



LES RENCONTRES DE L'ADEUS



*Réflexions sur l'adaptation de nos espaces de vie aux réalités du 21^e siècle.
Soyez associés !*

4^e Rencontre de l'ADEUS
Strasbourg, le 6 mai 2010

LA DYNAMIQUE TRANSFRONTALIÈRE DE LA MÉTROPOLE FRANCO-VALDO-GENEVOISE

**Le projet urbain comme outil pour penser
la mise en œuvre**

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES



SOMMAIRE

Zoom sur les invités	2
Le mot du Président	3
Le mot de la Directrice	3
Conférence de Robert Borrell	4
Conférence de Nicole Surchat-Vial	7
Table ronde	10
A retenir	12
Petit glossaire	12
Pour en savoir plus	12

ZOOM SUR LES INVITÉS

Robert BORREL, *Président de la Communauté d'agglomération Annemasse Agglo*

Maire d'Annemasse durant plus de 30 ans, il a créé en 2002 l'Association régionale de coopération du Genevois (ARC) –devenue un Syndicat mixte en 2009– pour représenter d'une seule voix la banlieue française dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Il était l'interlocuteur français de Robert Cramer, alors Conseiller d'Etat et ministre du Territoire genevois.

Il œuvre pour le développement et l'articulation de projets de part et d'autre de la frontière autour d'un transport collectif.

Jürgen RAUCH, *Chef de projet du tram transfrontalier Strasbourg-Kehl*

Ancien Chef du service de la Planification à la Ville de Kehl, il a représenté le Maire délégué de Kehl au Bureau de l'ADEUS jusqu'en 2009. Il a été invité à participer à la table-ronde pour faire le lien avec le territoire Strasbourg-Kehl.

Hélène SAUDECERRE, *Paysagiste conseil*

Diplômée de l'Ecole nationale supérieure du Paysage, elle est chargée de cours à l'Ecole d'architecture de Belleville et conseil à la maîtrise d'ouvrage de Voies Navigables de France pour l'aménagement et le montage d'opérations. Son activité est fortement orientée vers l'architecture des territoires, les projets urbains et le développement durable. Elle a participé à l'une des équipes et a été invitée pour faire partager son expérience.

Nicole SURCHAT-VIAL, *Cheffe du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois*

Titulaire d'un diplôme d'architecte de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et d'un doctorat de l'Institut d'architecture de l'Université de Genève, elle a plus de vingt ans d'expérience dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la conduite de projets complexes. Après plusieurs années d'activité en tant qu'architecte indépendante, elle a occupé les postes de responsable du Service de l'urbanisme de la ville de Rolle, de cheffe du Service de l'aménagement du territoire du canton de Vaud, et enfin de directrice d'un bureau d'urbanisme et d'Urbanistes sans frontières, à Genève. Elle a également été chargée de cours à l'Université de Lausanne.

Pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, elle a pensé une nouvelle méthode qu'elle a mis en œuvre avec son équipe dans des délais très courts, pour l'obtention de financements fédéraux.

Homologue français : Frédéric BESSART

Homologue vaudoise : Pascale ROULET-MARIANI

LE MOT DU PRÉSIDENT

VERS UNE VISION MÉTROPOLITAINE TRANSFRONTALIÈRE

Cette Rencontre est au cœur de l'actualité, le jour même où le nouveau GECT¹ de l'Eurodistrict Strasbourg-Kehl vient d'être porté sur les fonds baptismaux. Les projets transfrontaliers font l'objet d'un regain d'attention de la DATAR et la question métropolitaine est au cœur de l'actualité, en raison de sa capacité de meilleure résistance à la crise.

L'Agence travaille sur plusieurs questions liées au développement des territoires, parmi lesquelles une vision globale métropolitaine transfrontalière dont Strasbourg-Kehl serait le cœur. Celle-ci s'étendrait au-delà de la Communauté urbaine de Strasbourg, au nord et au sud, mais aussi à l'est et à l'ouest, avec des projets tels qu'Ecocité, l'Eurodistrict, le SCOTERS², l'Ortenaukreis et Kehl. Nous parlons depuis très longtemps de projets transfrontaliers. Il faut maintenant les nourrir de références pour qu'ils prennent une forme concrète, au-delà du tramway. Nous devons passer à une vitesse supérieure, pour être au rendez-vous des défis actuels.

La précédente Rencontre de l'ADEUS portait sur Bâle, et Christoph Koellreuter, chef du lobby Metrobasel, s'est montré gentiment provocateur en annonçant qu'ils allaient investir un milliard

de Francs suisses, qu'ils seraient la première ville du monde en termes d'architecture d'ici cinq ans, qu'ils allaient retrouver le plein emploi et que les logements nécessaires seraient installés du côté français... –en clair, ce qui valorise du côté suisse, ce qui l'est moins du côté français– et je ne peux réfuter son analyse. Mais c'était une conférence très intéressante sur l'articulation entre une vision économique et des stratégies institutionnelles. Aujourd'hui, nous voici à Genève. Les enjeux sont dans le droit fil des débats précédents et seront suivis d'une Rencontre sur Karlsruhe à l'automne. Chaque approche est différente.

Je remercie le public attentif à nos conférences. Il y a aujourd'hui une véritable envie de comprendre comment se développent nos territoires, comment ils se construisent, voire d'y participer. Nous ouvrons un certain nombre d'ateliers de projet sur des aménagements urbains et sur ce que sera demain l'aménagement de Strasbourg, et nous constatons que la population adhère, vient volontiers aux ateliers, accepte d'être formée pour être en capacité de dialoguer avec les techniciens. C'est un vrai bonheur de pouvoir construire cette relation à la population, qui est extrêmement nécessaire dans nos collectivités.

