



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**, 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

Projet d'agglomération du Grand Genève

Suivi du Livre vert 2 de la CEST et du CLE

février 2014

**Volet mobilité
+ pollution de l'air et bruit routier**



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

3.9.3 Pollution de l'air

La pollution de l'air et les nuisances sonores dans l'agglomération sont un scandale sanitaire qui paraît laisser les décideurs indifférents. Pourtant les normes de pollution de l'air sont dépassées régulièrement par les particules fines et ce dans toute l'Agglo.

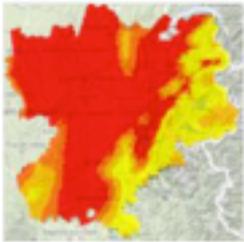
La thématique de la pollution de l'air reste une des préoccupations principales de la société civile transfrontalière. Cette thématique est en effet un enjeu sanitaire de premier ordre dans l'agglomération du Grand Genève et partout dans le monde.

Selon l'OMS (Organisation mondiale de la santé) dans ses lignes directrices relatives à l'air (synthèse de l'évaluation des risques, mise à jour 2005) : « Le fait de respirer de l'air pur est considéré comme une condition essentielle de la santé et du bien-être de l'homme. Cependant la pollution de l'air continue de faire peser une menace importante sur le plan sanitaire partout dans le monde. [...] Plus de 2 millions de décès prématurés peuvent chaque année être attribués aux effets de la pollution de l'air extérieur dans les villes et de l'air à l'intérieur des habitations [...] à travers le monde ».

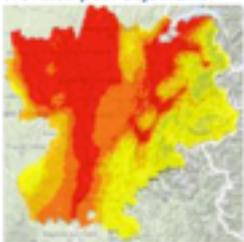
Les conséquences sont pourtant connues : en France **42'000 décès annuels** (en Suisse, environ 4000) dont la plus grande partie sont directement occasionnés par la pollution de l'air occasionné du diesel, ce qui représente environ **400 décès prématurés pour le Grand Genève !**

→ Evolution qualité air en Rhône-Alpes

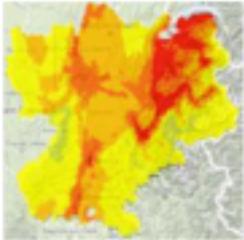
Etat hier



Prévision pour aujourd'hui



Prévision pour demain



Bonne Moyenne Mauvaise

L'étude européenne Aphekom a démontré qu'une personne vulnérable habitant près d'un axe de circulation aurait 15 à 30% de risques sanitaires supplémentaires : asthmes pour les enfants et pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes de 65 ans et plus.

Dans le cadre de l'analyse sur les mesures visant à réduire la pollution dans l'air il est à noter que les nouvelles fiches "environnement" regroupent les domaines du climat, de l'énergie et de la qualité de l'air. Cela entraîne un certain flottement dans l'analyse, entre l'ancienne fiche 132 et les nouvelles 131 d.

Comme nous l'avons vu plus haut nous tenons à saluer les études qui ont été mises en oeuvre malgré l'absence d'une analyse globale sur le calcul de l'empreinte écologique induite par l'agglomération. Les politiques qui sont envisagées dans le cadre de cette thématique paraissent clairement louables au niveau des intentions et de la méthodologie mais insuffisantes en termes de communication de l'état d'avancement des dossiers.

Les mesures concrètes semblent être absentes malgré la bonne volonté manifeste de l'administration. Il est impératif de mettre en oeuvre les actions définies: surveillance, coordination des plans d'action, mesure de réduction des valeurs d'émissions, coordination avec l'aménagement du territoire, la planification des infrastructures et la politique énergétique.

Rappelons que La [directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant](#) impose aux États membres de limiter l'exposition de la population aux microparticules PM10. La législation fixe des valeurs limites d'exposition concernant

Suivi du *Livre vert 2*

la concentration annuelle ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Par ailleurs, elle fixe une concentration journalière ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) qui ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an. **A cet égard la France est poursuivie par Commission européenne devant la Cour de justice européenne (CJ-UE) pour non respect des normes européennes de qualité de l'air.**

La situation est complexe du fait des différences de normes entre les pays et de manière de communiquer. Les plans sont nombreux (Genève, Vaud, France, Agglo : Plan de Protection de l'Atmosphère, Plan Climat, Plan d'assainissement de l'air, Conception énergétique, etc...)

Les coupables sont connus. Côté français, le diesel. Pour mémoire 75% du parc automobile français est constitué de véhicules diesel. En Suisse, l'Aéroport et la circulation au centre-ville de Genève.

Rappel

Vu le danger sanitaire évident

Le CLE et la CEST demandent

- **que l'Agglomération mette en place un Plan de protection de l'Atmosphère (PPA).**
- **que le Canton de Genève adapte son plan de mesures OPair aux normes européennes et concrétise rapidement un plan d'actions à l'échelle de l'Agglo**
- **qu'une collaboration transfrontalière soit mise en place en matière de lutte contre les particules fines (PM10 et PM2.5). Elle existe partiellement pour l'ozone.**
- **qu'une politique réelle d'information soit mise en place pour le Grand Genève.**

Définition d'un PPA

Ce plan a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. Le décret en Conseil d'Etat (français) du 25 mai 2000 en a précisé le contenu. Il s'applique aux agglomérations de plus de 250.000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Il vise à ramener dans la zone les concentrations en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Pour ce faire des prescriptions particulières applicables aux différentes sources d'émission (chaudières, usines, trafic routier, combustion du bois, ...) sont prises par arrêté préfectoral. Chaque plan doit faire l'objet d'une enquête publique.

