

pi Scandio

MAIRIE DE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

14 SEP 2011

La ministre

Le secrétaire d'État chargé du logement

N° 11-09-150		
DESTINATAIRES		
MAIRE .....	X	POUR ACTION
ADJOINTS .....		
Slacroux		
A. Berthier		
F. Delacour		
D.G.S. ....		
D.S.T. ....		
CABINET .....		POUR INFORMATION
CONSEIL M. ....		
SERVICE 11.1		

Paris, le

14 SEP, 2011

Monsieur le Maire,

Par lettre du 8 juin 2010, vous avez bien voulu demander qu'une mission d'expertise soit confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable sur la construction d'une maîtrise d'ouvrage urbaine au profit du territoire franco-genevois situé autour de l'Aéroport international de Genève.

Nous vous prions de trouver ci-joint le rapport de Mme Ariella Masboungi, inspectrice générale de l'administration du développement durable, à laquelle a été confiée cette mission d'expertise.

Nous tenons à vous exprimer l'intérêt que nous portons à la démarche que vous menez conjointement et nous nous réjouissons de la collaboration dont elle témoigne entre la France et la Suisse. Cette démarche, reflétée dans ce projet d'agglomération salué par un prix européen, nous paraît clairement s'engager dans la durée sur un projet exemplaire aux points de vue écologique, économique, social et urbain. Nous souhaitons que ces projets, qui pourraient servir de laboratoire sur le plan tant des projets durables que des projets transfrontaliers, se traduisent par des réalisations concrètes. Pour autant, les conditions du passage à l'opérationnel méritent d'être affinées, les outils classiques d'intervention de l'Etat n'étaient pas nécessairement adaptés aux enjeux transfrontaliers qui sont pointés ici.

Aussi, nous souhaiterions que vous puissiez nous faire part de vos observations sur les propositions de ce rapport et, plus généralement, sur les conditions de réalisation du projet de développement et d'aménagement, notamment en ce qui concerne la stratégie économique à mettre en œuvre conjointement par les autorités suisses et françaises sur le territoire concerné et les outils juridiques communs aux deux parties, pour mener à bien ou coordonner une telle opération d'aménagement

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Maire, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Benoist APPARU

Monsieur François MEYLAN  
Maire de Fernay-Voltaire  
Avenue Voltaire BP 149  
01216 FERNEY VOLTAIRE CEDEX



RAPPORTS

Conseil général  
de l'Environnement  
et du Développement  
durable

N° 007408-01

mai 2011

## La construction d'une maîtrise d'ouvrage urbaine de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



*Liberté - Égalité - Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable,  
des Transports  
et du Logement

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement



**CONSEIL GENERAL  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

**Rapport n° 007408-01**

**Mission d'expertise pour la construction  
d'une maîtrise d'ouvrage urbaine de  
l'agglomération franco-valdo-genevoise**

établi par

**Ariella MASBOUNGI**

Inspectrice générale de l'administration du développement durable

Contribution de

**Alain LECOMTE**

Inspecteur général de l'administration du développement durable

**Mai 2011**

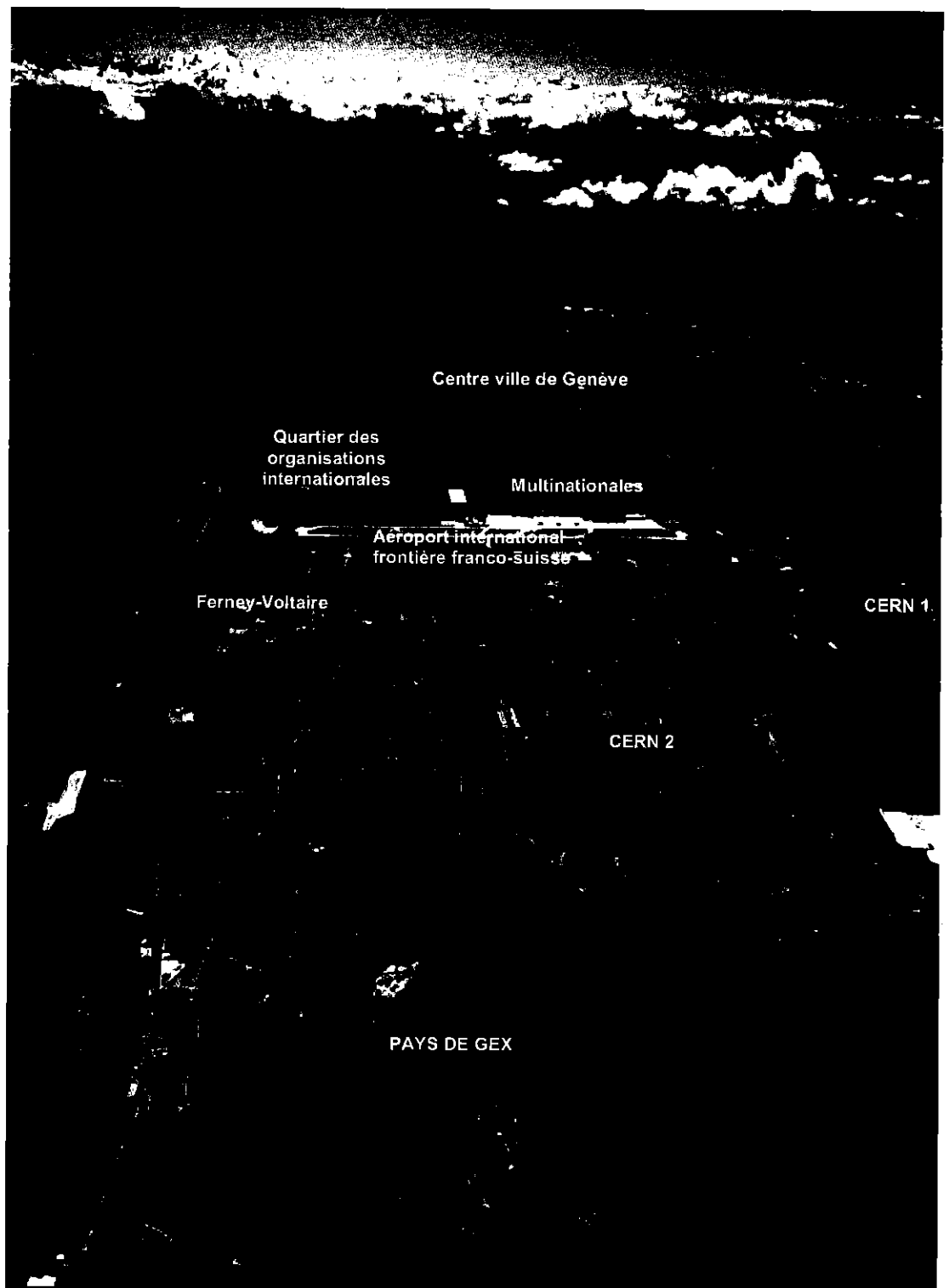


## SOMMAIRE

1. L'ETAT DES LIEUX .....	10
1.1 La France présente de longue date aux portes de Genève.....	10
1.2 Le territoire franco-valdo-genevois : une situation exceptionnelle .....	12
1.2.1 Une situation tendue à Genève quant à la disponibilité foncière.....	12
1.2.2 Une situation potentiellement tendue pour l'Aéroport international .....	13
1.2.3 Un contexte à la fois positif et négatif pour la France .....	13
1.2.4 La présence du CERN est un immense atout .....	14
1.3 La coopération transfrontalière : une coopération soutenue de longue date.....	14
1.4 La rive droite du Lac : un enjeu stratégique d'intérêt national.....	22
1.5 Un projet urbain de deuxième génération.....	25
2. LES PROPOSITIONS .....	31
2.1 Une stratégie transfrontalière de développement économique à construire .....	31
2.2 Passer à l'acte aux différentes échelles .....	33
2.2.1 Le Cercle de l'Innovation .....	33
2.2.2 Développer un projet d'envergure à cheval sur la frontière entre Genève et Ferney-Voltaire .....	34
2.3 Une maîtrise d'ouvrage urbaine transfrontalière à définir.....	39
2.3.1 Le passage à l'acte exigerait une maîtrise d'ouvrage puissante .....	39
2.3.2 Pour une Opération d'intérêt national (OIN) .....	40

## Annexes

Annexe 1 : Lettre de commande.....	47
Annexe 2 : Personnalités rencontrées.....	50
Annexe 3 : Les projets du Rectangle d'or.....	52
Annexe 4 : Stratégie foncière pour le PSD « Genève-Voltaire ».....	55
Annexe 5 : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et Grenelle de l'environnement : une remarquable convergence.....	58
Annexe 6 : Les atouts économiques de Genève.....	61
Annexe 7 : Les échéances du PSD « Genève-Voltaire ».....	62
Annexe 8 : Imposition sur les travailleurs frontaliers : répartition générale 2007 et Mécanisme de la compensation financière franco-genevoise.....	63
Sigles utilisés.....	65



*La rive droite de l'agglomération franco-valdo-genevoise, vue du Jura :*

- *côté Genève, une concentration d'atouts métropolitains et des capacités d'accueil qui s'amenuisent*
- *côté Pays de Gex, un territoire périurbain et agricole porteur d'enjeux peu valorisés.*



## RESUME

C'est à la suite d'une demande faite en juin 2010 par les élus suisses et français concernés au ministre en charge du développement durable qu'une mission d'expertise a été confiée à Mme Ariella Masboungi pour proposer une maîtrise d'ouvrage urbaine susceptible de « passer à l'acte » pour l'aménagement du territoire situé autour de l'Aéroport international de Genève.

La première partie du rapport sur l'état des lieux présente les caractéristiques et les atouts du territoire situé de part et d'autre de la frontière autour de l'aéroport.

Le Pays de Gex a des relations anciennes avec le Canton de Genève, marquées par des solidarités économiques et culturelles. Lieu de résidence de nombreux actifs travaillant à Genève, il est aujourd'hui soumis à une périurbanisation galopante, que renforce le déséquilibre en matière de construction de logements entre les territoires français et suisse.

Le Canton de Genève, dont l'attractivité internationale est remarquable, risque de voir son développement économique freiné par le manque de disponibilités foncières.

La coopération transfrontalière engagée depuis longtemps a conduit notamment, à partir de 1997 au projet, dit du "Rectangle d'or", qui visait à valoriser le secteur de l'Aéroport international de Genève densément construit du côté suisse mais offrant d'importantes disponibilités foncières sur le territoire français.

Ce projet n'ayant pas reçu de validation politique, le développement de ce territoire s'inscrit aujourd'hui dans le cadre plus vaste du Projet d'agglomération franco-genevois dont la charte a été signée en 2007 et qui est piloté par un comité composé des autorités politiques suisses et françaises. Ce Projet d'agglomération est porteur de valeurs relevant du développement durable car il est économe des territoires et soucieux des paysages et de l'agriculture, lie urbanisme et transports et prône la densification urbaine et un rapport franc avec la nature, ce qui explique qu'il ait reçu un prix prestigieux, le Grand prix européen de l'urbanisme, en 2010.

La coopération transfrontalière devrait être facilitée par la perspective de la création d'un Groupement eurorégional de coopération (GEC) lorsque le Parlement aura adopté le projet de loi autorisant l'approbation de la convention du Conseil de l'Europe créant cette nouvelle catégorie de structure transfrontalière.

C'est dans le cadre du Projet d'agglomération qu'ont été menées des études sur des sous-territoires, les « Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA), et en particulier sur deux axes transfrontaliers situés au nord de l'Aéroport de Genève, Genève-Saint-Genis et Genève-Gex, représentant un territoire de 50 km<sup>2</sup>.

Ce territoire bénéficie de trois atouts d'envergure internationale grâce auxquels le Pays de Gex constitue un enjeu stratégique d'intérêt national : le quartier des organisations internationales, l'Aéroport international de Genève qui accueille plus de 11 millions de passagers par an et le CERN qui emploie 2 500 personnes et reçoit 8 000 scientifiques du monde entier. Dans le même temps, ce territoire souffre de l'augmentation des déplacements pendulaires, d'une flambée des prix fonciers et immobiliers, de la fragilité de l'économie des communes françaises due notamment aux distorsions importantes de part et d'autre de la frontière (niveau des salaires, fiscalité, ...), d'une périurbanisation accélérée au détriment des paysages (mitage) et de l'environnement.

Au sein de ce territoire de 50 km<sup>2</sup>, on peut distinguer deux autres échelles issues de la proposition des PACA, le "Cercle de l'Innovation" de 35 km<sup>2</sup> et "Genève-Voltaire". La première échelle se fonde sur le principe de créer un cercle de lieux innovants connectés à l'aéroport international et faisant l'objet de projets forts, afin d'en faire des « adresses » significatives sur le plan international. Ce cercle entoure un espace agricole et naturel continu de 500 à 600 ha. La deuxième échelle est celle d'un territoire d'1 km<sup>2</sup> constitué en Suisse du Grand-Saconnex et en France de Ferney-Voltaire, susceptible d'accueillir un projet stratégique de développement « Genève-Voltaire », l'une des adresses du Cercle de l'Innovation.

La dynamique de l'agglomération franco-genevoise a tout à gagner de la conduite de ces projets communs, équilibrant l'agglomération par plus d'emplois de haut niveau en France, plus de transports publics, une meilleure articulation entre densification urbaine, transports et protection des ressources naturelles, et surtout une dynamique économique profitant davantage des atouts croisés de l'aéroport et du Cern.

La seconde partie du rapport présente les propositions de la mission.

La mission propose d'encourager la création d'un grand projet franco-genevois sur le Cercle de l'Innovation, espace de 35 km<sup>2</sup> allant des abords de l'aéroport sur Genève et le Grand-Saconnex aux villes de Saint-Genis et Gex, englobant l'aéroport, le CERN, la ville de Ferney-Voltaire.

La mission a préconisé d'approfondir, dans un premier temps, les aspects économiques du projet, en actualisant l'étude de programmation du Rectangle d'or : ainsi un projet d'appel d'offres conjoint vient d'être lancé sous l'appellation « Etude de stratégie spatiale et programmation économique du projet stratégique de développement Ferney-Voltaire-Grand Saconnex.

Elle suggère d'étudier la faisabilité d'une des propositions du rapport parlementaire sur la politique transfrontalière, relative à la création de pôles de développement économique frontaliers pouvant prendre la forme de « zones économiques à statut spécifique ».

La mission propose ensuite de « passer à l'acte » à différentes échelles, celle du Cercle de l'innovation qui pourrait donner lieu à une démarche Eco-cités et à un événement international sur le modèle allemand des IBA (Internationale Baustellungen ou Expositions internationales d'architecture) et celle du territoire d'une centaine d'hectares à cheval sur la frontière entre Genève et Ferney-Voltaire, pour accueillir un projet qui, sous le nom d'une marque internationale « Genève-Voltaire », mettrait en œuvre un concept d'« aéroville » favorisant l'échange et l'agrément, bénéficiant de qualités architecturales et urbaines de haut niveau et attractive pour les entreprises.

Ce projet sur un territoire restreint mais emblématique constituerait un test de la volonté des parties suisse et française de collaborer sur un projet concret de développement économique et d'aménagement urbain. Une consultation vient d'être lancée pour désigner un urbaniste en charge de ce projet.

Enfin, la mission propose, sur le territoire du Cercle de l'innovation, une maîtrise d'ouvrage puissante qui passerait par la mise en place d'une équipe dédiée franco-suisse et la création d'un dispositif d'opération d'intérêt international sur le modèle des opération d'intérêt national (OIN) et d'une structure à inventer qui s'inspirerait d'un établissement public d'aménagement.



## **Introduction**

### **Objet de la mission**

Par lettre du 8 juin 2010, les deux co-présidents du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, M. Etienne BLANC, Président de la Communauté de communes du Pays de Gex et M. Mark MULLER, Conseiller d'État chargé du DCTI, ainsi que M. François LONGCHAMP, Président du Conseil d'État et Président du Conseil d'administration de l'Aéroport international de Genève (AIG) et M. François MEYLAN, maire de Ferney-Voltaire ont demandé à M. Jean-Louis BORLOO, Ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer qu'une expertise du Conseil général de l'environnement et du développement durable soit conduite pour les conseiller et les assister dans la construction d'une maîtrise d'ouvrage urbaine au profit du territoire qui, à Genève et dans le Pays de Gex, se situe autour de l'aéroport de Genève et du CERN.

Conformément à leur suggestion, Mme Ariella MASBOUNGI, inspectrice générale de l'administration du développement durable, a été désignée pour mener cette expertise, ainsi que M. Alain LECOMTE pour lui apporter un appui.

