

Le projet de territoire du Grand Genève 2016-2030 affiche aujourd'hui la volonté d'une agglomération multipolaire, compacte et verte, avec une orientation forte pour une stratégie Air-Climat.

PERSPECTIVES ET ACTIONS À INSCRIRE DANS LE PROJET DE TERRITOIRE À PARTIR DES OBJECTIFS SUR LA BIODIVERSITÉ EFFICACES  
(d'après le diaporama présenté au Forum d'agglomération le 11/04/2016)

- 1) Incorporation des corridors biologiques dans la planification urbaine**
  - Poursuivre et développer la prise en compte des espaces naturels et corridors dans les documents d'urbanisme
  - Faire un lien étroit avec les perspectives de croissance du Grand Genève: définir des objectifs de densité et de limitation de la consommation d'espace
- 2 Assurer des continuités biologiques depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain**
  - Poursuivre la dynamique engagée sur les corridors: renouveler les premiers contrats qui arrivent à terme en 2018
  - Être ambitieux en termes de moyens et de projets de territoire
- 3 Ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel**
- 4 Préserver les espaces et valoriser les espaces naturels.**
  - Définir et mettre en œuvre une stratégie de préservation des espaces naturels en lien avec les objectifs de croissance et de mobilité
  - Développer les liens entre la gestion des espaces naturels et le maintien d'une agriculture responsable
  - Renforcer l'échange et la coopération transfrontalière concernant la gestion d'espaces et d'espèces protégées.
  - Développer des actions transfrontalières de conservation et de réintroduction d'espèces à enjeux sur le Grand Genève: glaïeul des marais, littorelle, la petite massette, l'Orchis pauciflorus et la gratiole officinale ..... et d'habitats: zones humides, prairies sèches...

---

Sandra Robyr, FSU

## **UNE VISION... « à mettre en œuvre de manière efficace »**

Le Projet d'agglomération est en phase de mise en œuvre. Même si d'autres scénarii doivent être élaborés, il faut lister et entreprendre des actions à court terme, même petites, qui concernent non seulement les infrastructures de transports, mais aussi les espaces publics, les milieux naturels, des manifestations culturelles, etc., et qui pourraient être financées par les collectivités, des privés (entreprises), des associations, etc.

Il ne faut pas attendre que le projet soit abouti, fini, parfait..., et il convient d'entretenir les liens établis entre les divers acteurs lors des processus de projet PACA.

Il conviendra de ne pas abandonner ces démarches ré-ouvertes, les étapes de PA1-2-3... devant être considérées comme des moments spécifiques à l'intérieur d'un processus vivant et actif.

## PLAN GUIDE

Le « plan guide » synthétisait les options issues des démarches PACA. Nous nous demandons de quelle façon il a été pris en compte et de quelle façon, le cas échéant, il est repris et poursuivi.

Les documents soumis à notre appréciation ne permettent pas en effet d'évaluer comment cette échelle d'information, de granulométrie plus fine, se répercute sur le schéma d'agglomération, dont nous nous réjouissons néanmoins qu'il soit désormais bien nommé « projet de territoire ».

### Définition

Le plan-guide est l'image directrice du Projet d'agglomération, qui précise les dispositions d'ensemble pour l'urbanisation, le paysage, l'environnement et la mobilité, sur un ou des périmètres définis (PACA).

Evolutif dans le temps, le plan-guide doit être mis à jour au fur et à mesure du développement du projet. Il permet de phaser les interventions futures.

C'est un document de référence qui guide l'action à court terme dans le cadre d'une vision de territoire à long terme.

Il définit les étapes de mise en œuvre ultérieures.

### Remarques

L'image du plan guide global - ou de ses parties (PACA) - n'est pas assez présente et utilisée dans la sphère publique; il apparaît comme un instrument de spécialistes, connu avant tout des personnes qui ont travaillé sur le Projet d'agglomération alors qu'il devrait être parmi les premières images disponibles, rapidement accessibles, sur le site internet du Grand Genève... (on y trouve la carte du schéma, mais pas celle(s) du plan-guide...).

C'est en effet un instrument «transversal», qui articule plusieurs territoires (agglomération, diffus, etc.) et conjugue les divers volets sectoriels (urbanisation, transports, nature, agriculture...).

D'autres aspects devraient s'y greffer et y trouver leur expression territoriale: l'environnement, le socio-culturel, l'économie, la formation, etc.

Son mode de représentation devrait permettre d'en faire un outil évolutif, vivant et se bonifiant au gré de ses adaptations.

Ce devrait être un instrument souple et simple à manipuler pour des mises à jour régulières; les dernières études ont-elles déjà été intégrées?

Peut-être que des zooms sont nécessaires, car toutes les infos ne peuvent y être reportées? Peut-être qu'en complément, une carte synthétique de coordination serait utile, qui articule localisation des mesures et phasage (cf. carte des mesures / phasage)?

## AU RES

Les points suivants ont par ailleurs été discutés et méritent d'être relevés, exprimés ci-dessous dans un ordre non hiérarchisé.

### territoire diffus

Ce territoire se développe considérant les potentiels constructibles existants et les conditions d'accueil proposées: proximité de la campagne, coûts des logements, etc.