Définition particules fines PM10 et PM2.5:

Les particules PM10, d'une taille égale ou inférieure à 10 micromètres, peuvent pénétrer dans les poumons, entrer dans la circulation sanguine et provoquer des cardiopathies, des cancers du poumon, des cas d'asthme et des infections des voies respiratoires inférieures"

Source OMS

Les particules fines PM2.5 (agent cancérigène extrêmement nuisible à la santé) ne sont souvent pas prises en compte, la réglementation étant floue dans ce domaine.

3.9.3. Le bruit

Les normes de bruit sont dépassées dans l'Agglomération des deux côtés de la frontière, en cause les infrastructures de transports.

«Dans la partie occidentale de la Région européenne de l'OMS, le bruit causé par la circulation concourt chaque année à la perte de plus de 1 million d'années de vie en bonne santé suite à la morbidité, à des invalidités ou à une mortalité prématurée».

C'est la principale conclusion du premier rapport évaluant la charge de morbidité due au bruit ambiant en Europe et publié récemment par l'OMS/Europe. Les nuisances sonores sont à l'origine non seulement de désagréments et perturbations du sommeil, mais aussi de crises cardiaques, de troubles de l'apprentissage et d'acouphènes».

A la vue de ce constat nous nous étonnons de l'affirmation que "le bruit n'est pas une thématique transfrontalière" (fiche 134).

Bien que la gravité de la situation ne soit pas niée (30'000 personnes exposées aux normes d'alarme, 90'000 aux valeurs limites à Genève, nombreux points noirs côté français) le PA2 semble se limiter à l'analyse de la situation en mettant en exergue les besoins d'action comme compléter les mesures d'exposition au bruit ou encore assainir les sites à l'origine des nuisances sonores excessives. Aucune mesure d'urgence n'est envisagée à ce stade malgré la gravité de

Suivi du *Livre vert 2*

la situation qui ne va faire que se dégrader en prenant en compte l'évolution croissante de la démographie du trafic routier ferroviaire et aérien.

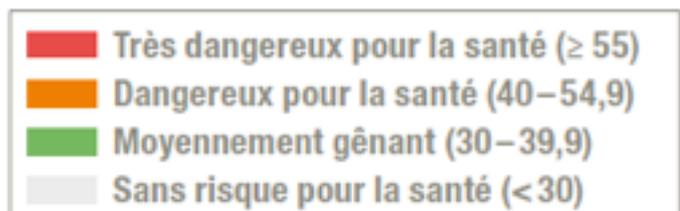
A Genève, 40% des habitants sont touchés, en Ville de Genève ce sont 200 km de rues qui doivent être assainies. En extrapolant les chiffres de 1'300'000 personnes victimes du bruit en Suisse à l'Agglomération on arrive à 200'000 personnes exposées à un *niveau bruit nuisible voire très dangereux pour la santé* (150'000 la nuit). Il y a peu ou pas de zones qui soient épargnées par le bruit.

Voir la **carte isophone** ci-dessous de l'OFEV (Office fédéral de l'environnement 2012)



Bases légales:

En Suisse, l'ordonnance fédérale sur le bruit : [OPBruit](#)
En France : La [directive européenne 2002/49](#) a instauré l'obligation, pour les autorités compétentes désignées par les États membres, d'élaborer des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Elle a été transposée en droit français par les articles L. 572-1 et suivants, et R. 572-11 et suivants du Code de l'environnement.



Voir [la circulaire de rappel du ministère de l'écologie](#), les collectivités territoriales tardant à établir les cadastres de bruit et autres documents.

Les mesures sont connues, mais généralement repoussées pour des raisons politiques,

1. diminuer le nombre de véhicules sur les routes, en favorisant l'écomobilité, la mobilité douce et les transports publics;



2. réduire la vitesse des véhicules, par exemple en créant des zones 30 km/h;
3. supprimer le trafic de transit à l'intérieur des quartiers;
4. mettre en place des revêtements qui absorbent mieux le bruit;
5. diminuer la largeur des chaussées, pour modérer la circulation.
6. La ville de Zurich, a testé l'introduction 30 km/h la nuit. Réduction du bruit de moitié. L'Allemagne le généralise dans les grandes villes. Ci-contre à Berlin.