Comme l'indique la lettre du 8 juin 2010, la construction de la maîtrise d'ouvrage urbaine sur le territoire transfrontalier autour l'aéroport de Genève et dans le Pays de Gex s'inscrit dans la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui traduit la volonté des élus de rééquilibrer la croissance prévue à l'horizon 2030 de part et d'autre de la frontière ainsi que dans la démarche de planification stratégique menée sur de grands territoires dans le cadre des Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA).

### **Modalités d'exécution de la mission**

La mission s'est rendue à trois reprises à Genève et dans le Pays de Gex et a rencontré trois signataires de la lettre du 8 juin 2010, M. Etienne BLANC, M. Mark MULLER et M. François MEYLAN.

Elle a aussi rencontré le préfet de la région Rhône-Alpes, le préfet de l'Ain et le sous-préfet de Gex ainsi que les services français et suisses concernés.

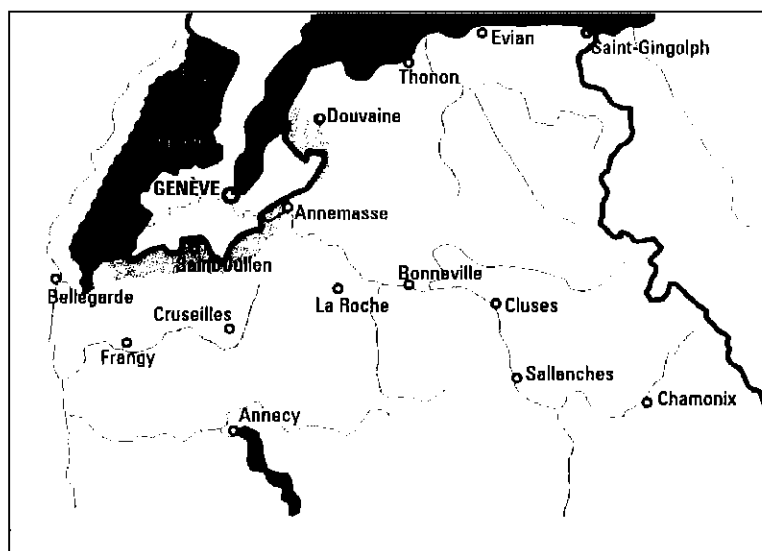
Pour conduire son expertise et rédiger son rapport, la mission a bénéficié de nombreux échanges écrits et oraux des personnes suivantes qu'elle tient particulièrement à remercier pour leurs contributions : Mme Nicole SURCHAT VIAL (État de Genève), Mme Delphine PRESSEVOT (État de Genève), M. Philippe STEINER (État de Genève), M. Gilles BOUVARD (communauté des communes du Pays de Gex) et M. Richard QUINCEROT (société « Permis de construire »). La mission remercie aussi M. Nicolas Ferrand, directeur général de l'EPASE, établissement public d'aménagement en charge du projet de St Etienne pour son expertise financière.

## 1. L'ETAT DES LIEUX

### 1.1 La France présente de longue date aux portes de Genève

Il y a plusieurs siècles que le Pays de Gex est une « tête de pont » de la France auprès de Genève. Ce territoire de douces collines entre le Jura et le lac Léman fut naguère genevois, savoyard et même bernois avant d'être rattaché à la France en 1601 (mais en gardant les franchises savoyardes). Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, le duc de Choiseul et Voltaire, alors comte de Ferney, y lancèrent la construction d'une ville nouvelle, Versoix, destinée à concurrencer Genève. En 1815, au moment de la définition de la frontière franco-suisse, les négociateurs français concédèrent quelques communes gessiennes du bord du lac, nécessaires pour le rattachement de Genève à la Suisse, mais imposèrent que le Pays de Gex reste français.

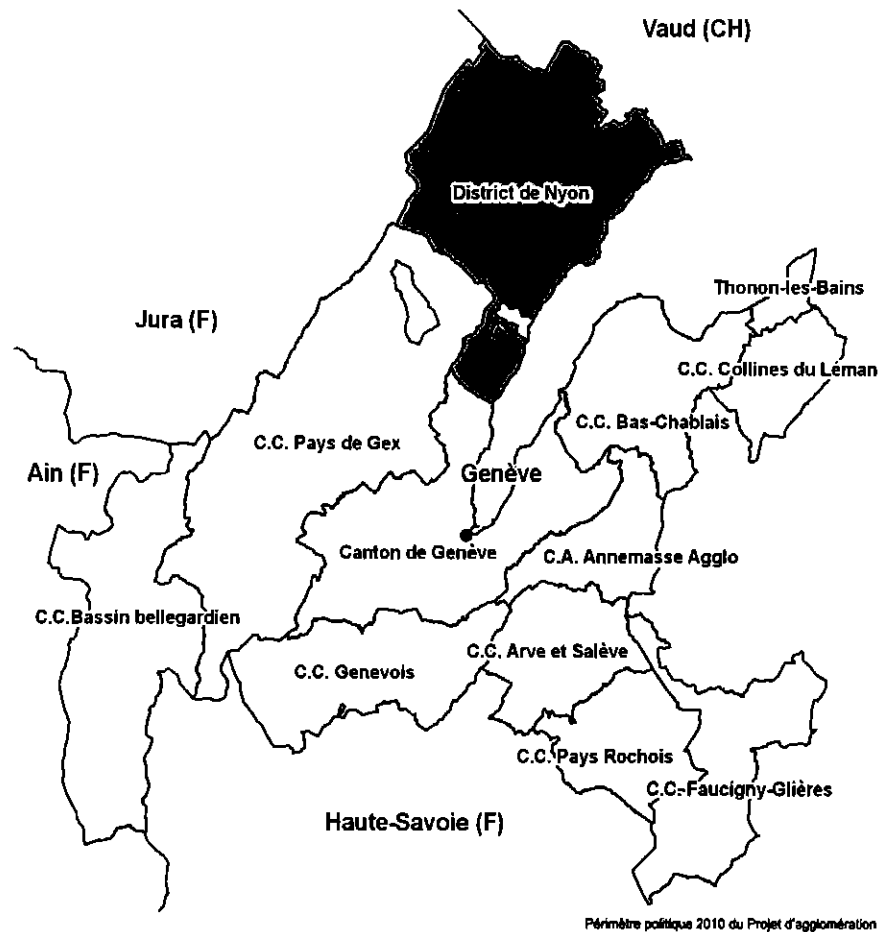
Cette séparation politique est allée de pair avec une étroite solidarité économique et culturelle, le Pays de Gex fonctionnant comme un « arrière-pays » agricole de fait de Genève. Les échanges de denrées (surtout agricoles) ont été rendus possibles hors douane par une zone franche instituée en 1775, confirmée en 1816 et maintenue en 1860 au moment du rattachement de la Savoie à la France. Cette zone franche existe toujours aujourd'hui, créant notamment une solidarité de marché entre agriculteurs genevois et gessiens. De longue tradition, les relations de voisinage sont également étroites sur le plan culturel – les familles se reçoivent de part et d'autre de la frontière, par exemple.



Zones franches historiques autour du canton de Genève : petite zone (1775 et 1816), grande zone (1860).

Aujourd'hui, le Pays de Gex est un territoire de résidence de nombreux actifs travaillant à Genève, notamment de fonctionnaires des organisations internationales localisées sur la rive droite du lac, au point qu'il a pu être qualifié de « 27<sup>e</sup> canton suisse » (*Le Temps* du 10 novembre 2010). Cette vocation résidentielle présente de nombreux avantages, mais aussi des inconvénients croissants, le pays devenant trop cher pour les salariés qui travaillent côté France (par exemple « Travailler dans le Pays de Gex : une punition pour les salariés

français », *Le Temps* du 13 juillet 2007) et les communes peinant à organiser et à financer une périurbanisation galopante. La qualité urbaine n'est pas notable et la multiplication des lotissements ainsi que des zones commerciales n'est pas de nature à valoriser ce territoire.



### *L'agglomération franco-valdo-genevoise en chiffres*

- 2 pays
- 2 cantons suisses, 2 départements français
- 1 région
- 2 000 km<sup>2</sup>
- 208 communes
- 860 000 habitants
- 403 000 emplois



Le secteur faisant l'objet de l'expertise comprend le nord du canton de Genève et le centre du Pays de Gex.

## **1.2 Le territoire franco-valdo-genevois : une situation exceptionnelle**

La situation franco-genevoise présente des caractères exceptionnels au regard des autres situations transfrontalières entre la France et les pays qui la jouxtent, et ceci à bien des égards. Les situations sont inégalitaires de part et d'autre de la frontière quant au poids en termes d'habitants et de puissance économique. Des coopérations sont menées de longue date, sans toutefois se traduire par des projets d'envergure, et se limitent le plus souvent à des gestions de flux, d'écoulements d'eau, d'événements culturels, toutes choses essentielles certes, mais sans retombées fortes sur les dynamiques transfrontalières espérées.

Deux configurations sont très particulières dans le paysage transfrontalier, celles qui relient Luxembourg et Genève à la France avec, dans les deux cas, un déséquilibre entre une « ville-marque » puissante au plan financier et économique et un territoire quasi rural en France. Toutefois, la vraie différence entre les situations franco-genevoise et franco-luxembourgeoise réside dans le fait que Luxembourg, pour l'heure, n'a pas réellement besoin du territoire français pour se développer, à l'opposé de Genève dont les capacités d'accueil territorial sont en voie d'épuisement. Pourrait être évoqué par ailleurs le cas très spécifique de l'agglomération bâloise, sur laquelle une IBA (Exposition internationale d'architecture) se met en place pour développer une coordination transfrontalière entre trois pays.

Le cas franco-genevois se caractérise par les spécificités suivantes :

### **1.2.1 Une situation tendue à Genève quant à la disponibilité foncière**

La situation tendue dans le canton de Genève quant à la disponibilité foncière est une donnée majeure susceptible de nuire à la prospérité de l'agglomération franco-valdo-genevoise, tant au plan des activités qu'à celui des logements. L'attractivité de Genève est remarquable (30ème ville la plus connue au monde, croissance économique forte, image internationale, troisième au classement des villes dans le monde ayant la meilleure qualité de vie derrière Sydney et Zurich selon une enquête réalisée par le cabinet de conseil Mercer HRC en 2010). Néanmoins, un certain nombre d'entreprises qui auraient souhaité s'y implanter finissent par se localiser à Lausanne, voire au-delà dans les cantons du Valais, de Neuchâtel ou de Fribourg ou encore de Zurich.

### **1.2.2 Une situation potentiellement tendue pour l'Aéroport international**

La situation en ville de l'Aéroport international constitue un avantage certain pour l'agglomération, mais également un facteur limitant de son développement. Troisième aéroport francophone après l'Aéroport de Paris et celui de Montréal, l'Aéroport international de Genève prévoit d'augmenter sa capacité actuelle de 11 millions de passagers à 17 millions en 2025. Il jouit d'une croissance forte promise à se poursuivre à l'avenir. Son plan directeur lui permet, grâce aux avancées technologiques, de « tenir » sur son seul périmètre jusqu'à cette échéance en 2025. Toutefois, au-delà de cette date, l'Aéroport devra envisager sa croissance en dehors de ces limites et potentiellement sur le territoire français. Dès à présent, son développement côté France ou son accessibilité par les transports en commun appellent une ouverture des discussions avec les partenaires français et genevois.

### **1.2.3 Un contexte à la fois positif et négatif pour la France**

Les territoires voisins français connaissent une croissance démographique exceptionnelle, avoisinant les 2,5 % par an dans le Pays de Gex. Toutefois, en matière économique, le constat est sans appel. Alors que sur la période 2005-2010, le Canton de Genève a accueilli 30 000 emplois supplémentaires, la partie française de l'agglomération a, quant à elle, perdu des postes de travail. Ses activités constituent une forme de base arrière pour la Suisse, accueillant des entreprises moins valorisantes, des centres commerciaux et des zones artisanales. Par ailleurs, si l'imposition des frontaliers est source de compensations financières, les fonctionnaires internationaux habitant en France n'y consomment que peu de biens et sont facteurs de balance déficitaire pour la France. En outre, le renchérissement conséquent du foncier contraint les travailleurs français travaillant en France à se loger en seconde périphérie de l'agglomération.

Il faut souligner le déséquilibre en matière de construction de logements : ainsi entre 2000 et 2008, 36 % des logements commencés l'ont été sur le territoire suisse et 64 % sur le territoire français, et 24 % dans le Canton de Genève et 19 % dans la Communauté de communes du Pays de Gex.

### **1.2.4 La présence du CERN est un immense atout**

L'Organisation européenne pour la recherche nucléaire, aussi appelée « Laboratoire européen pour la physique des particules », est plus connue sous l'acronyme provisoire CERN de l'organe institué en 1952 (Conseil européen pour la recherche nucléaire). Il s'agit du plus grand centre de physique des particules du monde, situé à cheval sur les deux pays. Cette prestigieuse institution a deux limites majeures, sa non-visibilité sur le site et la difficulté du transfert de technologies pour que le CERN génère des entreprises de part et d'autre de la frontière.

### **1.3 La coopération transfrontalière : une coopération soutenue de longue date**

Après plusieurs siècles de relations ville-campagne, l'urbanisation genevoise a commencé, après guerre, à déborder hors de l'étroit territoire du canton (282 km<sup>2</sup>). Ce processus d'étalement urbain a suscité la création d'une coopération transfrontalière unique en Europe. En 1973, Berne et Paris ont signé un traité international prévoyant une « rétrocession fiscale », le Canton de Genève retournant aux communes de résidence des frontaliers travaillant à Genève 3,5 % de la masse salariale (impôts prélevés à la source). La gestion de ces « fonds genevois » (167 millions d'euros rétrocédés en 2010) est assurée par une « Commission mixte franco-suisse pour les problèmes de voisinage entre la République et Canton de Genève et les départements limitrophes de l'Ain et de la Haute-Savoie ». En 1974 est créé un Comité régional franco-genevois (CRFG) chargé des questions transfrontalières dans des commissions permanentes (culture, formation, sport, emploi, etc.).

Mais l'idée transfrontalière progresse lentement. Avec l'aide des programmes européens INTERREG sollicités dès 1991, le CRFG publie en 1993 un Livre blanc transfrontalier. Puis, en 1997, une Charte d'aménagement lance dix projets transfrontaliers, dont plusieurs sont toujours d'actualité :

- quatre projets de développement territorial : les pôles du CERN et du Rectangle d'or (voir encadré ci-dessous) sur la rive droite du lac, de la gare d'Annemasse et de St-Julien–Archamps–Bardonnex sur la rive gauche du lac,
- trois projets de transports d'agglomération et de raccordements aux réseaux nationaux et internationaux,
- trois projets de portée plus générale concernant l'implantation et l'accueil des organisations internationales, les espaces agro-environnementaux et la mise en valeur des rives du lac.

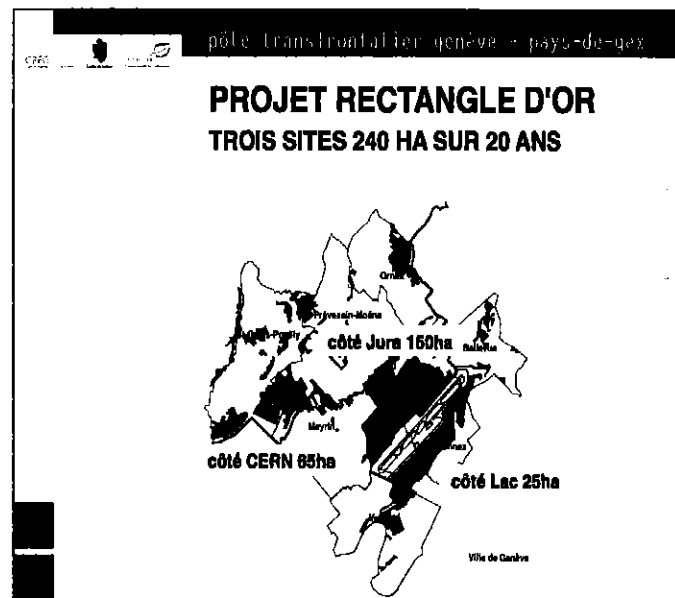
## Le projet du Rectangle d'or (1997-2006)

Aux abords de l'aéroport, le projet dit « du Rectangle d'or » visait à valoriser le secteur de l'Aéroport international de Genève, densément construit côté Suisse et offrant d'importantes disponibilités foncières côté France. En 1999, une première étude a été réalisée par une équipe pluridisciplinaire prestigieuse (F. Ascher, J. Busquets, A. Corboz, G. Descombes, M. Desvigne, A.

