

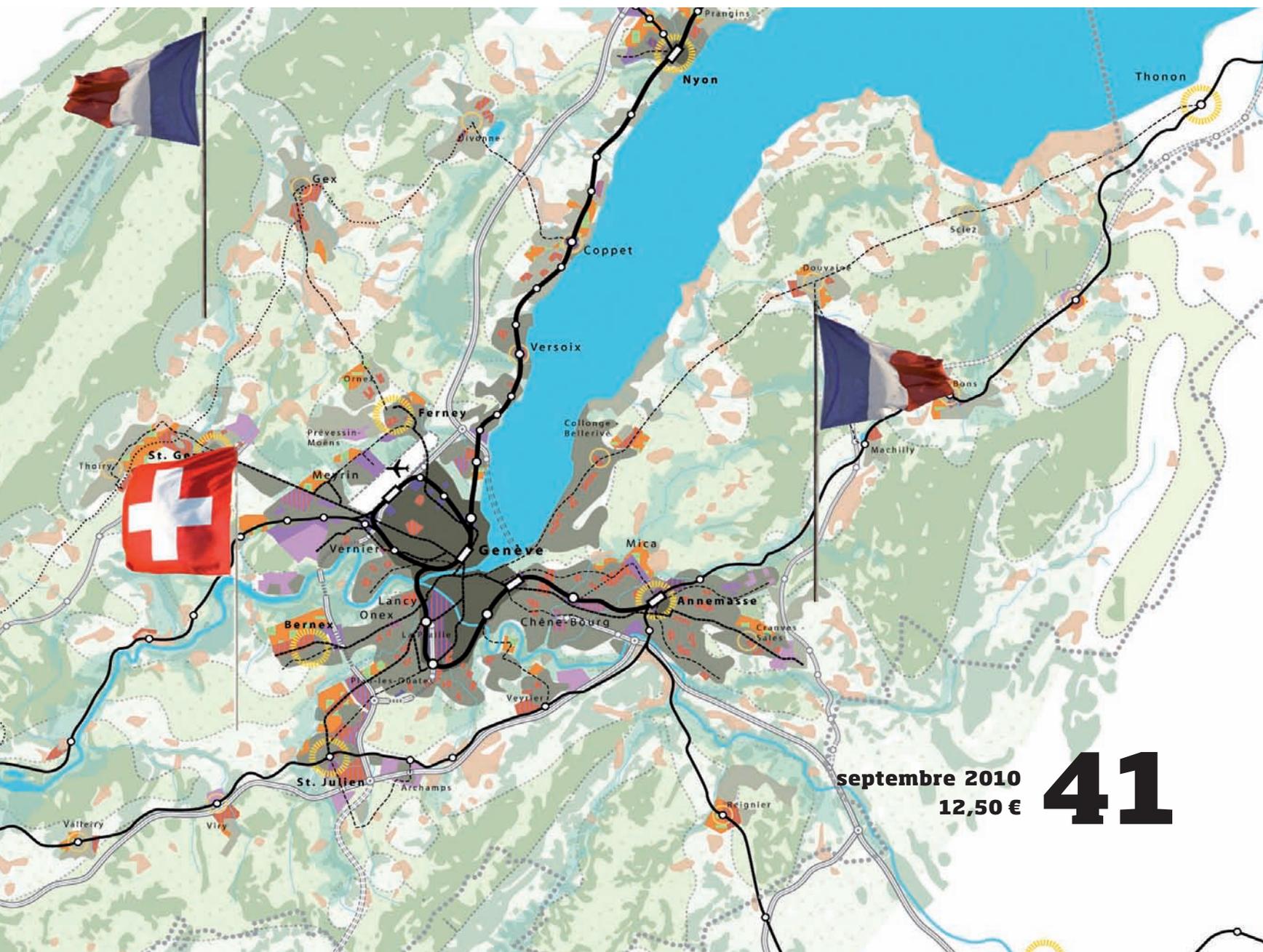
traits urbains

Angers : la révolution tramway

Marseille et l'Anru

Retour à **Grigny**

Genève joue à saute-frontière



septembre 2010
12,50 €

41

GENÈVE JOUE À SAUTE-FRONTIÈRE



La métropole suisse et les collectivités françaises qui la cernent dessinent les contours d'une agglomération transfrontalière d'un million d'habitants, promise à devenir l'une des plus abouties d'Europe. L'ambition n'est pas mince : renverser la tendance naturelle qui oriente les logements sur la partie française et l'emploi en Suisse, jusqu'à constituer une aire multipolaire. Même si les projets ne se concrétisaient pas tous, le monde de la promotion et de la construction trouverait déjà là un Eldorado, tant les perspectives de croissance y sont fortes, et semblent indifférentes à la crise. Pour commencer, le territoire fait l'apprentissage de la planification de long terme et coordonnée qui lui manquait.



Côté français, l'intercommunalité la plus importante, celle d'Annemasse, se limite à 80 000 habitants.

© Stéphane Couchet

Prenez une carte routière. Oubliez les pointillés, posez votre doigt sur Genève, tracez un cercle et amusez-vous à deviner si la commune que vous rencontrez se situe en France ou en Suisse. A moins d'être du cru, bien malin celui qui répondra juste en découvrant un Ambilly, un Carouge ou un Meyrin (réponse : la première est française, les deux autres helvètes). Ne pas se fier aux noms : Thônex sonne comme Gex mais se trouve côté suisse alors que Saint-Julien-en-Genevois est tout ce qu'il y a de plus tricolore. La géographie fait donc de Genève une métropole parfaitement poreuse à la notion de frontière. Ici, pas de fleuve ou de chaîne de montagne pour la tracer nettement. Le lac Léman vient certes poser sa pointe pour faire converger les rives venues des deux pays, mais pas au point de séparer aussi strictement que le Rhin le fait entre France et Allemagne par exemple. Genève mériterait presque le qualificatif d'enclave suisse en France : le canton possède 115 km de frontière commune avec notre pays... et seulement 4 avec son homologue national de Vaud. Une réalité que relativise la non-appartenance de la Suisse à l'Union européenne. Moins, cependant, depuis les accords bilatéraux de 2002 qui organisent la libre circulation que les populations vivent intensément. Qu'on songe à ce flux parmi les plus puissants d'Europe : 100 000 personnes passent chaque jour la douane pour se rendre de leur domicile en Haute-Savoie ou dans l'Ain vers leur travail genevois, dont 66 000 travailleurs frontaliers français, chiffre en constante progression. « En additionnant les mobilités de tous motifs, on aboutit à 500 000 voyages quotidiens : c'est comme si Genève tout entier se déplaçait », souligne David Favre, secrétaire général adjoint pour la mobilité au Canton.

