

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

Pôle métropolitain du Genevois français
SIEGE : 15 avenue Emile zola
74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

OBJET :

AVIS SUR LE
PROJET DE
SCHEMA
REGIONAL
D'AMENAGEMENT,
DE
DEVELOPPEMENT
DURABLE ET
D'EGALITE DES
TERRITOIRES
AUVERGNE
RHONE-ALPES

Séance du 12 juillet 2019

L'an deux mil dix-neuf, le douze juillet à douze heures, le Bureau, dûment convoqué, s'est réuni à Archamps à la Communauté de communes du Genevois sous la présidence de

Monsieur Jean DENAIS, Président,

Convocation du :

Secrétaire de séance : Gabriel DOUBLET

Membres présents :

• Délégués titulaires :

M. Jean DENAIS – M. Christophe BOUVIER – M. Gabriel DOUBLET – M. Marin GAILLARD – M. Stéphane VALLI –

M. Jean-François CICLET – M. Jean NEURY – M. Patrice DUNAND – M. Antoine VIELLIARD – M. Christophe MAYET – M. Antoine FAVRE

• Délégués excusés :

M. Pierre-Jean CRASTES – M. Régis PETIT – M. Christian DUPESSEY – M. Gilbert ALLARD

N° BU2019-06

Nombre de délégués
titulaires

en Exercice : 16

Nombre de délégués

Présents : 11

AVIS SUR LE PROJET DE SCHEMA REGIONAL
D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET
D'EGALITE DES TERRITOIRES AUVERGNE RHONE-ALPES

Lors de son Assemblée Plénière du 9 février 2017, la Région Auvergne – Rhône-Alpes a engagé, conformément aux obligations induites par la loi NOTRE, l'élaboration de son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le SRADDET constitue un schéma stratégique et transversal, document faîtière des politiques d'aménagement du territoire et a pour ambition d'orienter l'aménagement et le développement régional à l'horizon 2030, en s'articulant avec les autres documents de planification. Les SCOT, les plans climat-énergie territoriaux, les plans de déplacements urbains et les chartes de parcs naturels régionaux « prennent en compte » les objectifs et sont « compatibles » avec les règles générales du SRADDET. Une fois le SRADDET approuvé, les documents auxquels il est opposable devront être mis en compatibilité lors de leur prochaine révision.

Dans ce cadre, le Pôle métropolitain du Genevois français a souhaité contribuer de manière constructive tout au long du processus d'élaboration du SRADDET :

- Contribution du Pôle métropolitain du Genevois français (Délibération du Comité Syndical du Pôle métropolitain du Genevois français, en date du 29 juin 2017)
- Participation aux réunions de concertation dans l'Ain et la Haute-Savoie en juin 2017,

- Participation aux échanges organisés sous l'égide de la Région Auvergne – Rhône-Alpes et la Fédération des SCOT le 19 octobre 2017.
- Participation à la séance de travail entre représentants des SCOT et la Région Auvergne – Rhône-Alpes le 24 octobre 2017.
- Contribution du Pôle métropolitain du Genevois français (Délibération du Comité syndical du Pôle métropolitain du Genevois français en date du 22 mars 2018)
- Participation aux échanges organisés entre la Région Auvergne – Rhône-Alpes et la Fédération des SCOT le 16 mai 2019.

Cette nouvelle contribution s'inscrit dans le même esprit constructif que les précédentes : le Pôle métropolitain du Genevois français comme ses collectivités membres sont « Personnes Publiques Associées » et sollicitées comme telles.

Après la première contribution qui portait sur les planifications et enjeux particuliers de notre métropole transfrontalière, la seconde contribution visait à détailler les projets et actions des territoires du Genevois français qui pouvaient être mis en avant en tant que projets structurants de la politique régionale.