Suivi du *Livre vert 2*

Propositions déjà formulées :

- *Faire de l'agglomération un modèle en matière de développement durable*
- *Tendre vers l'objectif de la «société à 2000 watts»*
-
- *Calculer à intervalles réguliers l'empreinte écologique de l'agglomération et sensibiliser les acteurs par une formation adéquate.*
- *Créer un réseau de corridors bio-écologiques multifonctionnels.*
- *Promouvoir la gestion durable des matériaux de construction et des déblais*
- *Fixer des objectifs chiffrés de développement durable et évaluer l'impact CO2 de toutes les infrastructures et les actions envisagées.*
- *Développer le dispositif territorial en matière de recherche et de formation dans le domaine du développement durable*
- *Appliquer le Standard Minergie ou équivalent (simple) pour toutes les rénovations*
- *Appliquer le Standard "Minergie P" ou équivalent pour les nouvelles constructions*
- *Prendre en compte le standard "Minergie Eco" ou équivalent pour les nouvelles constructions*
- *Disposer de données plus précises des émissions de CO2 et GEF dans l'agglomération*
- *Définir une politique systémique de réduction des émissions de CO2*
- *Calculer régulièrement l'empreinte écologique*
- *Mise en œuvre d'un Plan Climat transfrontalier*
-

Vu l'urgence sanitaire :

Rappel

le CLE et la CEST demandent dans un premier temps

1. côté suisse, que les Autorités respectent la date limite d'assainissement du 31 mars 2018
 2. côté français, que les Autorités respectent les directives européennes (en octobre 2011, la Commission européenne a lancé un ultimatum à la France pour non mise en œuvre de la directive)
 3. que la partie française de l'Agglomération soit considérée comme une agglomération de plus de 250'000 habitants et non une succession de villages et de bourgs..., 250'000 habitants est la taille critique européenne pour que des mesures soient prises
- dans un deuxième temps
4. que soit mise en place une politique coordonnée de réduction du bruit (limitation de vitesse, du nombre de véhicules, de réhabilitation des rues et routes)
 5. que soit mise en place du 30 km/h généralisé la nuit sur le modèle testé à Zurich et mis largement en pratique sur des portions d'axes principaux dans les grandes villes allemandes.

3.9.6. Espaces naturels et transports

Selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE) un autre type de pollution liée aux transports est la [fragmentation des espaces naturels](#). Et près de 30 % du territoire de l'UE est relativement, très ou très fortement fragmenté, notamment par les routes et les voies de chemin de fer, limitant ainsi les déplacements et la reproduction de nombreuses espèces. Il est à craindre que les chiffres pour le Grand Genève soit encore plus élevés

5. La mobilité

Fuite en avant ou maîtrise ?

Le verre à moitié plein. Les progrès accomplis dans le Grand Genève en matière de transports et de coordination sont très importants, les projets de transports publics et de mobilité douce nombreux. Deux milliards d'Euros d'investissements sont prévus d'ici 2022.

Le verre à moitié vide. De très nombreux obstacles subsistent, le risque de fuite en avant est évident. La population continue de croître fortement étant donné le dynamisme du Grand Genève, la société à deux vitesses – des deux côtés de la frontière – s'accroît avec gens de plus en plus riches et d'autres de plus en plus pauvres, les déplacements pendulaires – principalement motorisés – avec la France augmentent plus vite que le développement des transports publics. Les nuisances, pollution et bruit suivent le même rythme négatif. Les risques d'asphyxies du système des transports sont patents. La gouvernance du Grand Genève et la participation de la société civile sont en chantier.

Le CLE et la CEST tirent la sonnette d'alarme, sans mesures fortes en matière de circulation, le Grand Genève va droit dans le mur !

Les remèdes sont connus, mais coûteux ou politiquement difficiles comme la maîtrise du développement économique genevois exogène ou le développement des alternatives aux déplacements individuels motorisés. Les relations ferroviaires avec la France, indispensables, sont renvoyées aux calendes grecques..

La volonté politique s'étiole, le canton de Genève change ses priorités en misant sur le *tout sécuritaire* qui monopolise des moyens financiers importants comme pour la nouvelle prison et autres centres de détention.

L'enjeu pour le Grand Genève peut être résumé assez simplement: fuite en avant ou maîtrise dans l'esprit du développement durable. Le choix ne pourra pas être repoussé plus longtemps.

Dans le texte qui suit, un nombre important de paragraphes ont pu être repris tels quels de notre Livre vert 2 de mars 2012, les conditions n'ayant malheureusement pas évolué.

5.1. Création d'un "Fonds transfrontalier d'équipements"

La CEST et le CLE sont favorables à la d'un "Fonds transfrontalier d'équipements" – accords de Nantua de juin 2012 prévoyant une participation de Genève de 240 millions de francs sur 10 ans – à la condition qu'il soit consacré aux infrastructures de transports publics et à la mobilité douce. Voir aussi 5.11 P+R transfrontaliers

Charges d'exploitation

Un système de mutualisation – de péréquation – des frais d'exploitation devra être trouvé entre les différents territoires, par exemple dans la future «communauté de transports régionale». Voir 5.8 ci-après

5.2. Mobilité douce (MD) et écomobilité

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

La distinction ne paraît toujours pas faite dans le PA2 entre les déplacements à pied et à vélo quotidiens et la randonnée pédestre et cycliste.

Si la partie vélo de la MD paraît relativement prise en compte, les déplacements piétons quotidiens paraissent pas suffisamment pris en compte⁵.

