en cours) et sur des mesures visant progressivement à prioriser les transports en commun en terme d'affichage.

→ Les mobilités douces

La desserte de la centralité régionale de Saint-Julien ne peut faire l'impasse sur les modes doux de déplacement. Partie intégrante du Projet d'Agglomération, ce travail met à jour quelques difficultés :

- La trame rurale fortement prégnante sur le territoire intercommunal est davantage favorable à des circuits VTT qu'à la définition d'un réseau cyclable fonctionnel ;

- La distance relativement importante séparant Genève et Saint-Julien (et à plus grande échelle la CCG) limite l'usage de la bicyclette sur ce parcours (et encore plus des cheminements piétons).

En dépit de ces contraintes, des pistes cyclables devront être aménagées entre les communes les moins éloignées (Viry, Neydens, Archamps) et le centre régional, ainsi que sur tout le territoire de Porte Sud où les distances, la topographie et les développements futurs favoriseront les mobilités douces (Cf. fiche de travail mobilité douce, annexe ?).

b. Des questions qui restent en suspens

Même si la problématique de la mobilité est très largement prise en compte par le Projet d'Agglomération, certaines difficultés du territoire ne trouvent pas de véritables solutions dans la démarche transfrontalière :

→ Mobilité dans Porte Sud

L'aménagement du territoire sur les trois communes de Saint-Julien, Archamps et Neydens (« Porte Sud de Genève ») est un enjeu majeur pour la CCG et pour l'agglomération. Ce secteur situé

sur l'un des axes de développement de l'agglomération, ne bénéficie aujourd'hui que d'une desserte TC peu efficace. Outre les réflexions concernant la prolongation de l'axe Genève/Saint Julien vers Cervonnex et les Envignes (centre de loisirs Migros), de nouvelles liaisons devront également être proposées entre Saint Julien et le site d'Archamps (principes de liaisons TC). Actuellement, la densité d'emplois ne permet pas la mise en place d'une desserte efficace, mais le développement de cette zone (tel qu'inscrit dans le schéma d'aménagement) devrait encourager tout projet d'alternative à la voiture. Sur Porte Sud, l'offre en transports devra être développée en relation avec le développement économique et l'habitat.

Avec la mise en place de la ZAP, le problème de la densification de la zone Porte Sud risque d'être posé. Directement lié à cette densification, le renforcement de la mobilité dans le périmètre sera dépendant des évolutions de la structure urbaine de la zone (et d'une prise en compte des enjeux agricoles).

→ Traversée des douanes

L'autre enjeu fort pour le territoire intercommunal et pour l'agglomération sud reste le nombre des passages routiers aux différentes douanes. Ces passages posent des problèmes récurrents en terme de qualité de vie, de sécurité, de pollutions diverses pour les habitants des villages traversés.

Face à cette difficulté, le projet d'agglomération propose une seule porte d'entrée routière et TC sur la commune de St-Julien. Cette concentration des flux de tout mode et de toute nature (transit et local) n'apparaît ni opportune ni réaliste. On ne peut pas considérer que les douanes de Bardonnex (autoroutière) et de Perly (dont l'accessibilité est très réduite du fait de la traversée de Saint-Julien) puissent être une réponse appropriée aux besoins de mobilité existants sur les 25 km de frontière.

Le projet d'agglomération devrait donc contribuer à éclairer cette problématique pour laquelle le SCOT et les élus du territoire ont souhaité apporter un début de réponse avec le projet d'un diffuseur sur l'A40 à Viry ; cet échangeur renforcerait le rôle

structurant de l'autoroute en rabattant sur cet axe les flux issus de l'ouest (RD 1206 et RD 992). Il permettrait également de préserver les communes frontalières d'une partie du transit tout en contribuant à la hiérarchisation des douanes. Cette réponse partielle devrait être complétée par une réflexion complémentaire au sein de l'agglomération.

→ Rôle de Viry (chef-lieu/zone d'activités)

Le développement de l'habitat sur la commune de Viry, qui possède encore un potentiel important aux portes de l'agglomération, doit être pris en compte. Toutefois, l'extension du chef-lieu en direction de la ligne RER ne doit pas se faire au détriment du projet urbain. En effet, le bourg de Viry ne gagnerait pas nécessairement à « s'étirer » jusqu'à la gare pour répondre aux objectifs de développement prioritaire sur les axes TC existants. La poursuite de cet objectif risquerait de mettre en cause la densité, la fonctionnalité et la qualité du bourg :

- Le chef-lieu actuel est en effet assez éloigné de la gare (1 km environ), soit quatre fois la distance entre cette gare et celle de Saint-Julien. La question est de savoir si les habitants du chef-lieu iront à pied ou à vélo jusqu'à la gare pour prendre un RER sur 4 km, dont la fréquence restera faible ;

- La gare assure actuellement une fonction de fret, qui peut être renforcée grâce au potentiel existant autour de la gare en terme de surfaces (utilisables à des fins logistiques ou industrielles) ;

- La gare est située sur l'axe Bellegarde/Annemasse alors que la majorité des déplacements est orientée Nord/Sud (vers Genève).

Il y aurait donc lieu de porter une attention particulière sur ce secteur et de déterminer autour de quelles fonctions pourrait se développer l'espace entre la gare et le chef-lieu, sachant que les activités logistiques et industrielles sont pressenties depuis de nombreuses années et que la CCG reçoit régulièrement des demandes pour cet espace.

→ Le fret

Les demandes reçues par la Communauté de Communes pour la gestion du fret et de la logistique sur la zone d'activités de Viry attestent de la nécessité de développer une approche de cette thématique au sein du projet d'agglomération ; comment garantir à long terme, l'approvisionnement du bassin de vie autrement que par poids lourds ?

