



CINQUIÈME PROJET D'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE

RAPPORT DE SAISINE

Mai 2025

Le Forum d'agglomération du Grand Genève en bref...

Le Forum d'agglomération est l'instance de concertation de la société civile transfrontalière à l'échelle du Grand Genève. Acteur fort de la construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la cohésion sociale, culturelle et géographique de ses territoires, il est à la fois :

- un espace de discussion et de dialogue pour la société civile
- un lieu de réflexion et de proposition sur la construction d'actions pour diverses politiques publiques
- un outil de promotion du Grand Genève auprès de ses habitants
- un organe de consultation des démarches de projet d'agglomération et de territoire

Le Forum d'agglomération est rattaché au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), l'instance politique du Grand Genève. Le GLCT saisit le Forum de questions ayant trait aux politiques publiques transfrontalières. De son côté, le Forum d'agglomération lui adresse des avis consultatifs, des propositions et des idées, en réponse à ces saisines ou de sa propre initiative.

Entré en fonction en septembre 2013, le Forum d'agglomération a été renouvelé une première fois en septembre 2017. Suite à un nouvel appel à candidatures lancé auprès des acteurs de la société civile transfrontalière, il a débuté en septembre 2021 sa 3^e mandature de quatre ans.

TABLE DES MATIÈRES

1	PRÉAMBULE	4
2	RETOUR SUR LE PA4	5
3	VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE ET PA5	6
3.1	Manque de cohérence entre la stratégie et le programme de mesures	6
3.1.1	Les forces	6
3.1.2	Les faiblesses	7
3.1.3	L'infrastructure écologique, socle du vivant	8
3.2	Une absente pourtant incontournable : la cohésion sociale	8
3.3	Un manque de réflexion sur le développement économique	9
4	MOBILITÉ ET PA5: UNE DÉMARCHE QUI DOIT ÊTRE PRÉCISÉE	10
4.1	La mobilité, un secteur critique	10
4.2	Des axes forts pour les pendulaires à vélo	11
4.3	Vers un Plan piéton d'agglomération	11
4.4	Les transports publics, un enjeu central	12
4.5	Trois remarques critiques sur la prise en compte de la mobilité	13
4.6	Genève et le Grand Genève: une mobilité déséquilibrée	14
4.6.1	Trois constats	14
4.6.2	Rééquilibrer la mobilité	15
4.7	L'aéroport absent de la réflexion du Grand Genève	15
5	ANALYSE DES MESURES: L'URGENCE D'UN CHOC MAJEUR	16
5.1	Transports publics	16
5.2	Interfaces multimodales	18
5.3	Mobilité douce et sécurité des déplacements	18
5.4	Conclusion quant aux mesures proposées	19
6	QUELLE PARTICIPATION DANS LE CADRE DU GRAND GENEVE EN TRANSITION?	20
7	PROPOSITIONS ET CONCLUSION	21
7.1	Renforcer l'implication de la société civile et du Forum d'agglomération	21
7.2	Au-delà des projets d'agglomération	21
	ANNEXE I – Commission	23
	ANNEXE II – Auditions	24
	ANNEXE III – Saisine	25
	ANNEXE IV – Mesures analysées	28

1 PRÉAMBULE

Comme il l'avait fait pour le projet d'agglomération 4, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève a sollicité le Forum d'agglomération par le biais d'une saisine pour qu'il analyse et donne son avis sur le projet d'agglomération 5 (PA5), en tant que représentant de la société civile. Avec l'adoption de la Vision territoriale transfrontalière et de la Charte du Grand Genève en transition, les mesures des PA prennent aujourd'hui une dimension toute particulière, il faut le rappeler, dans la bataille que va devoir livrer l'agglomération pour remplir les objectifs de la transition écologique et atteindre la neutralité carbone en 2050.

La Forum d'agglomération a mis sur pied une Commission PA5 qui a débuté ses travaux en janvier 2024. L'équipe du GLCT Grand Genève l'a informée des tenants et aboutissants de la démarche des projets d'agglomération. Elle l'a également documentée sur les critères de choix des projets de mesures et les aspects financiers. Le Forum d'agglomération la remercie vivement de sa disponibilité sans faille, des documents et précisions qu'elle a pu lui fournir, ainsi que des échanges fructueux qui se sont déroulés. Il regrette néanmoins que ses travaux n'aient pas été débutés plus tôt et qu'elle n'ait pas pu participer aux structures de projet (Comité de pilotage, réunions PACAs¹) comme ce fut le cas pour le PA4, ce qui lui aurait permis de saisir de manière plus approfondie les enjeux de la démarche.

Enfin, avant de rédiger son rapport, la Commission a effectué une lecture attentive des deux documents traitant du PA5 – le Rapport principal, consacré à la démarche générale, et le Rapport à l'échelle des quatre PACAs² – soit au total 450 pages. Ces documents, incomplets dans leur version mise en consultation, n'ont pas toujours permis de poser une analyse critique et objective reflétant la réalité du terrain. Leur lecture a nécessité un important investissement en temps, ce qui a probablement pesé sur la dynamique de la Commission. C'est la raison pour laquelle, le Forum d'agglomération propose une organisation différente pour la collaboration sur le prochain projet d'agglomération.

¹ Les quatre Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) sont le Chablais, l'Arve, le Rhône et le Jura

² Dans leurs versions mises en consultation auprès des partenaires du Grand Genève

2 RETOUR SUR LE PA4

Le Forum d'agglomération a procédé à une relecture des éléments qu'il avait exprimés en 2021 dans le cadre de sa réflexion sur le PA4. L'une des demandes centrales était que le futur PA soit « ambitieux, avec une forte cohérence d'ensemble grâce à un travail accru d'anticipation dans le choix des mesures »³, notamment à travers des contacts avec les porteurs de projets. Force est de constater que ce nouveau PA ne représente pas encore le tournant attendu : les mesures proposées n'apparaissent pas comme renforçant l'ensemble, ni comme s'insérant de manière plus affirmée dans la démarche de la Charte Grand Genève en transition⁴.

D'autres demandes, importantes aux yeux du Forum d'agglomération, avaient été formulées⁵. D'abord, que tout le périmètre du Grand Genève soit pris en compte par la Confédération dans sa politique d'agglomération – ce qui n'est toujours pas le cas, malgré la révision du périmètre VACO en 2022. Ensuite, que la mobilité lacustre fasse partie des mesures qui pourraient être prises en compte par la Confédération, d'autant plus que la création de voies de déplacements lacustres nécessite des investissements modestes. En concertation avec les habitants, l'élaboration d'une stratégie de mobilité lacustre, liée à des mesures appropriées, devrait être incluse dans les futurs projets d'agglomération.

A l'heure du dépôt de ce nouveau projet d'agglomération, les enjeux de la crise climatique sont de plus en plus pressants. Les objectifs centraux restent la diminution des émissions de gaz à effet de serre de 60% en 2030 et la neutralité carbone en 2050. Le Forum d'agglomération se demande si le rythme de réalisation des mesures des PA permettra un jour de répondre aux besoins exprimés pour réussir la transition écologique et le « rééquilibrage de l'agglomération multipolaire ». Dans ce cadre, le principe de la « ville du quart d'heure » aurait pu faire l'objet d'une première mise en œuvre⁶ démonstrative (instauration de bus à la demande par exemple) dans l'un ou l'autre secteur de l'agglomération, en particulier ceux éloignés de son centre et dépourvus de liaisons en transport public.

³ Forum d'agglomération, juin 2021, Rapport de saisine [Quatrième projet d'agglomération du Grand Genève](#)

⁴ GLCT Grand Genève, juin 2023, [Charte du Grand Genève en transition](#)

⁵ GLCT Grand Genève, juin 2021, [Rapport principal PA4](#) pages 36-38

⁶ GLCT Grand Genève, novembre 2024, Feuille de route politique [Métropolisation, équilibres territoriaux et leviers d'action](#), fiche Courtes distances

3 VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE ET PA5

3.1 Manque de cohérence entre la stratégie et le programme de mesures

Le PA5 fait explicitement référence aux objectifs de la Charte du Grand Genève en transition⁷ ainsi qu'à la Vision territoriale transfrontalière⁸. Ces documents fixent – à juste titre - des objectifs extrêmement ambitieux pour assurer la transition socio-écologique du Grand Genève et répondre aux enjeux climatiques et d'effondrement de la biodiversité.

Toutefois, force est de constater un immense décalage entre ce discours et le programme de mise en œuvre qui constitue essentiellement la continuation des mesures déjà engagées.

A titre d'exemple :

- aucune mesure n'est prévue dans le PA5 pour répondre au besoin d'action « Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements »⁹;
- aucune mesure n'est prévue dans le PA5 pour répondre au besoin d'action « Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée »¹⁰;
- aucune mesure n'est prévue dans le PA5 pour répondre au besoin d'action « Préserver l'infrastructure écologique tout en assurant des usages partagés »¹¹.

De plus, même des mesures allant clairement à l'encontre des objectifs fixés dans la Charte du Grand Genève en transition ne sont pas remises en question. À titre d'exemple, mentionnons la liaison 2 X 2 voies Machilly – Thonon. Cette mesure héritée des PA précédents ne semble absolument pas compatible avec les nouvelles orientations énoncées tant dans la Charte du Grand Genève en transition, que dans la VTT et dans la vision d'ensemble du PA5. Elle portera une grave atteinte au paysage et aux couloirs biologiques et va entraîner un accroissement du trafic, incompatible avec les engagements en faveur de la transition écologique.

