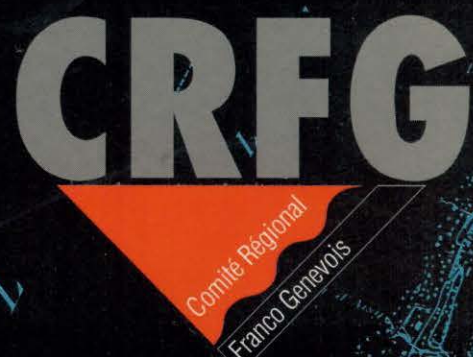




...VERS UN AMENAGEMENT CONCERTÉ...

CARTOGRAPHIE DU BASSIN FRANCO- VALDO- GENEVOIS

ETAT DES LIEUX - ENJEUX - QUESTIONS



République
et Canton de Genève



L' ETAT
EN
RHÔNE-ALPES

CARTOGRAPHIE

DU BASSIN FRANCO- VALDO- GENEVOIS

**haute
savoie**
CONSEIL GENERAL

l'ain
LA QUALITE
CONSEIL GÉNÉRAL DE L'AIN

SOMMAIRE

	Page
<i>Préface et introduction</i>	4 - 5
Réseaux de transports régionaux et intervilles	6 - 7
Réseaux de transports publics	8 - 9
Réseau routier	10 - 11
Affectation du sol	12 - 13
Protection des sites	14 - 15
Equipements d'agglomération et d'intérêt régional	16 - 17
Données statistiques	
<i>Population résidente et densité en 1990</i>	20
<i>Evolution de la population résidente entre 1980/82 et 1990</i>	21
<i>Population résidente active et taux d'activité en 1990</i>	22
<i>Parc de logements et proportion de maisons individuelles en 1990</i>	23
<i>La situation de l'emploi en 1991</i>	24
<i>Les travailleurs frontaliers en 1993</i>	25

LE BASSIN FRANCO-VALDO-GENEVOIS VERS UN AMENAGEMENT CONCERTÉ ETAT DES LIEUX, ENJEUX ET QUESTIONS

PREFACE

La publication par le Comité Régional Franco-Genevois (C.R.F.G.) de ce premier recueil de cartes et de données d'urbanisme franco-suisses concernant le territoire du Genevois transfrontalier, s'inscrit dans la continuité de l'action de coopération que le C.R.F.G. entend mener dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Cette volonté du C.R.F.G. s'est exprimée de façon manifeste par la publication en juillet 1993, du «Livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire» dont la présentation a donné lieu à un large débat au cours d'un important colloque organisé par le C.R.F.G., en septembre 1993, au CERN.

Ce colloque a conclu de façon unanime à la nécessité de travailler ensemble, Français et Suisses, à la définition d'une véritable «plate-forme concertée d'aménagement du territoire franco-valdo-genevois».

Cette plate-forme, en cours d'élaboration, sera présentée lors d'un nouveau colloque du C.R.F.G., à l'automne 1995. Elle constituera, dans le respect de nos réglementations respectives, le cadre commun de référence de nos actions concertées pour le développement équilibré d'une véritable «région urbaine transfrontalière» tirant parti à la fois des spécificités et des atouts de l'ensemble de son territoire et des potentialités et des qualités de chacune des entités le constituant.

La définition d'une telle plate-forme nécessite que, dans un premier temps, les partenaires de ce territoire, Français et Suisses, rassemblent leurs informations et les restituent de manière homogène dans une vision d'ensemble.

En mars 1994, a déjà été publié, sous l'égide du C.R.F.G. par nos instituts respectifs de statistiques, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) Rhône-Alpes et l'Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT du Département de l'Economie Publique), l'«atlas du bassin genevois», présentant de manière unifiée les données disponibles concernant la démographie, l'emploi, le logement, le tourisme et les revenus.

Aujourd'hui, nous publions un ensemble de nouveaux documents, cartes et textes, qui illustrent et précisent l'occupation et l'organisation spatiale de ce territoire, constituant en quelque sorte un état des lieux et un exposé des premiers enjeux et questions que semble poser, aux yeux de tous, son aménagement.

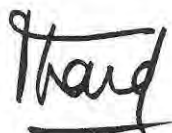
Nous sommes certains que ces documents seront des instruments de travail performants non seulement pour les études et actions à mener par le C.R.F.G., mais aussi par chacun des partenaires -communes, syndicats de communes, agglomérations, ...- leur permettant de situer leur territoire dans un contexte plus solidaire et plus vaste.

Nous formulons le vœu que, grâce à ces premiers documents, la prochaine publication du C.R.F.G. permette de passer à l'étape suivante de l'aménagement du territoire, celle qui vise à formuler et réaliser des projets pour cet espace, pensés et élaborés en commun.

Les co-présidents du Comité Régional Franco-Genevois

Paul BERNARD

Préfet de la région Rhône-Alpes



Claude HAEGI

Président du Conseil d'Etat
de la République et Canton de Genève



INTRODUCTION

Le 14 septembre 1993, le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), après avoir publié le «Livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire», organisait un colloque sur ce thème. Cette manifestation a permis, pour la première fois, de confronter les différentes études d'aménagement en cours dans l'espace qui a été intitulé le «bassin franco-valdo-genevois». Cette unité géographique, bien délimitée par le relief, est un «bassin de vie» commun à 650 000 habitants, qui travaillent dans les mêmes entreprises, utilisent le même aéroport, se rendent dans les mêmes centres d'achat, fréquentent les mêmes lieux culturels, se détendent dans les mêmes montagnes... Il est formé de plusieurs ensembles territoriaux, le canton de Genève, le pays de Gex, le Genevois haut-savoyard, le district de Nyon, dotés d'identités spécifiques, à l'échelle desquels sont d'ailleurs menées les études d'aménagement.

C'est sans doute pour cette raison que la réflexion sur l'aménagement du bassin franco-valdo-genevois se réduisait à une juxtaposition de documents dont il était difficile de faire l'assemblage et, encore moins, la synthèse.

Pour combler cette lacune, en prolongement de la réflexion amorcée dans le «Livre blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire», a été élaborée une cartographie mettant à disposition une information commune et homogène pour l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois sur les principaux thèmes concernant l'aménagement du territoire. Parmi ces cartes, l'une se situe à une échelle plus vaste et tente de replacer le bassin transfrontalier dans un contexte élargi. Les différents thèmes abordés dans ces cartes, transports publics, réseau routier, affectation du sol, protection des sites et équipements publics, sont tout aussi intéressants par leur confrontation et mise en relation que pour eux-mêmes. Les cartes contiennent des informations sur l'état existant du territoire, sur les mesures de protection et de planification et sur les projets d'aménagement actuellement connus. Elles sont destinées à être des instruments pour la réflexion prospective. Elles contiennent donc aujourd'hui des interrogations exprimées dans les commentaires des cartes et elles pourront être demain le support de projets communs. En résumé, cette démarche est le tout premier pas vers la mise en oeuvre d'un schéma d'aménagement concerté du bassin franco-valdo-genevois, schéma dont la nécessité apparaît de plus en plus évidente.

Cette cartographie a été réalisée à l'initiative du CRFG par les services d'aménagement et d'urbanisme des Directions départementales de l'équipement de l'Ain et de la Haute-Savoie (DDE), la Direction régionale de l'environnement (DIREN) Rhône-Alpes, le Service d'aménagement du territoire du canton de Vaud, le Service du plan directeur de la Direction de l'aménagement du canton de Genève, avec l'appui du service d'études du Secrétariat général de la préfecture de région (SGAR-Rhône-Alpes); de nombreux services ont été consultés. Il s'agit donc d'un travail d'équipe transfrontalier. Ces services constituent le noyau d'un groupe de travail qui, en relation avec le Comité Régional Franco-Genevois, mettra à jour régulièrement ces cartes et les complètera par de nouveaux thèmes.

En complément des cartes «aménagement du territoire», ont été présentées au colloque des cartes statistiques, dont une partie est reproduite dans cette publication. Elles ont été élaborées par Ch. Hussy, professeur à l'Université de Genève, auteur de l'«atlas du bassin genevois et de la région lémanique», et par l'Office cantonal de la statistique du canton de Genève (OCSTAT), grâce à des données transmises, en ce qui concerne la France, par l'Institut national de statistiques et d'études économiques (INSEE). On a ainsi une préfiguration de ce que pourrait être la production régulière de données statistiques sur le bassin franco-valdo-genevois, dans le cadre de la coopération permanente récemment engagée entre la Direction régionale Rhône-Alpes de l'INSEE et l'OCSTAT, à laquelle est associé le Service cantonal vaudois de recherche et d'information statistique (SCRIS) du canton de Vaud.

Philippe Joye
Conseiller d'Etat
de la République et Canton de Genève
Chargé du département
des Travaux publics et de l'Energie

Pascal Meylan
Vice président
du
Conseil Général de l'Ain
Maire de Ferney-Voltaire

P. Joye

Pascal Meylan

RESEAUX DE TRANSPORTS REGIONAUX ET INTERVILLES

ETAT DES LIEUX

La carte ci-contre montre le bassin franco-valdo-genevois dans un contexte élargi. Ce cadrage permet de le situer par rapport aux régions proches (Rhône-Alpes, Franche-Comté, Suisse, Val d'Aoste, Piémont). Il pourra être le support d'une réflexion sur la complémentarité de l'agglomération genevoise, par rapport aux villes qui l'entourent, et sur les potentialités de création d'un réseau de villes. La carte montre l'importance démographique des trois grands pôles urbains d'importance européenne que sont Lyon, Turin et Zurich. Genève figure avec Bâle, autre agglomération transfrontalière, Lausanne, Berne, Grenoble, parmi les villes moyennes, auxquelles s'ajoutent de nombreuses villes de taille inférieure, telles Annecy, Chambéry, Bourg-en-Bresse, Thonon, Annemasse, Nyon. L'agglomération genevoise se situe donc au cœur d'une armature urbaine particulièrement riche et variée.

La carte met l'accent sur les infrastructures de transports régionales et intervilles. La maille routière et autoroutière existante irrigue déjà finement le plateau suisse et la région Rhône-Alpes. Par ailleurs, les Alpes sont franchies sur une distance relativement faible par plusieurs grands axes de transit européens, ceux du Simplon, du Grand Saint-Bernard, du Fréjus et du Mont-Blanc, ce dernier passant au cœur du bassin franco-valdo-genevois. Ce réseau sera complété et amélioré dans un proche avenir. L'autoroute du Sud-Léman désenclavera dans un premier temps le Chablais et pourrait, à terme, offrir un doublement de l'autoroute nord-lémanique. La liaison directe Genève-Annecy rapprochera la Suisse des villes du Sillon alpin français. Au nord, l'achèvement du réseau autoroutier suisse est en cours, améliorant en particulier les liaisons avec le nord de la Suisse alémanique. Il en est de même dans le Valais, où l'autoroute atteindra prochainement Sierre, tandis que le projet d'autoroute en Maurienne vient d'être approuvé par le gouvernement français.

Du côté suisse, les liaisons ferroviaires intervilles sont efficaces, ce qui a permis un développement important des échanges. Mais les

infrastructures actuelles approchent de la saturation, en particulier entre Genève et Lausanne. Le réseau ferroviaire est loin d'offrir les mêmes performances en ce qui concerne les relations de l'agglomération genevoise avec la France, même s'il existe déjà des liaisons TGV satisfaisant une clientèle importante. Les liaisons intervilles actuelles souffrent d'un manque de fréquence et sont peu attractives. Au sud du Léman, la ligne du Evian - Saint-Maurice, dite «Ligne du Tonkin» ne survit que grâce au soutien du Conseil du Léman bien qu'elle puisse, à terme, dédoubler la ligne nord-lémanique.

Parmi les projets, figurent ceux du raccordement du bassin genevois au réseau TGV. La liaison directe Genève-Mâcon fait l'objet de deux variantes, l'une étant la réaffectation et la modernisation de la voie ferrée Bellegarde - Nantua - Bourg-en-Bresse, l'autre, plus coûteuse, consistant à construire une nouvelle infrastructure, dont une grande partie serait réalisée en tunnel à travers le Jura. Quant au projet de nouvelle ligne Genève-Annecy-Chambéry-Montmélian (sillon alpin), elle se raccorderait sur l'axe TGV Lyon-Turin, pour lequel les études définitives viennent de commencer. Au nord, l'amélioration de la ligne Dôle-Vallorbe favoriserait une liaison rapide entre la future ligne TGV Dijon-Alsace et la ligne du Simplon. Plus à l'est, apparaît le tracé d'une branche des nouvelles transversales ferroviaires alpines, celle du Lötschberg-Simplon, qui permettra d'améliorer à travers la Suisse les liaisons européennes nord-sud.

Parmi les projets à plus long terme, figure celui de Swissmetro dont la faisabilité technique et économique reste à démontrer. Il consisterait en une liaison entièrement souterraine par des véhicules en sustentation magnétique et propulsés par moteur linéaire à une vitesse élevée dans un tunnel à vide d'air. Le réseau actuellement imaginé permettrait de se déplacer de ville en ville en un quart d'heure environ, la traversée de la Suisse prenant moins de 90 minutes.

ENJEUX ET QUESTIONS

La réflexion sur l'aménagement du bassin franco-valdo-genevois devra se faire dans un cadre européen en prenant en compte son insertion dans l'axe Genève-Grenoble-Valence (sillon alpin), dans l'axe Genève-Lyon, dans l'arc lémanique et de façon plus générale, dans le réseau des villes de Rhône-Alpes et de Suisse. La recherche, les échanges culturels, l'enseignement universitaire, la santé, les transferts technologiques, la promotion économique, le tourisme pourraient être développés, dans le sens d'une complémentarité des villes, en cherchant à tirer parti des atouts, des compétences et des domaines d'excellence de chacune d'elles. Dans cette optique, la mise en place de transports efficaces reliant ces villes entre elles est un des moyens pour faire fonctionner cette complémentarité.

Dans le domaine ferroviaire, dont le développement a pris du retard par rapport au réseau routier, la question essentielle est le raccordement du bassin aux grands axes de transit européens, notamment au réseau TGV français. Ce territoire, déjà à l'écart, risque de l'être encore plus à l'avenir, si rien n'est entrepris. Les raccordements en projet sont nombreux. Pourra-t-on imaginer de tous les réaliser ou faut-il au contraire réunir tous les efforts des partenaires du bassin transfrontalier dans la formulation d'une priorité? Actuellement, la liaison Genève-Mâcon, qui a eu les faveurs de la Suisse et du Conseil du Léman, pourrait apparaître comme concurrente de la liaison Lausanne-Vallorbe, voire de la ligne Genève-Annecy-Chambéry-Montmélian, mise en avant par l'Etat français, qui considère l'axe Lyon-Turin comme prioritaire et veut mettre en valeur le réseau des villes du sillon alpin.

