



Conseil lémanique pour l'environnement

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



AGENA
Association gessienne de protection de la nature
Ain



Amis de la Terre
Haute Savoie



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Haute Savoie



Association transports et environnement
Genève, Valais, Vaud



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

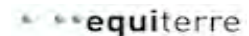


Pro Natura
Genève, Valais, Vaud



Fonds mondial pour la nature
Valais, Vaud

Membre associé:
GENESIS
Genevois 74



Plan directeur cantonal genevois

Prise de position sur le PDCan

23 juin 2011



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

adresse pour ce dossier:

Courriel: cest@coordination-transfrontaliere.org

Prise de position du CLE et de la CEST

Première partie Préambule

Avant de commenter le projet de plan directeur cantonal (PDCan) fiche par fiche, sans toutefois être exhaustif, il convient de faire quelques remarques de fond. Elles porteront à la fois sur le PDCan et le projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PA1 et PA2) intimement liés, puisque l'un est la concrétisation juridique de l'autre, pour le canton de Genève. Son impact touche toutefois toute l'agglomération.

La société civile transfrontalière tire la sonnette d'alarme !

1. Un schéma d'agglomération en retrait des attentes

Rappelons que la position de la CEST et CLE sur la nouvelle mouture du schéma d'agglomération 2 (SA2), présentée à la CAT, le 10 décembre et, très partiellement, dans le CLD du Genevois français était la déception.

Elle donnait l'impression de revenir 4 ans en arrière et d'oublier tous les acquis du projet d'agglomération 1.

a) Le principal grief de l'avant projet de décembre 2010 était de revenir à une agglomération compacte centrée sur la Ville de Genève et l'abandon totalement incompréhensible des centres régionaux, tels St Julien, St Genis, Ferney, Bernex et Annemasse.

Si les centres régionaux semblent avoir été rétablis, une ambiguïté subsiste néanmoins avec la volonté de densifier encore le centre de Genève, qui fait déjà partie des centres-villes européens les plus denses, avec Paris et Barcelone, soit deux ou trois fois plus que les autres villes suisses ou françaises de taille comparable.

b) Le volet mobilité est très insuffisant. On présente d'un côté des liaisons ferroviaires dont l'échéance pourrait être après 2030 et un réseau tram qui sera saturé d'ici quelques années.

Nous questionnons le choix du Projet d'agglomération et donc du PDCan de donner la totalité de la réflexion sur l'agglomération franco-valdo-genevoise à des bureaux zurichois !

2. Des remises en question

Le plan prend en compte la récente évolution démographique du canton et il est élaboré en fonction d'une projection pour les années à venir, ce qui est une approche réaliste compréhensible. Cependant, une part croissante de la population résidente remet en cause le type de développement du canton. Ce qui avait été admis en 2001 – par exemple le déclassement de la zone dite des Cherpines / Charrotons – s'est trouvé contesté dix ans plus tard.

Ce référendum a également montré la sensibilité de la population à l'égard de la sécurité alimentaire et à l'agriculture de proximité. Une partie des opposants au déclassement de cette zone agricole ont argumenté leur refus en raison des retards pris par la construction de logements dans les zones déjà déclassées, ou encore le trop faible nombre de logements finalement admis sur certaines zones. Enfin, une autre partie des opposants ont dit non à ce déclassement en pensant que les logements à construire ne seront pas destinés à ceux qui souffrent le plus de la crise du logement : les ménages à faible revenu.

La CEST est d'avis qu'il est nécessaire d'éviter un développement du canton et de la région qui serait une fuite en avant susceptible d'augmenter les inégalités, accentuer la société à deux vitesses qui porte atteinte à la cohésion sociale.

Plus concrètement, la CEST est bien d'avis qu'il est nécessaire d'avoir un plan cantonal, mais que la mise en œuvre de celui-ci soit réalisée par étapes, par tranches de 4 ans par exemple, en lien avec les étapes du



PDCan GE



projet d'agglomération. Avant d'engager l'étape suivante, il est nécessaire de montrer à la population comment les objectifs ont été atteints en matière d'utilisation des différentes zones: par exemple la densification des zones villas, la construction de logements pour la population la moins favorisée, les mesures d'économie dans l'usage des terres agricoles, la réduction des zones de culture en friches avant de réduire le quota d'assolement, la lutte contre la spéculation foncière, y compris dans les zones industrielles déjà déclassées, etc.

