



# Conseil lémanique pour l'environnement

le CLE, fondé en 1989, regroupe plus de 80000 adhérents dans l'Ain, à Genève, en Haute-Savoie, en Valais et dans le Pays de Vaud.



## ACPAT

Association chablaisienne pour l'aménagement et les transports  
Haute-Savoie



Amis de la Terre  
Haute Savoie



## AGENA

Association gessienne de protection de la nature  
Ain



Association Transports et Environnement  
Genève, Valais, Vaud



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
Rhône-Alpes



Fédération Rhône-Alpes de Protection de la nature  
Ain, Haute Savoie



Pro Natura  
Genève, Valais, Vaud



Fonds mondial pour la nature  
Genève, Valais, Vaud

Membre associé:  
**GENESIS**  
Genevois 74

*Projet d'agglomération franco-valdo-genevois*

## *Livre vert de la CEST et du CLE*

11 juin 2007



## Coordination économique et sociale transfrontalière Ain - Genève - Haute Savoie



Association Savoie - Mont-Blanc  
Economie et Solidarité  
Haute-Savoie



Association Transports et Environnement  
Genève



Unions départementales de la Confédération Française Démocratique du Travail  
Ain et Haute Savoie



MPF Mouvement Populaire des Familles  
Genève



Université populaire de Haute Savoie



Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs  
Genève

**CLE - CEST**

18, rue de Montbrillant CH-1201 GENEVE

☎ (0)22 777.1002 Courriel: conseil@ate.ch

adresse pour ce dossier:

## Table des matières

### Points forts (résumé)

#### 1. Gouvernance

#### 2. Urbanisation

- 2.1. Equilibre territorial
- 2.2. Aménagement du territoire
- 2.3. Logement

#### 3. Economie et Social

- 3.1. Services publics
- 3.2. Formation
- 3.3. Santé
- 3.4. Culture

#### 4. Mobilité

- 4.1. Mobilité douce
- 4.2. Transports publics
- 4.3. Mobilité individuelle motorisée
- 4.4. Mobilité durable

#### 5. Environnement

#### 6. L'agglomération dans son environnement (relations avec les territoires limitrophes)

#### 7. Proposition sur les taux de financement

Annexe 1: Tableau récapitulatif des infrastructures, avec coûts

Annexe 2: Le tram-train de Genève-Sud

### La prise de position de la CEST et du CLE concerne

- Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois (Suisse)
- Le projet de métropolisation (France)
- Les grands projets de la Région (Rhône-Alpes)

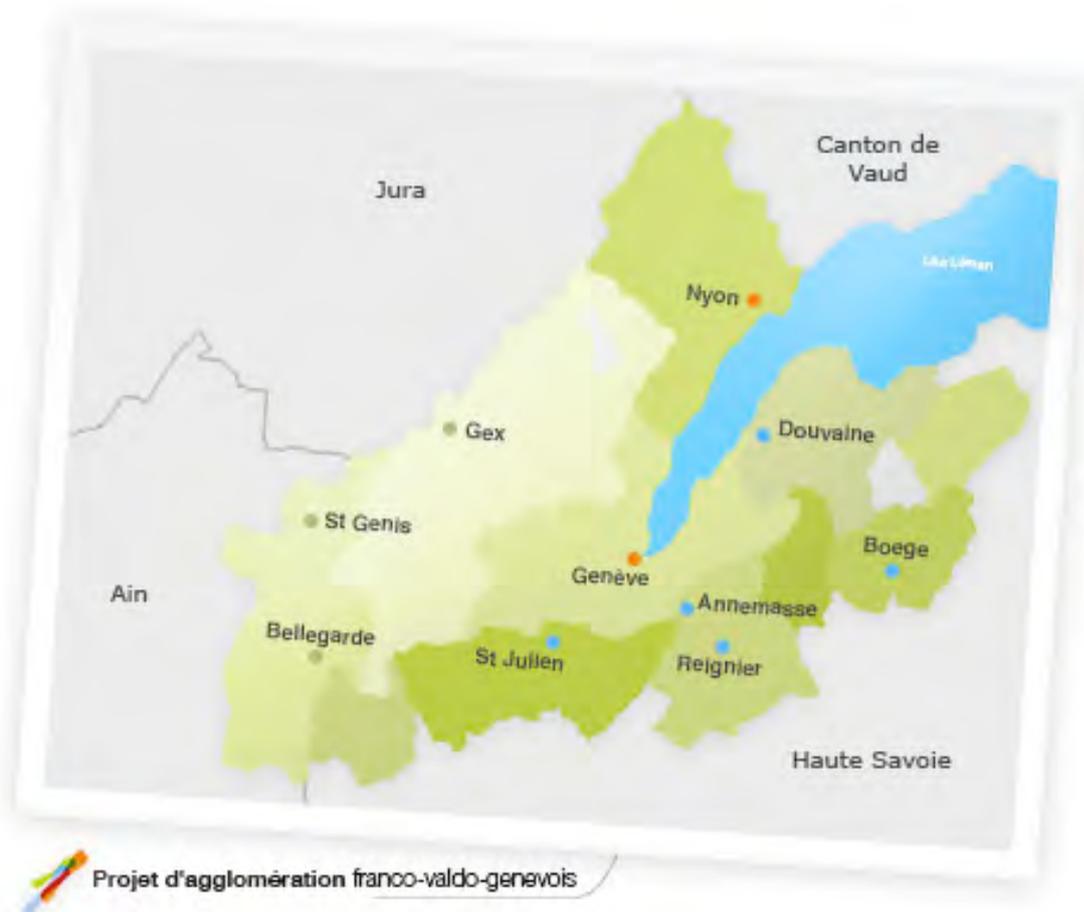
## Points forts (résumé)

### Non à une région à deux vitesses Oui au développement durable de l'agglomération

La CEST et le CLE s'engagent pour que le [projet d'agglomération franco-valdo-genevois](#) améliore la qualité de vie de la population et favorise la cohésion sociale. On en est loin: de plus en plus, on voit se constituer **une société à deux vitesses**. Cette constatation concerne les deux côtés de la frontière. Elle recouvre l'économie et l'emploi, mais aussi le logement, la formation, la culture, l'environnement et la santé.