Emplois suisses vs logements français

Une frontière bien réelle et tenace subsiste toutefois. Elle saute aux yeux du « fabricant de ville » car elle a trait à l'occupation de l'espace : quand on affirme que « les emplois sont en Suisse et les logements en France », on exagère à peine. La métropole de Genève capte 80 % des salariés de ce territoire transfrontalier, tandis que la partie hexagonale concentre 41 % des habitants. Le mouvement s'est amplifié avec le temps : il y a vingt ans, les deux proportions se situaient respectivement à 75 et 20 %. « La poursuite des tendances passées conduirait à une agglomération déséquilibrée, avec un centre très dense en activités et des couronnes d'habitat dispersé générant de graves problèmes de mobilité et d'environnement » : le constat de bon sens figure dans la plaquette de présentation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Depuis que les élus des deux « bords » ont adopté sa charte fondatrice en décembre 2007, cette initiative - qui inclut la petite partie située dans le canton de Vaud - vise précisément à renverser la ten- →

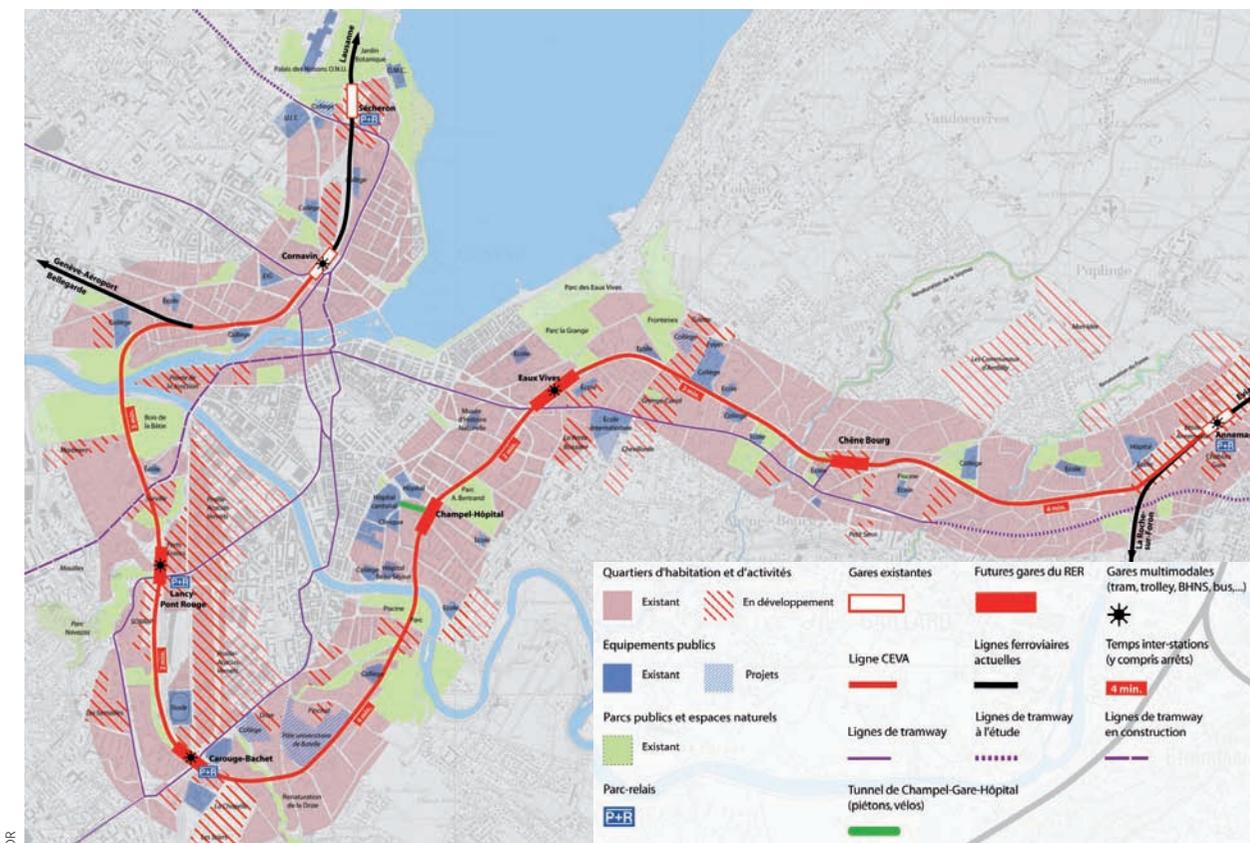
Services compris

Son qualificatif de transfrontalière, l'agglomération franco-valdo-genevoise devra aussi la justifier à l'aune des services rendus à la population. La partie française a poussé à intégrer cette dimension synonyme de dépassement d'une vision strictement urbanistique. Mais le télescopage des logiques nationales reste source de couacs et d'aberrations. Les acteurs locaux évoquent spontanément la santé, comme ces grands prématurés d'Annemasse transportés à Chambéry alors que les hôpitaux de Genève sont à portée de vue. En matière de déchets, les filières de recyclage restent distinctes, inscrites dans les schémas d'élimination des deux bords. « La juxtaposition d'équipements de part et d'autre de la frontière provoque une surcapacité d'incinération », souligne Roger Vioud, titulaire du nouveau poste de chargé des relations transfrontalières au sein de la Société industrielle de Genève (SIG). Bras armé du canton pour le traitement de l'eau, des déchets, des réseaux d'énergie, de chaleur et de fibre optique, la structure de droit public apparaît comme un candidat légitime au statut d'« autorité organisatrice » de services transfrontaliers dans ses domaines de compétence. Quelques-uns de ses « tuyaux » passent déjà la douane, par des contrats de gestion ou construction de réseaux d'eau potable et d'assainissement avec plusieurs communautés de communes. La SIG sera aussi candidate au chauffage du futur quartier Etoile d'Annemasse par son réseau urbain de chaleur. Les premières concrétisations viendront cependant sans doute des équipements culturels : Annemasse a toutes les chances d'accueillir le nouveau site de la Maison de la Danse de Genève.

→ dance naturelle à l'hypertrophie. Pas facile, mais au moins dispose-t-elle de l'atout de s'inscrire dans un contexte de croissance d'ampleur quasi inégalée en Europe : le problème de ce territoire-ci, régulièrement classé parmi les plus chers du continent, n'est pas de gérer la pénurie d'activité, mais d'absorber la bagatelle de 100 000 nouveaux emplois attendus dans les vingt ans (à partir d'un total actuel de 400 000). Le fil conducteur du Projet d'agglomération est aussi simple dans son énoncé qu'ambitieux dans son contenu : d'ici à 2030, accueillir 50 % des 200 000 nouveaux habitants dans le canton de Genève et implanter au moins 30 % des 100 000 nouveaux emplois sur la partie française. De sorte à constituer un « territoire solidaire, compact, multipolaire » qui puisse rester « vert » tout en passant le cap du million d'habitants – il en compte actuellement 880 000 sur un espace de 2 000 km² délimité par le Léman, le massif du Jura et les premiers contreforts alpins. « A l'échelle française, c'est bien le territoire qui engage la démarche transfrontalière la plus intense, faisant de lui un laboratoire. Il est toutefois trop tôt pour avoir la vision de ses débouchés concrets », estime Olivier Denert, directeur de projets à la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT). « Territoire solidaire : ce n'est pas gagné avance », admet d'emblée Robert Borrel, le président (DVG) d'Annemasse Agglo, sans doute l'élu local à la plus grande expérience de coopération... ou de non-coopération.

Pour Genève, cela suppose de changer un peu de culture. Que la ville soit internationale, nul ne peut en douter au regard des 28 000 emplois répartis dans une multitude d'organisations : ONU, OMC, OMS, Croix-rouge, Haut-commissariat aux réfugiés...

Le développement urbain autour du projet CEVA.





TROIS QUESTIONS à... Etienne Blanc, député UMP de l'Ain, président de l'ARC (Association régionale de coopération)

Peut-on dire que la composante française de l'agglomération transfrontalière parle aujourd'hui d'une seule voix ?

Et que tous les élus suivent le mouvement ?