Afin d'être la plus opérante possible, la présente contribution propose des compléments ou amendements au projet actuel, arrêté lors de l'Assemblée Plénière de mars 2019. Pour ces propositions, le Pôle métropolitain prend en compte la volonté de la Région de faire de ce SRADDET un document « ***certes prescriptif dans l'esprit de la loi, mais respectueux des compétences des acteurs locaux. C'est pourquoi le nombre de règles inscrites dans le fascicule des règles générales, pour contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis, est volontairement limité : il s'agit à chaque fois de règles utiles, qui viennent pallier un manque ou affirmer une ambition régionale majeure.*** »

La présente contribution, toujours dans une recherche d'efficience et après avoir évoqué des remarques d'ordre général ou portant notamment sur le Rapport d'Objectifs, s'attachera à suivre le déroulement du « Fascicule des règles », document qui a vocation, par sa traduction opérationnelle, à s'inscrire durablement sur le territoire et dans les SCOT.

I. Concernant le Genevois français et le Grand Genève :

Le Pôle métropolitain exprime en premier lieu sa ***satisfaction de voir reconnues les spécificités de son territoire, notamment par deux chapitres dédiés, au regard notamment des très forts enjeux liés à la mobilité et à la croissance démographique***, mais aussi comme l'un des moteurs de l'industrie régionale avec, notamment la mécatronique dans la vallée de l'Arve.

Au-delà de la reconnaissance du contexte très spécifique du Genevois français et de son agglomération, ces deux chapitres attestent de la volonté régionale de territorialiser la mise en œuvre du SRADDET et d'avoir une approche particulière qui répond aux besoins des territoires. C'est pourquoi le Pôle métropolitain du Genevois français souhaite préciser quelques éléments, en lien avec ses premières contributions.

En ce qui concerne plus spécifiquement le Genevois français et le Grand Genève, les données et cartographies pourraient être actualisées pour tenir compte des dernières évolutions en date, liées aux récentes évolutions de périmètre. Le Genevois français compte actuellement 420 000 habitants, 116 000 emplois, 117 communes et constitue à ce titre la deuxième métropole de la Région Auvergne – Rhône-Alpes. Le Grand Genève, pour sa part, compte un million d'habitants, plus de 500 000 emplois et près de 2 000 km², à cheval sur la Suisse et la France. La dynamique territoriale y est particulièrement forte : la population du Grand Genève a cru deux fois plus vite que celle des agglomérations de Lyon et de Zurich ces dernières années.

Les objectifs détaillés dans les chapitres 7.2 et 7.3 du SRADDET mériteraient une déclinaison spécifique dans le fascicule des règles afin de garantir la pleine compatibilité des SCOT du territoire, au-delà de la simple « prise en compte » des objectifs par les documents de planification locaux.

a. Compléments souhaités à l'objectif 7.2

L'objectif 7.2 du Rapport d'objectifs du SRADDET « Renforcer la mobilité durable à l'échelle du Grand Genève » répond bien à l'une des priorités majeures du Genevois français. Les éléments portés à la connaissance de la Région, notamment en matière de diagnostic et de prospective (évolution du nombre de déplacements) dans la première contribution ont bien été intégrés.

Les objectifs fixés à l'horizon 2030 par le Rapport d'Objectifs du SRADDET s'inscrivent dans les projets du Genevois français et du Grand Genève mais pourraient être enrichis comme suit, conformément aux demandes formulées dans la seconde contribution du Pôle métropolitain :

