



Forum d'agglomération

Office fédéral du développement
territorial ARE
Section Planifications fédérales
3003 Berne

sachplanverkehr@are.admin.ch

Genève, 14 décembre 2020

Concerne : Plan sectoriel des transports « Mobilité et territoire 2050 »

Madame, Monsieur,

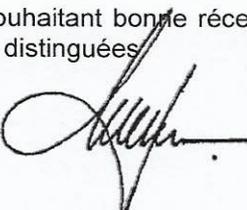
Créé en 2013 par le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève auquel il est rattaché, le Forum d'agglomération est l'instance de concertation citoyenne de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Composé d'organisations issues de la société civile grand genevoise, il est un espace de réflexion et de dialogue et surtout, force de propositions sur les politiques publiques et la construction d'actions transfrontalières.

En ce moment, le Forum est engagé dans un processus de co-construction du 4e projet d'agglomération. A ce titre, il travaille particulièrement sur la thématique des transports. En parallèle, il mène depuis plusieurs mois, un travail de fond sur les questions de mobilité douce. Il a également entamé en 2020 une réflexion sur le sujet des transports ferroviaires en lien avec l'agglomération du Grand Genève.

Le Forum du Grand Genève salue la possibilité qui lui est donnée de se prononcer dans le cadre de la consultation sur la partie programme du Plan sectoriel des transports « Mobilité et territoire 2050 ». Cela touche bien évidemment au cœur de ses préoccupations. Si ce document emporte globalement son adhésion, certains éléments lui apparaissent plus problématiques. Il souhaite soulever à leur sujet des réflexions et recommandations dont il souhaite qu'il puisse être tenu compte.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées

Le Bureau



Nicolas Aune
Président du Forum



Myriam Constantin
Présidente du collège social
et culturel



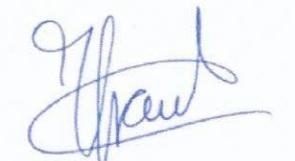
Denis Bucher
Président du collège
environnement



Jean-Michel Thénard
Vice-président du collège
économie



Olivier Dufour
Vice-président du collège social
et culturel



Isabel Girault
Vice-présidente du collège
environnement

Annexe : ment.

MOBILITE ET TERRITOIRE 2050

POSITION DU FORUM D'AGGLOMERATION

Appréciatif de la qualité du document dans son ensemble et en accord avec la plupart des orientations prises dans la partie programme du Plan sectoriel des transports 2050, le Forum d'agglomération relève néanmoins certains éléments sur lesquels il souhaite s'exprimer ou qui lui semblent problématiques. Ils sont relayés ci-après, en suivant la structure du document de référence.

Chapitre 3 – VISION 2050 POUR LA MOBILITE ET LE TERRITOIRE

Cartographie

Le Grand Genève a pour spécificité d'être une agglomération transfrontalière. Par le programme des projets d'agglomération, ses partenaires franco-valdo-genevois s'efforcent de développer une vision et des infrastructures cohérentes à l'échelle de tout son territoire. L'articulation efficace entre mobilité et territoire ne peut se faire qu'à cette échelle, ce que le plan sectoriel de la Confédération prend en compte. Le Forum d'agglomération estime ainsi que les cartes utilisées devraient refléter la réalité de ce territoire et faire apparaître l'ensemble du périmètre du Grand Genève.

Au sujet de la « Carte de base relative au développement territorial souhaité » (figure 2 page 20) en particulier, le Forum estime que le dessin de la couronne d'agglomération du Grand Genève au nord devrait être agrandie *a minima* en direction de Ferney-Voltaire et jusqu'à St-Genis. Au sud, elle pourrait faire apparaître de manière appropriée la totalité des territoires inclus dans l'agglomération transfrontalière du Chablais, de la vallée de l'Arve et de Bellegarde. Ces remarques s'appliquent aussi aux cartes de la région lémanique (pages 66 et 70), de même qu'aux cartes en annexe (pages 170 et 171).

Mobilité douce

Le Forum salue le fait que le vélo apparaisse dans toute sa potentialité de moyen de transport autonome. Il est évoqué au titre d'une mobilité efficiente à l'intérieur d'une agglomération, depuis ou en direction d'une agglomération, d'une agglomération à une autre ou hors agglomérations (chapitre 3, pages 22 à 24). Il est fait mention par exemple d'autoroutes à vélos (page 22) et de voies cyclables express (chapitre 4, Stratégie V3, page 34).