Cette question se pose d'ailleurs en d'autres termes, selon qu'il s'agit d'infrastructures réservées au TGV ou d'amélioration des lignes existantes. Cette dernière option pourrait être retenue pour le sillon alpin comme pour la liaison Genève-Mâcon. L'infrastructure deviendrait alors

mixte, accueillant à la fois les «missions» du TGV et les liaisons intervilles, voire régionales. Le réseau français pourrait être mieux raccordé au réseau suisse, qui doit également être développé et amélioré dans le cadre du programme Rail 2000 des chemins de fer fédéraux suisses. L'enjeu majeur pour les collectivités publiques du bassin transfrontalier est donc de dialoguer avec les gouvernements et les deux compagnies nationales de chemin de fer afin que soient pris en considération non seulement les critères de rationalité économique, qui privilégient les liaisons rapides au détriment des autres lignes, mais aussi ceux d'aménagement du territoire.

Swissmetro pourrait, à terme, fournir des réponses à certaines difficultés actuelles: saturation du réseau ferroviaire suisse, impossibilité, pour des raisons de protection de l'environnement, de réserver de nouvelles infrastructures en surface... Pourquoi ne pas imaginer la prolongation de Swissmetro jusqu'à Lyon, et au nord-est jusqu'à Munich? On offrirait ainsi un axe de liaison efficace passant au cœur de la Suisse et pouvant accueillir le développement probable des liaisons est-ouest qui viendra compléter l'axe nord-sud traditionnel.

La question des aéroports doit être posée également par rapport au contexte régional. Le maintien d'un aéroport de niveau international, offrant de nombreuses liaisons, est indispensable à Genève, ne serait-ce que pour assurer des conditions optimales pour les activités internationales. Il y va de l'intérêt de l'ensemble de la région genevoise dont c'est un des domaines d'excellence. Le passage au 1er janvier 1994 de l'aéroport international de Genève-Cointrin à un statut d'établissement autonome représente un pas important dans ce sens et on relèvera avec intérêt que le conseil d'administration de la nouvelle société a été ouvert à un représentant des départements français limitrophes.

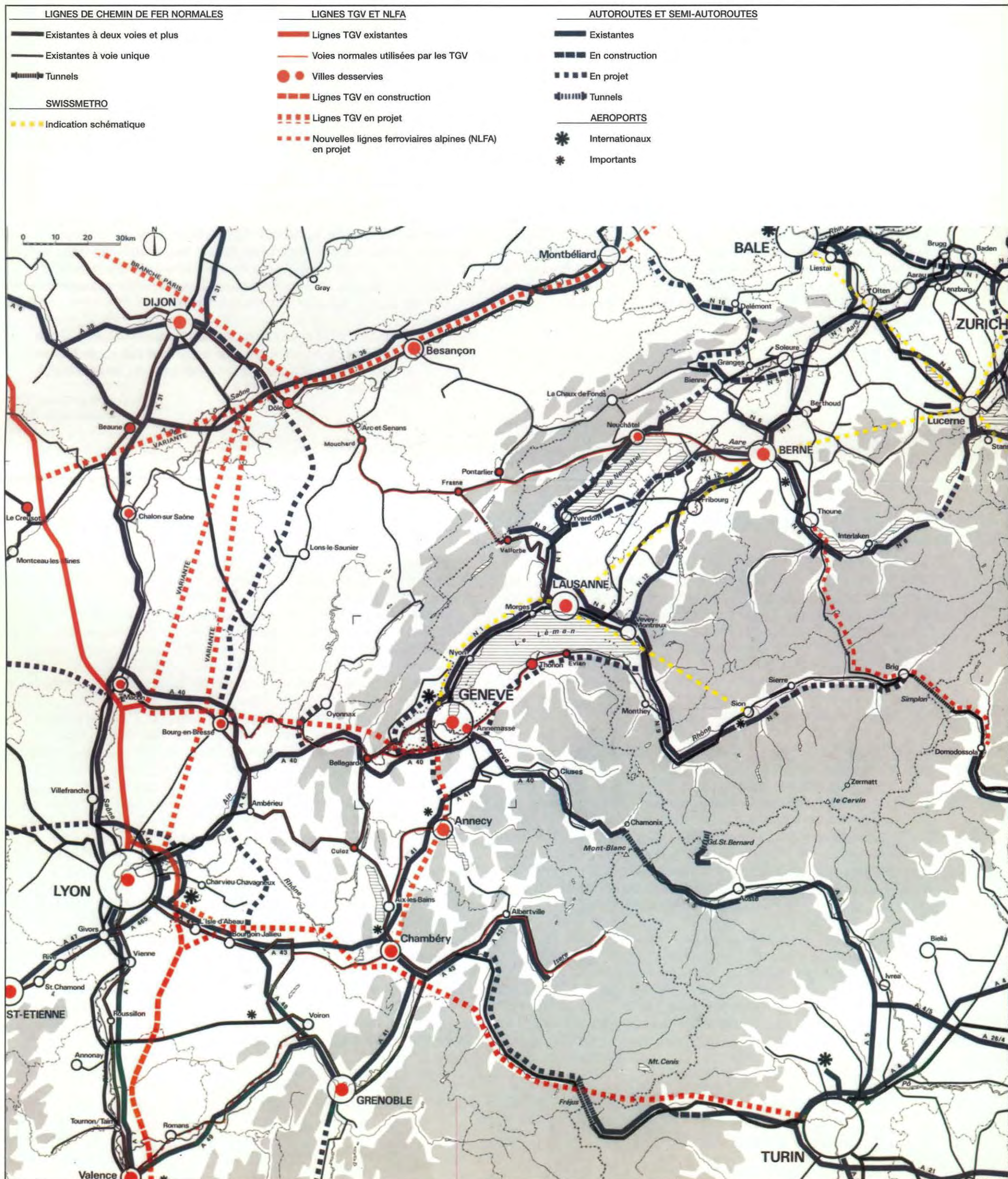
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT DE L'AIR
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT DE LA HAUTE SAVOIE
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE L'ENERGIE (GE) DIRECTION
DE L'AMENAGEMENT (SPD)
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS (VD)
SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Montage du fond cartographique
pour la partie française :

Cartes IGN 1/50 000
© IGN - Paris
Autorisation N° 50-5002

pour la partie Suisse :

reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie
du 10 janvier 1995



RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

ETAT DES LIEUX

La carte ci-contre montre les réseaux de transports publics urbains et régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois.

Deux réseaux urbains, denses, à fréquence élevée, desservant des arrêts rapprochés, couvrent l'agglomération. Les Transports annemassiens collectifs (TAC) sont reliés par l'interface de Moillesulaz au réseau urbain des Transports publics genevois (TPG). Celui-ci est constitué d'infrastructures légères, les lignes de bus et de trolleybus, et d'une infrastructure lourde, la ligne de tramway, qui assure une grande partie des déplacements actuels. Des parkings d'échange (système «P+R») visent à favoriser l'utilisation des transports publics.

Le plan «Transports collectifs 2000-2005» du canton de Genève, adopté en 1992 et en cours de réalisation, a pour objectif l'amélioration du réseau de transports publics, grâce à la mise en place de nouvelles infrastructures lourdes. L'extension des voies de tramway, notamment vers le quartier des organisations internationales et vers la commune de Lancy, permettra de créer plusieurs lignes nouvelles: un premier tronçon, reliant la gare de Cornavin à la rive gauche est en cours de construction. Ce réseau de tramway fonctionnera en complémentarité avec la future ligne de métro automatique léger qui constituera un grand axe de transport urbain, à forte capacité, rapide et fréquent, entre la cité nouvelle de Meyrin et le centre ville-rive gauche. Il pourrait être prolongé vers l'hôpital, la gare des Eaux-Vives ou Onex. Son extension vers Annemasse et Saint-Genis-Pouilly, sous la forme d'un métro régional, est actuellement à l'étude.

Le réseau de campagne TPG, moins dense et de fréquence moindre, dessert les quartiers de villas et les villages: il est constitué de lignes de rabattement qui se connectent au réseau urbain sur sa périphérie et, prochainement, sur la ligne de chemin de fer Cornavin-La Plaine, récemment revitalisée. Il comprend plusieurs lignes transfrontalières, vers le Genevois français et le Pays-de-Gex; l'une d'elles est gérée conjointement avec la SNCF et le Conseil Général.

A l'échelon régional, le district de Nyon est desservi par des lignes de cars postaux. Il existe aussi plusieurs lignes de cars dans l'Ain et la Haute-Savoie. S'y ajoute la ligne transfrontalière Nyon-Crassier-Divonne. Mais, du côté suisse, la plus grande partie des transports publics est assurée par les chemins de fer, que ce soit la ligne régionale à voie étroite Nyon-La Cure, la ligne Genève-Bellegarde et, surtout, la ligne Genève-Lausanne. Cette dernière approche de la saturation, c'est pourquoi il est prévu, dans le programme Rail 2000 des CFF, de l'élargir partiellement à 3 voies et de créer des navettes de rabattement; il est aussi envisagé de construire, à plus long terme, un raccordement ferroviaire entre la gare de l'aéroport et le bord du lac. Quant à l'offre au niveau local de la SNCF, elle souffre de son manque d'attractivité, due aux ruptures de charge, aux passages des douanes, aux faibles fréquences et, pour la ligne des Eaux-Vives, pourtant récemment électrifiée, de l'absence de liaison avec la gare de Cornavin: la réalisation éventuelle de la liaison ferroviaire Praille-Eaux-Vives permettrait d'y remédier. A noter que la ligne Bellegarde-Divonne n'est actuellement utilisée que pour le transport des marchandises.

Si une communauté tarifaire au niveau du bassin franco-valdo-genevois n'a pas encore été mise en place, il existe cependant des accords entre certaines compagnies de transports, pour unifier les tarifs, tel celui conclu récemment entre les TAC et les TPG.

ENJEUX ET QUESTIONS

La part grandissante de l'automobile dans les déplacements quotidiens, tant au centre des villes qu'en périphérie, notamment sur les axes fréquentés par les pendulaires, a induit une congestion progressive des voies de circulation et une augmentation des nuisances sonores. Or l'espace urbain ne dispose que d'une capacité limitée et il est indispensable de réduire les atteintes à l'environnement, alors qu'il semble difficile de freiner l'accroissement de la mobilité. C'est pourquoi un transfert modal important, des transports privés aux transports publics, s'avère indispensable. Cette mise en place nécessitera une coordination et une coopération transfrontalière renforcée.

En effet, si, sur le territoire genevois, le programme TC 2000-2005 va dans ce sens, la question se pose de prolonger ces axes au-delà des frontières. Il faut rappeler qu'avant la deuxième guerre mondiale, un réseau de tramway très étendu desservait non seulement la campagne genevoise mais aussi les territoires français environnants, allant jusqu'à Gex, Douvaine, Saint-Julien, Annemasse... C'est dans cet esprit qu'ont été formulés les projets d'extension du métro au nord-ouest, vers le Pays-de-Gex, et au sud-est, vers Annemasse; afin d'améliorer rapidement la desserte de cette localité, une ligne de tramway pourrait être créée, à court terme, sur le tracé de la voie ferrée.

Ces projets de métro régional doivent être mis en regard de la question de l'amélioration de la desserte ferroviaire régionale. La création d'un RER, sur lequel se raccorderaient des lignes de rabattement comme celle envisagée entre Coppet, Chavanne-de-Bogis et Divonne, est envisagée mais n'irait pas sans difficultés, étant donné la demande relativement faible et les performances limitées du système actuel: cela ne correspond pas en effet aux politiques actuelles des CFF et de la

SNCF, qui favorisent avant tout les lignes les plus rentables.

Le choix d'une des variantes de raccordement TGV conditionne en grande partie l'organisation future du trafic ferroviaire régional, notamment en regard de la liaison Praille-Eaux-Vives. La variante nord, la moins probable, favoriserait sa réalisation car cela permettrait un passage direct du TGV vers le réseau ferroviaire haut-savoyard, tandis que les variantes sud impliqueraient son abandon, car le raccordement serait alors assuré par une nouvelle ligne Lathoy-La Praille, à condition qu'elle puisse accueillir d'autres trains.

La localisation des gares genevoise et française du TGV est aussi, à l'échelle régionale, un des grands enjeux d'aménagement du territoire pour ces prochaines années. Plusieurs localisations sont possibles: près de Saint-Julien, à Annemasse, à la gare de Genève-Cornavin ou à celle de Genève-aéroport... Le choix d'un emplacement doit se faire non seulement en fonction des critères techniques, mais aussi en fonction d'un projet d'aménagement du territoire. En effet, le site qui accueillerait une telle interface entre les transports internationaux, régionaux et d'agglomération pourrait constituer un pôle majeur de développement urbain.