L'ARC, désormais organisée en syndicat mixte, s'affirme clairement comme la porteuse du projet d'agglomération. Je crois que les élus ont compris que l'éparpillement ne pouvait bénéficier qu'aux Suisses. Ceux-ci ne le souhaitent d'ailleurs pas ; eux-mêmes nous demandaient d'organiser nos territoires en vue d'une coopération efficace. La question transfrontalière est terriblement complexe ; elle requiert de l'expertise juridique ; il faut être versé dans ces techniques. D'où, effectivement, le risque que l'élus de territoire se sente perdu. Nous nous attachons à rendre le sujet compréhensible et bien palpa-

ble. L'ARC lance la constitution d'une dizaine de groupes de travail thématiques qui donneront leur place à tout élu, conseiller municipal compris. Nous ne devons pas prendre du retard par rapport à la société civile qui enjambe la frontière par son travail et ses achats, qui invite des amis de l'autre côté, qui regarde la télé du voisin...

Vos homologues de Genève vous paraissent-ils sincères dans leur volonté d'avancer vers un territoire solidaire ?

Je n'observe pas de réticences. Nous abordons tous les sujets : hôpitaux, environnement, transports, assainissement. Bien sûr, les rythmes ne sont pas les mêmes. Côté suisse, le phénomène métropolitain est ancré de longue date et Genève se situe aussi dans un mouvement d'internationalisation en plein essor. Et je n'ignore pas les grosses différences de droit et de fiscalité. Sur ce sujet cru-

cial, outre une moindre versatilité de notre législation, l'une des solutions peut venir de la création de zones transfrontalières à statut fiscal particulier que préconise la Mission parlementaire à laquelle j'ai participé (1).

Pour déboucher sur le concret, il faudra du temps...

Oui, mais je crois à la pertinence de notre méthode qui pose d'abord les grands jalons en matière d'occupation des sols, de transports, d'organisation territoriale. Il est important d'installer une dynamique générale, de façon à la perpétuer dans le temps, à la transmettre à nos successeurs. Les élus d'aujourd'hui ne seront pas ceux de 2030.

Propos recueillis par CR

(1) avec Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin, et Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, députée européenne. Rapport remis au gouvernement en juin dernier.

Mais international ne se confond pas avec transfrontalier. « Historiquement, le canton a eu tendance à « exporter » les questions « gênantes », vers la France comme d'ailleurs vers son voisin de Vaud. Le logement en fait partie », souligne Michèle Tranda, architecte-urbaniste établie sur place.

Côté français, le défi relève de l'institutionnel. L'émiettement des collectivités caractéristique du pays se fait encore plus criant ici : face au canton de Genève si puissant qu'il s'autoqualifie volontiers d'Etat, la partie tricolore se répartit en huit communautés de communes, la commune isolée de Thonon-les-Bains et une seule communauté d'agglomération, celle d'Annemasse, à la taille élargie depuis quelques années mais qui reste modeste : 80 000 habitants. A la césure urbain/rural et politique (Annemasse forme un îlot rose dans un univers bleu) s'ajoute l'héritage historique différent des deux départements concernés, l'Ain français de longue date et la Haute-Savoie rattachée il y a cent-cinquante ans. Le tout se traduit, par exemple, par une multiplicité de petits Scot (schémas de cohérence territoriale).

Mais la situation bouge dans le sens de parler d'une seule voix. En 2004, la partie française a engendré l'ARC, Association régionale de coopération. La structure a franchi un nouveau palier au début de l'année en se transformant en un syndicat mixte. « Nous progressons sans attendre l'Etat, qui a bien voulu nous labelliser dans le cadre de l'appel à projets métropolitains de la Datar en 2005, mais sans mettre un centime derrière », relève Robert Borrel.

La coopération avance donc, dans les têtes et les actes, à

entendre les plus expérimentés qui jugent les dernières années plus productives que quatre décennies plutôt caractérisées par l'immobilisme.

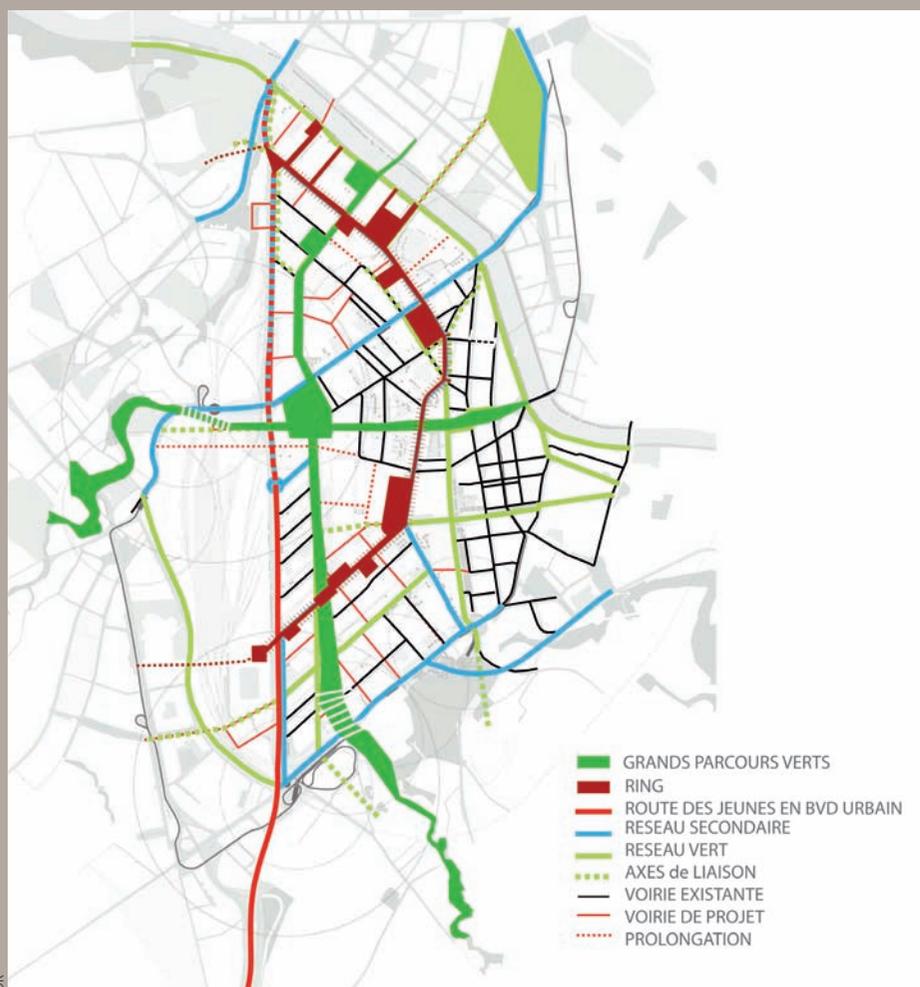
Pour la mettre en musique, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a inventé les PACA, pour Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération. Au nombre de huit, ils prennent sur une carte la forme d'ellipses de quelques kilomètres à 30 km autour de la ville de Genève. Tous traversent la frontière pour proposer un aménagement complètement transfrontalier destiné à concrétiser les objectifs-clé de multipolarité et de rééquilibrage entre les fonctions d'emploi et d'habitat. Cumulés, ils dessinent en effet une certaine hiérarchie dans l'ensemble de 219 communes en identifiant en son sein huit pôles régionaux (6 côté français, deux en Suisse) et 17 centres locaux.