La population de la région a maintenant besoin qu'on lui démontre concrètement que le développement ne se fait pas contre elle, mais en tenant compte de ses besoins fondamentaux. La mise en œuvre du plan directeur cantonal doit tenir compte de cette donnée pour éviter les recours, les référendums et autres contestations.

3. Quel type de développement ?

Le constat que faisaient le CLE et la CEST dans leur *Livre vert* en 2007 reste malheureusement toujours d'actualité :

(...) 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 habitants¹... 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.. (...)

Une réflexion et remise en cause du type de développement favorisé par le canton de Genève s'impose d'urgence, par exemple avec un développement plus endogène et moins orienté vers l'attraction d'entreprises en recherche d'avantages majoritairement fiscaux et induisant des besoins en équipements, logements, et déplacements. C'est un développement artificiel qui contribue à l'augmentation du coût de la vie en général, du besoin en infrastructures et du report des problèmes sur les territoires du Genevois français et dans le district de Nyon.

Contrairement aux engagements pris en 2007, Genève ne produit toujours pas de logements en nombre suffisant pour loger sa population, **tout en attirant toujours plus d'activités**.

Et aucune mesure ne paraît engagée pour que le rythme de production de logements s'intensifie les années à venir.

Résultat : le mécanisme ségrégatif s'intensifie et devient de plus en plus dur.

Les prix du logement explosent, la protection des locataires s'affaiblit (cas d'évictions tous les jours dans la presse), les logements changent de mains et de niveau de loyer, avec le retour des congés-ventes et les résiliations de baux par immeubles entiers. Des changements d'affectation de logements en meublés ou appart'hôtel sans autorisation afin de les louer plus cher et encouragés par le manque de contrôle de l'Etat).

A cet égard nos organisations soutiennent le principe d'un emploi un logement.

Cet été à Genève, plus de **800 nouveau cas d'expulsions de locataires** devraient être jugés! Selon la nouvelle procédure accélérée, qui ne prévoit qu'une audience unique devant la Chambre des baux et loyers, la machine à expulser les habitants normaux de la ville s'emballe, et cela alors qu'aucune solution de relogement - même temporaire - ne soit proposée!

¹ Ces chiffres sont ne sont plus d'actualité. On sera plus proche de 300'000 habitants supplémentaires....

La Ville de Genève subit un processus de *gentrification*², en particulier dans ses quartiers du centre. Les classes moyennes sont chassées du canton et vont habiter en France voisine, où le même mécanisme se reproduit de proche en proche sur un bassin qui continue de s'étendre. Les résidents du Genevois à leur tour doivent aller habiter de plus en plus loin, à Chambéry, à Culoz, ce qui génère toujours plus de déplacements avec son lot de pollution

Les progrès indéniables, nouvelles lignes de trams, diminution de la motorisation des habitants du centre de Genève, augmentation des déplacements à pied et à vélo au centre de l'agglomération, utilisation importante des transports publics, sont annulés par ces transferts de population.

4. Dialogue social

Nous comprenons mal la nouvelle orientation du projet d'agglomération, l'absence quasi totale de concertation. En effet, la concertation est oubliée... et l'information se fait dans le cadre d'instances liées par un devoir de réserve (à Genève, la CAT). La présentation dans les CLD est minimaliste. Cette manière de faire risque d'être hautement dommageable pour l'acceptation du projet. Au lieu de diminuer, le dialogue social devrait au contraire s'intensifier et être élargi à la population. Une étude récente de l'EPFL montre que 70% des habitants voit l'agglomération d'un mauvais oeil.

Nous déplorons que le *Forum d'agglomération* n'ait jamais vu le jour alors qu'il fait pourtant partie de la charte acceptée en 2007 (cahier 2).

Les démarches participatives du PA1 avaient suscité un espoir d'ouverture, de changement des manières de faire. Un processus à huis clos créerait une immense déception et équivaldrait à un retour en force des attitudes de méfiance et d'opposition que le PA1 avait réussi à faire évoluer.

