



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

# Compte-rendu

**Séminaire des élus  
Forum des représentants de la société civile  
→ 5 et 14 juin 2007**

Quelle organisation territoriale et quelle stratégie pour  
une agglomération du XXIème siècle durable ?

**Compte-rendu du séminaire des élus et du forum des représentants de la société civile des 5 et 14 juin 2007  
Salle Martin Luther King à Annemasse**

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois  
Clos Babuty - 27, rue Jean Jaurès F-74100 Ambilly  
Tel +33 (0) 450 04 54 08 - Fax +33 (0) 450 04 54 86  
E-mail : [infos@projet-agglo.org](mailto:infos@projet-agglo.org) - Web : [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)

Conception :  
Projet d'agglomération franco-valdo-genevois - Sémaphores - juin 2007

Crédits photos pour ce document :  
Projet d'agglomération franco-valdo-genevois - R.Quincerot - Communauté de communes du Pays de Gex - HUG  
EBAG - Canton de Vaud - SEGH

Impression :  
Document imprimé sur du papier recyclé - Centre de reprographie et des publications du Département des constructions et des technologies de l'information (DCTI)

# Table des matières

Une introduction en forme de rappel .....	page 4
Deux années de travail... un Avant-projet... quels enseignements ? .....	page 6
Synthèse des deux demi-journées de concertation .....	page 9



# Préambule

## Implication et envie sont au rendez-vous.

Plus de 300 personnes, élus, membres de la société civile, techniciens... ont participé aux travaux sur ces deux journées.

Après un séminaire des élus en février 2006, premier acte d'envergure du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui a marqué le « temps des questions », puis un autre en octobre 2006 « le temps de l'approfondissement des enjeux de l'urbanisation et de la mobilité », est venu le « temps des réponses à partager ».

Ces rencontres, proposées comme une étape de concertation sur le Projet, ont permis de présenter l'avancement des travaux, notamment les différents scénarios de développement du territoire et le schéma d'organisation territorial proposé.

Répartis en ateliers les élus, le 5 juin, et les représentants de la société civile, le 14 juin, ont pu travailler en petits groupes pour apporter leurs contributions aux scénarios en cours de construction. Ils ont répondu aux questions recouvrant les différents thèmes structurants du Projet d'agglomération.

La qualité des échanges est à souligner, ainsi que la frustration du temps trop court qu'elle a générée chez les participants... bonne nouvelle, preuve de la volonté de s'impliquer dans le Projet de la part des élus et de la société civile. Le besoin de développer les échanges sur les bonnes pratiques des uns et des autres s'est aussi exprimé à l'occasion de ces rencontres.

## Une introduction en forme de rappel...

### Un Projet d'agglomération qui « épouse » la réalité du territoire.

Jusque vers le milieu du siècle dernier, l'habitat de la région était concentré autour de la Ville de Genève et de quelques agglomérations. Depuis quelques dizaines d'années, on assiste à une véritable explosion du peuplement et à sa dispersion sur l'ensemble du territoire.

Le périmètre du Projet d'agglomération correspond bien au développement actuel. La région genevoise est la deuxième agglomération de Suisse après Zürich et la cinquième des agglomérations européennes les plus dynamiques en matière d'évolution de la population.

Genève n'est pas seulement une ville de 170'000 habitants et un canton de 440'000 habitants, c'est aussi une agglomération qui s'étend sur une partie du canton de Vaud et sur deux départements français. Cette région franco-valdo-genevoise compte une population d'environ 777'000 habitants, qui devrait approcher un million d'ici 2030.

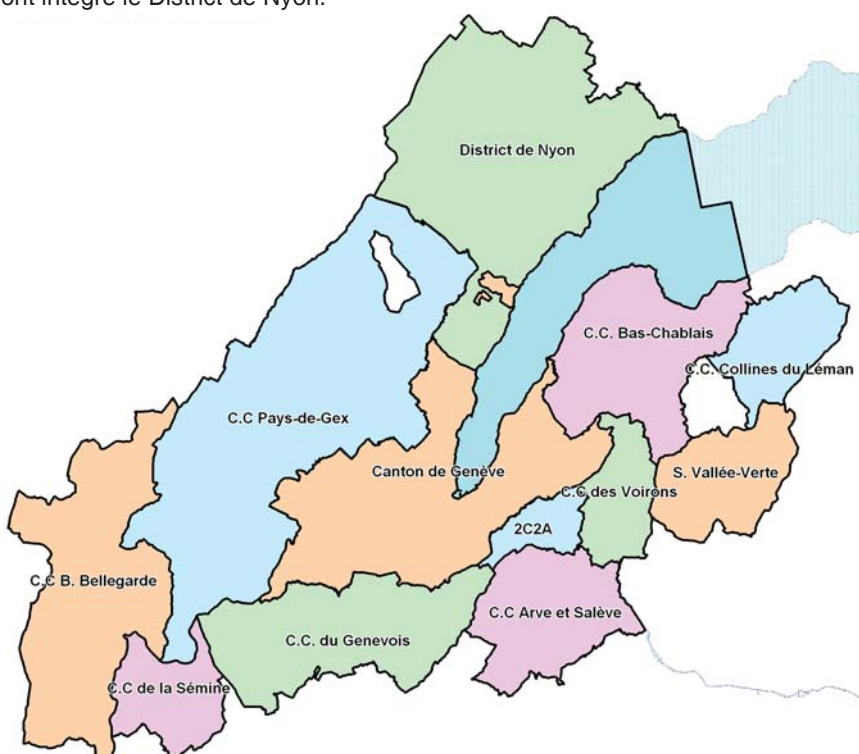
Si l'on en trace le contour, on obtient le périmètre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui compte aujourd'hui 204 communes avec les 15 nouvelles qui ont intégré le District de Nyon.

#### Caractéristiques :

- 2 pays
- 2 cantons
- 2 départements
- 1 région
- 1900 km<sup>2</sup>
- 204 communes  
(112 françaises, 92 suisses)
- 777'000 habitants\*
- 394'000 emplois\*

\*chiffres 2005

Périmètre politique  
du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



## Un projet « trait d'union » entre Suisse et Rhône-Alpes...

La Région Rhône-Alpes et la Suisse sont très comparables :

- 43 698 km<sup>2</sup> pour Rhône-Alpes, 41 284 km<sup>2</sup> pour la Suisse.
- 7 507 300 habitants en Suisse (2006) et 6 005 000 rhonalpins (Insee 2007).

L'agglomération franco-valdo-genevoise est la deuxième agglomération de Suisse... et la deuxième agglomération de Rhône-Alpes.



### ... soucieux de la vie quotidienne des habitants.

Le Projet d'agglomération porte sur la mobilité, l'urbanisation (des espaces pour les logements, les activités économiques et les équipements) et l'environnement, et s'étend aussi à presque tous les domaines qui touchent à la vie de ses habitants. Les partenaires français, vaudois et genevois de l'agglomération ont souhaité une démarche de projet globale, abordant huit thématiques : urbanisation, mobilité, environnement, logement, économie, formation, santé et culture.

Tout est lié, et il n'est pas possible d'agir de manière efficace sur l'une des thématiques sans traiter des autres.

### Un projet régional, ancré à deux projets nationaux.

Le Projet d'agglomération est à considérer dans un cadre suisse et dans un cadre français.