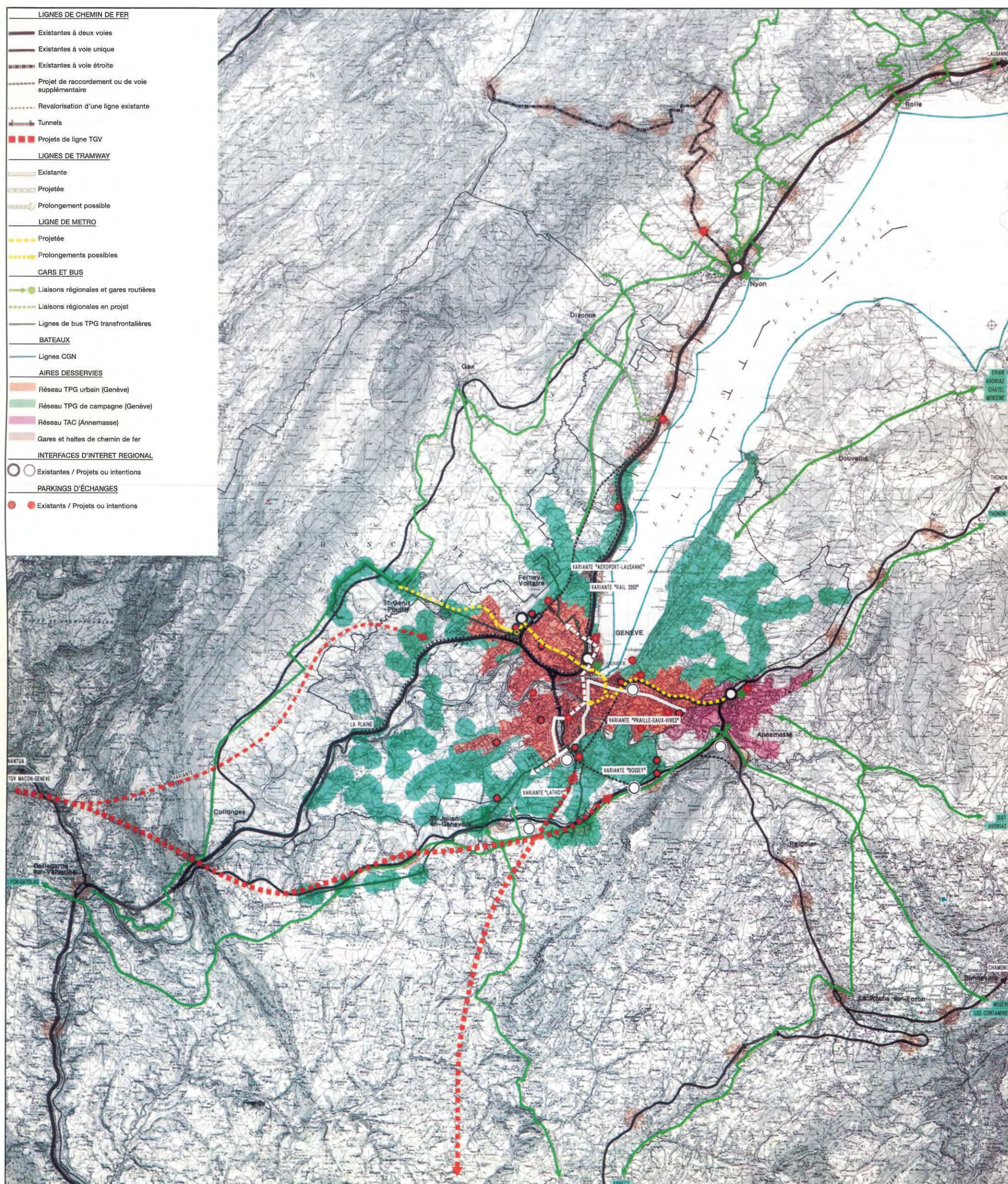
Dans cette perspective de développement des transports publics se pose la question institutionnelle de leur gestion transfrontalière. La mise en place d'une communauté tarifaire dans l'agglomération genevoise supposerait de définir l'autorité chargée de compenser les déficits d'exploitation des réseaux et de prendre en charge les actions de communication et de promotion ou plus encore, celles de développement du réseau. En effet, ne serait-il pas nécessaire d'élaborer un schéma transfrontalier des transports publics, intégrant ces projets de manière cohérente, en relation avec les politiques d'urbanisation?

Montage du fond cartographique
pour la partie française :

Cartes IGN 1/50 000
© IGN - Paris
Autorisation N° 50-5002

pour la partie Suisse :

reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie
du 10 janvier 1995



RESEAU ROUTIER

ETAT DES LIEUX

Le maillage du réseau routier principal et autoroutier apparaissant sur la carte ci-contre est plus dense et plus complexe que celui des transports publics, ce qui traduit bien la prépondérance du trafic individuel. Le développement du réseau routier a par ailleurs permis une large diffusion de l'urbanisation dans le bassin franco-valdo-genevois. Dans le même temps, comme les emplois sont restés concentrés à Genève, cela a généré des mouvements pendulaires importants (voir cartes statistiques de l'évolution de la population résidente et des travailleurs frontaliers). Avec l'ouverture, en juin 1993, de l'autoroute genevoise de contournement ouest et la prochaine réalisation de l'évitement de Plan-les-Quates, le réseau principal de circulation du canton de Genève sera achevé dans ses grandes lignes. La réalisation du premier ouvrage a rapproché considérablement l'aéroport de Cointrin de la Haute-Savoie et amélioré les communications entre celle-ci, le Pays de Gex et le canton de Vaud. Le projet majeur actuel est celui de la traversée de la rade, selon deux variantes, en pont ou en tunnel : cet ouvrage ne sera pas raccordé au système autoroutier, son objectif principal étant de délester le centre-ville. Sur les grands axes de pénétration dans l'agglomération s'ajoutent des projets de routes d'évitement, en partie souterraines, à Coppet, à Versoix, au Grand-Saconnex, à Meyrin et à Vésenaz. En ce qui concerne l'autoroute N1 Lausanne-Genève, la mise à trois voies du tronçon Nyon-frontière genevoise, l'amélioration des jonctions* existantes et la création éventuelle d'une nouvelle jonction dans la région de Nyon sont envisagées avec pour objectif de faciliter l'écoulement du trafic.

Sur territoire français, les projets suivants, inscrits au schéma directeur autoroutier national, sont en cours d'élaboration. La nouvelle branche de l'A41 se décrochera du tracé actuel au nord d'Annecy pour rejoindre directement la jonction des autoroutes A40 et de contournement de Genève: elle délestera partiellement l'A40. Quant à l'autoroute A400 du Sud-Léman, reliant l'A40, au sud-est d'Annemasse, à Thonon, elle permettra d'améliorer la desserte du littoral lémanique, de même que le projet de route d'évitement de Douvaine. Il est aussi prévu de dévier la RN206 au sud-est d'Annemasse afin de libérer cette agglomération du trafic de transit à destination de la rive française du lac. Dans le Pays de Gex, des projets, faisant l'objet de plusieurs variantes, visent à favoriser le désenclavement de ce territoire en le raccordant au réseau autoroutier à Valleiry ou à Bellegarde et à améliorer sa desserte urbaine ainsi que ses liaisons avec l'agglomération genevoise.

La carte repère également les parkings d'échange, interfaces entre le réseau routier et les réseaux de transports publics. Il en existe déjà une dizaine, disposés sur les grands axes pénétrants, en périphérie du centre ou à proximité des frontières, et il est prévu d'en créer d'autres, notamment à côté des gares.

* Il existe une différence de terminologie entre la France et la Suisse pour les éléments autoroutiers:
au terme échangeur et diffuseur en France correspondent respectivement ceux de jonction et d'échangeur en Suisse

ENJEUX ET QUESTIONS

La gestion de la circulation dans les quartiers centraux de l'agglomération, en coordination avec la politique de développement des transports collectifs, est une préoccupation qui intéresse non seulement les riverains des quartiers concernés, mais aussi l'ensemble de ses utilisateurs. C'est pourquoi le projet «Circulation 2000», mis au point par les instances genevoises et les milieux intéressés, devrait concerner l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois: il propose d'utiliser l'autoroute de contournement et le tronçon Saint-Julien-Annemasse de l'A40 pour délester les quartiers et le centre de la circulation de transit, tout en facilitant l'accès et en favorisant la diminution du trafic privé au profit des transports collectifs. Est liée à cette politique la hiérarchisation du réseau de circulation en réseaux primaire et de desserte. Dans ce cadre, une attention particulière devrait être portée à la localisation et à l'amélioration des interfaces, comme les parkings d'échange. Par exemple, les projets routiers du pays de Gex pourraient être conçus de façon à améliorer l'accès au futur réseau de métro. Même si la traversée de la rade n'est pas reliée directement aux autoroutes, elle facilitera cependant les relations entre les deux rives et intéresse, dans ce sens, l'ensemble du bassin. Par ailleurs, les effets structurants d'un tel ouvrage sur le développement urbain ne sont pas à

négliger et doivent entrer dans la réflexion concernant l'aménagement du territoire. Il importe également, dans une optique transfrontalière, d'étudier les connexions entre cette traversée et la future autoroute du Sud-Léman, le contournement d'Annemasse et les projets routiers du Pays de Gex dans la couronne extérieure de l'agglomération.

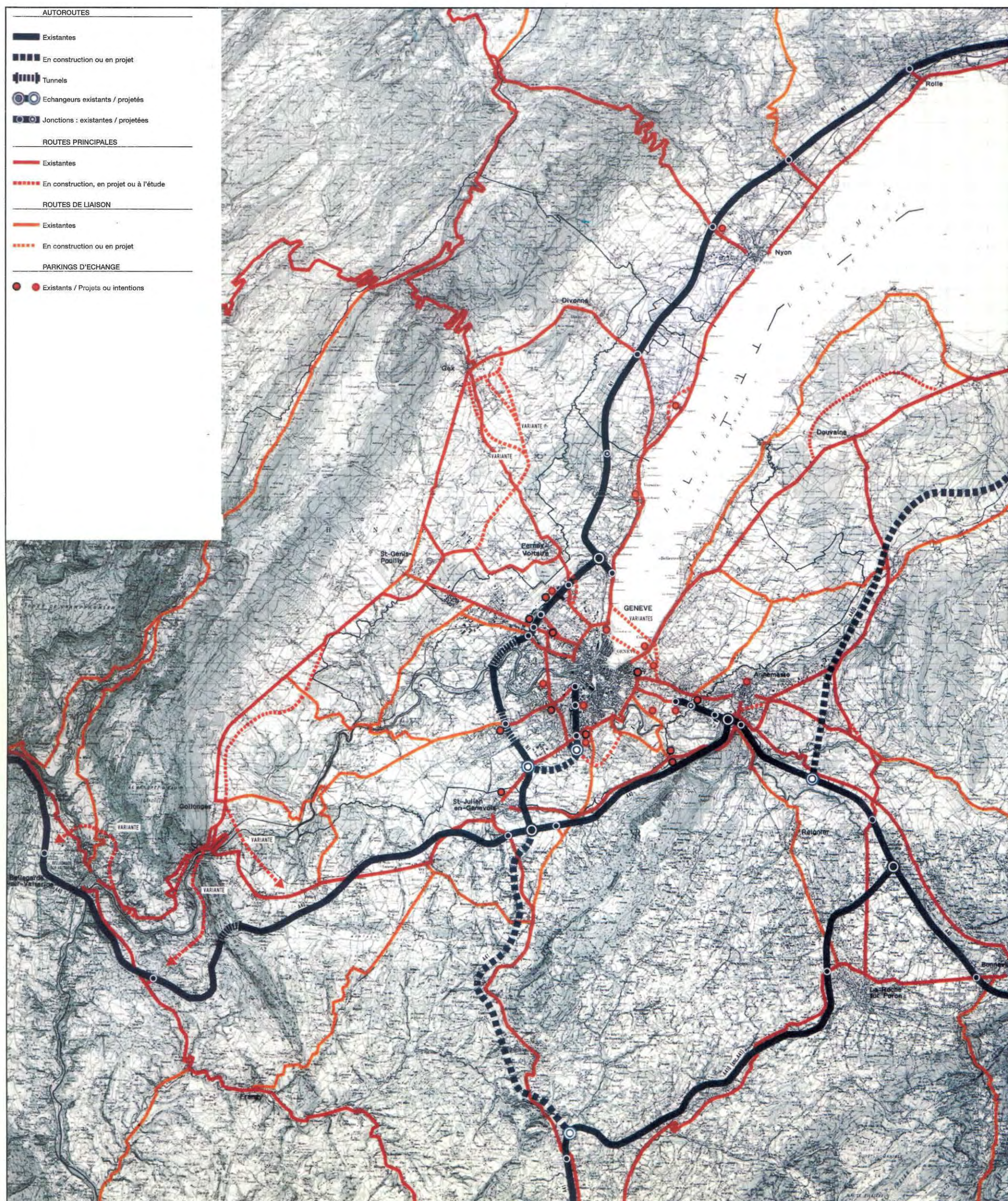
Se pose aussi la question de l'impact global de ces projets, tant dans le domaine de la protection de l'environnement et des sites que par rapport aux politiques d'urbanisation. La pollution de l'air et les nuisances sonores, tout en diminuant dans le centre de l'agglomération, suite aux mesures de restriction de la circulation, ne risqueraient-elles pas d'augmenter dans le reste du bassin? Par ailleurs, le développement des infrastructures, en favorisant une croissance du trafic privé, pourrait encore accentuer la dispersion de l'habitat; dans ce cas, la croissance induite des trajets pendulaires conduirait à terme à un engorgement du réseau routier. De même que pour les transports publics, un schéma transfrontalier de circulation et des parkings d'échange permettrait d'assurer une bonne coordination à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois.

Montage du fond cartographique
pour la partie française :

Cartes IGN 1/50 000
© IGN - Paris
Autorisation N° 50-5002

pour la partie Suisse :

reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie
du 10 janvier 1995



AFFECTATION DU SOL

ETAT DES LIEUX

La carte ci-contre a été élaborée en reportant les plans d'occupation des sols pour la Haute-Savoie et l'Ain et les plans de zones pour les cantons de Vaud et de Genève. Ces documents d'urbanisme, opposables aux tiers, indiquent les dispositions légales en vigueur et non l'affectation réelle. Ils relèvent, en ce qui concerne le canton de Genève, des autorités cantonales et, pour les autres territoires, des autorités communales. Une légende commune et simplifiée a été élaborée, même si les notions de zones agricoles ou d'espaces naturels ne recouvrent pas les mêmes réalités juridiques et n'ont pas la même pérennité. A noter que, dans le périmètre considéré, la plupart des communes françaises situées dans une deuxième couronne ne disposent pas encore de tels documents mais une partie d'entre elles ont entrepris une démarche en ce sens.

L'importance des zones à urbaniser dans le bassin franco-valdo-genevois, mais aussi celle des zones agricoles et naturelles, sont mises en évidence. Le noyau urbain de l'agglomération, compact et centré sur la ville de Genève, est constitué par des zones à forte densité, et, à sa périphérie, par des zones à faible densité et de vastes zones dévolues à l'industrie ou aux transports, tel l'aéroport. Ce noyau se prolonge par des excroissances le long des rives du lac, vers le pays de Gex et, surtout, vers Annemasse, qui constitue le pôle secondaire le plus important du bassin transfrontalier.

Au-delà, les zones à bâtir, souvent peu denses, s'insèrent dans les zones agricoles, avec une emprise plus ou moins marquée. Quelques centres urbains secondaires se distinguent, qu'ils soient existants comme Nyon, Saint-Julien, Bellegarde, ou potentiels, comme Douvaine. L'effet de la frontière est très net. La campagne genevoise est occupée par une vaste zone agricole, qui comprend aussi les hameaux alors que les villages sont constitués des zones à moyenne densité correspondant à leur emprise actuelle. La campagne haut-savoyarde apparaît comme une mosaïque de zones à urbaniser, le plus souvent à faible densité, de petites zones d'activités et de zone agricole alors que dans le pays de Gex et le district de Nyon, les zones à bâtir sont regroupées le long des voies de communication et au pied des reliefs: dans ces trois territoires, les zones d'urbanisation différée ou intermédiaires représentent d'importantes réserves pour l'urbanisation future. Par ailleurs, les zones de forêts et, en France, les zones naturelles ND, mettent en relief l'importance des milieux naturels dans le bassin et, en même temps, leur fragilité, quand elles sont en contact avec les zones à bâtir.

