

Cycle 2013
Temps et territoires

Atelier 3

Le genevois : les temps de l'aménagement transfrontalier

4-5 juillet 2013
Canton de Genève
Département de l'urbanisme
Rue David-Dufour 5, 1211 Genève

Jeudi 4 juillet 2013
Canton de Genève – département de l'urbanisme
Rue David Dufour 5, 1211 Genève/9° étage
Tram 14, arrêt Jonction depuis la gare Cornavin

L'agglomération genevoise déborde largement les limites de la ville et du canton. Le dynamisme économique de la ville-État attire une population française considérable et le coût du logement à Genève incite des citoyens de Genève à s'installer en France. Au total, ce sont près de 70 000 personnes qui, tous les jours, passent la frontière pour aller travailler dans le canton de Genève. Ce qui fait du Genevois la deuxième agglomération de Rhône-Alpes. La question de l'aménagement d'un territoire transfrontalier est cruciale, dès lors que dans le genevois français, plus de 40% de la population active travaille dans le canton de Genève. Mais la frontière ne sépare pas seulement deux pays qui partagent une même aire urbaine, elle partage aussi deux régimes politiques fort différents : d'un côté une ville-État (même s'il existe à Genève une municipalité et un État) disposant de pouvoirs concentrés et de capacités d'actions étendues ; de l'autre la fragmentation horizontale et verticale des pouvoirs qui caractérise le « mille feuille » français. Dans ce contexte, face à l'urgence d'une coordination des politiques de transport, d'habitat, d'environnement, d'équipement, la négociation entre territoire, l'élaboration de stratégies transfrontalière et plus encore la mise en œuvre des politiques, des infrastructures et des services nécessaires fait face à une « arythmie » ou une désynchronisation, aggravée par le dénivelé de l'organisation des pouvoirs entre les deux pays. Comment construire des visions et des stratégies communes dans ce contexte ? Comment conserver un équilibre relatif dans un contexte de très forte polarisation et de différentiel politique considérable ? Comment enfin, construire un « temps commun » ? C'est la question posée par l'État de Genève, illustré à partir de deux exemples : le projet d'agglomération franco-valdo genevois et le projet mobilité 2030 de l'État de Genève.

Isabel Girault
Sylvain Ferretti
10:30 – 11:00

Contexte général et enjeux de l'atelier

Il n'est déjà pas facile, à l'échelle d'une aire urbaine mono nationale de concevoir, négocier et mettre en œuvre un projet d'aménagement. Difficultés décuplées dans un contexte transnational. Isabel Girault, directrice de l'urbanisme du Canton de Genève et Sylvain Ferretti, chef de projet d'agglomération, exposent le contexte, les enjeux et les questions qu'ils souhaitent voir traités par les participants à l'atelier.

Nicolas Levrat
11:00 – 12:15

Temps long et arythmie des projets transfrontaliers

La mise au point (et en œuvre) de projets transfrontalier est soumis à une chronologie très particulière. La mise au point de ces projets s'inscrit dans le temps long des procédures internationales et européennes, notamment pour ce qui concerne la création d'institutions transnationales. Mais la mise en œuvre est soumise à une double désynchronisation : celle des rythmes électoraux, totalement décalés de part et d'autre de la frontière ; celle des coûts de coordination entre acteurs, considérables notamment du côté français.

Déjeuner au restaurant *La Vecchia Napoli*

(Boulevard Carl Vogt 13)

12:30 – 14:00

Christine Ricci/Enrico Bolzano
14:00 – 15:00

Interdépendances économiques et stratégie transfrontalière de Genève

La relation entre la partie Suisse et la partie française de l'agglomération genevoise ne se résume pas à des navettes domicile-travail. De plus en plus se pose la question de la complémentarité économique en termes d'activités. À la fois parce que les territoires français ne souhaitent pas n'être que des « dortoirs » et parce que le canton de Genève fait face à un risque de pénurie d'espaces économiques. Le maintien à moyen terme de la dynamique économique du genevois passe par la mise au point d'une stratégie transfrontalière de développement économique.

Sylvain Ferretti
15:00 – 16:15

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois

En 2007 la *Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois* est signée par les autorités suisses et françaises. Elle prévoit un vaste projet d'aménagement qui englobe le canton de Genève, le genevois de l'Ain et de la Haute-Savoie, le district de Nyon (canton de Vaud). Cette charte donne lieu à des projets d'aménagement de « périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA), achevés en 2011. Depuis 2012, le projet du Grand Genève est entré dans sa deuxième phase, porté désormais par un groupement local de coopération transfrontalière (GLCT). Quels sont les principaux enseignements de la première phase ? Quels sont les enjeux et les objectifs de la deuxième phase ? Comment pratiquement se construit un projet d'aménagement transfrontalier de cette ampleur ? Au-delà des enjeux politiques et financiers, ne fait-on pas aussi face à des cultures et des pratiques de l'aménagement très différentes ?