Le contexte actuel ressemble à une fuite en avant: accroissement des inégalités, gaspillage des ressources naturelles, prévisions de +100'000 emplois et +200'000 habitants... Il est donc nécessaire de modifier les logiques économiques, pour assurer des emplois accessibles non seulement aux travailleurs très compétitifs, mais aussi aux personnes moins qualifiées. Dans le contexte de **développement durable** que nous appelons de nos vœux, il est indispensable que l'économie soit mise au service de la population.

Le projet d'agglomération que nous revendiquons concilie vitalité économique avec équité sociale et défense de l'environnement. Ceci implique qu'un état des lieux soit établi sous ces différents angles afin d'en tirer un diagnostic et des objectifs stratégiques (la société 2000 watts en serait un). Parmi les buts principaux du projet, on devra trouver **le renforcement de la cohésion sociale** et la lutte contre la précarité et l'exclusion. Il est également indispensable de **mettre un terme au mitage du territoire**, afin de garantir des espaces viables à long terme pour l'homme et pour la nature. A condition de s'en donner les moyens, un développement urbain durable – relativement dense, mais avec moins de nuisances – est tout à fait compatible avec la sauvegarde de la biodiversité. C'est le principe des **éco-quartiers** (label WWF-OPL) qui devra devenir une priorité au niveau de l'agglomération.



Afin de réaliser les objectifs de développement durable, il faudra privilégier **l'écomobilité** (transports publics et mobilité douce). Nous ne souhaitons pas de routes nouvelles dans l'agglomération et proposons un **moratoire routier**. Nous souhaitons que les autorités locales présentent un plan de déplacement régional, prévoyant un **report modal** sur des modes respectueux de l'environnement. Pour limiter la demande en transports, il est par ailleurs indispensable de rapprocher les lieux de résidence des lieux de travail, et vice versa.

La population doit être non seulement informée régulièrement, mais impliquée dans le processus lui-même. Ainsi, la **démocratie participative** – qui reste à inventer à l'échelle de l'agglomération – devra se situer au cœur du projet. Le comité régional franco-genevois (CRFG) pourrait jouer ce rôle, mais seulement s'il est réformé pour s'ouvrir à la population civile. L'adhésion des associations au projet d'agglomération dépend de la manière dont le projet prend en compte les préoccupations de la population – des deux côtés de la frontière – et sur la conformité du projet vis-à-vis des objectifs du développement durable. A ce titre, nous attendons que soient fixés, dans chacun des domaines, **des objectifs avec des indicateurs** (pour les émissions de CO<sub>2</sub>, la quantité de réduction par échelle de temps). L'impact des actions et des infrastructures envisagées doit être évalué d'après ces objectifs.

### Priorités du fonds d'infrastructures (CH)

**1. Nouvel axe lourd de transports publics : tram-train de Genève Sud** reliant Bellegarde (01) à Gland (VD) via St Julien (74) - Lancy-Bachet (GE) et Cornavin, avec la mise en place de P+R / P+B le long du parcours.

**Un axe ferroviaire « économique » pour le sud-ouest de l'agglomération.**

**2. Étendre le réseau de trams**

- TCMC – Tram Cornavin-Meyrin-CERN -> St Genis (01)
- TCOB - Tram Cornavin-ONEX-Bernex -> Bernex-Ouest (GE)
- Ferney – Tram Cornavin-Nations -> Gd Saconnex (GE) – Ferney-Voltaire (01)

**3. Nyon-St-Cergue (VD) :** doubler la ligne ponctuellement afin de pouvoir assurer la cadence au quart d'heure et donc devenir un train-tram dans l'agglomération nyonnaise

**4. Shunt d'Ambilly (74):** indispensable pour relier la vallée de l'Arve à Genève

**5. Développer la mobilité douce** à l'échelle régionale

**6. Inclure la sécurité routière,** notamment pour des raisons de santé publique, dans la démarche régionale, avec le financement par l'Agglo **de zones 30** communales

## 1. Gouvernance

La démocratie doit être au cœur du projet d'agglomération. Au-delà de l'échéance du 31 décembre 2007, il faut mettre en place une [gouvernance participative](#) associant élus et société civile, qui garantisse la citoyenneté pour tous dans une démarche de démocratie locale. Le schéma adopté par le bureau du Comité régional franco-genevois ([CRFG](#)) en janvier 2007 est insuffisant à ce sujet.

Déjà en 2002, la CEST, le [CLE](#) et la CGAS (Communauté genevoise d'action syndicale) avaient formulé des propositions pour remédier au déficit démocratique dans le fonctionnement du CRFG. Il est notamment nécessaire d'améliorer: le fonctionnement des groupes de travail et des commissions; la préparation et suivi des dossiers, ainsi que la représentation des associations de la société civile, notamment au sein de la délégation française. Enfin, une politique de communication doit être mise en place afin que les habitants puissent prendre connaissance des enjeux et des mesures envisagées.

**Le CRFG est la structure la plus appropriée pour la gouvernance, à condition d'être réformé** pour devenir une plaque tournante pour les informations concernant le développement du territoire transfrontalier et à condition de s'ouvrir à la société civile. La création d'une structure de concertation transfrontalière composée d'organisations de la société civile et du monde économique doit être prévue pour accompagner le projet dans son élaboration, sa mise en place et son suivi. Au vu des objectifs du *Projet de métropolisation* envisagé par la France, il est à prévoir une administration spécifique, qui pourra s'entourer de services administratifs formés au développement durable et s'adjoindre si nécessaire des bureaux d'étude ou confier des mandats de recherche.

## 2. Urbanisation

### 2.1. Viser un meilleur équilibre habitat-emplois

L'urbanisme, qui vise à définir un cadre de vie pour tous les habitants, doit prendre en compte des aspects tels que l'équilibre territorial et la mixité sociale. Actuellement, le déséquilibre est patent, car la plupart des emplois de l'agglomération se concentrent dans une poignée de communes du canton de Genève, alors que les travailleurs proviennent de toute l'agglomération – voire de plus loin. De même, l'agglomération est écartelée entre des communes très riches et des villages et des quartiers relativement pauvres.

Ce double déséquilibre est l'un des facteurs derrière l'explosion du nombre de kilomètres parcourus dans la région. Pour réduire les distances entre lieu de travail et lieu de résidence, un rééquilibrage devra se faire surtout – mais pas seulement – entre la partie suisse et la partie française de l'agglomération. Cette adaptation nécessitera des mesures structurelles dans plusieurs domaines, dont la formation et le logement. Par exemple, les infirmières françaises qui travaillent à Belle-Idée doivent pouvoir vivre à [MICA](#) (Communaux d'Ambilly) si elles le souhaitent. Des appartements doivent être réservés en ce sens.