1. GECT : groupement européen de coopération territoriale. C'est un instrument de coopération mis en place par le Parlement européen et le Conseil de l'Europe en 2006 pour faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale.

2. Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

LE MOT DE LA DIRECTRICE

Je crois que cette question de la concertation est au cœur des modalités d'émergence de projets, aussi sur Genève. De façon intéressante, la question de l'opportunité d'un projet y est séparée de sa faisabilité, mais avec un haut niveau de concertation et de débat. Un autre point à souligner est le travail sur une échelle intermédiaire, en pétales de marguerites –ni quartier, ni commune, ni l'ensemble de l'agglomération, mais aux côtés de ces échelles–, ce qui permet la construction mentale, puis opérationnelle, d'une vision élargie du territoire. L'exemple qui nous est présenté ici nous permettra également de comprendre comment une vision élargie du territoire a émergé dans une métropole transfrontalière ressemblant à la nôtre. Elle concerne à la fois la vision métropolitaine du développement, la méthode adoptée pour la penser et la mise en œuvre.



Anne PONS
Directrice générale de l'ADEUS

Robert HERRMANN
Président de l'ADEUS



CONFÉRENCE DE ROBERT BORREL

Président de la Communauté d'agglomération frontalière Annemasse Agglo

LA GENÈSE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION

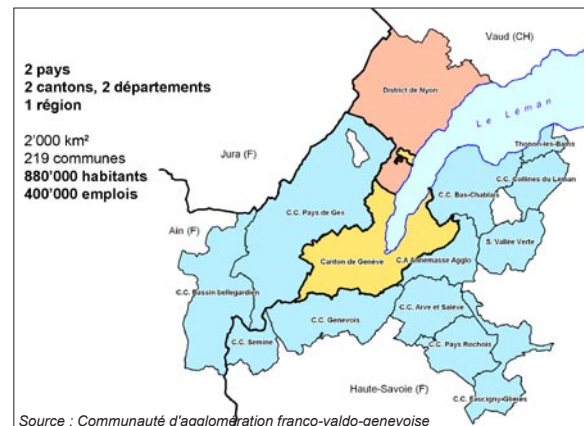
L'intérêt de la démarche du projet d'agglomération franco-valdo-genevois n'est pas dans sa puissance mais dans son originalité. C'est un projet de territoire qui au fil du temps est devenu un projet urbain et qui voudrait même être un projet métropolitain.

Maire d'Annemasse durant plus de 30 ans, Robert Borrel a créé en 2002 l'Association régionale de coopération du Genevois¹ (ARC) pour représenter d'une seule voix la banlieue française dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Toujours sous son impulsion, un Syndicat mixte de 342 000 habitants a été créé en 2009, sous juridiction française. Et le partenaire avec lequel il doit bâtir est un Etat ! La Suisse est une Confédération et les Etats ont de vastes pouvoirs, en particulier en termes d'aménagement.

Le côté français du projet inclut une région, deux départements et de nombreuses communes, et les discussions sont interminables. En face, le canton de Genève est extrêmement organisé, centré autour du Conseil d'Etat et parle d'une seule voix².

« JE SUIS PRÉSIDENT D'EPCI ET J'AI SIGNÉ UN TRAITÉ INTERNATIONAL AVEC UN ETAT INDÉPENDANT, QUI PLUS EST EN SUISSE, HORS D'EUROPE. MAIS CELA MARCHE... »

Le périmètre politique de l'agglomération franco-valdo-genevoise



Le périmètre politique depuis décembre 2008.

Le périmètre politique de l'agglomération franco-valdo-genevoise inclut deux pays, deux cantons, deux départements et une région. En Suisse : le canton de Genève, le district de Nyon dans le canton de Vaud. En France : l'Ain et la Haute-Savoie, et la région Rhône-Alpes.

En 2005, ces partenaires se sont engagés dans l'élaboration d'un Projet d'agglomération, créé le 5 décembre 2007. En juin 2008, le périmètre s'est élargi à la Communauté de communes Faucigny-Glières et à la ville de Thonon.

Suisse : superficie 41 km², 7 500 000 hab.
France : superficie 44 km², 6 000 000 hab.

Le franco-valdo-genevois est la seule conurbation importante entre Bâle-Berne-Zurich en Suisse et Lyon-Grenoble-Saint-Etienne en France. Né de démarches transfrontalières engagées il y a plus de 30 ans, le projet répond à la volonté de créer un échelon de gouvernance à la mesure des solidarités qui unissent les territoires.

1. Ville d'Annemasse : 30 000 habitants ; agglomération annemassienne : 80 000 habitants.
2. En Suisse, les communes n'ont pas de délégation d'urbanisme, seulement un avis à exprimer au Conseil d'Etat.

LA 8^e COMMISSION

Un accord de soutien de la Suisse à la France, qui loge les travailleurs genevois, a été signé en 1973. Le Comité régional franco-genevois (CRFG)³ a été créé, comptant sept commissions de travail. Cependant, leur action est restée au niveau d'échanges diplomatiques. Pendant ce temps, la population affluait. La courbe de croissance est toujours aux environs de 2 %, ce qui est énorme. Les gens s'installent en France, où les terrains sont moins chers, travaillent en Suisse, où les salaires sont supérieurs. Les écarts de fortune dont John Ford disait qu'ils ne devaient pas dépasser une fourchette de 1 à 30 à moins d'une révolution, sont ici de 1 à 100. Pour gérer la situation, les élus locaux français ont initié une 8^e Commission, également placée sous la direction du CRFG, mais avec un rôle très différent. C'est là que M^{me} Surchat-Vial et son équipe travaillent, et il s'y est passé plus de choses en 3-4 ans que durant les quarante années précédentes.