Léveillé, C. Lopez, B. Secchi, etc.), mais n'a pas débouché sur des aménagements opérationnels. En 2004, une deuxième étude, consacrée à un « Pôle Genève-Gex » élargi, a atteint un stade plus avancé, prévoyant notamment la création d'une Société d'économie mixte. Mais en 2006, à l'issue des études, le projet n'a pas reçu de validation politique, en raison notamment du désaccord final de la commune d'implantation principale, Ferney-Voltaire (voir aussi annexe 3).

La situation a alors mûri sur plusieurs plans. D'une part, longtemps absentes du CRFG, les communes et les intercommunalités se sont affirmées en 2001 comme des partenaires actifs de la coopération transfrontalière en créant l'ARC, « Assemblée régionale de coopération des collectivités du Genevois » fédérant l'ensemble des intercommunalités frontalières de l'Ain et de la Haute-Savoie (au départ simple association loi 1901, syndicat mixte dès 2010). D'autre part, Genève voyait sa croissance économique se poursuivre à un rythme élevé et ses capacités d'accueil territorial s'amenuiser. Enfin, côté France et côté Suisse, les inconvénients de l'étalement urbain ne cessaient de s'aggraver sur le plan des transports, de l'environnement, des conditions de vie, des services à la population, du mitage des paysages, etc., rendant toujours plus évidente la nécessité d'une coopération d'agglomération transfrontalière.

En 2007 est signée la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.



Deuxième étude du Rectangle d'or, 2005

## **Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

Outil de planification stratégique, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois fait l'objet d'une contractualisation avec la Confédération suisse pour un soutien financier aux infrastructures de transport. Le Projet d'agglomération de première génération (2007) a valu un soutien fédéral à une première tranche de mesures à hauteur de 186.05186,05 millions de francs (prix octobre 2005, hors TVA et renchérissement). Parmi ces mesures figure le premier prolongement d'une ligne de tramway sur le sol français. Un Projet d'agglomération de deuxième génération (2012) est en préparation, sollicitant un soutien financier pour un deuxième train de mesures de mobilité.

Les objectifs partagés du Projet d'agglomération se fondent sur la vision d'une agglomération transfrontalière compacte, multipolaire et verte, inscrite dans la perspective du développement durable. Ses principes se déclinent selon les thématiques suivantes :

- la coordination entre urbanisation et transports,
- un système de transports renforcé pour absorber la croissance de la population et infléchir les tendances au développement de la circulation automobile,
- la reconnaissance de la valeur paysagère du territoire, impliquant une urbanisation concentrée principalement sur les zones constructibles existantes et une limitation des extensions bâties sur les terrains agricoles.

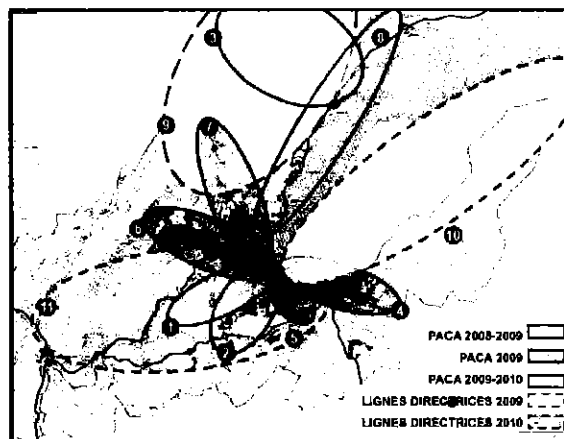
Cette démarche recouvre très largement les engagements du Grenelle de l'environnement. Les études portent sur des thèmes identiques aux volets du Grenelle : énergie, projet agricole d'agglomération, corridors biologiques, plan paysage, mobilité d'agglomération, stationnement, transport de marchandises, etc

*Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : extrait du plan-guide (2010) pour le secteur nord-ouest de l'agglomération, avec l'Aéroport international sur la frontière entre le canton de Genève et le Pays de Gex*



En 2008-2009, le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois s'approfondit avec l'élaboration de consensus locaux par sous-territoires du territoire global, en concertation avec tous les acteurs concernés, notamment les communes. Des études de « Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA) ont porté sur des axes de développement, notamment deux axes transfrontaliers au nord de l'Aéroport. La méthode d'études tests et de débats ouverts à de nombreux acteurs politiques, administratifs et techniques et à la société civile a permis d'impliquer des centaines d'acteurs dans la dynamique de la coopération transfrontalière.

Une forme de gouvernance informelle s'est ainsi constituée, née de la rencontre autour de démarches de projet, favorables aux échanges sur le devenir du territoire (voir encadré pages suivantes). Ces rencontres ont permis des débats francs et ouverts ainsi que l'élaboration de consensus autour de la volonté d'agir de concert en faveur d'un territoire durable et équilibré. La synthèse finale du projet d'agglomération, en cours d'élaboration, repose sur un socle d'opinions favorables solidement établi à tous les échelons des diverses autorités françaises et suisses concernées et après négociation avec les milieux transfrontaliers mobilisés (agriculteurs, protection de la nature, transports, etc.).

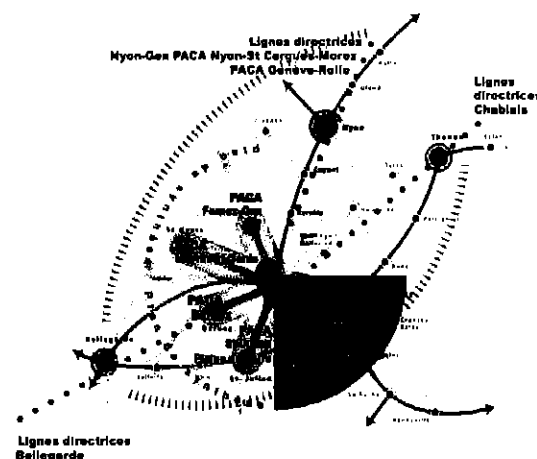


**Les PACA :**

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

**Les Lignes directrices :**

- ⑨ Gex-Nyon
- ⑩ Chablais
- ⑪ Bellegarde



Les PACA en 2009 (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération). Synthèses deux par deux (2010), notamment des deux PACA du Pays de Gex.

**Grand Prix Européen de l'Urbanisme 2010**

La qualité de la démarche du projet d'agglomération a été saluée par l'attribution du Grand Prix Européen de l'Urbanisme 2010, décerné par le Conseil européen des urbanistes le 16 novembre 2010 à Bruxelles, dans les locaux du Comité des Régions d'Europe. Aujourd'hui, la démarche du Projet d'agglomération se poursuit avec le soutien de l'Europe, de l'État français, de la Confédération suisse, de la région Rhône-Alpes et des partenaires territoriaux.

## **Un GEC en formation**

À la suite de plusieurs études sur les formes juridiques d'organismes de coopération transfrontalière proposées par l'Union européenne et le Conseil de l'Europe, un projet de « Groupement eurorégional de coopération (GEC) » pourrait voir prochainement le jour et donner ainsi un nouvel élan à la mise en place d'une gouvernance d'agglomération. Un projet de loi autorisant l'approbation de la convention cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales relatif aux groupements eurorégionaux de coopération a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 6 avril 2011. L'exposé des motifs indique que la première application pourrait être de doter de ce régime la structure commune chargée du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

## **Une dynamique de coopération transfrontalière solidement engagée**

Plusieurs décennies de tâtonnements ont été nécessaires pour identifier les acteurs et les formes d'une coopération transfrontalière opérationnelle, dépassant le niveau de simples échanges d'information. En effet, l'apprentissage du travail en commun avec des partenaires dépendant d'institutions, lois, administrations, professions, calendriers politiques... différents est une rude gageure. Le défi est de dépasser une conception territorialisée de la gouvernance et d'inventer une gouvernance interterritoriale, où deux pouvoirs distincts conviennent d'unir leurs actions dans un intérêt commun. Aujourd'hui, les responsables politiques, administratifs et techniques sont bien mobilisés, les cadres de coopération se multiplient, les accords contractuels se formalisent et débouchent sur des résultats concrets.

La composition du Comité de pilotage (COPIL) du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois en témoigne. Ce Comité politique composé paritairement opère sous l'égide du Traité franco-suisse de 1973 et du Comité régional franco-valdo-genevois (CRFG), avec l'aide de soutiens européens (programmes INTERREG).



**L'organisation du Projet d'agglomération  
dans le cadre du CRFG**

**Comité  
de pilotage politique**  
**Equipe de projet**  
**Comité de projet**

**Les partenaires**

<b>France</b>		<b>Suisse</b>	
<b>ARC</b>	<b>4 représentants</b>	<b>Canton de Genève</b>	<b>3 représentants</b>
<b>Région Rhône-Alpes</b>	<b>1 représentant</b>	<b>Ville de Genève</b>	<b>1 représentant</b>
<b>CG 74</b>	<b>1 représentant</b>	<b>ACG</b>	<b>2 représentants</b>
<b>CG 01</b>	<b>1 représentant</b>	<b>Canton de Vaud</b>	<b>1 représentant</b>
<b>Préfecture 74</b>	<b>1 représentant</b>	<b>Région de Nyon</b>	<b>1 représentant</b>
<b>Préfecture 01</b>	<b>1 représentant</b>	<b>Ville de Nyon</b>	<b>1 représentant</b>

• L'État français est représenté de longue date dans la démarche par le corps préfectoral (Rhône-Alpes, Ain et Haute-Savoie) et par ses hauts fonctionnaires chargés des relations internationales. En 2006, il a retenu le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois dans le cadre de l'appel à projets des pôles métropolitains. En 2007, il a été l'un des 18 signataires de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. En 2008-2010, il s'est impliqué activement dans les études locales des PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) et dans les études thématiques (pôles de développement économique, agriculture, corridors biologiques, etc.), avec l'appui de ses administrations déconcentrées. En réponse à l'appel d'offres « TCSP hors Ile-de-France », deux dossiers de transports publics ont été déposés et retenus pour le territoire du Pays de Gex (BHNS Ferney-Gex en travaux dès 2012, tramway de St-Genis en travaux dès 2015).

• La région Rhône-Alpes a reconnu la Genève transfrontalière comme sa deuxième agglomération, après Lyon et avant Grenoble et Saint-Etienne. En 2007, elle a signé un protocole d'action inscrivant l'agglomération comme l'un de ses sept « Grands projets ». Elle soutient, à hauteur de 11,5 millions d'euros, un programme d'actions 2010-2014 à concrétiser avec l'ARC, syndicat mixte regroupant les intercommunalités frontalières, son partenaire contractant. Le projet territorial autour de l'Aéroport international en fait partie et est déjà inscrit dans les actions du label Grand Projet Rhône-Alpes : la région Rhône-Alpes participera à hauteur de 1,45 million d'euros sur une dépense subventionnable de 2,9 millions d'euros correspondant aux études de programmation, acquisitions foncières, aménagement d'espaces publics et équilibre d'opération.

- Les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie accompagnent le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, sur la base de conventions passées par les conseils généraux.
- L'ARC, Assemblée Régionale de Coopération des collectivités du Genevois, fédère les neuf intercommunalités frontalières des deux départements, ainsi que la ville de Thonon-les-Bains. Au départ simple association loi 1901, elle s'est transformée en 2010 en syndicat mixte, le plus important de Rhône-Alpes (342 000 habitants). Cette évolution en fait un acteur juridique, financier et administratif de premier plan de l'agglomération, directement concerné et motivé pour animer et coordonner les projets opérationnels sur la couronne française.
- Le Canton de Genève est fortement engagé dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, par ses autorités politiques, par ses programmes d'investissement (notamment nouvelle connexion CEVA entre les réseaux ferroviaires français et suisses) et par la mise à disposition de moyens humains et financiers pour les études, les procédures et les démarches participatives. Il est l'interlocuteur et le partenaire contractant de la Confédération suisse pour les soutiens financiers apportés par Berne aux infrastructures de transport de l'agglomération (engagements de 850 millions CHF en 2008, 282 millions CHF en 2009), y compris des contributions à la construction de lignes de tramway sur le sol français (trois projets en cours, vers Annemasse au sud en tranche A, vers Saint-Genis en tranche B et vers Ferney-Voltaire en tranche C).
- Les communes genevoises sont représentées par la Ville de Genève (190 000 habitants) et par l'Association des communes genevoises (ACG).
- Le Canton de Vaud est engagé et représenté dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois pour la partie sud de son territoire cantonal, le district de Nyon, territoire également représenté par Nyon Région et par la Ville de Nyon.

Des comités de pilotage analogues ont fonctionné à l'échelon des études localisées (PACA) et des études thématiques. Ils ont permis d'engager dans la coopération transfrontalière de nombreux acteurs politiques des différents échelons de responsabilité, notamment les communes françaises et suisses, de structurer les apports des diverses administrations et de leurs partenaires opérationnels (notamment

transports publics), de mobiliser les milieux spécialisés (économie, agriculture, nature, énergie, formation, santé, etc.) et de multiplier les démarches participatives et d'information des populations.

#### **1.4 La rive droite du Lac : un enjeu stratégique d'intérêt national**

Aux confins de la France et au voisinage immédiat des meilleurs atouts métropolitains de Genève, le Pays de Gex est un enjeu stratégique d'intérêt national. La valorisation de ce territoire peut utilement compléter la façade internationale de la France. Il s'agit, pour le territoire gessien, de capter une partie de l'attractivité du voisin suisse qui, aujourd'hui, manque d'espace pour continuer à croître. Cette valorisation à cheval sur la frontière franco-suisse pourra s'appuyer sur une dynamique de coopération transfrontalière déjà solidement engagée.

##### **Trois atouts d'envergure internationale**

La rive droite du Lac Léman concentre trois atouts métropolitains majeurs.

- Le quartier des organisations internationales abrite 36 organisations internationales (ONU, OMC, OMPI, UIT, OMM, IATA, ISO, etc.), environ 250 organisations non gouvernementales (Comité international de la Croix-Rouge CICR, Association du transport aérien international, Union européenne de radio-télévision UER, etc.) et une partie des 165 représentations d'États étrangers établies à Genève. Ces organisations emploient quelque 40 000 diplomates et fonctionnaires internationaux, auxquels s'ajoutent environ 2 400 employés des organisations non gouvernementales. Elles dépensent plus de 8 milliards de francs suisses par an, font de Genève l'une des principales villes de congrès d'Europe (immédiatement après Paris, Londres, Bruxelles et Amsterdam) et font vivre de nombreux « emplois métropolitains supérieurs (EMS) » (arbitrage, finance, quatre stations de radio en anglais, plus de 200 écoles privées, etc.).
- L'Aéroport international de Genève (AIG) accueille plus de 11 millions de passagers par an. Avantagement situé à 4 km du centre-ville, il n'a qu'une grande piste, construite le long de la frontière suisse avec le Pays de Gex. De nouvelles améliorations techniques et la construction d'un nouveau terminal lui permettront de porter sa fréquentation à 17 millions de passagers en 2025. Au-delà, les possibilités de développement sont limitées côté Suisse. Une opportunité serait le resserrement des liens avec l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry, situé à 100 km. Interfacé au rail, l'Aéroport international est au centre d'un pôle d'activités situé entièrement côté Suisse, avec centres de congrès, halles d'expositions, salle de spectacle, hôtellerie

et services de niveau international, ainsi qu'une part significative des 600 multinationales et filiales de multinationales présentes à Genève.

- Le CERN, fondé en 1954 (aujourd'hui « Organisation européenne pour la recherche nucléaire ») est l'un des plus grands et plus prestigieux laboratoires du monde. Il emploie 2 500 personnes et reçoit 8 000 scientifiques venus de 580 instituts et universités du monde entier. Ses installations sont construites à cheval sur la frontière franco-suisse. Côté France, plusieurs sites au statut spécial sont réservés pour son développement futur. La récente mise en service du Grand collisionneur de hadrons LHC lui permet de réaliser des avancées spectaculaires dans la connaissance de la matière.

À ce jour, ces trois atouts internationaux majeurs ont eu peu de retombées côté France autres que l'habitat, l'économie résidentielle et la formation (notamment lycée international de Ferney-Voltaire). La vocation internationale et la qualité de ce territoire restent à inventer.