Il en résulte, à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois, une structuration en cercles concentriques: sur territoire genevois, un centre urbain dense, une périphérie plus aérée, un anneau agricole compact, et au-delà, une couronne où se juxtaposent centralités, péri-urbanisation et terres agricoles, entourée par un vaste cadre naturel.

ENJEUX ET QUESTIONS

La superficie des zones de construction des différentes entités administratives n'est pas proportionnelle à la population actuelle, ni aux emplois. Le canton de Genève, le plus peuplé et le plus dense, offre relativement peu de terrains à bâtir en comparaison des secteurs sur son pourtour, qui disposent d'importantes réserves: le Pays de Gex en comptent 2000 hectares, le Genevois haut-savoyard 2000 hectares également et le district de Nyon 800 hectares. Ceci explique pourquoi ces territoires, soumis à une forte pression, ont connu un développement accéléré ces dernières décennies, ce qui a favorisé la dispersion de l'habitat et le «mitage» des campagnes (voir cartes statistiques de l'évolution de la population résidente et de la proportion de maisons individuelles).

Les progressions démographiques relativement rapides de la dernière décennie ont été plus ou moins ralenties et resteront dans un avenir proche sans doute modérées, voire négatives. Il en est de même en ce qui concerne l'emploi. Il n'en reste pas moins qu'il importe de prendre en compte une hypothèse de reprise du développement du bassin, vu sa situation géographique privilégiée.

La question est de savoir quel sera le modèle d'urbanisation du bassin franco-valdo-genevois, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Un enjeu fondamental pour l'avenir du bassin est d'assurer une utilisation mesurée du sol. L'espace entre le Jura et le Salève paraît encore vaste, mais il contient également des sites à protéger, une agriculture à maintenir et des espaces de détente et de loisirs à aménager. Deux schémas de structuration sont possibles: celui d'une extension du territoire à urbaniser à partir du centre de Genève, par densification et emprise sur la zone agricole, et d'une limitation relative de l'urbanisation de la couronne, ou, au contraire, celui du maintien d'une ceinture verte autour de Genève et du développement plus important de la couronne et de ses centralités.

En ce qui concerne la couronne proprement dite, les réflexions déjà en cours dans les études d'aménagement françaises vont dans le sens de lutter contre la dispersion de l'habitat et de renforcer les centralités. Tandis qu'Annemasse pourrait affermir son rôle de deuxième ville de l'agglomération transfrontalière, Ferney-Voltaire et Saint-Julien constituent des bases possibles pour le développement de centres secondaires en territoire français. Cette option ne peut être que favorable à l'extension du réseau de transports publics. La politique d'aménagement du territoire du canton de Vaud va dans la même direction en prônant la décentralisation concentrée.

L'élaboration d'un concept transfrontalier de l'urbanisation s'avère de plus en plus nécessaire, en coordination avec la mise en place des réseaux de transports, qui ont un rôle structurant fondamental pour l'organisation de l'agglomération à long terme. Des mesures pourraient être prises, notamment celles favorisant la concentration de l'habitat dans les lieux desservis par les transports publics.

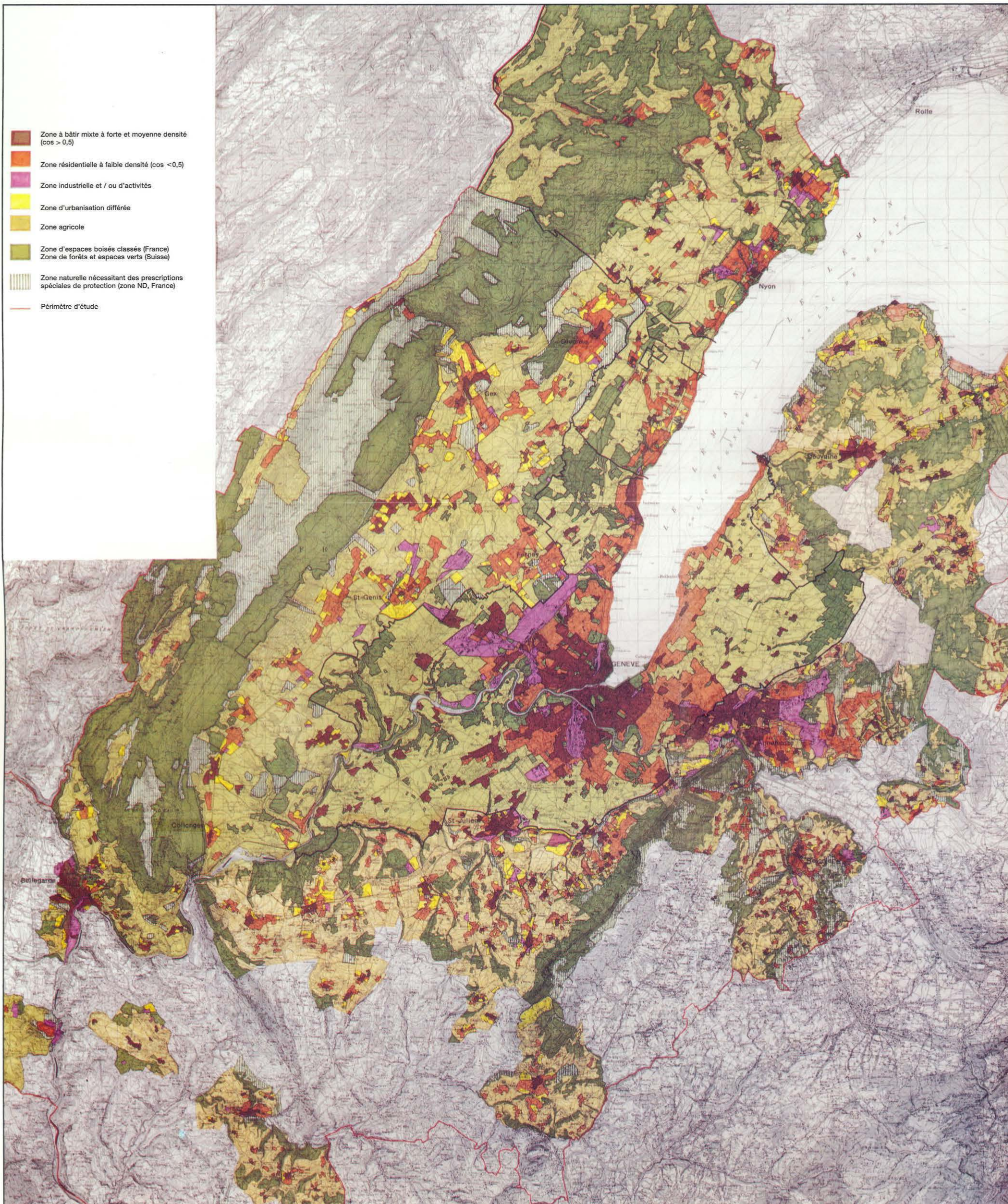
Une autre question fondamentale est la répartition des emplois dans le bassin. En effet, avec la reprise économique et dans l'hypothèse du maintien de la tendance observée précédemment, l'accroissement des emplois serait bien plus fort dans le canton de Genève que dans le reste du bassin, même si son poids relatif devait légèrement diminuer. La persistance de la dépendance de la périphérie par rapport au centre se traduirait par une forte progression des pendulaires. Par ailleurs, la tertiarisation marquée de certains territoires s'accompagne d'une forte diminution des emplois industriels. Or, il y a un intérêt solidaire à maintenir dans l'ensemble du bassin une économie diversifiée. Une volonté de rééquilibrage entre centre et périphérie demanderait des mesures volontaristes mais se heurte actuellement à l'effet-frontière des différences administratives, fiscales et politiques.

Montage du fond cartographique
pour la partie française :

Cartes IGN 1/50 000
© IGN - Paris
Autorisation N° 50-5002

pour la partie Suisse :

reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie
du 10 janvier 1995



PROTECTION DES SITES

ETAT DES LIEUX

Les mesures de protection des sites sont très variées, de part et d'autre des frontières, même si elles concernent le même type d'objet. La carte met en évidence l'importance spatiale des sites naturels, en regard des sites bâtis. Les paysages du bassin franco-valdo-genevois constituent un ensemble bien structuré, en continuité de part et d'autre des frontières. Très caractérisés et bien différenciés, ils représentent, outre un cadre récréatif pour la population, un patrimoine commun de valeur élevée, contribuant ainsi à l'affirmation d'une identité régionale.

Au coeur du bassin s'inscrit une entité urbaine forte, l'agglomération genevoise. Les villes de Genève, Carouge, Ferney-Voltaire... abritent des ensembles bâtis à forte valeur architecturale et symbolique, dont la protection est assurée ou en voie de l'être. Au-delà, se dessinent deux anneaux concentriques, séparés par une couronne agricole : le premier, autour du centre de Genève, est assez dense, tandis que le second, sur les piémonts des massifs et le littoral lacustre, apparaît comme un tissu de type périurbain, plus lâche et discontinu.

L'urbanisation de la périphérie, de même que le développement des infrastructures qui desservent l'agglomération, s'effectue à un rythme rapide aux dépens des espaces ruraux. Or, outre leur valeur économique, ces espaces, façonnés au cours des siècles par les hommes, ont une valeur paysagère souvent élevée. Ils englobent des monuments et des villages qui méritent protection, tels ceux relevés dans l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) : certains sont déjà protégés, comme Yvoire et Dardagny, ou en voie de l'être. A noter que tous les monuments classés n'ont pas pu être reportés sur la carte, compte tenu de l'échelle.

Les espaces ruraux abritent également de nombreux sites naturels, essentiellement des bois, des marais, des cours d'eau et leurs abords, dont l'intérêt a été relevé dans divers inventaires, comme les ZNIEFF françaises. Certains font l'objet de protections de nature diverse : réserves naturelles, réserves de chasse, arrêtés de biotope...

Le réseau hydrographique, notamment le lac Léman, le Rhône et l'Arve, marque aussi d'une empreinte très forte les paysages. La continuité territoriale de la protection du littoral lacustre est en passe d'être assurée d'une façon plus ou moins complète, que ce soit par la loi littoral en France, par la loi de protection des rives à Genève et par le projet vaudois. Il n'en est pas de même pour les cours d'eau. En effet, le Rhône et ses affluents sont protégés dans leur partie genevoise mais non sur France. En revanche, l'Arve fait l'objet en Haute-Savoie d'un programme global de protection et d'aménagement, le «contrat de rivière», également signé par le canton de Genève, qui s'ajoute au projet genevois de protection de ses rives.

Au-delà, des reliefs moyennement élevés ceignent le bassin, hermétiquement à l'ouest, avec le Jura, présentant des trouées au sud et à l'est, entre le Vuache, le Salève et les Voirons. La création récente de la réserve naturelle de la Haute chaîne du Jura, auquel correspond le district franc fédéral du Jura vaudois, a permis de constituer le plus vaste périmètre protégé du bassin. Pour les autres massifs, soumis à une intense pression des divers utilisateurs potentiels, des projets sont en cours.

ENJEUX ET QUESTIONS

La qualité des sites, tant bâtis que naturels, constitue un atout important pour le bassin franco-valdo-genevois, qu'il s'agit de préserver, en coordination avec les politiques de l'urbanisation, des équipements, des transports, des loisirs et de protection de l'air et de l'eau, cela malgré les différences de législation. Mais l'importance du développement urbain potentiel et des infrastructures provoquent des conflits. Quelques questions méritent d'être posées à l'échelle du bassin.

Des projets ambitieux d'infrastructures de transports concernent le bassin : autoroutes, autres liaisons routières telles la traversée de la rade, lignes TGV, transports urbains. Comment limiter leur impact environnemental et paysager ?

L'importance des disponibilités en terres à bâtir dans la périphérie favorise la dispersion des constructions, ce qui provoque le «mitage» des campagnes et une banalisation des villages traditionnels. La question d'un redimensionnement global de ces terrains, pour concentrer l'urbanisation afin de préserver le cadre péri-urbain, a été évoquée ci-dessus. Plus ponctuellement, la sauvegarde des abords des villages et des monuments pourrait être assurée par une meilleure intégration des nouvelles constructions.

Actuellement, le maintien des espaces agricoles, soumis à une forte pression foncière, est assuré en grande partie en Suisse par des plans d'affectation relativement stricts, renforcés par les dispositions fédérales garantissant le maintien des surfaces d'assolement, alors que le cadre légal est moins contraignant et moins stable en France. Dans le contexte présent de modification des politiques agricoles européenne et suisse, l'enjeu est de prendre également en considération les fonctions d'aménagement du territoire et de protection des paysages que pourrait exercer l'agriculture.

Les inventaires ont mis en évidence l'importance des milieux naturels dignes de protection. Il reste à savoir lesquels doivent être préservés et avec quelle intensité, en tenant compte du fait que les mesures de protection sont bien plus efficaces si elles ne sont pas isolées mais intégrées dans un réseau écologique. En particulier, se pose le problème de la continuité par-dessus les frontières, que ce soit à petite ou grande échelle : par exemple, les marais de Mategnin, au nord de l'aéroport, jouxtent une zone industrielle située sur France. Par ailleurs, il s'agit d'éviter le report des nuisances de Suisse vers la France, que ce soit des carrières ou des décharges de matériaux.

En outre, les sites de valeur, très attractifs, sont souvent des lieux de détente pour l'ensemble de la population du bassin. Les besoins s'accroissent, et il peut y avoir des risques de surcharge, par concentration des usagers sur certains sites. Le maintien et la création d'aires de loisirs et de chemins pédestres pourraient être envisagés à l'échelle du bassin.

La protection des sites pourrait entraîner une diminution des possibilités de développement. Se pose donc la question d'élaborer un schéma global transfrontalier des espaces ruraux, assurant les conditions du maintien d'une agriculture viable tout en indiquant des mesures de compensation écologique, de protection des paysages et d'aménagement d'espaces de détente.