AU CŒUR DU PROJET : UN TRAIN TRANSFRONTALIER

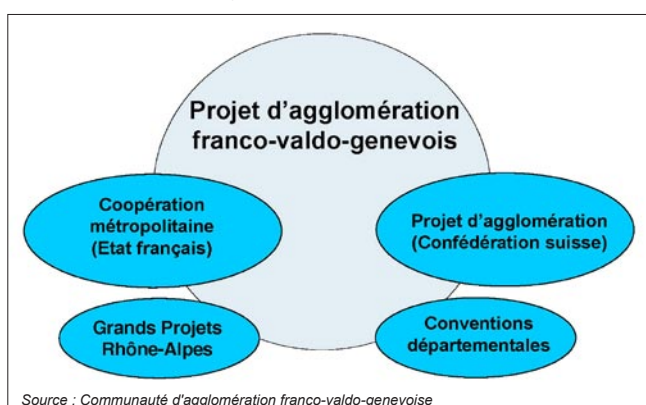
Genève a longtemps profité de la proximité de la frontière pour ne pas développer ses transports en commun, retenant ainsi les diplômés et les emplois à forte valeur ajoutée. Pour créer un nouvel équilibre, le projet d'agglomération s'appuie sur le train Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) qui relie les gares de Genève et d'Annemasse en 5 km, au lieu de 80 km auparavant par le détour de Bellegarde. Il est complété par des trams et la circulation est aujourd'hui celle d'une métropole : 500 000 personnes traversent la frontière chaque jour, dont la moitié va travailler à Genève.

Mais le projet d'agglomération va bien au-delà d'une stratégie de rattrapage des transports collectifs : il vise une métropole dont les territoires sont solidaires. Ainsi, encore récemment, si une infirmière gagnait 1 x en France, elle pouvait avoir 2,5 x à 3 x en Suisse. Son choix était vite fait, même si la France l'avait formée. Pour changer

3. Le CRFG est dirigé par une commission mixte consultative co-présidée par les ministères des Affaires étrangères des deux pays, et un comité plénier co-présidé par le Président de la région Rhône-Alpes et le Conseiller d'Etat genevois.

la donne, la seule issue était de se regrouper dans une intercommunalité permettant de mieux gérer la mobilité, de mieux répartir les constructions de logements et la localisation des emplois, de maîtriser l'étalement urbain, les impacts sur l'environnement et les services à la population.

4 approches pour un Projet



Le financement du projet

Le projet d'agglomération est le fruit de quatre approches : la politique des agglomérations de la Confédération suisse (2001), l'appel à coopération métropolitaine de l'Etat français (2003), les conventions départementales et le label « Grands projets » de la région Rhône-Alpes obtenu par l'agglomération franco-valdo-genevoise. Dans les faits, le projet est essentiellement porté par deux co-financeurs, la région Rhône-Alpes et la Suisse.

Le Fonds d'infrastructure de Berne a également investi côté français une partie des 3,5 milliards réservés aux projets d'agglomération suisses.

Les financements fédéraux sont principalement affectés aux transports publics. Une candidature est possible tous les quatre ans sur la base d'un projet d'agglomération complet et intégré. La demande de financement pour la tranche B nécessite un deuxième schéma d'agglomération, rassemblant tous les travaux des PACA* en un plan de synthèse sous forme de lignes directrices. En parallèle, des études thématiques l'alimenteront sur la logistique, les corridors biologiques, les grands équipements, le paysage, la politique des pôles de développement économique, etc.

* Périmètres d'aménagement concertés de l'agglomération.

« J'AI LU AVEC BEAUCOUP D'INTÉRÊT VOTRE BROCHURE SUR STRASBOURG ET JE ME SUIS DIT "ILS ONT VU QUE L'ETAT LEUR A FAIT DES AVANCES POUR FAIRE UNE MÉTROPOLE ET ILS SE SONT ENGAGÉS AVEC ENTHOUSIASME, POUR S'APERCEVOIR APRÈS QU'IL N'Y AVAIT PAS UN SOU..." NOUS AUSSI!»

UN PROJET SUR TRENTE ANS

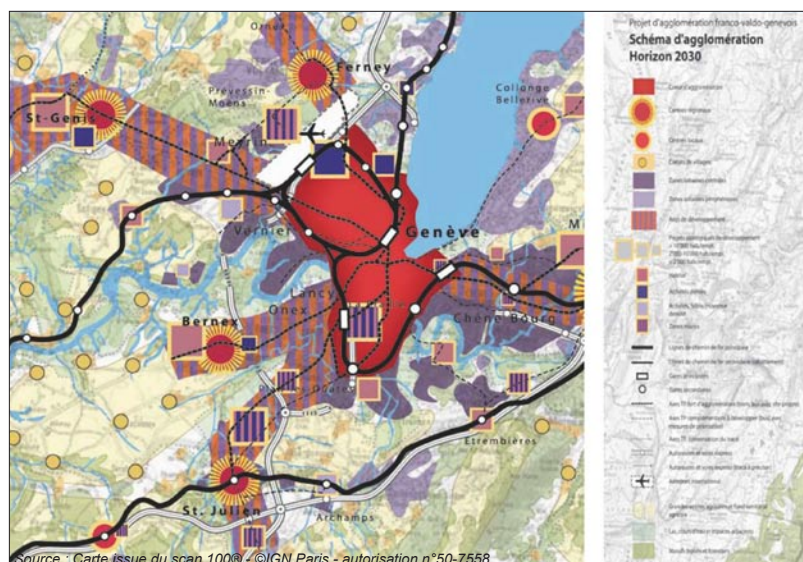
Le projet d'agglomération signé le 5 décembre 2007 est décliné en phases, sur trente ans. La Suisse a accordé des crédits pour l'urbanisation, la mobilité et l'environnement. La France a soumis son accord au rajout de politiques de service : formation, social, santé, culture, économie, agriculture, logement, environnement, mobilité, et une certaine vision de l'urbanisme visant à pouvoir accueillir plus de monde dans un espace limité, donc à économiser le terrain.