Il manque l'idée de coordonner les plans piétons de responsabilité communales au sein du Grand Genève. Les mesures en faveur de la mobilité douce ne doivent pas être que constructives.

Demande :

le plan directeur de la mobilité douce adopté pour le canton de Genève doit être étendue au Grand Genève

Propositions déjà formulées

Voir le Livre vert 2

Le CLE et la CEST demandent – à nouveau – de reprendre l'idée développée dans le cadre du PAV (projet Praille - Acacias - Vernets) de prévoir des mailles de 100m pour les piétons et de 300m pour les cyclistes, dans les parties urbanisées de l'agglomération FVG.

Le lien avec la sécurité des déplacements manque.

5.2.2. Écomobilité innovante

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

- Le [covoiturage](#) à l'échelle du Grand Genève
- « P+R spontanés ou organisés » sur les routes/autoroutes d'accès au centre pour permettre le co-voiturage
- L'[autopartage](#)
- L'encouragement des [vélos à assistance électrique \(VAE\)](#),
- Les réseaux de [vélos en libre service](#) (nous préconisons de reprendre sur l'agglomération le système biennois Vélospot, il 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, ne doit pas assumer seule la promotion de ce type d'écomobilité pour toute l'agglomération.

Voir aussi «intermodalité» 5.10.6



Rappel des propositions précédentes

Le PA2 ne fait pas de propositions innovantes en matière de mobilité.

Tram-train et/ou tram rapide:

Le refus du PA2 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 rapide⁹ entre St Julien et Bachet ou Pont-Rouge, par exemple sont écartées d'un revers de la main.

Pas de propositions sérieuses de réseau tram à l'horizon 2030

Pas de proposition de liaisons avec le Sud-Léman et le Sillon alpin

5.3. Réseau de trams

Nous avons déjà dit avec insistance que la concentration des axes forts trams sur l'hyper-centre-ville (Cornavin – Plainpalais – Bel-Air – Rive) conduira inéluctablement à un engorgement marqué du centre-ville : les prémices de cet engorgement peuvent déjà être constatées à Bel-Air depuis la mise en service du tram Bernex – comment imaginer ce qu'il en sera dans quelques années avec les futures extensions sur France du réseau tram? Il faut cesser d'inciter un trop grand nombre d'usagers à transiter par l'hypercentre.

Il faut au contraire relier les PACA – centres régionaux – entre eux sans passer par le centre ou alors on renonce au concept d'un Projet d'Agglo multi-polaire.

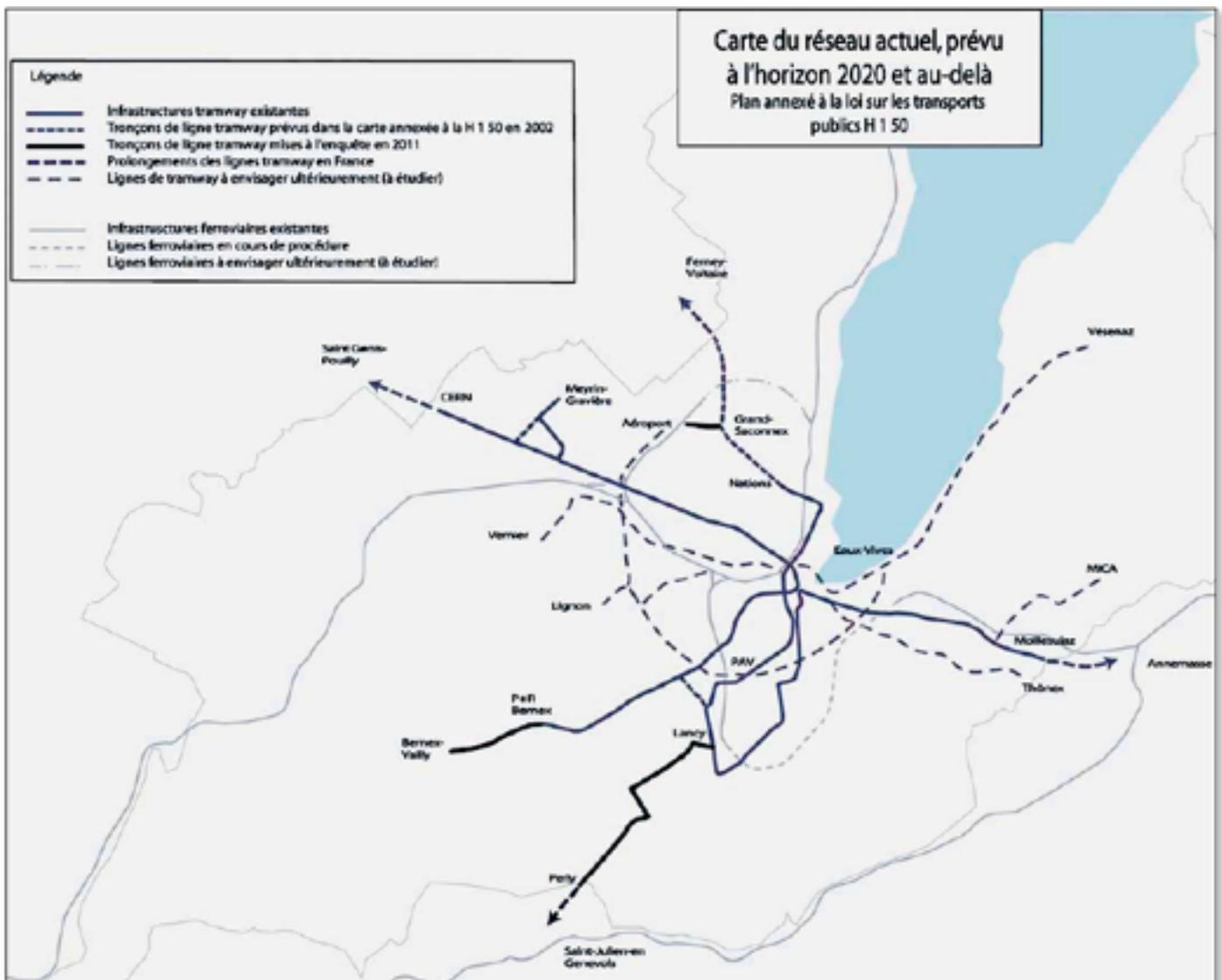
Tous les projets depuis 2006 ne comportaient pas de lignes tangentielles comme si les responsables de la mobilité n'avaient pas intégré la notion de centres régionaux.

