

FORUM D'AGGLOMERATION DU GRAND GENEVE

Commission mobilité

Rapport intermédiaire

La commission mobilité s'est réunie à deux reprises, le 16 janvier et le 10 février 2015, elle a décidé de présenter un *rapport intermédiaire* contenant une *demande au GLCT* et aux partenaires du Grand Genève à propos du projet d'agglomération de troisième génération (PA3).

Avant-propos

L'auto-saisine avait été proposée à l'origine par la FNAUT, elle a été reformulée par le Bureau du Forum d'agglomération pour étoffer son contenu et l'harmoniser avec la présentation standard des auto-saisines. Lors du sondage auprès des membres le thème « mobilité » a été classé comme première priorité.

Dans un premier temps, la commission mobilité a décidé de se concentrer sur les *projets d'agglomération* étant donné l'échéance rapprochée du [projet de d'agglomération de 3ème génération \(PA3\)](#) : **fin 2016**.

Contexte

Les infrastructures du Grand Genève et leur proposition de financement sont contenues dans des documents appelés projets d'agglomération (PA), ils sont co-financés par la Confédération helvétique.

Pour être finançables les projets d'agglomération doivent répondre à plusieurs critères, les *exigences de base*. Ils doivent notamment avoir fait l'objet d'une concertation.

Les projets d'agglomération suivants ont déjà été présentés et acceptés pour les 3 premiers, mais pas toujours concrétisés.

1. Projets urgents¹ : CEVA, TCMC - tram de Meyrin, 1ère étape TCOB - tram de Bernex.
2. Projet d'agglomération² [2009 - 2013] : par exemple 2ème étape TCOB, 1ère étape tram de d'Annemasse
3. Projet d'agglomération³ [2014 - 2018] : par exemple le tram de St Julien,
4. Projet d'agglomération 3 (2019 - 2022) : contenu à définir

¹ 2,5 milliards de francs pour toute la Suisse

² 1,5 milliard de francs

³ 1,7 milliard de francs dont environ 200 millions pour le Grand Genève (40%). Le total des projet du Grand Genève est de 500 millions.





Les projets d'agglomération successifs ont été bien notés par la Confédération, ils ont obtenu le cofinancement maximum de 40 %. Ils présentent néanmoins quelques lacunes qu'il est important de connaître pour pouvoir les corriger dans les projets futurs et leur application. Voir l'analyse du *rapport d'examen de la Confédération*.

L'échéance du dépôt du PA3, pour transmission à la Confédération est fin 2016.

A notre connaissance, la décision de lancer un PA3 n'a pas encore été prise.

Analyse du PA2 par la Confédération (extrait du rapport d'examen p6)

Le projet d'agglomération Grand Genève (projet franco-valdo-genevois) de 2^{ème} génération est cohérent avec celui de 1^{ère} génération. Il affiche la volonté de structurer l'agglomération transfrontalière afin de rééquilibrer la répartition des emplois et de la population entre les différents territoires de l'agglomération. Il a en outre le dessein de coordonner au mieux le développement de l'urbanisation et des transports sur l'ensemble du territoire concerné. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles cohérentes qui se concrétisent sous forme de mesures. [...]

Une force du projet d'agglomération réside dans le développement d'un réseau de transports publics cohérent et hiérarchisé aux différentes échelles territoriales. La poursuite de la réalisation des axes forts radiaux permet une coordination judicieuse des transports publics avec le développement des centralités secondaires et des périmètres stratégiques. Les liaisons tangentielles et le système urbain de trams et bus à haut niveau de service radiaux complémentaires connaissent un premier développement. Le développement conséquent des itinéraires structurants de mobilité douce (voies vertes) constitue également un point fort du projet Grand Genève.

Toutefois, malgré une bonne conception en matière de structuration territoriale, le projet d'agglomération ne comprend encore que peu de mesures concrètes visant à réglementer l'implantation d'installations à forte fréquentation (IFF), à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie ainsi qu'à réglementer les nouvelles mises en zone sur l'ensemble de l'agglomération. Le développement urbain concentré le long des axes forts, ainsi que l'inflexion en matière de consommation de surface sur la partie française de l'agglomération, sont limités. L'amélioration de l'offre en transports publics en France ne peut de ce fait prétendre à une efficacité suffisante, notamment pour les flux pendulaires.

Une autre faiblesse du projet réside dans l'absence de mesures concrètes permettant de maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé et l'accessibilité pour ce mode au cœur d'agglomération.

Le développement conséquent des transports publics et de la mobilité douce devrait avoir une influence positive sur la répartition modale dans l'aire urbaine d'agglomération centrale. Il devrait en résulter un impact sensible sur la qualité de l'air et sur le bruit ainsi que, dans une certaine mesure, sur la sécurité des déplacements.

L'absence de mesures visant à limiter la croissance du trafic individuel motorisé ne permet toutefois pas d'attendre des progrès significatifs dans ces domaines.

Concernant les critiques de la Confédération ci-dessus, la commission reviendra sur ce sujet dans son rapport final avec des propositions. En effet, la seule maîtrise de la croissance motorisée ne suffit pas. Des alternatives doivent être offertes.



La commission s'est basée notamment sur les documents suivants (la version pdf contient des liens hypertextes).

- [Rapport d'examen de la Confédération de février 2014 sur le PA2](#). En principe, les points retenus en priorité B (2019 - 2022) seraient la base du PA3 de juin 2016, sur le site de la CEST
- [Rapport RD 998 du Conseil d'État genevois au Grand conseil sur l'état d'avancement du projet d'agglo, de juin 2013](#), sur le site du Grand Conseil
- [tous les documents du Projet d'agglo 2012 \(PA2\)](#), sur le site du Grand Genève.
- plus particulièrement *l'annexe 4 de la charte de 2012 urbanisation, mobilité, paysage et environnement* qui contient toutes fiches des mesures du PA2, ainsi que le *chapitre mobilité de l'annexe 8 politique des services* (mesures non finançables par la Confédération). [Voir la page du site de la CEST qui regroupe les mesures](#)

Demandes du Forum d'agglomération

Le Forum d'agglomération du Grand Genève

constate

- que la procédure du projet d'agglomération quadriennale permet d'obtenir un cofinancement fédéral de l'ordre de 40 %
- que le cofinancement de la Confédération est indispensable, même s'il ne règle pas tous les problèmes
- que le lancement du Projet d'agglomération No3 (PA3) est urgent pour pouvoir répondre au délai de juin 2016
- la nécessité d'irriguer toute l'agglomération avec une chaîne des transports performante

demande au GLCT et à ses membres

- de *lancer sans tarder le processus* qui va conduire au dépôt du PA3 à Berne fin 2016
- de prévoir une *démarche participative* avec la société civile, et en particulier le Forum d'agglomération, comme le prévoient les exigences de base de la Confédération (EB1 démarche participative) page 22 du document [« Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération »](#).

De plus, le Forum d'agglomération demande que les mesures suivantes – retenues par la Confédération en priorité B – soient incluses dans le PA3

- prolongement du tram 18 jusqu'à St-Genis
- mise à niveau des gares et haltes de la partie française du RER franco-valdo-genevois
- axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire
- 2ème étape du tram d'Annemasse en direction du Perrier

Membres de la commission:

Denis Bucher (FRAPNA), Myriam Constantin (Sté civile Chablais), Lucile Hanouz (FRAPNA), Bernard Lenseil (Urbanisme des territoires), Gilbert Plojoux (FNAUT), Pascale Riat (GTE), Alain Rouiller (CLE), Nicolas Rufener (FMB). Les 3 collèges sont représentés.

12 février 2015