### **Un engagement national aiderait à accélérer les coopérations en cours**

Le modèle de relations de voisinage établi jusqu'à présent entre le Pays de Gex et Genève est à bout de course. Il s'est longtemps réduit à une politique d'aubaine, les Français trouvant en Suisse des emplois, des services et une dimension internationale, les Genevois trouvant côté France de la main-d'œuvre, des produits bon marché, des terrains pour se loger et des sites de loisirs et de nature. L'application de règles différentes crée des distorsions d'un côté et de l'autre de la frontière.

- La concentration des emplois à Genève et la dispersion de l'habitat côté France génèrent des déplacements pendulaires croissants, effectués principalement en voiture faute d'une offre attractive de transports publics (500 000 passages par jour de la frontière du Canton de Genève). Cette organisation n'est pas durable, ni pour les Français, ni pour les Suisses (embouteillages sur des tronçons et des « heures de pointe » de plus en plus longs, nuisances pour les quartiers traversés, pollution atmosphérique, dépense d'énergie et de temps de trajet, etc.). Pour réduire les volumes de trafic et leurs impacts, les investissements considérables à engager au titre des transports publics sont sans commune mesure avec les capacités de financement des communes françaises du Pays de Gex. La Confédération suisse s'est engagée à contribuer à plusieurs projets (notamment lignes de tramway). De même, le Canton de Genève pourrait envisager d'apporter une contribution financière.

- La crise aiguë du logement à Genève (taux de vacance de moins de 0,2 %), fruit d'une politique de frein à l'urbanisation extensive, provoque une flambée des prix fonciers et immobiliers maximale au centre et qui touche les couronnes françaises de proche en proche jusqu'à 30 à 40 km du centre. Une ségrégation en chaîne par les prix

chasse les classes moyennes hors du Canton de Genève, aligne la première couronne française sur les prix suisses, ce qui repousse plus loin les salariés français, et ainsi de suite. Du coup, les territoires frontaliers souffrent d'une pénurie endémique de main-d'œuvre qualifiée (aspirée par les salaires suisses) et non qualifiée (salaires insuffisants pour payer des loyers surévalués).

- L'économie des communes françaises est fragile. Avec des rythmes de croissance démographique de 2 à 3 % par an, leurs charges ne cessent d'augmenter (écoles, services publics, voirie, assainissement, équipements, etc.), dans un contexte de prix exceptionnellement élevés (fonciers, immobiliers, services, consommations, etc.). Or même en comptant les « fonds genevois » de la rétrocession, leurs ressources sont limitées : la base fiscale est presque exclusivement résidentielle et de nombreux résidents sont des fonctionnaires internationaux ne payant pas d'impôts.

- La dynamique économique genevoise, quoiqu'en croissance continue, appelle un élargissement du territoire aux dires mêmes des responsables genevois de la promotion économique. La nécessité d'associer le territoire français de l'agglomération à cette dynamique s'imposerait pour au moins trois raisons : la nécessité de « vendre » l'agglomération dans sa globalité sur le plan international, le manque de disponibilités foncières à Genève et les nuisances provoquées en matière de déplacements notamment, à Genève, par la concentration des emplois sur son territoire.

- La coupure de la frontière crée des distorsions importantes dans de nombreux domaines : niveaux de salaires (Genève vidant la couronne française de ses infirmières, par exemple), conditions-cadres et fiscalité pour les activités économiques, services à la population (par exemple, systèmes de santé et d'assurance maladie non coordonnés obligeant les malades du Pays de Gex à se faire opérer à Lyon et non à Genève), accès à la formation (reconnaissance des diplômes par exemple), etc.

- La périurbanisation accélérée de la couronne française, faiblement organisée par des communes peu préparées au phénomène, s'effectue au détriment des paysages (mitage) et de l'environnement.

Des démarches locales de coordination transfrontalière sont engagées dans plusieurs domaines (culture, plan rivières, fêtes,...). Mais elles atteignent très vite leurs limites dans les domaines les plus déterminants (santé, formation, fiscalité, droit du travail, équipements, etc.), qui relèvent d'un univers juridique conçu pour l'ensemble du territoire français et ne tenant pas compte des distorsions créées par le voisinage immédiat avec la Suisse : les possibilités d'évolution du territoire transfrontalier dépendent souvent directement de décisions prises à Paris (niveau de salaire des fonctionnaires, conditions du marché du travail, fiscalité, etc.).

## **1.5 Un projet urbain de deuxième génération**

La valorisation du secteur de voisinage entre Genève et le Pays de Gex est l'un des points forts du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui se trouve aujourd'hui à un stade de deuxième génération. Les réflexions en cours intègrent quatre échelons très représentatifs de la traversée des échelles des projets urbains contemporains allant des dizaines d'hectares aux milliers d'hectares : l'ensemble de l'agglomération transfrontalière, le PACA Genève - Saint-Genis - Gex, le Cercle de l'Innovation et le PSD "Genève-Voltaire"<sup>1</sup>.

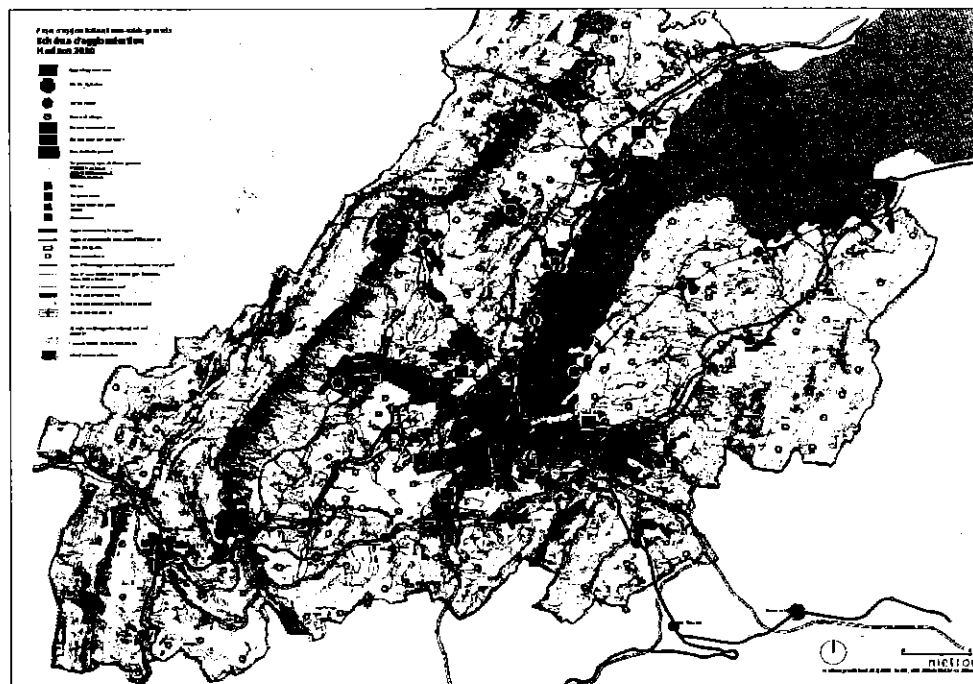
Pour rechercher des modes de maîtrise d'ouvrage adéquats, il paraît souhaitable de distinguer les échelles : milliers, centaines et dizaines d'hectares.

---

<sup>1</sup> Le projet sera nommé "Genève-Voltaire" dans la suite du document, mais le terme définitif n'est pas choisi au jour de la rédaction

## Échelle 2 500 km<sup>2</sup> : une agglomération compacte, multipolaire et verte

En 2007, une première étape du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois avait débouché sur un schéma transfrontalier concrétisant le concept d'une agglomération compacte, multipolaire et verte, conforme aux objectifs du développement durable (coordination entre urbanisme et transports, respect de l'environnement, de l'agriculture et du paysage).



*Schéma d'agglomération 2007*

La prospective retenue, toujours valide, prévoit à l'horizon 2030 un rééquilibrage des logements et des emplois de part et d'autre de la frontière, soit :

- la moitié de la croissance démographique (+ 200 000 habitants) se répartirait pour moitié à Genève, pour moitié côté France,
- 30 % des + 100 000 emplois supplémentaires prévus seraient localisés côté France.

Après les études localisées réalisées de 2008 à 2010 (PACA), les partenaires préparent un Projet d'agglomération de deuxième génération, dressant le bilan des investissements réalisés et programmant de nouveaux développements coordonnant urbanisation, mobilité et environnement.

## Échelle 50 km<sup>2</sup> : le PACA transfrontalier Genève–Saint-Genis–Gex

L'intégration du Pays de Gex dans les dynamiques internationales de Genève s'effectue, selon les principes du développement durable, par des densifications urbaines, permettant une moindre dépendance à l'automobile, par un système de mobilité favorisant les transports publics et les modes doux et en préservant les atouts agricoles, paysagers et environnementaux qui sont majeurs pour le territoire et son attractivité.

Le schéma retenu différencie fortement deux modes d'organisation, de part et d'autre de la distance critique de 6 km :

- à moins de 6 km du centre de l'agglomération, la mobilité peut être efficacement assurée par le réseau des transports publics urbains : le projet consiste à densifier les secteurs situés au sud de l'Aéroport, côté Suisse, ainsi que le pôle régional de Ferney-Voltaire, desservi grâce au prolongement d'une des sept lignes de tramway radiales existantes de Genève ;
- au-delà de 6 km, l'efficacité des transports urbains est insuffisante : les autres pôles du Pays de Gex doivent être reliés au reste de l'agglomération par des transports publics efficaces que justifient l'importance de la population et des emplois.

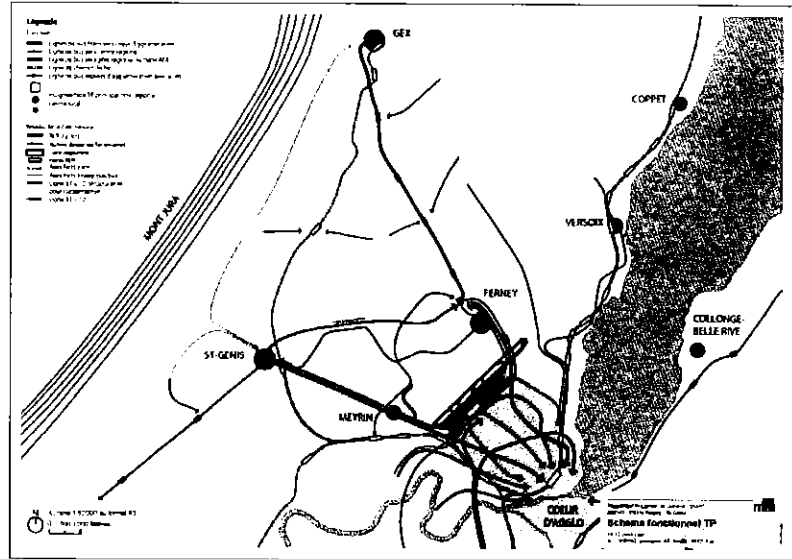


Schéma du réseau des transports publics lourds à l'horizon 2030 (RER en noir, tramway en rouge et jaune)

Cette économie urbanisation-transport commande, dans ses grandes lignes, les formes suivantes d'occupation du territoire :

- « ville compacte » aux fortes densités au sud de l'Aéroport et à Ferney-Voltaire, à l'intérieur du cercle de 6 km autour du centre de l'agglomération,
- au-delà, « ville verte » avec une concentration du développement dans deux pôles principaux desservis par un futur transport à haut niveau de service (THNS) Saint-Genis et Gex, ainsi que sur les pôles et localités desservis par les axes lourds de transport public (notamment CERN et axe Ferney-Gex) ; l'extension de l'urbanisation sera strictement limitée, de façon à préserver la dominante agricole et paysagère du Pays de Gex, offrant durablement des conditions d'habitat et d'activités proches de la nature,



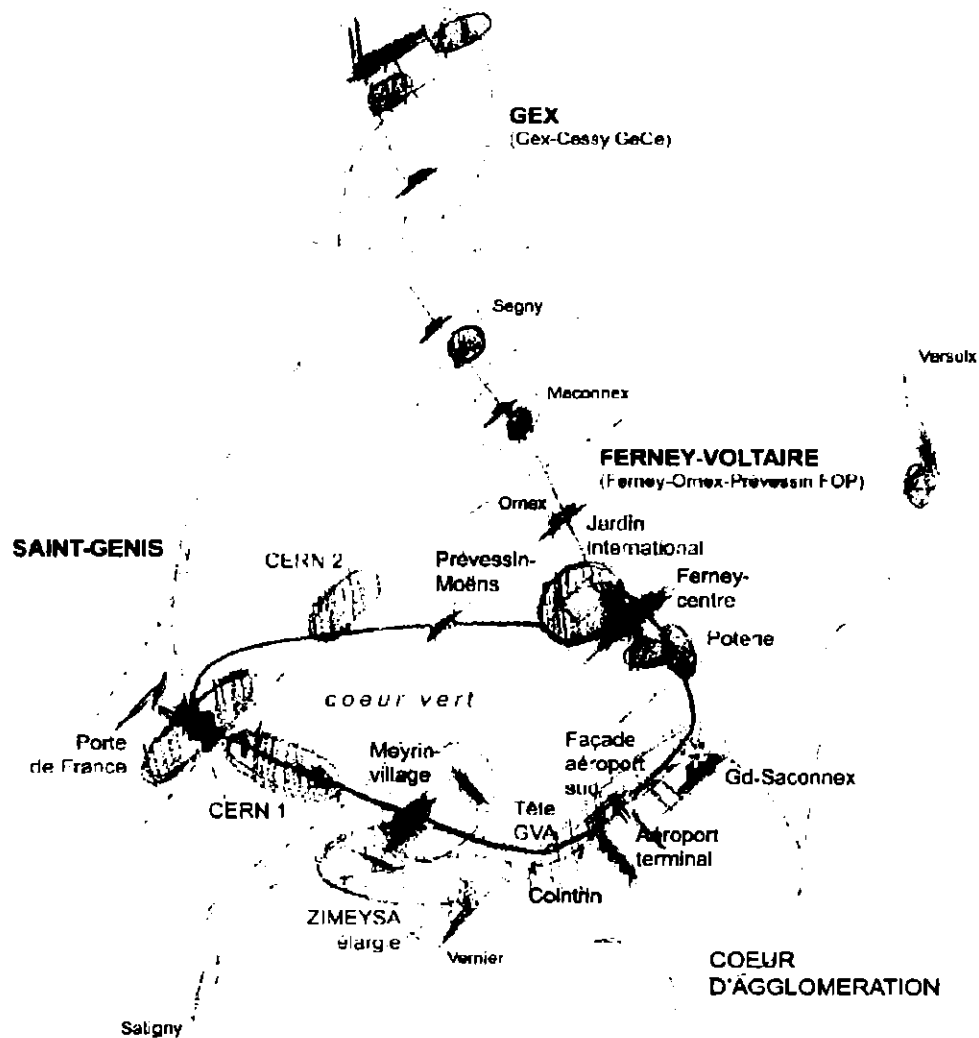
- quartiers de villas et villages éloignés, notamment au pied du Jura, difficiles à desservir par transports publics : ils ne sont pas destinés à s'agrandir, les sites de qualité étant préservés.

### **Échelle 35 km<sup>2</sup> : le Cercle de l'Innovation, une ambition internationale**

Immédiatement adossé à l'Aéroport, le « Cercle de l'Innovation » connecte trois atouts métropolitains qui font la façade internationale de Genève : l'Aéroport international et ses équipements majeurs (autoroute, rail), les deux sites principaux du CERN et les localités de St-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire-Ornex-Prévessin, dont la vocation internationale est déjà prononcée (notamment Lycée international) et à renforcer, dans la continuité du secteur voisin des Organisations internationales sur territoire genevois.

La connexion des composantes du Cercle de l'Innovation serait assurée dans un premier temps par une ligne de bus structurante, puis par un tramway périphérique dès que les pôles desservis atteindront une masse critique suffisante.

Le Cercle de l'Innovation entourerait un espace agricole et naturel continu de 500 à 600 ha, préservé, dont l'affectation pourrait évoluer au fil du temps. Des couloirs biologiques seraient préservés, garantissant les relations entre ce « Cœur vert », la campagne profonde et le Jura proche.