L'exemple du logement est parlant dans cette terre d'immigration naturelle : en cas de prospérité les gens viennent en profiter, et en cas de crise ils viennent aussi car elle est moindre qu'ailleurs. Le plan prévoit que sur 200 000 personnes supplémentaires attendues les trente prochaines années, 100 000 seraient logées en France et 100 000 à Genève. Sur 100 000 emplois de plus attendus, 70 % iraient à Genève et 30 % en France –dont, avec l'accord des Genevois, des entreprises à forte valeur ajoutée. Les associations mondiales qui font la réputation de Genève traverseront la frontière.

L'objectif est une agglomération compacte, multipolaire et verte, avec une définition très précise de centres régionaux, de centralités locales, de projets spécifiques d'habitat dense et de zones mixtes, de part et d'autre de la frontière. Rhône-Alpes est l'un des six territoires français devant bénéficier d'une Directive territoriale d'aménagement (DAT).

Ce territoire a mille atouts attendant d'être exploités, à l'instar de Strasbourg-Kehl. Il est possible de mobiliser les institutions quand la volonté est là. Le mot de la fin est laissé à Michel Delebarre : « Avant, les frontières étaient des extrémités du monde, aujourd'hui elles deviennent le centre des activités. »

Le schéma d'agglomération n° 1



Le schéma d'agglomération est devenu la référence pour les SCOT



CONFÉRENCE DE NICOLE SURCHAT-VIAL

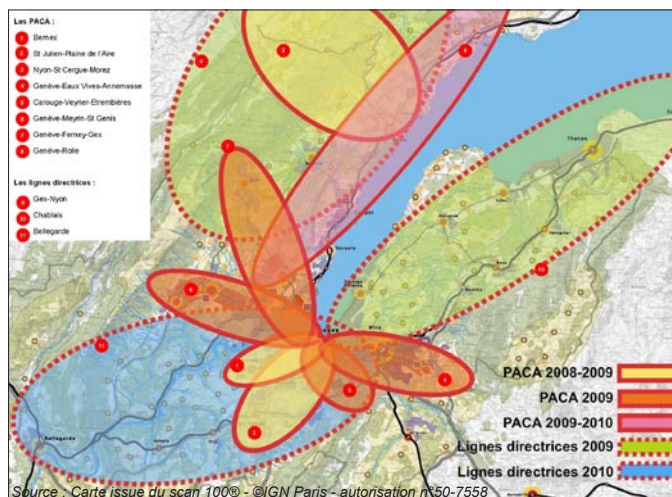
Cheffe du projet d'agglomération franco-valdo-genevois

UNE DEMARCHE ORIGINALE

UNE MISE EN ŒUVRE ACCÉLÉRÉE

La cadence de l'équipe a été très soutenue car la signature de la charte d'aménagement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, en 2007, était décisive pour obtenir des financements. En 2008, le projet a été repris pour zoomer davantage et élargir la participation. Des objectifs quantitatifs ont été définis par commune et par axe de développement, le long de lignes ferroviaires ou de tramway. Pour tester la capacité du territoire, huit « périmètres d'aménagement coordonné de l'agglomération » (PACA) ont été définis. Cette échelle intermédiaire permet une dynamique d'acteurs plus ouverte que la commune.

Les 8 périmètres d'aménagement coordonné de l'agglomération



UNE NOUVELLE MÉTHODE

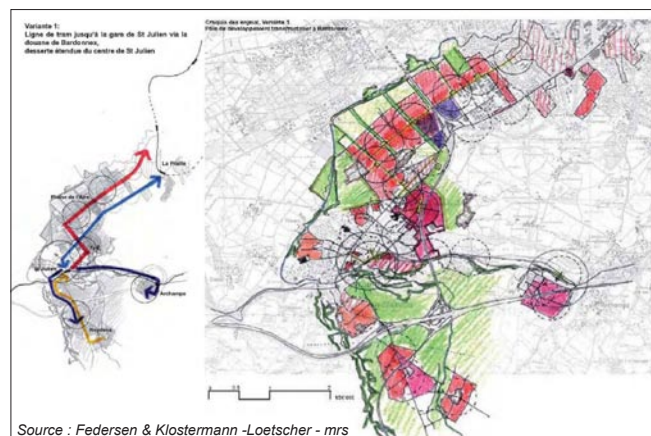
Le projet de territoire de 2007 a été testé au travers de huit cahiers des charges qui ont servi de support à la mise en œuvre. Chacun était piloté par un collège paritaire d'élus et d'experts, ce qui a fait monter les niveaux d'expertise et de débat.