Toutefois, le Forum déplore que cela se limite à une réflexion théorique et ne se répercute pas dans les orientations proposées, notamment pour la région du Grand Genève. Dans la section relative à la Métropole lémanique, on peut lire : « Ces capacités en TP peuvent être mieux exploitées grâce à un développement de l'urbanisation axé sur les transports publics. Parallèlement, le transport pour les piétons et les vélos est à renforcer en tant qu'accès et complément aux TP. Par des processus et des projets appropriés (par ex. projets d'agglomération, mesures de gestion du trafic pour la stabilité des horaires des TP routiers), les cantons veillent au renforcement et à une mise en réseau d'offres pour les TP, la marche et le vélo. » (page 64).

Le Forum constate que le vélo n'est traité que comme « accès et complément aux TP ». Du reste, les sections dans lesquelles le vélo est cité pour chaque territoire d'actions portent un titre exclusivement centré sur les transports publics : « Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale



des TP». Or, le vélo doit être aussi envisagé comme moyen de transport exclusif (sans complémentarité avec les TP). L'usage du vélo à assistance électrique permet d'augmenter facilement les distances parcourues. La mise en place de réseaux cyclables et piétonniers d'agglomération ou de réseaux cyclables intercantons devrait clairement apparaître dans un document de l'envergure du plan sectoriel Mobilité et territoire 2050.

Par ailleurs, le Forum constate que, pour la Confédération, le vélo et la marche restent des domaines exclus de sa compétence, renvoyant aux cantons la responsabilité d'agir (ci-dessus, ou page 173 par exemple). Depuis quelques années cependant, le vélo et la marche sont entrés dans la Constitution fédérale, ce qui implique un devoir d'action de la part de la Confédération.

Chapitre 4 – STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ET PRINCIPES D'ACTION

Qualité de séjour

Le Forum se réjouit qu'au titre de la coordination de l'urbanisation et des transports, il soit fait mention des espaces ouverts et des zones de verdure, ainsi que de la nécessité d'y tendre vers une « qualité de séjour élevée ». Il est précisé que le but est de « rendre possible que les déplacements nécessaires au quotidien et ceux dédiés au délasserement de proximité puissent se faire avec des moyens de transport doux » (Stratégie A1 – page 31).

Toutefois, et le Forum le regrette, le sujet des transports, ou de la mobilité, ou des déplacements, ou même de l'accessibilité, n'est pas ou peu abordé en terme d'espaces publics ou d'espaces ouverts collectifs, ni en « qualité des séjours » dans le Plan sectoriel 2050. Les mobilités sont envisagées avant tout du point de vue des flux et des interfaces, de leur fonctionnement, etc. Il s'agit essentiellement d'ingénierie de flux.

Pourtant, tous les projets d'infrastructures de transports induisent d'une manière ou d'une autre un travail sur le réseau des espaces publics ou du moins, des espaces ouverts collectifs : une voie verte d'agglomération est aussi une promenade, un parc ; le dégagement d'une gare est souvent une place ; un trottoir permet d'accéder à un arrêt de tram. Cette question ne se limite pas à la mobilité piétonne ou douce. Un projet ferroviaire (train, tram) devrait aussi intégrer cette dimension « espaces publics » aux lieux d'interface avec les usagers ou selon son inscription dans la ville ou son ancrage sur le territoire.

De l'avis du Forum, le programme du Plan sectoriel des transports de la Confédération devrait souligner que les projets d'infrastructures devraient aussi être porteurs de qualité dans la définition de des espaces de référence à l'échelle des agglomérations (gares, haltes, liaisons de mobilité douce, etc.).

Report des vols court-courrier vers le rail

Le Forum se félicite que la « Confédération s'engage pour que les vols court-courrier soient transférés vers le rail et pour que des liaisons ferroviaires fiables et rapides (de jour et, le cas échéant, de nuit) soient proposées vers les pays voisins. » (Stratégie V1 – page 33). Cet engagement rejoint l'un des axes des réflexions que le Forum mène actuellement dans le cadre de sa commission Transports ferroviaires.

Développement de l'infrastructure ferroviaire

Le Forum soutient les projets déjà décidés dans le cadre du programme de développement d'infrastructures ferroviaires de la Confédération (PRODES 2035) et soutient les autorités fédérales et cantonales dans ce but. Cependant, le Forum constate des risques d'incohérence entre l'horizon



temporel du PRODES 2035, implémenté via la *partie infrastructure rail SIS* du Plan sectoriel des transports, et celui de Mobilité et territoire 2050, qui constitue la *partie programme* de ce même plan.