### ***Croquis illustratif des polarités du Cercle de l'Innovation et de l'axe Ferney-Gex***

*Véritable levier de développement, le Cercle de l'Innovation se construit par la synergie, la valorisation et le renforcement des « profils » et vocations de chacun des pôles urbains français qui le constituent :*

- *la conurbation Ferney-Ornex-Prévessin (FOP) accueillerait de façon préférentielle les programmes dédiés à la culture, la formation et la recherche, avec un parc d'entreprises tertiaires, dont hôtelières (Jardin international) en synergie avec le quartier des Organisations internationales de Genève*
- *Saint-Genis, les projets liés à la formation, aux activités de recherche et de développement en synergie avec le CERN*
- *au nord, la conurbation Gex-Cessy, déjà identifiée par ses équipements publics (sous-préfecture, hôpital, siège de la CCPG) s'inscrirait dans ce dispositif comme centre administratif du Pays de Gex et « porte du Parc naturel du Haut-Jura ».*

*Source : Cahier 81.1 Projet de rapport final du PACA, Genève-Saint Genis-Gex, décembre 2010 p. 87.*

## **Échelle 1 km<sup>2</sup> : le projet stratégique de développement Ferney-Grand Saconnex, dit "Genève-Voltaire"**

Le premier élément déclencheur de la mutation territoriale porterait sur deux sites déjà largement urbanisés en bout de piste de l'Aéroport international, de part et d'autre de la frontière, promis à être desservis par une ligne de tramway prolongée (projet engagé) :

- côté Suisse : au Grand-Saconnex, un quartier mixte développerait une vitrine économique le long de l'autoroute, renouvellerait la zone d'activités de la Susette (notamment siège de DuPont de Nemours), créerait un quartier d'habitat urbain le long d'une bande de verdure et réaménagera les espaces publics principaux sur une surface totale de 45 ha
- côté France : au sud de Ferney-Voltaire, le renouvellement de la zone commerciale de la Poterie (20 ha) et des secteurs limitrophes de Paimboeuf et serait entraîné par la desserte par un futur tramway et la création d'une interface majeure de transports publics.

Ces deux sites frontaliers feraient l'objet d'une démarche de « projet stratégique de développement (PSD) », assurant la coordination transfrontalière d'enjeux étroitement interdépendants (voir page 34).



*Projet stratégique de développement (PSD) "Genève-Voltaire" : au nord de l'Aéroport, à cheval sur les communes de Ferney-Voltaire (France) et du Grand-Saconnex (Suisse)*



## **2. LES PROPOSITIONS**

Les intérêts des deux parties paraissent étroitement liés. La complicité entre eux est réelle, malgré tensions et soubresauts. L'habitude de coopérer est un atout majeur et les problèmes sont évoqués avec clarté et franchise. Un projet fort, le « Cercle de l'Innovation », est partagé par les élus et les professionnels suisses et français. Ainsi la période semble-t-elle propice à entreprendre conjointement une démarche globale d'aménagement de ce territoire de 35 km<sup>2</sup>, fondée sur une stratégie transfrontalière de développement économique.

### **2.1 Une stratégie transfrontalière de développement économique à construire**

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois a beaucoup fait progresser la coopération transfrontalière sur le plan de la planification spatiale. En revanche, la stratégie coordonnée de développement économique nécessaire à sa concrétisation reste largement à construire.

Dans toutes les conjonctures, l'attractivité de Genève lui vaut de connaître un rythme de croissance supérieur à celui de l'Europe. Mais ses capacités d'accueil territorial s'amenuisent. Au contraire, le Cercle de l'Innovation offre d'importantes disponibilités foncières, avantageusement situées et adaptées au profil des activités économiques susceptibles d'être attirées par le bassin genevois. Ce projet ouvre la perspective d'un passage rapide d'une économie traditionnelle à une nouvelle économie basée sur le savoir. C'est ce que démontrait, en 2005, l'étude « Economie-Fiscalité » conduite dans le cadre du projet du Rectangle d'or, confirmée depuis par deux analyses convergentes.

Sur la base d'une approche pragmatique et à l'issue de nombreuses rencontres avec des milieux de l'économie genevoise et française, une étude de Cushman & Wakefield, Ecodiagnostic, Landwell, Lenz & Staehelin, Pricewaterhouse Cooper et SPG Intercity avait évalué à 500 000 m<sup>2</sup> de plancher les potentiels de développement réalisables à court et moyen terme au nord de l'Aéroport international, du CERN et des organisations internationales. Les experts ont estimé que le contexte serait particulièrement favorable pour les secteurs économiques suivants :

- activités liées à l'aéronautique,
- centres tertiaires,
- campus universitaire,
- bureaux pour les Organisations internationales non gouvernementales,

- accueil des hautes technologies,
- éléments de centralité.

Ce diagnostic a été confirmé par le groupe de travail du Conseil stratégique de la promotion économique du Canton de Genève, chargé d'étudier « la stratégie de développement économique de la région transfrontalière », qui souligne les atouts de la place genevoise dans l'économie de la connaissance. Selon cet instance, « les deux principales sources de création d'emplois à Genève sont :

- les entreprises multinationales qui ont eu un taux de croissance de 50 % entre 2002 et 2005,
- le secteur high-tech avec un taux de croissance de 20 % (alors que l'on constate une baisse dans les industries traditionnelles) (PAC Bernex-Est, 2005).

De même, une étude du Crédit Suisse concluait : « si l'on considère les “mégatendances” économiques mondiales, on peut constater que l'espace transfrontalier genevois est bien placé pour relever le défi du développement économique futur. En effet, selon les prévisions, l'industrie high-tech et les services fondés sur les savoirs deviendront le socle de la prospérité économique » (Crédit Suisse, Bulletin 5, 2005).

Depuis 2005, la croissance de Genève s'est poursuivie à un rythme accéléré, malgré le choc de 2008, avec une progression record de 3,5 % du PIB en 2010 et une valeur ajoutée des entreprises qui a continué d'augmenter. La stratégie économique conçue en 2005 pour le Rectangle d'or est plus valide que jamais : il y a, pour la partie française du « Cercle de l'Innovation », une opportunité à exploiter et des outils à inventer pour prendre part pleinement aux dynamiques de l'économie genevoise, dans un rapport gagnant-gagnant avec la Suisse.

### **Actualiser l'étude économique et de programmation de 2005**

Dans un premier temps, nous préconisons d'approfondir les aspects économiques du projet de « Cercle de l'Innovation » de façon à établir une stratégie claire, portée politiquement par toutes les parties françaises et suisses. Une actualisation du rapport "GE 2i", nom alors donné au projet, sous l'éclairage des études plus récentes du Projet d'agglomération (notamment « Politique des pôles de développement économique ») pourrait permettre de définir rapidement et avec précision les activités cibles à attirer sur les territoires français, d'évaluer le potentiel à court et moyen terme et de définir un plan de prospection.

Préconisée par notre mission en cours d'étude, elle est aujourd'hui lancée par un appel d'offres conjoint de la Communauté de communes du Pays de Gex et de l'État de Genève publié le 7 avril dernier.

Lancé sous l'appellation : « Étude de stratégie spatiale et économique du Cercle de l'Innovation et programmation économique du projet stratégique de développement Ferney Voltaire-Grand Saconnex », l'appel d'offres a pour objet dans une première tranche de définir la stratégie du cercle de l'innovation notamment par l'actualisation de l'étude de programmation du Rectangle d'Or, et de proposer des affectations spatiales optimales pour les activités retenues. En seconde tranche, il s'agirait d'accompagner la maîtrise d'ouvrage dans la mise en œuvre des projets d'aménagement particulier, tout en garantissant la grande échelle.

Cette consultation doit permettre de retenir début juin, une équipe ayant des compétences en matière d'études stratégiques de projets urbains, programmation économique et développement local, fiscalités française et suisse des entreprises et prospection économique.

### **Une politique nationale des pôles transfrontaliers ?**

Même si ce sujet ne relève pas de notre mission, nous pensons qu'il serait nécessaire d'étudier la faisabilité d'une des propositions du rapport parlementaire sur la politique transfrontalière concluant la mission confiée par le Premier ministre à Étienne Blanc, député de l'Ain, Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin et Marie-Thérèse Sanchez Schmid, députée européenne, qui concluent à l'opportunité de valoriser les voisinages transfrontaliers en créant des pôles de développement économique frontaliers, pouvant prendre la forme de « zones économiques à statut spécifique » à fort effet de levier.

Si un tel dispositif pouvait être expérimenté dans le cercle de l'innovation, il devrait l'être sur des emprises limitées et pour des activités encadrées.

## **2.2 Passer à l'acte aux différentes échelles**

### **2.2.1 Le Cercle de l'Innovation**

Le Cercle de l'Innovation, appelé aussi « Cercle des Adresses », couvre un territoire de 35 km<sup>2</sup>. Il vise à générer et connecter de nouvelles polarités en appui sur des amorces de centralités déjà existantes. C'est le résultat d'études conduites ces deux dernières années à l'échelon de « périmètres d'aménagement coordonné

d'agglomération (PACA) », qui ont fait passer d'une vision par axes de développement à une vision par polarités de la couronne d'agglomération. Son principe consiste à créer un cercle de lieux innovants connectés à l'Aéroport international et faisant l'objet de projets forts, afin d'en faire des « adresses » significatives sur le plan international (voir encadré ci-dessous). Les dispositions explorées dans ces PACA sont à tester dans des opérations qui démontreraient un mode de conception et de gestion urbaine innovant et pionnier.

Par ailleurs, ce projet de territoire pourrait s'inscrire dans plusieurs démarches lancées à l'échelle de l'agglomération, constituant un pôle métropolitain : candidature au prochain appel à projets éco-cité (à l'échelle du Projet d'agglomération), éventualité du lancement d'une forme d'événement international sur le modèle allemand des « IBA » (Internationale Bauausstellungen ou Expositions internationales d'architecture, telles que celles réalisées dans l'Emscher Park, en cours à Hambourg et en prémisses sur l'agglomération trinationale de Bâle) – l'IBA concernerait également l'échelle du Projet d'agglomération et procéderait par labellisation garantissant la mise en œuvre d'enjeux identifiés par les PACA en termes de construction, d'environnement ou d'événementiel.

### **Un cercle d'adresses internationales**

Le Cercle de l'Innovation met en connexion l'Aéroport international de Genève (interface air, rail et autoroute), les deux sites principaux du CERN, la ville de Ferney-Voltaire, déjà largement internationalisée au voisinage immédiat du quartier genevois des Organisations internationales et plusieurs localités comme St-Genis-Pouilly, qui offrent d'importantes capacités de développement (pour une présentation détaillée, voir pages 28-29).

### **2.2.2 Développer un projet d'envergure à cheval sur la frontière entre Genève et Ferney-Voltaire**

Le développement transfrontalier nécessite une démarche de projet ambitieuse, alliant l'expérience suisse en matière de planification et l'expérience française en matière d'opérations de renouvellement urbain sur les grands territoires et d'aménagement urbain d'espaces publics de qualité.

Un premier projet d'envergure pourrait s'engager au nord et au sud de l'Aéroport international de Genève, à cheval sur la frontière entre Genève et Ferney-Voltaire. Il est identifié comme un « projet stratégique de développement (PSD) », démarche de planification genevoise qui vise à permettre un passage à l'acte rapide et sera



inscrite dans le futur plan directeur cantonal, actuellement en cours de révision.

Les PSD sont les démarches de mise en œuvre opérationnelle du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à l'échelon de secteurs identifiés comme prioritaires, en raison de leur valeur stratégique et de la densité des interactions à coordonner.

Dans le périmètre du Cercle de l'Innovation, sept PSD sont identifiés :

- trois concernent exclusivement le canton de Genève : secteurs Tête GVA-Casai, mail sud Aéroport et ZIMEYSA.
- deux concernent exclusivement la France : secteur de la porte de France à St-Genis-Pouilly et secteur du Jardin international sur la conurbation Ferney-Voltaire-Ornex-Prévessin.
- deux sont transfrontaliers : le secteur du CERN 1 et 2 et le secteur Ferney-Grand-Sacconnex, que nous avons proposé d'appeler « Genève-Voltaire ».



*Les projets stratégiques de développement (PSD) du Cercle de l'Innovation, 2010*



Ce dernier PSD est précisément, dans l'agglomération, l'un de ceux qui offrent les conditions les plus favorables à un passage rapide à l'opérationnel. Un dispositif de conduite est en cours de mise en place sous l'égide des chefs de projet des études antérieures et des consensus forgés avec les acteurs (notamment les communes).

*Projet stratégique de développement « Genève-Voltaire » : Grand Saconnex au sud de l'aéroport (côté Suisse), Ferney-Voltaire au nord (côté France)*

Les principaux enjeux de ce PSD sont de :

- Construire une vision urbaine d'ensemble autour du projet de prolongement du tramway vers Ferney côté France et vers l'aéroport côté Suisse,
- S'inscrire dans la logique d'accrochage de la façade sud de l'aéroport au cœur d'agglomération côté Suisse et de tête de pont vers la France,
- Accueillir des logements côté Suisse, par densification et extension du Grand Saconnex en tenant compte des contraintes de bruit,
- Construire, côté Suisse, la route des Nations et la jonction autoroutière dite « jonction de Ferney »
- Dynamiser la façade sud de l'aéroport (côté Suisse), en créant une bande d'activités orientées vers l'aéroport et l'autoroute et en lui conférant des qualités urbaines,
- Aux portes de Ferney (côté France), rechercher et négocier les complémentarités des éléments économiques et de l'offre urbaine du secteur aéroportuaire,
- Valoriser la partie française en développant un pôle tertiaire sur le secteur de la Poterie à Ferney-Voltaire,
- Coordonner les projets avec l'Aéroport international de Genève (AIG), notamment sur la base du plan directeur de développement actuellement en cours d'élaboration.

## Le programme,

Très modeste à ce jour tel qu'évalué par les équipes franco-genevoises, il présente en première approche une capacité estimée à :

- côté suisse : environ 950 logements dont au moins 50 % de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs (horizon 2030 : 700 logements), et 1 700 emplois (horizon 2030 : 1 400 emplois)
- côté français : 2 300 emplois (horizon 2030 : 1 400 emplois).

Seule une démarche de projet peut permettre de réévaluer ce programme qui n'est pas, à ce stade, d'ampleur suffisante pour justifier un grand projet et créer une « aéroville » attractive sur le plan international. Il est à noter que dans le programme étudié par Partenaire développement en 2005, des programmes d'envergure étaient imaginés tels le World Trade Center 3, le noyau métropolitain lié au Cern, une antenne de la Boston University, le centre d'excellence de l'aviation d'affaires, la Maison du ciel (réalisée mais appelée à se développer), un centre d'affaires international, etc.

Le prolongement d'un tramway genevois sur France fait l'objet d'études urbaines et d'études techniques conduites en parallèle, afin d'assurer l'articulation entre urbanisation et transport. Cette coordination répond aux exigences de la Confédération suisse pour son soutien financier aux infrastructures de mobilité, qui sera sollicité par le dépôt d'un deuxième Projet d'agglomération en juin 2012. Elle correspond également aux vœux de l'État français.

Le territoire d'une centaine d'hectares pourrait porter le nom de Genève (marque internationale), par exemple "Genève-Voltaire". Il bénéficie déjà d'une programmation établie en 2005 au moment des études dites du « Rectangle d'or » (voir encadré page 15 et annexe 3), pouvant utilement être réinterprétée pour mieux correspondre à la situation actuelle. On pourrait imaginer une **ville aéroportuaire (ou « aéroville »)** dotée de qualités inconnues à ce jour dans de tels contextes, favorisant l'échange, l'agrément, la rencontre, la marche à pied, bénéficiant de qualités architecturales et urbaines de haut niveau, explorant les technologies du développement durable et attractive pour les entreprises qui cherchent à bénéficier du contexte genevois, de la présence d'un aéroport international, d'institutions internationales, d'un pôle financier, etc.

Ce projet devrait faire l'objet d'une recherche programmatique de haut vol et d'un appel à concepteurs de premier plan pour tirer parti de la situation actuelle en la magnifiant sur les plans urbain et architectural.

Il permettrait aussi, sur un premier territoire relativement restreint mais emblématique, de tester la capacité des parties suisse et française de collaborer sur un projet concret de développement économique et d'aménagement urbain.

Conformément aux échanges lors de la mission, il s'est révélé d'actualité de lancer sans attendre une consultation urbaine qui est actuellement en cours. Il est à vérifier que cette démarche soit compatible avec la recherche d'un programme original de ville aéroportuaire innovante, sur le plan du contenu que de la forme urbaine.