→ Les liaisons tangentielles

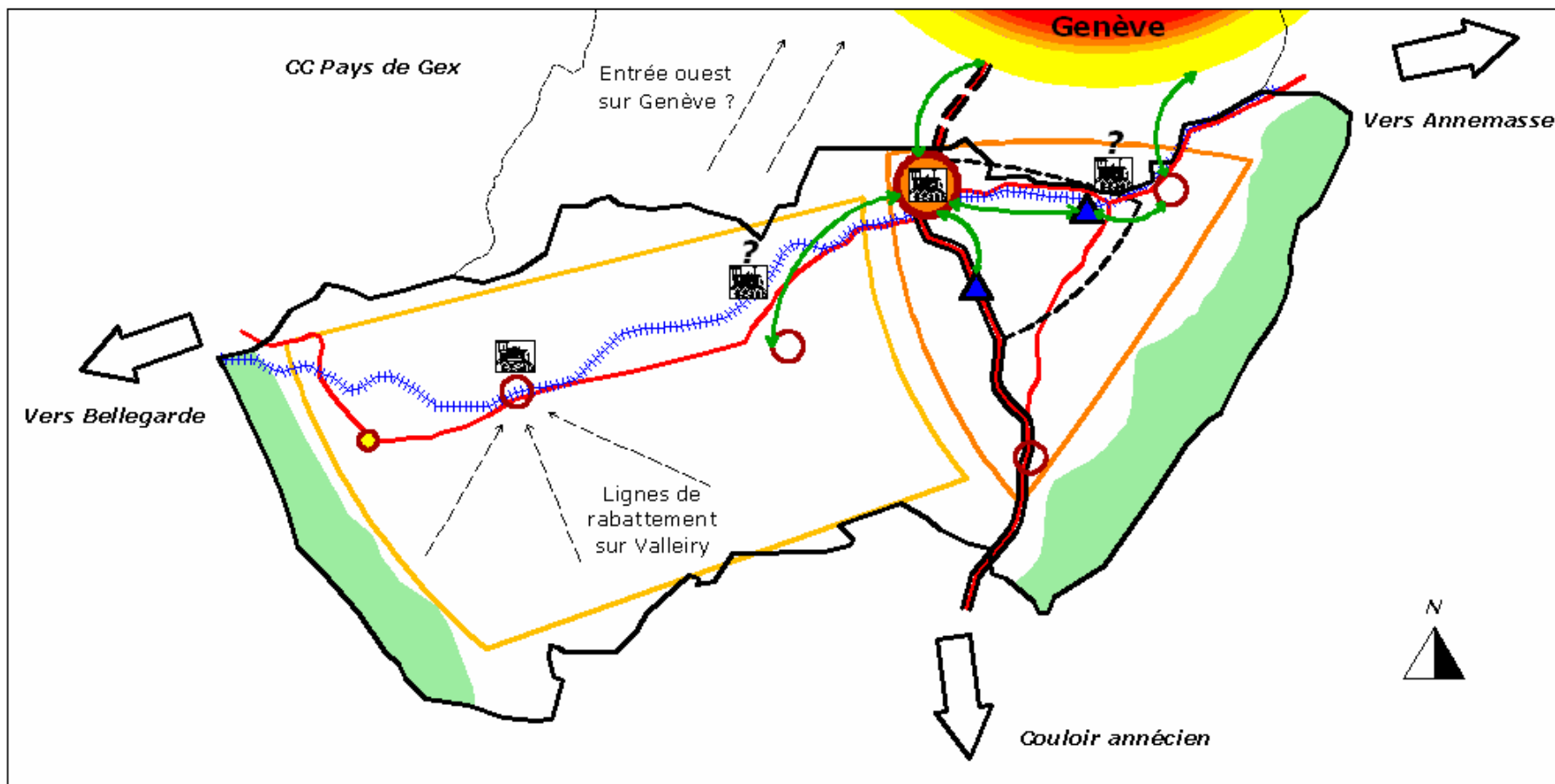
Les liaisons tangentielles entre St-Julien et Annemasse s'effectuent par voie routière, autoroutière et ferrée. La majeure partie d'entre elles est autoroutière, or la gratuité de l'autoroute entre Saint-Julien et Annemasse ne devrait plus être garantie au-delà de 2015. Les conséquences d'un tel changement pour le fonctionnement du sud de l'agglomération pourraient donc être étudiées dans le cadre du projet en cours.








→ L'arrivée de l'A 41

L'arrivée de l'A41 influera obligatoirement sur le fonctionnement du territoire et rapprochera l'agglomération genevoise d'Annecy avec des conséquences que les différentes collectivités ont tenté d'évaluer. Toutefois, la fin des travaux en décembre 2008 ne devrait pas coïncider avec une avancée de la réflexion concernant la pertinence d'un P+R à Bardonnex (mise en place de lignes TC, pertinence de cette localisation, conditions d'implantation, financement...).

Le Projet d'Agglomération transfrontalière est une opportunité pour la Communauté de Communes du Genevois de **revisiter son SCOT** à la lumière des développements constatés depuis son adoption en 2002 et dans le cadre d'un regard élargi. Ce projet suscite de **nouvelles interrogations sur des problématiques** dont la prise en charge ne pourra être que plus complète et plus efficace, particulièrement dans le domaine de la mobilité, **très dépendant du contexte transfrontalier.**

Aussi, le schéma d'organisation territoriale proposé dans la première partie imposera la prise en compte de ces problématiques de mobilité. En effet, les mesures engagées en matière de maîtrise de l'étalement urbain ou de limitation du mitage font partie des solutions aux problèmes de déplacement. **Une redéfinition de la politique de mobilité du territoire va de pair avec une meilleure structuration urbaine.**



<p>Concept mobilité sur le territoire à l'horizon 2030</p>	<p>Légende</p>		
<p>Echelle 2 km</p> 	<p> "boîte" à dominante rurale</p> <p> "boîte" à dominante urbaine</p>	<p> futur pôle multimodal de Saint-Julien</p> <p> zones d'activités à desservir</p> <p> gares existantes</p> <p> gares potentielles dont le statut est à définir</p>	<p> concept de mobilité douce</p> <p> futur tracé TCSP entre Genève et Saint-Julien</p> <p> transport public à renforcer</p> <p> ligne de TC à étudier</p>

II. Une organisation équilibrée du développement économique

1. Réduire la dépendance du territoire à Genève

a. A l'échéance SCoT

L'hypothèse retenue est l'augmentation d'environ 50% des emplois existants, soit **3000 emplois supplémentaires entre 2002 et 2015**. Cette hypothèse de création est fixée par référence à celle de la croissance démographique (2%) qui, nous l'avons vu, est en deçà de la réalité observée en 2006. En considérant cette prévision, il est désormais intéressant de savoir quel est le potentiel de développement du territoire en matière d'emplois (échéance SCoT).