« DES ÉTUDES-TESTS ONT ÉTÉ PILOTÉES PAR UN COLLÈGE DE DIX ÉLUS ET ONZE EXPERTS. SA COMPOSITION CODIFIÉE A FAIT MONTER LE NIVEAU D'EXPERTISE. »

Pour chaque périmètre, le collège a lancé un appel d'offres sur le marché public international. Trois équipes ont été sélectionnées et ont rendu chacune un projet en deux phases. Au terme de chaque phase, tous les projets ont été présentés et débattus avec les élus et experts du collège, puis dès le lendemain en table ronde avec les élus des territoires concernés, mais aussi les associations représentant la société civile.

Ces propositions n'ayant pas encore été validées par les maires ou les cantons, des options encore ouvertes et l'existence de plusieurs scénarios ont permis des débats très riches. Les comptes rendus ont été remontés au collège, qui a pu sur cette base réorienter les travaux des équipes pour les trois mois suivants. Ces « chambres à idées » des projets ont ainsi donné des impulsions permettant des tests sur le territoire.

Illustration des enjeux : croquis n° 1



Un cahier des charges avec des mots mais aussi des illustrations.

Un urbaniste a accompagné l'ensemble des travaux et a produit un rapport, adressé à l'autorité compétente sous forme de recommandations – puisqu'il n'est pas possible de les traduire directement dans un SCoT ou un plan directeur cantonal.

Cette méthode a permis d'aboutir à plusieurs consensus, mais beaucoup de points sont restés ouverts car le territoire est vaste et le temps était court. Une nouvelle étape a alors été introduite : la réalisation d'un plan de synthèse, sorte de schéma directeur intégrant également les options des études antérieures.

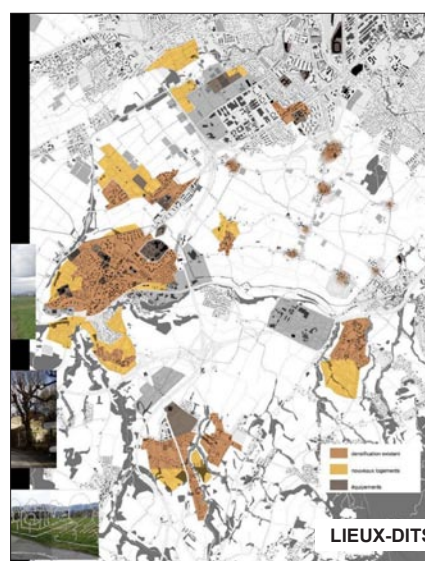
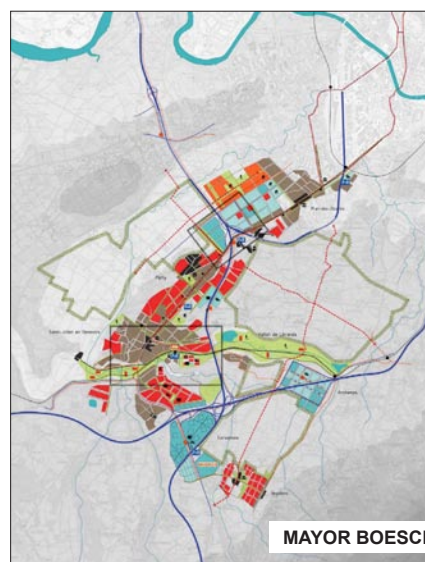
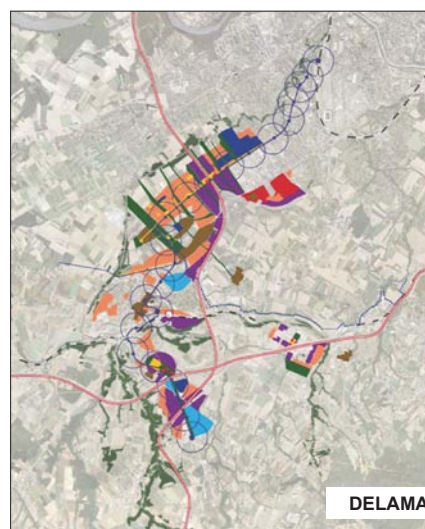
« LA CARTOGRAPHIE EST EXTRÊMEMENT COMPLÈTE ET PRÉCISE – CE QUI N'EST PAS DANS LA CULTURE FRANÇAISE. »

DE L'ÉTUDE-TEST AU PLAN DE SYNTHÈSE

La base de travail était le Schéma d'agglomération 2030, comprenant les systèmes de transport, les pôles régionaux et les espaces agricoles. Les trois bureaux d'études ont été missionnés sur un projet urbain croisant les trois strates de l'urbanisation : le logement, l'environnement et la mobilité. Chaque axe avait des objectifs quantitatifs d'emplois et d'habitants. Au préalable, des tests de faisabilité ont été réalisés, avec des esquisses très rapides à la main de différents tracés de tram, d'options de diffusion de l'urbanisation et de densité, très utiles pour rédiger le cahier des charges. Ainsi, des options très contrastées ont été obtenues, qui ont permis le débat sur des options de ville linéaire, de zones compactes ou de développement perpendiculaire par polarités.

Dans son rapport final, le collège a fait des choix très clairs, qui ont été traduits dans une carte de synthèse très précise – ce qui n'est pas dans la culture française. Pour chaque périmètre, les différents potentiels sont quantifiés. Un zoom permet de voir avec précision la trame verte, les zones de renouvellement urbain, l'hydrographie, les principaux lieux d'interface, les parkings-relais, etc. Une symbolique plus schématique est actuellement à l'étude. Ce programme d'action sera proposé aux communautés de communes du genevois et au canton de Genève en vue de traduire ces options dans leurs documents réglementaires.