Dans le cadre de l'appel d'offres en cours, la mission de maîtrise d'œuvre urbaine prévue a pour objet la désignation d'un urbaniste en charge du projet urbain pour passer du concept à la mise en œuvre effective. La consultation a été lancée le 4 avril dernier conjointement par la Communauté de communes du Pays de Gex et le Canton de Genève à l'issue de la signature d'une convention de groupement de commande. Passée dans le cadre d'un marché à accord cadre français, les attendus de la maîtrise urbaine recouvrent les missions traditionnelles nécessaires à la mise en œuvre des grands projets urbains :

- de diagnostic, programmation et de conception jusqu'à l'établissement d'un plan guide,
- de mise en œuvre par le biais de cahier de recommandations urbaines et architecturales, de montage des dossiers de ZAC pour la partie française et d'études d'amélioration foncière pour la partie suisse,
- maîtrise d'œuvre pour les espaces publics principaux notamment ceux liés au prolongement des lignes de tramways.

A l'issue de cette procédure, l'équipe lauréate sera désignée au mois d'octobre prochain avec comme objectif de disposer d'un plan guide dans le courant de l'année 2012.

L'étude lancée devrait intégrer dans son déroulement, l'affirmation d'objectifs forts tels que listés auparavant dans ce rapport. Elle aurait pour objet de livrer une esquisse de programme prévisionnel sur la centaine d'hectares concernés, portant sur les points suivants :

- le parti général d'aménagement,
- l'insertion du futur tramway,
- l'organisation des déplacements : routes, transports en commun et mobilité douce,
- une réflexion sur le programme général donnant corps à la notion de ville aéroportuaire, ludique et organisée spatialement pour le piéton et les modes doux,
- les liens avec le CERN, les organisations internationales, le secteur financier, etc.

- la compatibilité avec les contraintes de l'Aéroport, mais aussi les contraintes environnementales (bruit, pollution, imperméabilisation des sols, déchets, organisation de la logistique, etc.)

Pourrait être proposé, parallèlement, ou dans un deuxième temps, un workshop créatif (à la manière de Hambourg), proposant de décliner le concept « d'aéroville » dont le périmètre et la forme seraient laissés à la discrétion des équipes consultées. Serait demandée aussi, de manière plus précise, une étude particulière sur la forme urbaine des secteurs devant faire l'objet d'une mise en œuvre rapide.

## **2.3 Une maîtrise d'ouvrage urbaine transfrontalière à définir**

Le Cercle de l'Innovation est un projet phare de la coopération transfrontalière, celui qui porte les plus importants potentiels de renforcement du profil international de Genève au double profit des territoires français et suisses.

Pour passer de l'intention à la réalisation, une maîtrise d'ouvrage transfrontalière puissante est nécessaire, chargée de mettre en cohérence les quatre missions classiques de ce type de démarche en alliant les domaines d'excellence de chaque partenaire. Les tâches précises restent à définir, dans le cadre d'une mission de préfiguration. Les propositions qui suivent sont donc à comprendre comme des pistes à approfondir.

### **2.3.1 Le passage à l'acte exigerait une maîtrise d'ouvrage puissante**

La maîtrise d'ouvrage urbaine qui aurait pour missions :

- la conduite des partenariats entre France et Suisse ainsi qu'avec les partenaires privés et publics et les usagers (le savoir-faire suisse est sans doute plus rodé aux démarches de production de consensus que la France),
- l'exploitation du savoir-faire français en la matière (Ile de Nantes, Confluence à Lyon, St-Etienne, Euroméditerranée, etc.) en recherchant les meilleurs modes d'intervention sur deux pays aux procédures distinctes,
- la conduite d'une action foncière indispensable au processus souhaité,

- l'assistance au montage des actions en termes de transports publics, notamment la poursuite des lignes de tramway indispensables à la dynamique espérée.

Côté français, les structures existantes, les SEM locales, sont actuellement sous-dimensionnées pour conduire une action volontariste sur ce territoire et, malgré l'existence d'un EPCI, le nombre de communes, souvent de faible dimension, rend difficile une maîtrise d'ouvrage politique structurée, indispensable à la mise en œuvre de tout projet ambitieux. Il paraît essentiel que l'opération transfrontalière "Genève-Voltaire", fer de lance du Cercle de l'Innovation, soit considérée comme une seule opération et non comme deux opérations jointives, l'une en France, l'autre en Suisse ; que la conduite en soit partenariale et que les choix d'implantation d'entreprises et de programmes divers ne soient pas le fait d'un choix entre deux systèmes, selon les intérêts particuliers des promoteurs de ces implantations, mais au nom de l'intérêt de l'opération.

L'enjeu pour la France est tel qu'il justifie la mise en place d'une **équipe dédiée franco-suisse partageant des objectifs communs, mise à disposition par les institutions françaises et suisses et conduisant des missions sur la base de priorités et d'objectifs communs**. En particulier, la première opération phare de « l'aéroville » doit apparaître comme une seule et même opération, être gérée au nom des intérêts du projet, de sorte que les investisseurs ne jouent pas un pays contre l'autre.

La formule de maîtrise d'ouvrage est à trouver pour être acceptable par les deux parties, pour que la Suisse ne perde aucune prérogative et que les communes françaises puissent parler d'une seule voix, en trouvant un opérateur professionnel pour réaliser leurs ambitions.

Faute de gérer une seule et même opération (quelle qu'en soit la gestion différenciée selon les deux États), la dynamique transfrontalière aurait peu de chances de fonctionner. À ce stade, aucune proposition sérieuse ne peut être faite sans une expertise juridique et financière, qui serait à mener à partir du moment où les parties partagent cet objectif commun d'une opération haut de gamme, innovante, en appui sur les atouts majeurs du site.

### **2.3.2 Pour une Opération d'intérêt national (OIN)**

Au vu des enjeux décrits ci-dessus, notre préconisation est de reconnaître la qualité d'intérêt national à l'ensemble du périmètre français du Cercle de l'Innovation et d'adosser ce périmètre à une labellisation similaire du côté Suisse. L'intervention de l'État au côté des collectivités locales nous paraît indispensable pour faire émerger un cluster de niveau européen situé pour partie sur le territoire national. Elle l'est également pour crédibiliser toute initiative nouvelle

auprès des acteurs économiques, après quinze années d'études sur ce territoire qui n'ont à ce jour débouché sur aucune traduction opérationnelle.

**Nous préconisons donc d'identifier le Cercle de l'Innovation comme périmètre d'une Opération d'intérêt national (OIN) ou d'initier une démarche de même type, une OII (opération d'intérêt international) qui bénéficierait d'avantages comparables pour aider à la réalisation d'un grand projet durable.** Ce périmètre offre l'avantage certain de relever d'une entité unique, la Communauté de communes du Pays de Gex et de pouvoir être portée par son président.

Côté France, l'intérêt national des opérations à entreprendre justifierait l'établissement d'un droit dérogatoire se traduisant par une présence forte de l'État dans l'aménagement. Un établissement public pourrait être créé, dont le périmètre d'intervention serait au minimum celui de l'Opération d'intérêt national ou international (Cercle de l'Innovation). Il pourrait s'agir d'un EPA classique concernant uniquement la partie française, ou d'une forme à inventer au regard de la situation particulière transfrontalière et pluricommunale du territoire concerné qui s'inspirerait de la formule d'un EPA afin d'assurer une qualité de maîtrise d'ouvrage ad hoc. Dans ce dernier cas, la structure publique d'aménagement transfrontalier serait alors dotée d'une équipe dédiée dotée des moyens d'intervenir de part et d'autre de la frontière. Elle aurait à prendre en compte les procédures françaises et celles du canton de Genève.

L'équipe dédiée au projet devrait développer quatre familles de compétences.

#### **• En matière d'urbanisme opérationnel sous droit français**

Pour la partie française, la mise en place d'un EPA, disposant des prérogatives de l'État, impliquerait un transfert de certaines compétences en matière d'urbanisme des communes sur le territoire concerné. Un transfert analogue ne sera pas nécessaire pour la partie suisse, cette compétence appartenant déjà à l'État de Genève.



*Les opérations que le futur EPA aurait en charge*

Sur le secteur français, l'EPA pourrait de plein droit prendre l'initiative des opérations (1er alinéa de l'article L 311-1 du code de l'urbanisme). Il pourrait également en être l'aménageur et, en outre, se voir déléguer l'exercice du droit de préemption urbain ou être directement désigné comme titulaire du droit de préemption d'une zone d'aménagement différé (2e alinéa de l'article L 212-2 du code de l'urbanisme).

Les compétences d'une autre forme de structure resteraient à préciser.

Dans les deux cas, ce seront les métiers traditionnels de l'aménagement « à la française » qui seront ici attendus, à savoir : conduite des études préalables, pré-opérationnelles et opérationnelles, maîtrise des procédures de marchés publics, pertinence dans le choix des outils du droit de l'urbanisme (ZAC, PAE, PUP, PVR, etc.), suivi des équipes de maîtrise d'œuvre, suivi des phases travaux, négociation et encadrement des opérateurs, cessions des charges foncières, etc.



La structure de maîtrise d'ouvrage aurait, dans un premier temps, pour rôle majeur de contribuer à la mise en œuvre des principes et concepts du PACA Genève-Saint-Genis-Gex, notamment dans ses aspects les plus dynamiques concernant les enjeux du Grenelle de l'environnement, c'est-à-dire le projet environnemental, économique et social, consistant à lier transport et urbanisme, à préserver les territoires naturels et agricoles, et par là même densifier les villes existantes, en le faisant de manière structurée et qualitative, s'opposant au laisser-faire et au gaspillage des ressources naturelles.

En résumé, le rôle de la maîtrise d'ouvrage pourrait être double, d'une part la conduite d'opérations dont celles du Cercle de l'Innovation ainsi que l'organisation de la croissance urbaine des villes du territoire, et d'autre part l'action économique-culturelle pour profiter des atouts du CERN et de l'aéroport pour définir des programmations innovantes et susceptibles de dynamiser l'économie de l'agglomération.

Le financement des projets devrait être partenarial et aider notamment à la réalisation des transports publics indispensables à la réussite d'une telle opération.

Un business plan devrait conforter la proposition de programme à l'échelle du Cercle de l'Innovation.

**Pour permettre le passage à l'acte de tels projets, il est préconisé de constituer une mission de préfiguration chargée d'approfondir le programme de l'opération, en prenant appui sur la programmation établie en 2005, qui sera actualisée dans le cadre de l'appel d'offre en cours.**

- **En matière d'urbanisme opérationnel sous droit suisse**

La démarche de « projet stratégique de développement (PSD) » met en place un pilotage unifié couvrant l'ensemble du processus, de la programmation aux réalisations. Sous l'autorité d'un comité de pilotage politique et technique, une direction de projet assure l'unité de commande indispensable pour de tels projets, en s'appuyant sur une maîtrise d'œuvre urbaine mandatée pour apporter toutes les compétences-métiers nécessaires. Une programmation détermine les fondamentaux de l'aménagement (urbanisation, mobilité, environnement) ; un plan guide fixe l'image directrice de l'urbanisation ; parallèlement, une démarche d'amélioration foncière débouche sur la constitution d'une entité de portage. Ces éléments de référence sont mis à jour au fur et à mesure des progrès de la planification, à l'échelon du périmètre d'ensemble et des secteurs particuliers identifiés, jusqu'aux réalisations.

- **En matière de conduite de projets de tramway**

Le prolongement prévu d'une ligne de tramway genevoise sur sol suisse et sur sol français jusqu'à Ferney-Voltaire, cofinancé par les autorités suisses et françaises, nécessite une maîtrise d'ouvrage adaptée. Dans le Canton de Genève, la conduite des projets de tramway est assurée par la Direction générale de la mobilité et leur réalisation par l'Office du génie civil. Cette maîtrise d'ouvrage a su développer une compétence technique certaine. Mais elle ne suffira pas pour le tramway du projet "Genève-Voltaire" :

- son champ d'intervention est géographiquement contenu à l'intérieur de la frontière : sans coordination, chaque extension de tramway sur France impliquerait de mettre en place une équipe dédiée française doublonnant l'organisation suisse, avec une multiplication des instances de coordination,
- le résultat reste très technique et les projets de tramway genevois ne sont pas l'occasion d'une requalification de l'espace public, à la différence des exemples français de Bordeaux, Lyon ou de Strasbourg.

Aussi devrait être mise en place, au sein de la structure de maîtrise d'ouvrage, une équipe dédiée au projet de tramway capable d'intervenir à la fois de part et d'autre de la frontière, sur les infrastructures de transport et sur les aménagements d'espaces publics. Cette démarche bénéficiera de l'expérience acquise dans d'autres projets en cours autour de Genève (tramway Annemasse, tramway St-Julien).

## • En matière de prospection économique

Plusieurs études ont été menées sur les avantages et inconvénients de la localisation des entreprises en Suisse ou en France.

Les principaux avantages de la Suisse sont :

- les salaires moyens plus élevés en Suisse qu'en France sont plus attractifs pour les salariés ;
- le coût des charges sociales est inférieur en Suisse ;
- la fiscalité suisse conjugue « attrait et simplicité » : l'étude *Analyse comparée des conditions d'exercice d'activités économiques en France et en Suisse* (version intermédiaire, Eurex, 25.02.2010, pp. 161-165) montre qu'en comparaison européenne, seule l'Irlande affiche un taux d'imposition total légèrement inférieur à celui de la Suisse ;
- les démarches administratives sont moins complexes (et moins lourdes) ;
- la stabilité des règles juridiques notamment au regard des investisseurs ;
- la négociation entre pouvoirs publics et investisseurs est plus aisée qu'en France.

Les principaux avantages de la France sont :

- l'implantation des activités de « recherche & développement » en France est plus avantageuse grâce au « crédit d'impôt de recherche » ;
- des espaces fonciers à des prix particulièrement compétitifs, mais les coûts immobiliers s'envolent, même si la France est moins chère que le pays voisin ;
- une entrée sur le marché européen.

Nous préconisons la création d'un bureau commun de développement économique au sein du futur établissement public d'aménagement qui aurait à charge :

- d'assurer la mise en œuvre de la stratégie économique évoquée plus haut,
- de conduire les missions de prospection et de promotion,
- d'orienter les prospects avec comme objectifs de valoriser les sites français et suisses sur la base de leurs avantages comparés respectifs.



# **Annexes**



# Annexe 1

## Lettre de commande

017408-01

**Projet  
d'agglo**   
franco-valdo-genevois

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie  
du Développement  
durable et de la Mer  
Monsieur Jean-Louis Borloo  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92055 La Défense CEDEX

N° de MMDP/Projet n° 03010-2010/2010 413  
Dossier traité par Delphine Presseval - 022 546 73 40  
Gilles Bouvard - 04-50-47-05-66

Genève, le 8 juin 2010

**Objet : Sollicitation pour une mission d'expertise du  
Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable**

Monsieur le Ministre d'Etat,

Ainsi que vous le savez, l'agglomération franco-valdo-genevoise (FVG) se situe sur deux pays, deux départements français, deux cantons suisses et regroupe 204 communes. Elle accueille aujourd'hui 800 000 habitants et 400 000 emplois, faisant de cette agglomération la seconde en poids de population en Suisse après Zurich et en région Rhône-Alpes après Lyon.

Son influence sur la scène internationale ne peut s'apprécier au seul examen de son poids démographique. En effet, une étude de la DATAR (2004) comparant 180 agglomérations européennes sur la base d'une quinzaine de critères, avait classé la métropole genevoise au même rang que les agglomérations les plus dynamiques françaises et pourtant plus peuplées de Lyon, Toulouse et Marseille et devant celles de Bordeaux, Lille, Nice et Nantes.

Pour accéder à un classement aussi favorable, ce territoire peut faire valoir les atouts d'un aéroport international, d'un excellent niveau d'accessibilité, d'une des plus grandes places financières européennes et d'une visibilité exceptionnelle pour ses congrès internationaux.

Communauté de commune du Pays de Gex - 35 rue de Genève - 01170 Gex.  
Tél : 04 50 47 05 66 - g.bouvard@ccpg.fr  
Préfecture du district cantonale et régionale - Rue David Dufour 5 - CH 1203 Genève  
Tél : 41 (0)22 546 73 46 - Fax : 41 (0)22 545 73 03 - delphine.presseval@etal.fr - www.projetagglo.org

Pour s'inscrire dans l'essor de cette grande agglomération européenne et transfrontalière, les collectivités locales du genevois français et du pays de Gex se sont regroupées depuis 2002 au sein de l'Association Régionale de Coopération, devenue depuis le 11 mars dernier un syndicat mixte. L'ARC est ainsi l'un des signataires aux côtés de l'Etat français, de la Région Rhône-Alpes, des départements, des collectivités françaises et des cantons Genevois et Vaudois de la Charte du projet d'agglomération en décembre 2007.