### 2.2. Aménagement du territoire

La répartition des habitations et des places de travail sera certainement revue dans le cadre du projet d'agglomération. Les associations signalent que, ce faisant, il faut rester attentif à la qualité et la proximité des services publics ainsi que leur accessibilité en transports publics. Par exemple, la localisation des hôpitaux et des maisons de retraite pourrait être revue en fonction des lieux d'habitat des employés (ou vice versa).

De manière générale, les nouvelles constructions devraient être autorisées seulement dans la mesure où elles sont déjà desservies en transports publics (l'offre de transport doit être en place avant l'inauguration des locaux). Le développement de nouveaux lotissements doit être limité afin d'enrayer le mitage et le morcellement du territoire ainsi que le gaspillage de surfaces constructibles. Actuellement, chaque commune tient à avoir sa zone industrielle ou artisanale (ZAC) afin d'obtenir des revenus. Cette dispersion, comme celle constatée au niveau de l'habitat, est destructrice d'espaces naturels et génératrice de déplacements. Il est donc nécessaire de faire l'inventaire des ZACs existantes et de les densifier avant d'en créer des nouvelles.

### **Non à un hôpital à Findrol**

A ce titre, les associations sont consternées par la décision d'implanter un important hôpital à Findrol (74), en pleine campagne (une zone artisanale est également prévue à proximité, à Nangy). Ce type de décision conduit non seulement à la disparition de zones agricoles mais aussi à une multitude de trajets en voiture (les hôpitaux sont de grands générateurs de trafic). En plus des investissements routiers prévus, qui sont très importants – et tout à fait évitables – il va falloir mettre en place des transports en commun depuis Bonneville et la région d'Annemasse, où se concentrent la plupart des usagers. C'est un exemple de ce qu'il ne faut pas faire en matière d'aménagement du territoire.

En France, nos associations ont constaté que certains [plans locaux d'urbanisme](#) (PLU) sont établis avant la réalisation des [schémas de cohérence territoriale](#) (SCOT), ce qui n'est ni logique, ni acceptable. En effet, les SCOT permettent aux communes d'un même bassin de vie de mettre en cohérence, dans le respect de la subsidiarité, leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements et de l'environnement (p.ex. pour lier la réalisation des infrastructures de transports aux extensions urbaines). C'est seulement ensuite, en s'appuyant sur un SCOT, que les communes sont en mesure de réaliser leurs PLU de manière cohérente.

## **2.2. Logement**

Le plan directeur de l'habitat transfrontalier prévoit la construction d'environ 50'000 logements dans les dix prochaines années, de part et d'autre de la frontière. Afin de garantir les objectifs de mixité sociale et de construction respectueuse de l'environnement, nous demandons la constitution d'une commission ad hoc dans le cadre CRFG.

Concernant la densité des constructions, il est nécessaire de définir des règlements et des quotas stricts qui s'appliqueront dans l'ensemble de l'agglomération. Toutes les communes devraient respecter une certaine proportion de constructions collectives. Cela pourrait se traduire, par exemple, par un droit à 20% d'habitat individuel au maximum. De même, au vu des besoins actuels, il est nécessaire d'exiger des quotas de logements sociaux dans toutes les communes. Afin de conserver un maximum d'espaces naturels et de détente, il faudra favoriser les constructions ayant un indice d'utilisation du sol élevé.

En ce qui concerne la qualité écologique des logements – qui influence la qualité de vie, notamment à travers le confort thermique – nous souhaitons que le standard [Minergie](#) soit étendu à toute l'agglomération, tant pour les nouvelles constructions que pour les rénovations (qui devraient être encouragées). Les capteurs solaires thermiques ainsi qu'une isolation extérieure épaisse doivent devenir un standard, ainsi que les fenêtres doubles avec aération automatique. A terme, il faut évoluer vers les maisons passives, qui ne consomment quasiment plus d'énergie.

Dans les nouveaux lotissements, nous demandons que le concept d'écoquartier soit privilégié. Dans ces quartiers, nous proposons 30% plutôt que 20% de logements sociaux pérennes, ainsi qu'un accompagnement social. Des structures de type coopérative ou association permettront la gestion de ces quartiers par les habitants. Pour éviter les cités-dortoirs, les nouveaux quartiers devront comprendre des équipements économiques et

sociaux: commerces de quartier, crèches, écoles, unités de soins. Pour les dix points définissant la construction d'éco-quartiers, nous renvoyons [au label OPL-One Planet Living](#) de Biorégional et du WWF.



**La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes:**

**Construire ensemble des logements pour tous dans le cadre d'une politique de développement durable**

- Pérenniser les logements sociaux
- Développer **des éco-quartiers** OPL: One Planet Living
- Spatialiser le développement de l'habitat transfrontalier (espaces naturels/espaces urbanisés
- Rapprocher les lieux d'habitation des lieux de travail
- Mise en place d'un Observatoire du droit au logement
- Restitution à la nature de surfaces au moins équivalentes des surfaces de zone agricole déclassées



**Éco-quartier de [Vauban à Fribourg-en-Brisgau](#)**

**Écoquartier**

Un **Éco-quartier** est un quartier urbain, conçu de façon à minimiser son impact sur l'environnement, visant généralement au moins une autonomie énergétique, et cherchant à diminuer son **empreinte écologique** et/ou rembourser sa **dette écologique**. (...) (Wikipedia)  
Voir aussi [BedZED](#) (G-B).

### 3. Economie et Social

Le rapport d'étape publié en février 2007 dépeint un projet d'agglomération économique, voire économiste, qui prend très peu en compte le développement durable, malgré quelques déclarations dans ce sens. L'aspect social est presque totalement absent – à l'exception du logement. Or, un projet d'agglomération sans volet social serait voué à l'échec car il ne tient pas compte de la réalité d'une région à deux vitesses.

Afin de renforcer la cohésion sociale, nous proposons de réaliser un état des lieux concernant les phénomènes de précarité et d'exclusion dans l'agglomération. Pour ce faire, il faudra disposer d'une base de données statistiques et institutionnelles mises à jour régulièrement.