- Il conviendra de **réaffirmer**, en le traduisant dans les objectifs et dans le fascicule des règles pour une vision prospective (au-delà de la mise en service du Léman Express) **la priorité à donner au renforcement du réseau ferré.**
 - o Les premiers aménagements nécessaires au déploiement du Léman Express ont fait l'objet d'une contractualisation dans le cadre du CPER 2015 – 2020. **Dans le cadre du SRADDET, les phases d'amélioration et de renforcement de l'offre Léman Express doivent dès aujourd'hui être anticipées au-delà de 2025.** Il convient donc de faire apparaître dans les objectifs du SRADDET **la réalisation et les modalités de contractualisation et de financement nécessaires à la montée en puissance du Léman Express, notamment en ce qui concerne le doublement partiel des voies sur les branches du réseau entre Annemasse et La Roche-sur-Foron, entre Annemasse et Evian-les-Bains, entre La Roche-sur-Foron et Bonneville et l'amélioration de la signalisation Annecy – La Roche-sur-Foron et Sallanches – La Roche-sur-Foron.**
 - o **L'amélioration de l'axe Bellegarde – Annemasse à l'horizon 2030, doit également apparaître dans le SRADDET afin d'initier les réflexions sur les modalités de son financement. De même, l'extension de l'offre TER sur la ligne dite « des Carpates » entre Bourg-en-Bresse et Valserhône pourrait être inscrite comme un objectif à l'horizon 2025 +.**
 - o **Les gares, en tant que portes d'entrées des territoires ont vocation à être identifiées pour être mieux accompagnées et structurées dans leur développement : Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier, Thonon-les-Bains, Saint-Julien-en-Genevois, La Roche-sur-Foron, Reignier-Esery, Bonneville, Saint-Pierre-en-Faucigny, Marignier, Valserhône, Valleiry, Annemasse.**
 - o **Un objectif portant sur l'opportunité de rouvrir certaines gares serait également un gage de l'intérêt porté par le SRADDET au renforcement d'une mobilité durable.**
 - o Enfin, le Pôle métropolitain note la bonne prise en compte de la ligne « Pied du Jura » par le SRADDET.
- **L'autre enjeu fort de la mobilité dans le Genevois français, qui devrait faire l'objet d'objectifs détaillés et d'une transcription dans le fascicule des règles porte sur le développement de la multimodalité.** On retrouve pour partie cet enjeu dans l'objectif de « Renforcer, et développer, avec l'ensemble des partenaires concernés, un ensemble de services de mobilité intégré et global autour de l'offre ferroviaire structurante du Léman Express mise en service en 2019, comme par exemple les rabattements vers les gares, les offres de transports collectifs complémentaires, les nouveaux services de mobilités, les services d'information voyageurs multimodaux ». Il conviendrait d'afficher un objectif complémentaire qui viserait à **« développer une information multimodale voyageurs en temps réel agrégeant l'ensemble de l'offre du territoire transfrontalier ».** **Cet objectif devrait permettre de limiter l'autosolisme, y compris sur des axes routiers en favorisant les transports en commun, la mobilité douce et active, le recours au covoiturage et à l'autopartage, les mobilités nouvelles etc. Dans cette optique, des objectifs précis devraient être inscrits au SRADDET :**
 - o **La concrétisation des projets de transports en commun listés dans la seconde contribution du Pôle métropolitain pourrait être un objectif fort du chapitre 7.2 :**

- Transports publics structurants en sites propres (tramways et/ou BHNS) sur les axes Genève – Saint-Genis-Pouilly, Genève – Ferney-Voltaire-Gex ; Genève – Saint-Julien-en-Genevois ; Thônex (Moillesullaz) – Annemasse ; Genève – Ferney-Voltaire – Gex.
 - BHNS d'Annemasse Agglomération, du Pays de Gex, du Chablais à compléter à l'horizon 2030 avec des liaisons à haut niveau de service sur les axes de la vallée de l'Arve, Valservhône – Pays de Gex, Annemasse – Archamps – Saint-Julien-en-Genevois.
- **Le déploiement d'un réseau de P+R (22 nouveaux P+R, 12 extensions pour plus de 6500 nouvelles places d'ici 2023) pour accompagner la montée en puissance du Léman Express et favoriser la multimodalité.**
 - **Le renforcement et la diversification de l'offre lacustre pour optimiser le potentiel de mobilité durable sur le Lac Léman.**
 - **Le recours accru aux modes actifs, favorisé par le déploiement d'un réseau dense de voies et pistes cyclables, et la systématisation des équipements pour vélos dans les projets urbains.**
 - **Le développement de services à la mobilité (covoiturage, autopartage, démobilité et développement de tiers-lieux, outils de prévision du trafic, écrêtage des heures de pointe etc.) devrait également constituer un objectif du SRADDET pour le Genevois français, au regard des enjeux majeurs que la Région reconnaît sur ce territoire en la matière.**
 - **Enfin, les projets routiers structurants doivent servir la fluidité et la sécurité du trafic, incluant les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun pour une voirie partagée.**

b. Compléments souhaités à l'objectif 7.3

L'objectif 7.3 « Développer et renforcer une vision commune de l'aménagement du territoire du Genevois français afin de permettre des échanges équilibrés et des coopérations constructives au sein du Grand Genève et du territoire lémanique » mériterait d'être actualisé, pour faire état de la délibération prise par le Pôle métropolitain le 22 décembre 2018 en faveur d'un SCOT à l'échelle métropolitaine.