Nous nous étonnons et regrettons ce manque de cohérence entre la vision décrite et les mesures qui devraient permettre de la concrétiser ; cela d'autant plus au vu de l'urgence de la situation.

3.1.1 Les forces

Le Forum d'agglomération reconnaît que la prise en compte du socle du vivant et de la nécessaire biodiversité renforce les options des PA précédents. De même, avec l'étude détaillée des possibilités de construction en utilisant le moins possible d'espaces naturels ou agricoles, la démarche devra se concrétiser dans le cadre de la mise à jour des documents de planification des différentes instances locales. Pour sa part, le Forum d'agglomération a remis au GLCT Grand Genève un rapport approfondi sur le « Patrimoine naturel du Grand Genève. Eau, sol et biodiversité »¹² en octobre 2024. Celui-ci comprend cinq fiches d'actions détaillées, mises en parallèle avec les fiches-actions PACTE de mise en œuvre de la Charte du Grand Genève en transition.

⁷ op.cit. Chapitre 2.2

⁸ GLCT Grand Genève, 2024, [Vision territoriale transfrontalière](#), chapitre 6.2

⁹ BA 2.01

¹⁰ BA 2.03

¹¹ BA 1.01

¹² Forum d'agglomération, octobre 2024, rapport d'autosaisine [Patrimoine naturel du Grand Genève](#)

3.1.2 Les faiblesses

Le Forum d'agglomération soutient l'orientation décrite ci-dessus. Il rappelle toutefois que la Vision territoriale transfrontalière est une démarche d'aménagement consistant essentiellement à tenter de placer le maximum d'habitants et d'activités (tels qu'anticipé par les statistiques à 2050) sur le territoire. Cette option ne constitue pas pour le Forum un choix politique, mais un choix technocratique qui aurait mérité une discussion plus approfondie. Il n'a d'ailleurs pas été validé par certaines collectivités. Le Pôle Métropolitain du Genevois français a revu à la baisse sa capacité d'accueil, passant de 200'000 à 100'000 habitants supplémentaires. Le PA5 aurait dû tenir compte de ces nouvelles données, ce qu'il n'a pas fait.

De plus, il serait souhaitable que le cadre normatif applicable à l'aménagement du territoire, PA5 compris, conduise le Canton de Genève à assumer davantage ses responsabilités et à planifier les capacités nécessaires en matière de logements et d'infrastructures. L'urbanisation vers l'intérieur qui permet, d'une part, d'épargner les terres agricoles et naturelles et, d'autre part, de cesser l'externalisation du logement par-delà les frontières cantonales, doit être mise en œuvre de manière résolue.

La Commission a d'autre part consacré une séance à l'audition de quatre maires suisses et français (Onex, Chêne, Prévessin-Moëns, Machilly, voir Annexe II) pour les entendre sur les implications des projections 2050 de l'Observatoire transfrontalier de la statistique, reprises par la VTT, d'un Grand Genève à 1'400'000 habitants. Le Forum d'agglomération a souhaité savoir si les communes estimaient être à même d'assumer une telle augmentation de leur population, et quelles propositions permettraient de rééquilibrer les inégalités existantes.

De chaque côté de la frontière, les maires questionnent cette croissance continue qui semble aller de soi. Or, « malgré une économie florissante, les écarts se creusent ». Même à Genève, « les salaires médians vont du simple au double entre certaines communes de la rive gauche et d'autres de la rive droite ». Accueillir davantage d'habitants ? « Une aide économique serait alors indispensable ».

Côté français, le nombre croissant de frontaliers qui s'installent dans les communes entraîne des inégalités sociales et des tensions, déjà à l'heure actuelle. Les services sont à la peine par manque de personnel (notamment dans la santé de par le pouvoir d'attraction des salaires suisses). Conséquence : une dégradation des services publics. Avec la VTT, « on a privilégié l'aménagement du territoire au lieu de rechercher une vision commune ».

Il y a pourtant consensus sur un besoin de rééquilibrage. « Que davantage d'acteurs économiques aillent en France ! », dit l'une. « Pourquoi pas des projets transfrontaliers d'économie circulaire ? », ajoute l'autre. Foncier, habitat, formation, santé, des initiatives sont possibles, mais, pour l'heure, à écouter les maires, les communes peinent déjà à suivre. Et les projets d'agglomération ? « C'est important, mais une réflexion sur la cohésion sociale l'est tout autant ».

Enfin, les objectifs poursuivis impliquent une certaine rupture par rapport aux planifications antérieures qui étaient toutes orientées vers une poursuite du développement économique et démographique, tel que réalisé ces dernières décennies. Cette rupture ne se lit en rien dans le PA5. Dans ces conditions, les objectifs de la Charte du Grand Genève en transition n'ont donc aucune chance d'être tenus.

3.1.3 L'infrastructure écologique, socle du vivant

La nouvelle vision territoriale exprimée dans le PA5¹³ est basée sur le postulat de la primauté du vivant. Il s'agit ainsi « d'offrir les conditions de développement des milieux naturels et de préservation des ressources, tant dans les contextes urbanisés que non urbanisés, afin de renforcer la biodiversité et les services écosystémiques, d'être plus résilient aux aléas du climat, et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers ». Par ailleurs, le chapitre 7 du rapport PA5 met en avant le besoin d'action pour répondre à ces objectifs et principes.



Malheureusement, les belles ambitions qui figurent dans les stratégies sectorielles « Préserver, reconnecter et revitaliser le socle du vivant » ne se concrétisent par aucune mesure dans le programme de mise en œuvre. Nous déplorons ce manque de cohérence entre les volets stratégiques et opérationnels. Cela affaiblit considérablement le PA5 qui semble ainsi relever essentiellement d'un discours déclamatoire, sans se donner les moyens de concrétiser les ambitions affichées.

Le Forum d'agglomération insiste une fois de plus sur le fait que le Grand Genève est un projet transfrontalier de vie partagé et mieux équilibré auquel doit s'adapter l'aménagement du territoire et non l'inverse. Ce projet de vie doit se baser sur un aménagement du territoire qui favorise aussi bien les relations sociales, qu'une économie adaptée et qualitative, et une préservation du socle intégral du vivant.

3.2 Une absente pourtant incontournable : la cohésion sociale

Le renforcement de la cohésion sociale constitue une préoccupation majeure pour le Forum d'agglomération.

Nous sommes conscients que le projet d'agglomération est un instrument qui vise essentiellement à mobiliser les fonds fédéraux en vue de la réalisation d'infrastructures. Nous regrettons toutefois que le processus de dialogue avec l'ensemble des instances concernées par la définition des mesures, ne

¹³ GLCT Grand Genève, Rapport principal PA5, chapitre « Besoins d'action pour être une métropole verte »

soit pas mis à profit pour renforcer la cohésion sociale. En effet, les projets de développement urbain, d'infrastructures de transport, de paysage et de biodiversité peuvent être l'occasion d'informer et de communiquer avec la population et ainsi de contribuer à construire avec elle une vision partagée du Grand Genève.

Le Forum d'agglomération rappelle que, dans le cadre de la Charte du Grand Genève en transition, le «donut du Grand Genève»¹⁴ définissait un volet social (appelé plancher social dans le document) et un plafond écologique. Le volet social représente un aspect crucial et recouvre notamment les éléments suivants : conditions de logement et de cadre de vie, santé générale qui en découle, conditions d'accès et qualité du système de soins médicaux publics ou privés, accès à une mobilité efficace, possibles inégalités salariales et moyens de les atténuer. Or, ce volet social est oublié dans le projet d'agglomération alors qu'il devrait constituer le cadre général prioritaire dans lequel inscrire l'étude de l'aménagement du territoire.

Enfin, le Forum d'agglomération souhaite attirer l'attention sur la prévalence d'une certaine indifférence, voire d'une perception plutôt négative d'une grande partie de la population à l'égard du Grand Genève, ainsi que sur les risques démocratiques que cela peut faire peser sur son avenir.

3.3 Un manque de réflexion sur le développement économique

Un autre aspect fondamental dans l'approche explicative liée au PA5 questionne : dans le Rapport principal PA5, le GLCT Grand Genève affirme qu'il entend « s'appuyer sur la dynamique économique pour renforcer les fonctions de proximité et rééquilibrer les territoires ». L'économie dont les conditions cadres dépassent largement le Grand Genève ne fait pas partie des objectifs des projets d'agglomération. Pourtant, la création d'emplois qui en dépend induit une explosion des aménagements de zones et des déplacements pour le travail. On ne résoudra pas les déséquilibres transfrontaliers relevés dans le Rapport principal sur le PA5 sans réfléchir à un mode de développement plus inventif. Celui-ci se baserait, par exemple, sur des zones franches d'un type nouveau, à inventer. La concentration d'emplois au centre de l'agglomération conduit à des difficultés de circulation surtout quand les travailleurs viennent de plus en plus loin, notamment à cause du prix du foncier et du logement.

