

1.7.2

1.7.2



1.7.2

1.7.2

1.7.2

1.7.2

1.7.2

1.7.2

# 2.7

## Le Genevois français

# 2.7.1

## Haute-Savoie nord



Le lac Léman vu du Salève

### Un territoire à dominante urbaine directement concerné par le tracé du projet

- une région frontalière située dans un environnement économique dynamique, fortement marquée par la proximité de Genève, métropole internationale,
- la proximité de Genève offre en effet un marché du travail diversifié (centres de recherche, ONU, organisations internationales, secteur bancaires, etc) mais la grande dépendance à l'égard de cette métropole lui confère une forte sensibilité aux variations de conjoncture économique,
- l'économie s'appuie également sur une agriculture performante (zone franche) et des réserves foncières propices aux activités importantes mais comporte un secteur tertiaire à développer,
- le territoire dispose de moyens de communication performants : A40, A41, aéroport international,
- l'environnement est de qualité : Léman, Salève,
- les prix du foncier sont très élevés, induisant des difficultés pour loger les catégories socio-professionnelles à faible revenu,
- des réflexions globales d'aménagement ne sont pas suffisamment concrétisées, elles sont en cours dans le cadre du CRFG.

### Perspectives de développement socio-économique

Elles sont en partie liées à la capacité de Genève de maintenir son standing de métropole internationale, et concernent essentiellement :

- la montée en puissance du technopôle d'Archamps et le développement d'un potentiel d'activités industrielles de bon niveau s'appuyant sur un tissu de petites entreprises innovantes et des réserves foncières importantes, grâce à une main d'œuvre qualifiée issue de structures de formation importantes,
- une agriculture encore très présente liée au maintien de la zone franche,
- le risque de voir s'implanter des activités fortement consommatrices d'espace mais à faible valeur ajoutée,
- un potentiel encore fort de développement commercial.



Archamps

### Principaux projets d'aménagement

Le tableau suivant propose une appréciation succincte de la compatibilité des principaux projets recensés (liste non exhaustive qui sera complétée suite à la consultation avec les contributions des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs) dans le secteur avec le projet de LGV :

PROJET	HORIZON	MAÎTRE D'OUVRAGE	COMPATIBILITÉ
<b>Autoroute A41 Annecy-Genève</b>	2001 Premiers travaux en 1997	ATMB	Le projet est trop avancé pour devoir subir des adaptations qui seraient dues à la LGV, il induit des contraintes géométriques sur la LGV au niveau des diverses intersections possibles.
<b>Autoroute A400 Annemasse-Thonon</b>	2001 Premiers travaux en 1997	ATMB	Aucune interférence avec la LGV.
<b>Pénétrante autoroutière et déviation de la RN206 à Annemasse</b>	Non défini, mais a priori dans la prochaine décennie	ATMB pour la pénétrante et Etat pour la déviation de la RN206	Projet compatible avec la LGV, pas d'adaptation ou de contrainte réciproque par rapport à la LGV, pas de synergie ou valorisation possibles.
<b>Méto léger franco-genevois</b>	Décision de la partie française de réaliser ou non le projet : dans les prochains mois, si décision favorable : début des travaux vers 2001 et mise en service deux ou trois ans après.	Partie française : collectivités locales restant à définir	Pas d'adaptations ou de contraintes mutuelles, avec le méto léger, la gare d'Annemasse pourrait avoir la fonction de gare « rive gauche » de Genève ; réciproquement, la LGV favorisera la réalisation de l'entrée sud de Genève par la Praille : dans l'optique à long terme d'avoir un réseau ferré haut-savoyard relié à la gare de Comavin, la réalisation de l'entrée sud via la Praille permet de se dispenser de la ligne actuelle entre Annemasse et Genève Eaux Vives et de libérer l'emprise correspondante pour le méto léger.
<b>Restructuration et développement du quartier de la gare à Annemasse :</b> il s'agit de réaliser un important pôle de développement situé de part et d'autre des voies SNCF et mêlant logements, activités tertiaires, services et équipements culturels ; il s'agit d'un des principaux projets de développement urbain de l'agglomération annemassienne pour les années à venir ; il est également porté par le CRFG et fait l'objet de l'intérêt de Genève	Etude générale en cours d'achèvement, construction et réalisation progressives et à moyen terme, achèvement à un horizon voisin de celui de la LGV.	Les trois communes d'Ambilly, Ville-la-Grand et Annemasse	Le projet a intégré les contraintes de la SNCF, et ne présente pas d'incompatibilité avec la LGV, une desserte LGV favorisera le développement du quartier, réciproquement, un pôle tertiaire de proximité est susceptible de représenter une clientèle supplémentaire pour la LGV.