**La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes:**

- **Renforcer la cohésion sociale**
- *Promouvoir des emplois accessibles aux personnes peu ou pas qualifiées*
- *Étudier et développer les potentialités de [l'économie sociale et solidaire](#)*
- Calculer et publier à intervalles réguliers la répartition des revenus dans l'agglomération au moyen de **l'indice de Gini**.
- *Etendre aux services de promotion économique la tâche de **promouvoir des emplois pour les personnes peu ou pas qualifiées**, ainsi que pour les personnes handicapées ou en situation d'exclusion sociale.*

Le [coefficient de Gini](#) est une mesure du degré d'inégalité de la distribution des revenus dans une société donnée, développée par le statisticien italien [Corrado Gini](#).

Le [coefficient](#) de Gini est un nombre variant de 0 à 1, où 0 signifie l'[égalité](#) parfaite (tout le monde a le même revenu) et 1 signifie l'inégalité parfaite (une personne a tout le revenu, les autres n'ont rien). (...) Wikipédia

#### 3.1. Services publics

Au-delà des problèmes spécifiques liés aux soins de santé, c'est toute la question du maintien et du développement des services publics qui est posée. Les associations s'interrogent sur le fait que ce thème ne soit pas pris en compte dans le projet. Depuis de nombreuses années, un certain laisser-aller a provoqué des déséquilibres et des retards qui pèsent lourdement sur la vie des habitants, dans les domaines des transports, du logement, de l'éducation, etc. Afin d'améliorer les relations de voisinage (car il est facile de blâmer le voisin) il est important de mettre à plat tous ces thèmes. Par exemple, il n'est pas admissible qu'un instituteur côté français (Education nationale) soit dans l'incapacité de trouver à se loger avec le salaire qu'il reçoit.

#### 3.2. Formation

Les associations considèrent la formation comme un domaine très important du projet d'agglomération, car il s'agit de l'une des principales mesures d'intégration susceptibles d'être utiles pour lutter contre la fracture sociale.

Sur le plan pratique, nous estimons particulièrement urgent de développer des instruments de formation adaptés pour les personnes peu ou pas qualifiées ainsi que celles en situation de précarité. Il est également important d'élaborer une offre de formation continue

permettant à chacun de sécuriser son parcours professionnel. Pour ce faire, l'offre devra évidemment répondre aux besoins des entreprises et de la population (de tout âge, de tout niveau de qualification).

Par ailleurs, nous soutenons l'Action formation décrite dans le Rapport d'étape de février 2007 et qui propose de «Développer le dispositif territorial en matière de recherche et de formation dans le domaine du développement durable». Enfin, la question de la formation dans les métiers de la santé doit être abordée de manière prioritaire (voir sous Santé).

### 3.3. Santé

Il n'est pas admissible que le projet d'agglomération envisage la santé seulement au niveau des soins. Suivant la pratique que l'OMS (Organisation mondiale de la santé) a adoptée il y a plus d'une dizaine d'années, il faut considérer l'ensemble des facteurs qui prédisposent à la santé et au bien être. Le stress, le bruit, la pollution, l'éloignement du lieu de travail, la qualité du logement sont des déterminants sociaux de la santé importants et sur lesquels il est possible d'agir.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les adolescents et les jeunes adultes, il est donc indispensable que la **sécurité routière** soit intégrée au projet d'agglomération, ce qui n'est pas encore le cas.

Quant aux soins, il est nécessaire que tous les citoyens de l'agglomération y aient un accès équitable. Pour cela, il faut faciliter l'accès de la population française aux infrastructures suisses et vice-versa. Il n'est pas admissible que des patients soient transportés d'Annemasse à Lyon ou à Grenoble pour des soins ou des analyses qui peuvent être effectués à Genève. Sur le plan du personnel hospitalier, il faut concevoir un plan général regroupant la formation, l'emploi et le logement, pour toute l'agglomération.

#### **La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes**

- **Passer d'une logique de soins à une logique de prévention et de promotion de la santé**
- **Agir sur les déterminants sociaux de la santé**
- **Intégrer la sécurité routière dans le projet d'agglomération**
- **Promouvoir la collaboration transfrontalière au niveau des soins**
- **Concevoir une stratégie au niveau de l'agglomération pour les métiers de la santé (formation, emploi et logement)**

### 3.4. Culture

La diversité des populations dans notre bassin de vie, synonyme d'une culture diversifiée, est une incontestable richesse mais aussi une exigence: avant de pouvoir accéder à ces cultures, il faut d'abord les connaître. Il faut donc effectuer un recensement des diversités culturelles présentes dans l'agglomération et des canaux susceptibles d'assurer les échanges entre les cultures. Concernant les équipements culturels, il ne s'agit pas seulement de recenser l'existant mais de connaître les projets et les points de convergence.

#### **La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes**

- **Valoriser l'aspect multiculturel de la région**
- **Favoriser l'intégration par la culture**
- **Recenser les diversités culturelles de la région**
- **Recenser les équipements et les projets culturels pour les mettre en réseau**

## 4. Mobilité

La problématique de la mobilité durable ou des **déplacements durables** devrait constituer l'une des priorités du projet d'agglomération. On en est très loin. La région connaît une véritable fuite en avant en matière d'urbanisme et de mobilité: dispersion de l'habitat, tout à la voiture, construction d'infrastructures routières démesurées telles que l'A41, retards dans les investissements ferroviaires, oubli des mobilités douces...

Le rapport d'étape de février 2007 table sur une augmentation des personnes-kilomètres de +37% à l'horizon 2020 si le projet d'agglomération est mis en œuvre, contre +53% dans un scénario de laisser-faire. Pour la CEST et le CLE, cet objectif (+37%) est totalement inacceptable. Le rapport d'étape avoue que le projet d'agglomération «ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de développement durable». Nous demandons la réalisation d'un scénario alternatif, de stabilisation puis de réduction des kilomètres parcourus. En fonction de ces objectifs, il faut déterminer quelles sont les infrastructures de transports publics et de mobilité douce à construire, quelles sont les infrastructures routières (y compris parkings) à réduire, à contrôler ou à fermer, etc.

Le projet d'agglomération doit devenir beaucoup plus ambitieux. Il doit afficher des objectifs clairs pour le développement d'une offre de transports publics performante vis-à-vis des transports motorisés privés. La aussi, nous souhaitons des objectifs chiffrés sur la quantité et la proportion des trajets qui pourront être transférés de la route au rail à l'échelle de l'agglomération. La réalisation d'un [GLCT](#) (Groupement local de coopération transfrontalière) pour les transports publics, que nous appelons de nos vœux, ne doit pas conduire à une précarisation des conditions de travail des collaborateurs et une détérioration du service. Les partenaires sociaux doivent être consultés.