Le cadre est celui de la politique des agglomérations et du fonds d'infrastructures. Les sommes sont mises en jeu par la Confédération dans l'idée d'encourager les acteurs à collaborer pour travailler à des projets communs en matière d'urbanisme, de mobilité et d'environnement. Ainsi, les particularités du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois sont d'être un projet international et inter cantonal.

Les 3,5 milliards de francs suisses attribués sur la base des projets d'agglomération seront libérés sur 16 ans par tranches quadriennales à partir de 2011.

Le cadre français est donné par la Coopération métropolitaine. En effet, le Projet d'agglomération répond à l'initiative de l'Etat français concernant les appels à projet pour la «Coopération métropolitaine» : une initiative pour favoriser l'émergence des aires métropolitaines françaises, et favoriser l'élaboration de projets communs. Le Projet franco-valdo-genevois a été retenu en tant que projet à soutenir.

Il est très heureux que ces deux démarches, suisse et française, coïncident.

Parallèlement, des perspectives nouvelles se dessinent, notamment avec la Région Rhône-Alpes et sa politique des Grands Projets mais aussi par le biais de conventions départementales.



# Deux années de travail... un Avant-projet... quels enseignements ?

En février 2007, après deux années de travail, les partenaires du Projet d'agglomération ont remis à la Confédération un Avant-projet d'agglomération.

## Un « scénario du pire » à bannir.

Le travail fourni pour l'Avant-projet a permis de projeter l'impact sur notre territoire commun d'une urbanisation non maîtrisée.

En l'absence de politique active et claire en matière d'urbanisation, on assisterait à la dispersion accrue de l'habitat et des activités ; une dispersion source de nuisances et de mitage du territoire.

Le « laisser faire » est le « scénario du pire ».

## Un Avant-projet en quête de cohérence.

Le scénario « Avant-projet » a consisté à assembler les planifications existantes sur le territoire (Plan directeur cantonal genevois, Plans directeurs cantonal et régional pour le District de Nyon et Schémas de cohérence territoriaux français).

Ce que chacun fait dans son territoire améliore la situation mais reste insuffisant pour atteindre nos objectifs.

Le but d'une politique concertée et réfléchie en la matière est, notamment, de prévenir les problèmes de santé publique (maladies en lien avec la pollution, le bruit, la sédentarisation), de freiner le réchauffement climatique (moins de gaz à effet de serre, moins de kilomètres en véhicules motorisés,...), de favoriser des investissements publics efficaces profitant au plus grand nombre, d'obtenir une urbanisation beaucoup plus dense et compacte, plus facile à desservir par les transports publics, mais aussi à préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie.

## Des problèmes de trafic à résoudre.

La mobilité est l'un des thèmes importants à traiter au niveau de l'agglomération. La mobilité transfrontalière s'est globalement fortement accrue. Près de 500'000 personnes entrent ou sortent chaque jour du canton de Genève, soit 32 000 de plus qu'en 2002. « C'est comme si l'ensemble de la Ville de Genève passait quotidiennement la frontière... »

Deuxième constatation, tous ces voyageurs viennent de plus en plus loin, puisque les distances parcourues quotidiennement augmentent. Néanmoins, les lieux de destination changent peu, la tendance à se rendre au centre-ville de Genève ne faisant que s'accroître.

## Où et quoi construire ?

Une réflexion commune doit être menée en matière de construction de logements, sur deux axes :

- Où construire ? c'est-à-dire tenter de répartir l'offre de logements de manière plus équilibrée de part et d'autre de la frontière.
- Que construire ? c'est-à-dire comment mettre à disposition des logements sociaux.

## Pour un développement économique durable et équilibré.

La région vit actuellement une période de fort dynamisme économique, qui se caractérise de la manière suivante :

- Une forte concentration des emplois sur le territoire genevois, ce phénomène s'accompagnant d'une croissance rapide du nombre de frontaliers.
- Un développement commercial rapide et peu maîtrisé en périphérie.
- Une forte attraction économique de la Suisse renforçant la concentration sur les pôles genevois.
- Une méconnaissance réciproque des entreprises en France comme en Suisse.

Il n'est pas possible de décider à la place des entreprises du lieu de leur établissement. Toutefois, il est possible de préparer les conditions permettant un choix : il n'existe plus beaucoup de zones industrielles à Genève, ce qui n'est pas le cas en France.

## Un Avant-projet qui pose des objectifs convergents.

Un socle d'objectifs se dégage de ces travaux :

- Refus d'un développement tendanciel (« Laisser-faire »).
- Lutte contre la dispersion des constructions et promotion d'urbanisations plus compactes.
- Promotion d'un transfert modal en faveur des transports publics et des mobilités douces.
- Préservation des paysages et des espaces ruraux et naturels.
- Une valorisation de l'image « Genève internationale » et de son positionnement économique.

La Confédération Suisse a émis un avis sur l'Avant-projet. Elle demande de concrétiser les objectifs à atteindre dans les mesures proposées et de les prioriser. La Région Rhône-Alpes quant à elle souhaite renforcer son partenariat avec le Projet et propose que les partenaires fassent acte de candidature au label Grand Projet qui formalisera les axes de collaborations : coordination des études, politiques foncières,...etc.

## Un calendrier fédéral très serré.

Il s'agit maintenant d'élaborer le Projet qui sera rendu en décembre...

L'Avant-projet a été déposé à Berne au début de cette année.

Durant les années 2008 et 2009, les Offices fédéraux vont évaluer les différents projets d'agglomération déposés. Le travail de hiérarchisation des «paquets de mesures» pour mettre en œuvre le projet sera fondamental ! Il faudra veiller à ce que les projets les moins satisfaisants (sur le plan du rapport coût/efficacité) ne pénalisent pas l'ensemble.

Pour l'agglomération franco-valdo-genevoise il s'agira, durant cette période, de finaliser les projets identifiés en réunissant les financements locaux et en terminant les phases d'enquête publique pour que les projets soient concrètement en mesure d'être réalisés entre 2011-2015 puis 2019.

Les fonds de la première tranche quadriennale (2011-2015) seront libérés lorsque l'arrêté fédéral sera adopté.

Le dépôt du Projet pour tenter d'accéder aux fonds d'infrastructure n'est pas une fin en soi. Le Projet d'agglomération est une démarche évolutive ; c'est un processus qui va, d'une part, concrétiser les premiers projets (qui auront un effet bras de levier, comme la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse-CEVA) et d'autre part, identifier les projets qu'il s'agira de présenter pour les prochaines phases quadriennales.

## Une commande politique claire...

Le Comité de pilotage politique du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, lors de sa réunion le 1er mars 2007, a défini une commande politique très claire. Pour 2007 il s'agit :

- d'établir un schéma d'agglomération ;
- d'identifier pour les 8 thématiques du Projet (urbanisation, mobilité, environnement, logement, économie, formation, santé et culture) des pistes d'action des politiques de services et la Coopération métropolitaine ;
- de signer une charte d'engagement contractuel entre les partenaires.

Le rapport qui sera remis à la Confédération en décembre 2007 comprendra un rapport principal et des annexes :

- un rapport principal intégrant aussi bien l'approche fédérale que métropolitaine, liant le schéma spatial d'agglomération et les politiques de service pour les 8 thématiques. Ce rapport constituera la charte d'engagement contractuel entre les partenaires. Par ailleurs, il servira de base pour la candidature au label Grand Projet Rhône-Alpes ;
- des annexes qui approfondiront les différentes approches : évaluation des paquets de mesures pour le fonds d'infrastructure, pistes de coopérations métropolitaines, diagnostic détaillé, etc.