Les auditeurs
16:30 – 17:30

Premier débriefing

Première analyse des interventions : questions de compréhension, besoins d'éclaircissements, reformulation des demandes, questions pour le lendemain.

Vendredi 5 juillet 2013

Canton de Genève – département de l'urbanisme
Rue David Dufour 5, 1211 Genève/9^e étage

**Thierry
Messager
Matthieu
Baradel
Emmanuelle
de Beaufort**
9:00 – 11:00

Mobilités transfrontalières : l'urgence de la synchronisation

Le canton de Genève est rythmé au quotidien par 550 000 déplacements tous modes qui traversent ses frontières. Le taux de pénétration des transports collectifs est d'environ 8% vis-à-vis de la France, à comparer à 33% entre Genève et le canton de Vaud. Chacun s'accorde donc sur la nécessité de mettre en œuvre un plan et des programmes de mobilité à cette échelle. Mais le temps s'étire : voilà plus d'un siècle qu'existe un projet d'infrastructure : CEVA. Il sera mis en œuvre à l'horizon 2018. Avec Mobilités 2030, le canton de Genève se dote d'une stratégie multimodale par étapes, dont l'un des points d'appui est le RER franco-valdo-genevois qui circulera sur le CEVA. Comment se planifient, se négocient et se mettent en œuvre des programmes d'investissement lourds dans un contexte transfrontalier ? Au-delà de l'infrastructure, peut-on concevoir une stratégie multimodale de mobilités au sein d'un territoire traversé de multiples juridictions, AOT, etc. ?

**Association
régionale de
coopération
(sous réserves)**
11:15-12:15

La relation transfrontalière vue du point de vue français

L'association régionale de coopération regroupe les collectivités françaises parties prenantes du grand genevois. La question de la relation transfrontalière se pose évidemment différemment en France : comment assurer une relation équilibrée à la ville centre, à la fois du point de vue économique et social et du point de vue politique ; comment maintenir alignées des collectivités territoriales françaises dont les intérêts et les stratégies ne sont pas nécessairement convergents.

Déjeuner au restaurant *La Vecchia Napoli*

(Boulevard Carl Vogt 13)
12:30 – 14:00

Les auditeurs
14:15 – 15:30

Organisation du travail

Reformulation de la commande ; construction de la problématique ; répartition du travail ; planification des tâches.

Les intervenants



Isabel Girault est diplômée d'architecture de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Elle a complété son cursus par un diplôme d'études approfondies en urbanisme et aménagement à l'Institut français d'urbanisme de Paris. Elle a exercé la fonction de directrice de l'agence d'urbanisme du territoire de Belfort, puis dirigé la direction du développement urbain de Valence. Elle a enfin dirigé, de 2005 à 2011, l'agence d'urbanisme des régions nîmoise et alésienne. Elle est actuellement directrice du département de l'urbanisme du canton de Genève.



Sylvain Ferretti est ingénieur diplômé de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et des Universités de Lausanne et de Genève. Il a d'abord exercé dans le secteur privé, puis dans l'administration genevoise. Depuis 2013, il est chef de projet d'agglomération du Grand Genève.



Thierry Messenger est ingénieur ESTP, diplômé d'un master en économie de l'université Panthéon-Sorbonne. Après avoir exercé dans le privé (cabinet d'audit Mazars), il devient responsable des infrastructures et des études à la direction des transports du Conseil régional de Franche-Comté. Il entre à la Direction générale de la mobilité (DGM) au canton de Genève en 2009, dont il dirige aujourd'hui l'une des 3 directions régionales.

Matthieu Baradel est ingénieur en mobilité ENTPE. Après avoir exercé en bureau d'études privé, il entre au canton de Genève en 2011 à la DGM. Au sein de la direction de la planification, il pilote notamment le projet « Mobilités 2030 ».

Emmanuelle de Beaufort est diplômée d'une DEA en économie. Après une expérience à la SNCF puis Transfériis (filiale SNCF-CFF en charge du déploiement du CEVA), elle entre au canton de Genève, à la DGM en 2012. Au sein de la direction des transports collectifs, elle est cheffe du projet de RER franco-vado-genevois.



Nicolas Levrat est docteur en droit international (Université de Genève, 1992). Il est professeur à la faculté de droit de l'Université de Genève, chargé de cours à l'Université libre de Bruxelles, directeur de l'Institut européen. Son enseignement et ses recherches portent sur le droit européen, les collectivités locales et l'intégration européenne, le fédéralisme et la démocratie en Europe.

Renseignements : Philippe Estèbe – Anne Oheix
IHEDATE, Maison des Ponts

15, rue de la Fontaine-au-Roi, 75127 Paris Cedex 11 – 01 44 58 24 43/24 62
secretariat@ihedate.org / www.ihedate.org