En 1999, le territoire compte environ 7000 emplois (dont 75% dans le secteur privé). En 2006, les estimations effectuées par le Conseil Général 74 indiquent un chiffre de 8370 emplois sur la communauté de communes. Le taux de **croissance est donc de 2,6%** depuis 1999. On peut donc affirmer que si cette tendance se poursuit, **l'objectif du SCoT de voir apparaître 3000 nouveaux emplois sera atteint** avec 10 545 emplois en 2015. Cependant, rien ne peut venir garantir ou démentir la continuation de ce développement jusqu'en 2015.

b. A l'échéance Projet d'Agglomération

Il semble encore plus délicat de définir le potentiel d'emplois du territoire à l'horizon 2030. Tout d'abord, les données dont les services techniques de la communauté de communes disposent restent des estimations (emplois 2006 notamment), ensuite, il apparaît clairement que le développement économique appartient pour beaucoup à des fluctuations conjoncturelles.

Cependant, il peut être intéressant de donner des estimations capables d'indiquer la direction à prendre pour la CCG dans la dynamique Projet d'Agglomération. En considérant que les 10 000

emplois seront dépassés sur le territoire en 2015, comment savoir quelle sera la croissance d'emplois jusqu'à 2030 ?

→ En se basant sur la dernière tendance observée (1999-2006), le nombre d'emplois serait situé en 2030 aux alentours de 13 000 ;

→ Le Projet d'Agglomération voit lui tout aussi large puisqu'il envisage un renforcement de ce taux et une fourchette de 15 000 à 18 000 emplois sur le territoire.

Il semble d'ores et déjà que cette tendance aura du mal à se poursuivre de manière continue, tant les zones activités économiques du territoire éprouvent des **difficultés à attirer les investisseurs et les entreprises face à la concurrence suisse** (exemple du site d'Archamps). Bien sûr, l'ambition du projet d'agglomération est de promouvoir un développement économique « multipolaire, concerté et solidaire ». Pourtant, même si l'objectif de rééquilibrer les forces économiques entre les deux pays est atteint, l'augmentation du nombre d'emplois n'en sera pas obligatoirement la conséquence.

2. Des zones d'activités à promouvoir face à l'attractivité genevoise

a. A l'échéance SCoT

En terme de spatialisation, le SCoT ne définit pas précisément la localisation de ces emplois (simplement l'objectif global de 3000 nouveaux postes). Le projet Porte Sud joue clairement un rôle majeur : les deux zones d'activités, Cervonnex/Les Envignes et le site d'Archamps, détiennent les plus gros potentiels d'accueil. Aussi, Viry et Valleiry sont, grâce à leurs surfaces disponibles près des gares (particulièrement à Viry), caractérisées comme des pôles importants de développement. **Tous ces espaces** qui correspondent finalement à la zone de densification prévue (urbaine et périurbaine) dans la proposition technique d'organisation territoriale **représentent ¾ des emplois de la CCG** en 2006.

En 2002, le SCoT précisait **l'existence de 150 hectares (ha) de zones d'activités** et prévoyait à l'horizon 2015 de les doubler pour **atteindre un total de 300 ha**.

Un travail réalisé par la Maison de l'Economie Développement du Genevois Haut-Savoyard (MED) durant l'été 2007 propose une image quelque peu différente du potentiel en terme de zones d'activités économiques. Concernant la Communauté de Communes du Genevois, la **surface occupée actuellement par ces zones est évaluée à 141 hectares** (chiffre proche de celui indiqué dans le SCoT). L'organisme estime que **le territoire intercommunal dispose encore de 131 ha de surfaces disponibles**. Il faut malgré tout considérer que le calcul de ces potentiels ne prend pas en compte la possibilité de voir un jour apparaître du logement sur ces zones (notamment sur Archamps et Cervonnex). En se basant sur ces données, le travail de prospective à accomplir à l'horizon 2030 (Projet d'Agglomération) permettra de définir la tendance future en terme de développement économique.

Le *tableau 2* ci-contre offre le détail de l'étude effectuée par la MED. On voit clairement quels sont potentiellement les futurs (et parfois déjà existants) pôles de développement économique du

territoire : le site d'Archamps, Cervonnex/Les Envignes et Saint-Julien en Genevois, **les trois espaces intégrés à Porte Sud de Genève**.

b. A l'échéance Projet d'Agglomération

L'action prioritaire pour le Projet d'Agglomération consiste à élaborer une politique de pôles de développement économique. Ces zones, desservies par les transports publics, doivent permettre à l'agglomération de maîtriser le développement des activités et d'équilibrer la croissance de l'économie sur l'ensemble de l'agglomération.

Le schéma d'aménagement PAFVG laisse apparaître la localisation de quelques espaces d'intérêt économique sur le territoire intercommunal. En tant que **centre régional, Saint-Julien est reconnu comme un pôle économique fort du territoire**. Le potentiel existant autour de la gare donne un atout indéniable à la ville et au territoire « Porte Sud de Genève ». Les centralités locales, dont font partie Valleiry et Viry, ont également une vocation économique dans le Projet d'Agglomération.

Aussi, les deux zones d'activités de Porte Sud de Genève sont mises en valeur dans le schéma d'agglomération : le site d'Archamps et Cervonnex/Les Envignes. La première est considérée comme une nouvelle centralité relativement dense en activités, même si la localisation du pôle a longtemps été controversée, tant les infrastructures en transports publics sont inadaptées. La deuxième zone est quant à elle aujourd'hui située dans l'axe de développement Genève - Saint-Julien. Fort de cette localisation, l'espace est également défini dans le schéma comme une nouvelle centralité où cohabitent logements et emplois.