Les divers prolongements transfrontaliers des lignes de tram – que nous soutenons pleinement – ajouteront une pression ingérable et intolérable sur les pôles de Cornavin, Bel-Air et Rive.

Le 5 octobre 2011, le Conseil d'État genevois annonçait la [mise à l'enquête publique du réseau des transports publics](#) à l'horizon 2020 et après. Le plan – reproduit ci-dessous – sera annexé à la loi sur les transports publics H 1.50.

Le Plan directeur cantonal genevois (PDcan Genève 2030) n'en tient que partiellement compte, comme si l'administration et le politique conduisait chacun leur agenda propre.

Le Projet d'Agglo n'avait à fin 2013 toujours pas intégré cette donnée capitale et indiquait encore sur ses planches des lignes de bus en lieu et place du tram!



Suivi du *Livre vert 2*

Sur le plan ci-dessus on distingue nettement la **ceinture tram** que nous demandons depuis plus de 5 ans, des lignes nouvelles en traitillés vers Vézenaz, Thônex, MICA, Le Lignon et Vernier, avec un passage du tram par le Pont du Mont-Blanc. >Les lignes transfrontalières sont marquées par des flèches (St Genis, Ferney, Annemasse)

5.3.1. Ceinture tram (moyen - long terme)

Nous insistons avec force pour que la priorité soit mise sur une liaison de type 'ceinture urbaine' forte et performante (tram en site propre intégral ou protégé), selon un tracé, à préciser, entre l'Aéroport et la Rive Gauche par Blandonnet, Châtelaine/Lignon, Pont Butin, Lancy – PAV – Eaux-Vives. Cette liaison pourrait être mise en place par étapes, l'étape prioritaire étant alors Aéroport – Esserts, voire Aéroport – PAV (Étoile). Les études pour cette liaison doivent donc être entreprises sans délai, et la réalisation peut se faire par étape; la première le plus rapidement possible. Voir également 5.2.2 ci-dessous.

Les autres axes forts – repris dans le plan ci-dessus – devront être planifiés et réalisés en fonction des diverses urbanisations prévues, et de l'accroissement de la demande. Ainsi, l'axe Cornavin – Châtelaine – Vernier sera sans doute nécessaire à relativement court terme pour soulager le tram sur l'axe Meyrin/CERN qui montre déjà des signes de saturation. Sa planification est donc aussi requise sans délai.

Le réseau tram à l'horizon 2030 était totalement irréaliste. La mise à l'enquête du réseau 2020 et après aurait dû être une «petite» révolution pour les techniciens et mandataires du Projet d'Agglo qui restaient bloqués sur le réseau 2011-16.

Or nous ne voyons pas la concrétisation de cette volonté politique, qui malheureusement s'étiole....

5.3.2. Lignes tangentielles trams (et bus)

Rappel de nos propositions du Livre vert 1 et Livre vert 2:

A court terme, les liaisons les plus évidentes sont :

- a. ligne tangentielle tram Bachet-Étoile-Jonction (voir extrait Résolution 566 ci-après)
- b. ligne tangentielle tram entre le Petit et le Grand-Lancy.
- c. ligne tangentielle bus entre St Julien – Bernex-est – Satigny et Aéroport

Rappelons que le Grand-Conseil genevois a déjà pris position

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) ».

A noter que le projet de réseau 2020 ne comprend pas cette liaison liée au PAV.

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*).

Le Conseil d'État vient d'étendre cette notion avec sa [proposition d'octobre 2011](#) déjà mentionnée

c) les propositions de liaisons tangentielles par bus annoncées sont au mieux des liaisons interquartiers réduites, mais pas de véritables liaisons tangentielles.