## ... et un processus de participation qui s'élargit pour enrichir le Projet.

Le Projet se construit avec les acteurs de terrain. Depuis plus de deux ans, le Projet d'agglomération s'élabore essentiellement avec les élus et les techniciens des différentes collectivités. Le besoin d'élargir ce « premier cercle » s'est fait rapidement sentir. Le processus de participation s'est donc élargi à l'automne 2006 aux représentants de la société civile.

Les élus et les représentants de la société civile se sont réunis les 5 et 14 juin 2007, selon les mêmes modalités, pour réagir à ces travaux et y apporter leurs avis et points de vue...









# **Synthèse des deux demi-journées de concertation**

# Synthèse

Au cours des deux rencontres, élus et représentants de la société civile ont travaillé au sein de quatre ateliers : urbanisation, mobilité, environnement et services à la personne. Les participants ont pu réagir à partir de premières propositions de schéma d'organisation de l'agglomération et de lignes directrices destinées à susciter le débat, organisées autour des questions thématiques suivantes :

- « Quelle organisation spatiale du territoire pour accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires à horizon 2030 ? »
- « Quelle mobilité pour une agglomération durable ou comment éviter la saturation de notre bassin de vie ? »
- « Comment placer l'environnement au cœur de notre projet de développement urbain en renforçant le statut de « métropole verte » de l'agglomération ? »
- « Quelle offre de services pour une agglomération transfrontalière plus équitable ? »

## Un consensus global, malgré quelques réserves méthodologiques.

Globalement, les propositions des lignes directrices du Projet ont été appréciées lors de ces deux rencontres. Il n'y a pas eu de remise en cause forte, même si on peut dire que l'accueil et la répartition des 200'000 habitants supplémentaires nécessite encore des explications : crainte de voir son village se transformer en banlieue résidentielle, sous-dimensionnement des besoins en logements à Genève...

Néanmoins des préoccupations se sont exprimées en particulier le souci de bien prendre en compte les travaux des Schémas de cohérence territoriaux dans le Projet pour les élus... ce qui s'exprime plutôt de la part des représentants de la société civile sur le mode de différenciation d'échelles d'analyse (partir d'une échelle fine pour aller à une échelle plus globale).

## Transports collectifs ou transports routiers ? Des approches différentes.

Pour les élus, une volonté de développer « encore plus » les modes de transports collectifs (TC) a été fortement mise en exergue, mais sans véritable prise en compte de données financières et techniques de faisabilité. Chacun souhaite des infrastructures pour développer « son » territoire, sans véritable prise en compte globale.

Dans le forum des représentants de la société civile, des voix discordantes se sont élevées pour souligner le besoin de route pour favoriser le développement économique. Ainsi, à titre d'exemple, axer le développement le long des grands axes ne doit pas faire oublier les « micro projets » de service dans les villages.

La crainte d'une logique de « super ville-centre », dense, avec les services et concentrant les rabattements des transports collectifs est ressorti. La prise en compte des bourgs et villages a été posée souvent dans les ateliers comme un préalable.

La traversée lacustre est apparue dans les débats du forum... et a donné à débattre : faut-il la faire ? Où ? En train ? En voiture ?...

## Ne pas oublier le « social ».

En particulier dans le forum des représentants de la société civile, la prise en compte des solidarités que ce soit à l'intérieur du territoire, mais aussi plus globalement le co-développement a été exprimée.

Le développement ne doit pas masquer des besoins en accompagnement du vieillissement de la population et de l'accueil de nouveaux actifs pour remplacer les départs à la retraite et occuper aussi de nouveaux postes de services à la population... souvent en difficulté pour se loger dans de bonnes conditions.

## Agriculture et environnement... aller plus loin.

Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut faire une place claire à l'agriculture dans le Projet d'agglomération.

Toutefois, il faut la considérer comme un élément en mouvement et non pas comme un élément « historique » à ne pas toucher. Elle remplit différentes fonctions majeures pour notre agglomération (qualité de paysage, d'espaces de loisir et de détente etc.). L'agriculture devrait s'axer sur la production alimentaire et les circuits courts (les pommes...).

De même, dans le forum, des participants ont regretté que l'environnement soit considéré comme le socle du Projet avec la trame paysagère. Cela lui confère une certaine immobilité, voire même une « sacralité », alors que cette trame doit évoluer et ne pas se contenter de la ligne de crêtes, l'eau et la terre. Quelle articulation intelligente avec le développement des activités ?

## Des « lignes de force » fondatrices qui se dégagent.

Se rencontrer a été très apprécié encore une fois, en particulier sous cette forme. Le besoin de mutualisation pour se doter d'outils permettant de faire avancer le Projet de façon opérationnelle semble un point clef. Ainsi, des fonds communs pour le développement culturel, des cotisations communes des entreprises pour la formation, des passeports « transport », des échanges associatifs, sportifs, identitaires... sont régulièrement mis en avant.

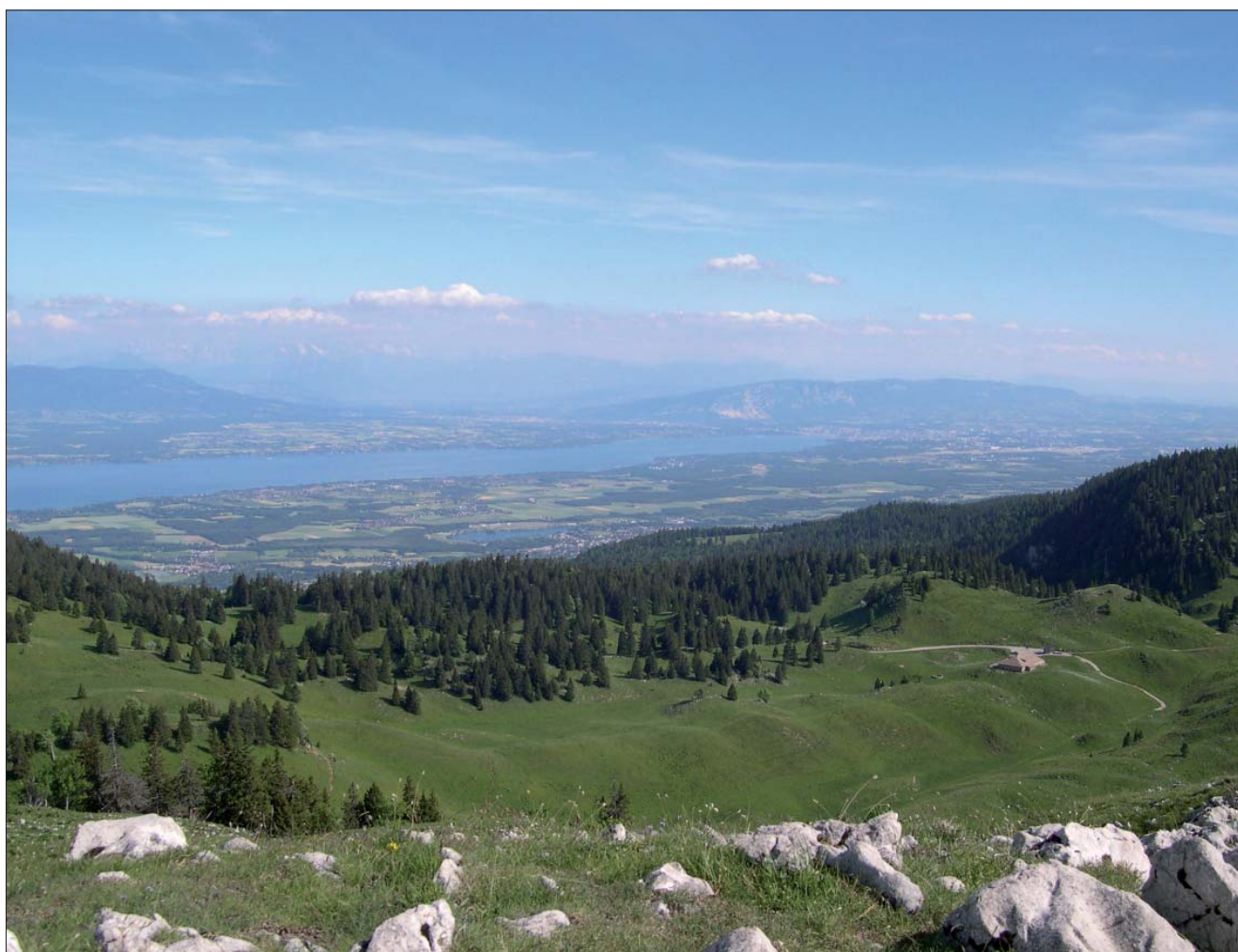
De même, le partage de la conviction sur les notions de densification, d'optimisation de l'existant et de respect des paysages semble acquis.