Nous demandons que le canton de Genève respecte ses engagements et mette en place avec partenaires valdo-français, le *Forum d'agglomération* prévu par la charte de 2007.

Nous avons bien noté une réunion le 30 juin. Cela nous paraît nettement insuffisant.

Nous devons constater que le refus d'inclure les PAC (Cherpines, MICA, Meyrin, Bernex-Est, La Chapelle, le PAV etc) dans la discussion des PACA et l'absence de concertation sur ces objets (sauf le PAV, mais après avoir dû lancer un référendum) conduisent à des blocages successifs, mais malheureusement prévisibles. La concertation dans le cadre de ce nouveau plan directeur devra évoluer notablement.

La concertation en cours à propos d'un dossier complexe et controversé comme celui du PAV montre que c'est pourtant possible.

4. Environnement - Pollution de l'air

Les déplacements dus à l'éloignement de l'habitat par rapport au lieu de travail engendrent des nuisances, notamment la pollution atmosphérique. Au début du mois de mars 2011, l'Institut (français) de Veille Sanitaire – INVS, a publié les principaux enseignements du programme scientifique européen "Aphocom" conduit de juillet 2008 à mars 2011 dans les grandes villes européennes. Le lien entre pollution et maladies respiratoires est confirmé. L'espérance de vie dans 25 grandes villes européennes pourrait augmenter jusqu'à 22 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus, si les niveaux moyens annuels de particules fines PM 2,5 étaient ramenés au seuil de 10 microgrammes par mètre cube, valeur guide préconisée par l'OMS.

Le respect de cette valeur guide se traduirait par un bénéfice d'environ 31,5 milliards d'euros lié à la diminution des dépenses de santé, de l'absentéisme, et des coûts associés à la perte de bien-être, de qualité et d'espérance de vie.

² Environ 2000 résidents genevois vont habiter chaque année dans le Genevois français et 1700 dans le district de Nyon. Ils sont «remplacés» par des hauts revenus, financiers anglais ou français et expatriés des multinationales attirés par la promotion économique genevoise.

Habiter à proximité du trafic routier est un facteur majorant dans le développement de pathologies chroniques.

Dans les dix villes européennes étudiées, le fait d'habiter à proximité du trafic routier serait responsable d'environ 15% des asthmes de l'enfant. L'estimation serait au moins identique, voire plus alarmante, pour les pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes de 65 ans et plus.

Dans son rapport "Qualité de l'air 2009", le Service (cantonal genevois) de protection de l'air qui mesure la qualité de l'air au centre ville, en périphérie et en campagne genevoise. Il résume ainsi la situation : "En 2009, l'ozone (O3) et les particules fines (PM10) sont en quantité excessive sur tout le territoire genevois, le dioxyde d'azote (NO2) l'étant principalement au centre-ville.

Face à ces graves préoccupations de santé publique, la réponse du PDCan est décevante: proposition de créer de nouvelles routes et de faciliter l'accès au centre-ville de Genève avec des véhicules privés... Sans parler de la non prise en compte du *pic pétrolier* d'ici 2030 et de ses effets sur une société accro au pétrole.

Le CLE et la CEST proposent de réduire la consommation d'énergie dans le domaine des transports de 25% jusqu'en 2025.

À cette fin, ils proposent d'opérer un transfert de la route au rail, d'investir dans des moyens de transport durables, de soutenir les voitures à faible consommation et de mettre en œuvre un aménagement du territoire efficace.

Sans recours au nucléaire.

* * * *

Deuxième partie Commentaires des fiches

Tout d'abord, la CEST et le CLE tiennent à relever la qualité des documents et cartes présentés.

A. Urbanisation (Fiches 1 à 16 et PSD 01 à 18)

1. Notion absente du PDCan : le « Modèle bernois » ou densifier les noeuds de transports publics

Demande du CLE et de la CEST :

Le CLE et la CEST demandent qu'en analogie avec le « *modèle bernois* » l'urbanisation et la densification se fasse à des noeuds de transports publics de haute capacité (gare, croisements de deux trams, d'un tram avec un train ou d'un tram avec plusieurs bus).