NOM ZAE (1,2)	VOCATION PRIMAIRE (1,2)	VOCATION SECONDAIRE (1,2)	COMMUNE (1,2)	SURFACE OCCUPEE ACTUELLE (ha) (1)	SURFACE DISPOSEE + EXTENSION PREVUE (ha) (2)	SURFACE TOTALE (ha) 2030	NB.EMPLOIS ACTUELS (1)	NOMBRE D'EMPLOIS PREVUS HORIZON 2030(2)	EMPLOI TOTAL 2030	VARIATION
LA CAPITALE	SERVICES AUX ENTREPRISES	COMMERCE	ARCHAMPS	1,75	0	1,75	35	0	35	0
SITE D'ARCHAMPS	SERVICES AUX ENTREPRISES	INDUSTRIE	ARCHAMPS	50	35	85	1500	2340	3840	(+)156 %
JUGE GUERIN	INDUSTRIE		BEAUMONT	4,5	0,5	5	40	30	70	(+)75%
LA DRIZE	CONSTRUCTION	SERVICES	COLLONGES SOUS SALES	5	0	5	200	0	200	0
AU CHARBONNIER	INDUSTRIE	CONSTRUCTION	FEIGERES	2	4	6	30	190	220	(+)633,3%
PRE VIORINE	CONSTRUCTION	SERVICES	NEYDENS	2	0	2	173	0	173	0
LES ENVIGNES	SERVICES AUX PARTICULIERS		NEYDENS	8	0	8	25	0	25	0
MIGROS CENTRE LOISIRS	SERVICES AUX PARTICULIERS	COMMERCE	NEYDENS	0	6	6	0	250	250	
GRANDS PRES	INDUSTRIE	SERVICES	PRESILLY	3,7	4	7,7	15	192	207	(+) 1280%
LE VIADUC	LOGISTIQUE		SAINT JULIEN EN GENEVE	1,5	3,5	5	40	20	60	(+)50%
CERVONNEX			SAINT JULIEN EN GENEVE	0	40	40	0	2400	2400	
LES MARAIS	INDUSTRIE		SAINT JULIEN EN GENEVE	8,4	1,6	10	200	65	265	(+)32,5%
SOUS LE PUY	COMMERCE	SERVICES	SAINT JULIEN EN GENEVE	2	3	5	57	85	142	(+)149,1%
LES VIEUX MOULINS	COMMERCE		SAINT JULIEN EN GENEVE	5,5	0,5	6	100	20	120	(+)20%
GRAND PRES ET ACQUEDUC	LOGISTIQUE		VALLEIRY	15,1	10,4	25,5	140	70	210	(+)50%
LES PIECES COURTES	COMMERCE		VALLEIRY	4,9	3,6	8,5	40	30	70	(+) 75%
LES BOSSIERES	SERVICES AUX ENTREPRISES	CONSTRUCTION	VERS	2,2	0,1	2,3	10	5	15	(+)50%
GRANDS CHAMPS SUD	LOGISTIQUE		VIRY	13	7	20	75	40	115	(+)53,3%
LES TATTES	CONSTRUCTION	SERVICES	VIRY	6,3	4	10,3	30	240	270	(+)800%
LES GRANDS CHAVANON	MIXTE		VULBENS	5	8	13	58	480	538	(+)827,6%
TOTAL CCG				140,85	131,2	272,05	2810	6457	9225	(+)228,29%
(1) ZAE actuelles	(2) ZAE en devenir									
	Extension									
	Création									
	Extension possible									

Tableau 2 : Les travaux effectués par la MED en matière de zones d'activités économiques (source : MED)

3. Proposition technique en matière de développement économique

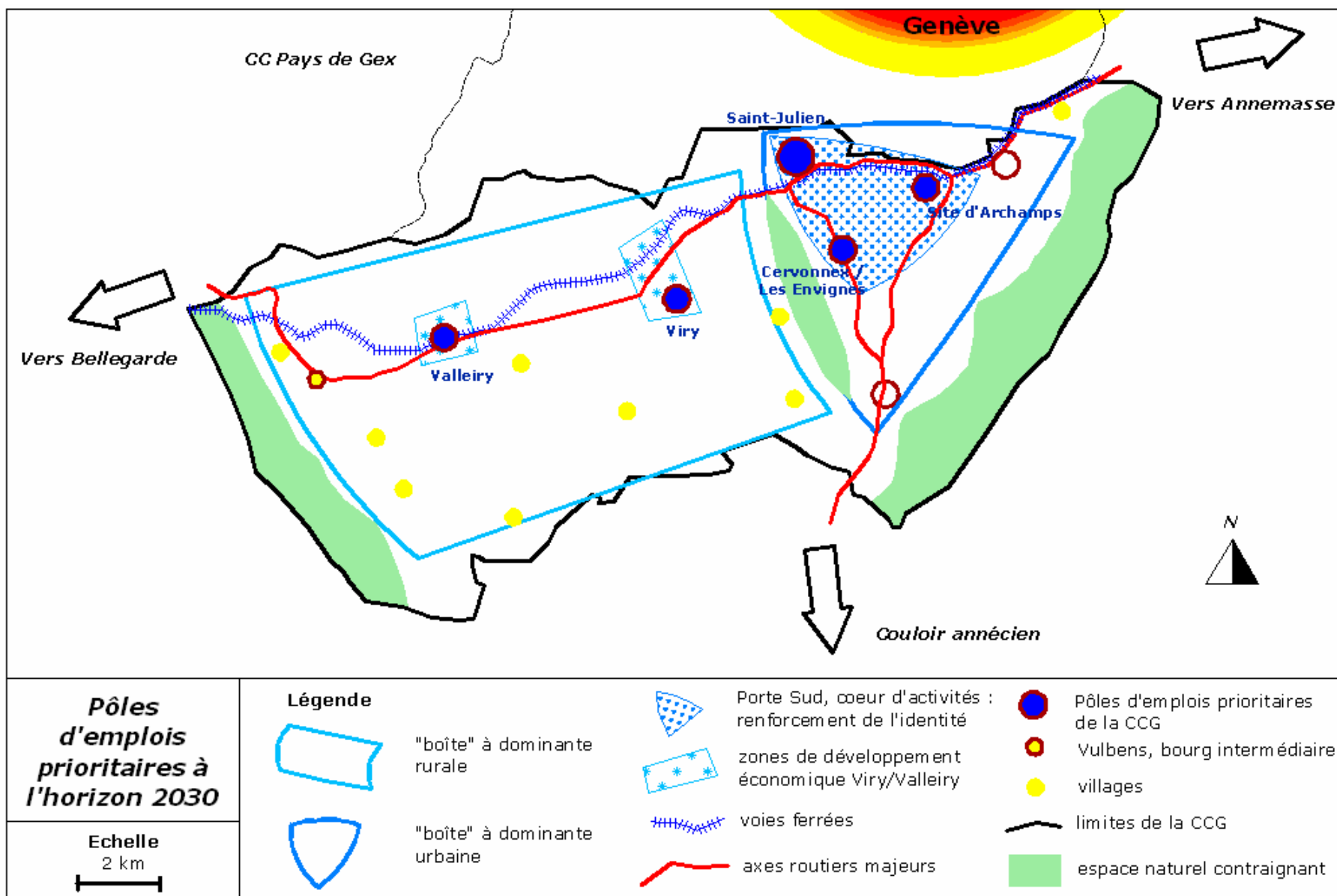
En ce qui concerne Porte Sud, l'objectif est de donner à l'espace la légitimité d'apparaître en tant que **pôle unique de développement, moteur de l'action économique du territoire**. Aujourd'hui, le projet d'agglomération reconnaît les trois pôles (Saint-Julien, Cervonnex et Archamps) de manière indépendante (bien que l'axe de développement Saint-Julien – Cervonnex soit visible sur le schéma). En effet, le projet Porte Sud n'est jamais cité dans les pôles majeurs de développement du territoire et la carte ne montre pas une entité commune au sein de cet espace.