Cousins des marchés de définition

La méthode de leur élaboration s'inspire indiscutablement du modèle français de planification de long terme. Elle rejoint l'esprit des PLU de nouvelle génération, là où la culture genevoise tend à l'urbanisme « à la parcelle » et à la concertation « a posteriori »... sous la forme de recours devant les tribunaux contre les projets une fois ficelés. « Nos amis genevois préfèrent flinquer leurs élus à la sortie », résume avec humour un acteur français.

Pour chaque PACA, un comité de pilotage d'élus français et suisses élabore un cahier des charges. L'équipe d'animation, hébergée au sein de la Direction générale de l'aménagement →

(suite page 23)



DR

Plan directeur du projet PAV.

Praille-Acacias-Vernets : un renouvellement urbain majeur au cœur de Genève

Dans la riche liste des projets urbains de Genève, Praille-Acacias-Vernets (PAV) occupe une place à part. Par sa taille : 230 hectares, dont un « cœur » de 130 ha. Par son profil : longtemps zone maraîchère et d'exutoire urbain (il a abrité les abattoirs), cet espace a été investi et refaçonné par la gare de marchandises dans les années 1950. Plus qu'ailleurs à Genève, c'est donc là que les autorités locales vont se frotter aux défis d'une reconstruction de la ville sur elle-même adaptée au contexte du XXI^e siècle : tertiarisation de l'économie, nouveaux besoins de logements, mixité. « Immédiatement attenant au centre-ville, relié à lui par les transports en commun, le site PAV présente une sous-densification évidente qui ne le met pas en phase avec les objectifs du Projet d'agglomération », souligne l'architecte Pascale Lorenz, directrice du projet au sein de la DGAT du Canton.

La tentation de la table rase pouvait exister, le Canton n'a pas voulu y céder. Le bureau d'études zurichois Ernst Niklaus & Fausch a élaboré en 2007 une première image directrice (Masterplan) qui a préconisé le renouvellement urbain, en maintenant pour l'essentiel les voiries et le parcellaire existant. Sur cette base, la direction de projet a ensuite développé la « charpente verte » du projet : lauréat d'un concours de 2009, l'équipe conduite par le parisien AWP a produit un schéma directeur des espaces publics et de la mobilité qui sert de référence aux études spécifiques aux trois secteurs de PAV : Sud, Nord et « Etoile » au milieu qui a vocation à accueillir un quartier de tours, « signal » de l'ensemble du quartier. Pour le Sud, l'objectif consiste à faire cohabiter la ville « moderne » avec une activité ferroviaire, selon la conviction qu'éjecter du centre-ville ce type de transport et la logistique qu'il induit pour-

rait être regretté dans le futur. L'architecte bâlois Roger Diener en étudie actuellement les modalités. Sur le Nord, trois bureaux d'urbanistes choisis sur concours (Arbane, Manzoni & Schmidig et Kees Christiaanse) planchent sur la mutation et la densification du territoire.

Un Plan directeur de quartier, sorte de plan guide, esquissera la configuration future de PAV. D'autres concours vont se succéder jusqu'aux premières constructions prévues en 2013/2014.

S'il ne fixe pas d'objectif quantitatif, à la différence des PAC – dont lui-même ne fait pas partie – ce programme en définit en matière d'affectation : 70 % au logement, 30 % à l'activité, en cohérence donc avec le Projet d'agglomération. « Et pour bien affirmer le message, il serait bon de commencer par l'habitat », ajoute Pascale Lorenz.

→ ment du territoire (DGAT) du Canton de Genève et pilotée par Nicole Surchat-Vial, organise sur cette base la consultation du Mandat d'études parallèles (MEP) avec l'assistance d'un urbaniste AMO. Procédure fréquemment utilisée en Suisse, le MEP se rapproche très fortement du défunt marché d'études de définition français, puisqu'il aboutit à retenir trois équipes pluridisciplinaires, invitées à produire leur vision du territoire d'étude.

La différence intervient en fin de parcours : sauf exception, il ne désigne pas de lauréat exclusif, la mission de chaque équipe s'arrête et c'est le maître d'ouvrage - l'équipe du PACA en l'occurrence - qui assure le travail de synthèse des propositions. Le « Plan de synthèse » de chaque PACA validé par le comité de pilotage vient alors alimenter le Schéma d'agglomération ayant lui-même vocation à se traduire dans les documents d'urbanisme des collectivités des deux pays.

Le MEP se décompose en deux phases d'« études-tests » qui passent l'examen d'un collège (jury) de techniciens et du comité de pilotage. Ces phases sont entrecoupées par une période de concertation qui s'adresse plutôt aux experts qu'à la société civile dans son ensemble - les tables rondes rassemblent une centaine de personnes en moyenne. Pour aider les décideurs à parvenir aux objectifs centraux de rééquilibrage en habitat et en activités, les équipes sont invitées à quantifier le potentiel de nouveaux logements et emplois →

(suite page 25)



Les nouveaux axes de tramway doivent conduire à tripler la fréquentation des transports en commun.

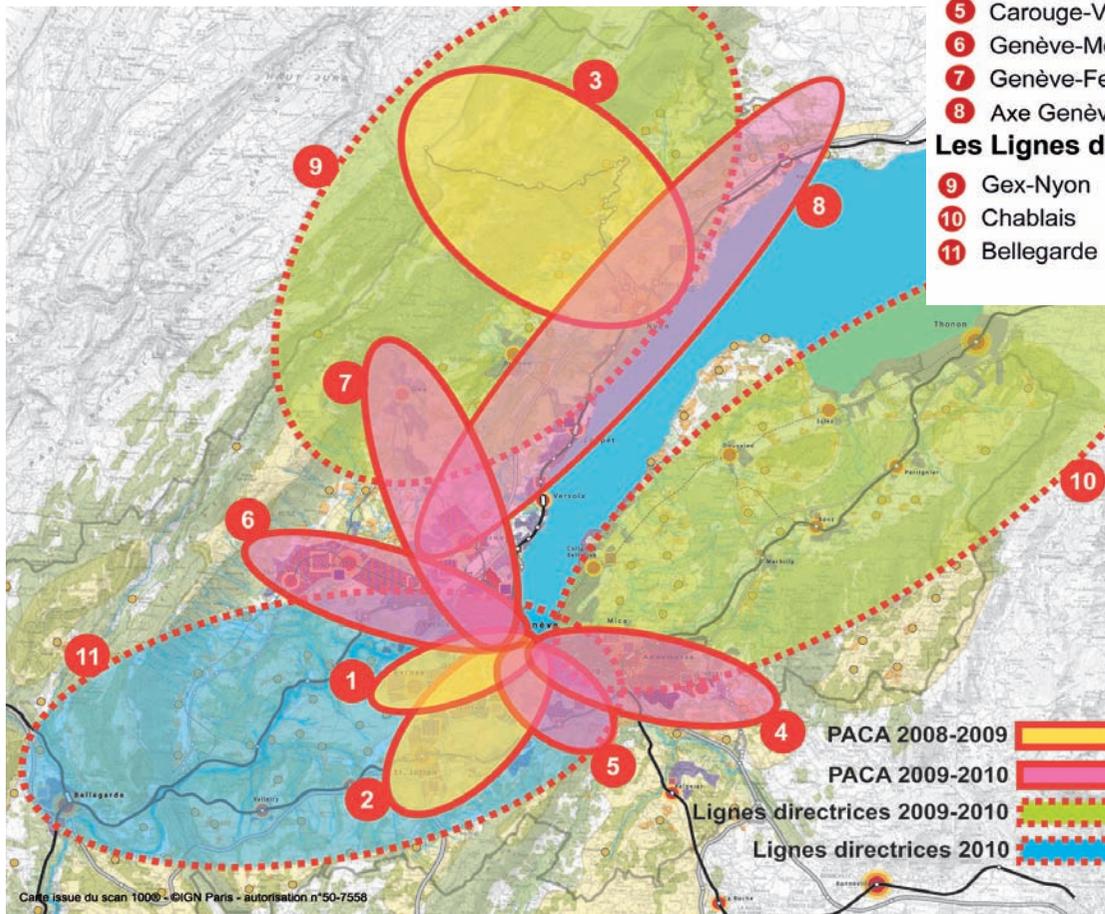
© Christian Robischon

Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Carouge-Veyrier-Etrembières
- 6 Genève-Meyrin-St Genis
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Axe Genève-Rolle

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde



PACA Cercle de l'innovation

> Fusion de deux PACA, potentiel de développement 2030 de 28 000 habitants et 25 000 emplois.