On y développera prioritairement les structures qui drainent beaucoup de visiteurs

2. Urbanisation des tangentielles

Cette notion, liée à la mise en place d'un axe de transports publics lourd manque gravement au projet

3. Acquisition des terrains

3.1. Le CLE et la CEST demandent de favoriser l'acquisition de terrains en zone de développement par les collectivités publiques (cantons et communes) au moyen des droits d'emption et de préemption, afin de leur permettre une réelle maîtrise foncière.

3.2. Le CLE et la CEST demandent d'acheter les terrains par les collectivités publiques avant déclassement.

A 04 Projets stratégiques de développement (PSD)

Nous questionnons le nombre élevé de PSD. Le personnel disponible pour le suivi est-il suffisant ? Le dialogue social, indispensable, pour éviter des oppositions massives, pourra-t-il être assuré ?

PSD

La CEST et le CLE proposent des «*zone tampons*», comme cela a été fait à Cressy (Confignon - Cressy):

- Placer les activités sans nuisances, en particulier les activités administratives le long des axes de circulation pour préserver les logements des nuisances et du bruit.
- Garder quelques villas entre les nouvelle zone de développement et la zone verte, par exemple pour les PSD 13 et 14

PSD 02 Urbanisation Grands Prés - Mon Idée

Il est regrettable que le manque de densité sur les Communaux d'Ambilly amène à étendre la ville jusqu'à Puplinge. Quand cessera-t-on enfin de brader les espaces agricoles déclassés en ne densifiant pas suffisamment ?

PSD 13 Bernex - Nord (et Est)

Nous avons déjà fait part de nos réserves concernant Bernex-Est : disproportion des emplois sur les logements, trop forte mobilité automobile et nuisances diverses.

Nous demandons

- de joindre le PAC de Bernex-Est et le PACA de Bernex-Nord, à l'évidence ils sont liés.



PDCan GE



- de prendre les mesures assurant une desserte des activités à Bernex Nord et Est de 50% en transports publics et mobilité douce³
- de scinder le projet en plusieurs étapes étalées dans le temps. Il n'est pas réaliste d'envisager une nouvelle ville de Bernex-Confignon de 25'000 habitants, dont plus de 10'000 nouveaux, et 5'700 nouveaux emplois, du jour au lendemain.
- non aménagement de la césure verte, pénétrante de verdure et parc rural (et non parc urbain)

PSD 14 « Route de Chancy - Sur-le-Beau »

Toutes les organisations membres de la CEST/CLE n'ont pas la même position. Certaines sont favorables au déclassement, d'autres y sont opposées pour les raisons suivantes :

- la valeur paysagère évidente
- la protection de l'environnement (bocage de grande qualité)
- la nécessité de protection de l'espace tampon et du corridor biologique de l'Aire
- la répartition des efforts en matière de logement dans les différentes communes du canton.
- zone tampon entre zone verte et futur déclassement

La moitié de l'effort en matière de logement ne doit pas se faire dans le PACA Onex-Confignon-Bernex. Ce projet controversé n'a pas fait partie des discussions des PACA.

PSD 15. Densification de Perly

Elle coupe la connexion biologique entre Champagne et coteau de Compesières! Cette zone doit rester perméable à la faune. Il va de soi que le corridor perméable à la faune doit se poursuivre entre la route de St Julien, l'autoroute et au-delà!

PSD 16 PAV

Nos organisations sont divisées sur l'ampleur des tours et la nécessité de faire table rase de l'existant...

Néanmoins nous demandons

- la création d'une ligne de tram tangentielle le long de la route des Jeunes, avec urbanisation liée (voir B 02)
- que le dialogue social instauré au PAV soit repris dans les autres structures

PSD 17 (St Julien - Archamps - Bardonnex) et PSD 18 Veyrier - Pas de l'Échelle

Valorisation de la ligne du Pied du Salève.