Bien que la Communauté de Communes du Genevois souhaite renforcer l'identité de Porte Sud indépendamment de la mise en place du Projet d'Agglomération, nul ne peut nier que le développement futur de la zone se fera en cohérence avec la démarche transfrontalière. Aujourd'hui, le site d'Archamps subit la concurrence genevoise et ne se développe pas autant qu'un espace équivalent en Suisse. Il sera donc nécessaire de promouvoir une action économique équilibrée sur l'ensemble de l'agglomération dont un site comme Archamps pourra pleinement bénéficier.

Il est également intéressant de voir comment Viry et Valleiry peuvent évoluer jusqu'à l'horizon 2030. On sait, par exemple, que Valleiry dispose aujourd'hui d'un potentiel relativement faible en terme de surface autour de la gare. De la même manière, Viry, plus grande commune de l'intercommunalité, possède une forte capacité foncière aux abords de la gare ; simplement, cette zone reste éloignée du chef-lieu de Viry et mériterait donc d'être structurée en cohérence avec le développement urbain du bourg.

La Communauté de Communes du Genevois est très dépendante du dynamisme économique de Genève. Or, aujourd'hui le sentiment prédominant chez les acteurs du territoire est que les bénéfices liés à cette proximité sont limités. Il est donc essentiel d'inscrire l'action économique de la communauté de communes dans le Projet d'Agglomération pour **offrir aux possibles investisseurs les conditions idéales de développement mais également pour garantir un développement durable du territoire**.

Dans le cadre de ce travail sur les potentiels du territoire en matière de développement économique, on voit que **88% des surfaces disponibles de zones d'activités sont situées en zone urbaine** (triangle urbain, Valleiry et Viry). En terme d'emploi, ce pourcentage s'élève à 83%. Il est donc légitime de penser que l'armature urbaine proposée est tout à fait cohérente avec le futur (et actuel) développement économique ; ainsi, la majorité des emplois sera située à proximité des zones de logement.



Carte 3 : Une économie de pôles de développement (source : NB)

III. La localisation des potentiels de développement après 2015

Pour donner à l'ensemble de ce travail (et notamment au nouveau schéma d'organisation) le relief nécessaire à une considération légitime de la part des acteurs de la Communauté de Communes du Genevois, il est nécessaire de déterminer le plus précisément possible quels sont les potentiels de développement du territoire.

Aussi, il est important de commencer cette présentation en réaffirmant **le rôle essentiel des villages dans le respect de cette organisation territoriale**. Pour que les objectifs du schéma soient atteints, l'implication de ces petites communes (au nombre de neuf) est largement aussi importante que celle des bourgs urbains ou périurbains.

Cette partie sera divisée en deux parties correspondant aux deux entités mises en avant dans la première partie :

- « **La boîte urbaine** », située entre le Salève et le Vallon de la Folle, forte d'une structuration urbaine qui se dessine ;
- « **La boîte rurale** » comprenant Valleiry et Viry.

1. L'essentiel du développement dans le triangle urbain

a. Des espaces soumis à enjeux

Les six communes comprises dans ce périmètre urbain et périurbain (Archamps, Beaumont, Bossey, Collonges, Saint-Julien, Neydens) sont parmi les mieux desservies du territoire mais également les plus proches du dynamisme économique. L'avenir de la CCG selon cette structuration urbaine se conjugue donc à une réelle prise en compte des enjeux de ces localités.

Une zone d'enjeux pourra être considérée comme un secteur sur lequel l'intercommunalité peut aussi bien saisir des opportunités bénéfiques à l'essor du territoire que se trouver affaiblie par la non (ou mauvaise) considération de ces éléments. Il apparaît donc important de définir ces enjeux pour comprendre comment les potentiels de développement peuvent être déterminés.

Il est par exemple notable que la Zone d'Agriculture Protégée (ZAP), qui va être prochainement arrêtée (octobre 2007), définit un périmètre de protection incompatible avec le rôle majeur donné à l'espace Porte Sud. Les 320 hectares consacrés à la mise en valeur de l'agriculture locale sont en effet situés aux limites des zones urbaines et de développement économique. Cela signifie clairement que l'étalement de secteurs pertinents d'urbanisation sera rendu difficile.

Ainsi quatre zones d'enjeux apparaissent relativement importantes dans le cadre d'une définition des potentiels de développement. La carte schématique ci-contre donne un aperçu de la localisation de ces secteurs à appréhender de manière pragmatique.

GENEVE

Enjeu majeur n°1

Accepter l'idée qu'une continuité urbaine est possible et souhaitable entre Saint-Julien et Archamps. Le potentiel de la zone n'est plus à démontrer et demande seulement à être structuré en cohérence avec le projet « Porte Sud de Genève ».

Avec l'extension ouest du site d'Archamps, l'espace a peut-être vocation à accueillir du logement et de l'habitat. De même, le hameau de Lathoya, par sa situation, un rôle évident à jouer dans la réponse à cet enjeu.

Enjeu majeur n°3

Proposer une orientation claire de développement à cette vaste étendue au potentiel avéré. Du hameau de Cervonnex au village de Neydens, en passant par la ZAC de Cervonnex, les vocations sont multiples (logements, services, industries, loisirs...).

Les réserves foncières sont importantes et donnent au secteur un rôle évident de nouveau quartier de ville dans le prolongement de Saint-Julien. Afin de donner à la CCG les moyens de construire une telle opération, l'apport du Projet d'Agglomération sera important tant l'enjeu est grand pour le territoire.