Rappelons que l'économie de l'agglomération comporte deux axes complémentaires : le développement de fonctions économiques à haute valeur ajoutée (telles que l'horlogerie, la chimie, et le négoce), souvent exportatrices, et le développement de fonctions économiques présentes, tournées vers la production de biens et de services locaux (tels que bâtiment et travaux publics, commerces et services à la personne). Celles-ci se traduisent par un réseau dense de PME de part et d'autre de la frontière, avec toutefois une inégale répartition. « Ce second axe est tout particulièrement stratégique par son potentiel de mutation vers une économie de la proximité, de la durabilité et de la circularité », estime le Rapport principal PA5. Mais pour l'heure, ce rééquilibrage, notamment territorial, n'est pas analysé.

Le Forum d'agglomération estime qu'à la suite des premières réflexions sur la métropolisation, la réflexion transfrontalière sur l'économie, l'organisation de nouveaux pôles économiques respectant des critères d'urbanisation précis et sur le développement de l'économie circulaire notamment, doit maintenant être poursuivie rapidement. Les défis mis en évidence et les leviers d'actions retenus dans la feuille de route politique « Métropolisation, équilibres territoriaux et leviers d'action »¹⁵ sont une base claire pour engager rapidement, au-delà des réflexions, des actions tangibles dans le domaine économique.

¹⁴ GLCT Grand Genève, 2022, [Charte du Grand Genève en transition](#), p.10

¹⁵ op.cit.

4 MOBILITÉ ET PA5 : UNE DÉMARCHÉ QUI DOIT ÊTRE PRÉCISÉE

Pour pouvoir respecter les objectifs de la transition écologique, il faut un « changement de paradigme ». Il s'agit « de passer d'une mobilité encore très centrée sur les modes individuels motorisés à une mobilité majoritairement assurée par les modes actifs et les transports collectifs »¹⁶.

C'est l'objectif que fixe le GLCT Grand Genève avec le PA5, une démarche ambitieuse qui devra prendre en compte tous les secteurs qui influencent la mobilité : gestion du trafic, tarifs de stationnement, plan piétons, équipement des interfaces multimodales et services à la mobilité. Sans oublier la planification du développement des transports publics, qui conjugue efficacité et sobriété.

4.1 La mobilité, un secteur critique

À l'heure de l'urgence climatique, la situation reste critique dans le secteur de la mobilité¹⁷ : sur les 4,3 millions de déplacements réalisés chaque jour dans le Grand Genève, 51% le sont en transport individuel motorisé (TIM), avec de fortes disparités selon le territoire (36% dans le canton de Genève, 64% dans la Région de Nyon et 65% dans le Genevois français). Avec ce constat inattendu : ce sont les déplacements non contraints (loisirs, accompagnement, activités) qui sont les plus nombreux (41%). Les déplacements contraints (travail, formation) ne représentent que 36% des déplacements et sont en baisse constante depuis une dizaine d'années. En termes de distance, la part du TIM représente même jusqu'à 68% des kilomètres parcourus.

Ainsi, par exemple et en moyenne dans le Grand Genève, pour des déplacements de moins de 3 km la voiture reste « reine » (50% des cas) ; le vélo lui, est utilisé dans moins de 5% des cas. Et s'il s'agit d'effectuer moins de 1 km, c'est toujours la voiture qui prime dans 50% des cas, soit plus souvent que la marche. Ce qui témoigne de l'attractivité de l'accessibilité motorisée. Or la voiture pose, on le sait, plusieurs problèmes majeurs : elle occupe une place disproportionnée, notamment dans l'espace urbain, elle génère une part importante des gaz à effet de serre (environ 30% du total) et elle a des effets néfastes sur la santé (notamment en lien avec le bruit, la pollution et l'insécurité). Le report modal vers les mobilités actives et les transports publics représente donc un grand défi : le premier pas vers une mobilité décarbonée est clairement posé.

A ce titre, les projets d'agglomération sont un levier déterminant pour les mobilités actives et les transports publics. Dans ces deux domaines-clés, le PA5 était censé annoncer un tournant, mais les mesures proposées à la Confédération par le Grand Genève ne traduisent pas encore une cohérence générale déterminante vers la transition écologique.

Par ailleurs, nous relevons que la mobilité n'est abordée que sous l'angle de projets infrastructurels, induisant une forte consommation énergétique, tant pour leur réalisation que pour leur exploitation. Alors que le PA5 a pour devise « une agglomération de proximités », nous regrettons le peu de mesures d'organisation territoriale basées sur « la ville du quart d'heure ». Celles-ci permettraient de limiter à la source les besoins liés à certains déplacements, notamment ceux destinés à la consommation et aux loisirs, qui représentent une part très importante du trafic.

¹⁶ GLCT Grand Genève, Rapport principal PA5, chap. 8.4, sous-chap. Approche multimodale et transversale

¹⁷ GLCT Grand Genève, Rapport principal PA5, chap. 4.5, sous-chap. Déplacements multimodaux

4.2 Des axes forts pour les pendulaires à vélo

Dans le domaine du vélo, trois voies vertes soutenues par la Confédération sont désormais sur le point de se concrétiser. Outre la Voie verte d'agglomération Annemasse–Saint-Genis-Pouilly (37 km) prévue au PA2, figurent également deux autres projets, inscrits au PA3 et au PA4: le trajet Genève–Pregny-Chambésy–Bellevue–Genthod–Versoix (11,5 km) et le trajet Bernex–Onex–Lancy (9,5 km), une voie qui viendra se connecter sur la Voie verte d'agglomération au Bois-de-la-Bâtie. Ces trois voies devraient être réalisées entre 2028 et 2030.

Outre ces nouveaux itinéraires dédiés à la fois aux cyclistes et aux piétons, le Grand Genève fait un pas supplémentaire: il lance l'étude de treize axes forts, 11 radiaux (certains transfrontaliers) et deux tangentiels destinés en particulier aux pendulaires qui utilisent des vélos électriques rapides (45 km/h). Trois de ces voies rapides pour rejoindre le cœur de l'agglomération sont soumises à la Confédération dans le cadre du PA5: Genève–Meyrin (Saint-Genis), Genève–Versoix par le route Suisse et Genève–Reignier, en passant par la douane de Thônex-Vallard. Un crédit d'études de 20 millions de francs suisses a d'ores et déjà été voté par le Parlement genevois à cet effet.

4.3 Vers un Plan piéton d'agglomération

Dans le domaine de la marche, le Grand Genève fait également un grand pas en faveur des piétons. Un Plan directeur des chemins piétons, démarche très innovante, a déjà été initié en 1999 par la Ville de Genève, *intramuros*, ce qui lui a valu d'être primée. Genève avait également été mise à l'honneur lors du colloque sur la marche avec comparatif des villes européennes à Bruxelles en juin 2011.

La politique de décarbonation des déplacements au sein de l'agglomération donne à la marche un nouvel essor. L'important travail pour développer une Stratégie piéton et d'accessibilité universelle¹⁸, initié par le Forum d'agglomération, a été soutenu par la Confédération dans le cadre du PA4. Cette stratégie est à la base du futur Plan piéton d'agglomération¹⁹. Bien qu'ayant nécessité un très long temps préparatoire, les travaux pour le développement commenceront en 2025. Un groupe réunissant 31 communes du Grand Genève, essentiellement urbaines et représentant 45% de la population de l'agglomération, ainsi que les associations concernées, sera constitué pour accompagner la mise au point du Plan piéton d'agglomération, puis sa mise en œuvre. Ce groupe permettra également d'échanger les expériences et de partager les bonnes pratiques.

Le Forum d'agglomération a été associé de près au groupe de pilotage de ce projet, prolongeant ainsi son implication sur les problématiques piétonnes. Ce Plan piéton d'agglomération permettra de cerner, avec le concours de plusieurs communes, les besoins d'actions intéressant celles et ceux qui se déplacent à pied ou rejoignent une interface, sur l'ensemble des territoires constitutifs du Grand Genève.

Certains partenaires du GLCT Grand Genève sont à présent clairement engagés en faveur de la mobilité piétonne. Ainsi, le Canton de Genève a mis à jour ses plans d'actions mobilités, dont un Plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 (PAMA). Celui-ci prévoit comme action de «participer à la mise en œuvre d'une stratégie piétonne et d'accessibilité universelle». Il s'engage également à participer au futur Plan piéton d'agglomération et à aménager «au minimum deux magistrales piétonnes sécurisées, balisées, et continues».

¹⁸ GLCT Grand Genève, décembre 2020, [Stratégie Piéton et d'accessibilité universelle](#)

¹⁹ GLCT Grand Genève, juillet 2024, [Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières](#)

Par ailleurs, les associations membres du Forum d'agglomération, et particulièrement celles engagées sur les problématiques des piétons à mobilité réduite, relèvent une évolution positive dans l'élaboration des Plans directeurs communaux, en particulier les Plans directeurs de chemins pour piétons (PDGP), avec des perspectives de développement de la marche basées sur la Stratégie piéton et d'accessibilité universelle. Il s'agit là de points positifs et porteurs d'espoir en vue d'un développement marqué de la marche et de davantage de place pour les piétons, y compris celles et ceux dont la mobilité est réduite, notamment en fauteuil roulant.