## Le besoin de « transformer l'essai ».

Si des fondamentaux sont partagés, avec quelques réserves, cela reste dans un cercle restreint d'élus et de représentants de la société civile, quid des autres ? Du grand public ? Sans une appropriation du Projet par ces publics, ce dernier ne risque-t-il pas de rester « lettre morte » ? Quelle pédagogie pour accepter de nouvelles formes urbaines ? La limitation du « tout voiture » ?

La participation plus forte du monde économique au Projet, et en particulier des entreprises, a été largement souhaitée.

Le temps « technique » du Projet doit maintenant rentrer dans une phase de communication, de partage, d'appropriation... en vue d'une application partagée. Les attentes s'expriment de plus en plus sur ce champ. Quelles sont les réponses du Projet d'agglomération ?



# « Quelle organisation spatiale du territoire pour accueillir 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires à horizon 2030 ? »

## → Travaux du séminaire des élus du 5 juin

*Ligne directrice A : développer les logements et les activités économiques en priorité sur les axes de transports en commun.*

### Remarques :

- La prise en compte des Schémas de cohérence territoriaux (Scot) n'est pas suffisamment traduite sur les supports cartographiques.
- Il faut aussi penser les pénétrantes en Transports individuels (TI) pour l'accès aux activités.
- Développer les Transports collectifs (TC) de part et d'autre de la frontière, sur l'exemple de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives - Annemasse (CEVA), et tirer partie des projets de transports collectifs existants.
- Clarifier le degré de priorisation du développement en particulier quand on évoque la croissance démographique de communes non desservies par les axes de TC...

### Propositions d'amélioration :

- Mener une politique transfrontalière coordonnée des TC et des pénétrantes TI.
- Anticiper le schéma d'organisation des TC pour orienter l'urbanisation.

*Ligne directrice B : urbaniser et densifier autour des points de rencontres d'infrastructures de transports et de services.*

### Remarques :

- D'accord sur cette idée, mais attention à ne pas être trop réducteur si nous considérons que le développement doit se répartir sur plusieurs pôles.
- Cette ligne directrice permet d'équilibrer richesses et nuisances dans la région, et de mieux partager la valeur ajoutée.
- Des friches sont disponibles et des projets naissent à proximité des gares.
- Attention à la logique de concentration d'activités sur la ville-centre, et aux difficultés de renouvellement urbain et de valorisation de friches.
- Bien faire le lien en prolongation des travaux des Scot.

### Propositions d'amélioration :

- Eviter la concentration sur Genève-Annemasse, et étudier la répartition équilibrée de l'activité.
- Prévoir également des zones mixtes, afin de pouvoir accueillir des activités économiques à forte valeur ajoutée pour développer l'emploi.
- Intégrer les « coups partis » qui ne répondent pas aux critères de desserte en TC.

*Ligne directrice C : limiter l'étalement urbain en privilégiant la reconstruction de la ville sur elle-même, et en préservant les paysages et l'agriculture.*

### Remarques :

- C'est ce qui se fait déjà sur Genève, mais il faut aussi développer cette ligne directrice sur les bourgs et villages.
- Il y a un accord sur cette ligne directrice, mais pas exclusivement en hyper-centre et avec une meilleure utilisation des zones d'activités et des logements.
- Interrogation sur la capacité à gérer la forte demande sociale pour le pavillonnaire.
- Ne pas sous-estimer le coût élevé du renouvellement urbain.
- Quelle capacité de la Ville de Genève à réussir sa densification et ses extensions urbaines pour construire davantage ?

**Propositions d'amélioration :**

- Mettre en place un groupe de travail « multi-critères » (urbanisation/paysage/agriculture).
- Développer les zones d'habitat intermédiaire acceptables (formes urbaines).

*Ligne directrice D : développer une qualité de vie durable en conciliant des impératifs de mixité sociale, de densité urbaine, d'accès aux activités et de diversité de l'habitat.*

**Remarques :**

- Cette ligne directrice demande une « mise en réseaux » et de dépasser l'échelle de la compétence communale dans la planification.
- Cette ligne directrice est la condition d'appropriation des objectifs par les petites communes.
- La mixité logements/activités est impérative.

**Propositions d'amélioration :**

- Il faut jouer la complémentarité économique de part et d'autre de la frontière.

## → Travaux du forum des représentants de la société civile du 14 juin

*Ligne directrice A : développer les logements et les activités économiques en priorité sur les axes de transports en commun.*

**Remarques :**

- Il s'agit de l'objectif prioritaire.
- Le schéma proposé ne comporte que des radiales.
- Il faut limiter la radio concentricité pour répondre aux contraintes techniques, mais surtout pour atteindre l'objectif de réduction de l'usage de l'automobile.
- D'accord fondamentalement avec cette proposition : habitat et tertiaire. Pour l'industrie et la technologie, il s'agit d'identifier clairement les zones.

**Propositions d'amélioration :**

- Renforcer les axes parallèles avec le développement des logements : axe ferroviaire (Bellegarde, Divonne, Nyon).
- Développer la densification autour des espaces desservis, quitte à couper ponctuellement avec des pénétrantes vertes.
- Définir une politique de construction favorisant la qualité environnementale des constructions (architecture passive pour réaliser des économies d'énergie).

*Ligne directrice B : urbaniser et densifier autour des points de rencontres d'infrastructures de transports et de services.*

**Remarques :**

- Le rail n'est pas assez développé.
- Mieux équilibrer rive droite/rive gauche.

**Propositions d'amélioration :**

- Une traversée urbaine du petit lac.
- La grande traversée n'est pas conforme aux objectifs de préservation des paysages.
- L'utilisation de la traversée de la rade pour le bouclage « rail » entre le CEVA et l'aéroport de Genève.
- Revaloriser les voies ferrées disponibles.