Enjeu majeur n°2

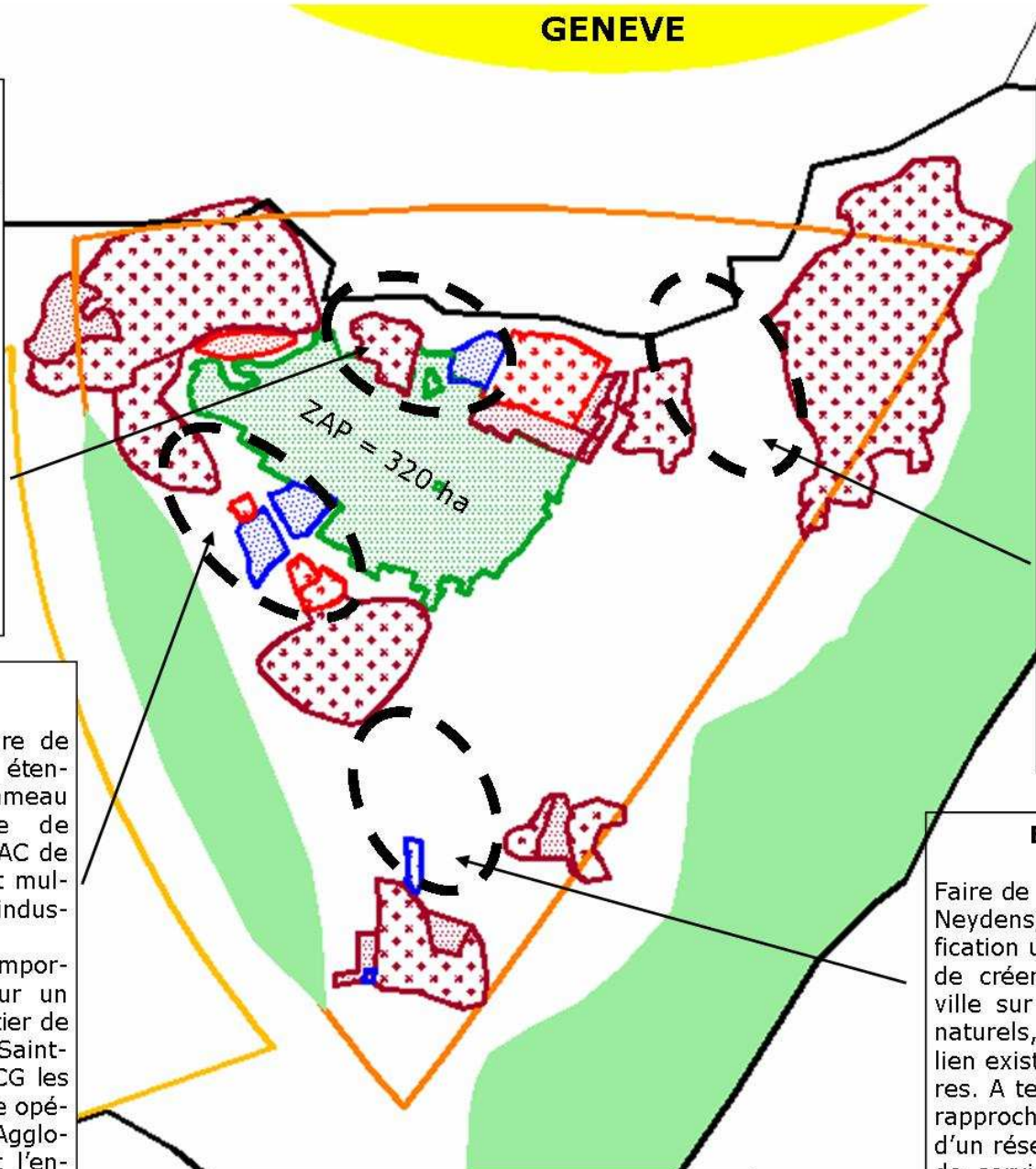
Tenter de donner à l'espace Archamps - Collonges une identité forte qui s'appuie sur la présence possible d'une nouvelle gare. La proximité de Genève et l'existence préalable d'une densité urbaine confère à la zone des objectifs élevés en terme d'accueil de population.

La continuité urbaine de ce secteur permettrait de légitimer un axe tangentiel de développement important dans la partie sud de Genève, élément qui ne fait aujourd'hui l'objet d'une réelle considération dans le Projet d'Agglomération.

Enjeu majeur n°4

Faire de la zone Le Grand Châble - Neydens, un axe continu de densification urbaine. L'objectif n'est pas de créer un nouveau quartier de ville sur des espaces agricoles ou naturels, mais de rendre visible le lien existant entre les deux territoires. A terme, on peut imaginer un rapprochement utile à la création d'un réseau de transport efficace et de services adaptés à une urbaine de 3000 habitants.

Les enjeux du « triangle urbain »



b. Des potentiels qui renseignent sur la pertinence du schéma proposé

Grâce à un travail d'analyse effectué sur les Plans Locaux d'Urbanisme, de déplacements sur les terrains et de prospection auprès de bureaux d'études, des potentiels ont pu être déterminés en terme d'accueil de population et d'activités. Ces données restent uniquement des propositions qui n'ont pour d'autre objectif que d'informer sur la viabilité du schéma d'organisation territoriale proposé dans la première partie. Pour rappel, ce schéma se propose d'accueillir 10 000 nouveaux habitants entre 2015 et 2030, dont 8000 dans la partie urbaine et périurbaine composé de ce triangle, de Viry et Valleiry.

Chaque zone a ainsi pu être renseignée sur des critères variables : type de projet, surface disponible, nombre de logements, type de logements, activités, nombre d'habitants. Après avoir effectué ces différents recensements sur les 6 communes (cf. schéma ci-contre), il a été établi que le triangle urbain pouvait **accueillir environ 7000 habitants entre 2015 et 2030**. Pour cela, les secteurs à construire (généralement les zones 1AU et 2AU des PLUs) ont été retenus comme pouvant accueillir des logements. Sur ces zones, un taux de rétention de 1/3 a été appliqué (correspondant à la volonté des communes ou des propriétaires de disposer de réserves foncières).

Aussi, **les logements retenus sont en majorité des logements mixtes**, petits collectifs et individuels, avec une **densité de 50 logements par hectare**. Ce chiffre correspond à une volonté de densifier les secteurs à bâtir et de limiter la construction de « zones villas ». A titre de comparaison, l'habitat collectif (R+2) représente autour de 70 logements par hectare et l'individuel entre 10 et 12 logements. Sachant que le taux de 2,1 habitants par logement semble rester stable (sur les périodes 1999-2006 et 2007-2015), il est aisé de déterminer un potentiel d'habitants sur une zone. Même si ces **données demeurent bien sûr très incertaines**, elles donnent un **aperçu de la future structuration du territoire en cohérence** avec les objectifs du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois.