Trois équipes ont rendu un projet



Sources : Communauté d'agglomération franco-valdo-genevoise

ZOOM SUR DES CAS CONCRETS

> La question du logement à Genève

L'objectif était d'arriver à une localisation très précise et quantifiée pour démontrer que la ville a cette capacité d'accueil. Les projets proposés ont également été négociés avec les communes genevoises, quoique la compétence en urbanisme soit à l'échelle du canton. Le travail a aussi porté sur le renouvellement d'espaces économiques avec des cohabitations logement, et sur le renouvellement de tissus pavillonnaires. Ces options ont été traduites en dessins et elles ont suscité beaucoup de réactions.

Pour professionnaliser le management du projet urbain, l'équipe a travaillé avec des acteurs privés et publics, français et suisses, et déterminé des leviers –tels que le foncier.

« NOTRE SOUHAIT EST D'INVENTER DES QUARTIERS TRANSFRONTALIERS »

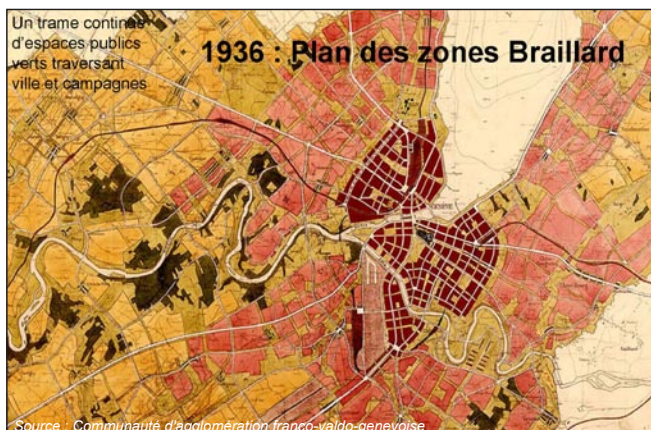
> Une politique de service

Dans le cadre de la politique de développement économique, un inventaire de l'offre de sites a été réalisé et cartographié, en intégrant une estimation des besoins concrets par type d'entreprise et par critère : accès aux transports publics, à l'autoroute, à l'aéroport, coût du m² de plancher que l'entreprise est prête à payer, etc. Cela a permis de réaliser des scénarios à intégrer dans le plan de synthèse, pour pouvoir proposer les bonnes entreprises au bon endroit.

> Le projet agricole d'agglomération

La consommation de terres agricoles sera de 50 km² si rien n'est fait, ou de 25 km² si le projet agricole d'agglomération est mis en oeuvre.

1936 : Plan des zones Braillard



« LES AGRICULTEURS DEVIENNENT DES PARTENAIRES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, CAR IL PERMET DE PRÉSERVER LEUR OUTIL DE TRAVAIL. »

L'équipe a acquis à sa cause les milieux agricoles, qui ont compris qu'ils avaient intérêt à laisser construire, mais de manière dense et dans toute l'agglomération, en France et en Suisse, pour préserver leur outil de travail. Les travaux ont également porté sur un cofinancement des structures agricoles, sur des réseaux agro-environnementaux qui permettront de canaliser les promeneurs urbains, sur les circuits courts d'agriculture, etc.

DES THÉMATIQUES TRANSVERSALES

> Les espaces publics

Les espaces publics sont parfois austères, et ce dans les deux pays. Il s'agit de donner une impulsion pour les améliorer, par exemple en faisant passer les voitures dessous, en créant des lieux d'échange et des espaces publics à cheval sur la frontière...

> Les transports publics

En 1925, tout le système de tramways a été démonté. Aujourd'hui, cette armature se reconstruit, en connexion avec la gare. La gare d'Annemasse a un potentiel de développement extraordinaire et sera la deuxième gare TGV de l'agglomération, à 20 mn du centre de Genève et à 25 mn de l'aéroport.

> Les franges de la ville

Pour améliorer la cohabitation entre la ville et les espaces ouverts, une voie verte permettrait de limiter l'urbanisation et de maintenir les espaces agricoles comme outil de travail et lieu de production de l'alimentation. Genève possède une tradition d'insertion du paysage depuis le plan orthogonal de 1936 de Braillard¹, qui comporte un maillage de voiries principales et secondaires, des centralités, des ouvertures avec des points de vue préservés. Plusieurs équipes se sont inspirées de cette école, qui peut s'appliquer aux pôles régionaux et donner du sens à la trame urbaine par quelques rajouts.

1. Maurice Braillard, architecte urbaniste, Conseiller d'État, il suscite en 1935 à Genève le premier plan directeur de Suisse.