En d'autres mots, l'opérateur de transport attend l'urbanisation dense qui attend l'opérateur de transport. Il manquait un projet ambitieux urbanisation-transports de la couronne de Genève, faite de bric et de broc et que rien ne promettait d'améliorer.

La principale critique faite au PA1 était le manque de propositions en termes de mobilité pour faire fonctionner une agglo multipolaire.

Le PA2 devait apporter une réponse à cette critique et ne plus, encore et toujours, renforcer une agglomération multi-linéaire, plutôt que multipolaire, en intégrant notamment le projet de réseau TC2020. Nous n'allons malheureusement pas dans cette direction

5.3.3. Autres lignes de tram

Tram de St Julien

Nous regrettons vivement que **la branche Plan-les-Ouates soit abandonnée, elle avait fait l'unanimité lors des réunions de PACA. Nous demandons que sa réalisation soit réservée.**

Pont du Mont-Blanc

Pour soulager la pression sur la place Bel-Air nous demandons que le tram passe rapidement **sur le Pont du Mont-Blanc**. Du point de vue de la circulation, cela devrait être possible sans problème majeur, le nombre de véhicules ayant diminué fortement sur cet axe ces dernières années -20'000 véhicules/jours.

Propositions déjà formulées

Lignes de tram à étudier.

Ces propositions étaient partiellement reprises dans le projet de réseau 2020, mais aujourd'hui repoussées de manière indéfinie.

Chêne-Bourg – Communaux d'Ambilly – Gare d'Annemasse (GE-74)

Plainpalais – Rive (GE)

Rive – Vézenaz – La Pallanterie (direction Veigy) (GE-74)

liaisons tangentielles, indispensables au bon fonctionnement du réseau»

- entre le Petit et Grand-Lancy,*
- entre le Bachet-de-Pesay et la Jonction,*
- entre St Julien et Meyrin via Bernex et Satigny (autobus).*

Le CLE et la CEST demandent à nouveau

d'inclure le réseau des transports publics 2020 et après

- o dans le Plan directeur cantonal (PDCan Genève 2030), qui devra être adapté**
- o dans le Projet d'Agglo**

de réserver la possibilité de faire passer une branche du tram de St Julien par la route de St Julien et Plan-Les-Ouates.

de prévoir, rapidement le passage du tram sur le pont du Mont-Blanc

5.4. Réseau ferroviaire

5.4.1. Liaisons ferroviaires (rappel de nos positions)

Le schéma de desserte TP à échelle de l'agglo entière, étape 2 montre le Barreau Sud et celui vers St-Genis et Gex, situés à un horizon '2030 plus'. On ne voit pas ces barreaux sur d'autres documents (report indéterminé dans le temps !!).

Nous demandons que la priorité de l'ensemble de ces aménagements d'infrastructures soit relevée, de manière à ce qu'ils puissent être construits le plus rapidement possible et ainsi contribuer au développement nécessaire du réseau RER.

Il n'est en effet pas admissible que les éléments Barreau Sud et Barreau St-Genis, ainsi que la réhabilitation de la ligne du Pied du Jura, en tous cas entre St-Genis et Gex, soient reportés à un horizon post-2030 : bien avant cette échéance l'agglomération aura étouffé sous le trafic routier causé par l'insuffisance d'axes lourds de transports publics. Au besoin, des mécanismes de pré-financement devront être mis sur pied.

Le barreau Sud – dont les plans devraient autoriser son extension vers Neydens (Vitam-parc) – permettra des circulations en provenance et à destination de St-Julien, Valleiry, et même Bellegarde qui sera alors efficacement reliée à la région Genève-Sud, ce qui permettra aussi de réduire la pression sur la seule ligne Genève – La Plaine – Bellegarde.

Le flux de circulation correspondant à cet axe de la porte sud de Genève est celui qui utilise le moins le transport collectif étant démuné de moyens et aussi celui qui est le plus susceptible de croître vu les poids des populations sur

Suivi du *Livre vert 2*

cet axe vers Annecy. Il est donc indispensable que ce barreau sud soit envisagé très rapidement dans une vision stratégique à moyen et long terme.

Genève-Sud est bien le parent pauvre de l'agglomération en matière de transports publics, l'offre est essentiellement axée sur l'autoroute. Ce n'est pas viable à moyen et long terme. Des mesures correctives doivent être prises étant donné le développement prévu dans le Genevois et dans la Plaine de l'Aire, sans compter l'axe d'Annecy.

Le barreau de St-Genis et la réhabilitation de la portion St-Genis – Gex de la ligne du Pied du Jura reliera le pied du Jura au centre de l'agglomération par un axe fort. Cet axe fort est complémentaire au prolongement du tram jusqu'à St-Genis, qui a une vocation de desserte locale fine, tout comme le Barreau Sud est complémentaire au tram St-Julien. (Il faut faire ressortir cet aspect de complémentarité, qui est souvent peu ou pas compris).

Les propositions de liaisons vers le Pied du Salève et la boucle de l'Aéroport vers Cornavin sont de bonnes solutions, mais des propositions doivent être faites pour que les réalisations commencent avant 2030. Avance de fonds. La priorité donnée à la liaison de l'aéroport 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.