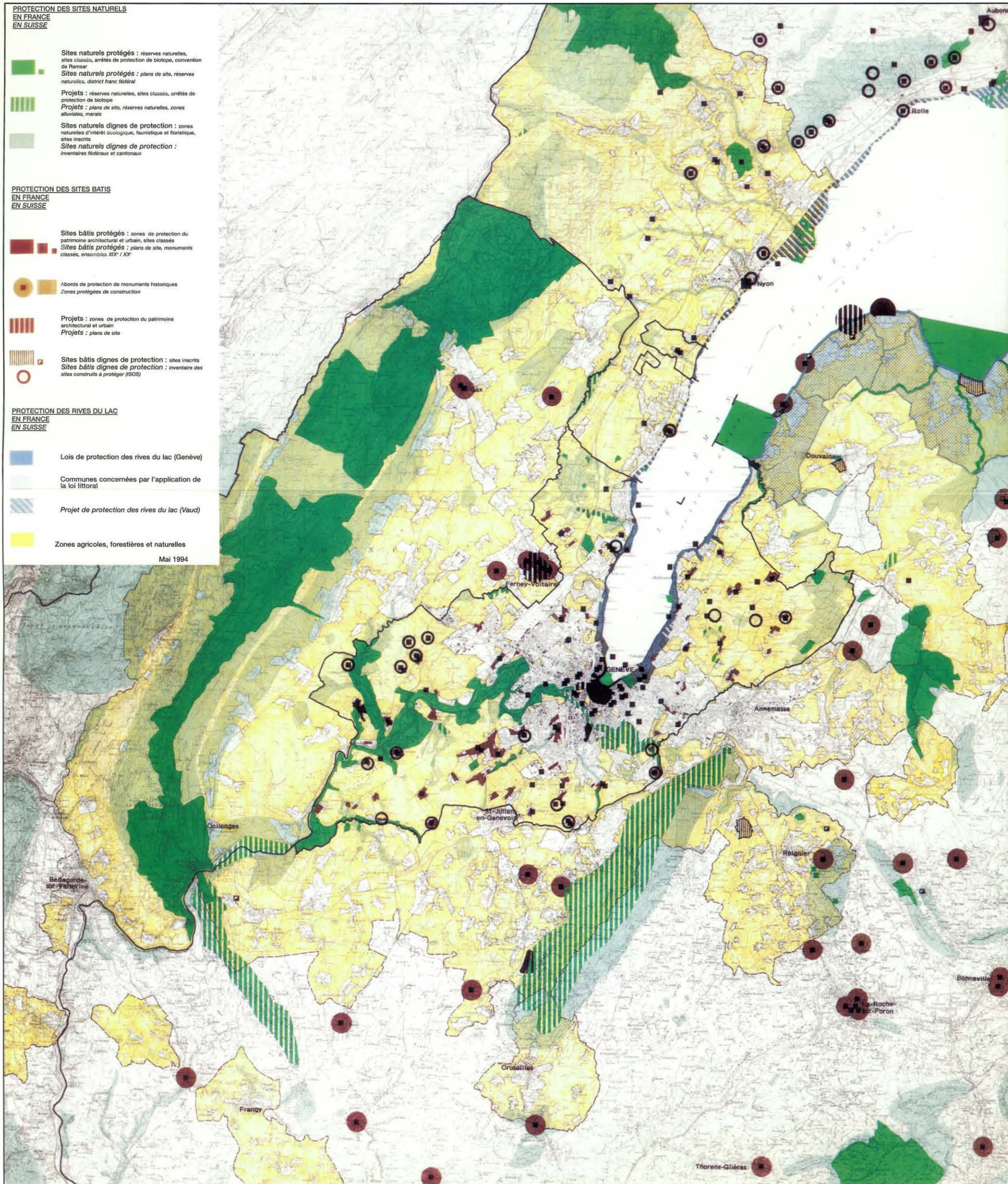
Quant au lac et ses rives, site majeur du bassin, il est soumis à d'intenses pressions, notamment de l'urbanisation et de la navigation de plaisance, alors que son accessibilité est déjà trop restreinte et que peu de milieux naturels subsistent. Sa protection et son aménagement requièrent une politique globale et coordonnée, telle celle projetée par le canton de Vaud sur son littoral.

Montage du fond cartographique
pour la partie française :

Cartes IGN 1/50 000
© IGN - Paris
Autorisation N° 50-5002

pour la partie Suisse :

reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie
du 10 janvier 1995



EQUIPEMENTS D'AGGLOMERATION ET D'INTERET REGIONAL

ETAT DES LIEUX

La carte distingue les équipements d'agglomération, propres aux entités urbaines, des équipements de niveau régional, intéressant le bassin genevois dans son ensemble, voire des équipements de rayonnement international. C'est ainsi qu'il apparaît nettement que, pour des raisons liées au développement progressif de l'urbanisation et à son histoire, le canton de Genève concentre la plupart des équipements de niveau régional, qu'ils soient à vocation administrative, culturelle, de santé, d'enseignement... Il abrite ainsi le siège d'un gouvernement, de nombreux musées, un opéra et plusieurs théâtres, un hôpital universitaire, une université...

Quelques équipements de niveau régional sont toutefois situés en dehors du centre-ville, pour des raisons techniques (barrages hydroélectriques sur le Rhône, traitement des déchets), mais aussi du fait de politiques volontaristes, s'étant traduit, entre autres, par la création du Parc international d'affaires d'Archamps.

Quant aux équipements à vocation touristique et de loisirs, de niveau régional, tels que les golfs, les stations de moyenne montagne, les ports, fréquentés par les populations de l'ensemble du bassin et, plus particulièrement, par les populations urbaines, ils se situent

principalement dans les espaces naturels de qualité de la couronne genevoise (rives du Léman, Jura gessien et vaudois, Salève...)

Concernant les équipements d'agglomération, leur répartition montre l'existence de différents pôles urbains secondaires. Annemasse et Nyon en constituent les principaux; Divonne, Gex, Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly et Saint-Julien-en-Genevois émergent également dans l'armature urbaine, de même que Bellegarde, bien que située dans un périmètre plus éloigné. Cependant, certains équipements sont dispersés en dehors des pôles urbains, en particulier des centres sportifs et des salles polyvalentes.

La carte des équipements trouve une expression correspondante dans celle de la répartition des emplois à l'échelle du bassin. Ces emplois étant essentiellement des emplois de service, liés pour une bonne part aux administrations, aux hôpitaux, aux équipements d'enseignement culturels, on observe le même phénomène de concentration dans Genève et sa proche banlieue. Avec un poids bien moindre en équipements et en emplois, Nyon et Annemasse apparaissent comme des pôles secondaires.

ENJEUX ET QUESTIONS

Si le pôle central constitué par Genève accueille la plupart des équipements d'agglomération, les disponibilités foncières y sont de plus en plus réduites, ce qui rend nécessaire la recherche de complémentarités à l'échelle de la région urbaine transfrontalière. Dans ce contexte, on peut envisager de renforcer les polarités et la mixité des fonctions urbaines dans la couronne en y implantant certains des nouveaux équipements.

Une politique plus ambitieuse visant au développement d'une agglomération multipolaire devrait être fondée sur l'implantation d'équipements de niveau régional dans les pôles périphériques, tout en recherchant, compte tenu de leur fonction, une localisation optimale, notamment en terme d'accessibilité par les transports en commun.

Différents types d'équipements structurants peuvent faire l'objet de cette localisation décentralisée:

- des équipements de formation universitaire ou professionnelle (à Annemasse, à Archamps, dans le Pays de Gex en complémentarité du CERN ...)
- des équipements culturels de niveau régional; ainsi, la localisation d'un équipement régional à Annemasse est envisagée par les études françaises traitant du Genevois haut-savoyard.
- des équipements sportifs et de loisirs.

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La spécificité du canton de Genève est d'accueillir de nombreuses organisations internationales, dont le siège européen de l'ONU, l'OMS, l'OMC (anciennement GATT), le CERN... Cela tient à des raisons historiques, politiques, techniques. Il convient de distinguer les organisations intergouvernementales, au nombre de 15, représentant 22 000 emplois, et les organisations non gouvernementales, environ 90, avec 4 000 emplois, qui leur sont fonctionnellement liées mais qui obéissent à des logiques institutionnelles distinctes. Deux de ces dernières sont situées sur le canton de Vaud, tandis que des contraintes foncières ont conduit à implanter le CERN également sur sol français, à St Genis-Pouilly.

En ce qui concerne les organisations intergouvernementales, leur localisation dans le canton de Genève correspond à une convention avec la Confédération helvétique. L'accueil de ces organisations concerne pourtant l'ensemble du bassin transfrontalier à cause des retombées positives de la Genève internationale sur ce territoire, qui ne sont plus à expliciter. Cet accueil suppose désormais une politique active dans le cadre de la compétition qui existe entre les villes de renommée mondiale,

susceptibles de remplir la même fonction.

Même si la politique relative aux organisations internationales relève de la compétence des autorités nationales, elle implique la mise à disposition d'espaces bien situés, d'équipements urbains performants et de qualité (aéroport, équipements culturels) qui peuvent faire l'objet d'une solidarité régionale ainsi que l'octroi d'avantages particuliers (exonération fiscale...). Les activités complémentaires, habitat, organisations non gouvernementales, multinationales, relèvent par contre de dispositions moins contraignantes et leurs besoins peuvent en partie être satisfaits à l'extérieur des limites du canton de Genève. La coordination de l'ensemble des décisions en la matière demanderait la mise sur pied d'un concept régional d'accueil des organisations internationales.

EQUIPEMENTS D'AGGLOMERATION ET D'INTERET REGIONAL

6

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT DE L'AIN
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT DE LA HAUTE SAVOIE
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE L'ENERGIE (GE) DIRECTION
DE L'AMENAGEMENT (SPD)
DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS (VD)
SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

ADMINISTRATION

- ① GENEVE (CANTON)
- ② HTE-SAVOIE (ARRONDISSEMENT DE ST.-JULIEN)
- ③ AIN (ARRONDISSEMENT DE GEX)
- ④ NYON (DISTRICT)

SANTE

- ① HOPITAUX PUBLICS
- ② HOPITAUX PRIVES / CLINIQUES
- ③ ETABLISSEMENTS SPECIALISES

CULTURE

- ① SALLES DE SPECTACLE, CENTRES CULTURELS
- ② SALLES D'EXPOSITION, DE CONGRES

SPORT

- ① CENTRES SPORTIFS
- ② GOLFS
- ③ SKI

TOURISME ET LOISIRS

- ① SITES TOURISTIQUES, HISTORIQUES
- ② CENTRES DE LOISIRS, CASINOS,...

ENSEIGNEMENT

- ① UNIVERSITE
- ② ENS. SECONDAIRE GENERAL
- ③ ECOLES SUPERIEURES, PRIVEES

CENTRES TECHNOLOGIQUES ET CENTRES DE RECHERCHE

ORGANISATIONS INTERNATIONALES

TRANSPORTS

- ① GARES FERROVIAIRES
- ② GARES ROUTIERES

AERODROMES

TECHNIQUE

- ① TRAITEMENT DES EAUX ET DES DECHETS
- ② BARRAGES, USINES HYDROELECTRIQUES

PORTS ET PLAGES

NIVEAU

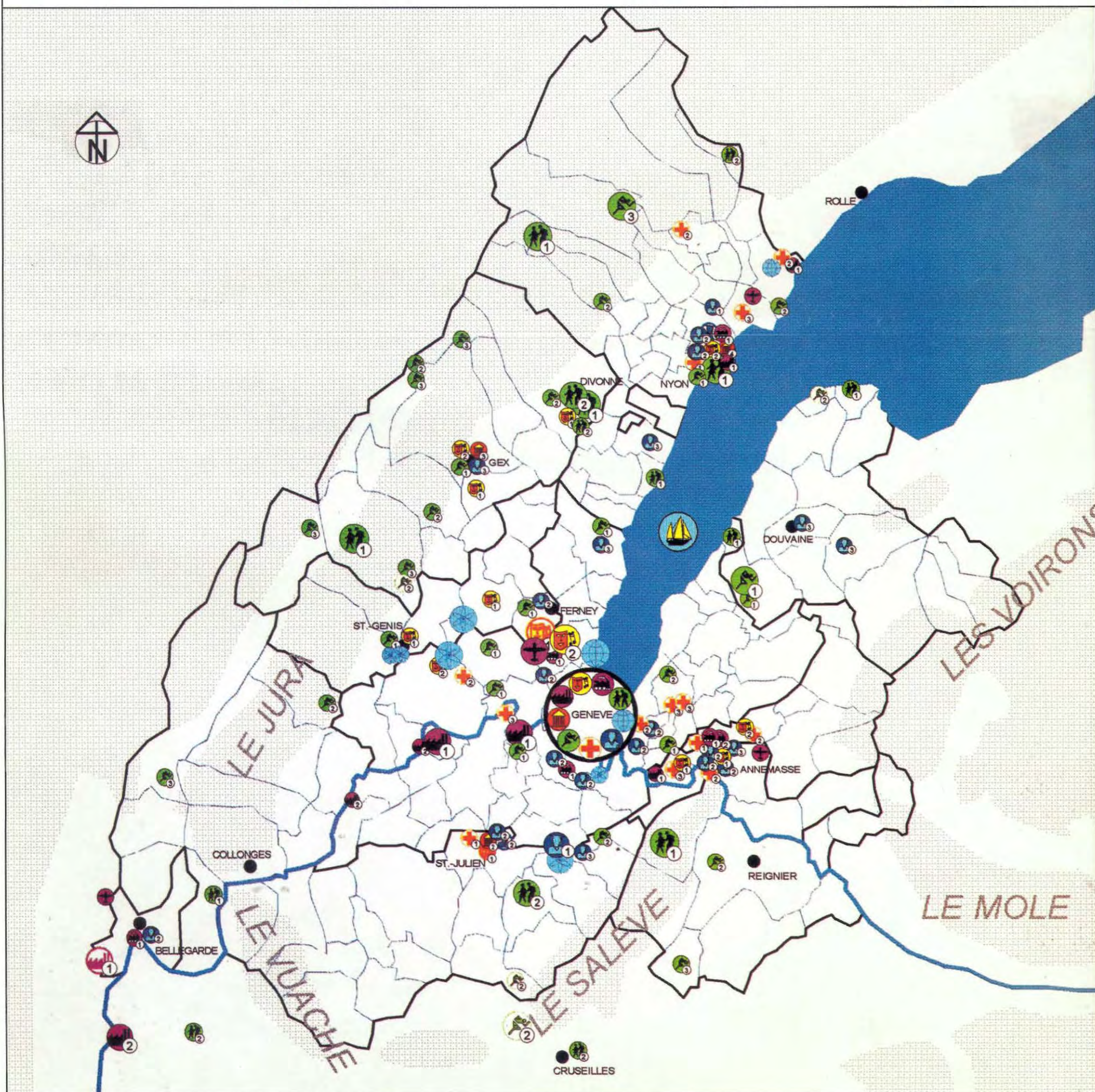
AGGLOMERATION

INTERET REGIONAL

PHASE

EXISTANT

PROJET OU EXTENSION



POPULATION RESIDANTE, POPULATION ACTIVE, LOGEMENTS, EMPLOIS ET TRAVAILLEURS FRONTALIERS DANS LE BASSIN FRANCO-VALDO-GENEVOIS

Les six cartes produites par l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT-Genève) et le Département de géographie de l'Université de Genève représentent la population résidente, la population active, les logements, l'emploi et les travailleurs frontaliers dans les 158 communes constituant le bassin franco-valdo-genevois.