*Ligne directrice C : limiter l'étalement urbain en privilégiant la reconstruction de la ville sur elle-même, et en préservant les paysages et l'agriculture.*

**Remarques :**

- Il faut définir des zones compactes à « doper ».
- Pour être acceptable, la reconstruction de la ville sur elle-même suppose une forte qualité urbaine.
- Eviter les problèmes liés à l'hyper centralité de Genève : concept large de la ville n'est pas pris en compte.
- La densification est un bon principe qu'il faut aussi mener dans les pôles en périphérie
- La question du desserrement est-elle intégrée dans le calcul des 200'000 habitants de plus ?
- Attention : des difficultés si les capacités d'accueil ne sont pas respectées dans les centres et si les limitations à l'étalement urbain ne sont pas suivies.
- Oui mais, si les 50% de la densification porte sur Cornavin-Aéroport et si il n'y a pas de rigidité de principes pour des zones déjà peu paysagères.

**Propositions d'amélioration :**

- Densifier l'existant.
- Intégrer les réflexions fiscales et les mesures d'accompagnement pour aboutir à un vrai fonctionnement d'agglomération.
- Etre inventif pour apporter de la qualité de vie.
- Mieux gérer les sols.

*Ligne directrice D : développer une qualité de vie durable en conciliant des impératifs de mixité sociale, de densité urbaine, d'accès aux activités et de diversité de l'habitat.*

**Remarques :**

- Le foncier va devenir encore plus cher sur une zone toujours plus large : les salariés français vont avoir de plus en plus de mal à se loger.
- Eviter le « diktat » des pénétrantes vertes.
- Eviter les positions dogmatiques sur les espaces agricoles et l'environnement, car c'est souvent le prétexte pour ne rien faire.
- C'est une très bonne ligne directrice, à condition d'avoir une équité territoriale entre France et Suisse.
- Démontrer les gains.
- Ligne directrice « sympathique », mais nous devons tenir compte des réalités économiques et sociales. Oui pour éviter les ghettos, mais respectons le caractère historique et social des villages.

**Propositions d'amélioration :**

- Mener une politique foncière, avec des acquisitions foncières à Genève pour résorber les déséquilibres.
- Intégrer le développement des grands parcs urbains.



Ville de Nyon

# « Quelle mobilité pour une agglomération durable ou comment éviter la saturation de notre bassin de vie ? »

## → Travaux du séminaire des élus du 5 juin

*Ligne directrice A : développer les logements et les activités économiques en priorité sur les axes de transports en commun.*

### Remarques :

- Il est souligné qu'il faut tenir compte des différentes activités : le tertiaire vers les gares et l'industriel à proximité des nœuds routiers.
- Il est nécessaire de conjuguer ce principe avec le besoin de développer des activités économiques en dehors de Genève, et la bonne connexion entre pôle d'emplois et habitat.
- Le principe est partagé, mais en prenant garde que le Chablais ne soit pas considéré uniquement comme une zone de logements.
- Il ne faut pas non plus oublier les déplacements liés aux loisirs, aux achats... on accorde trop d'importance aux déplacements domicile-travail.
- La traversée autoroutière lacustre est indispensable pour relier les pôles économiques.

### Propositions d'amélioration :

- Développer aussi les transports publics côté français.
- Prévoir des lignes de rabattement entre les bourgs/villages et les centralités.
- Travailler sur les liens nécessaires entre les zones d'activités périphériques et la centralité.
- Harmoniser les règlements et les lois pour le développement des zones économiques et industrielles.

*Ligne directrice B : tirer partie des infrastructures de transport public existantes avant d'envisager la création de nouvelles.*

### Remarques :

- D'accord sur le principe, mais bien veiller à la fréquence, la capacité, le confort, la vitesse de déplacement et l'accessibilité aux Transports collectifs (TC) : parkings relais (P+R), mobilité douce...
- Ne pas oublier d'intégrer les projets importants telle que la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) et son impact positif sur l'ensemble de l'agglomération.
- Il est noté que les liaisons lacustres ne sont pas indiquées sur les cartes.
- Les infrastructures de TC sont insuffisantes en 2ème couronne de Genève.
- Il faut assurer un transport public dans les bourgs déjà urbanisés, donc de nouvelles infrastructures seront forcément nécessaires.

### Propositions d'amélioration :

- Organiser le rabattement des usagers des zones démunies actuellement.
- Réanimer la liaison ferroviaire Divonne - Gex - Saint-Genis.
- Aménager des P+R à proximité de ces infrastructures (très régulièrement cités – *NDLR*).
- Créer un Périmètre de transport urbain (PTU) à tarif unique.



*Ligne directrice C : développer l'offre de transports publics supérieurs à l'échelle du bassin de vie : ferroviaire, tramway, bus à haute fréquence... Privilégier et renforcer les modes doux et transports collectifs dans les centres urbains, quitte à diminuer les capacités routières par l'aménagement de sites propres, de voies cyclables ou piétonnières.*

**Remarques :**

- Accord sur les transports doux, mais en ville, et non pour relier des centres entre eux.
- Pour les TC supérieurs, quid de l'espace disponible et des moyens financiers ?
- Manque de coordination entre les collectivités pour les aménagements de site, et problèmes de financement.

**Propositions d'amélioration :**

- Mieux relier l'aéroport de Cointrin à la France : train Annemasse-Cointrin, pallier le manque de parkings à l'aéroport et une traversée autoroutière reliée à la route de Thonon et à l'Autoroute Blanche.
- Développer les parkings relais (P+R).
- Trouver une forme de financement « modes doux » propre à l'agglomération.
- Avoir une politique tarifaire incitative.
- Développer la mobilité douce sur les voies de rabattement.

*Ligne directrice D : n'envisager le développement d'infrastructures routières que si elles permettent d'améliorer la qualité de vie (diminution de nuisances pour les riverains) et suivent un cahier des charges draconien en matière de protection de l'environnement et des paysages.*

**Remarques :**

- La logique peut être trop restrictive, elle ne concerne que les riverains, car il est parfois nécessaire de créer des nouvelles voies longitudinales qui ne sont pas pénétrantes vers Genève.
- Les contournements d'Annemasse et de bourgs sont de moindre importance.

**Propositions d'amélioration :**

- Améliorer les P+R en périphérie, connectés au TC, pour les gens qui ne peuvent se parquer sur leur lieu de travail.
- Construire une traversée du lac ou de la rade afin de favoriser la complémentarité entre les modes de transport.

## → Travaux du forum des représentants de la société civile du 14 juin

*Ligne directrice A : développer les logements et les activités économiques en priorité sur les axes de transports en commun.*

**Remarques :**

- Il faut effectivement privilégier la qualité de vie dans les questions d'habitat.
- Oui sur la ligne directrice, à condition de distinguer les activités nécessitant une liaison routière et les autres.
- Approche trop restrictive, car elle ne tient pas compte des zones en périphérie des réseaux routiers.
- Ne pas développer de pôles où il n'existe pas d'activités économiques, ni de réseau de transports collectifs pour ce qui concerne l'habitat.

**Propositions d'amélioration :**

- Mieux irriguer le Pays de Gex par des transports collectifs et des infrastructures routières.
- Création de logements et d'activités dans les petites agglomérations du pied du Jura et de la Vallée de l'Arve.
- Développer des pôles économiques secondaires (Gex, Chablais) afin de désengorger Genève.





*Ligne directrice B : tirer partie des infrastructures de transport public existantes avant d'envisager la création de nouvelles.*

**Remarques :**

- Certaines infrastructures sont déjà saturées en centre ville.
- Envisager de nouvelles infrastructures en regard du développement du territoire et en complémentarité des autres modes de transport.
- Il manque une ligne sur la mise en place du partenariat public privé (PPP) pour financer les infrastructures que les collectivités ne peuvent pas financer seules.