Cette ligne ferroviaire – directions Bellegarde et Annemasse - est étroitement liée aux deux PSD, elle doit être (re)valorisée et connectée aux réseaux de bus TPG / TAC, dans le cadre des PA 2 ET 3

Propositions du CLE :

- Lien avec la TAC qui dessert le Pas-de-l'Echelle depuis Annemasse par bus, ligne 5, aux heures de pointe en semaine
- remettre en service voyageurs la gare de Bossey-Veyrier et y prolonger la ligne TPG 8
- remettre en service la halte de Collonges-sous-Salève et y prolonger la ligne TPG 44
- Remettre en service la gare d'Archamps

PSD 18 Veyrier - Pas de l'Échelle

Nos organisations sont divisées sur l'opportunité de déclasser le secteur des Quibières, envisagé dans la fiche PSD18. Par ailleurs, nous demandons une desserte transports publics digne de ce nom.

Nous demandons de plus que la zone villa attenante de l'autre côté de la route de Veyrier soit déclassée pour y bâtir des immeubles afin d'obtenir une densification suffisante afin de justifier des infrastructures et des aménagements en termes de transports publics valables.

³ Le projet initial de Bernex-Est prévoyait que 85% des nouveaux travailleurs viendraient avec un véhicule privé. C'est inacceptable !

B. Mobilité (Fiches B01 à B07)

B.01. Réseau ferroviaire

1. Liaisons ferroviaires

Nous sommes favorables au projet de développement ferroviaire, toutefois nous regrettons que seule la Rive-Droite soit prise en compte dans les deux premières étapes. Les propositions de liaisons vers le Pied du Salève, la boucle de l'Aéroport vers Cornavin et la liaison avec le Pays-deGex sont de bonnes solutions. Il est vital que ces réalisations commencent avant 2030, et des propositions faites dans ce sens comme des avances de fonds, par exemple. Des propositions devront être faites dans le paquet «C» du projet d'agglomération dès 2020. La priorité donnée aux liaisons Rive-Droite renforce un secteur déjà fortement développé au détriment de Genève-Sud, entièrement dédié aux déplacements individuels motorisés.

La distinction entre les différents types de liaisons ferroviaires (RER, TER, interregio etc) nous paraît pertinente.

1.2. Gare principale de l'agglomération (fiche B01)

Nous sommes favorables au maintien de Cornavin comme gare voyageurs principale de l'agglomération. La future gare de Lancy – Pont-Rouge devra devenir une gare secondaire, et non plus une halte. Ce sera la gare de l'Étoile et donc du « centre-ville » du PAV.

1.3. Liaisons avec le Sud-Léman

Il manque la mention de la future liaison vers le Sud - Léman.

La revitalisation de la ligne du «Tonkin» par la Région Rhône-Alpes se précise en effet.

B.02 Réseau TC structurant

1. Réseau de trams

Nous soutenons les projets de trams proposés.

Il est incompréhensible toutefois que le projet d'agglomération et PDCan refusent de voir que le réseau tram – centré sur les places Belair et de Cornavin – est proche de s'effondrer dans un avenir proche bien avant 2030 ! :

- Toutes les lignes sans exception convergent vers les places Bel-Air et Cornavin
- Le nouveau système des lignes simplifiées des TPG va les réduire à 3 et même aggraver la situation, les 8 lignes prévues initialement n'étaient donc que de la poudre aux yeux ?
- Aux heures de pointe, le réseau est aujourd'hui déjà proche de la saturation
- Aucune⁴ liaison tangentielle tram n'est prévue à l'horizon 2030, si ce n'est une «rocade» Lignon - PAV - HUG - Eaux-Vives que nous soutenons.
- Le transfert modal en cours réjouissant et l'augmentation de la fréquentation ne paraissent pas avoir été suffisamment pris en compte

Le réseau tram à l'horizon 2030 que l'on nous présente n'est donc pas réaliste.

1.2. Lignes tangentielles trams (et bus)

Il faut saluer la mention de lignes tangentielles dans la fiche B02 p141. Toutefois cela reste bien modeste et cantonné aux bus. **Ce refus d'entrer en matière pour les trams est incompréhensible.**

Les liaisons les plus évidentes sont :

⁴ La liaison de l'Aéroport par tram, bienvenue, ne résoudra pas le problème de fond

- a. ligne tangentielle tram Bachet-Étoile-Jonction (voir ci-dessous l'extrait de la résolution 566 du Grand Conseil)
 - b. ligne tangentielle tram entre le Petit et le Grand-Lancy en première étape urgente, puis Pont-Butin-Aéroport en deuxième étape
 - c. ligne tangentielle ⁵ de bus entre St Julien – Bernex-Est – Satigny et Aéroport
- Rappelons que le Grand-Conseil genevois a déjà pris position faveur des ces tangentes a) par l'intermédiaire de sa résolution 566, en lien avec le PAV.

