



**Office fédéral du développement territorial ARE**  
CH-3003 Berne

Genève, le 26 octobre 2013

## **Consultation sur la répartition des fonds fédéraux pour les fonds d'agglomération**

Madame, Monsieur,

Le CLE et la CEST souhaitent faire part de leur point de vue dans le cadre de la consultation fédérale sur la répartition des fonds des projets d'agglomération.  
En particulier pour le **Grand-Genève**.

Le CLE et la CEST sont des coordinations d'associations actives depuis plus de 25 ans dans le Grand-Genève, le rayon d'action du CLE s'étend également au bassin lémanique. Voir nos deux sites pour plus de détails:

- [www.coordination-transfrontaliere.org](http://www.coordination-transfrontaliere.org)
- [www.cle.li](http://www.cle.li)

Nous basons notre prise de position sur

- les documents de la consultation en ligne
- les documents qui accompagnent la charte du Grand-Genève de juin 2012
- le plan directeur genevois, adopté en septembre 2013
- les documents de l'Observatoire statistique transfrontalier (OST)

### **Généralités sur l'urbanisation, la mobilité et les infrastructures dans le Grand-Genève**

L'attractivité du Grand-Genève avec son dynamisme économique – à la fois un facteur de richesse et de problèmes – présente un visage contrasté.

#### **Une société à deux vitesses se met en place.**

- du point de vue *social* avec une accentuation des inégalités, des deux côtés de la frontière
- du point de vue du *logement* avec des Suisses qui ne construisent pas assez et des Français qui, souvent, en construisent trop. Les chiffres 2005 - 2010<sup>1</sup> montrent que Genève atteint difficilement le 60% de la cible prévue, alors que la partie française du Grand Genève dépasse très nettement sa cible. En 2010, plus du double.
- du point de vue *démographique*, avec une augmentation plus forte dans la partie française du Grand Genève qui accentue encore le déséquilibre existant. Une part importante des nouveaux

---

<sup>1</sup> voir la page 29 du rapport d'accompagnement de juin 2012

habitants – 350'000 sont prévus<sup>2</sup> dans le Grand Genève d'ici 2040 – s'installeront en effet dans la partie française de l'agglomération

- du point de vue de la *mobilité* et des transports on doit constater que la part modale des transports publics français du Grand Genève peine à décoller. En effet, les progrès sont rapidement annulés par l'augmentation de la démographie
- du point de vue des *emplois*, la création est nettement plus importante que prévue à Genève et moins forte dans la partie française du Grand Genève. 300'000 personnes exercent une activité professionnelle à Genève, 27% viennent de France et 10% du reste de la Suisse.
- du point de vue *environnementale et de santé publique* avec une augmentation du bruit routier et des particules fines.
- du point de vue politique, avec des tensions qui se sont reflétées lors des élections récentes

### **La réponse est connue : des transports publics transfrontaliers performants**

Ces différents facteurs (logements, démographie, emplois, mobilité) accentuent le déséquilibre et rendent la situation sur le terrain de plus en plus difficile pour les usagers<sup>3</sup>. La congestion automobile augmente – avec la pollution qui lui est liée. Les transports publics sont saturés ou en voie de l'être aux heures de pointe, qui s'allongent chaque année.

La (re)mise en place, par ailleurs très réjouissante d'un réseau de trams – avec un soutien fédéral apprécié – et la forte augmentation de la fréquentation des transports publics permet uniquement d'absorber une partie de l'augmentation de la mobilité.

La réponse est connue, pour améliorer la situation – et pas seulement pour la contenir – et le transfert modal, **il faut changer d'échelle et passer aux transports ferroviaires**. On en est loin, les projets ferroviaires transfrontaliers sont repoussés à 2030 voire 2040, au mieux.

Les modestes projets ferroviaires rejetés par le préavis fédéral – contenus dans l'annexe 1 – sont une première étape indispensable pour permettre au futur RER franco-valdo-genevois d'être performant, y compris sur territoire suisse et répondre, même si partiellement à la saturation des réseaux routiers et de transports publics. **Ils constituent une mise à niveau nécessaire du futur réseau express régional**. La CEST et le CLE considèrent que la Suisse, et notamment la Confédération via le fonds d'infrastructures pour les agglomérations, a un rôle à jouer. Il est capital que l'investissement de près de 2 milliards de francs dans le CEVA soit valorisé.

\* \* \* \*

Globalement, nous accueillons favorablement le projet de répartition des fonds fédéraux pour le Grand Genève, avec toutefois des réserves très importantes. Les manquements du projet risquent en effet de mettre en péril le volet mobilité du Grand Genève.

## **Demandes de la CEST et du CLE**

### **Projets de chemin de fer (annexe 1)**

Nous constatons que les projets d'amélioration et d'optimisation ont été retenus en priorité A à Satigny (GE), Coppet (VD) et Zimeisa pour un total de 22,2 millions de francs.

---

<sup>2</sup> voir la fiche 1/2012 de l'Observatoire statistique transfrontalier de septembre 2012

<sup>3</sup> les heures d'ouverture des garderies de la partie française du Grand Genève ont, dans certains cas, du être étendue pour permettre aux parents, bloqués dans la circulation, de venir chercher leur enfant

D'autres sont retenus en priorité B à Versoix (GE), Rolle (VD) et Gland (VD) pour environ 16.5 millions de francs. Ils concernent la partie suisse du RER franco-valdo-genevois (RER FVG).