Ce bassin comprend, du côté suisse, le canton de Genève et les communes vaudoises du district de Nyon et, du côté français, les cantons de Collonges, Ferney-Voltaire et Gex (département de l'Ain) et ceux d'Annemasse, Ambilly, Douvaine, Reignier et Saint-Julien-en-Genevois (département de la Haute-Savoie).

Les données proviennent des recensements :

- recensements généraux de la population de 1982 et 1990 pour la France (source : INSEE),*
- recensements fédéraux de la population, des bâtiments et des logements de 1980 et 1990 pour la Suisse (source : OFS),*
- recensement fédéral des entreprises (source : OFS).*

POPULATION RESIDANTE ET DENSITE EN 1990

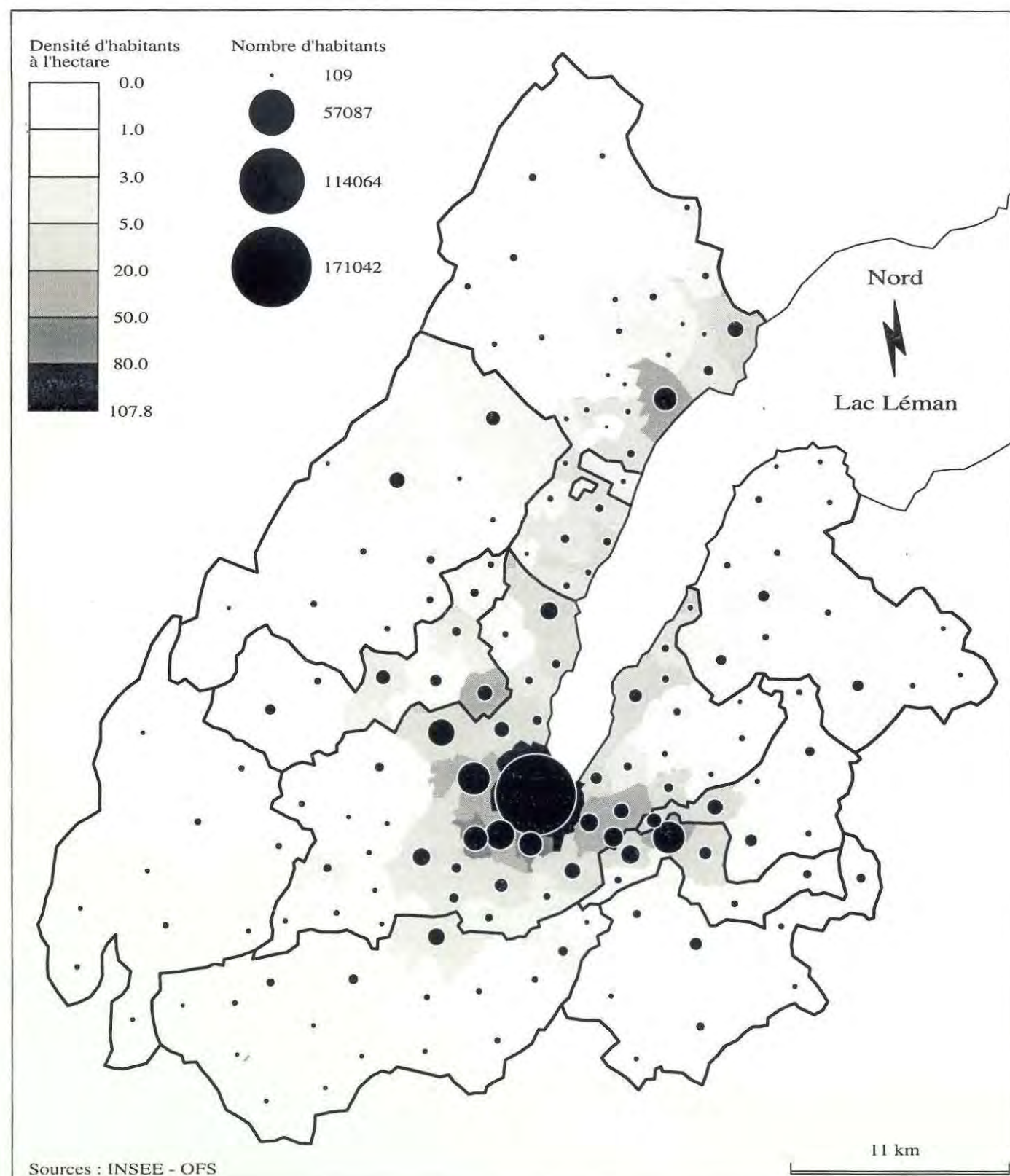
En 1990, la population résidante du bassin franco-valdo-genevois dépasse les 600 000 habitants, dont près des deux tiers (379 190 résidents; 63,1 %) habitent le canton de Genève et un cinquième les cinq cantons limitrophes de la Haute-Savoie (119 206; 19,8 %), alors que le district de Nyon et les trois cantons limitrophes de l'Ain en accueillent respectivement 50 690 (8,4 %) et 52 219 (8,7 %).

Sur les 158 communes du bassin, 9 comptent plus de 10 000 habitants en 1990 : 7 communes du canton de Genève (Ville de Genève, Vernier, Lancy, Meyrin, Onex, Carouge et Thônex), Nyon et Annemasse. Deux autres communes, Chêne-Bougeries et Gaillard, dépassent les 9 000 habitants. Autour de cet espace continu formé de 10 communes (non compris Nyon), gravitent d'autres communes de moyenne importance du point de vue démographique (plus de 5 000 habitants) : Bernex, Chêne-Bourg, Grand-Saconnex, Versoix et Veyrier dans le canton de Genève; Gland dans le district de Nyon; Divonne-les-Bains, Ferney-Voltaire, Gex et Saint-Genis-Pouilly dans le département de l'Ain; Ambilly, Saint-Julien-en-Genevois et Ville-la-Grand dans le département de la Haute-Savoie.

Parmi les autres communes du bassin franco-valdo-genevois, 71 comptent moins de 1 000 habitants, 40 entre 1 000 et 2 000 et 23 entre 2 000 et 5 000.

Densité d'habitants

D'une superficie totale de 182 358 hectares, la région compte en moyenne un peu plus de 3 habitants à l'hectare (3,3 en 1990 contre 2,9 en 1980/82). Dans trois communes (Genève, Carouge et Onex), la densité d'habitants à l'hectare est supérieure à 50, dans trois autres (Chêne-Bourg, Lancy et Annemasse) elle dépasse les 40 habitants et dans cinq communes (Chêne-Bougeries, Thônex, Vernier, Nyon et Ferney-Voltaire) les 20 habitants. Mais dans une majorité de communes (93 sur 158), la densité n'atteint pas 2 habitants à l'hectare.



Population résidante et densité, par commune, en 1990

EVOLUTION DE LA POPULATION RESIDANTE ENTRE 1980/82 ET 1990

Entre 1980/82 et 1990, la population du bassin franco-valdo-genevois s'est accrue de plus de 70 000 habitants (+ 13,4 %), passant de 530 448 à 601 305. Cette augmentation se répartit de la manière suivante entre les quatre composantes de la région : + 30 150 résidents dans le canton de Genève; + 16 700 dans les 5 cantons de la Haute-Savoie; + 12 700 dans le district de Nyon; + 11 300 dans les 3 cantons de l'Ain.

Au cours des années quatre-vingt, le canton de Genève n'a donc accueilli qu'un peu plus de 40,0 % de la croissance de la population de la région étudiée, soit une part notablement plus faible que son poids démographique. En conséquence, ce dernier recule légèrement, de 65,8 % en 1980 à 63,1 % en 1990. Toutes les autres parties de la région voient leur part s'accroître : cantons hauts-savoyards, de 19,3 % à 19,8 %; cantons de l'Ain, de 7,7 % à 8,7 %; district de Nyon, de 7,2 % à 8,4 %.

Le recul relatif du canton de Genève - entre 1980 et 1990 - sur le plan démographique se traduit notamment par un taux de croissance annuelle moyen de sa population notablement plus faible que dans les autres parties du bassin franco-valdo-genevois : canton de Genève : + 0,8 %; cantons hauts-savoyards : + 1,9 %; cantons de l'Ain : + 3,1 %; district de Nyon : + 2,9 %. Parmi les cantons français, relevons en particulier les taux de croissance de Ferney-Voltaire (+ 3,6 % par an), Gex (+ 3,2 %), Ambilly (+ 3,0 %) et Douvaine (+ 2,9 %).

Sur le plan communal, les plus forts taux de croissance annuelle moyens de la population ont été le fait de deux communes du district de Nyon : Bogis-Bossey (+ 14,7 %) et Chavannes-de-Bogis (+ 11,2 %). Dans 16 autres communes, ce taux dépasse les 5,0 % : 3 communes du canton de Genève; 5 communes du district de Nyon, dont Saint-Cergue

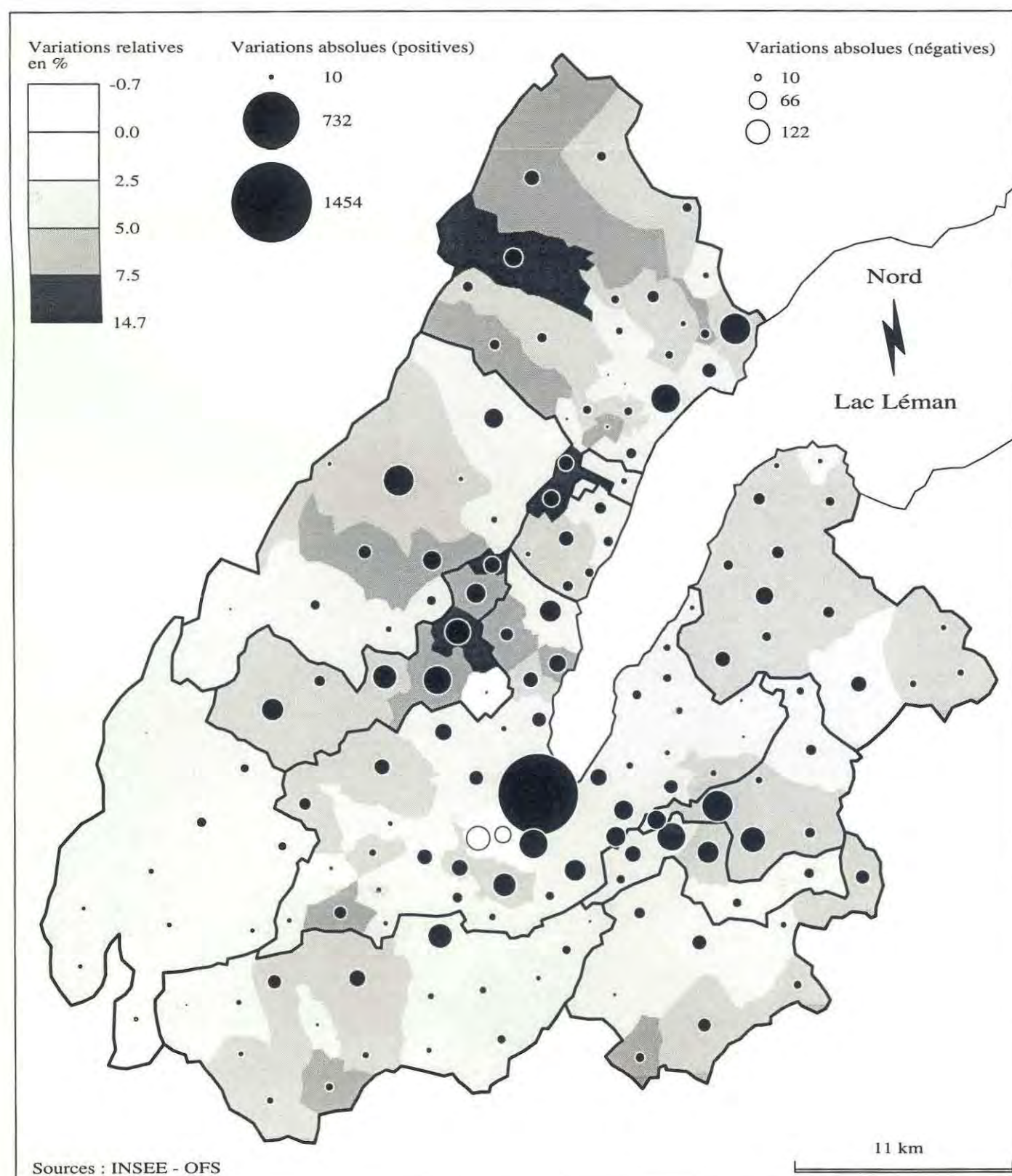
(+ 9,4 %); 6 communes de l'Ain, dont Ornex (+ 9,8 %) et Sauverny (+ 8,6 %); 2 communes de Haute-Savoie. Par ailleurs, seules cinq communes ont vu leur population baisser entre 1980/82 et 1990, il s'agit de Lancy (- 0,2 % en moyenne annuelle), Onex (- 0,7 %) et Avully (- 0,1 %) dans le canton de Genève et de Léaz (- 0,6 %) et Ferney-Voltaire (- 0,0 %) dans l'Ain.

*Population résidente du bassin franco-valdo-genevois
en 1980/82 et 1990*

	Nombres absolus		Répartition en %		Variation annuelle
	1980/82	1990	1980/82	1990	moyenne en %
Canton de Genève	349040	379190	65.8	63.1	0.8
District de Nyon	37998	50690	7.2	8.4	2.9
Cantons de l'Ain	40901	52219	7.7	8.7	3.1
Collonges	6582	7416	1.2	1.2	1.5
Ferney-Voltaire	19076	25255	3.6	4.2	3.6
Gex	15243	19548	2.9	3.3	3.2
Cantons de la Haute-Savoie	102509	119206	19.3	19.8	1.9
Ambilly	16543	20917	3.1	3.5	3.0
Annemasse (1)	42511	45946	8.0	7.6	1.0
Douvaine	13647	17216	2.6	2.9	2.9
Reignier	10246	12175	1.9	2.0	2.2
St-Julien-en-Genevois	19562	22952	3.7	3.8	2.0
TOTAL	530448	601305	100.0	100.0	///

(1) Y compris la ville d'Annemasse.

Source : INSEE - OFS / Recensements de la population



**Evolution de la
population résidente
entre les deux derniers
recensements.
Variations annuelles
moyennes,
par commune.**

POPULATION RESIDANTE ACTIVE ET TAUX D'ACTIVITE EN 1990

Plus de la moitié des habitants du bassin franco-valdo-genevois sont des personnes actives. Leur nombre est passé de 266 054 en 1980/82 (soit le 50,2 % de la population résidante totale) à 322 633 en 1990 (53,7 %). Au cours de la décennie écoulée, la croissance de la population résidante active (+ 21,3 %) a donc été supérieure à celle de la population résidante totale (+ 13,4 %) dans l'ensemble du bassin, mais également dans chacune de ses grandes composantes.