### 4.1. Mobilité douce

La [mobilité douce](#)<sup>1</sup> devrait être valorisée et intégrée au projet d'agglomération jusqu'à en constituer une pièce maîtresse. Sur le plan du financement, nous proposons que le fonds d'infrastructures fédéral contribue aux projets à hauteur de 40 à 50%, également en France. Une partie de la «rétrocession suisse des impôts frontaliers» pourrait alors être utilisée pour développer les infrastructures de mobilité douce dans l'agglomération. La décision revient bien sûr aux communes concernées.

**La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes**

- **Promouvoir la mobilité douce à travers la réalisation d'infrastructures appropriées**
- **Etablir un plan directeur de la mobilité douce pour l'agglomération**
- **Réaliser le [plan piéton de la ville de Genève](#)<sup>2</sup>**
- **Adopter une politique volontariste de sécurité routière, en collaboration avec les milieux de la santé**

<sup>1</sup> **Étendue de la mobilité douce**: elle comprend les déplacements des piétons, des cyclistes, des NFM (nouvelles formes de mobilité, tels le patin et la planche à roulettes, la trottinette, le vélo d'enfant etc.) et la randonnée pédestre.

<sup>2</sup> Approuvé par le Conseil d'Etat du canton de Genève

- *Liaison piétonne (tunnel) entre la gare de Champel ([CEVA](#)) et l'Hôpital*

**La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes**

### Aménagements cyclables

- *Axe Annemasse – Cornavin – Meyrin – St Genis – Gex – Divonne*
- *Axe Nations – Colovrex – Ferney-Voltaire – Gex*
- *Vélocôte (voie cyclable le long de la voie ferrée Genève-Lausanne)*
- *Accès aux gares et haltes de transports publics*
- *Stations pour vélos*

### Passerelles (liaisons) pour la mobilité douce

- *Passerelle Stade de Genève – Palettes (Lancy)*
- *Passerelle de la Jonction*
- *Passerelle Nations - Sécheron*

## 4.2. Transports publics

Nous considérons que la construction du CEVA est acquise, mais nous demandons que cette portion de ligne soit intégrée dans un véritable réseau RER couvrant toute l'agglomération (et au-delà). A ce titre, il est indispensable que la 3<sup>e</sup> voie Genève-Lausanne soit construite intégralement, mais sans recours au fonds d'infrastructures. Pour les autres projets mentionnés ici, nous proposons un soutien fédéral à hauteur de 50%.

En ce qui concerne le réseau métrique, les améliorations prévues sur la ligne [Nyon – St Cergue \(NStCM\)](#) doivent bien sûr aller de l'avant avec le plein soutien des associations. Concernant les trams, outre les projets à réaliser rapidement (voir ci-dessous), nous proposons de réfléchir dès aujourd'hui à un certain nombre d'autres projets, qui n'entrent pas en ligne de compte pour la première tranche du fonds d'infrastructures.

On y trouve une desserte originale – mais sans doute nécessaire – pour MICA; le rétablissement du tram 12 vers Annemasse; un segment central en ville de Genève qui rendrait plus robuste l'ensemble du réseau, car actuellement, un camion en panne dans les rues Basses bloque tout; et une radiale qui permettrait un report modal sur la route de Thonon, l'un des axes les plus fréquentés de l'agglomération (possibilité d'exploiter un trolleybus en première étape).

Concernant le **tram-train**, celui de Genève-Sud pourrait être réalisé relativement rapidement, car la ligne de tram en direction de St-Julien est de toute manière prioritaire et il s'agirait d'ajouter un troisième rail (voir le dernier point du présent document). Le tram-train du Pays de Gex serait à créer en reliant, au moyen d'une voie normale de 3 km, la ligne Genève – La Plaine à la ligne Bellegarde – Gex – Divonne. En étant réaliste, les travaux ne pourront pas commencer tout de suite, il est en revanche indispensable de procéder dès aujourd'hui aux **réservations foncières** pour ce projet.

**La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes****Lignes de tram à réaliser rapidement**

- **TCOB : extension Bernex-Ouest (GE)**
- **TCCM : extension St Genis (01)**
- **Tram Bachet – St Julien (GE-74) (voir tram – train)**
- **Tram Nations – Ferney-Voltaire (GE-01)**

**Lignes de tram à étudier**

- **Chêne-Bourg – Communaux d'Ambilly – Gare d'Annemasse (GE-74)**
- **Moillesulaz – Annemasse (74)**
- **Plainpalais – Rive (GE)**
- **Rive – Vérenaz – La Pallanterie (direction Veigy) (GE-74)**

**Lignes ferroviaires**

- **Tram- train de Genève-Sud:** nouvel axe entre Bellegarde (01), St-Julien (74) et Cornavin (GE), avec prolongement sur Nyon et Gland (VD), requiert la pose d'un troisième rail entre St-Julien et le Bachet (GE)
- **Nyon-St-Cergue (VD) :** doubler la ligne ponctuellement afin de pouvoir assurer la cadence au quart d'heure et donc devenir un *train-tram* dans l'agglomération nyonnaise
- **Shunt d'Ambilly:** afin de réduire le temps de parcours entre Genève et Chamonix ainsi qu'Annecy, il est nécessaire de réaliser ce raccourci entre la ligne Eaux-Vives – Annemasse et la ligne Annemasse – La Roche-sur-Foron
- **Aménagement de la Renfile (GE):** pour faciliter les liaisons directes entre la Haute-Savoie et l'Aéroport, des équipements relativement peu coûteux doivent être réalisés rapidement sur la commune de Vernier (il s'agit principalement de signalisation)

**A étudier**

- **Tram-train du Pays-de-Gex:** nouvel axe à créer, en raccordant la ligne du pied du Jura à St-Genis (01) avec celle du Mandement, au niveau de Vernier-Meyrin ou Bourdigny (GE)

**Gares du réseau ferré**

- **Construction d'une gare de transbordement à Châtelaine, sur la commune de Vernier (GE)**
- **Reconstruction totale de la gare de Gland (VD)**
- **Rénovation et réouverture de gares sur la ligne Bellegarde - Evian (74)**

### 4.3. Transports individuels motorisés

#### Routes

Les associations ne souhaitent pas que des routes nouvelles soient réalisées dans l'agglomération et proposent un **moratoire routier**.

Exceptions, avec mesures d'accompagnement simultanées: route des Nations (GE), route de distribution urbaine (Nyon).