Nous observons toutefois que le PA5 ne comporte pas encore de mesure spécifiquement piétonne. Actuellement, les problématiques piétonnes sont toujours comprises dans des mesures de mobilité douce et ce, malgré les intentions déclarées à la fin 2020 lors de la publication de la Stratégie piéton et d'accessibilité universelle. Nous attendons une évolution significative dans le cadre du prochain projet d'agglomération, qui comprendra enfin des mesures exclusivement axées sur la marche et les piétons. En effet, les continuités de trajet piétons, quel que soit le type d'utilisateur, font partie de la panoplie à déployer. Il en va de même de la protection des utilisateurs concernés notamment vis-à-vis des modes de déplacement qui pourraient les mettre en danger. Il est par ailleurs important de s'assurer qu'un lien soit créé entre le Plan vélo, en voie de réalisation, et le futur Plan piéton et d'accessibilité universelle. Pour plus de cohérence et de continuité, ces différents modes de déplacement devront être efficacement connectés aux interfaces multimodales et aux transports collectifs, tout en étant alignés avec les objectifs climat.

4.4 Les transports publics, un enjeu central

Les transports publics sont également un secteur-clé qui a fait ses preuves avec l'incroyable succès du Léman Express dès sa mise en service. Preuve en est la hausse de la fréquentation de 146% entre 2019 et 2024 (jusqu'à 80'000 voyageurs/jour), accompagnée d'une forte utilisation du vélo, notamment électrique et d'une diminution de l'usage de la voiture dans le Chablais, à Annemasse et dans la Vallée de l'Arve. Les opérateurs (CFF, SNCF), devront maintenant confirmer en trouvant très rapidement un financement pour renforcer les capacités du Léman Express, et en améliorant l'infrastructure pour en augmenter la fréquence.

Avec l'adoption de la Charte du Grand Genève en transition, l'agglomération se trouve à un tournant. Les transports publics deviennent un enjeu central. Ainsi, un projet du canton de Genève retient l'attention: il s'agit de l'ouverture du tunnel du Furet aux voyageurs, entre Lancy-Pont-Rouge et Châtelaine, qui permettrait aux habitants venant de la rive gauche du lac de rejoindre la zone industrielle de la Zimeysa et l'aéroport sans passer par la gare Cornavin.

A l'enseigne des transports publics, quatre mesures sont inscrites au PA5. Tout d'abord la construction d'une infrastructure de bus à haut niveau de service (BHNS) pour assurer la liaison entre Saint-Genis-Pouilly et la douane de Meyrin, où s'arrête le tram 18. Ce projet sera associé au réaménagement complet du giratoire de Porte-de-France, aujourd'hui embouteillé par des bouchons matin et soir. Deux aspects positifs sont à signaler: l'infrastructure de base du BHNS devrait être conçue pour pouvoir accueillir à l'avenir le tram qui pourrait ainsi être prolongé. La mobilité douce, quant à elle, bénéficiera d'un passage souterrain privilégié.



Le futur carrefour Porte-de-France : piste BHNS au centre et à gauche, passage inférieur pour piétons et cyclistes en direction de Saint-Genis-Pouilly²⁰

Par ailleurs, une autre ligne de transport collectif en site propre (TCSP) est proposée entre Neydens (pôle de loisirs et P+R) et Saint-Julien. Enfin, dans le Chablais, une série de priorisations pour les transports publics et d'aménagements d'interfaces transports publics–modes doux sont programmés entre Thonon et Genève sur l'axe de la RD 1005. De son côté, Genève sollicite un financement pour l'électrification des TPG, opération qui devrait se prolonger jusqu'en 2030.

4.5 Trois remarques critiques sur la prise en compte de la mobilité

Cette évolution positive du Grand Genève dans le domaine de la mobilité mérite néanmoins quelques remarques critiques. D'une part rappelons que seuls 50% des habitants de l'agglomération résident dans un « territoire du quart d'heure » où l'essentiel des services est accessible à proximité. 21% d'entre eux se situent dans une zone d'équipements basiques, 16% dans une zone d'équipements faibles, 3% sont proches d'une polarité ferroviaire peu équipée, enfin 9% vivent dans une zone de nature sans équipements, ce qui représente tout de même 90'000 personnes²¹. Ces chiffres montrent qu'une réflexion globale doit être menée sur l'accès aux mobilités – qu'il s'agisse de la marche, du vélo ou des transports publics, y compris le train, sachant que la proximité seule ou le transport à la demande ne font pas tout.

Maintenant que Genève et son agglomération se sont appropriés le volet ferroviaire, il y a lieu de soutenir la « mise en place d'un réseau ferroviaire de portée régionale »²², notamment le développement de l'étoile de Bellegarde (Nurieux, Pays de Gex, ligne du Pied du Salève, Culoz et Genève) et celle d'Annemasse (Évian, Vallée de l'Arve, Annecy, Genève). Le Grand Genève devrait d'autre part se soucier de la mise à niveau du tronçon Annemasse–La Roche-sur-Foron (qui faisait déjà partie du PA2) ainsi que de la rénovation de la ligne sud du Léman entre Évian et Saint-Gingolph. Pour l'instant, les insuffisances

²⁰ Département de l'Ain, Saint-Genis-Pouilly, 1^{er} avril 2025, Présentation de l'AVP Carrefour multimodal de la Porte-de-France

²¹ Chiffres tirés d'une étude réalisée par le bureau 6T pour le Canton de Genève et le GLCT Grand Genève, 2022, [Territoire des courtes distances](#) (synthèse)

²² Forum d'agglomération, février 2025, rapport d'autosaisine [Transport ferroviaire et perspectives dans le Grand Genève](#)

d'infrastructures perdurent. Le financement d'un prolongement futur de la Diamétrale Saint-Genis-Saint-Julien, depuis Saint-Julien en direction d'Annecy, devrait également être examiné.

De manière générale, en ce qui concerne la mobilité active, le réseau cyclable du Grand Genève devrait servir de base pour choisir, d'entente avec les communes, les tronçons à réaliser en priorité et à financer par le biais des mesures PA, une fois les axes prioritaires déterminés. Parallèlement, un fonds d'aide devrait être créé pour les communes dont les ressources ne sont pas suffisantes pour financer la mise en œuvre d'une mesure PA.

4.6 Genève et le Grand Genève : une mobilité déséquilibrée

4.6.1 Trois constats

La comparaison entre la mobilité interne au canton de Genève et celle du reste du Grand Genève fait apparaître trois constats :

Genève dépend largement de l'extérieur pour combler ses besoins en main-d'œuvre :

La part des actifs résidant à Genève par rapport aux emplois disponibles n'atteint que 66 % (237'000 actifs résidents pour 357'000 emplois)²³. Autrement dit, Genève s'appuie fortement sur le reste du Grand Genève, voire au-delà, pour répondre à son besoin de main-d'œuvre.

Une amélioration significative de la mobilité interne à Genève :

Le taux de motorisation genevois est en nette diminution : de 520 voitures pour 1000 habitants en 2002 à 405 en 2024, soit une réduction de 22 % en vingt ans. Genève se classe ainsi juste derrière Bâle-Ville, qui affiche un taux de 328 voitures pour 1'000 habitants (données de 2023), tandis que la Ville de Genève affiche un chiffre de 348 pour 1'000 habitants²⁴.

Ces résultats vont dans le sens de l'objectif ambitieux du Plan climat cantonal genevois qui vise une réduction de 40 % de la circulation individuelle motorisée d'ici 2030. Les émissions de CO2 liées à la circulation interne ont par ailleurs diminué de 16 % entre 1990 et 2022.

De plus, 43 % des ménages de la ville de Genève n'ont pas de voiture (c'est le cas de 29 % des habitants du canton), et 51 % des habitants se déplacent principalement à pied, faisant de Genève, la capitale suisse de la marche. En matière de mobilité durable, 66 % des voitures nouvellement immatriculées en 2024 sont hybrides ou électriques, tandis qu'environ 10'000 vélos à assistance électrique rapide (VAE45) circulent dans le canton.

Ainsi, un véritable changement sociétal en matière de mobilité est en cours à Genève. Certes, ce changement est lent, mais il est constant depuis près de 20 ans, particulièrement en Ville de Genève. Malheureusement, ce changement n'est généralement pas perçu.

Une pression croissante de la mobilité pendulaire extérieure :

En revanche, les flux de véhicules provenant de l'extérieur du canton continuent d'augmenter : 82 % des frontaliers français viennent travailler à Genève en voiture (2022), tout comme 54 % des 23'500 Vaudois qui se rendent quotidiennement à Genève (2019). Chaque jour, 137'000 pendulaires frontaliers traversent la frontière (2022), sur une distance moyenne de 48 km aller-retour, dont 28 km sur le territoire suisse (2023)²⁵.

²³ Office cantonal de la statistique (OCSTAT)

²⁴ op.cit.

²⁵ Canton de Genève, mars 2025, [Bilan carbone du territoire cantonal](#)

En conséquence, l'empreinte carbone liée à la mobilité a augmenté de 2% entre 1990 et 2022, alors qu'elle a diminué de 16% à l'intérieur de Genève. Pourtant, «lorsqu'une offre de transport efficace est proposée, le report modal fonctionne: le tram d'Annemasse enregistre un succès avec plus de 9'000 passagers par jour, tandis que le Léman Express et la Voie verte connaissent également une forte fréquentation. Les chiffres de 2022 révèlent une réduction de 33% du flux automobile à Thônex-Vallard aux heures de pointe»²⁶.