• Genève-Ferney-Gex

> **Équipe Farran Fazan** : l'enjeu principal réside dans la qualité des structures paysagères, préserver le territoire rural, concentrer le développement sur la limite Ouest, desserte par bus rapide et deux trams ;

> **Équipe Güller & Güller**, (image ci-contre) qui a travaillé sur les deux PACA : il s'y trouvent les meilleures chances de développer côté France le profil international de Genève. Trop éloigné pour le tramway, Gex est relié à un réseau RER étoffé. Un tramway périphérique dessert un « Cercle de l'innovation » connectant l'aéroport à une suite de pôles de développement : un parc d'ONG au château Voltaire à Ferney, les sites du CERN. Au centre du cercle est préservé un couloir vert. Au sud de l'aéroport, des immeubles d'activités enjambent l'autoroute et débloquent les potentiels de densification en cœur d'agglomération (Genève centre).

> **Équipe Ar-Ter** : limiter l'extension des localités en les entourant d'enceintes vertes. Un tramway dessert un pôle d'activités au nord de l'aéroport.

• Meyrin Saint-Genis

> **Obras** : le paysage comme premier atout ; construction de quartiers mixtes avec vue sur la campagne.

> **KCAP** : pas de justification à la création d'une infrastructure RER avant 2050, création d'un parc agricole « PACAParc » au centre d'une boucle d'urbanisation.

> **Retenu pour l'essentiel** : la proposition Güller. Priorité à l'urbanisation, le potentiel de développement justifiant un investissement lourd en transports publics, implanter un cœur vert (Güller) ou le PACAParc (KCAP) constitutifs d'un vaste espace rural et naturel d'un seul tenant.



© Güller & Güller

PACA Genève Eaux-Vives Annemasse

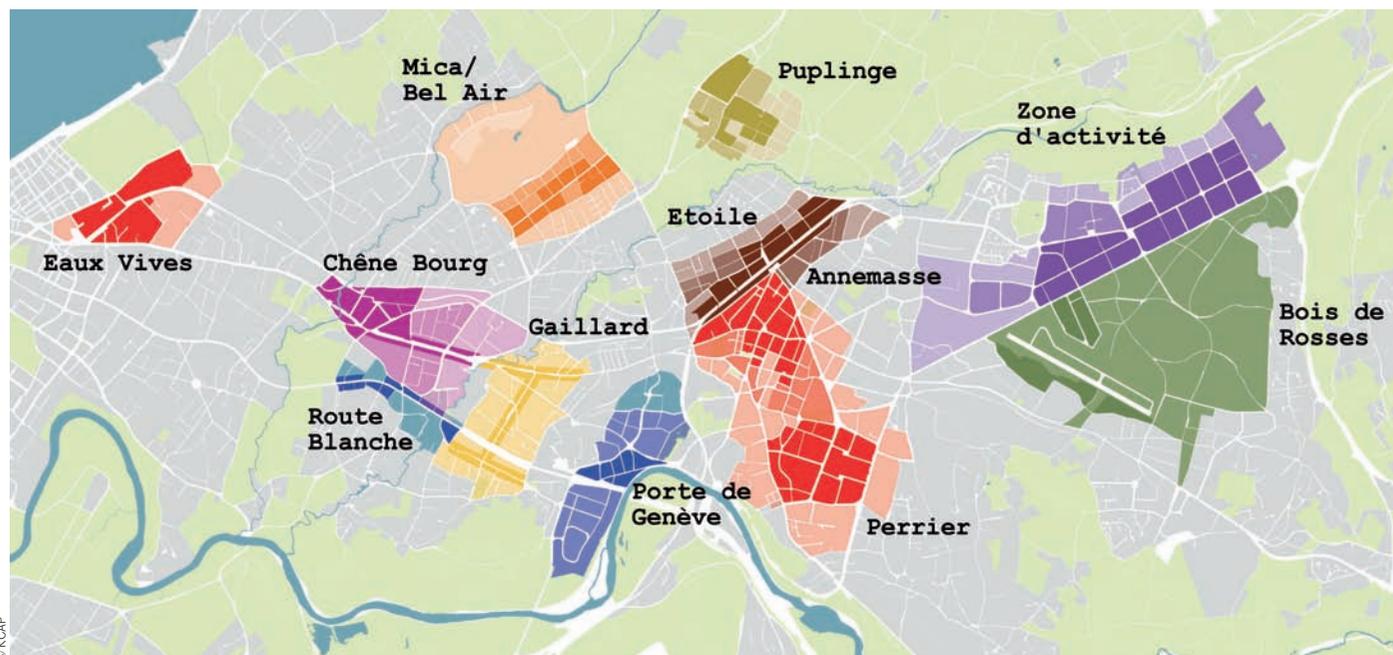
> **Territoire concerné** : 14 communes, 5 Suisses et 9 Françaises, déjà très urbanisé, potentiel de développement évalué à 30 000 habitants et 10 000 emplois supplémentaires en 2030.

> **Équipe Rolinet** : elle propose de sanctuariser la lisière entre le périmètre du PACA et la campagne environnante. Ces espaces paysagers marqueront la limite de l'urbanisation et serviront de portes d'entrée en ville. Le développement des transports publics met l'accent sur quatre centres.

> **Équipe Talagrand** : un transfert modal massif est indispensable pour mieux relier les quartiers entre eux. L'équipe propose de remailler les réseaux en s'appuyant sur les gares CEVA notamment. Des liaisons fortes entre les principales polarités côté Suisse et côté France permettront de créer une centralité transfrontalière en réseau permettant de rééquilibrer le cœur d'agglomération.

> **Équipe KCAP Kees Christiaanse** (image ci-dessous) : elle propose de structurer la très grande diversité des lieux par plusieurs réseaux : un maillage de voies vertes et quatre couloirs écologiques, des transports publics considérablement renforcés avec trois interfaces entre réseaux RER et tramway, un périphérique routier autour d'Annemasse.

> **Ce qu'en retient le collège du PACAC** : créer une centralité multipolaire à cheval sur la frontière permettant de rééquilibrer le cœur d'agglomération, planifier des urbanisations limitées en extension sur les franges de l'agglomération, encourager le renouvellement ou la densification, prôner un fort report modal, fixer une limite claire et pérenne aux secteurs d'urbanisation compacte. Faire d'une avenue un couloir vert axe de mobilité douce.