Cette démarche de construction d'une gouvernance originale avait suscité toute l'attention de l'Etat, lequel avait retenu en août 2005 la candidature de l'agglomération FVG lors de l'appel à coopération métropolitaine et manifesté son souhait d'un accompagnement fort aux côtés des collectivités françaises.

En signant la Charte du Projet d'agglomération, les élus ont manifesté leur volonté de rééquilibrer la croissance prévue à l'horizon 2030 (200'000 habitants et 100'000 emplois) de part et d'autre de la frontière. En effet, le dynamisme économique a d'insuffisantes répercussions sur le territoire français, alors qu'il dispose d'avantages certains qui permettraient à la métropole de se maintenir à un haut niveau dans la compétition des villes européennes. De même, sa croissance démographique s'effectue principalement sur le territoire périurbain situé en France, notamment par manque de logements à Genève et en raison d'une offre importante de foncier constructible côté français, avec comme conséquence directe d'induire un effort important de la partie française en terme de services à la population.

Pour répondre à ces défis, nous conduisons ensemble, Etat, collectivités françaises et Canton de Genève des études de planification stratégique sur de grands territoires dans le cadre des Périmètres d'Aménagement Coordonnés d'Agglomération (PACA). Ce mode innovant d'élaboration de projets de territoire a mis en évidence le potentiel du pays de Gex pour développer un grand projet transfrontalier.

Ce dernier vise à mettre en synergie les moteurs de l'économie genevoise avec de nouveaux sites de développement par la création d'un système performant de transport public. Son ambition est en effet de valoriser le fort dynamisme de l'aéroport binational (8 000 emplois), le CERN (8 500 chercheurs actuellement, 12 000 d'ici 2015), le site des organisations internationales, le Jardin des Nations (plus de 30 000 travailleurs internationaux) pour inscrire de nouveaux secteurs principalement localisés sur le territoire français.

Ce territoire fait preuve d'innovation en construisant une gouvernance transfrontalière pour conduire les études du projet d'agglomération. Il nous est absolument nécessaire aujourd'hui d'instaurer une maîtrise d'ouvrage puissante et originale pour bâtir de grands projets urbains internationaux. Cette forte ambition ne peut être portée que par une convergence des acteurs majeurs du territoire, et en premier lieu l'Etat français et le Canton de Genève, seuls capables de porter les infrastructures lourdes qui sont les conditions essentielles du projet. Il nous paraît également évident que c'est à ce niveau que des partenariats économiques et institutionnels, parmi lesquels figurent au premier titre l'aéroport international et le CERN, pourraient se nouer et assurer ainsi un développement plus équilibré de part et d'autre de la frontière.

Aussi, nous vous sollicitons une expertise du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable pour nous conseiller et nous assister dans la construction d'une maîtrise d'ouvrage urbaine à la hauteur des enjeux du territoire. Cette mission pourrait être confiée à Mme Ariella MASBOUNGI, architecte urbaniste de l'Etat qui nous a



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

témoigné son intérêt au travers d'une forte implication au projet d'agglomération franco-valdo-genevoise et dont les compétences sont unanimement reconnues.

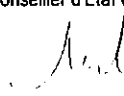
Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour vous exposer plus longuement nos projets et répondre à vos questions.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

Etienne Blanc  
Président de la Communauté de  
communes et coprésident du projet  
d'agglomération



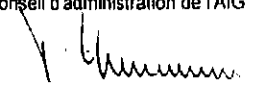
Mark Muller  
Co-président du Projet d'agglomération  
Conseiller d'Etat chargé du DCTI



François Meylan  
Maire de la commune de Ferney-Voltaire



François Longchamp  
Président du Conseil d'Etat et Président  
du Conseil d'administration de l'AIG



Copie : M. Pierre-François Unger, Président du CRFG, responsable de la politique des services et du développement économique.



## **Annexe 2**

### **Personnalités rencontrées en 2010**

#### **Projet d'agglomération franco-valdo-genevois**

Étienne BLANC,

Député de l'Ain, président de l'ARC, Président de la Communauté de Communes du Pays de Gex, Co-président du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Mark MULLER,

Conseiller d'État du canton de Genève en charge du département des constructions et des technologies de l'information, Co-président du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Nicole SURCHAT VIAL,

État de Genève, Cheffe de projet du Projet d'agglomération (2007 - 2010)

Philippe STEINER,

État de Genève, Chef de projet du Projet d'agglomération (depuis novembre 2010)

#### **Communauté de communes du Pays de Gex (CCPG)**

François MEYLAN,

Maire de Ferney-Voltaire, Vice-Président CCPG délégué aux transports

Denis LINGLIN,

Vice-Président CCPG délégué à l'aménagement de l'espace

Carole VIX,

CCPG service économie

#### **Département de l'Ain**

Jean BONELLI,

Directeur Départemental des Territoires de l'Ain

Jérôme JOSSERAND,

Chef de l'antenne Haut Bugey-Pays de Gex

Direction Départementale des Territoires de l'Ain

#### **Bassin Bellegardien - Pays de Gex**

Bruna CARCHIA,

Agence de Développement économique du Bassin Bellegardien - Pays de Gex

#### **Syndicat de l'ARC**

Frédéric BESSAT, directeur

### **État de Genève**

Bernard LEUTENEGGER,

État de Genève, Directeur de la planification directrice cantonale et régionale

Xavier de RIVAZ,

État de Genève, Directeur des plans d'affectation et requêtes

Léonard VEREST,

État de Genève, Directeur de la planification directrice localisée et mise en œuvre des grands projets

Laure BAHON,

Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

Stéphane GRABER,

Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé,

Service de la promotion économique

Enrico BOLZANI,

Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

Alexandre PRINA,

Chef de service de l'organisation de la mobilité, Direction Générale de la Mobilité

Roland TETTAMANTI,

Chef du service Conception Tramways, Direction Générale de la Mobilité

### **Aéroport international de Genève (AIG)**

Robert DEILLON,

Directeur Général de l'Aéroport International de Genève

Jacques CANDOLFI,

Ingénieur EPFL en génie civil AIG

### **CERN**

Thomas PETTERSSON,

Chef de service du département des infrastructures, CERN

Danièle LAJUST,

Coordination Affaires Locales, Services généraux, CERN

### **IHEID**

Andréas NOVEMBER,

Professeur honoraire à l'Institut des Hautes Etudes Internationales et du Développement à Genève

## **Annexe 3**

### **Les projets du Rectangle d'or (1997-2006)**

En 1997, l'un des dix projets lancés par la Charte d'agglomération franco-valdo-genevoise était la valorisation des abords de l'Aéroport international de Genève (GVA), densément construits côté Suisse et offrant d'importantes disponibilités foncières côté France.

#### **Première étude 1999-2002**

En 1999, une première étude a été réalisée par une équipe pluridisciplinaire prestigieuse (F. Ascher, J. Busquets, A. Corboz, G. Descombes, M. Desvigne, A. Léveillé, C. Lopez, B. Secchi, etc.). Ce travail apparaît précurseur des démarches de projet urbain à grande échelle. Il s'appuie déjà sur le développement attendu de l'Aéroport international de Genève, en ne limitant pas le projet à la valorisation des secteurs immédiatement voisins, mais en proposant également des programmes sur des périmètres proches ou élargis.

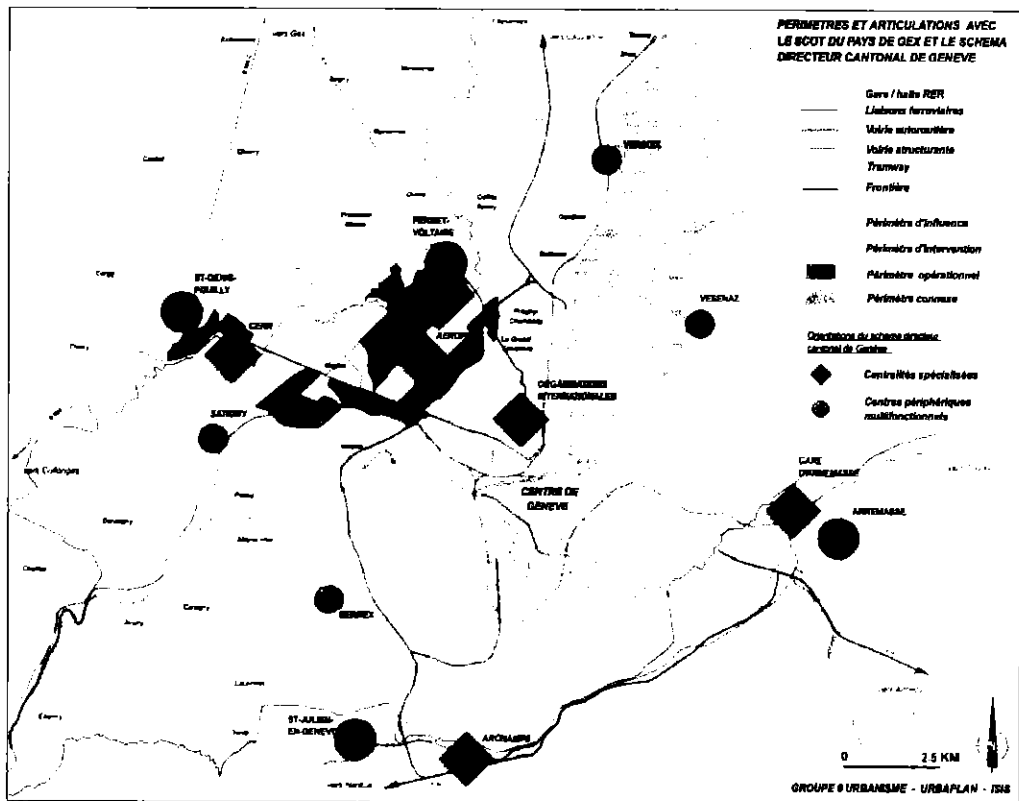
Cet emboîtement des échelles d'intervention est toujours d'actualité. Le projet proposé alors se déclinait comme suit, selon l'aire d'influence de l'Aéroport :

- en contigüité : proposition d'un nouveau terminal sur la façade nord de l'Aéroport, relié au terminal actuel par un passage sous les pistes. Cette nouvelle installation s'accompagnait par un développement des activités aéroportuaires.
- à proximité immédiate : création de deux nouvelles zones d'activités de part et d'autre de l'Aéroport, par valorisation de la façade sud et des espaces nord entre Meyrin et Ferney-Voltaire
- proximité élargie : restauration du Château de Voltaire ; Université du CERN ; mise en place d'un réseau de transports transfrontaliers ; valorisation de la structure paysagère.

La concertation engagée fin 2002 a montré que le projet était difficilement acceptable sous cette forme par les communes et par la population en général. Sans mettre en cause les bases générales de la programmation, le positionnement du projet a été réorienté en faveur d'un développement mieux intégré aux préoccupations économiques et environnementales : le projet de développement économique devrait être subordonné aux objectifs de valorisation du cadre de vie, sachant qu'il se justifie pour dégager les ressources nécessaires à une maîtrise de l'aménagement du territoire.

## Deuxième étude 2005-2006

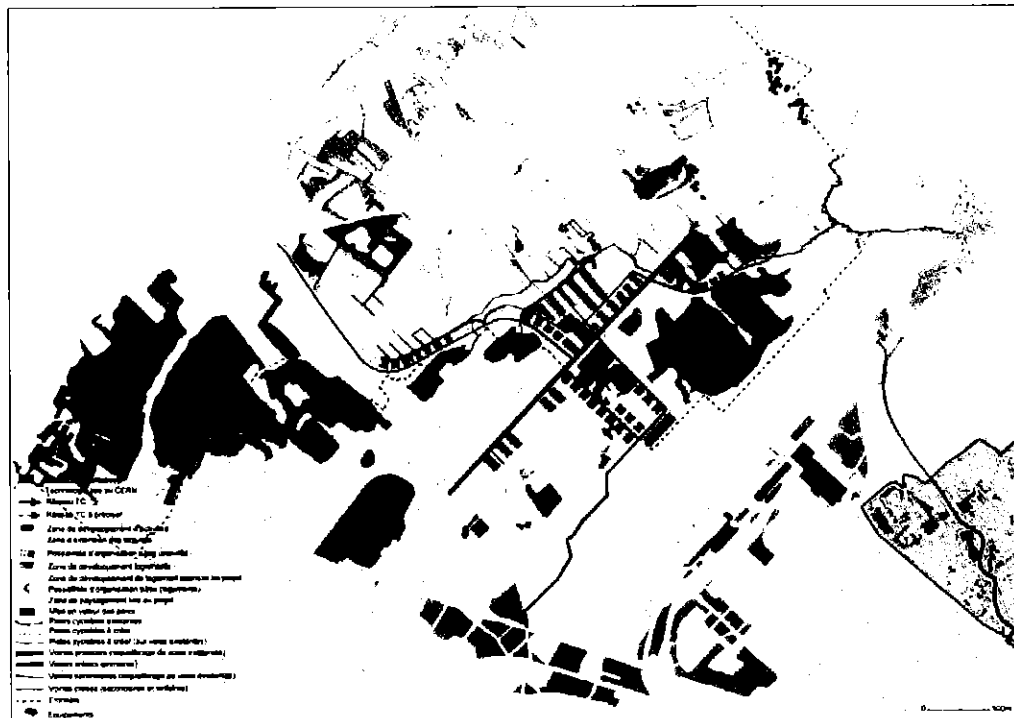
En 2005, quatre mandats d'études ont été attribués par la Communauté de Communes du Pays de Gex et le Canton de Genève en matière d'économie, de transports, d'environnement et d'urbanisme. L'objectif était de disposer, lors de l'approbation du schéma de secteur qui devrait intervenir dans les prochains mois, d'un projet de développement urbain capable d'aboutir à une opérationnalité économique.



*URBAPLAN (CH) dans le cadre de la seconde mission du rectangle d'or en tant que titulaire du lot n° 3 Vie locale et insertion du projet dans le territoire*

L'image proposée tient compte du projet antérieur, mais aussi d'une appréciation plus précise des conditions de faisabilité. La superposition des invariants, des contraintes et des potentiels a conduit à dégager trois visions de développement urbain :

- vision 1, axe historique : un aménagement principalement situé le long de l'axe historique reliant Ferney à Prévessin
- vision 2, anse internationale : un aménagement en forme d'arc de cercle, à cheval sur les communes de Meyrin, Ferney et Prévessin, plus proche de l'Aéroport (le plus porteur de développement économique, mais non conforme aux orientations urbanistiques de la commune de Ferney)
- vision 3, parkway - vallon Voltaire : un aménagement de type parkway, situé le long de la RD 35 et essentiellement franco-français, sans caractère transfrontalier



*Cabinet d'architecture Groupe 6 (F) dans le cadre de la seconde mission du rectangle d'or en tant que titulaire du lot n° 2 Aménagement*

Plutôt que de choisir entre ces trois visions, les communes impliquées ont préconisé un schéma combinant plusieurs éléments structurants :

- deux identités environnementales fortes (les bois)
- une structure symbolique donnée par les trois châteaux
- une place urbaine centrale liée à un nœud routier remanié (RD 35, route de Mategnin, Meyrin) en boulevard urbain
- une hiérarchie des voies de transit et de desserte
- une percée en matière de transports collectifs
- un développement par phases
- un concept architectural et paysager.

À l'issue de la remise des études en 2006, ce projet d'aménagement urbain transfrontalier n'a pas reçu de validation politique, en particulier de la commune d'implantation principale, Ferney-Voltaire.





## **Annexe 4**

### **Stratégie foncière pour le PSD "Genève-Voltaire"**

La mise en place rapide d'outils de maîtrise foncière est primordiale dans l'objectif d'une captation optimale des plus-values futures et de leur affectation à des équipements publics de qualité.

A Ferney-Voltaire, le secteur de la Poterie couvre une cinquantaine d'hectares. Bien que le privé soit propriétaire de la grande majorité des parcelles, une maîtrise publique permet d'envisager un engagement du renouvellement urbain du quartier.

#### **Foncier maîtrisé sur territoire français**

- Les terrains de l'État français :

L'État est propriétaire de 5 443 m<sup>2</sup> près de la douane de Ferney-Voltaire. Ces terrains apparaissent extrêmement stratégiques pour le lancement d'une première tranche opérationnelle et une maîtrise publique est absolument nécessaire.