Demande du Grand-Conseil au Conseil d'État :

(...)

Renforcement des transports notamment par l'étude de l'implantation d'une desserte structurante de transports publics urbains en site propre ou réservé suivant principalement l'axe longitudinal du périmètre (axe Arve - Route de Saint-Julien) ».

b) en inscrivant en 2004 la liaison Petit et Grand-Lancy dans le plan du réseau des transports publics (*loi sur le réseau des transports publics H1.50*).

Les propositions de liaisons tangentielles par bus annoncées sont au mieux des liaisons interquartiers, mais pas de véritable liaisons tangentielles.

1.3. Bus express

Nous saluons la suppression de la mention des bus express sur l'autoroute et les routes cantonales. Cette proposition de bus express (par exemple entre Bernex et Lancy - Pont-Rouge ou St Julien et l'Aéroport) paraissent illusoire, sauf à dire qu'ils ne s'arrêteraient pas ou à élargir les voiries de manière disproportionnées.

1.4. Tram de St Julien

Nous saluons le maintien des deux branches, route de Base et route de St Julien sur les plans (schéma directeur et annexe mobilité p 329). Toutefois l'indication manque sur la fiche B02 pp 142 - 143. Ce choix de deux branches structurantes et de la densification de l'axe de la route de Saint-Julien était un des acquis des Tables rondes des PACA et du Comité de pilotage.

1.5. Propositions innovantes TC absentes

Déception. Le PDCan ne fait pas de propositions innovantes en matière de mobilité.

1.5.1. Tram-train et/ou tram rapide

Le refus du PDCan d'envisager des solutions transitoires entre le réseau de trams, bientôt saturé, et le développement ferroviaire qui pourrait se faire après l'horizon 2030 est frappant.

Les idées de tram-trains ou de tram rapide⁶ entre St Julien et Bachet ou Pont-Rouge, par exemple sont écartées d'un revers de la main.

Commentaire des fiches B01 et B02:

En résumé, l'opérateur de transport attend l'urbanisation dense qui attend l'opérateur de transport. Il manque un projet ambitieux urbanisation - transports de la couronne de Genève, faite pour l'instant de bric et de broc et que rien ne promet d'améliorer.

⁵ Cette tangente est complètement occultée dans le schéma directeur. Pourtant de très importants développements, notamment d'activités sont prévus dans la Plaine de l'Aire et à Bernex (est et nord)

⁶ Le tram rapide de Glatt à Zurich a été inauguré il y a peu. Deux tracés, le premier à travers Plan-les-Ouates, le second sur la route de base permettrait d'avoir deux régimes de trams, le 2ème avec des arrêts espacés

La principale critique faite au PA1 était le manque de propositions en termes de mobilité pour faire fonctionner une agglo multipolaire. Le PA2 et Plan PDCan apportent peu ou pas d'éléments nouveaux et aucune réponse crédible par rapport à ce manque initial. On continue encore et toujours à renforcer une agglomération multilinéaire, plutôt que multipolaire.

B.3. Réseau routier et autoroutier

1. Traversée du Lac

Nous sommes opposés à la traversée du Lac autoroutière. Si une étude doit se faire, elle doit inclure les transports publics et la mobilité douce.

2. Concept multimodal

Il est conceptuellement faux de vouloir développer la multimodalité au sein du volet «routier».

3. Mesures d'accompagnement

La création de nouvelles infrastructures à Versoix, aux Trois-Chênes, à Bernex doit faire l'objet de mesures d'accompagnement et de réduction de circulation sur d'autres voies, pour autant que leur utilité soit prouvée.

4. Capacité de l'autoroute

En participant aux différents PACA (Bernex, Plaine de l'Aire, Ferney - Pays-de-Gex) on ne pouvait qu'être frappé par l'utilisation de l'autoroute – pourtant proche de la saturation – comme solution à tous les problèmes de circulation.