Les documents soumis à notre appréciation ne nous permettent pas d'estimer de quelle façon le territoire diffus, désormais pris en compte, est réellement appréhendé. En effet, s'il appartient désormais au diagnostic, s'étant de fait développé ces dernières années, il ne nous apparaît pas clairement qu'il ait encore véritablement fait l'objet d'une démarche de projet. Une vision et des objectifs clairs nous sembleraient pourtant utile, s'agissant d'un territoire «fragile» sur lequel s'exercent désormais de nombreuses pressions.

Les modalités de son évolution devraient être définies dans le Projet d'agglomération, afin de répondre aux attentes des politiques et afin d'anticiper les problèmes récurrents d'infrastructures de transports (desserte TP...) et d'équipements (école, crèche...).

### Patrimoine

Le patrimoine n'est pas ouvertement abordé dans le Projet d'agglomération. L'histoire du territoire du bassin franco-valdo-genevois, son évolution, est proposée à travers quelques atlas récemment élaborés. Quels éléments caractérisent le territoire du Grand Genève et lui confèrent une identité?

Si, au sein de l'agglomération, le thème peut être abordé lors du développement et du changement d'échelle des projets, la question demeure entière pour le reste du territoire. Le «patrimoine naturel» y est interrogé dans le cadre du plan paysage; qu'en est-il du patrimoine bâti? Cette approche permettrait non seulement de parler conservation et rénovation des bourgs, villages et hameaux, mais aussi d'imaginer les contours du développement du territoire diffus.

### Mobilité

Le concept de mobilité tel qu'il est énoncé (TIM TP et MD), doit être l'occasion de relancer la priorité sur les voies vertes d'agglomération, tout comme les P+R et stratégies de rabattement sur les pôles TP (tram et ferroviaire) existants.

### Paysage

Nous comprenons l'enjeu central lié aux infrastructures, étroitement lié aux possibilités de demander des co-financements à la Confédération, mais regrettons qu'urbanisation et paysage semblent en pâture, paraissant être traités de façon marginale.

Y a-t-il un développement à faire du Plan paysage 2 (dit «Projet de paysage II») réalisé dans le cadre du PA2? Est-il encore à l'ordre du jour...? Ce sont les connections (barrettes) qui relient les «35 espaces à enjeux paysagers» et qui permettraient ainsi de compléter le maillage généralisé en s'appuyant sur des entités territoriales, la version 2012 étant encore trop schématique.

Et puis, il conviendrait de poursuivre les travaux des PPP (Projet de paysage prioritaire), soit dix identifiés en 2012, trois développés (pénétrante de l'Arve, Le Cœur Vert et le Bois des Rosses/Annemasse) et un en attente de validation (Arande-Lathoy). Citer ces études et schématiser leur périmètre (d'influence?) ne nous semble pas suffisant, sachant qu'ils contiennent de véritables options qui gagneraient à être questionnées et mises en cohérence à l'échelle de l'agglomération. Le degré d'avancement est parfois inégal.

---

Luc Sottini, Pro vélo en ve

## PRO VELO ENEVE

### La place du vélo dans le Pro et d'agglomération 3

- Préambule

On ne peut pas considérer la mobilité indépendamment des questions liées à la santé des êtres humains et de la planète. Il est donc important de se pencher sur les engagements du canton en la matière. Genève s'est dotée récemment d'un « plan climat cantonal », ainsi que d'une stratégie pour la protection de l'air (« Stratégie de protection de l'air 2030 »).

Pour le plan climat, concernant les gaz à effet de serre, il s'agit, d'ici 2030 « de réduire de 40 % les émissions liées au déplacement de personnes et au transport de marchandises, essence et diesel confondu, sans prendre en compte les déplacements en bus/tram/train/bateau... ».

Pour ce qui est de la protection de l'air, parmi un ensemble de mesures, « le canton de Genève s'est fixé comme objectif volontariste de réduire les émissions de PM10 à l'horizon 2030 de 18 % par rapport à l'état 2005. Pour les PM10, les immissions supérieures à la valeur limite OPAir continuent à se concentrer sur le centre-ville, une partie de l'agglomération et l'aéroport. ». On voit que ce dernier objectif est loin d'être satisfaisant pour la santé des habitants. Il faut préciser que le trafic routier représente environ un tiers de ces émissions (source : « Stratégie de protection de l'air 2030 »).

Les espoirs fondés sur les améliorations technologiques liées aux normes européennes pour les véhicules doivent être revus aujourd'hui à la lumière des différents scandales révélés depuis une année et touchant la plupart des constructeurs automobiles. **Pour répondre sérieusement à ces défis, un transfert modal massif est nécessaire.** Les transports publics devront ainsi progressivement répondre à des besoins considérables. Si on agit réellement et de manière significative, dans les zones très denses, les limites de capacité de transport des bus et des trams risquent d'être rapidement atteints. Par ailleurs, dans les zones moins denses, l'automobile et le deux-roues motorisé, comme moyen de rabattement sur les lignes de transports publics, ne représentent souvent pas le moyen le plus rationnel (pollution et besoin d'espace en zone dense pour construire des park and ride).

Ces éléments nous amènent à considérer que le vélo, mécanique ou à assistance électrique, représente un moyen de transport – dans sa complémentarité avec les transports publics – doté d'un très fort potentiel de développement.