4.6.2 Rééquilibrer la mobilité

Alors que Genève affiche des résultats globalement positifs en matière de mobilité, un déséquilibre préoccupant se creuse entre le centre de l'agglomération et sa périphérie. La dégradation des liaisons routières depuis le bassin de vie extérieur souligne une réalité: la pression des déplacements pendulaires vers le centre ne cesse d'augmenter.

Il est impératif d'agir sur deux fronts. D'un côté, une meilleure répartition des emplois sur l'ensemble du territoire permettrait de limiter les flux contraints vers le centre. De l'autre, le Grand Genève se doit de proposer des mesures de mobilité et d'aménagement du territoire cohérentes, ambitieuses et ciblées visant un transfert modal. Il en va de sa capacité à maîtriser durablement l'augmentation de la circulation motorisée pour préserver un cadre de vie agréable.

Malheureusement, le PA5 ne s'oriente pas dans cette direction. En l'état, il reste insuffisant pour répondre aux déséquilibres structurels et aux défis quotidiens que rencontrent les habitants et habitantes de la périphérie.

4.7 L'aéroport absent de la réflexion du Grand Genève

Le Rapport principal PA5 précise que la stratégie environnement-paysage du PA5 «ne traite pas de l'aéroport de Genève, étant donné que la gestion aéroportuaire est du domaine de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)». Nous déplorons que les impacts environnementaux et territoriaux de l'aéroport – infrastructure majeure du Grand Genève – ne soient pas du tout appréhendés. Nous relevons que si le Plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire (PSIA) est effectivement de compétence fédérale, il est aujourd'hui obsolète par rapport aux engagements pris tant par la Confédération que par le Grand Genève en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Nous rappelons que le Conseil d'État genevois établit une Convention d'objectifs avec l'aéroport et que celle-ci pourrait contenir des objectifs plus ambitieux que ceux de la Confédération, qui par ailleurs ne respectent ni les objectifs de l'OMS en matière de bruit et de pollution, ni ceux de la Charte du Grand Genève en transition. Enfin, nous rappelons que les impacts de l'aéroport portent sur un territoire transfrontalier et que la Suisse a signé la Convention d'Espoo, l'obligeant à une collaboration avec la France sur les impacts environnementaux de l'exploitation aéroportuaire.

L'aéroport de Genève, situé sur le territoire genevois, ne saurait être considéré indépendamment des enjeux territoriaux, environnementaux, climatiques et sanitaires. À ce titre, le GLCT ne peut rester sans réagir et se doit d'intervenir auprès des autorités fédérales, afin que le Grand Genève puisse réussir sa transition écologique. En effet, actuellement les diminutions d'émissions de gaz à effet de serre dans tous les domaines (construction, énergie, etc.) sont annihilées par l'augmentation des émissions²⁷ dus à l'aviation et hypothèquent ainsi l'atteinte des objectifs fixés par les Accords de Paris.

²⁶ Propos tenus par David Favre, directeur de l'Office cantonal genevois des transports lors de son audition devant la Commission des transports du Grand Conseil de Genève.

²⁷ Conseil d'État de Genève, 2022, diaporama [Plan climat: renforcement de la politique cantonale](#)

5 ANALYSE DES MESURES : L'URGENCE D'UN CHOC MAJEUR

Malgré des avancées notables au cœur de l'agglomération en matière de mobilité, les efforts actuels, nous l'avons dit, restent clairement insuffisants. Des mesures ambitieuses et immédiates s'imposent pour éviter l'asphyxie du Grand Genève face à l'augmentation persistante de la circulation motorisée. La situation globale reste alarmante et évolue beaucoup trop lentement. Un véritable électrochoc serait nécessaire pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et proposer des alternatives crédibles et attractives.

Outre une politique résolue pour rééquilibrer l'agglomération multipolaire sur le plan économique et social, la démarche nécessiterait des mesures incitant au report modal. Cela impliquerait le développement coordonné sur tout le Grand Genève d'un réseau dense de transports publics, incluant la ville des courtes distances. Ce choix résolu passe également par un soutien renforcé aux modes les plus économes et durables que sont la marche et le vélo. Parallèlement, une régulation plus stricte du stationnement doit être mise en place, alors que celui-ci reste encore trop accessible et bien trop avantageux. En effet, pour l'heure, Genève enregistre les tarifs les plus bas de Suisse²⁸. Enfin, le télétravail devrait être activement promu comme levier de réduction des déplacements.

Pour l'instant, les transports publics n'en prennent pas le chemin : après un PA4 que l'on disait de transition, le PA5 s'avère tout aussi modeste. Seul le Genevois français a présenté des mesures de transports publics. On s'étonne de l'absence de projets en Suisse, d'autant plus que le Grand Conseil genevois a voté, en 2023 déjà, un crédit d'étude de 25 millions de francs suisses pour des lignes de trams tangentiels²⁹. On regrettera également la faible place accordée aux projets transfrontaliers. Heureuses exceptions, les projets cyclistes et la liaison BHNS entre le Pays de Gex et Meyrin.

5.1 Transports publics

Seule la partie française a déposé des projets de transports publics en priorité A et B, à l'exception de Bernex-Est qui verra en 2033 une nouvelle ligne de bus desservir la future zone d'activité des Rouettes (voir Annexe IV).

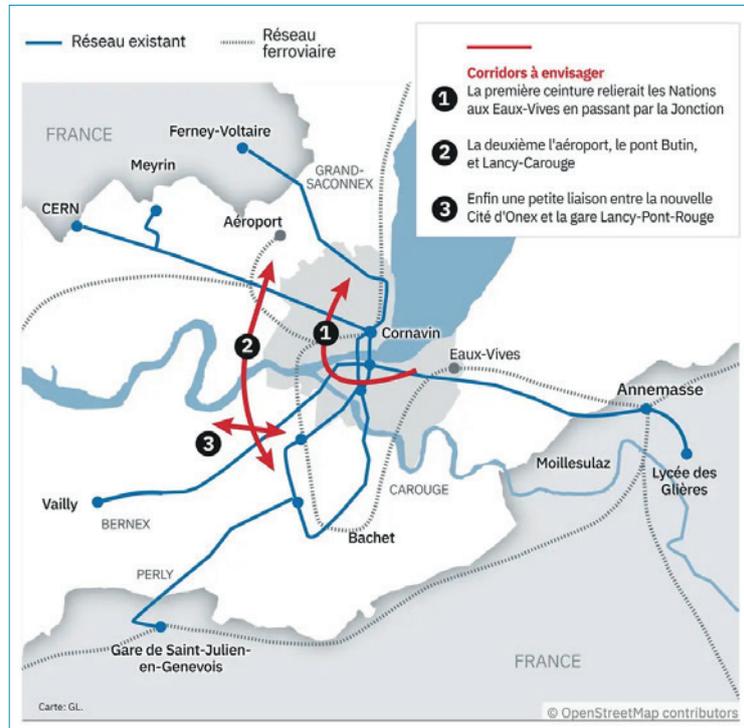
Le PA5 compte deux grandes initiatives : l'électrification de la flotte des TPG pour 80 millions de francs et le BHNS St-Genis-Pouilly-Meyrin avec l'interface Porte-de-France pour 65 millions de francs. Les autres propositions concernant les transports publics sont très modestes.

Parmi les mesures attendues avec impatience pour accompagner la transition vers une mobilité plus durable dans le Grand Genève, celles liées au développement du réseau de tramways et du Léman Express occupent une place centrale. Ce mode de transport, structurant, régulier et attractif, joue un rôle fondamental dans la capacité à opérer un transfert modal significatif, notamment en réduisant la dépendance à la voiture individuelle sur les axes les plus fréquentés. Le tramway et le train sont des leviers décisifs pour la transition des mobilités.

²⁸ Tribune de Genève, 18 février 2025

²⁹ Grand Conseil de la République et Canton de Genève, 7 mars 2023, [Projet de loi \(PL 13192-A\)](#)

À Genève, trois projets de tramway figurent parmi les plus importants du projet d'agglomération actuel. Ils répondent à des enjeux cruciaux : désenclaver certains quartiers densément peuplés, accompagner le développement urbain prévu dans les zones à forte croissance, et connecter plus efficacement les pôles d'emploi et d'habitat. Un quatrième projet situé à Annemasse vient compléter cette dynamique en favorisant une meilleure articulation transfrontalière, en lien direct avec le Léman Express et les réseaux de bus.



Les projets de trams tangentiels à Genève, annoncés en priorité C (dès 2036)³⁰

Ces projets de trams sont unanimement reconnus pour leur fort potentiel en matière de report modal, de réduction des nuisances liées à la circulation motorisée, et de valorisation du territoire. Ils ont également l'avantage d'être compatibles avec une densification urbaine maîtrisée, ce qui en fait des vecteurs puissants de durabilité à long terme.

Or, il est particulièrement regrettable que toutes ces mesures cruciales soient reléguées en priorité C, soit au PA7 ou delà. En d'autres termes, leur réalisation risque d'être repoussée à un horizon temporel incertain, alors même qu'elles pourraient produire des effets rapides et massifs en matière d'accessibilité, de qualité de l'air, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de fluidité des déplacements.