Taux de financement: **20%**

#### Pôles d'échange

Concrétiser [le plan d'action P+R](#) et P+B (parc et bicyclettes) au niveau de l'agglomération. Les P+R doivent promouvoir [l'intermodalité](#), le [covoiturage](#) et [l'autopartage](#), à travers la distribution d'informations pour les usagers. De manière générale, les P+R doivent être aussi éloignés que possible des centres-villes. Le P+R de Sécheron, en ville de Genève, doit donc être refusé.



### La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes

- **Moratoire routier (exceptions à négocier)**
- **Construction de P+R ([parcs-relais](#)) en-dehors des zones urbaines**
- **Valorisation des gares CEVA par des P+B (pour vélos) en zone urbaine**
- **Un taux de financement maximal de 20% pour les routes et de 25% pour les P+R (part du fonds d'infrastructures)**

### 4.4. Mobilité durable

La réduction du trafic routier dans l'agglomération doit devenir non seulement une priorité mais aussi un but chiffré et concret. Les autorités doivent se donner les moyens de réaliser cet objectif. Toute augmentation éventuelle de la mobilité dans l'agglomération devra se faire par le biais de l'écomobilité.

### La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes

- **Etablir un plan de réduction de la circulation automobile**
- **Contrôler l'offre en matière de routes et de places de parking**
- **Introduire un [péage urbain](#) si les objectifs ne sont pas atteints**
- **Prise en compte de la sécurité routière dans tous les projets de mobilité, p.ex. dans le cadre d'une étude d'impact sur la santé**
- **Assainissement des points noirs**
- **Coordination régionale**
  - *Développer les échanges véhicules privés – transports collectifs (P+R), le plus en amont possible des centres urbains*
  - *Développer les échanges vélos – transports collectifs aux arrêts des transports publics (trains, trams et bus)*

- *Intégrer la mobilité douce dans tous les projets de transport*
- *Coordonner les plans piétons et cyclistes existants de la région (cantons, départements et communes), en particulier les plans ayant une importance supra communale*
- **Valoriser les gares de CEVA grâce à la mobilité douce et aux P+B**
- **Rendre obligatoire un [Plan de déplacements d'entreprise \(PDE\)](#) dans les entreprises de plus de 50 personnes et dans l'administration (PDA)**

## 5. Environnement

Les associations attendent que les responsables du projet d'agglomération calculent la quantité de CO<sub>2</sub> produite dans l'agglomération, et indiquent quelles mesures doivent être prises pour la réduire rapidement. Pour ce faire, les données chiffrées ainsi que des objectifs et des échéanciers clairs manquent toujours à l'appel.

Par ailleurs, le développement durable devrait être évalué d'après la notion [d'empreinte écologique](#), qui mesure (en hectares) la quantité productive de terre et d'eau nécessaire pour produire les ressources consommées par une population donnée et pour éliminer les déchets qu'elle a générés. C'est un outil tout à fait utilisable par les agglomérations ([voir l'exemple du Grand Lyon](#)).

L'analyse de l'empreinte écologique montre généralement que nous utilisons dans nos sociétés (France, Suisse) l'équivalent de 2 à 3 planètes (pour les USA: 5 à 6). Etant donné que nous n'avons qu'une seule planète pour la population mondiale (d'où l'expression OPL: One Planet Living) et que la Chine et l'Inde veulent avoir un développement comme le nôtre, nous n'avons pas d'autre choix que de réviser nos comportements de façon fondamentale.

Il nous faut une rupture dans nos politiques: aller vers une gestion économe et équitable des moyens pour pouvoir affronter de façon moins brutale le dérèglement climatique, la pollution, les chocs sociaux, les pénuries de matières premières et d'énergies fossiles...

Le CLE et la CEST soutiennent le principe de la [Société 2000 watts](#), initié par l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ) et soutenu par la Confédération helvétique. Dans une société appelée à durer, chaque personne ne peut consommer davantage que 2000 watts (consommation actuelle en Suisse: 6000 watts, aux Etats-Unis: 10'000 watts). De plus, la plupart de l'énergie consommée doit provenir de sources renouvelables. Nous proposons l'harmonisation des politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de la mobilité et des déchets, pour tendre vers la Société 2000 watts.

Nous soutenons la promotion qui se fait actuellement de l'agriculture de proximité, tout en souhaitant que les idées développées dans le canton de Genève se prolongent dans tout le territoire de l'agglomération. Mentionnons le label social et environnemental [Genève Région Terre Avenir](#), les associations telles que les [Jardins de Cocagne](#), ou encore l'agriculture contractuelle telle que [l'Affaire Tournerêve](#).

### [Corridors bio-écologiques](#) multifonctionnels

Pour remplacer le concept de coupure verte, qui nous paraît insuffisant, nous proposons quelque chose de nouveau et de beaucoup plus ambitieux. Dans toute l'agglomération, et en particulier dans les régions frontalières, il s'agirait de mettre en place des corridors relativement larges (50 à 100 mètres) qui serviraient aux déplacements de la faune et de la flore (graines, pollens) mais aussi à la mobilité douce des êtres humains.

Ce serait un véritable réseau de pénétrantes vertes, totalement hors trafic automobile, construit perpendiculairement aux frontières. Ces corridors mettront en réseau les secteurs où la faune et la flore peuvent se développer. A l'intérieur de certains de ces corridors, il sera

possible de circuler au moyen de la mobilité douce (piétons, vélos, rollers). Il faudrait sans doute entre 50 et 100 corridors écologiques pour l'agglomération, car nos associations estiment qu'il en faudrait une vingtaine, rien que pour le pays de Gex. Un tel plan serait évidemment à réaliser par étapes.

### **Matériaux – Déblais – Recyclage**

Dans une région dépourvue de gisements miniers et d'industries lourdes, c'est au niveau des matériaux de construction, des déblais et des déchets que l'on trouve les plus grands tonnages à extraire, à transporter et à recycler. Il est donc important d'assurer l'approvisionnement local de la région en matériaux de construction, en produits d'excavation et en déblais, pour éviter des transports coûteux et polluants et accroître l'autonomie de la région.