PROJET	HORIZON	MAÎTRE D'OUVRAGE	COMPATIBILITÉ
Réflexions DVA et PDU relatives à l'agglomération annemassienne	DVA : fin 1997	DVA : Etat	Le DVA est une réflexion que l'Etat a engagée avec les collectivités pour aboutir à un schéma de voirie cohérent à long terme, cette réflexion en cours intègre la nécessité de renforcer la desserte de la gare LGV (pénétrante nord, desserte sud...), l'agglomération annemassienne pourrait devoir réaliser un PDU en application de la loi sur l'air.
Technopôle d'Archamps	En cours de réalisation depuis plusieurs années	Syndicat spécifique regroupant le Conseil Général et les collectivités	Actuellement, relance du World Trade Center, principale implantation du parc. Synergie ou valorisation réciproques possibles de gare LGV à Archamps ou à proximité.
<b>Pôle d'Archamps - St Julien en Genevois - Bardonnex :</b> il s'agit de l'élaboration d'un projet d'aménagement relativement précis en prévision de l'arrivée de l'autoroute A41 et du développement prévisible, ce secteur intègre le site envisagé pour une aire multi-services au droit de l'échangeur A40-A41-A401	L'étude devrait être achevée au début 1998	Communauté de communes du Genevois	Secteur concerné physiquement par les diverses variantes du tracé de la LGV, il est encore temps de rendre compatible les deux projets mais il ne faudrait pas tarder à engager la réflexion correspondante. Synergie ou valorisation réciproques possibles si gare LGV à Archamps ou à proximité.
Contrat global de développement du genevois haut-savoyard + actions du CRFG + schéma directeur du canton de St Julien en Genevois			Il s'agit de diverses démarches d'aménagement du territoire actuellement en cours, pas d'incompatibilité avec la LGV qui constituera un des éléments structurants des schémas d'aménagement.
Contrat de rivière «Arve»			Pas d'interférence avec la LGV, pas de synergie ou valorisation réciproques.

## Principaux enjeux liés à l'arrivée du projet

- Le positionnement de la gare et l'importance pouvant lui être conférée à l'échelle de Genève et du nord de la Haute-Savoie, la desserte directe d'Annemasse par des rames TGV, pouvant être favorisée si l'actuelle gare d'Annemasse pouvait devenir une gare «rive gauche» de Genève desservie par le métro léger,
- le développement de synergies avec le métro léger franco-genevois, permettant de relier Annemasse-Genève et Genève au pays de Gex,
- les impacts sur l'environnement et le paysage au sud de St-Julien et dans le secteur d'Archamps.

# 2.7.2

## Le pays de Gex

### Caractéristiques du territoire et enjeux

Ce territoire est constitué d'un bassin industriel centré sur Bellegarde, ville carrefour et pôle économique, ainsi que d'un territoire frontalier à forte vocation tertiaire : le pays de Gex. L'importance des relations économiques avec la Suisse (emploi frontalier, fonctionnaires internationaux, vocation résidentielle et touristique du pays de Gex) est à l'origine du remarquable développement démographique et économique qu'a connu le pays de Gex jusqu'en 1991.

Le pays de Gex bénéficie de la proximité de l'aéroport de Genève-Cointrin, et Bellegarde est bien desservie par le T.G.V. et par l'autoroute.

Les sites naturels diversifiés offrent une image forte de qualité (pentes de la Valserine, stations de ski de Menthières, de la vallée de la Valserine, offrant des vues sur la chaîne des Alpes, station thermale de Divonne-les-Bains) et sont le support d'une activité touristique importante (clientèle venue notamment de Paris par T.G.V., du Genevois, et du département de l'Ain par l'A40).