L'absence de projets d'envergure en priorité B (PA6) soulève une interrogation légitime quant au rythme de mise en œuvre des objectifs affichés en matière de mobilité durable. Pour maintenir la dynamique enclenchée et répondre aux attentes croissantes de la population, il serait souhaitable de réévaluer leur priorisation, voire d'anticiper leur lancement, d'autant plus qu'en l'occurrence, le financement ne paraît pas être un problème.

La présence de nouvelles liaisons ferroviaires Jura-Salève dans le projet d'agglomération est fort réjouissante.

³⁰ Tribune de Genève du 13 mai 2022

5.2 Interfaces multimodales

Nous saluons l'introduction dans le PA5 de mesures concrètes concernant le développement d'interfaces multimodales³¹ – et surtout intermodales³² – à court terme (voir Annexe IV). Ces initiatives vont clairement dans le bon sens, en améliorant l'accessibilité et la fréquentation des transports publics, avec un impact potentiellement significatif sur les habitudes de déplacement.

Dans cette perspective, la prise en compte de l'ensemble de la chaîne de mobilité intermodale (ou chaîne des transports) est essentielle; elle permet de répondre aux besoins réels des usagers.

La priorisation de l'interface multimodale de l'aéroport, classée en priorité A, est une bonne nouvelle. Elle représente un maillon stratégique du réseau. Toutefois, les autres interfaces majeures – notamment autour des gares, comme celle de Cornavin ou Nyon et aux haltes du Léman Express – qui pourraient avoir un effet structurant comparable, sont reportées à des échéances plus lointaines (priorité B PA6, voire C PA7 ou au-delà).

Il serait souhaitable d'examiner les possibilités d'en accélérer le calendrier afin de maximiser les effets de réseau.

5.3 Mobilité douce et sécurité des déplacements

Le PA5 insuffle un élan réjouissant pour la mobilité douce dans le Grand Genève. Le fait que la mobilité douce, en particulier la marche et le vélo, occupe, tout comme la sécurité des déplacements, une place de plus en plus centrale dans les PA est un élément des plus encourageants. Il s'agit à la fois d'une réponse à l'engouement pour le vélo – les déplacements cyclistes ayant doublé entre 2005 et 2017 –, mais aussi d'un retard à combler car comme le confirme le Rapport principal sur le PA5, le réseau cyclable «peine à suivre la forte progression de l'usage»³³.

Ainsi, sur 56 mesures PA5, 27 sont dédiées à la mobilité douce (voir Annexe IV). Ce recentrage sur des modes actifs constitue une avancée majeure en matière de durabilité, de qualité de vie et de santé publique pour l'ensemble du Grand Genève.

Le PA5 témoigne également d'une volonté claire de sécuriser et de structurer les itinéraires cyclables, tout en améliorant l'accessibilité et le confort des cheminements piétons. Là également, l'effort est palpable: 18 projets de mesures sur 56 sont proposés. Ces mesures répondent à une attente forte des habitantes et des habitants, dont les pratiques évoluent rapidement.

L'essor du vélo – qu'il soit traditionnel ou à assistance électrique – transforme en profondeur les mobilités quotidiennes, y compris en périphérie, où les distances sont parfois plus longues, mais désormais plus facilement franchissables. La priorité donnée à la sécurité des déplacements, elle, constitue un levier particulièrement pertinent: elle est indispensable pour encourager une adoption plus large de la mobilité

³¹ L'usager change de mode de déplacement qui peut varier d'un jour ou d'une saison à l'autre.

³² Un même usager utilise plusieurs modes de transport pour un trajet: marche, vélo ou bus jusqu'à la gare, puis train et enfin marche, vélo ou transport urbain pour rejoindre sa destination finale.

³³ GLCT Grand Genève, Rapport principal PA5, chap. 4.5, sous-chap. Réseau cyclable et usage du vélo.



La première étape du réaménagement de la Route Suisse, ici entre Coppet et Founex

Ce tournant en faveur des modes doux contribue également à une meilleure répartition de l'espace public, à la réduction des nuisances liées à la circulation motorisée et au développement d'un territoire plus résilient face aux défis climatiques. Il s'inscrit en cohérence avec les objectifs européens et suisses de transition écologique, tout en renforçant l'attractivité du territoire à long terme.

Pour amplifier cet élan, il sera toutefois crucial de maintenir un haut niveau d'ambition dans la mise en œuvre de ces projets, avec un financement à la hauteur des ambitions et une coordination étroite entre les partenaires franco-suisses. La continuité et la lisibilité des itinéraires, en particulier aux frontières cantonales et nationales, demeurent un enjeu clé pour garantir un maillage efficace à l'échelle transfrontalière. Rappelons en effet que, sur la période 2019-2024, seuls 53% des projets annoncés par les maîtres d'ouvrage ont été réalisés.

À noter que le terme « mobilité douce » équivaut souvent à « vélo » pour les aménagistes et les élus, en omettant la marche.

On s'étonnera enfin de l'abandon de la voie ferrée du Pied du Jura par Pays de Gex Agglo. Le Forum d'agglomération demande expressément que la propriété de l'infrastructure reste en mains de SNCF Réseau afin de ne pas hypothéquer l'avenir. Pays de Gex Agglo doit s'engager à respecter cet état de fait au cas où une reconversion vers le ferroviaire s'avérerait pertinente dans le futur.

5.4 Conclusion quant aux mesures proposées

En l'état, le PA5 suscite des réserves importantes car il ne répond que partiellement aux enjeux cruciaux de mobilité et d'aménagements du territoire du Grand Genève. L'insuffisance de ses mesures est d'autant plus sensible du point de vue des partenaires suisses, pour qui l'ampleur et l'urgence de la problématique mériteraient une mobilisation plus forte et plus rapide, ainsi que des réponses mieux structurées.

6 QUELLE PARTICIPATION DANS LE CADRE DU GRAND GENEVE EN TRANSITION ?

Au-delà des critiques exprimées ci-dessus quant au choix des mesures soumises à la Confédération et à l'absence de propositions concrètes dans certains domaines, tel que «le Grand Genève des courtes distances», une interrogation s'impose : comment aller plus vite pour pouvoir juguler la crise climatique ? Ou en d'autres termes, l'effort entrepris – notamment financier – est-il suffisant pour se diriger vers l'indispensable transition énergétique, écologique et solidaire ?

Compte tenu du virage décisif que le Grand Genève est en train de prendre, le Forum d'agglomération estime qu'il est nécessaire d'associer les acteurs locaux et la population du Grand Genève à la réflexion, aussi bien concernant les projets d'agglomération que la transition énergétique et écologique du Grand Genève³⁴.

En ce qui concerne les projets d'agglomération, la participation des acteurs locaux et de la population est un prérequis depuis le PA2. Les directives de la Confédération stipulent que «Le but est d'obtenir un large soutien politique pour le projet, afin que sa mise en œuvre se fasse dans les meilleures conditions possibles». La Confédération demande ainsi que les communes, ainsi que les collectivités régionales et les collectivités territoriales étrangères dans les agglomérations transfrontalières, participent à l'élaboration et à la mise en œuvre du projet et qu'elles approuvent les mesures qui les concernent. De plus, il est spécifié que la population doit être informée du contenu des projets d'agglomération. Enfin, il doit être prouvé que la population a eu l'occasion de s'exprimer sur le projet dans son ensemble, même si la forme de cette consultation reste libre.

Le Forum d'agglomération quant à lui est reconnu par le GLCT Grand Genève comme un interlocuteur privilégié. Nous observons cependant une diminution notable de son degré d'intégration à la démarche PA5 par rapport à la collaboration étroite mise en place pour le PA4. Dans le PA5, il s'est agi plutôt d'une simple information. Ainsi, le Forum d'agglomération n'a pas été convié aux réunions au sein des PACAs ou celles du Comité de pilotage. Quant à la population, elle n'a pas pu consulter les documents PA5, ce qui empêche tout débat public.

³⁴ Forum d'agglomération, février 2025, rapport d'autosaisine [La Gouvernance du Grand Genève](#)

7 PROPOSITIONS ET CONCLUSION

7.1 Renforcer l'implication de la société civile et du Forum d'agglomération

Au vu de ce qui précède, le Forum d'agglomération estime que la participation des acteurs locaux et de la population, reconnue comme un élément majeur des PA par la Confédération, est l'une des clés de la réussite et de l'appropriation tant des projets d'agglomération dans le Grand Genève, que de la démarche du Grand Genève en transition. Nous proposons ainsi de :

- renforcer le pôle d'information du Grand Genève pour qu'il puisse diffuser de l'information en continu, par tous les canaux à disposition. La mobilité est un thème rassembleur sur lequel s'appuyer pour « populariser le Grand Genève » ;
- réfléchir de manière décentralisée, par PACA et par groupe de travail dans les quatre secteurs concernés, en réunissant des représentants de la société civile (notamment issus du Forum d'agglomération), des associations et organismes intéressés, ainsi que des élus et des techniciens des collectivités ;
- mettre en place une démarche participative structurée afin d'identifier les besoins prioritaires et l'élargir à d'autres thématiques liées à l'agglomération ;
- ouvrir une consultation publique en ligne, d'une durée de deux mois, sur les propositions du GLCT Grand Genève, avant chaque dépôt de projet d'agglomération, à l'instar de la pratique d'autres agglomérations suisses, afin de recueillir l'avis de la population et d'améliorer l'appropriation du projet ;
- saisir le Forum d'agglomération, dès le début de sa 4^e mandature, d'une réflexion sur le bilan des mesures réalisées ou en voie d'être réalisées dans les quatre premiers PAs ainsi que sur les priorités en matière de mobilité – dans le domaine du ferroviaire, des réseaux de bus, du plan vélos, du plan piétons et des nouvelles infrastructures pour instaurer « la ville du quart d'heure » en prévision du PA6 ; et l'intégrer aux organes de pilotage PA6 afin d'assurer une meilleure articulation entre les travaux techniques et la dimension participative du projet.