Les sites de réception des déblais en étant très peu nombreux dans l'agglomération, le risque de décharge sauvage est élevé. Nous demandons que les permis de déconstruire ou d'excavation ne soient accordés que si les décharges correspondantes sont disponibles; d'utiliser seulement les entreprises pouvant démolir, trier sur place ou à proximité et recycler les matériaux (elles existent); et d'arrêter les importations de déblais suisses en attendant que de nouveaux sites soient créés en France. Puis, il serait nécessaire de créer des sites pour la réception de ces matériaux, au niveau communal ou intercommunal (communautés de communes). Ces sites devront être accessibles à chaque entreprise aux mêmes conditions économiques.

Dans le domaine de la construction, il faut limiter la production de déchets en organisant le tri, la valorisation et le recyclage. Or, c'est exactement la même logique de développement durable qui doit s'appliquer aux déchets ménagers. Les associations souhaitent la réduction de la production de déchets, le renforcement du tri à la source, la valorisation des matières, ainsi que le recours aux traitements de proximité. Quant aux incinérateurs, il ne devrait plus être nécessaire d'en construire, et les existants devraient être utilisés de manière transfrontalière, pour optimiser les coûts et éviter les transports inutiles. Pour les déchets, en plus du transport fluvial (Cheneviers, GE), la possibilité d'utiliser des voies ferroviaires ou des voies de tram pour remplacer certains trajets en camion mériterait d'être étudiée.

### **Evaluation et exigences**

Les associations exigent une évaluation en termes de CO<sub>2</sub> pour toutes les actions et infrastructures envisagées. Ceci tant au niveau des émissions directes (réalisation) que des émissions induites (utilisation). Nous exigeons également la fixation d'objectifs chiffrés – mixité activités-logements, % d'occupation du sol, répartition modale, kilomètres parcourus – pour l'agglomération, ainsi que le calcul de l'impact des principales mesures et infrastructures envisagées. Par exemple, on pourrait poser que 80% des pendulaires devront se déplacer par transports publics ou en mobilité douce à l'horizon 2020.

### **La CEST et le CLE demandent que le projet d'agglomération soit amendé pour inclure les propositions suivantes**

- **Faire de l'agglomération un modèle en matière de développement durable**
- **Tendre vers l'objectif de la Société 2000 watts**
- **Calculer l'empreinte écologique de l'agglomération**
  - *Sensibiliser les acteurs publics et privés à la notion d'empreinte écologique à travers une formation adéquate*
  - *Calculer à intervalles réguliers l'empreinte écologique de la région pour mesurer les effets des mesures prises pour réduire cette empreinte*

- **Favoriser l'agriculture de proximité, p.ex. en étendant le label Genève Région Terre Avenir à toute l'agglomération et en s'inspirant des associations actives dans ce domaine**
- **Créer un réseau de corridors bio-écologiques multifonctionnels**
- **Promouvoir la gestion durable des matériaux de construction, des déblais et des déchets**
- **Fixer des objectifs chiffrés de développement durable et évaluer l'impact CO<sub>2</sub> pour toutes les infrastructures et actions envisagées.**

#### Définition de [l'empreinte écologique](#) (Wikipedia) :

Le Pr Colin Fudge propose une définition simple : « *l'empreinte écologique est « la superficie géographique nécessaire pour subvenir aux besoins d'une ville et absorber ses déchets »*. Pour William E. Rees , un des pères de ce concept: « *l'empreinte écologique est la surface correspondante de terre productive et d'écosystèmes aquatiques nécessaires pour la production des ressources utilisées et l'assimilation des déchets produits par une population définie à un niveau de vie spécifié, là où cette terre se trouve sur la planète »*. Pour l'OCDE il s'agit de la « *mesure en hectares de la superficie biologiquement productive nécessaire pour pourvoir aux besoins d'une population humaine de taille donnée »*. (...)

## 6. L'agglomération dans son environnement (relations avec les territoires limitrophes)

L'agglomération doit inclure dans ses préoccupations les relations à l'intention des territoires limitrophes (notamment la partie du Chablais non incluse dans le projet). Ceci concerne notamment les transports publics, pour le trafic pendulaire des travailleurs frontaliers français et vaudois, mais aussi pour le trafic à destination du Sillon alpin (Annecy – Chambéry – Grenoble – Valence). Malgré la pertinence du concept de l'agglomération, les relations avec les agglomérations et régions voisines ne doivent pas être négligées. En particulier, les liaisons et les collaborations avec Annecy et Lyon doivent absolument être renforcées.

Sans se prononcer sur un projet particulier, les associations demandent qu'une liaison ferroviaire performante soit mise en place rapidement entre Genève, Annemasse et Annecy.

## 7. Proposition sur les taux de financement

Etant donné qu'il ne paraît pas réaliste de solliciter le fonds d'infrastructures de la même manière pour des ouvrages très différents, la CEST et CLE proposent d'appliquer les taux suivants (le pourcentage indique la contribution du fonds d'infrastructure, que les projets soient réalisés en France ou en Suisse) :

- Lignes de tram: 50%
- Lignes et gares ferroviaires: 30%
- Mobilité douce: 30% (éventuellement 40%)
- Sécurité routière: 30%
- P+R: 25%
- Routes: 20%

### Impressum

Rédaction: Derek Christie, Alain Rouiller, Bernard Comoli. Juin 2007.

## Annexe 1. Tableau récapitulatif des infrastructures

En première étape (horizon 2015-2020)

Projets	Horizon	Taux	Coût Mo CHF	Fonds infra-structures
<b>Mobilité douce</b>	2010-2020	30%	<b>120</b>	<b>40</b>
<b>Trams</b>				
• Extension TCMC St Genis	2012-2014	50%	<b>63</b>	<b>31.5</b>
• Extension TCOB Bernex-Ouest	2012-2013	50%	<b>50</b>	<b>25</b>
• Tram-train Genève Sud	2012-2015	50%	<b>100</b>	<b>50</b>
• Tram de Ferney-Voltaire	2015-2020	50%	<b>185</b>	<b>92</b>
<b>Trains - gares</b>				
• Nyon – St Cergue (NStCM)	2011-2015	50%	<b>13</b>	<b>6.5</b>
• Gares (Gland, Châtelaine, 74)	2012-2020	30%	<b>100</b>	<b>30</b>
• Shunt d'Ambilly	2015-2020	50%	<b>16</b>	<b>8</b>
• Aménagements de la Renfile	2015-2020	50%	<b>3</b>	<b>1.5</b>
<b>Pôles d'échange</b>				
• P+R	2012-2020	25%	<b>50</b>	<b>12.5</b>
• Pôle d'échange TC + PB + CEVA	2012-2020	25%	<b>80</b>	<b>20</b>
<b>Route</b>				
• Route des Nations	2015-2020	20%	<b>100</b>	<b>20</b>
<b>Mobilité durable</b>				
• Sécurité routière, Plans de déplacements d'entreprises	2010-2020	30%	<b>100</b>	<b>30</b>
<b>Total</b>			<b>980</b>	<b>367</b>