Il restera donc maintenant à savoir si Viry et Valleiry ont la capacité d'accueillir 1000 nouveaux habitants (pour atteindre l'estimation de 8000 habitants). Cette question fera donc l'objet de la deuxième partie.

GENEVE



2. Un rectangle rural structuré autour de deux pôles principaux

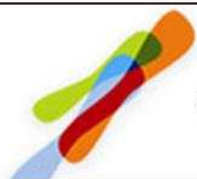
L'identité affirmée de cette zone rurale de la communauté de communes est confirmée par la présence de neuf villages en son sein. En dehors de Feigères (1400 habitants), toutes ces communes ont moins de 900 résidants (cinq en dessous de 600). Il est donc important de voir quel rôle le « rectangle rural » peut jouer pour participer à l'ambition du Projet d'Agglomération de réduire l'étalement urbain et de limiter la croissance démographique de ces villages (qui pourraient cependant accueillir 2000 habitants entre 2015 et 2030).

Valleiry est une commune au périmètre relativement restreint. La population est donc concentrée dans le centre du village où la construction et la densification des zones U et 1AU du PLU devrait permettre d'accueillir entre 1100 et 1300 nouveaux résidants d'ici à 2015. Sur les 48 hectares de surfaces constructibles disponibles, 32 sont effectivement exploitées (soit les 2/3, après prise en compte du phénomène de rétention foncière).

La seule zone 2AU inscrite dans le PLU de Valleiry est elle aussi de taille modeste (3,5 hectares). Il y a donc fort à parier que le développement de Valleiry va assez vite se trouver saturé. Après 2015, **l'arrivée de 200 logements mixtes sur la zone 2AU (420 habitants)** signifierait le blocage des nouvelles constructions sur le territoire avant une modification du PLU.

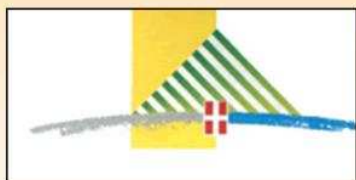
Le potentiel sur Viry semble d'emblée beaucoup plus important. Forte d'une superficie sans égale sur le territoire intercommunal (2600 ha), la commune dispose de nombreux terrains à construire à moyen et long termes (2AU). Ces parcelles sont majoritairement situées dans le village centre ou à sa proximité. Avec un total de 8 hectares (5,33 ha après rétention), **ces zones pourront accueillir à long terme environ 260 logements mixtes (50 logements/ha) et 560 habitants.**

En ajoutant les potentiels d'accueil de Viry et Valleiry à l'horizon 2030, on constate qu'environ 1000 habitants sont attendus sur ces deux pôles. Ce chiffre complète parfaitement le potentiel du triangle urbain sur cette même période (7000 habitants) **pour atteindre les 8000 habitants prévus par le Projet d'Agglomération** dans les pôles urbains.



Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

CONCLUSION



« Apporter à la Communauté de Communes du Genevois les clés nécessaires à une nouvelle prise de conscience. »

CONCLUSION

On compare souvent l'urbanisme au *palimpseste*, terme qui désigne un manuscrit écrit sur un parchemin préalablement utilisé, et dont on a fait disparaître les inscriptions pour y écrire de nouveau. La « réécriture » de la ville est en effet bien souvent l'objectif final des urbanistes et des aménageurs. Dans le cadre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, l'objectif est non seulement de repenser le territoire mais également d'y ajouter des pages qui vont écrire de nouvelles perspectives de développement.

Aussi, la Communauté de Communes du Genevois est pleinement concernée par cette redéfinition du projet territorial d'agglomération. Forte d'une situation géographique déterminante et de la présence d'acteurs entreprenants, **l'intercommunalité dispose d'une place centrale au sein du Projet d'Agglomération**. Pour conforter ce rôle et anticiper les dynamiques à venir, un travail important d'analyse prospective des potentiels du territoire a été mené durant l'été 2007.

L'organisation territoriale de la CCG à l'horizon 2030 (échéance Projet d'Agglomération) doit répondre aux enjeux posés par le développement démographique et économique du bassin franco-valdo-genevois. Ces enjeux vont dans le sens d'une **prise en compte d'un développement durable du territoire : limiter le mitage**, garantir une **offre de logements suffisante** dans les zones urbaines, mettre en place des **réseaux de transports efficaces**, etc. Ainsi, après ce travail d'analyse des enjeux et des potentiels, plusieurs conclusions s'imposent et donnent à réfléchir sur l'avenir du territoire au sein du Projet d'Agglomération.

Il est dans un premier temps essentiel de repenser la structuration territoriale de la communauté de communes, de façon à l'insérer à une échelle plus grande dans la dynamique globale de l'agglomération genevoise. Il n'est plus possible aujourd'hui de concevoir le territoire en excluant les facteurs extérieurs de son développement. Aussi, le fait de répartir le développement en deux

entités distinctes, l'une urbaine, l'autre rurale, favorise la compréhension des objectifs à atteindre : un développement concentré dans les zones « urbaines » (autour de 80%) et l'organisation du territoire autour de véritables pôles denses en habitats et en activités. D'ici, à 2030, il est ainsi prévu d'accueillir 14 000 habitants dans les zones urbaines et périurbaines et 4000 dans les secteurs plutôt ruraux pour atteindre un total de 50 000 habitants sur le périmètre intercommunal.

Suite à ce premier travail de « réécriture » de l'aménagement du territoire, il était nécessaire de travailler sur les impacts et les effets d'une telle organisation, de façon à renforcer ce nouveau schéma. D'abord, il a été utile de définir les priorités et les enjeux en terme de déplacements sur le territoire. Un travail important a été réalisé dans le cadre du concept urbanisation-mobilité du Projet d'Agglomération pour optimiser les réseaux de transports (notamment publics) à long terme.

Ensuite, la considération du développement économique est un élément majeur de la pérennisation d'un tel schéma d'organisation territoriale. Essentiellement situés dans le « triangle urbain » (avec Beaumont, Collonges, Saint-Julien comme sommets), les zones d'activités économiques et les emplois du territoire devraient logiquement continuer leur croissance dans ce secteur proche de la ville de Genève (bénéfique en termes d'image et de dynamisme économique).