Il ressort des débats parlementaires pour l'adoption de l'Arrêté fédéral sur l'Etape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des constatations des CFF et de l'Office fédéral des transports, que l'augmentation constante du nombre de chantiers sur le réseau saturé met à mal la stabilité de l'horaire et l'exploitation du réseau, toujours plus serrées. La multiplication des chantiers risque de donner le coup de grâce à la légendaire ponctualité des trains suisses et, en particulier, rend instable l'horaire jusqu'à Genève. La pression constante sur le réseau saturé conduit à une probabilité élevée que des lignes nouvelles (= *Neubaustrecken*) deviennent nécessaires dans de nombreuses régions afin de ne pas déstabiliser le réseau, en particulier dans le Grand Genève, où il est, faut-il le redire, encore trop faible en comparaison suisse.

Ainsi, la *partie programme* du Plan sectoriel des transports devrait selon le Forum évoquer les extensions possibles (= *mögliche Neubaustrecken*) du réseau ferroviaire d'ici 2050. Notamment, les variantes de lignes nouvelles entre Genève et Berne devraient y figurer, par exemple sur les Cartes 1 et 3 (pages 66 et 70). Le Forum propose d'adapter les stratégies V3 et V4 (pages 34 et 35) afin de faciliter si besoin le lancement d'études relatives à de telles lignes, en privilégiant l'atteinte des objectifs de la stratégie énergétique et de la loi sur le CO₂, les solutions alternatives (comme la séparation des flux voyageurs et marchandises afin de gagner en capacité et en sécurité dans les zones urbanisées) ainsi qu'une meilleure intégration de la Suisse et de Genève dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Chapitre 6.3 – TERRITOIRE D'ACTION DE LA METROPOLE LEMANIQUE

Principaux axes de transport

Le Forum salue la liste stratégique des principaux axes de transport énumérés par la Confédération, (page 63) en particulier concernant les axes transfrontaliers. Dans l'esprit d'une vision *Mobilité et territoire 2050*, le Forum propose de préciser la liste en mentionnant Genève en tant que nœud ferroviaire et en le faisant apparaître dans les liaisons régionales et internationales par rail vers les grandes villes européennes :

- Genève–Annemasse–Thonon–Evian–St-Gingolph–Villeneuve
- Genève–Lausanne–Milan
- Genève–Bellegarde–Nurieux–Bourg-en-Bresse–Paris
- Lyon–Genève–Lausanne–Fribourg–Berne–Zurich–Winterthur–St-Gall–Munich

Cartographie

Carte 1 – Besoins d'action et orientations (page 66) : le Forum note l'omission de deux tracés nouveaux et importants pour le Grand Genève. Il demande l'ajout des indications suivantes :

- les différents tracés empruntés par le Léman Express ;
- le tracé de tram entre Genève et Annemasse.

La mobilité du Grand Genève ne pouvant s'appréhender sans considérer l'ensemble de son territoire transfrontalier, le Forum estime que cette carte devrait englober tous les territoires compris dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. De la sorte, plusieurs indications importantes à l'échelle du Grand Genève pourront y être ajoutés :

- l'ensemble des zones urbanisées du Pays de Gex et de la Vallée de l'Arve, du Chablais et de la région de Bellegarde, ainsi que les zones proches des voies ferrées parcourues par



le Léman Express devraient figurer au titre d' « espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modales des TP » ;

- l'axe Nyon – Pays de Gex – Bellegarde devrait figurer au titre d' « encouragement du report modal transfrontalier en faveur des TP » de même que celui entre Thonon et Villeneuve ;
- dans « réseau ferré », les voies ferrées existantes en Suisse entre Cornavin et Annemasse ainsi que dans les Départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, parcourues par le Léman Express, en particulier celles se trouvant dans le périmètre du Grand Genève.

Finalement, le Forum regrette que « seuls les besoins d'action prioritaires et qui peuvent être localisés » soient représentés sur la carte. Il n'est pas logique selon le Forum de réaliser une vision Mobilité et territoire 2050 et de limiter en même temps la carte à l'horizon du PRODES 2035. Le Forum propose que soient définis des couloirs ferroviaires transfrontaliers possibles au-delà de 2035 concernant le Grand Genève.

Carte 3 – Aperçu des augmentations de capacité les plus importantes sur les routes nationales et le rail (page 70) : le Forum salue l'aperçu des augmentations de capacités les plus importantes. Cependant, il est d'avis que la Confédération devrait représenter de manière exhaustive les mesures de l'Etape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, il considère qu'il convient d'ajouter à cette carte l'indication relative aux réductions de temps de parcours (augmentation de la vitesse), au titre desquels l'axe Lausanne – Berne devrait figurer.