Raccourci ou *shunt* d'Evire

Rappelons le projet de raccourcir le trajet Annemasse - Annecy par *le shunt d'Evire* court-circuitant la gare de la Roche-sur-Foron.

Rappel de nos positions

Le CLE et la CEST demandent

- *que des avances de financement du Canton de Genève soient faites pour permettre l'étude de ces diverses liaisons ferroviaires.*
- *que les études – indispensable – soient toutes effectuées sans délai pour éviter que si un projet était repoussé l'on se retrouve sans alternative. Les priorités entre les diverses liaisons doivent encore être discutées.*
- *que le barreau sud soit considéré comme prioritaire*
- *que les barreaux nord et sud soient intégrés dans le projet de loi genevois HI.50*

La majeure partie du financement des ouvrages devrait être incluse dans les futurs contrats de prestations des CFF, seule une petite partie devrait être incluse dans le fonds d'infrastructure des projets d'agglomération.

A noter que la question d'augmenter le financement des transports publics au plan suisse a été posée au Peuple, en 2014, le calendrier pourrait donc s'accélérer...

5.5. Réseau tram - train transfrontalier

Voir notre prise de position en annexe dans le cadre de la consultation publique sur la répartition des fonds d'infrastructure du PA2.

5.4. Liaisons interrégionales et internationales

L'Agglo doit être plus active dans ce domaine

5.4.1. Sud-Léman

Le lien avec la future liaison vers le Sud - Léman doit être précisé. L'Agglo doit être un partenaire actif et ne pas laisser le poids de la réhabilitation de la ligne au Valais et à la Région Rhône-Alpes.

La revitalisation de la ligne du «Tonkin» par la Région Rhône-Alpes se précise en effet. Les coûts des travaux et des frais d'exploitation sont connus. Le CEVA est pris en compte.

5.5.2 Sillon alpin

La liaison ferroviaire avec le Sillon alpin, dont font partie les principales villes entre Genève et Valence doit être pris en compte.

5.5.3. Liaisons vers Turin, Bruxelles, Londres

La liaison directe Genève - Bruxelles a été supprimée alors qu'elle était rentable.

Elle doit être remise en service, elle ouvre la porte à une liaison vers Londres.

Rappel

Le CLE et la CEST demandent que le Grand Genève, et le Conseil du Léman soient moins passifs et se battent pour activer et/ou réactiver les liaisons interrégionales et internationales

5.7. Communauté de transports

L'harmonisation des réseaux et types de transports dans la région laisse à désirer. Trains (CFE, SNCF, NstCM), réseaux de tram-bus urbains, bus départementaux, TER bus et trains régionaux. La communauté tarifaire existante partielle ne doit être qu'une première étape

Rappel

Le CLE et la CEST demandent la création d'une *communauté de transports* à l'échelle du Grand Genève

5.8. Trafic marchandise

Voir le Livre de vert 2.

5.9. Transports individuels motorisé (TIM)

Nous proposons l'instauration d'un **moratoire routier de 15 ans** pour le Grand Genève, sauf exceptions négociées.

5.9.1 Routes à Genève

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 pour 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.

5.9.2. Routes en Haute Savoie et dans l'Ain

La priorité financière doit être donnée au développement des transports publics. Nous sommes très fermement opposés à tout financement éventuel du Grand Genève en faveur de ces routes.

Rappel des propositions précédentes

Le PA2 ne fait pas de propositions innovantes en matière de mobilité.

Tram-train et/ou tram rapide

Le refus du PA2 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 rapide⁹ entre St Julien et Bachet ou Pont-Rouge, par exemple sont écartés d'un revers de la main.

Pas de propositions sérieuses de réseau tram à l'horizon 2030

Pas de proposition de liaisons avec le Sud-Léman et le Sillon alpin

5.9.3 Transchablaisienne

La décision du ministre des transports Francis Cuvillers de décembre 2013 de donner son feu vert à l'autoroute transchablaisienne est incohérente avec les décisions précédentes et donne un très mauvais message.



Elle ne tient pas compte des investissements considérables engagés avec le CEVA – près de 2 milliards de francs – pour offrir une desserte transports publics sur la rive gauche du Grand Genève, et donc du Chablais. Ironie du sort, le tracé de la Transchablaisienne longe la voie ferroviaire Genève - Évian.

Pour plus de détails, liens et téléchargements : [Voir le site du CLE](#)

Rappelons:

1. la [décision du Conseil d'état \(français\) du 28 mars 1997](#) qui annulait la déclaration d'utilité publique, le volume de circulation prévue étant insuffisant pour justifier une autoroute et insuffisance d'intérêt public
2. la commission nationale «mobilité 21» rejette clairement dans son rapport de juin 2013 adressé au ministre Francis Cuvillers le projet d'autoroute

Extrait du texte de la Commission Mobilité 21:

(...) Les éléments dont la commission a disposé pour se forger une opinion sur l'urgence de réalisation du projet ne permettent pas de faire ressortir que le projet constitue pour le système de transport une priorité à ce stade. La commission relève en outre que le projet est controversé quand à son intérêt et ses enjeux.