Les principaux enjeux sur ce territoire sont les suivants :

- la mise en cohérence des stratégies de développement des deux bassins, et notamment le développement des complémentarités bassin bellegardien - pays de Gex (en termes d'emploi, d'habitat, et de services). Le projet d'amélioration de la liaison autoroutière Ain-pays de Gex, passant par Bellegarde, faciliterait les relations entre les deux bassins.
- la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire frontalier qui permette au pays de Gex de trouver sa propre voie de développement, dans un esprit d'aménagement concerté mais en cherchant à établir des relations de moindre dépendance vis à vis de Genève.

La réponse à ces deux premiers enjeux suppose un renforcement des solidarités inter-communales qui connaît déjà trois étapes marquantes :

- l'élaboration du schéma directeur du pays de Gex (en fin de procédure),
- la création de la communauté de communes du pays de Gex,
- la création d'une agence de développement économique commune au bassin bellegardien et au pays de Gex (en cours).

Un dernier enjeu concerne le développement urbain : il s'agit d'une part de la poursuite de la requalification du centre de Bellegarde, et d'autre part de la structuration des espaces périurbains du pays de Gex, dans l'esprit du projet d'aménagement concerté du bassin franco-valdo-genevois (projet CRFG).

## **Les perspectives de développement**

L'enjeu de la desserte T.G.V. pour le nord du pays de Gex est similaire à celui de Genève : être relié le plus rapidement possible à Paris. De ce point de vue, la liaison Mâcon-Bourg-Genève répond le mieux à ce besoin. En outre, celle-ci permettrait d'offrir une relation efficace avec Lyon (par Bourg). Selon la position de la gare T.G.V., les potentialités de développement sur le pays de Gex seront différentes : une gare à Cointrin permettrait de valoriser considérablement les sites de développement du pays de Gex (notamment le Rectangle d'Or).

L'arrêt T.G.V. de Bellegarde a un impact non négligeable sur la fréquentation touristique de la vallée de la Valserine et du plateau du Retord. De plus, il permet une desserte T.G.V. du bassin bellegardien (Michaille, Retord, Haut-Rhône) et du sud du pays de Gex.

La réalisation du sillon alpin n'aurait que peu d'impact sur le pays de Gex, étant donnée la faiblesse des relations entre le pays de Gex et les Savoies (éventuellement échanges universitaires accrus, facilités de fréquentation des universités haut-savoies pour les étudiants du pays de Gex).

Le tableau suivant propose une appréciation succincte de la compatibilité des principaux projets recensés (liste non exhaustive qui sera complétée suite à la consultation avec les contributions des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs) dans le secteur avec le projet de LGV :

PROJET	HORIZON	MAÎTRE D'OUVRAGE	COMPATIBILITÉ
<b>Schéma directeur du pays de Gex</b>	Syndicat intercommunal Gessien d'études et de programmation	Approbation en 1997 horizon du schéma 2005	<b>Projet du territoire :</b> le projet de territoire s'appuie sur les objectifs suivants : affirmer la spécificité du pays de Gex, développer l'autonomie au sein de l'agglomération, renforcer le développement interne, miser sur les vocations du territoire, assurer les formes douces du développement par une densité peu forte, un ordre et une structuration, développer le rattachement aux espaces voisins.
<b>Contrat global de développement</b>	Les communes du pays de Gex et SIVOM du bassin bellegardien	Signature septembre 1996 durée 5 ans	<b>Orientations du contrat :</b> valoriser la proximité du bassin lémanique en développant une activité économique spécifique, renforcer l'identité du pays de Gex, du bassin bellegardien et de la vallée de la Valserine en tant que «pays d'accueil de qualité».
<b>Méto léger</b>	Canton de Genève	Echéance probable de mise en service ; 2003 - 2004	Le méto léger relierait les trois gares de Cornavin, Eaux Vives, Annemasse, et permettrait ainsi à la desserte TGV par la ligne M.con-Bourg-Genève de bénéficier à la fois de la clientèle genevois et d'une importante clientèle en provenance de la vallée de l'Arve et du bas Chablais.
<b>Aménagement du territoire transfrontalier CRFG</b>	Comité régional franco-genevois (CRFG)	Les prochaines années	Le CRFG étudie actuellement l'organisation d'une répartition plus harmonieuse des activités dans le Genevois. Ces nouvelles perspectives de développement du pays de Gex seraient soutenues par la desserte T.G.V. de Genève.
<b>Liaison A40 - pays de Gex</b>	Etat	2015	Cette liaison permettrait un accès aisé à la gare T.G.V. de Bellegarde pour les habitants du sud du pays de Gex.