Ainsi, **il est proposé de remplacer les termes « Inciter à la création d'un SCOT unique du Genevois français » par le rappel de cette délibération** qui prévoit l'approbation d'un SCOT « métropolitain » à l'horizon 2026 et s'engage à ce que les étapes suivantes soient respectées :

- 2019 – 2020 : Poursuite du travail en interSCOT, validation d'un document partagé qui alimentera les documents de planification des membres, questionnements sur le périmètre pertinent et préparation de la prise de compétence.
- 2021 : Le cas échéant, modification du périmètre du Pôle métropolitain, prise de compétence et arrêté de périmètre pour un SCOT à l'échelle métropolitaine.
- 2022 – 2024 : Elaboration du SCOT (Diagnostic, PADD, DOO, DAAC, Rapport de présentation)
- 2025 – 2026 : Arrêt du projet de SCOT, consultation des PPA, enquête publique et approbation.

De même, afin d'améliorer encore la coopération avec les autorités suisses, le SRADDET pourrait inciter plus fortement les SCOT frontaliers à consulter les partenaires de l'autre côté de la frontière, à l'instar d'un rôle de PPA.

II. Avis général sur le document arrêté

Le Pôle métropolitain souhaite, au regard des objectifs stratégiques présentés par le rapport de présentation et des règles du fascicule, rappeler que les règles générales doivent participer à l'atteinte des objectifs fixés dans le rapport, sans générer directement de dépenses pour les collectivités infrarégionales (hormis dans le cadre de conventions signées entre la Région et les EPCI). A ce titre, le Genevois français est particulièrement intéressé par les modalités de contractualisation et dispositifs de financements qui pourraient être mis en place par la collectivité régionale, compte-tenu du rôle de chef de file qu'elle entend jouer pour animer et accompagner les territoires dans des processus d'innovation et de coopération.

Le Pôle métropolitain adhère aux enjeux de l'ambition régionale qui visent à favoriser un accès à la mobilité individuelle et collective, une offre de logements évolutive et diversifiée, un maillage du territoire en services et équipements, à promouvoir une gestion économe du foncier et une gestion durable du cadre de vie, des ressources naturelles et environnementales et le renforcement des liens avec les territoires voisins. **Il réaffirme également l'importance des enjeux du développement durable**, enjeux repris par la Région : atténuation et adaptation au changement climatique, lutte contre la pollution de l'air, concrétisation de la transition énergétique, économie circulaire, etc.

Le Rapport d'Objectifs présente clairement l'articulation entre les objectifs généraux, objectifs stratégiques et objectifs opérationnels. Le Pôle métropolitain note également que les encadrés « La Région en action » précise les dispositifs qui aujourd'hui, concourent à la mise en œuvre de ces objectifs. Une garantie sur la pérennité de ces mécanismes participerait efficacement à la traduction opérationnelle du SRADDET. Le 4^{ème} objectif, de portée générale (Innover pour réussir les transitions (transformations) et mutations) concerne un large panel de réflexions et actions aujourd'hui portées par le Pôle métropolitain en lien avec la transition écologique, l'adaptation au changement climatique, la plateforme REGENERO, l'économie circulaire, le stockage d'énergie etc. Le Genevois français suivra avec attention les modalités de partenariat imaginées pour « faire de la Région un acteur des processus de transition des territoires ».

L'Aéroport International de Genève (AIG) joue un rôle singulier et nécessite une approche particulière. Il compte désormais plus de 16,5 millions de voyageurs par an avec des prévisions à la hausse : une stratégie commune, portée par la Région, l'Etat et les collectivités de proximité pourrait être proposée au Canton de Genève. Elle porterait sur les enjeux économiques, de desserte en transports en commun, de qualité de l'air, de bruit, etc.