Dans ce contexte, la commission classe le projet dans la catégorie des projets plus lointains. Elle recommande d'examiner les travaux de modernisation qui pourraient être entrepris sur les axes existants pour faciliter les conditions de circulation.

Décision du ministre :

fin décembre 2013, le le ministre des Transports s'est déclaré favorable à l'arrivée d'une société privée. Concrètement, les travaux seront donc confiés à un concessionnaire. En contrepartie, un péage sera installé pour financer et rentabiliser la nouvelle portion de 15 km entre Machilly et Thonon. Le tarif devrait tourner aux alentours de deux euros.

Ci-dessus la 2 fois 2-voies actuelle croise le CEVA, à Machilly !

Le chantier qui devrait être lancé d'ici quelques mois s'appuiera sur la déclaration d'utilité publique qui avait déjà validé le tracé de la route, mais une nouvelle DUP devra cependant être prise concernant le principe du péage. Le département versera pour sa part une subvention d'équilibre au départ du chantier.

La CEST et le CLE déplore cette décision.

En effet, il est à craindre que cette option, si elle devait se concrétiser, soit très lourde de conséquence, avec un étalement urbain supplémentaire et mitage du territoire dans le Chablais.

Le CLE et la CEST sont favorables à des aménagements ponctuels

Sur image ci-contre, extraite du Schéma de coordination des transports du Conseil du Léman, on constate que **la fuite en avant** continue avec le projet d'autoroute en direction de St Gingolph.



5.10. Mobilité et sécurité durables

Il est incompréhensible d'un point de vue éthique que les points noirs dangereux et identifiés comme tels, où des accidents mortels ou très graves surviennent chaque année, ne soient toujours pas assainis et que rien ne soit même prévu à ce sujet. Ce point constitue une grave lacune du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

La CEST et le CLE réitèrent leur demande

- **que l'établissement d'un plan de réduction du trafic automobile, reconnu comme stratégie intégrée au projet d'agglomération, fasse l'objet d'une série de mesures concrètes;**
- **que le contrôle de l'offre en matière de routes et de stationnement soit traduit par des mesures concrètes;**
- **que la santé publique ne soit pas seulement considérée sous l'angle des 'points noirs' du réseau à éliminer mais qu'elle fasse l'objet d'un plan général qui intègre la sécurité routière**

Rappel

- En France voisine, reprise des ZAPA (Zones d'Action Prioritaires pour l'Air) issues de la loi Grenelles II, pour le Genevois français
- En Suisse, relancer l'introduction de « zones environnementales » (accès restreint aux véhicules polluants).

Propositions déjà formulées

- *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 routiers*
- *Le respect des normes OPAir et OPB (en Suisse), avec des objectifs chiffrés et contraignants*
- *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)*

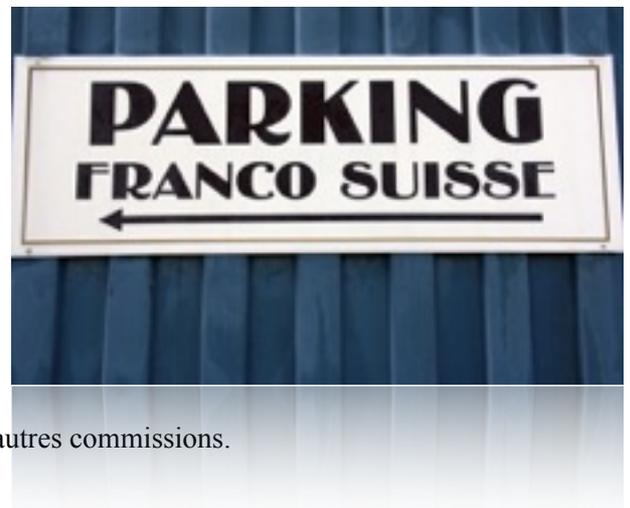
5.11. P+ R transfrontaliers

La CEST et le CLE soutiennent [le projet de 5 P+R d'intérêt transfrontalier](#) prévus côté français de la frontière co-financés par des fonds suisses.

5.12. Commission des déplacements du CRFG (Comité régional franc-genevois)

La CEST et le CLE déplorent le manque de sérieux de cette commission qui se réunit 90 minutes, une seule fois par année pour discuter des questions de mobilité dans le Grand Genève. Les comptes-rendus sont envoyés une année après la réunion ! Aucun suivi n'est assuré.

La commission n'a toujours pas de tableau de bord, contrairement aux autres commissions.





Annexe



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
- 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 - 2010¹ 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 habitants –

Suivi du *Livre vert 2*

- 350'000 sont prévus² 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 usagers³. 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 les 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.

Suivi du *Livre vert 2*

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 pas 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 varie 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 la 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 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 pour 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
p.o. SIT
16, rue des Chaudronniers
1204 Genève

Courriel : CEST@coordination-transfrontaliere.org

Annexe

Nota bene mars 2015 :

Le réaménagement de la place de Moillesullaz mentionné ci-dessus a été ré-intégré dans le PA2.