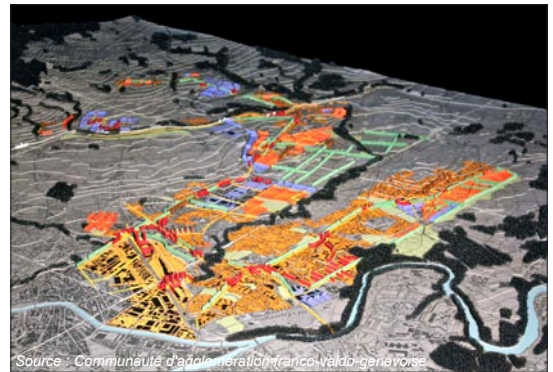
TABLE RONDE



Robert BORREL

Président de la
Communauté
d'agglomération
frontalière Annemasse
Agglo

« L'adhésion au projet, c'est comme la cuisine : on fait cuire longtemps, et à un moment c'est bon. Les gens avaient vaguement l'impression que cela n'allait pas, mais il a fallu qu'à un certain moment les mécontentements se cristallisent, et le foncier qui a fait office de déclencheur. Nous sommes dans une région étroite, avec une hydrographie très compliquée et beaucoup de pentes, les zones constructibles rares. La population augmente et il faut soit construire dans la montagne, soit densifier. Et ce mot fait peur, il faut expliquer.



Source : Communauté d'agglomération franco-valdo-genevoise

Un projet en maquette

Nous avons fait le maximum pour faire participer la société civile, mais c'est toujours la même centaine de braves qui est là. Il y a une différence de culture entre Genève et la France, les Suisses ont un droit de recours, ils ont l'habitude de critiquer a posteriori. Ils laissent partir les élus puis les flinguent à la sortie. En France, nous faisons la concertation en amont. L'un des effets positifs de la collaboration est que nous avons appris à la faire au début, au milieu et à la fin. Nous faisons tout notre possible, mais ceux qui se déplacent représentent 0,1 % de la population, c'est le même chiffre partout.

L'équipe compte sept personnes à Genève, trois en France et deux assistantes. Ce poste pèse peu dans le budget (hors consultations externes très nombreuses). L'Europe nous a soutenus comme un laboratoire. Par contre, les investissements sont importants –un tram coûte de 80 à 100 M€– et nous ne pourrions multiplier les grands projets, il faudra étaler dans le temps. Pour chaque opération, nous établissons une fiche de projet et un plan de financement spécifique, selon l'intérêt des participants. Cela évite les pièges des juridictions dans différents pays. Il n'y a pas de règle commune car la Suisse n'est pas dans l'Europe. Mais on ne peut repousser indéfiniment, et sur la première tranche nous devons aboutir en 2014. »

« IL FAUDRAIT APPRENDRE AUX SUISSES À DIRE DE TEMPS EN TEMPS "OUI" ET APPRENDRE AUX FRANÇAIS À DIRE DE TEMPS EN TEMPS "NON". »

Robert Cramer, Conseiller d'Etat en 2007

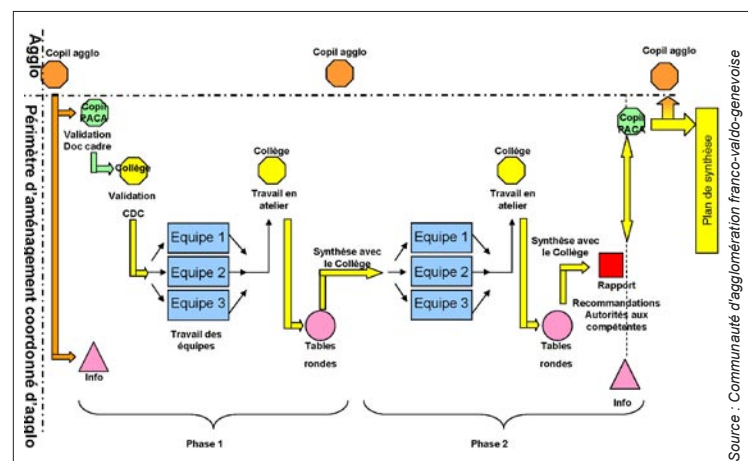


Nicole SURCHAT-VIAL

Cheffe du projet
d'agglomération
franco-valdo-genevois

« La concertation : chaque fois que nous avons une proposition des trois équipes, nous les avons ouvertes sous forme de tables rondes ouvertes aux associations, à la population et aux élus. A la fin des deux phases d'études-tests, nous avons informé le public par des expositions, le site internet, des documents mis à disposition, et aujourd'hui nous rencontrons la population tous les six mois.

La méthodologie des tables-rondes : nous avons invité 500 élus pour participer aux binômes des PACA, dont environ 200 ont participé. Nous avons organisé des groupes de 10 à 15 personnes et mis sur la table les trois propositions des bureaux d'études et un questionnaire. Les bureaux d'études ont présenté leurs propositions et les équipes passaient pour récolter les réponses au questionnaire. Au total, une dizaine de PACA -périmètres d'aménagement coordonné de l'agglomération- ont été formulés et 24 équipes ont travaillé simultanément. »



Déroulement type de l'étude test

Source : Communauté d'agglomération franco-valdo-genevoise



Jürgen RAUCH

Mission tram
transfrontalier

« C'est Strasbourg qui mène la danse, car c'est le tram de Strasbourg qui vient à Kehl et non l'inverse. L'avant-projet doit être terminé fin 2010 et les procédures juridiques en 2011. La construction doit démarrer fin 2011. Ce délai est très court, mais une grande partie des aides financières de l'Etat français est liée à ce calendrier.

Aujourd'hui, les freins peuvent être des problèmes que nous n'avions pas imaginés, tels un pont sur le Rhin plus complexe que prévu : le fleuve est large de 250 m et augmente le coût du tram de 20 à 25 millions d'euros.

En comparaison avec le Projet d'agglomération de Genève, notre projet est très concret. Nous savons ce que nous voulons faire et comment le faire. Un groupe de travail propose des solutions à un comité politique, qui valide avant la consultation publique. Nous avons trouvé un accord sur le partage des coûts et chaque partenaire va chercher des cofinanciers dans son pays. Nous bénéficions de l'expérience de la passerelle Mimram pour le Jardin des Deux Rives, inauguré en 2004.