Lorsque le SRADDET énonce des objectifs quantitatifs, pour une meilleure compréhension et pour faciliter la mise en œuvre, il pourrait préciser si l'objectif est national ou s'il a vocation à être reterritorialisé et le cas échéant, à quelle échelle (régionale, par bassin de vie etc.)

III. Compléments et amendements proposés pour le fascicule des règles

a. Aménagement du territoire et de la montagne

Règle n°3 : Objectif de production de logements et cohérence avec l'armature définie dans les SCOT :

Au-delà du rôle de PPA de la Région sur les documents de planification et d'urbanisme, ***l'habitat intermédiaire et les formes alternatives (coopératives, etc.) pourraient être plus fortement encouragés et accompagnés*** comme étant de nature à répondre d'une part aux objectifs de production de logement et d'autre part à la nécessité de diversifier l'offre afin de garantir l'accessibilité au logement pour tous les types de publics.

Règle n°4 : Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière :

De nombreux outils sont de nature à favoriser une gestion durable des ressources foncières en facilitant leur maîtrise par les collectivités publiques, aussi bien pour du foncier à vocation résidentielle qu'industrielle ou autre. Le SRADDET, et plus largement les politiques régionales, pourraient promouvoir et encourager le recours accru aux baux emphytéotiques, aux baux réels solidaires, aux établissements publics fonciers, aux foncières, etc.

Règle n°5 : Densification et optimisation du foncier économique existant :

Dans la mesure où les objectifs du SRADDET entrent en résonance avec les récentes orientations du Schéma d'Accueil des Entreprises, arrêté par le Genevois français en 2018, le Pôle métropolitain est favorable à cette règle qui vise à privilégier « avant toute création ou extension de zones d'activités économiques [...], la densification et l'optimisation des zones existantes, en cohérence avec les opportunités et complémentarités entre territoires limitrophes ». Là aussi, le rappel des outils mobilisables, comme dans la Règle n°4, paraîtrait constituer une plus-value pour le SRADDET.

Concernant « l'estimation par le SCOT ou le PLUi des besoins réels de foncier et d'immobilier sur le territoire (typologie, rythme de commercialisation, secteurs attractifs pour les entreprises, etc.) », le SRADDET pourrait proposer une méthodologie qui aurait comme vertu d'unifier les modalités de cette estimation et serait favorable à un diagnostic partagé à l'échelle régionale, en s'appuyant sur les travaux engagés par certains SCOT.

Règle n°6 : Encadrement de l'urbanisme commercial :

L'élaboration d'un Schéma Métropolitain d'Aménagement Commercial par le Genevois français atteste de la volonté d'encadrer au mieux l'urbanisme commercial, dans un secteur particulièrement attractif pour les opérateurs privés, au regard notamment de la proximité du marché suisse et des revenus moyens particulièrement élevés. **C'est pourquoi la règle 6 paraît constituer, pour les SCOT, un minimum.** Il pourrait être utile de préciser où peuvent s'implanter les « nouveaux projets urbains mixtes » évoqués par la règle. Dans une logique d'aménagement durable des territoires, ces « nouveaux projets urbains mixtes » dans lesquels pourraient s'implanter « les nouvelles implantations de surfaces importantes », il conviendrait de préciser la surface minimale considérée comme étant une surface importante et la localisation préférentielle de ces projets urbains mixtes, dans les cœurs urbains ou dans des espaces en requalification par exemple, afin d'éviter la consommation d'espaces en périphérie.

Règle n°9 : Développement des projets à enjeux structurant pour le développement régional :

La Région Auvergne Rhône-Alpes évoque ici les projets d'importance pour la structuration et le développement régional.