**Propositions d'amélioration :**

- Envisager la création d'un péage urbain à Genève.

*Ligne directrice C : développer l'offre de transports publics supérieurs à l'échelle du bassin de vie : ferroviaire, tramway, bus à haute fréquence... Privilégier et renforcer les modes doux et transports collectifs dans les centres urbains, quitte à diminuer les capacités routières par l'aménagement de sites propres, de voies cyclables ou piétonnières.*

**Remarques :**

- Attention aux coûts. Il faut bien développer les solutions les moins coûteuses (navette).
- La poursuite des efforts à Genève est suffisante, mais sur Annemasse le gabarit est plus étroit, et il peut y avoir des difficultés de mise en place et de fluidité.
- L'offre de transport privé ne doit pas diminuer.
- Ne pas mettre en opposition les différents modes de transport.
- Attention à la diminution néfaste des capacités des infrastructures routières.
- Risque de ne pas répondre à la demande globale des déplacements futurs.
- Nécessité que l'offre de transports collectifs soit attractive (cadences, continuité, tarification simple, absence de rupture de charge...).
- Prévoir un maillage des voies cyclistes et piétonnières, et la possibilité de mettre les vélos dans les véhicules de transports collectifs.



**Propositions d'amélioration :**

- Des liaisons ferroviaires cadencées à mettre en place avec Annecy, Bonneville et Thonon.
- Pour les modes de transports « doux », privilégier les liaisons cyclistes et piétonnières en site propre et à proximité des arrêts de transports collectifs.
- Développer les solutions à court terme et peu coûteuses, surtout côté français (navette, transports à la demande...).
- Développer tous les modes de transports collectifs en complémentarité.
- Créer des P+R en abondance.
- Faciliter l'accès aux transports collectifs dans les zones suburbaines.
- Se soucier des besoins quotidiens, non seulement professionnels, mais aussi scolaires et parascolaires.

*Ligne directrice D : n'envisager le développement d'infrastructures routières que si elles permettent d'améliorer la qualité de vie (diminution de nuisances pour les riverains) et suivent un cahier des charges draconien en matière de protection de l'environnement et des paysages.*

**Remarques :**

- D'accord sur le principe en considérant la qualité de vie au sens large, et en facilitant le développement économique et social.
- Axe mal posé : envisager les infrastructures routières uniquement si elles sont utiles au développement territorial.
- L'économie peut être affaiblie dans certaines parties de l'agglomération, si les infrastructures routières ne se développent pas.

**Propositions d'amélioration :**

- Quid de la traversée de la Rade ?
- Renforcer la protection de l'environnement dans l'approche de chaque nouvelle infrastructure routière : tranchée couverte, murs anti-bruit, isolation phonique des bâtiments, revêtements phono absorbants, compensations naturelles, mesures d'accompagnement.
- 3ème voie autoroutière (gratuite) entre Genève et Coppet.



# « Comment placer l'environnement au cœur de notre projet de développement urbain en renforçant le statut de « métropole verte » de l'agglomération ? »

## → Travaux du séminaire des élus du 5 juin

*Ligne directrice A : une agglomération préservant et gérant durablement ses ressources (eau, sol, biodiversité, etc) et ses énergies.*

### Remarques :

- Quelle empreinte économique et écologique du territoire ? Ne pas dépasser les limites seuils.

### Propositions d'amélioration :

- Etablir la carte des ressources en eau et la carte « énergétique ».
- Fonder le Projet d'agglomération sur le concept de développement durable par la mise en œuvre d'un Agenda 21 d'agglomération, promouvant des agendas 21 locaux.

*Ligne directrice B : une métropole verte organisée au sein et autour d'espaces naturels (forêts, cours d'eau, lac, etc.) et agricoles à vocation affirmée (pour la production, la détente, la protection, etc.).*

### Remarques :

- Oui à ce principe à tous les niveaux hiérarchiques du territoire.
- Prendre en compte l'ambiance paysagère.

### Propositions d'amélioration :

- Un problème de gouvernance est soulevé, avec le besoin d'être plus directif et de créer des outils pour « favoriser la vertu », mais des progrès à engager en terme de démocratie participative sont aussi soulignés.
- Avoir une nature « accessible rapidement » et faire aussi un effort pour la réintégration de la nature en ville.
- Maintenir et sauvegarder toutes les pénétrantes naturelles (cours d'eau...).
- Assurer la pérennité des espaces verts, et valoriser l'agriculture par exemple dans une logique d'entretien du paysage.

*Ligne directrice C : une urbanisation à haute qualité de vie (maîtrise des nuisances « air-bruit », taux d'espaces verts, gestion des déchets, etc.) au bénéfice des résidents et des travailleurs.*

### Remarques :

- La prise en compte de la qualité de vie est nécessaire pour rendre possible la densification.
- Ne pas oublier la gestion et le recyclage des déchets et des matériaux.
- Les Schémas de cohérence territoriaux (Scot) existent, ils doivent être respectés et intégrés.
- Il est à noter que des actions peuvent être individuelles (végétalisation des balcons par exemple).
- Un problème culturel se pose : comme changer le désir d'habitat individuel ? Une évolution des mentalités est nécessaire pour la mise en place d'une forme d'habitat dense dans l'urbain.
- Les espaces doivent être d'une qualité suffisante pour que les gens se les approprient et « se sentent chez eux ».
- Attention au problème de l'harmonisation des normes et labels de qualité de vie environnementale... Il faudrait prendre le meilleur des cadres suisses et français.
- En matière de mobilité, un besoin d'ambition politique est posé côté français pour faire changer les habitudes de déplacement...
- Les espaces verts en France doivent être mieux protégés.

## → Travaux du forum des représentants de la société civile du 14 juin

*Ligne directrice A : une agglomération préservant et gérant durablement ses ressources (eau, sol, biodiversité, etc) et ses énergies.*

### Remarques :

- Attention à la vitesse du développement.

### Propositions d'amélioration :

- Calcul de l'empreinte écologique, bilan énergétique, plan climat.
- Définir une typologie des espaces environnementaux.
- Lier le développement aux ressources en eau, assainissement...
- Mutualiser les outils et les techniques permettant d'harmoniser les moyens de protection du foncier.
- Redonner sa place à l'agriculture et ses effets bénéfiques sur l'environnement.
- Définir une charte de qualité énergie et environnement.
- Priorité aux maillages verts et ferrés avant d'aborder l'urbanisation.

*Ligne directrice B : une métropole verte organisée au sein et autour d'espaces naturels (forêts, cours d'eau, lac, etc.) et agricoles à vocation affirmée (pour la production, la détente, la protection, etc.)*

### Remarques :

- Préserver l'agriculture mais d'abord dans un but de production alimentaire.
- Maîtriser le développement du territoire pour préserver la trame verte (corridors écologiques).

### Propositions d'amélioration :

- Analyse des incohérences territoriales constatées au niveau de l'urbanisation au regard de l'environnement.
- Trouver une cohérence entre les niveaux d'échelle (Plan de développement, Scot, Plan local d'urbanisme-PLU).
- Favoriser les circuits courts pour valoriser les productions locales.
- Réaffirmer le rôle de l'agriculture dans la protection de l'environnement.
- Favoriser les liens « citadins/agriculteurs ».