© KCAP

(suite de la page 23)

→ qu'elles évoluent sur le PACA concerné d'ici à 2030. Les derniers Plans de synthèse seront produits début 2011, prélude à une phase de réécriture devant aboutir à la rédaction définitive du Schéma d'agglomération avant le 30 juin 2012. La date ne doit rien au hasard : elle correspond à l'échéance fixée par l'Etat fédéral suisse à chaque agglomération du pays pour présenter la liste d'infrastructures de transports et d'espaces publics pour laquelle elle sollicite sa subvention pluriannuelle 2015-2019. Pour la période 2011-2014, l'agglomération genevoise a décroché 140 millions d'euros fédéraux permettant de réaliser quelque 300 millions d'investissements.

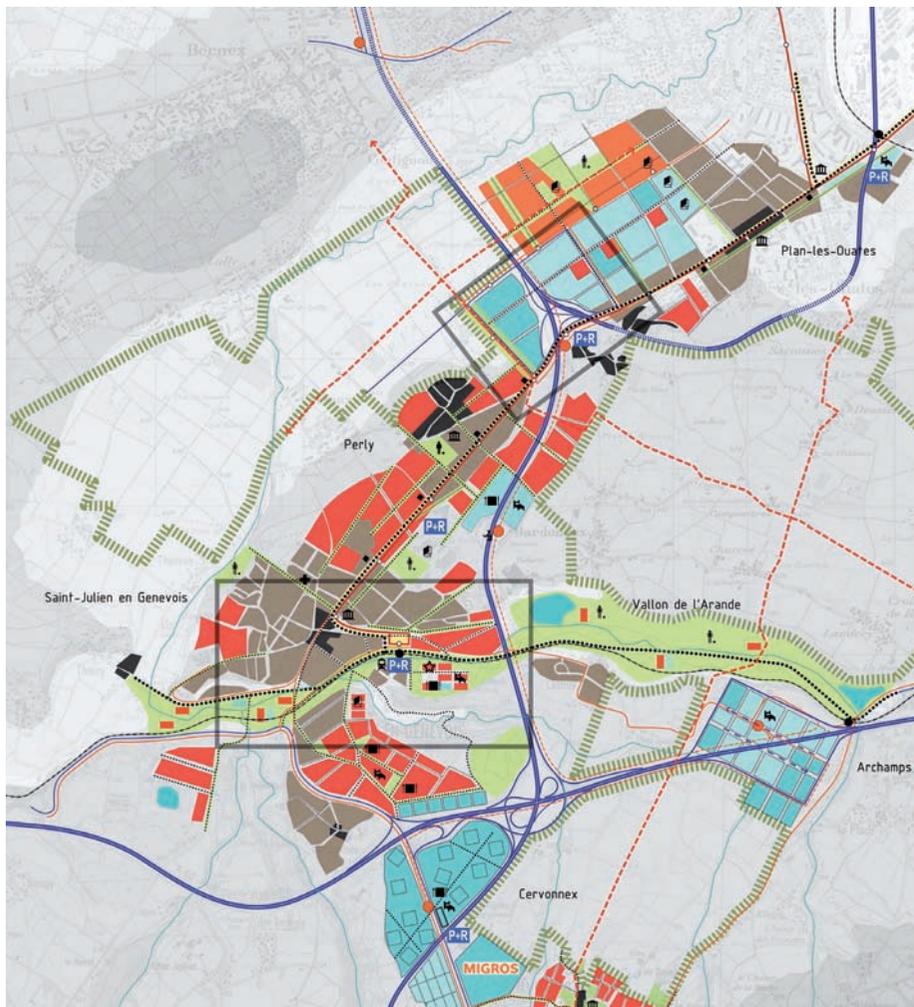
Quelle urbanisation prioritaire ?

Parmi les PACA les plus avancés, celui de « Genève-Bernex-Saint-Julien » illustre bien la multiplicité et la complexité d'enjeux d'aménagement : rééquilibrage des fonctions avec l'identification de zones de développement d'habitat sur la partie suisse et de zones d'activités côté français, densité par le renouvellement urbain autour de la gare de Saint-Julien-en-Genevois, lutte contre l'étalement urbain par la recherche d'une urbanisation prioritaire autour d'un nouvel axe de tramway, respect des zones agricoles que sanctuarise une longue tradition genevoise. « Nous pensions urbaniser le secteur dit de la Plaine de l'Aire, or l'étude-test a amené à y renoncer car elle montrait que cela risquait de porter un coup fatal à la filière

marâchère locale », signale Nicole Surchat-Vial.

Le PACA Annemasse Eaux-Vives entend contribuer à ériger Annemasse en pôle urbain de référence. L'urbaniste-paysagiste française Marion Talagrand a conduit l'une des trois équipes du MEP. « Nous avons insisté sur l'opportunité de créer ici les conditions d'une agglomération multipolaire par l'affirmation d'Annemasse comme sa deuxième centralité. Ce qui passe par des équipements publics et surtout des liaisons de transport fortes favorisant un transfert modal massif », décrit-elle. Deux PACA voisins débouchant au nord-est vers les communes françaises de Saint-Genis et Ferney-Voltaire attendent leur plan de synthèse cet automne. Ils identifient à leur tour un potentiel de construction de 5 000 logements sur la partie suisse, à l'arrière de l'aéroport. Ils ménagent un « cœur vert » de 500 hectares. Ils systématisent les notions d'urbanisation autour du tramway genevois appelé à s'étendre au moins jusqu'à la frontière. A ce stade, ils laissent en question le mode de TCSP qui pourrait relier entre elles les organisations internationales et de recherche (dont le CERN) formant une boucle, d'où le concept de « Cercle de l'innovation » qui fédère désormais les deux PACA.

Autre point notable : ils esquissent en quoi pourrait consister le profil d'emplois à installer côté France. « Les décideurs nous disent que la partie française serait compétitive en terme d'accueil d'activités de recherches et/ou de projets de prestige, →



PACA Saint-Julien Plaine de l'Aire

> **Axe de 8 km**, potentiel développement 32 000 à 36 000 habitants et 14 000 à 19 000 emplois en 2030, avec trois zones identifiées au préalable : Plaine de l'Aire, pôle de Saint-Julien et Porte sud de l'agglomération.

> **Équipe DeLaMa** : développer l'urbanisation autour d'un axe de tramway vers le sud. Ville linéaire scandée par des lieux d'intensité autour des arrêts de tramway. Conclusions défavorables sur l'urbanisation de la Plaine de l'Aire, préjudiciable au paysage et à l'activité marâchère.

> **Équipe Mayor-Beusch-Frei** (image ci-contre) : urbaniser le long du tramway par densification de secteurs déjà bâtis. Restructurer le quartier gare de Saint-Julien et lui affecter un équipement culturel dans un parc de verdure.

> **Équipe Lieux-Dits** : élever Saint-Julien au rang de pôle régional. Créer un équipement phare « Agroparc » d'agriculture urbaine, un lieu culturel, des habitats en lisière et développer les transports publics au regard de la nouvelle taille critique de la ville.

> **Retenu** : urbaniser en minimisant la consommation d'espaces agricoles et naturels, trouver le juste équilibre entre densification de secteurs déjà bâtis et extensions mesurées sur sol agricole. Renforcer Saint-Julien dans le contexte d'arrivée du tramway.