A l'horizon 2030, les impératifs du développement économique nécessiteront de citer de manière exhaustive les parcs d'activité économique d'intérêt régional, afin de faciliter la mise en œuvre du SRADDET. **Le Pôle métropolitain tient à rappeler que la Région Auvergne – Rhône-Alpes est partie prenante de la Technopole d'Archamps et que les projets des zones de Ferney – Genève – Innovation et du quartier Etoile – Annemasse – Gare pourraient constituer des zones de très fort développement économique, au regard notamment de la proximité avec la Suisse, le CERN, l'aéroport de Genève. Le SRADDET devrait inscrire comme Parcs d'Activité d'Intérêt Régional les zones métropolitaines du Schéma d'Accueil des Entreprises arrêté par le Pôle métropolitain du Genevois français :**

- **Pays de Gex Agglomération : Ferney – Genève – Innovation, Technoparc du Pays de Gex.**
- **Communauté de Communes du Pays Bellegardien : Pôle Economique Bellegarde – Châtillon, PAE de Vouvray**
- **Communauté de Communes du Genevois : Archamps Technopôle, Ecoparc du Genevois.**
- **Thonon Agglomération : Vongy, Planbois Parc, Les Bracots**
- **Annemasse Agglomération : Etoile Annemasse Genève, Altéa, Mont-Blanc**
- **Communauté de communes du Pays Rochois : Les Jourdiés**
- **Communauté de communes Faucigny – Glières : Bordets 1 et 2, Gravières-Bronze**

Le Pôle métropolitain du Genevois français tient à rappeler que sa seconde contribution faisait déjà état de projets d'importance pour le développement régional :

- **La ZAC Ferney – Genève Innovation (Pays de Gex Agglomération) : 2500 logements supplémentaires et 195 000m² de surfaces d'activités économiques seront développés.**
- **Le quartier Porte de France, à Saint-Genis-Pouilly (Pays de Gex Agglomération) : 450 logements, un Lycée International, une maison de santé et une piscine.**
- **Le quartier Etoile – Annemasse – Genève (Annemasse Agglomération) se développe autour de la reconfiguration de la gare d'Annemasse, qui accueillera 4 millions de voyageurs par an dès 2019 avec la mise en service du Léman Express, devenant ainsi la 4ème gare d'Auvergne – Rhône-Alpes : plus de 1300 logements et équipements publics.**
- **L'opération du secteur de Bénéry à Bonneville (Communauté de communes Faucigny-Glières) : 800 logements sur près de 16 ha, à moins de 10 minutes du pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville.**
- **Enfin, afin de renforcer l'articulation urbanisation – axe ferroviaire, de nombreux projets urbains sont en cours autour des gares du Léman Express (Thonon-les-Bains, Saint-Julien-en-Genevois, La Roche-sur-Foron, Bonneville, Reignier-Esery, Bons-en-Chablais, Perrignier, Bellegarde, etc.). La Région Auvergne – Rhône-Alpes accompagne financièrement la requalification des gares, mais la recomposition des quartiers autour de ces gares mériterait également d'être accompagnée fortement. Ils constituent en effet la colonne vertébrale d'un aménagement respectueux du territoire.**

De même, concernant les infrastructures de transports majeures, au-delà de la mise en service du Léman Express le 15 décembre 2019, la question du développement et du renforcement de la ligne se posera d'ici 2030, tant en termes d'infrastructures (dédoublage de la ligne) que de matériel roulant (investissements sur les rames). Le rôle structurant du Léman Express comme RER transfrontalier mériterait à ce titre d'être signalé. Les perspectives de développement ferroviaire de la Région à l'horizon 2030 devraient être intégrées au SRADDET, conformément aux enjeux évoqués dans les contributions précédentes du Pôle métropolitain. Enfin, des projets de réouverture de gare (Viry) pourraient être signalés également.

b. Infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports

Les objectifs énoncés par le SRADDET en faveur de la mobilité et de l'intermodalité répondent aux objectifs du Pôle métropolitain du Genevois français qui a initié une structuration comme future AOM à l'échelle d'un bassin de vie étendu, en prise avec les déplacements, y compris transfrontaliers, de ses habitants. L'information multimodale en temps réel, l'interopérabilité des titres de transports, la cohérence des politiques de stationnement sont autant d'objectifs du SRADDET qui font l'objet d'un plein soutien du Genevois français, qui y travaille actuellement. *En complément, le SRADDET pourrait évoquer également la démobilité qui, à l'horizon 2030, pourrait répondre à une partie des problématiques en termes de déplacements.*

Règle n°10 : Coordination et cohérence des services de transports à l'échelle des bassins de mobilité :

Le SRADDET pourrait préciser que *les périmètres des bassins de mobilité régionaux*, en concertation entre les collectivités territoriales et les principaux acteurs de la mobilité, pour garantir la cohérence des services de transports et de mobilité tous modes pourrait, le cas échéant, *concerner des territoires transfrontaliers sur certains sujets, et notamment concernant la complémentarité et la correspondance des offres et des services dans un premier temps*. Le déploiement des outils permettant l'information et la tarification multimodale à l'échelle régionale pourrait être pensé en complémentarité avec les régions voisines et les pays voisins.