*Ligne directrice C : une urbanisation à haute qualité de vie (maîtrise des nuisances «air-bruit», taux d'espaces verts, gestion des déchets, etc.) au bénéfice des résidents et des travailleurs.*

### Remarques :

- Nécessité de densifier en ne favorisant plus le modèle de la villa individuelle.
- Cesser d'appréhender le foncier uniquement de « manière patrimoniale ».

### Propositions d'amélioration :

- Distinguer l'existant et les nouveaux quartiers.
- Promotion de l'écologie industrielle (éco site).
- Mesures d'incitation aux économies d'énergie.
- Respect des standards environnementaux dans la construction : harmonisation entre France et Suisse.
- Prendre des positions plus radicales pour inciter à la densification de l'habitat.
- Implication plus forte des collectivités dans la maîtrise foncière.
- Mise en place d'une gestion des déchets pour l'agglomération : recyclage dans un cadre régional.



# « Quelle offre de services pour une agglomération transfrontalière plus équitable\* ? »

\* *Équité, peut s'entendre en matière :*

- de localisation spatiale et de meilleure répartition géographique des équipements ;
- de possibilité d'accès aux équipements ou aux services existants pour tous les habitants de l'agglomération.

## → Travaux du séminaire des élus du 5 juin

*Formation, ligne directrice A : construire une offre de formation transfrontalière capable de répondre aux besoins de l'agglomération et accessible à tous suppose de partager des lieux de formation, de disposer d'outils d'information, d'engager des coopérations, de mutualiser des moyens.*

### Remarques :

- Une convergence est à organiser mais semble problématique au niveau de la formation générale en primaire : les programmes et l'âge d'accueil sont différents. Les choses sont plus facilement envisageables pour l'enseignement secondaire.
- Il faut aussi rendre la formation accessible à tous les publics du bassin par la réglementation, le financement, la reconnaissance des équivalences, les lieux de formation... Pour les jeunes de la région c'est un « plus » d'avoir accès à l'Université de Genève.
- La mise en commun de moyens et le renforcement des échanges doivent viser l'amélioration continue, en particulier de la qualité de l'offre de formation.

### Propositions d'amélioration :

- Avoir un système de veille pour répondre rapidement aux besoins des habitants, du développement de l'emploi, et proposer les formations adéquates, en informant les structures et lieux de formation pour qu'ils s'adaptent. Il s'agit d'organiser une équivalence reconnue.
- Faire une étude à l'échelle de l'agglomération pour connaître les potentialités et les obstacles, et simplifier les processus de prise de décision.
- Créer un Atlas de la formation transfrontalière.
- Pour définir les besoins de formations et les adapter au Projet d'agglomération il faut faire un état des lieux de la demande des services, entreprises, administrations...
- La Cité des Métiers qui vise à mettre en réseau les acteurs apparaît comme un projet essentiel.



*Ecole des beaux arts genevois (EBAG)  
Annemasse*

*Formation, ligne directrice B : définir et mettre en œuvre une politique d'accueil des étudiants prioritairement dans des centres urbains bien desservis par les transports publics.*

### Remarques :

- Le principe d'implanter les résidences étudiantes à proximité des transports en commun est approuvé. Cette politique peut être menée dans un cadre transfrontalier.

### Propositions d'amélioration :

- Mutualiser les services tels que, pour la France, les Centres régionaux des oeuvres universitaires et scolaires (CROUS).
- Privilégier le co-financement des logements étudiants le long des axes de Transports collectifs (TC).

*Santé, ligne directrice A : responsabiliser les élus en matière de santé publique à travers les politiques d'aménagement, d'espaces publics et de mobilité de douce.*

**Remarques :**

- Il faut démontrer aux élus que les schémas d'aménagement proposés sont meilleurs pour la santé publique.
- La responsabilité des élus est liée à l'urbanisation, aux choix en matière de déplacement, d'aide aux associations, d'accessibilité des personnes handicapées...

**Propositions d'amélioration :**

- Il faut engager une sensibilisation « au fur et à mesure » sur la mobilité douce et durable.
- Privilégier les éco-constructions.
- Imaginer une solidarité entre transports individuels et transports collectifs dans un objectif de développement des transports collectifs (en lien fort avec l'atelier mobilité... *NDLR*).

*Santé, ligne directrice B : créer et afficher un réseau de soins transfrontalier pour faciliter l'accès aux soins de tous les habitants de l'agglomération.*

**Remarques :**

- Les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) ont besoin de rayonner sur l'ensemble du bassin de vie pour se pérenniser au niveau universitaire.
- La coopération transfrontalière doit permettre d'aboutir à une coordination des plateaux techniques pour les soins de pointe et les soins de proximité.
- Les hôpitaux régionaux français connaissent des difficultés de recrutement, particulièrement en raison de l'attractivité de la Suisse et du manque de personnels formés à Genève. La collaboration transfrontalière pour le développement de l'offre de formation pour les personnels est essentielle.
- Les coûts des soins de santé des HUG sont supérieurs à ceux observés dans les hôpitaux français de la région.

**Propositions d'amélioration :**

- Organiser des permanences de proximité.
- Veiller à l'équité des droits d'accès.
- Jouer la complémentarité : la technicité doit être centralisée au cœur de l'agglomération et les services de soin moins urgents peuvent être plus « satellisés ».

*Culture, ligne directrice A : construire une politique culturelle commune en partageant des orientations, en coordonnant des initiatives et en mutualisant des moyens.*

**Propositions d'amélioration :**

- Diversifier l'offre culturelle et l'accès à travers la formation scolaire (favoriser les échanges et les pratiques artistiques entre les écoles de l'agglomération).
- Maintenir des valeurs afin d'avoir un socle solide pour se développer et « donner une âme au territoire ». Il faut profiter des langues communes pour favoriser et renforcer l'identité régionale.
- Il faut construire les projets ensemble, et repousser la xénophobie.
- Intégrer les petites communes dans la logique culturelle, et ne pas tout concentrer à Genève.
- Développer un système associatif transfrontalier.



*Théâtre Forum de Meyrin*

- Elargir à l'ensemble de l'agglomération le groupe de concertation culturelle de Genève pour définir des domaines d'intervention avec un « pot commun » pour réaliser des projets.



*Culture, ligne directrice B : développer les équipements culturels de niveau d'agglomération en mutualisant les moyens et en privilégiant les centralités locales bien desservies par les transports publics.*

**Remarques :**

- Il faut aussi veiller à garder les centres culturels de quartier.

**Propositions d'amélioration :**

- Créer un agenda culturel transfrontalier.
- Proposer des aides aux personnes en difficulté pour faciliter l'accès aux lieux de culture.
- Implanter la maison de la Danse sur le territoire français de l'agglomération.
- Promouvoir « Rousseau 2012 » pour en faire un événement d'agglomération.
- Faciliter le passage des artistes aux frontières.
- Créer un festival annuel de rentrée à travers les différents territoires de l'agglomération.

## → Travaux du forum des représentants de la société civile du 14 juin

*Formation, ligne directrice A : construire une offre de formation transfrontalière capable de répondre aux besoins de l'agglomération et accessible à tous suppose de partager des lieux de formation, de disposer d'outils d'information, d'engager des coopérations, de mutualiser des moyens.*

**Remarques :**

- Problèmes de mobilités.