Carte Collage de projets de territoires cantonaux (page 171) : le Forum estime que l'image de synthèse du Grand Genève, manque de considération, considérant la petitesse et la situation du territoire (« au bord de la Suisse ») et le fait que le dessin se limite grandement au territoire cantonal. Il souhaiterait que les représentations cartographiques utilisées dans le Plan sectoriel des transports intègrent l'ensemble du territoire du Grand Genève.

Trafic loisirs et tourisme par les transports publics

Le Forum approuve l'ambition d'un accroissement du trafic loisirs et tourisme par les transports publics (page 64). Il y a en effet beaucoup à faire dans ce domaine dans la région du Grand Genève.

Pour la randonnée en montagne, il n'y a aujourd'hui aucune offre pour le Jura gessien, pour le Jura vaudois, le train Nyon – Saint-Cergue, et 3 courses de bus par jour les week-ends d'été aux cols du Marchairuz et du Mollendruz.

Pour les montagnes de Haute-Savoie, quelques villages sont desservis, particulièrement durant la haute saison. Il en résulte des marches d'approche longues et fastidieuses. La situation pourrait grandement être améliorée.

Dessertes lacustres

Dans le projet soumis à consultation, le Forum a relevé que la Confédération n'envisageait pas de revoir son « Plan sectoriel des transports partie Infrastructure navigation » pendant ces prochaines années.

Compte tenu de la configuration de Genève et pour diminuer le trafic individuel le long des rives à destination du Pont-du-Mont-Blanc, il nous paraît essentiel de reconsidérer l'apport de la navigation intérieure dans le réseau de transports de notre agglomération, pour désengorger le centre-ville.

De notre point de vue, la Confédération devrait soutenir d'avantage le développement de dessertes lacustres de manière générale pour le transport de passagers, et tout particulièrement pour relier les



deux rives du Léman, sur des tracés comme Chens-sur-Léman vers Coppet, Anière vers Versoix ou Collonge-Bellerive vers Bellevue. Il va de soit que ces dessertes doivent s'appuyer sur de vrais interfaces de transport multimodal en vue de leur interaction avec les transports publics locaux, à l'instar de l'offre de la CGN à Thonon, Evian et/ou Lausanne. Selon nos informations, la CGN a entrepris depuis plusieurs mois des démarches avec les collectivités locales pour mettre en œuvre une nouvelle ligne entre les deux rives du Canton.

Et s'il y a bien un défi que la Confédération doit relever, c'est celle de la transition écologique de la flotte touristique et de passagers sur les lacs suisses. Pour accompagner et accélérer cette transition, il sera indispensable d'améliorer les infrastructures à quai pour de la recharge rapide ou pour ravitailler la flotte en hydrogène. La Confédération a un réel rôle à jouer sur cet aspect, et pas uniquement sur le Léman.

C'est la raison pour laquelle, nous soutenons le fait que la Confédération élabore, avec les autorités de notre agglomération, une nouvelle fiche projet « Navigation lacustre dans le Grand Genève » en vue de sa future mise en œuvre.

Rail – charges du réseau et projets de la Confédération

Le Forum salue les mesures d'amélioration notables prévues dans les années à venir sur de nombreuses lignes dans les étapes d'aménagement de PRODES Rail (page 69). Toutefois, conformément à ce que prévoit l'Etape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire votée par le Parlement suisse le 21 juin 2019, il convient d'ajouter explicitement la mesure « augmentation de la capacité » à celle de la réduction du temps de parcours pour la ligne Lausanne–Berne. Le Forum estime du reste que cette mesure d'augmentation de la capacité devrait concerner l'ensemble de la ligne Genève–Lausanne–Berne.

Le Forum appelle de ses vœux l'engagement d'une réflexion prospective de la Confédération en collaboration avec les cantons, les communes, les autorités locales françaises et l'Etat français sur l'intérêt de réserver les emprises foncières de futurs couloirs ferroviaires transfrontaliers. Pour un aménagement raisonné du territoire métropolitain du Grand-Genève, l'objectif est d'éviter que d'autres aménagements rendent à l'avenir difficile la construction d'infrastructures ferroviaires grandement utiles à la vie des habitants.

Finalement, le Forum soutient l'idée d'un renforcement de l'axe ferroviaire est-ouest afin de relier Genève à la partie orientale du pays avec des performances équivalentes à celles développées sur l'axe nord-sud et de réaliser à terme, selon l'expression utilisée dans les débats parlementaires, une véritable « Croix fédérale de la mobilité ».