Entre Strasbourg et Kehl, il y a des différences de culture et de langue. Les désaccords devront être résolus en temps réel. Mais nous avons une vraie culture de la volonté. Nous voulons réussir et c'est l'essentiel. »

La passerelle Mimram



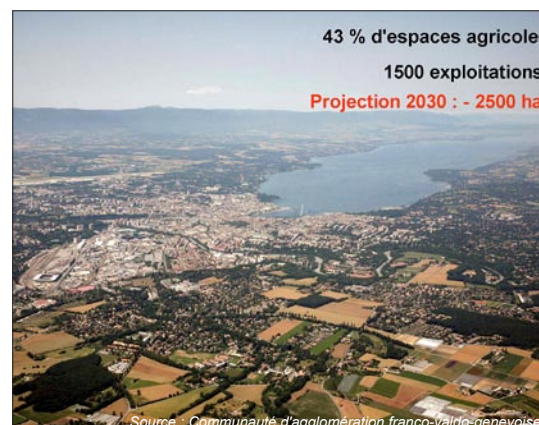
Hélène SAUDERCERRE

Paysagiste, membre
de l'une des équipes

« La culture commune est aussi à construire à l'échelle du projet. Il faut s'entendre entre spécialistes qui ont des langages différents : mobilité, urbanisme, programmation, économie, logement et paysage. La boîte à outils que vous nous avez donnée nous a permis de travailler vite : l'Atlas genevois et la superposition du cadastre actuel sur le cadastre napoléonien, qui nous a permis d'analyser ce qui a disparu, ce qui a persisté et ce qui s'est transformé mais dont il reste des traces...

La culture de projet se construit pendant les tables-rondes, devant le comité d'experts et d'élus. Assez vite, les équipes n'étaient plus en concurrence grâce au travail de synthèse et de restitution, qui situait nos idées et sur quelle piste chacun était attendu. Ensuite vient la sanction du réel, en allant devant la société civile il faut intégrer les représentations symboliques et la dimension sociale. C'est là qu'il faut construire une sémantique et de la pédagogie.

Sur la façon de travailler des équipes, l'exemple de l'agriculture est éloquent. Nous avons trois entrées très différentes : la compensation (vers une autre agriculture tenable), le travail sur les lisières pour caractériser chaque campagne, et la question des mises en réseau et des façons de cultiver. L'idée est de construire une problématique et que l'on n'a pas forcément la réponse tout de suite. »



A RETENIR...

Ce qui a fait la différence, c'était ces personnes-là à ce moment-là, un binôme élu + technicien qui a fonctionné.

La composition paritaire des collègues entre élus et techniciens a fait grimper le niveau d'expertise.

La société civile nous en dira toujours beaucoup moins qu'un ensemble d'élus et de techniciens.

Tous les projets ont été débattus en table ronde élargie, avant validation par les institutions. Des options encore ouvertes et l'existence de plusieurs scénarios ont ainsi permis des débats très riches.

Le marché a des effets terribles et nous avons compris que si nous ne faisons pas quelque chose d'administré, il nous mènera au pire de ce que l'on peut attendre.

Les agriculteurs ont longtemps hésité entre produire ou vendre leurs terrains. Nous avons poussé dans le sens d'une prise de conscience : ne confondez pas agriculture avec espace de loisirs urbains.

Il est possible de mobiliser les institutions lorsque la volonté est là.

POUR EN SAVOIR PLUS

La dynamique transfrontalière de l'agglomération franco-valdo-genevoise : le powerpoint est en ligne sur : www.adeus.org

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise est consultable sur : www.projet-agglo.org

La Charte d'engagement du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise est téléchargeable : www.crfginfo.org/rubrique.php3?id_rubrique=29

PETIT GLOSSAIRE

DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

Metrobasel : communauté d'intérêts d'entreprises, d'institutions et de la société civile qui concerne surtout le secteur suisse de l'agglomération bâloise

PACA : périmètre d'aménagement coordonné de l'agglomération

Écociété Strasbourg : association pour la démocratie participative. Cf. www.ecocitestrasbourg.org

Depuis 2009, l'ADEUS tient des rencontres-débats qui ouvrent des perspectives sur la ville, notamment pour permettre d'adapter nos espaces de vie aux réalités du 21^e siècle. Elles sont organisées à destination des partenaires de l'Agence, mais elles sont ouvertes à tout public dans la limite des places disponibles.

Le cycle de Rencontres 2010 est consacré aux stratégies métropolitaines transfrontalières : Bâle, Genève et Karlsruhe.

Animation de cette Rencontre : Didier BONNET, journaliste



L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

9 rue brûlée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex / Tél : 03 88 21 49 00 - fax : 03 88 75 79 42 / adeus@adeus.org - www.adeus.org

Directrice de la publication : Anne Pons - **Rédaction** : Cathie Allmendinger - **Photos** : Jean Isenmann, ADEUS

Équipe projet : Cathie Allmendinger, Nicole Crucy, Jean Isenmann, Youssef Katiri, Yann Locoge, Sophie Monnin, Virginie Muzart, Anne Pons, Nicolas Prachazal, Pierre Reibel, Amina Thou

Tirage : 1000 ex - N° ISSN : 2110-5782

Octobre 2010 @ ADEUS

Les actualités,
événements
et publications
de l'ADEUS
sont en ligne sur :
www.adeus.org