7.2 Au-delà des projets d'agglomération

La transition énergétique et écologique dans le Grand Genève doit être menée dans le cadre des textes déjà adoptés, en particulier la Charte du Grand Genève en transition et la Déclaration commune pour l'aménagement équitable de l'agglomération³⁵. Il importe aussi de placer les questions liées à la cohésion sociale au cœur de la réflexion – une thématique partiellement abordée dans la feuille de route politique Métropolisation, équilibres territoriaux et leviers d'action – et de considérer la frontière comme une couture plutôt qu'une coupure.

Plusieurs thématiques plus larges auraient mérité depuis longtemps d'être abordées conjointement aux projets d'agglomération. C'est pourquoi le Forum d'agglomération demande que le GLCT Grand Genève se dote d'une équipe dédiée aux projets du Grand Genève en transition, en s'appuyant sur l'approche rigoureuse et éprouvée des projets d'agglomération. Cette nouvelle équipe aurait pour mission de traiter les enjeux complexes – logement, économie, santé, formation, etc. – que l'équipe des PA ne peut prendre en charge, mais qui exigent le même niveau de rigueur, d'exigence et d'engagement.

Il est indispensable d'assurer la convergence et la coordination entre la dynamique des PAs et celle des projets du Grand Genève en transition³⁶ afin de garantir un fonctionnement cohérent du Grand

³⁵ GLCT Grand Genève, 2024, [Déclaration commune pour l'aménagement équilibré de l'agglomération](#)

³⁶ Forum d'agglomération, septembre 2024, rapport de saisine [Le Grand Genève en transition](#)

Genève. La mise en place d'une démarche intégrée, portée par ces deux directions travaillant de concert, constituerait une condition essentielle pour réussir la transition de Grand Genève.

En consolidant la cohésion sociale — catalyseur de l'adhésion, de la concertation et de l'engagement citoyen — par l'atténuation des déséquilibres territoriaux, cette nouvelle gouvernance favoriserait une mobilisation accrue des parties prenantes autour d'un projet de territoire partagé, renforcerait la légitimité des décisions publiques et optimiserait la coordination des acteurs. Elle permettrait ainsi de résorber les retards accumulés dans les projets d'agglomération précédents et de garantir efficacité et célérité dans la mise en œuvre des projets à venir.

Enfin, nous tenons à remercier toutes les personnes et instances qui ont œuvré à la production du PA5. Bien que les remarques et suggestions que nous formulons dans le présent rapport soient parfois critiques, elles sont faites dans un esprit constructif, apportant ainsi notre contribution à la construction du Grand Genève en transition.

ANNEXE I – COMMISSION

Structure membre du Forum d'agglomération		Représentée par	
Co-présidence :			
Association transport et environnement Genève & Vaud	ATE	Claude	Farine
Les talents du Grand Genevois	TGG	Adjiamy	Mbotizafy
Commissaires :			
Association des bailleurs sociaux du Département de l'Ain	AURA HLM Ain	Pierre	Useo
Association des piétons et cyclistes du pays de Gex	APiCy	Tor	Bothner
Association des piétons et cyclistes du pays de Gex	APiCy	Yvan	Bohanes
Association lémanique pour la promotion du rail	Alprail	Boris	Calame
Association rail Dauphiné Savoie Léman	ARDSL	Pierre	Hofmann
Association rail Dauphiné Savoie Léman	ARDSL	Gilbert	Ploujoux
Association transport et environnement Genève & Vaud	ATE	Pascal	Vuichard
Cercle du Grand Genève		Claude	Barbier
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG	Bertrand	Konaté
Club en fauteuil roulant Genève	CFRGe	Olivier	Dufour
Conseil de Développement local de Pays de Gex Agglo	CoDev	Arthur	Laurent
Conseil lémanique pour l'environnement	CLE	Alain	Rouiller
Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs	FAI	Thierry	Estoppey
Fédération des entreprises romandes	FER Genève	Yannic	Forney
Fédération des métiers du bâtiment	FMB	Marc	Rädler
Fédération des métiers du bâtiment	FMB	Nicolas	Rufener
Fédération suisse des urbanistes (section romande)	FSU	Marcos	Weil
France Nature Environnement Haute-Savoie	FNE 74	Bernard	Gaud
Pro Vélo La Côte & Genève		Julien	Renggli
Société des courses Divonne-les-bains / Hippodrome du Grand Genève		Emma	Casanova
Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA)	SIA	Luc	Malnati
Touring Club Suisse (section Genève)	TCS	Renato	Di Gisi
Urbanistes des territoires		Bernard	Lensel
Urbanistes des territoires		Michèle	Tranda-Pittion

ANNEXE II – AUDITIONS

Intervenants extérieurs		
Pauline Plagnat-Cantoreggi	Maire de Machilly	25 avril 2024
Maryam Yunus Ebener	Conseillère administrative d'Onex	25 avril 2024
Pierre-Jean Crastes	Maire de Chênex et Président de la Communauté de communes du Genevois	25 avril 2024
Aurélie Charillon	Maire de Prévessin-Moëns et Conseillère départementale de l'Ain	25 avril 2024

Intervenants équipe GLCT Grand Genève		
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	21 février 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	16 avril 2024
Joël Vetter	Chef de projet mobilités GLCT Grand Genève	16 avril 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	15 mai 2024
Joël Vetter	Chef de projet mobilités GLCT Grand Genève	15 mai 2024
Yvan Moglia	Chargé de mission mobilité GLCT Grand Genève	15 mai 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	9 juillet 2024
Joël Vetter	Chef de projet mobilités GLCT Grand Genève	9 juillet 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	10 septembre 2024
Joël Vetter	Chef de projet mobilités GLCT Grand Genève	10 septembre 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	17 octobre 2024
Mathieu Iglésias	Chef de projet urbanisme GLCT Grand Genève	17 octobre 2024
Matthieu Baradel	Chef de projet genevois GLCT Grand Genève	7 novembre 2024
Joël Vetter	Chef de projet mobilités GLCT Grand Genève	7 novembre 2024

ANNEXE III – SAISINE

Grand Genève - Agglomération franco-valdo-genevoise



GLCT GRAND GENEVE SAISINE DU FORUM D'AGGLOMERATION Elaboration du PA5 Grand Genève

La thématique abordée

Elaboration du Projet d'agglomération de cinquième génération Grand Genève.

Objet de la Saisine

L'Assemblée du Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève du 8 décembre 2022 a validé l'engagement des démarches visant à l'élaboration d'un Projet d'agglomération de 5^{ème} génération (PA5) pour le Grand Genève.

A cette occasion, l'Assemblée a validé les grands principes qui prévaudront à l'élaboration de ce nouveau Projet :

1. Des modalités de production similaires à celles du Projet d'agglomération 4 : directives fédérales quasiment similaires, production en interne, équipe resserrée, mandats d'appui ;
2. Le PA5 sera renforcé dans la dimension de la transition écologique (qualification des mesures, pouvant, cas échéant contribuer à des arbitrages politiques, intégration dans les critères d'efficacité notamment) tout en gardant à l'esprit les objectifs et la finalité de l'appel à projet selon les Directives de la Confédération suisse ;
3. Une durée d'élaboration s'étalant sur 24 mois environ entre la production du document, sa mise en consultation, son dépôt qui aura lieu en juin 2025 ;
4. sur la base du bilan de l'avancement des mesures des PA précédents, :
 1. le besoin d'un suivi renforcé de l'avancement de ces mesures ;
 2. le renforcement du processus de sélection des mesures et le suivi de leur maturité.

Cette démarche structurante pour le Grand Genève doit s'accompagner d'une mobilisation forte de l'ensemble des partenaires du Grand Genève.

Par ailleurs constatant le vif succès et la plus-value apportée par l'étroite collaboration entre l'équipe en charge de l'élaboration du Projet et le Forum d'agglomération, le GLCT Grand Genève souhaite vivement que soit reconduite, et le cas échéant adaptée, la collaboration qui avait été mise en place avec la commission ad-hoc du Forum d'agglomération et qui fait l'objet de la présente saisine.

Les axes de questionnement

La démarche projet d'agglomération est, depuis 2007, structurante dans la construction du Grand Genève, dans sa planification comme dans sa réalisation.

Le Forum est amené à accompagner les instances du GLCT dans l'élaboration du Projet d'agglomération de 5^{ème} génération, dans le respect des principes cités plus haut. L'objectif est de nourrir la démarche de réflexions, propositions, avis et idées.