Enfin, et c'est le point le plus délicat à traiter, la « potentialisation » à l'horizon 2030 en matière de logements et de surfaces d'activités indique quelle est la viabilité du schéma proposé en introduction de l'étude. Deux grands enseignements ressortent de cette partie :

→ Pour imaginer une structuration territoriale qui réponde aux défis du développement démographique, les acteurs des villages sont autant concernés que ceux des zones urbaines ;

→ La zone urbaine doit pouvoir accueillir 14 000 nouveaux habitants si une politique de densification des secteurs habitables est engagée.

(1) Le mitage des habitations en milieu rural est extrêmement coûteux pour les collectivités, aussi bien pour l'environnement que pour la création de réseaux VRD, que pour la consommation d'espaces... Les éléments justifiant la limitation de ce phénomène sont donc nombreux (auxquels on peut ajouter la loi SRU de 2000 qui tente également de lutter contre l'étalement urbain). Aussi, pour empêcher une situation dans laquelle l'ensemble du territoire serait parsemé de ces « zones villas », le rôle des petites communes, qui représentent tout de même les 2/3 de la superficie de la communauté de communes, est essentiel ; grâce aux PLUs (et à leur révision), elles devront éviter la mise en place de nouvelles zones constructibles.

(2) Les communes dites urbaines devront elles s'attacher à **promouvoir le développement de zones d'habitat relativement denses**, soit en moyenne **50 habitants par hectare**. Ce chiffre, qui correspond à du logement mixte (petits collectifs et individuels), donne un aperçu du défi qui attend l'ensemble des acteurs du territoire. Pour satisfaire le besoin en logements de la zone urbaine, ces communes devront désormais privilégier des habitations peu consommatrices d'espace (pour rappel, un hectare permet d'accueillir 10 maisons individuelles).

Au-delà de cette idée, il y a la volonté de **rendre accessible des logements** dans une zone frontalière où les prix pratiqués sont excessifs et qui empêchent une partie de la population de vivre à proximité de son lieu d'emploi. Ainsi, une étude sur les besoins en logements en Haute-Savoie² montre qu'une part de **55% des nouveaux logements de la CCG construits chaque année entre 2005 et 2010 devrait être réalisée en logements sociaux**. Ce pourcentage élevé signifie à quel point le territoire est déficitaire en matière de construction de logements sociaux. Les communes du triangle urbain sont donc particulièrement concernées par ce développement potentiel.

Face à tous ces défis, la Communauté de Communes du Genevois peut donc dès aujourd'hui anticiper le développement futur de son territoire, en accord avec les résultats de l'analyse prospective contenus dans cette étude, mais aussi plus largement grâce aux nombreuses dynamiques qui ont cours en matière coopération transfrontalière.

² Réalisée en octobre 2006 par la CILSE (Comité Interprofessionnel du Logement Social et de son Environnement) et la DDE 74 (Direction Départementale de l'Équipement)

BIBLIOGRAPHIE

CCG, (2002), *Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté de Communes du Genevois*, Rapport de présentation, 116 p.

CHAMBRE D'AGRICULTURE DE HAUTE-SAVOIE, (2007), *Projet de zone d'agriculture protégée*, 22 p.

CILSE - DDE, (2006), *Etude des besoins en logements en Haute-Savoie (2005-2010)*, 35 p.

LEMARTINEL Virginie, (2006), *Mission d'état des lieux des coopérations métropolitaines - Métropole Sarrebruck - Moselle Est*, Rapport de stage EPUT, 49 p.

OBSERVATOIRE DU TERRITOIRE 74, (2007), *Portraits de territoire*.

PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GNEVOIS, (2006), *Avant-projet du Projet d'Agglomération*, 146 p.

PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GNEVOIS, (2006), *Diagnostic urbanisation-mobilité*, 5 p.

LISTE DES SIGLES UTILISES

ARC : Association Régionale de Coopération du Genevois

CCG : Communauté de Communes du Genevois

MED : Maison de l'Economie Développement du Genevois haut-savoie

PAFVG : Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois

PLU : Plan Local d'Urbanisme

P+R : Parking-relais

PSDC : Population Sans Double Compte

RD : Route Départementale

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseau Ferré de France

RGP : Recensement Général de la Population

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

TC : Transports en Commun

TCAM : Taux de Croissance Annuel Moyen

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TIM : Transport Individuel Motorisé

VTT : Vélo Tout Terrain

ZAP : Zone d'Agriculture Protégée

TABLE DES MATIERES

<i>Introduction</i>	<i>3</i>
 <i>Proposition : une maîtrise de l'urbanisation grâce à un nouveau concept de structuration urbaine</i>	
	<i>6</i>
 I. Les orientations du SCoT	
	6
II. Mise en œuvre du SCoT depuis cinq ans.....	
	6
III. Etude prospective en matière de développement démographique	
	7
1. A l'échéance SCoT	7
2. A l'échéance Projet d'Agglomération	9
IV. Rééquilibrer l'organisation territoriale de la communauté de communes.....	
	9
1. La proposition du schéma d'agglomération	9
2. Une nouvelle proposition « technique » de la Communauté de Communes du Genevois.....	10
3. Evaluation de la proposition à l'horizon 2030 (Projet d'Agglomération)	13
 <i>Des éléments qui renforcent ce nouveau schéma</i>	
	<i>15</i>
 I. Une mobilité adaptée aux nouveaux enjeux de l'agglomération	
	15
1. Les éléments du SCoT.....	15
2. Une dynamique nouvelle engagée autour de l'ambition du Projet d'Agglomération	16
a. Des projets qui s'accordent aux objectifs du Projet d'Agglomération	16
b. Des questions qui restent en suspens	17

 II. Une organisation équilibrée du développement économique	
	21
1. Réduire la dépendance du territoire à Genève	21
a. A l'échéance SCoT	21
b. A l'échéance Projet d'Agglomération	21
2. Des zones d'activités à promouvoir face à l'attractivité genevoise	22
a. A l'échéance SCoT	22
b. A l'échéance Projet d'Agglomération	22
3. Proposition technique en matière de développement économique.....	24
III. La localisation des potentiels de développement après 2015.....	
	26
1. L'essentiel du développement dans le triangle urbain.....	26
a. Des espaces soumis à enjeux.....	26
b. Des potentiels qui renseignent sur la pertinence du schéma proposé	28
2. Un rectangle rural structuré autour de deux pôles principaux	30
 <i>Conclusion.....</i>	
	<i>32</i>
 <i>Bibliographie.....</i>	
	<i>35</i>
 <i>Liste des sigles utilisés</i>	
	<i>36</i>
 <i>Table des matières</i>	
	<i>37</i>