Dans le canton de Genève, le taux brut d'activité (soit la part des actifs dans la population totale) progresse de 51,2 % en 1980 à 54,6 % en 1990; dans les cantons hauts-savoyards : de 48,8 % en 1982 à 51,3 % en 1990; dans les cantons de l'Ain : de 46,7 % en 1982 à 51,3 % en 1990; dans le district de Nyon : de 48,3 % en 1980 à 54,9 % en 1990. De tous les cantons ou districts, seuls ceux de Collonges, Douvaine et Reignier comptent moins d'un actif sur deux habitants en 1990 (entre 48,5 et 48,7 % d'actifs).

Le taux brut d'activité frôle les 60,0 % à Mijoux (canton de Gex) et Coinsins (district de Nyon) alors qu'on ne compte qu'un peu plus de 40,0 % d'actifs à Chevrier (canton de Saint-Julien-en-Genevois).

Quant à la croissance annuelle moyenne de la population active entre 1980/82 et 1990, elle dépasse les 4,0 % dans le district de Nyon (4,2 %) et les cantons de Ferney-Voltaire (4,5 %) et Gex (4,6 %), soit une croissance trois fois supérieure à celle du canton de Genève (1,5 %).

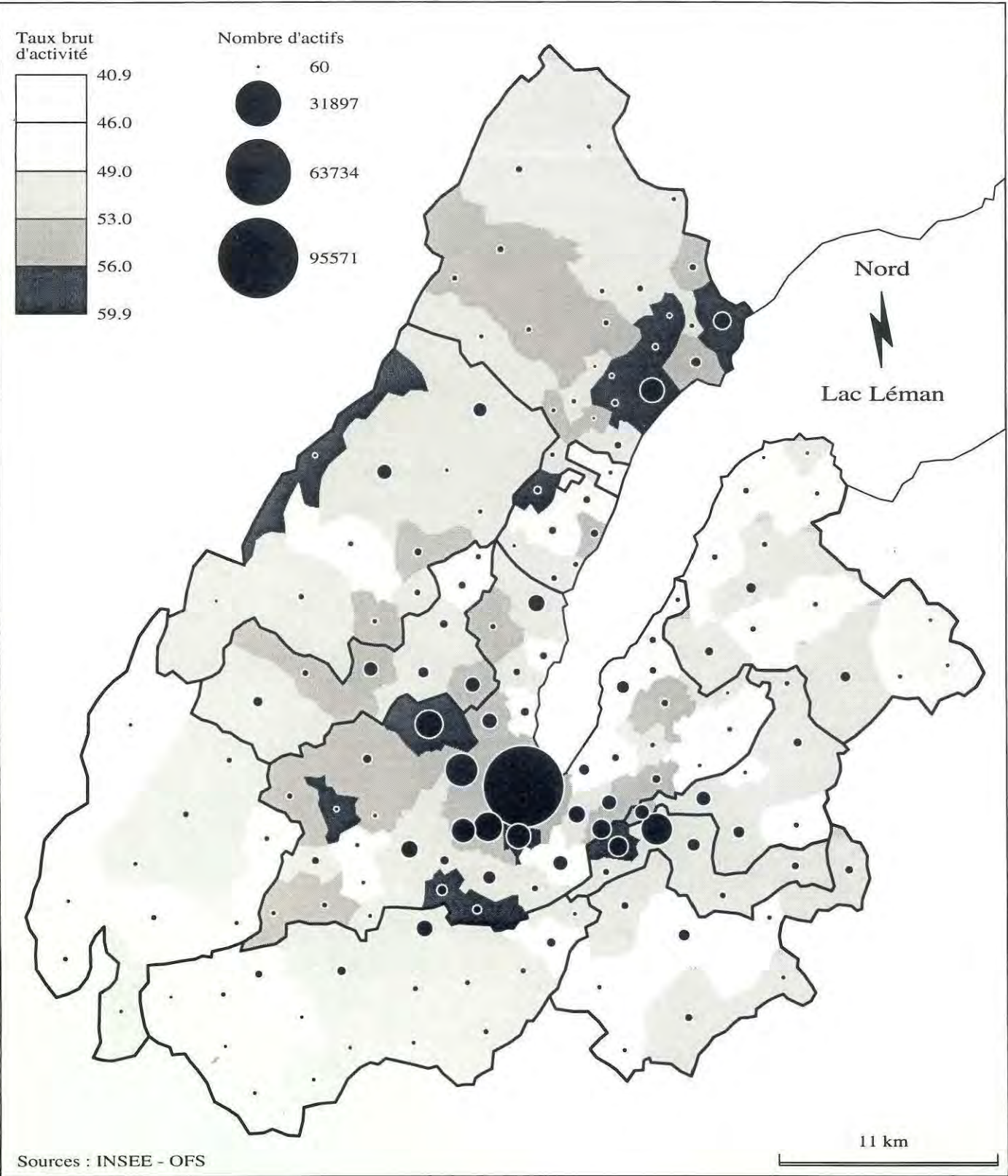
Dans de nombreuses communes, la croissance annuelle moyenne dépasse les 5,0 % (ce qui signifie un doublement en 14 ans), en particulier dans le district de Nyon où c'est le cas pour 16 communes sur les 32 que compte le district, mais également dans 8 communes de l'Ain, 8

communes de Haute-Savoie et 5 communes genevoises. Une seule commune (Jussy) a vu le nombre de ses actifs décroître entre 1980 et 1990.

Population résidante active du bassin franco-valdo-genevois en 1980/82 et 1990

	Nombres absolus		Répartition en %		Variation annuelle moyenne en %	Taux brut d'activité (1)	
	1980/82	1990	1980/82	1990		1980	1990
Canton de Genève	178 589	206 919	67.1	64.1	1.5	51.2	54.6
District de Nyon	18 365	27 810	6.9	8.6	4.2	48.3	54.9
Cantons de l'Ain	19 104	26 784	7.2	8.3	4.3	46.7	51.3
Collonges	2 821	3 613	1.1	1.1	3.1	42.9	48.7
Ferney-Voltaire	9 241	13 100	3.5	4.1	4.5	48.4	51.9
Gex	7 042	10 071	2.6	3.1	4.6	46.2	51.5
Cantons de la Haute-Savoie	49 996	61 120	18.8	18.9	2.5	48.8	51.3
Ambilly	8 056	10 769	3.0	3.3	3.7	48.7	51.5
Annemasse (2)	21 719	24 584	8.2	7.6	1.6	51.1	53.5
Douvaine	6 263	8 372	2.4	2.6	3.7	45.9	48.6
Reignier	4 677	5 901	1.8	1.8	2.9	45.6	48.5
St-Julien-en-Genevois	9 281	11 494	3.5	3.6	2.7	47.4	50.1
TOTAL	266 054	322 633	100.0	100.0	///	50.2	53.7

(1) Proportion d'actifs dans la population résidante totale, en %. (2) Y compris la ville d'Annemasse.
Source : INSEE - OFS / Recensements de la population



Population résidante active et taux d'activité, par commune, en 1990

PARC DE LOGEMENTS ET PROPORTION DES MAISONS INDIVIDUELLES EN 1990

Les trois variables retenues dans le domaine du logement (la taille, le statut d'occupation et la situation du logement) permettent de bien mettre en évidence les oppositions existant à l'intérieur de la région et notamment entre la Suisse et la France. Tous les résultats se rapportent à 1990.

Taille des logements

En ce qui concerne la taille des logements, la différence se fait surtout remarquer entre le canton de Genève et les trois autres entités (35,5 % de l'ensemble des logements seulement ont au moins 4 pièces à Genève, contre 61,4 % dans les cantons de l'Ain, 56,2 % dans le district de Nyon et 54,2 % dans les cantons hauts-savoyards), alors que, s'agissant de la situation du logement et du statut d'occupation, les résultats des recensements indiquent un écart assez net entre les deux pays.

Statut d'occupation

Les Français sont plus souvent propriétaires de leur habitation que les Suisses, qui eux habitent essentiellement des logements en location. En effet, dans la partie suisse du bassin, 13,8 % des logements sont habités par leur propriétaire à Genève et 39,8 % dans le district de Nyon, contre respectivement 80,7 % et 55,3 % de logements loués à Genève et dans le district de Nyon. Pour la partie française, en revanche, les données parlent de 53,8 % de logements occupés par leur propriétaire dans les cantons de l'Ain et 55,2% en Haute-Savoie, contre 40,1 % de logements loués pour l'Ain et 39,4 % pour la partie de la Haute-Savoie qui nous intéresse.

Logements et type de bâtiments

La répartition des logements occupés en permanence (résidences principales) selon le type de bâtiment nous fournit à peu près les mêmes indications; très peu de logements dans des maisons individuelles à Genève (9,8 % du total), davantage dans le district de Nyon (31,2 %) et des proportions qui sont de l'ordre de 41,5 % dans les cantons hauts-savoyards et de 49,0 % dans les cantons de l'Ain. A l'opposé, 87,9 % des logements se situent dans des immeubles à plusieurs logements à Genève (64,7 % dans le district de Nyon), contre 53,9 % dans les communes hauts-savoyardes concernées et 44,8 % seulement dans celles de l'Ain.

Résidences principales dans le bassin franco-valdo-genevois en 1990

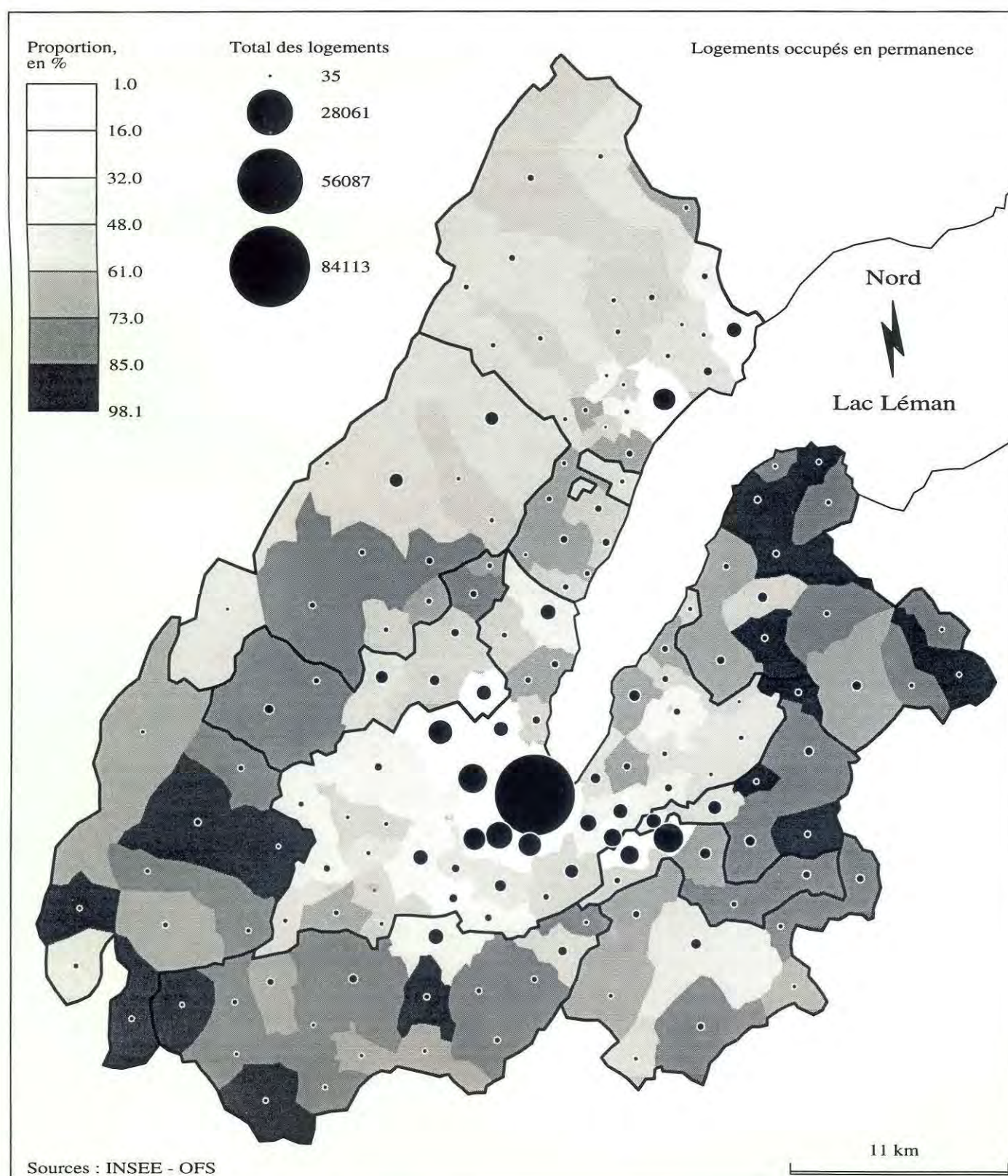
	Total	Type de logement			Statut d'occupation		
		Maison individuelle	Immeuble collectif (1)	Autre (2)	Propriétaire	Locataire	Autre (3)
Canton de Genève	167 377	16 407	147 054	3 916	23 038	135 150	9 189
District de Nyon	20 182	6 295	13 056	831	8 033	11 165	984
Cantons de l'Ain	19 933	9 776	8 932	1 225	10 718	8 002	1 213
Cantons de la Haute-Savoie	46 630	19 363	25 129	2 138	25 754	18 395	2 481
TOTAL	254 122	51 841	194 171	8 110	67 543	172 712	13 867

(1) Entièrement ou pour plus de la moitié consacré au logement.

(2) Logements de service, dans des fermes ou dans d'autres types d'immeuble.

(3) Coopérateurs, détenteurs de logements de service, gratuits, etc.

Source : INSEE - OFS / Recensements de la population



Proportion de logements dans des maisons individuelles par rapport au parc total des logements, en 1990

LA SITUATION DE L'EMPLOI EN 1991

L'emploi révèle les lieux où s'effectue l'activité productive. Il est présenté sur cette carte par des disques dont la surface varie en fonction du nombre d'emplois par commune. Le fond de carte souligne la densité du peuplement.

La disparité de la répartition spatiale de l'emploi dans le bassin Franco-Valdo-Genevois est très marquée.

Le pôle des emplois se situe en ville de Genève (154 781) et dans un axe d'orientation est-ouest qui s'étend à partir des communes françaises très proches de la frontière: depuis Annemasse (14 196), Ville-la-Grand (2 656), Vetraz-Monthoux (1 361) et Gaillard (2 307) jusqu'à l'important centre de Meyrin (26 357). Un axe secondaire parallèle et juste au-dessous du premier se dessine depuis Carouge (15 228) et Plan-les-Ouates (4 486) jusqu'à Satigny (5 551) en passant par Lancy (11 511) et Vernier (9 510).