Cependant, l'État procède actuellement à la vente des deux maisons après s'être dessaisi de la propriété d'une contenance de 1265 m<sup>2</sup>.

Le tènement foncier qui accueille la douane paraît sous-utilisé, le bâtiment n'ayant qu'une faible emprise au sol.

Il convient d'engager avec l'État une négociation :

- sur le montant de cession des deux maisons de façon à fixer des prix de référence raisonnables sur le secteur et garantir ainsi une bonne suite de l'opération,
- sur l'optimisation et la valorisation à terme du tènement foncier de la douane.

- Les terrains du SIVOM de l'Est Gessien

Le SIVOM de l'Est Gessien est propriétaire d'un tènement de 3 388 m<sup>2</sup> correspondant à l'emprise de l'ancienne station d'épuration.

- Les terrains de la commune de Ferney-Voltaire

La commune de Ferney-Voltaire s'est récemment rendu acquéreur d'un terrain de l'État d'une superficie de XX ha en faisant valoir son droit de priorité.

À côté de cette maîtrise directe par la puissance publique, deux tènements sont propriétés d'acteurs para-publics. Pour ces tènements, nous suggérons une valorisation dans un cadre conventionnel.

- **Les terrains de la SA d'HLM Dynacité**

Dynacité est une SA d'HLM qui a acquis 24 802 m<sup>2</sup> de terrain sur le secteur de la Poterie classé en zone 1 AU. Le programme de logement initialement envisagé sur ce site étant incompatible avec les contraintes de bruit de l'Aéroport (LDEN 57), seule sa valorisation dans le cadre du projet "Genève-Voltaire" est envisageable.

- **Les terrains de la société Nord Aviation**

Nord Aviation, société suisse dont le Canton de Genève est actionnaire majoritaire, possède 4,1 ha près de la douane, dont moins d'un hectare est classé en zone UX et donc constructible.

Ces terrains complètent les propriétés de l'État et de la commune de Ferney-Voltaire pour le lancement d'une première tranche opérationnelle.

Le centre commercial Carrefour, propriétaire de 35 775 m<sup>2</sup>, constitue le principal acteur privé avec lequel une négociation doit s'engager.

Par ailleurs, la Communauté de Communes du Pays de Gex est d'ores et déjà entrée en négociation avec les propriétaires privés pour l'acquisition d'une partie de ces tènements fonciers.

Trois entités seraient susceptibles de se porter acquéreur :

- **La Communauté de communes du Pays de Gex**

Bien que la Communauté de communes ait inscrit la mise en œuvre d'une politique foncière pour la constitution de réserves foncières dans le cadre de ses compétences communautaires, elle ne paraît pas à même de pouvoir mobiliser les moyens financiers et humains nécessaires pour un projet urbain de cette ampleur.

- **Le futur organisme d'aménagement**

Le futur organisme d'aménagement aurait toute légitimité, par la suite, à conduire les négociations avec les propriétaires privés voire engager les procédures d'expropriation. Cependant, les pressions importantes sur ce secteur ne permettent pas d'attendre la création de l'organisme

d'aménagement et nécessitent une solution sur le très court terme (6 mois).

• **L'établissement public foncier local de l'Ain**

L'établissement public foncier de l'Ain a été créé en décembre 2006. Outil d'aménagement foncier, il achète des terrains ou des biens immobiliers pour le compte des collectivités, dont la Communauté de communes du Pays de Gex, qui s'engagent sur leur rachat à échéance de 4 à 6 ou 8 ans. Ces échéances peuvent être revues à la baisse dans le cadre de projets économiques tels que le projet "Genève-Voltaire". La revente est effectuée au prix d'achat (valeur des Domaines).

Aussi, nous préconisons une intervention de l'Établissement public foncier local (EPFL) de l'Ain sur ce secteur. Ce dernier peut en effet mobiliser des fonds régionaux sur des opérations structurantes n'entrant pas en concurrence avec ses lignes de crédits habituelles.



## Annexe 5

### **Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et Grenelle de l'environnement : une remarquable convergence**

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois s'inscrit dans la perspective du développement durable, à la faveur d'une remarquable convergence entre autorités françaises et suisses.

- Il répond aux exigences fixées par les autorités suisses dans le cadre de la Politique fédérale des agglomérations en matière de lutte contre l'étalement urbain, de coordination entre urbanisation et transports, de réduction des impacts sur l'environnement (air, bruit), d'économies d'énergie, de protection de l'agriculture et de la nature ainsi que de participation des populations aux décisions sur leur cadre de vie.
- Il répond aux exigences analogues fixées par les lois françaises, concrétisées dans les SCoTs et approfondit de nombreux thèmes correspondant très exactement aux volets du Grenelle de l'environnement.

Nous nous limiterons à en donner quelques exemples.

#### **Volet Bâtiment et Énergie**

- Extrait du cahier des charges de l'étude énergie du PACA Genève–St-Genis– Gex :

*« Sur la thématique "énergie-climat", des engagements politiques ont récemment été pris en faveur d'un futur "Plan climat énergie territorial" transfrontalier comme, à plus court terme, de l'intégration de ces enjeux dans le deuxième "Schéma d'agglomération" prévu pour juin 2012. C'est dans ce contexte, et en vue précisément d'alimenter ce deuxième schéma, que sont aujourd'hui lancées les études énergétiques stratégiques à échelle de l'unité territoriale des PACA, avec dans le cas présent un périmètre couvrant simultanément les périmètres des PACA "Genève-Ferney-Gex" et "Genève-Meyrin-St Genis".*

*Parallèlement, dans le cadre de l'élaboration de son second Programme local de l'habitat (PLH), la Communauté de Communes du Pays de Gex (CCPG) a prévu la réalisation d'une étude ayant pour objet une analyse des ressources renouvelables et des besoins pour établir des recommandations en vue d'intégrer la prise en compte de l'énergie dans la réhabilitation des logements et le développement urbain ».*

## **Volet Transports**

Extrait du rapport de synthèse du PACA Genève–Saint-Genis–Gex :  
*« Un des enjeux majeurs est de permettre la continuation de la vie publique et de l'activité économique dans l'agglomération, et par conséquent, d'éviter tout blocage du système. Avec la forte croissance démographique et la demande croissante de mobilité attendue, il est nécessaire d'adapter les pratiques de mobilité afin de garantir une accessibilité de qualité à l'ensemble du territoire de l'agglomération par tous les modes de transports. Favoriser un développement et une utilisation accrue des transports publics et de la mobilité douce constitue l'unique moyen de parvenir à garantir le niveau d'accessibilité nécessaire au bon fonctionnement de l'agglomération (à surface au sol équivalente, la capacité des TP est nettement plus élevée que celle du TIM).*

*Dans le but d'infléchir les tendances de mobilité actuelles, le projet d'agglomération de 1ère génération intègre déjà une modification majeure des comportements en matière de déplacements. Ainsi, le PACA Genève–Saint-Genis–Gex reprend l'objectif qui veut que demain, une part des déplacements bien plus importante qu'aujourd'hui devra être assurée par les transports publics et la mobilité douce ».*

## **Volets Biodiversité, Agriculture, Forêt**

Extrait du rapport de synthèse du PACA Genève–Saint-Genis–Gex :  
*« Le pari du projet d'agglomération est de définir les conditions d'accueil de 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires, sans remettre en cause la qualité du cadre de vie, de part et d'autre de la frontière. Pour tendre vers une "ville verte", le projet du PACA Genève – Saint-Genis – Gex conçoit une armature territoriale qui préserve les grandes entités agro-naturelles et les paysages emblématiques. Les caractéristiques et fonctions de ces entités sont définies et délimitées de façon à servir de socle à la constitution d'un réseau d'espaces naturels et agricoles structurant... ».*

## **Volet gouvernance, information**

Extrait du rapport de synthèse du PACA Genève–Saint-Genis–Gex  
*"La démarche a débuté par la constitution du Comité de pilotage du PACA, composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons (communes, communautés de communes, conseil général et région pour la France, communes et canton pour la Suisse) et assisté par le Groupe d'appui des administrations...".*

*"... a été constitué un Collège, composé des élus du Comité de pilotage et d'experts locaux et internationaux faisant office de jury.*

*Présidé par un professionnel, le Collège a suivi l'ensemble des travaux...".*

*"Dans chaque PACA, à l'issue de la première phase, les projets présentés par les équipes ont été réorientés, en fonction des demandes du Collège et des suggestions des élus et de la société civile, au cours d'un temps d'échange intermédiaire, les tables rondes...".*

*« Dès l'aboutissement des études tests des PACA Genève–Meyrin–Saint-Genis et Genève–Ferney–Gex, l'équipe a débuté le travail, avant de participer à une série d'échanges avec le Comité de pilotage (COPIIL regroupant les élus des deux Collèges des études tests et les deux présidents issus des milieux professionnels), ainsi qu'avec la société civile... ».*





## **Annexe 6**

### **Dynamisme économique du Canton de Genève**

En 2005, on dénombrait 269 274 emplois sur le Canton de Genève. Depuis 2005, il s'est créé près de 30 000 emplois sur le canton, soit une augmentation de plus de 10 %.

Genève est une place financière majeure, la troisième après Londres et Zurich, et la sixième place financière mondiale. Près de 24 000 emplois sont liés aux activités financières et assurances.

En 2008, le nombre d'actifs titulaires d'un permis frontalier continue de progresser à un rythme supérieur à celui de l'emploi total : + 4,4 % dans le Canton de Genève et + 8,8 % dans le Canton de Vaud.

Le nombre de personnes résidant en France et travaillant à Genève (frontaliers au sens large, c'est-à-dire outre les titulaires d'un permis frontalier, les résidents de nationalité suisse et les fonctionnaires internationaux) était estimé à 65 000 à la fin 2005 et à un peu plus de 80 000 à fin 2008.

En 2008, le taux de chômage est de 5,6 % pour l'agglomération transfrontalière genevoise. Sous les effets de la crise, il passe de 7,3 % à 9,1 % en France et de 3,4 % à 4 % en Suisse au deuxième trimestre 2009.

Quant à la crise financière, Genève a subi un léger recul dans l'activité de ses sociétés bancaires, surtout celles s'occupant de gestion de patrimoine. Toutefois la diversification des activités bancaires laissent à penser que le risque de recul de l'économie genevoise est minime. Les prévisions les plus prudentes évaluent à 2 % la croissance en 2010. Cette dernière est notamment tirée par les exportations en matière d'industrie de machine et de l'horlogerie vers la Chine et l'Inde. A ce titre, les zones industrielles genevoises principalement concernées par ces activités (où se localisent 19,6 % des emplois du canton) ont connu une croissance de 26 % des emplois en 10 ans.



## **Annexe 7 : Les échéances du PSD "Genève-Voltaire"**

### **Premier semestre 2011**

- Lancement des études PSD : concours d'urbanisme de très haut niveau, études de programmation économique et spatiale et étude de mobilité à mettre en synergie avec le projet

### **Second semestre 2011**

- Choix du lauréat : définition d'une maîtrise d'œuvre dans la durée
- Reconnaissance de l'intérêt national du Cercle de l'Innovation intégrant le PSD "Ferney-Voltaire Grand Saconnex" comme première étape
- Mission de préfiguration de l'EPA

### **Premier semestre 2012**

- Mise en place de l'organisme d'aménagement
- Plan guide du PSD Ferney Voltaire Grand Saconnex
- Planification du secteur de la Susette

### **Second semestre 2012**

- Dossier de création de ZAC sur le secteur Poterie
- Légalisation de la planification du secteur de la Susette

### **2013**

- Dossier de réalisation de ZAC sur le secteur Poterie
- Engagement des premiers travaux d'aménagement d'espaces publics



## Annexe 8

### **Imposition sur les travailleurs frontaliers : répartition générale 2007 et Mécanisme de la Compensation Financière Franco-Genevoise (Note rédigée par Frédéric Bessat, directeur de l'ARC)**

#### **Imposition sur les travailleurs frontaliers : répartition générale 2007**

Selon les chiffres détaillés à notre disposition, en 2007 (voir rapport Schwok, « Bilan des accords bilatéraux pour Genève et la Région frontalière française », Université de Genève, 2008), l'imposition à la source des « frontaliers » s'est élevée à près de **723 millions CHF**, dont :

- 533 millions CH sont conservés par les autorités suisses : dont 477 millions CHF versés aux budgets du Canton et communes genevoises et 56 millions CHF transférés à la Confédération (impôt fédéral)
- 190 millions CH ont été rétrocédés à la France (Ain et Haute-Savoie).

En 2008, l'imposition à la source sur les frontaliers s'élevait à près de 800 millions CHF.

- > 2007 constitue la seule année pour laquelle nous avons la clé de répartition détaillée entre les autorités suisses.
- > Nous avons sollicité les chiffres détaillés pour les derniers exercices (2008- 2009) : en attente de réponse à ce jour.

## **II. Mécanisme de la compensation financière franco-genevoise**

Selon l'accord du 29 janvier 1973 entre la Confédération suisse et la République française, le Canton de Genève verse chaque année 3,5% de la masse salariale brute des travailleurs frontaliers du Canton de Genève, résidant dans les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Ces crédits sont répartis entre les deux départements en fonction du nombre de travailleurs frontaliers, soit en moyenne :

- 76 % pour la Haute-Savoie : 97,98 millions € en 2009 (69 737 frontaliers) ;
- 24 % pour l'Ain : 30,94 millions € en 2009 (12 331 frontaliers)

Dans le département de la **Haute-Savoie**, les crédits sont répartis comme suit :

- 60 % aux communes en fonction du nombre de travailleurs frontaliers résidant dans leur commune ;
- 40 % gérés par le conseil général dont :

- 18 % des montants sont affectés à des investissements d'intérêt frontalier dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général ;
- 18 % des montants sont affectés à des investissements d'intérêt frontalier dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par des EPCI ou le cas échéant des communes
- 4 % des montants sont affectés à des projets d'intérêt frontalier dont la maîtrise d'ouvrage relève de tiers, par exemple : syndicats mixtes, etc.

Dans le département de l'**Ain**, les crédits sont répartis comme suit :

- 60 % aux communes en fonction du nombre de travailleurs frontaliers résidant dans leur commune et en fonction du produit des 3 taxes locales (TF/ TFNB/TH). Le montant par commune est ainsi fonction à 70 % du prorata du nombre de frontaliers résidant et à 30 % au prorata du niveau des taxes ménages.
- 40 % sont affectés au financement des équipements collectifs en zone frontalière. Cette enveloppe est examinée chaque année par une commission spéciale. Elle porte sur des grands secteurs :
  - les infrastructures et moyens de transport (ex lignes de bus transfrontalières) ;
  - l'aide aux logements sociaux et l'aide à la constitution de réserve foncière pour les logements sociaux ;
  - les projets transfrontaliers (ex GLCT Galerie de Chouilly, contrats de rivière, etc.).

## **Sigles utilisés**

ACG	Association des communes genevoises
ARC	Assemblée régionale de coopération des collectivités du Genevois
BHNS	Bus à haut niveau de service
CC	Communauté de communes
CCPG	Communauté de communes du Pays de Gex
CERN	Conseil européen pour la recherche nucléaire
CEVA	Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (liaison ferroviaire)
CHF	Franc suisse
CICR	Comité international de la Croix-Rouge
COFIL	Comité de pilotage
CRFG	Comité régional franco-genevois
EMS	Emplois métropolitains supérieurs
EPA	Établissement public d'aménagement
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
GVA	Aéroport international de Genève
IATA	International Air Transport Association
IBA	Internationale BauAustellung
INTERREG (FEDER)	Programme européen de coopération transfrontalière
ISO	International Organisation for Standardization
LHC	Grand collisionneur de hadrons
Mio	Million
OIN	Opération d'intérêt national
ONU	Organisation des Nations Unies
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMM	Organisation mondiale de la météorologie
OMPI	Organisation mondiale de la propriété intellectuelle
OMS	Organisation mondiale de la santé
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAE	Programme d'aménagement d'ensemble
PUP	Projet urbain partenarial
PVR	Participation pour voirie et réseau
RER	Réseau express régional (ferroviaire)
SA	Société anonyme
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SEM	Société d'économie mixte
SHON	Surface hors oeuvre nette
SIVOM	Syndicat intercommunal à vocations multiples
SPLA	Société publique locale d'aménagement
TCSP	Transport collectif en site propre
UER	Union européenne de radiotélévision
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zone d'aménagement différé







Ressources, territoires, habitats et logement  
Energies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

7<sup>e</sup> section - secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45