Le choix, trompeur à nos yeux, de mettre un bus sur l'autoroute, renforce cette illusion.

Une addition des différents reports prévus est indispensable.

5. Nouvelle route à Perly-Certoux PSD 15

Nous sommes **opposés** à la création la création d'une nouvelle infrastructure routière à Perly. C'est un gâchis d'espace qui anéantira la qualité de vie des riverains, qui seront cernés par la route de St Julien et cette nouvelle route.

6. Barreau nord de Bernex-nord PSD 13

Nous avons de très fortes réserves contre ce nouvel ouvrage routier. La réflexion sur la maîtrise du trafic de transit ne nous semble pas avoir été suffisamment étudiée.

B.04. Politique du stationnement

La maîtrise du stationnement est la pierre angulaire de la politique de la mobilité.

1. Normes de stationnement

Elles doivent être ajustées à la nécessité de respecter les normes Opair et OPBruit, fortement réduites pour les éco-quartiers par exemple.

2. P+R

Le grand P+R de Bardonnex fait problème. Qui va le payer⁷ ? Sera-t-il situé sur Suisse ou sur France ? Justifie-t-il le prolongement coûteux et peu attractif du tram ?

Il est irréaliste d'indiquer qu'il serait utile avec une liaison ferroviaire, qui ne pourrait être réalisée qu'après 2030. Les besoins de transferts intermodaux ne peuvent attendre jusque là. Il doit être rapproché de la jonction autoroutière de la route de St Julien et du tram.

⁷ Un grand P+R de 1000 places serait d'un coût d'environ 40 millions avec des frais annuels de plus de 2 millions de francs, avec un amortissement sur 50 ans

B.05. Mobilité douce (MD) et écomobilité

Rappelons que la mobilité douce comprend la marche, le cyclisme, la randonnée pédestre et la pratique des nouvelles formes de mobilité (NFM) tels la trottinette, la planche ou le patin à roulettes.

La distinction ne paraît pas faite dans le PDCan entre les déplacements à pied et à vélo quotidiens et la randonnée pédestre et cycliste⁸. Souvent dans le PDCan lorsque l'on parle de MD, c'est de randonnée qu'il est question et pas d'usage quotidien.

1. Mobilité douce

Les mesures de mise en oeuvre prévus p 159 concernent essentiellement les cyclistes. Les déplacements piétons quotidiens sont oubliés⁹.

La nécessité de coordonner les plans piétons, de responsabilité communale, n'apparaît pas clairement.

Demands :

a) Donner un mandat spécifique, car l'échelle est différente de celle du rail et de la route

b) Reprendre, par exemple, l'idée développée dans le cadre du PAV de prévoir des mailles de 100m pour les piétons et de 300m pour les cyclistes, dans les parties urbanisées de l'agglomération FVG.

c) Le lien avec la sécurité des déplacements manque.

2. Écomobilité innovante

Si on relève de nombreuses mesures en matière de mobilité, parfois coûteuses, il manque des propositions en faveur de l'écomobilité innovante, souvent relativement peu coûteuses. Par exemple,

- Le co-voiturage à l'échelle de la région
- « P+R spontanés » sur les routes/autoroutes d'accès au centre pour permettre le co-voiturage
- L'auto-partage
- L'encouragement des vélos à assistance électrique (VAE)¹⁰
- Les réseaux de vélos en libre circulation (nous préconisons de reprendre sur l'agglomération le système romand de Vélopass, qui est plus proche de nos besoins que celui de Paris !)
- Etc.

L'addition de toutes ces propositions n'est pas négligeable. Or, et c'est un réel problème, personne ne paraît s'en préoccuper. La Ville de Genève ne peut, ni ne doit assumer seule la promotion de ce type d'écomobilité pour toute l'agglomération.

B.06. Mobilité à l'AIG

Dans les mesures de mise en oeuvre, il manque la facilitation de l'accès à pied et à vélo des arrêts / gares des transports publics, qui sont aujourd'hui pénalisants pour la mobilité douce.

B.07. Trafic de marchandise

Il faut saluer la prise en compte du fret marchandise dans le PDCan.