Annemasse veut faire briller son Etoile

Le programme « Etoile » d'Annemasse aurait pu être le préfigurateur du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, puisqu'il en est question depuis quarante ans. Les vieux habitués du Mipim ont d'ailleurs pu le croiser. Vicissitudes de causes diverses « aidant », il arrivera plus tard. Un mal pour un bien sans doute, car la donne a largement changé. Le voisinage géographique de MICA, l'un des programmes structurants du canton de Genève, l'implantation à proximité immédiate du nouveau centre hospitalier, surtout la mise en service de la ligne ferroviaire CEVA en 2016 avec sa gare terminus « Nouvel » renouvellent de fond en comble le cadre dans lequel s'inscrit cet espace de 42 hectares à l'arrière de l'actuelle gare SNCF. La priorité est de préparer le pôle d'échanges multimodal pour 2016.

Consciente de disposer là d'une « fenêtre de tir unique », la communauté d'agglomération d'Annemasse, qui a repris le pilotage de l'opération depuis quelques années, n'entend pas laisser l'Etoile à l'état de no man's land. Mais elle ne veut pas non plus en surestimer le potentiel ni céder à l'offre du premier promoteur venu – plus d'un groupe a jeté un œil sur le dossier. Avant de parler cession de droits à construire, elle a attribué avant l'été un marché d'études à plusieurs filiales du groupe Egis. Celles-ci planchent sur les volets pôles d'échanges et projet urbain, associées à Algoé (management de projets) et au cabinet juridique Sartorio. Le scénario attendu fin 2010 doit apporter aux élus les éléments de décision sur les orientations d'aménagement, le montage (Zac? autre?), la façon de gérer au mieux les installations ferroviaires qui phagocytent le site, la programmation et son phasage. La jauge pourrait se situer vers 75 000 m² mixtes structurés par le tertiaire à l'horizon 2020 et 150 000 m² en 2030. Le site est candidat à l'accueil d'une « Cité de la solidarité internationale » regroupant des ONG en manque de foncier à Genève.



© Christian Robischon

Comment faire rejaillir sur le territoire environnant l'attractivité internationale de Genève ?

→ type ONG, autour du château de Voltaire à Ferney », indique Delphine Pressevot, chef de projet.

Car le nœud gordien se devine assez facilement : comment convaincre un entrepreneur de s'implanter en France alors que le voisin étranger offre à quelques mètres une fiscalité et un droit du travail éminemment plus favorables de son point de vue ?

Genève joue le jeu

En outre, l'impressionnant travail de réflexion transfrontalier serait réduit à néant si Genève jouait une autre partition dans la mise en musique de ses propres priorités d'aménagement. En particulier si celles-ci ne visaient qu'à perpétuer le statu quo. Or, tel n'est pas le cas. Le canton procède actuellement à la révision de son Plan directeur cantonal. « Le document-cadre, qui s'apparente à un grand Scot, a bien fixé comme priorité la relance de l'offre de logements », annonce Bojana Vasiljevic-Menoud, la directrice générale de la DGAT. Pour les années à venir, le canton se fixe l'objectif de 2 500 nouvelles constructions annuelles, à comparer au seuil de 1 600 défini en 2001, et qui n'a de surcroît pas toujours été atteint. Le niveau actuel de production n'est guère supérieur à celui du pays de Gex côté français. Le respect du nouvel objectif aboutirait donc à 50 000 nouveaux logements en 2030 : Genève remplirait ainsi la mission qui lui est incombée d'accueillir la moitié des 200 000 nouveaux habitants.

D'autres éléments de concordance incitent à l'optimisme les promoteurs du développement transfrontalier solidaire. Celui de l'organisation : la petite équipe de neuf personnes des PACA s'intègre dans l'organigramme de la DGAT et donne l'impression de mener sa barque avec dextérité au milieu d'un vaisseau de quatre-vingts agents. Celui du temps : comme le Projet d'agglomération, l'exécutif cantonal s'est fixé 2012 comme objectif pour finaliser son Plan directeur. Quant à la parenté entre les outils de mise en œuvre, elle saute aux yeux : à Genève, on produit des PAC. On en dénombre 12, dont certains s'emboîtent dans des PACA, par exemple le PAC Bernex dans le PACA Bernex/Saint-Julien.

La fabrication des PAC obéit toutefois à un processus plus classique et plus directement opérationnel. Un Plan directeur de quartier débouche sur un Plan d'affectation, équivalent du POS, puis sur des plans de zone plus détaillés.

Les premiers PAC donnent le bon exemple. « MICA » et « Vergers »,

Le salut par le Conseil de l'Europe

Casse-tête de tout candidat à la coopération transfrontalière, le mode de gouvernance l'a été un peu plus autour de Genève du fait de la non-appartenance de la Suisse à l'Union européenne. Pour transformer le comité de pilotage de son Projet en une structure à personnalité juridique capable d'assumer des maîtrises d'ouvrage, l'agglomération n'a pas pu utiliser l'outil du GECT, le Groupement européen de coopération territoriale. « Il impose de regrouper des représentants d'au moins deux Etats membres de l'Union. C'est le cas à Bâle avec la France et l'Allemagne, dans l'espace du Mont-Blanc avec la France et l'Italie, mais pas chez nous », souligne Frédéric Bessat, chef de projet France du projet d'agglomération. Quant au GLCT, le Groupement local de coopération transfrontalière, il présente l'inconvénient de ne pouvoir associer les Etats. Il s'adapte mieux à des objets plus ciblés : ainsi est-il utilisé déjà sur place pour l'exploitation de lignes de bus transfrontalières. En creusant, les fines lames juridiques du territoire ont trouvé la solution du côté du Conseil de l'Europe, dont la Suisse est membre. L'organisation pose actuellement les jalons d'un nouveau type de structure, le GEC (Groupement eurorégional de coopération). L'agglomération franco-valdo-genevoise va donc opter pour lui après une période transitoire de fonctionnement en GLCT. Elle compte installer le GEC l'an prochain, au terme des étapes de ratification des Etats et de vote d'adhésion des collectivités.

Le plan directeur cantonal de Genève a identifié la production de logements parmi ses priorités.



© Christian Robischon

dont les premiers coups de pioche devraient intervenir fin 2012, limitent tous deux à 15 % la part du non-résidentiel dans leur Shon, essentiellement sous forme de petites activités et de commerces. Le premier, qui s'arrête aux portes de la française Ambilly (le « A » de son nom) prévoit 2 200 logements dans sa première tranche de 40 hectares planifiée sur une décennie, dont 1 200 dans quatre « pièces urbaines » et un millier dans deux « réserves à bâtir ». L'ensemble du projet se monte à 4 000 logements sur 60 ha. Les Vergers se conçoivent comme l'extension de la cité résidentielle de la commune de Meyrin, de façon à ajouter 1 100 constructions sur 16 ha. Plusieurs caractéristiques de ces projets les hissent au statut d'écoquartiers : liaison TC avec le centre-ville, incitation à des constructions basse énergie, corridors écologiques, gestion des eaux, faibles coefficients de stationnement ou parking-silos...

Un réseau RER

Certains des PAC s'inscrivent dans une autre priorité-clé : l'urbanisation autour de CEVA. Cet acronyme désigne la liaison ferroviaire qui joindra en 2016 la gare centrale de Genève-Cornavin (le C de CEVA) à Annemasse (A) en passant par plusieurs autres haltes ou gares dont les Eaux-Vives (EV). Soit 16 km à construire ou aménager à partir de l'existant - 14 côté suisse chiffrés à 1,1 milliard d'euros et 2 côté français pour 244 millions d'euros. Ils changent tout, selon David Favre : « ils apporteront le chaînon manquant à la constitution d'un réseau RER de 230 km dans un cercle de 60 km doté de 40 gares », décrit le directeur jusqu'à cet été de Transferis, société de promotion du RER commune à la SNCF et aux Chemins de fer suisses. Vieille d'un siècle, l'idée CEVA réunit enfin les conditions de sa réalisation. Le cadencement jusqu'à 10 minutes réduira les temps de parcours de 15 à 30 minutes, soit une diminution de moitié en général. La liaison Genève-centre/Annemasse passera de 35 à 20 minutes.