Règle n°11 : Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial au sein d'un même bassin de mobilité :

Le Pôle métropolitain du Genevois français souscrit à cette exigence de cohérence des politiques de planification de la mobilité à l'échelle d'un bassin de mobilité, particulièrement prégnante sur son territoire. Des modalités de contractualisation, sur la base d'objectifs et de plans d'actions, pourraient être mises sur pied à cette échelle. Le Pôle métropolitain du Genevois français pourrait être l'interlocuteur de la Région dans cette perspective.

Règle n°14 : Identification du Réseau Routier d'Intérêt Régional :

De manière générale, le réseau routier, et plus encore lorsqu'il est d'intérêt régional, peut être le support de services à la mobilité : transports en communs, modes actifs etc. *Le SRADDET pourrait à cet égard préciser si les mesures d'accompagnement financier pour des investissements concernent également des investissements dédiés à une mobilité plus durable (équipement d'une ligne BHNS par exemple). La précédente contribution du Pôle métropolitain faisait également mention des éléments suivants, qui pourraient être réinscrits comme faisant partie du Réseau Routier d'Intérêt Régional :*

- *Réalisation de l'autoroute concédée Machilly – Thonon-les-Bains ;*
- *Inscription de l'amélioration de la desserte routière entre Bellegarde-sur-Valserine et le Pays de Gex dans un objectif de sécurisation et fluidification des flux ;*
- *Echangeur de Viry, nœuds de Findrol et d'Etrembières.*

Enfin, il est porté à la connaissance de la Région Auvergne – Rhône-Alpes le projet dit de « Traversée du lac » porté par le Canton de Genève. Sa réalisation aurait des impacts majeurs sur l'aménagement du Genevois français. A ce titre, l'implication de la Région dans le cadre des réflexions transfrontalières est souhaitée.

Règle n° 15 : Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional :

Le Pôle métropolitain du Genevois français salue la nécessité de coordonner au mieux l'aménagement et les transports, notamment autour des pôles d'échanges d'intérêt régional. La définition des pôles d'échanges multimodaux, conformément à l'objectif 5.3 du Rapport d'Objectifs du SRADDET arrêté (porte d'entrée du territoire et accès à une offre de transport sur réseau lourd et de masse : transports collectifs d'intérêt régional, transports collectifs urbains, transports aériens) peut concerner de nombreuses gares du Genevois français, prochainement desservies par le Léman Express, réseau international avec un fort cadencement. *La coordination de l'aménagement et de la mobilité doit passer également par une densification des espaces d'interface au bénéfice de la préservation du foncier et de la qualité de vie, ce que le SRADDET pourrait rappeler. Il est proposé que l'ensemble des gares du Léman Express soient inscrites au SRADDET comme des Pôles d'Echanges d'Intérêt Régional, au titre des règles 15 à 17 du fascicule des règles.*

c. Climat, air, énergie

Territoire à Energie Positive, le Genevois français place les questions climatiques, énergétiques et la qualité de l'air au cœur de ses préoccupations. *La fixation par le SRADDET d'un objectif de réduction de la consommation énergétique de 23% est un objectif vertueux auquel le Pôle métropolitain souscrit pleinement. Il conviendra que la Région précise les modalités opérationnelles d'animation et de coordination à l'échelle régionale pour parvenir globalement à cet objectif de 23% en tenant compte des spécificités et des interdépendances territoriales.*

d. Protection et restauration de la biodiversité**Règle n°35 : Préservation des continuités écologiques :**