Par ailleurs, le Projet d'agglomération 5 est étroitement lié à la démarche de Vision territoriale transfrontalière et Stratégie multimodale 2050 qui devraient aboutir au premier semestre 2024, également suivies par le Forum d'agglomération.



L'organisation de la démarche

Une organisation de projet ad-hoc est mise en place pour élaborer le PA5, tenant compte de l'organisation de la VTT, afin de renforcer la cohérence et la continuité des réflexions entre ces deux démarches structurantes pour l'agglomération.

Sur le plan technique, cette organisation s'articule autour de :

- une équipe dédiée composée de membres du Grand Genève impliquée dans la VTT
- du COSTRA VTT, en place depuis 18 mois, pour assurer le suivi technique du PA5. La Présidence du Forum d'agglomération fait partie du COSTRA.

Le pilotage et suivi politique sera assuré par les instances politiques du GLCT Grand Genève : le Bureau et l'Assemblée du GLCT Grand Genève.

Il est proposé de mettre en place une association renforcée et intégrée avec le Forum d'agglomération tout au long de la démarche. C'est l'objet de cette saisine. Les objectifs sont de :

- o renforcer l'appropriation de la démarche par la société civile organisée ;
- o avoir des échanges sur le fond du dossier, sur les différentes stratégies, les propositions de mesures, le cas échéant, orienter certaines réflexions ; dans ce cadre, le Forum aura la possibilité de proposer une/des mesures ;
- o préparer de manière intégrée la position / l'avis du Forum qui figurera dans le PA5 ; la production de cet avis reste de la compétence du Forum.

Cette association se concrétisera à travers des séances de travail du Forum et de représentants de l'équipe de projet, à une fréquence estimée à ce stade à une fois tous les deux mois, ainsi qu'une participation du Forum aux instances techniques (COSTRA) et politiques (Assemblées), ainsi qu'aux discussions qui pourraient être menées dans le cadre des PACA.

Le Forum, conformément à ses statuts, est invité à créer une commission de travail ad hoc. Sous couvert de confidentialité stricte, la commission aura accès à l'ensemble des documents de travail élaboré par l'équipe technique.

Les attendus

Différents livrables sont attendus de la part du Forum d'agglomération :

- tout au long de la démarche : des échanges sur les orientations techniques du PA5 (vision, stratégies, mesures dont critères de sélection) ; cas échéant, ces échanges pourront donner lieu à des travaux spécifiques de la part du Forum d'agglomération.
- En fin de démarche, la prise de position du Forum sera intégrée au PA5. Cas échéant, un rapport plus complet du Forum pourra être adressé au GLCT Grand Genève.

Le délai de traitement envisagé

Le démarrage de la démarche est à prévoir dès le quatrième trimestre 2023. Elle se poursuivra jusqu'à la mi-2025. La date de dépôt du PA5 est fixée par la Confédération au 30 juin 2025.

La position du Forum d'agglomération sera livrée au premier trimestre 2025 pour être intégrée au PA5 suite à la période de mise en consultation auprès des partenaires.

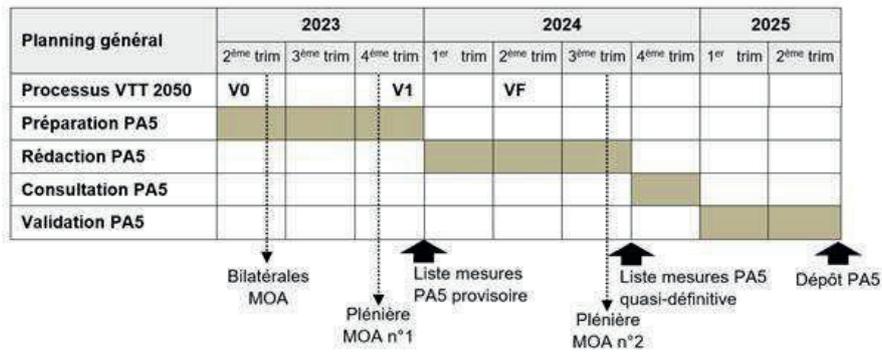


Les moyens de la réflexion

Conformément à ses statuts, le Forum pourra mobiliser son budget pour conduire les travaux de la Commission de travail ad hoc sur le PA5.

Un bilan régulier de la conduite de la démarche sera réalisé avec le Bureau du Forum.

Planning général de l'élaboration du PA5 Grand Genève



Annexe : Directives du PA5 (source ARE) :

<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/programmes-et-projets/pta/5g.html>

ANNEXE IV – MESURES ANALYSÉES

	PA5 (priorité A)				PA6 (priorité B dès 2032)			PA7 et ultérieur (priorité C dès 2036)
Transports publics	14-26p	TCSP et MD RD1201 Neydens–St-Julien	24 MF	nov. 2030	Axe TP en site propre et MD Bernex-Est-Cherpines–(Bachet)	12,7 MF	déc. 2033	BHNS entre Le Châble, Beaumont, Archamps et Genève
	33-38p	Interface multimodale à Porte-de-France en lien avec le BHNS	24,4 MF					BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville
	33-37p	BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin	42,5 MF	mai 2029				Cars express: Anecy–Genève A41; Annemasse–St-Julien A40; Bonneville–Genève A40; Valserhône–St-Genis–Ferney (ligne tangentielle)
	36-2-22	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC	12,5 MF	déc. 2031				Extension de la ligne de tram 17 à Annemasse, phase III
	34-33p	Desserte MD/TP future ZI des Rouettes (Bernex Est)	4 MF	mars 2031				Tramway de ceinture du cœur de l'agglomération
	35-40p	Requalification du centre-ville de St-Julien	6 MF	déc. 2031				Ligne de tram tangentielle Lancy–Aéroport
	30-78p	Électrification de la flotte des TPG	80,5 MF	déc. 2029				Maillage des lignes de tram 14 (Onex) et 15 (Pont-Rouge) Électrification des lignes de bus urbaines de Nyon Nouvelle liaison rail Jura–Salève: 1e et 2e étapes
Interfaces multimodales	32-2-24	Interface multimodale Aéroport de Genève	57 MF	nov. 2032	Interfaces multimodales gares de Cornavin, Rolle et Nyon (3 mesures)			Interfaces multimodales gares de Cornavin phase III, Coppet, Valleiry, Reignier, Bonneville et La Roche-sur-Foron Réouverture de la halte de Vongy (Chablais) Création d'une interface bus à la future Croisée de Bernex
Mobilité douce et sécurité des déplacements	Arve				France			Reconversion en voie verte de l'ancienne voie ferrée du Pied du Jura Pays de Gex Agglo
	38-8p	Accès MD Bonneville	29 MF	sept. 2030	Neydens et Annemasse Agglo	19 MF	2030	
	36-1-36p	Axe fort Genève–Thônex–Reignier	8,7 MF	juil. 2032	Vaud			
	36-1-33p	Requalification de la Route de Chêne	33,3 MF	janv. 2032	RC 24 Nyon-Genolier, 2e étape et RC 15 Chéserey-Eysins	20 MF	2035-36	
	Chablais				Genève			
	16-52b	Axe RD 1005 Thonon–Genève, continuités et rabattement	17 MF	sept. 2031	Vernier, Grand Saconnex, Cherpines, Satigny	18 MF	2030	
	16-50p	Priorisation RD 1005 TP et aménagement interfaces TP/MD	14 MF	janv. 2029	Rue de Genève entre Thônex et Chêne-Bourg			
	Rhône							
	39-9p	Passerelle MD sur la Valserine vers PEM Valserhône	2,5 MF	déc. 2029				
	14-20p	Aménagements MD ViaRhôna Sud Léman Veyrier-Soral	3,5 MF	nov. 2029				
	40-22	Aménagements MD Route d'Annecy	5 MF	juin 2031				
	34-28p	Aménagements MD Cité d'Onex	1,35 MF	juin 2030				
	35-26	Requalification ceinture urbaine Pont de Lancy (surface)*	39 MF	déc. 2032				
	Jura							
	12-76p	Axe fort Genève–Versoix	20 MF	juil. 2032				
	33-40p	Axe fort Genève–Meyrin	15 MF	juil. 2032				
	12-29	Aménagement et rabattements MD Crassier–Eysins	8,64 MF	déc. 2030				
	12-71p	Aménagement MD Nyon–Genolier: 1e étape (Duillier)	21,8 MF	janv. 2032				
	12-66	Requalification Route Suisse: 4 étape (Perroy)	21,8 MF	janv. 2032				
	12-61p	5e étape, sortie ouest de Rolle	7,4 MF	janv. 2031				
Autres								
	Paquet MD (18 projets)	e.50 MF	2028-2031					
	Enveloppe Sécurité des déplacements (10 projets)	e.38 MF	2028-2032					
	Hors financement fédéral, importante requalification du Pont de Lancy (dont *) que nous n'arrivons pas à évaluer	127 MF	2032					

IMPRESSUM

Édition: Monique Nanchen

Graphisme: Imprimeur d'émotions SA

CRÉDITS PHOTOS

Image de couverture: Silhouettes d'enfants à Chancy, Rue de l'Avenir, 2019

P. 8: Annemasse « ça pousse », Alain Rouiller, 2025

P. 19: Route Suisse entre Coppet et Fernex, Michel Perret, 2025