**Propositions d'amélioration :**

- Avoir une approche systémique de soutien, d'orientation et d'offre de formation pour les populations les plus fragiles.
- Renforcer les reconnaissances et équivalences des diplômes : collaborations entre organismes de bilan de compétences et les chambres consulaires.
- Renforcer les formations de services à la personne et leur coordination.
- Créer un fonds commun financés par les organismes et les entreprises français et suisses afin d'encourager l'apprentissage et la formation continue au sein de l'agglomération.

*Formation, ligne directrice B : définir et mettre en œuvre une politique d'accueil des étudiants prioritairement dans des centres urbains bien desservis par les transports publics.*

**Remarques :**

- Admettre que des étudiants puissent habiter sur le territoire français et étudier à Genève.

**Propositions d'amélioration :**

- Déterminer le meilleur potentiel de localisation, proximité des lieux de formation et créer des logements abordables (pour tous les niveaux de formation).
- Créer des logements et cités étudiantes.

*Santé, ligne directrice A : responsabiliser les élus en matière de santé publique à travers les politiques d'aménagement, d'espaces publics et de mobilité de douce.*

**Remarques :**

- Il est essentiel de préserver et d'améliorer la qualité de vie : « lutte contre le bruit ou de production de pollution, éloignement des lieux de travail, qualité du logement... ». Cela renvoie à des politiques de prévention en matière de santé publique.

**Propositions d'amélioration :**

- Développer la prévention notamment auprès des jeunes au sujet de l'hygiène alimentaire, des dépendances...

*Santé, ligne directrice B : créer et afficher un réseau de soins transfrontalier pour faciliter l'accès aux soins de tous les habitants de l'agglomération.*

**Remarques :**

- Un accès partagé paraît nécessaire. Il s'agit de recenser et de tirer partie des différents plateaux techniques à disposition dans l'agglomération. Une analyse comparative des coûts de prise en charge doit permettre d'engager une coopération transfrontalière.
- Prendre en compte le vieillissement.
- Ne pas oublier d'autres soins à considérer : Etablissements médicaux spécialisés (EMS) / Maisons d'accueil pour personnes âgées dépendantes (MAPAD), alcoolisme, drogues, psychiatrie...

**Propositions d'amélioration :**

- Développer les formations communes : aides soignants, infirmières, services à la personne...



Hôpitaux universitaires de Genève (HUG)

*Culture, ligne directrice A : construire une politique culturelle commune en partageant des orientations, en coordonnant des initiatives et en mutualisant des moyens.*

**Remarques :**

- Développer l'offre culturelle et la collaboration : simplification.
- Valoriser la diversité culturelle dans l'agglomération.
- Ne pas oublier le sport et l'opportunité de l'Euro Foot en 2008.

**Propositions d'amélioration :**

- Créer une fête de l'agglomération : musique, théâtre, cuisine, arts plastiques...
- Organiser un festival « tournant » sur toutes les villes de l'agglomération : déplacement du public sur l'ensemble du territoire pour mieux se connaître.
- Créer un passeport culturel transfrontalier.
- Aménagement des programmes (sportifs et culturels) en concertation.
- Travailler auprès des jeunes générations pour leur faire connaître leur espace socio-culturel (appartenance et identité).

*Culture, ligne directrice B : développer les équipements culturels de niveau d'agglomération en mutualisant les moyens et en privilégiant les centralités locales bien desservies par les transports publics.*

**Remarques :**

- Développer d'abord les collaborations, puis réfléchir à l'offre en terme d'équipements (incluant les équipements sportifs et de loisirs).
- Favoriser l'accès à la formation culturelle sur le plan transfrontalier.



AIRE-LA-VILLE ALLINGES AMBILLY ANIERES ANNEMASSE ANTHY-SUR-LEMAN ARBUSIGNY ARCHAMPS ARMOY ARNEX-SUR-NYON ARTHAZ  
PONT-NOTRE-DAME ARZIER-LE-MUIDS AVULLY AVUSY BALLAISON BARDONNEX BASSINS BEAUMONT BEGNINS BELLEGARDE-SUR-VALSERINE  
BELLEVUE BERNEX BILLIAT BOEGE BOGEVE BOGIS-BOSSEY BONNE BONS-EN-CHABLAIS BOREX BOSSEY BURDIGNIN BURSINEL BURSINS BURTI-  
GNY CAROUGE CARTIGNY CELIGNY CERVENS CESSY CHALLEX CHEVRY CHAMPFROMIER CHANCY CHATILLON-EN-MICHAILLE CHAVANNES-DE-BOGIS  
CHAVANNES-DES-BOIS CHENE-EN-SEMINE CHENE-BOUGERIES CHENE-BOURG CHENEX CHENS-SUR-LEMAN CHESEREX CHESSENAZ CHEVRIER  
CHEZERY-FORENS CHOULEX CLARAFOND COINSINS COLLEX-BOSSY COLLONGE-BELLERIVE COLLONGES-SOUS-SALEVE COLLONGES COLOGNY  
COMMUGNY CONFIGNON CONFORT COPPET CORSIER CRANS-PRES-CELIGNY CRANVES-SALES CRASSIER CROZET DARDAGNY DINGY-EN-VUACHE  
DIVONNE-LES-BAINS DOUVAINE DRAILLANT DUILIER DULLY ECHENEVEUX ELOISE ESSERTINES-SUR-ROLLE ETREMBIERES EXCENEVEUX EYSINS FAR-  
GES FEIGERES FERNEY-VOLTAIRE FOUNEX FRANCLENS GAILLARD GENOLIER GENTHOD GEX GILLY GINGINS GIRON GIVRINS GLAND GRAND-SA-  
CONNEX GRENS GRILLY GY HABERE-LULLIN HABERE-POCHE HERMANCE INJOUX-GENISSIAT JONZIER-EPAGNY JUSSY JUVIGNY LA MURAZ LA RIPPE  
LACONNEX LANCRANS LANCY LE LYAUD LE VAUD LEAZ LELEX LOISIN LONGIROD LUCINGES LUINS MACHILLY MARCHISSY MARGENCEL MASSONGY MEINIER MES-  
SERY MEYRIN MIES MIJOUX MONNETIER-MORNEX MONT-SUR-ROLLE MONTANGES NANGY NERNIER NEYDENS NYON ONEX ORCIER ORNEX PERLY-CERTOUX PERON  
PERRIGNIER PERROY PERS-JUSSY PLAGNE PLAN-LES-OUATES POUIGNY PRANGINS PREGNY-CHAMBESY PRESILLY PRESINGE PREVESSIN-MOENS  
PUPLINGE REIGNIER ROLLE RUSSIN SAINT-GERMAIN-SUR-RHONE SAINT-ANDRE-DE-BOEGE SAINT-CERGUE SAINT-CERGUES SAINT-GENIS-POUILLY SAINT-  
GEORGE SAINT-GERMAIN-DE-JOUX SAINT-JEAN-DE-GONVILLE SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS SATIGNY SAUVERNY SAVIGNY SAXEL SCIENTRIER SCIEZ  
SEGNY SERGY SIGNY-AVENEX SORAL SURJOUX TANNAY TARTEGNIN THOIRY THONEX TRELEX TROINEX VALLEIRY VANDŒUVRES VANZY VEIGY-FONCENEX  
VERNIER VERS VERSOIX VERSONNEX VETRAZ-MONTHOUX VEYRIER VICH VILLARD VILLE DE GENEVE VILLE-LA-GRAND VILLES VINZEL VIRY VULBENS YVOIRE