Quelques remarques :

⁸ En Suisse, la LCPR fédérale fait clairement la distinction entre déplacements piétons (urbains et quotidiens) et la randonnée pédestre à l'extérieur des localités. La première est de compétence des communes, la seconde des cantons.

⁹ Rappelons qu'un (trop) grand nombre de propositions du PA1 avait été rejeté par la Confédération car pas suffisamment développés

¹⁰ L'OUM (Observatoire universitaire de la mobilité) de l'Uni de Genève estime que plus 10% des habitants du canton de Genève pourraient devenir propriétaire d'un VAE à l'horizon 2030. « Usagers, usages et potentiel des vélos à assistance électrique » OUM 2009

Côté suisse, contrairement à ce qui est indiqué, la base légale est bien la loi fédérale et l'objectif un *transfert modal de la route au rail* et non la multi-modalité. Elle ne concerne pas que les traversées alpines. Citation

1) RPLP RS 641. 81

Section 1 But et champ d'application

Art. 1 But

1 La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.

2 L'introduction de cette redevance doit par ailleurs contribuer à:

- a. améliorer les conditions-cadre du chemin de fer sur le marché des transports;
- b. acheminer davantage de marchandises par le rail.

Par ailleurs, nous sommes favorables au maintien de la *Gare de La Praille* comme gare marchandises No1 et la gare de *Vernier-Meyrin Cargo* comme numéro 2. Les CFF sont d'ailleurs en train d'investir des dizaines de millions pour la remettre à niveau. De plus, le raccordement routier et autoroutier est nettement meilleure à *La Praille* qu'à Vernier dont le réseau routier local est proche de la saturation.

La gare de *Vernier-Meyrin Cargo* accueillera le fret vers la Zimeysa et les hydrocarbures. Elle aura son utilité aussi pour les trains en transit vers la France. (avec des motrices bi-courants, toutefois).

C. Espace rural

C.02 Surfaces d'assolement

Voir première partie point 2

C.04. Politique du paysage / C.06 Continuités biologiques

1. Lisières de milieux naturels

Il reste des intentions de densification, auxquels nous nous opposons, le long de la rive droite du Rhône, entre bois de Chébé et bois de la Grille et entre bois de Chébé et la zone agricole alentours qui menacent les connexions biologiques le long du Rhône et entre ce dernier et le Mandement.

2. PSD 13. Césure verte Rhône - plaine de l'Aire

Cette césure qui passe par Bernex-Est doit être renforcée. Par conséquent toutes les mesures de densification (que nous n'approuvons pas) doivent veiller à laisser un espace tampon substantiel.

Conclusion

1. Divergences entre le PA2 et le PDCan

La cohérence entre le plan directeur cantonal genevois en révision et le PA2 doit être revue en urgence. En particulier, le PDCan prévoit la densification du centre de Genève. Or, la ville centre est déjà extrêmement dense, du niveau de Paris ou Barcelone. Deux à trois fois plus dense que Zurich.

Le projet de plan directeur cantonal est un outil important, **mais** il faut qu'il :

- intègre l'ensemble des besoins fondamentaux des habitants
- tende à réduire les inégalités (notamment en ce qui concerne l'accès au logement, aux transports, aux infrastructures publiques;
- amène un accent nettement plus marqué sur les transports publics, largement en deçà des attentes, avec une politique novatrice en la matière
- ne soit pas la gestion de la fuite en avant
- intègre dialogue social et concertation en général, et au niveau régional (Forum d'agglomération) en particulier
- ne remette pas en cause les acquis
- revienne à une agglomération multipolaire
- prenne en compte le développement (urbanisation et trams notamment) des tangentes entre les centres régionaux

La CEST et le CLE demandent une révision du plan directeur à échéance plus courte (4 ans par exemple en lien avec les étapes du projet d'agglomération) et qu'elle soit faite au vu des objectifs atteints dans la phase précédente.

Si on ajoute à cela la pauvreté du volet « politique des services » des PA1 et PA2, le plan directeur genevois et le projet d'agglomération 2 s'annoncent mal.

Nota Bene:

Plusieurs organisations membres de la CEST et/ou du CLE ont pris position séparément sur le PDCan.

Prière de vous y référer.

Le 23 juin 2011