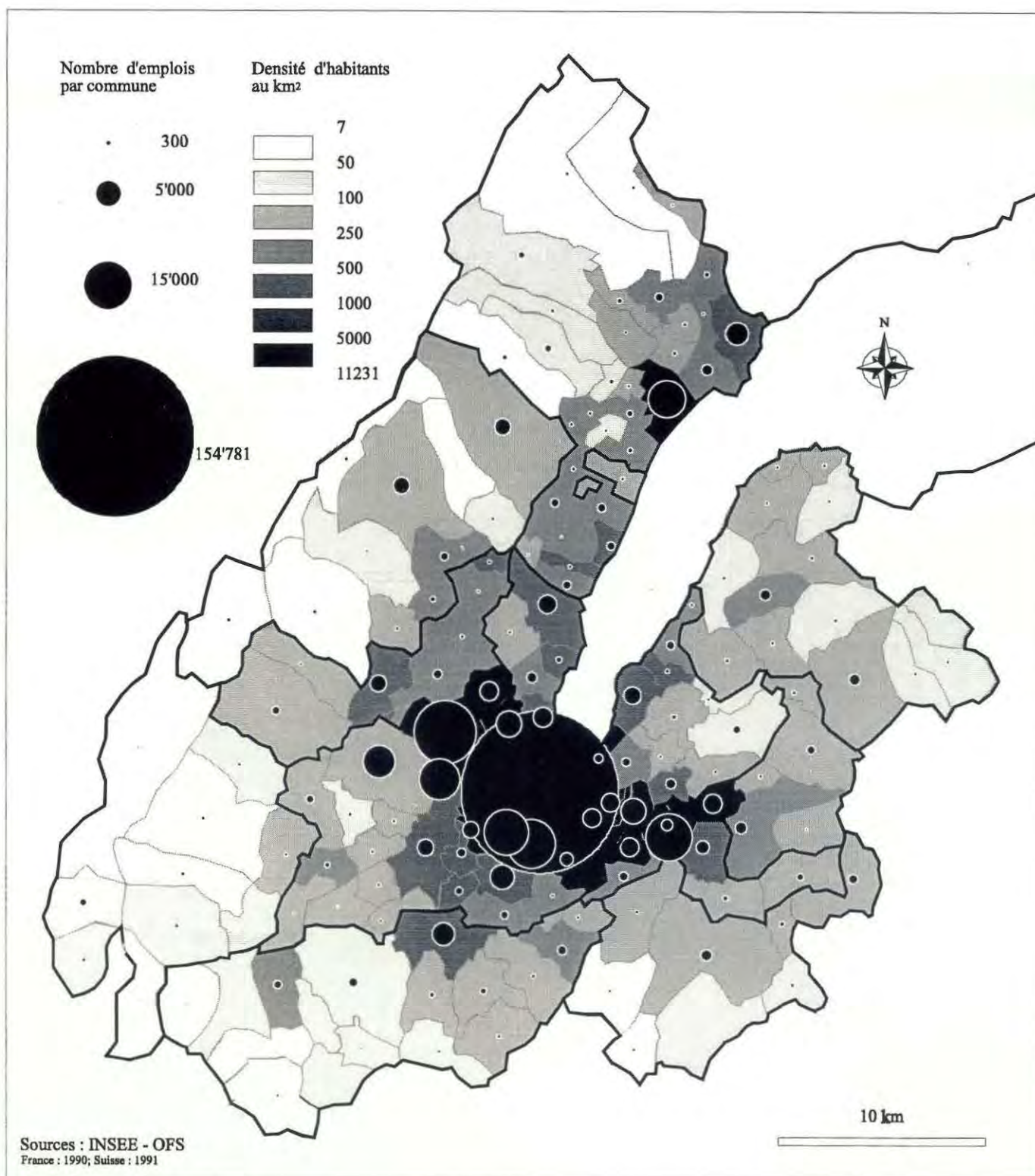
Beaucoup plus au nord, Gland (3 080) et surtout Nyon (8 922) offrent la majorité des emplois du district de Nyon (Vaud).

En proportion, le reste du bassin offre très peu d'emplois, même si certaines communes sont très peuplées. En effet, elles se caractérisent par leur fonction essentiellement résidentielle. Par exemple, du côté de la Haute-Savoie, Valleiry abrite 1 748 habitants mais n'offre que 466 emplois. Saint-Julien-en-Genevois donne un rapport de 7 922 habitants pour 3 119 emplois. Pour Collonge-sous-Salève, le rapport s'établit à

2 696 contre seulement 493. Au nord-est, pour une population de 3 354 habitants, Douvaine n'offre que 1 240 emplois. Dans le département de l'Ain, pour 6 615 habitants, Gex emploie tout de même 1 943 personnes. Pour Genolier dans le canton de Vaud, le rapport s'établit à 1 316 contre 442. Enfin, Anières, au nord-est du canton de Genève, offre seulement 345 emplois pour 1 446 habitants. Bien d'autres communes sont dans cette situation où il n'y a de places de travail que dans une proportion de 1/4 à 1/8 du nombre d'habitants.

Globalement, si l'on examine comment se répartissent les 334 000 emplois du bassin genevois (y compris les trois cantons de Cruseilles, Frangy et Seyssel non représentés sur la carte) selon les quatre entités géographiques, on observe nettement l'importance de la concentration de l'emploi dans le canton de Genève avec 78% (46% en ville de Genève), 6% pour le district de Nyon, 12% pour le genevois haut-savoyard et 4% pour le pays de Gex.

Une telle disparité dans la répartition des emplois a pour effet de provoquer en direction de Genève de grandes migrations quotidiennes entre habitat et travail (près de 30 000 travailleurs frontaliers). La concentration de l'emploi induit par ailleurs un important déséquilibre entre population et emploi, avec des différences très significatives entre les actifs au lieu de résidence et les emplois (au lieu de travail): les communes du centre de l'agglomération (Genève, Carouge, Meyrin...) comptent davantage d'emplois que d'actifs, tandis que l'extérieur du canton connaît un déficit d'emplois considérable par rapport aux actifs résidents.



**Situation de l'emploi
en 1991
et densité de la
population**

LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS EN 1993

La carte qui présente la situation générale de l'emploi dans le bassin franco-valdo genevois nous montre que les emplois sont principalement concentrés à Genève, à Nyon et dans la région d'Annemasse. Mise à part cette dernière, la plupart des communes françaises sont très faiblement pourvoyeuses d'emplois en proportion du nombre de leurs habitants. Par conséquent, la population active de ces communes cherche du travail ailleurs et une partie importante franchit quotidiennement la frontière (près de 30 000 en 1993).

Sur cette carte, les disques verts ont une surface proportionnelle au nombre de personnes qui habitent une commune française et qui se rendent en Suisse pour travailler. Le fond de carte souligne la densité de population, toutes catégories confondues.

Quatre grandes aires de provenance des travailleurs frontaliers peuvent être observées. Le restant, qui se disperse tout autour du canton de Genève, renferme une partie assez importante de l'ensemble des travailleurs frontaliers.

Juste au nord de la frontière genevoise, dans le département de l'Ain, nous trouvons principalement Ferney-Voltaire avec 633 travailleurs frontaliers et Saint-Genis-Pouilly (587) ainsi que quelques autres communes de moindre importance (Ornex: 247, Prévessin-Moëns: 397 et Thoiry: 350). Plus au nord, Gex se distingue de la région environnante avec 503 frontaliers.

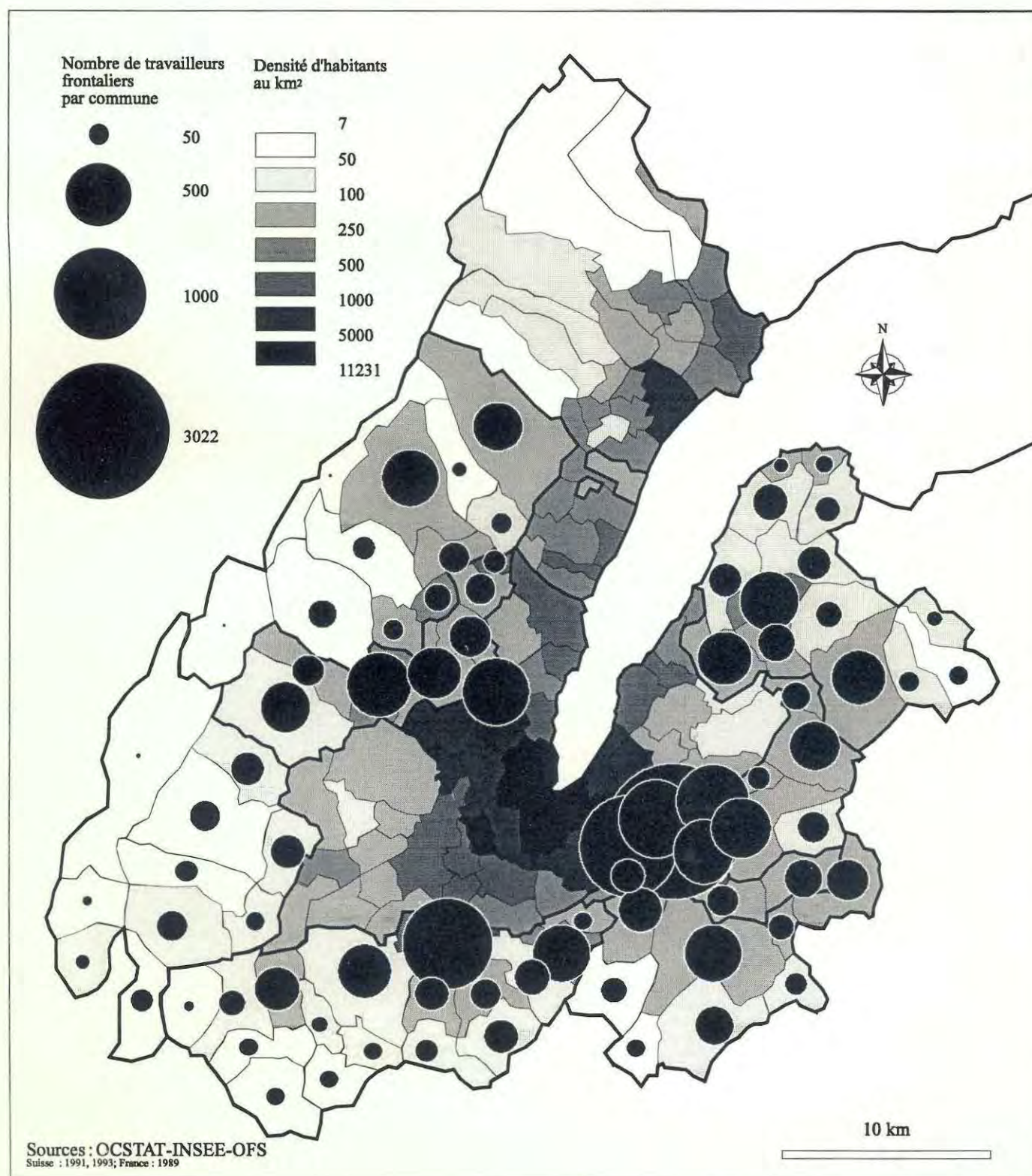
Du côté de la Haute-Savoie, au sud du canton de Genève, Saint-Julien-en-Genevois, avec près de 1 308 travailleurs frontaliers, domine largement les communes avoisinantes telles que Viry (422), Valleiry (268) et Collonge-sous-Salève (456).

La zone à l'est du canton de Genève, juste derrière la frontière, est de loin la plus grande pourvoyeuse de frontaliers. Ainsi, nous trouvons Annemasse largement en tête (3 022), puis Gaillard (1 715), Ambilly (883), Ville-la-Grand (777), Vetraz-Monthoux (612) ainsi que des centres de moindre importance.

Enfin, au nord-est d'Annemasse, un groupe de communes éparses forment un foyer secondaire avec Douvaine (548) et Bons-en-Chablais (424).

Il est frappant de constater que certaines des communes pourvoyeuses de frontaliers sont très fortement dépendantes du travail frontalier. Par exemple, Viry, au sud, envoie sur la Suisse 422 travailleurs, alors qu'elle offre 424 emplois sur place. Plus à l'est, Saint-Cergues héberge 302 travailleurs frontaliers et ne peut employer qu'un peu moins de 300 personnes. Gaillard est à peu près dans la même situation avec 1 715 frontaliers alors qu'elle accueille 2 307 emplois sur son territoire.

Nous voyons ici à quel point il est important de tisser de bonnes relations transfrontalières afin de rendre moins fragile la situation de ces communes qui sont exposées aux aléas de l'évolution de la situation économique genevoise.



Les travailleurs frontaliers en 1993 et densité de la population

Ce document a été réalisé avec le concours financier

- des membres du Comité régional franco-genevois (CRFG) :
 - . République et Canton de Genève
 - . Etat Français
 - . Département de l'Ain
 - . Département de la Haute-Savoie
- de la Région Rhône-Alpes
- de l'Union Européenne :
 - Initiative communautaire pour les zones frontalières,
 - programme INTERREG 1

Réalisation - Conception

pour la Suisse

- Département des Travaux Publics et de l'Energie
du Canton de Genève, Direction de l'Aménagement,
Service du Plan directeur
- Département des Travaux Publics du Canton de Vaud,
Service de l'Aménagement du Territoire
- Office cantonal de la statistique (OCSTAT) - Genève
- Département de géographie de l'Université de Genève

pour la France :

- Direction Départementale de l'Equipement de l'Ain
- Direction Départementale de l'Equipement de la Haute-Savoie
- Direction régionale de l'environnement (DIREN)
- Service d'Etude du Secrétariat Général pour les Affaires
Régionales (Préfecture de région Rhône-Alpes)

avec le concours de l'INUDEL (Innovation Urbaine et Développement Local), mandataire.

Publication :

Comité régional franco-genevois (Décembre 1994)

Comité régional franco-genevois (CRFG)

Secrétariats :

- Service des Affaires Régionales - Canton de Genève
Case postale 418-1211 Genève 3

Tél : 022.319.32.57. Fax : 022.310.33.02.

Renseignements concernant la cartographie :

Service du Plan directeur

Tél : 022 327 48 86 Fax : 022 328 43 82

- Préfecture de région Rhône-Alpes

Secrétariat Général pour les Affaires Régionales

31, rue Mazenod - 69426 Lyon Cédex 03

Tél : 78.60.59.01. Fax : 78.60.41.37.

Edition - Impression : CE imprimerie Lyon Tél : 78.52.22.32.