Le projet constitue le socle de la relance des transports en commun à Genève : comparé à leurs homologues des villes suisses, ils font pâle figure avec une part de 12 % dans les déplacements. La faute aux Français qui font chuter leur proportion entre 10 % et... 1 % selon les axes qu'ils empruntent, mais pas seulement. La ville a laissé tomber en déshérence son réseau d'avant-guerre, qu'elle doit à présent reconstituer. Cinq nouveaux axes de tramway participent aussi à cette régénérescence, qui vise à tripler la fréquentation des transports en commun. Mais CEVA ne se limite pas à un mode de transport. L'infrastructure constitue la colonne vertébrale de tout le projet de construction d'une agglomération transfrontalière, tant la mobilité en forme la question centrale. Elle participera aussi à la concrétisation par les programmes d'habitat et tertiaire prévus autour des cinq haltes et gares pour lesquelles Genève s'« offre » les Ateliers Jean Nouvel. Le prix Pritzker habillera ces constructions de briques de verre devant créer l'effet pixel qu'il affectionne. Parmi les programmes immobiliers, trois sont bien définis à ce jour pour une réalisation à partir de 2012/2013, autour des gares de Lancy-Pont-Rouge, des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Sous l'égide de sociétés de portage foncier conjointes aux collectivités genevoises et aux chemins de fer helvétiques, ils totalisent respectivement 184 000, 45 000 et 29 000 m² mixtes. D'ici à dix ans, les autorités →

Vu d'ailleurs... plutôt d'un bon œil

C'est rare et pourtant, aux quatre coins de Rhône-Alpes, le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise semble faire l'unanimité. A Grenoble et Lyon, les élus sont prompts à dégainer les superlatifs et à égrainer les nombreux projets communs qui pourraient être mis rapidement sur les rails. « A Grenoble, on sait travailler en réseau depuis longtemps. On le fait avec Lyon, avec Annecy ou Chambéry et on a presque intérêt à voir émerger une nouvelle métropole structurée pour lancer des collaborations », s'enthousiasme Geneviève Fioraso, première vice-présidente déléguée au développement économique de la Metro (communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole). Vice-président du Grand Lyon délégué à la Coopération métropolitaine, réseau des villes et coopérations interrégionales, Jean-Yves Sécheresse rappelle à l'envi que Lyon et Genève savent travailler ensemble depuis longtemps en matière universitaire, culturelle ou économique. « Genève a soutenu Lyon lors de sa candidature comme capitale européenne de la culture. On imagine qu'elle puisse aisément s'arrimer au réseau des villes », se risque-t-il.

La Région a déjà prouvé son soutien au projet en lui attribuant son label hautement disputé de Grand Projet, accompagné de 50 M€ qui en font le deuxième grand financeur extérieur avec l'Etat fédéral suisse. Mais derrière les discours officiels, quelques interrogations planent. Notamment quant aux conséquences du projet sur certains équipements structurants de Rhône-Alpes, au premier rang desquels l'aéroport Lyon Saint-Exupéry qui souffre déjà d'une concurrence rude avec Genève-Cointrin, point de décollage prisé des passagers de la frange alpine de la région. D'aucuns s'enquière de la position d'Annecy. Entre Genève et Chambéry qui lorgne de plus en plus vers Grenoble, vers qui se tournera la riche cité, désormais à moins de 40 minutes de Genève par la flambant neuve A41 Nord ? « Si Annecy cède aux sirènes suisses, le poids de la nouvelle agglomération sera considérable et la vision qu'en ont aujourd'hui Lyon et Grenoble pourrait changer », prévient un observateur qui s'interroge également sur la visibilité régionale de ce processus d'agglomération transfrontalière. « Sorti d'Annemasse, personne ne le connaît alors qu'il a quand même reçu 50 M€ de la Région. Cet argent bénéficiera-t-il intégralement au développement du côté français de l'agglomération ou non ? Ce pourrait être un débat intéressant lors du prochain scrutin régional ».

Des peaux de banane continuent à traîner. Le sort de l' « amendement Blanc » en témoigne. Dans le cadre du débat sur la réforme des collectivités, le député UMP de l'Ain et président de l'ARC a proposé d'accorder par exception le statut de « Pôle métropolitain », capteur de subventions d'Etat, à des territoires dont le principal EPCI ne dépasse pas 50 000 habitants dès lors qu'ils sont limitrophes d'un pays étranger. Amendement taillé sur mesure pour Annemasse et son agglomération de 80 000 habitants. Quelques-uns de ses amis politiques sénateurs rhônalpins se sont empressés de relever le seuil à 120 000... Reprise de la partie de ping-pong à la séance parlementaire d'automne.

Françoise Sigot (Innovapresse / Lyon) avec CR



© Communauté de communes du Genevois

Le territoire-frontière totalise 500 000 déplacements quotidiens.

→ ambitionnent de voir se regrouper 120 000 habitants, soit environ un sur huit, et 120 000 emplois (un quart) à moins de 500 mètres des nouvelles gares.

Négociation avec l'agriculture

La densification participe de l'effort de conserver son caractère « vert » à la future agglomération. Il passe par le retour de la nature en ville. La préservation des espaces naturels en est une constante; elle s'exprime particulièrement dans le PACA du Salève sur lequel Marion Talagrand a également planché. « Il défriche un entre-deux paysages, entre la rivière Arve et le piémont du Salève. Son profil a amené à traiter prioritairement des questions comme la préservation/valorisation d'espaces naturels, l'aménagement de secteurs de respiration, la place de l'agriculture », expose-t-elle. Le contexte local requiert une cohabitation harmonieuse avec l'agriculture. Les zones d'exploitation sont en effet présentes sur 40 % de l'espace. Elles ont de fait limité l'étalement urbain. La profession agricole, forte de 6 000 emplois directs, s'affiche prête pour un « deal » qui limiterait les surfaces d'exploitation en échange de la limitation de l'étalement urbain. Extrêmement prometteur apparaît donc le processus qui se noue autour de Genève. A regarder les projets d'aménagement dans le détail, on se dit que leur potentiel en construction se chiffre en milliards d'euros et que même une réalisation partielle transformerait déjà le territoire en Eldorado des promoteurs. Avis aux intéressés. Mais le retour de balancier n'est pas exclu. Le passé récent a vu l'échec de quelques projets d'aménagement, comme le Rectangle d'Or, près de l'aéroport, à la fin des années 1990. De façon plus générale, « Genève a toujours alterné des périodes d'ouverture et de fermeture vis-à-vis de l'extérieur. Pour l'instant, c'est la première tendance qui domine. Le renouvellement de l'exécutif cantonal fin 2009 laissait craindre un effondrement de la dynamique. Tel n'est pas été le cas », constate Michèle Tranda... en croisant les doigts. Côté français, des voix mettent en garde contre une concentration excessive des « bénéfiques » autour d'Annemasse, au risque de frustrer les voisins. L'agglomération franco-valdo-genevoise progresse surtout grâce au volontarisme d'une poignée d'élus et techniciens. C'est à la fois sa force et sa faiblesse. Le destin a rarement souri aux avant-gardes dépourvues des troupes de soutien.

Christian Robischon