Les démarches de préservation et de restauration de la biodiversité ont été au fondement du projet franco-valdo-genevois. Les études de base qui ont servi à l'élaboration des contrats corridors et de la trame verte et bleue sont aujourd'hui réinscrites à l'échelle régionale. *Le Pôle métropolitain exprime sa satisfaction de voir la poursuite des contrats verts et bleus inscrite dans le SRADDET, avec la restauration de la trame verte et bleue des territoires, notamment dans les périmètres des collectivités soumises à une forte pression. Il sera attentif aux modalités pratiques de déclinaison de cet accompagnement, et à l'intégration de la dimension transfrontalière. A ce titre, la représentation transfrontalière des corridors serait bienvenue, puisqu'elle témoigne d'une véritable coopération en la matière. Les enjeux liés à la réduction de la pollution lumineuse pourraient également être rappelés fortement, d'autant que le cadre législatif fournit des clés de réponse.*

Au-delà de la préservation des trames vertes et bleues, le SRADDET pourrait rappeler aux territoires la nécessité de considérer d'autres trames et continuités (trame jaune, trame noire, trame turquoise etc.) et de mettre en place les mesures adéquates pour les préserver, y compris par des modalités à contractualisation à préciser.

Règle 40 : Préservation de la biodiversité ordinaire :

Attaché à la préservation du cadre de vie, à toutes les échelles du territoire, le Pôle métropolitain est attaché à la préservation de la biodiversité ordinaire. *La sauvegarde et la préservation des continuités écologiques peut également passer par des mesures propres à restaurer et à protéger la nature « en ville ». Encadrés par le SRADDET, les documents de planification peuvent s'en faire l'écho, notamment par leurs règlements (espèces végétales à privilégier, types de clôtures, éclairages, etc.).*

IV. Compléments et amendements proposés pour le fascicule des règles – Tome Déchets

La problématique de la gestion des déchets et de leur diminution, au bénéfice du réemploi, de la réutilisation et du recyclage, s'inscrit pleinement dans l'ambition d'un développement durable que partagent la Région Auvergne – Rhône-Alpes et le Pôle métropolitain du Genevois français.

Afin de permettre aux collectivités de se saisir de cette problématique et d'en faire un levier pour la promotion de l'économie circulaire, de la valorisation et de la transition énergétique, les éléments prescriptifs du tome « déchets » gagneraient à être illustrés,

notamment afin de favoriser leur traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux (obligations concernant par exemple les emplacements réservés pour la création d'installations de stockage, la réalisation d'études territoriales, la définition de schémas directeurs des déchets, sites de stockage temporaire etc.).

En matière de granulats, l'articulation avec le Schéma Régional des Carrières sera particulièrement suivie dans le Genevois français, au regard du dynamisme du secteur de la construction. Conformément aux fiches E-3 (Promouvoir l'économie circulaire à l'échelle de l'agglomération) et E-4 (Bourse d'échange de cols et matériaux d'excavation) du Projet de territoire 2016 – 2030 du Grand Genève, une réflexion à l'échelle régionale pourrait être impulsée sur ces sujets. A plus long terme, le projet de nouvel accélérateur porté par le CERN devrait également contribuer significativement à l'augmentation des déblais d'excavation.

Le Bureau, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **SALUE** la reconnaissance par la Région Auvergne – Rhône-Alpes des spécificités du Genevois français et de la métropole franco-valdo-genevoise du Grand Genève ;
- **FAIT ETAT** de la nécessité de veiller à la cohérence d'une stratégie d'ensemble et à la bonne prise en compte des spécificités du territoire ;
- **SOLLICITE** la Région Auvergne – Rhône-Alpes pour intégrer les éléments de cet avis à son projet de SRADDET ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à transmettre cette délibération à la Région Auvergne – Rhône-Alpes et, pour pleine information, à ses collectivités membres.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture d'Annecy le **19 JUL. 2019**

Publié ou notifié le

19 JUL. 2019

Le Président,
Jean DENAIS



Envoyé en préfecture le 19/07/2019

Reçu en préfecture le 19/07/2019

Affiché le

SLOW

ID : 074-200075372-20190712-BU2019_06-DE