En deuxième étape (après 2020) ou autre financement

Projets	Horizon	Taux	Coût Mo de Fr	Fonds infrastructure 2
<b>Ferroviaire</b>				
• Etoile d'Annemasse	2020-2023	30%	<b>180</b>	<b>60</b>
• Genève – Coppet (évitements)	2015-2020	Autre	80	
• Genève – Lausanne (3 <sup>e</sup> voie)	2015-2020	Autre		
• Tram-train du Pays de Gex	2020	50%	à évaluer	
<b>Trams</b>	à évaluer		à évaluer	
• Chêne – MICA – Annemasse				
• Moillesulaz – Annemasse		50%	<b>68</b>	<b>34</b>
• Plainpalais – Rive				
• Rive – Vézenaz – La Pallanterie				
<b>Routes</b>				
• Route urbaine de Nyon	2020-2023	20%	<b>50</b>	<b>10</b>

**Annexe 2. Le Tram-train de Genève-Sud**

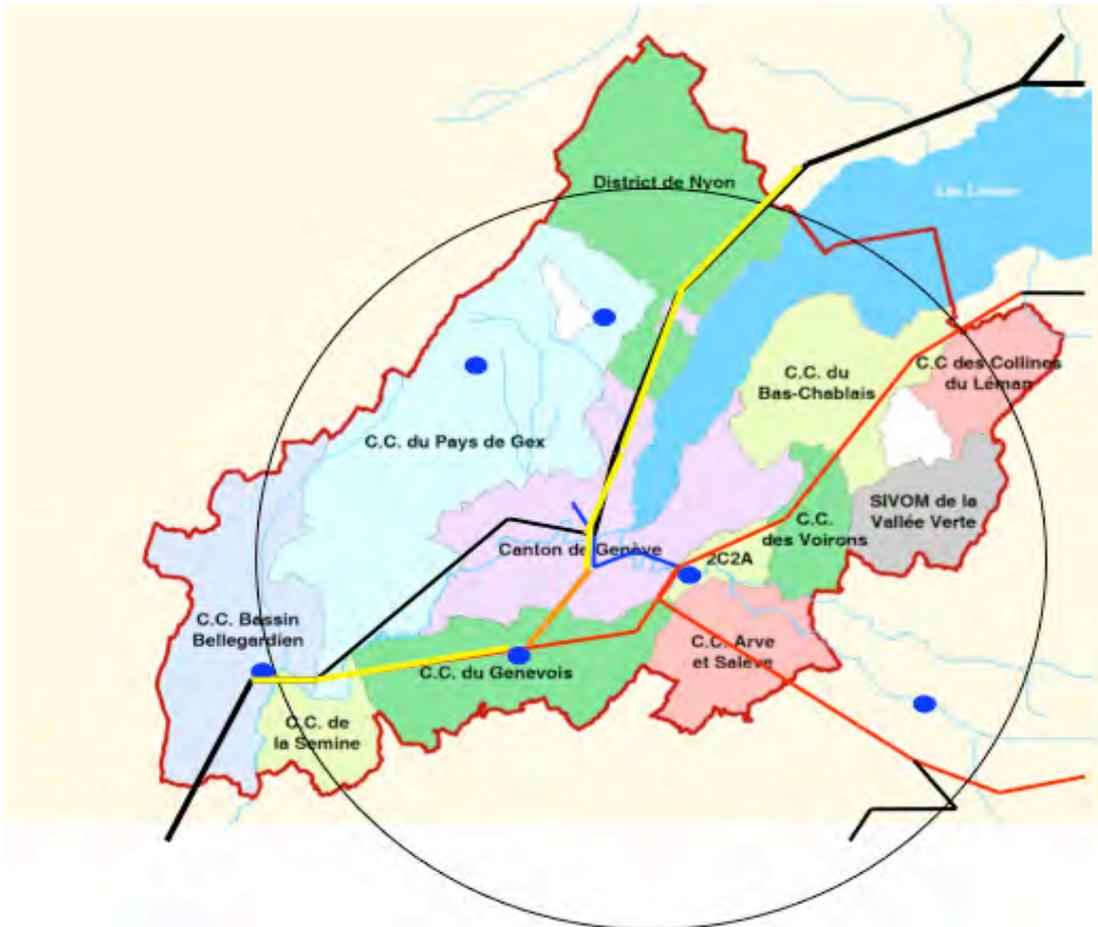
Le **tram-train** est un système de transport en commun proche du **train-tram**, qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le périurbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire.

Le tram-train de Genève-Sud relie Bellegarde (01) à Gland (VD) via St Julien (74) - Lancy-Bachet (GE) et Cornavin, avec la mise en place de plusieurs P+R/P+B, notamment à Viry, Valleiry, St Julien et Perly (existant).

Le projet nécessite la pose d'un 3e rail entre St Julien et Lancy-Bachet (les projets de trams en prévoient l'espace). **Cet axe serait complémentaire à CEVA, et d'un coût raisonnable.**

En effet, la liaison tram Bachet – St Julien de 60 millions de CHF est déjà comprise dans le projet d'agglomération. Le surcoût du 3e rail serait faible par rapport à la qualité du service offert. Pour des questions techniques (pose de traverses larges pouvant accueillir 3 rails) il est toutefois indispensable d'opter pour le tram-train de Genève-Sud **avant** de commencer les travaux sur la liaison de tram Bachet – St Julien.

La réalisation de ce projet permettrait de répondre à une demande constante des élus français: accéder à Genève depuis l'ouest. Le tram-train de Genève-sud répond également aux besoins de desserte en transports publics d'importantes zones d'activités: la ZIPLO, La Praille-Acacias, dont 30 à 40% des travailleurs sont frontaliers, ainsi que le secteur de Cornavin-Sécheron.



**Légende :**  
**Jaune**, partie ferroviaire du tram-train, en  
**Orange** parcours tram St Julien-Bachet.  
**Noir** : réseau CFF  
**Bleu** : CEVA  
**Rouge** : réseau SNCF  
**Photo (DR)**  
**Le tram-train de Mulhouse, inauguré en 2006.**