Ces propositions correspondent à des améliorations indispensables pour le futur RE franco-valdo-genevois. **Or, nous constatons avec un vif regret qu'aucune proposition d'amélioration de la partie française du RER FVG n'a été retenue.**

C'est d'autant plus regrettable que les goulets d'étranglement du Grand Genève les plus complexes se trouvent en liaison avec la partie française de l'agglomération. La part modale transports publics des franchissements de la frontière varient entre 3 et 15%. 30% pour le couloir vers la Suisse.

L'ouverture du CEVA (liaison entre les réseaux suisses et français entre Eaux-Vives et Annemasse) en 2016 - 17 devrait permettre de renverser la tendance au *tout à la voiture*.

Or, pour atteindre cet objectif la partie française du RER FVG doit impérativement être mise à niveau, c'est l'esprit des demandes du Grand Genève.

Allongements de quais, modernisation, mise à nouveau à niveau, augmentation de la capacité

### **Soit les fiches :**

1. 10.10 : Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gare d'Annemasse
2. 10.12 : Requalification de l'espace public sur espace gare d'Annemasse
3. 13.11 : Allongement des quais Genève-La Plaine (GE) et modernisation des installations
4. 14.8 : Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de a nouvelle offre RER : gares de Saint Julien en Genevois et Valleiry
5. 15.4 : Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche
6. 15.10 Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche sur Foron, Saint Pierre en Faucigny et Bonneville
7. 15.11 Aménagement de l'interface et du pôle multimodal de la gare de la Roche sur Foron
8. 16.19 Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains
9. 37.13 Création d'une interface multimodale à la gare de Thonon

**Le CLE et la CEST demandent que ces neuf propositions soient réintroduites dans le projet d'agglomération du Grand Genève soumis aux Chambres fédérales.**

### **Projets de routes (annexe 3)**

Nous constatons que le projet de barreau-Nord à Bernex de 26 millions de francs serait soutenu à 40% par la Confédération en priorité A

Ce tronçon controversé pose problème. En effet, il ferait plus que doubler la charge de des véhicules motorisés dans le secteur de Bernex, qui passerait de 20'000 v/j à 45'000 v/j.

L'aspect négatif est accentué par la volonté de passer la route de Chancy de 2 à 4 voies Cet axe est parallèle au projet de barreau nord, il est inclus dans le prolongement du tram de Bernex, du projet d'agglomération 1 PA1. Ce projet va à l'encontre de la philosophie des projets d'agglomération de ne pas axer un développement sur la voiture !

De plus, ce tronçon n'a pas de raison d'être en priorité A car il dépend de l'élargissement de l'autoroute de contournement avec la construction de nouveaux tunnels. Ce n'est pas demain.

**Le CLE et la CEST demandent que le projet de barreau nord de Bernex soit financé localement par le canton de Genève, ou par un autre biais que le Fonds d'infrastructures pour les agglomérations.**

**Projet de tram (annexe 15):**

Nous avons bien noté les projets de trams

- Genève - St Julien en priorité A
- Nations - Ferney-Voltaire en priorité B
- Grand Saconnex - aéroport en priorité B

Les projets de tram suivants n'ont pas été retenus

- Cern - St Genis
- Prolongement du tram d'Annemasse vers le Perrier
- Réaménagement de la place de Moillesullaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier Ge-74)

Il est à noter qu'une urbanisation extrêmement importante est prévue autour du rond-point de France, à **St Genis**: via la construction d'un second site du lycée de Ferney-Voltaire, d'un centre nautique, d'une maison de santé pluridisciplinaire, de logements sociaux, d'un grand P+R etc. Ce secteur de St Genis est appelé à devenir un important centre intermodal. Une coupure entre le CERN, terminus du tram, et la future interface intermodale de St Genis serait regrettable.

**Le CLE et la CEST demandent que ces trois propositions soient réintroduites dans le projet d'agglomération du Grand Genève.**

En espérant que nos demandes – vitales pour le devenir du Grand Genève – soient retenues, nous vous adressons, Madame, Monsieur nos salutations les meilleures

Pour la CEST et le CLE

Alain Rouiller, président du CLE

Adresse de contact pour ce dossier :

CLE - CEST  
18, rue des Chaudronniers  
1201 Genève

Courriel : [CEST@coordination-transfrontaliere.org](mailto:CEST@coordination-transfrontaliere.org)

## Associations membres



### **Conseil lémanique pour l'environnement**

- **AGENA** Association gessienne de protection de la nature Pays de Gex (Ain)
- **Amis de la Terre** Haute Savoie
- **ATE** Association transports et Environnement Genève, Valais et Vaud
- **Equiterre**
- **FNAUT** Haute Savoie, Fédération des associations d'usagers des transports
- **FRAPNA** Fédération des associations de protection de la nature Ain et Haute-Savoie
- **GENESIS** Fédération des associations du Genevois (Genevois – Hte Savoie)
- **Pro Natura** Genève, Valais et Vaud
- **WWF** Fonds mondial pour la nature Valais et Vaud

Le CLE est actif dans l'Ain, en Haute Savoie, à Genève, dans le Pays de Vaud et en Valais. Depuis 1989, il fédère les plus importantes associations de protection de l'environnement du bassin lémanique et totalise près de 80'000 adhérents.



### **Coordination économique et sociale transfrontalière**

- **Association Savoie – Mont Blanc** (espérance et solidarité)
- **ATE** Association Transports et Environnement
- **CFDT** Ain et Haute Savoie
- **Equiterre**
- **MPF** Mouvement populaire des familles
- **SIT** Syndicat interprofessionnels des travailleurs/euses
- **Université populaire Savoie - Mont Blanc**

La CEST, active depuis plus de 25 ans dans l'Ain, à Genève et en Haute-Savoie, regroupe des associations et organismes français et suisses.

**Nota bene:** Les deux coordinations totalisent environ 100'000 adhérents