



Conseil lémanique pour l'environnement

le CLE, fondé en 1989, regroupe près de 80000 adhérents dans l'Ain, à Genève, en Haute-Savoie, en Valais et dans le Pays de Vaud.



ACPAT

Association chablaisienne pour l'aménagement et les transports
Haute-Savoie



Amis de la Terre
Haute Savoie



AGENA

Association gessienne de protection de la nature
Ain



Association transports et environnement
Genève, Valais, Vaud



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Haute Savoie



Fédération Rhône-Alpes de Protection de la nature
Ain, Haute Savoie



Pro Natura
Genève, Valais, Vaud



Fonds mondial pour la nature
Valais, Vaud

Membre associé:
GENESIS
Genevois 74

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Suivi du Livre vert de la CEST et du CLE

15 juin 2009



Coordination économique et sociale transfrontalière Ain - Genève - Haute Savoie



Association Savoie - Mont-Blanc
Economie et Solidarité
Haute-Savoie



Association transports et environnement
Genève



Unions départementales de la Confédération Française Démocratique du Travail
Ain et Haute Savoie



MPF Mouvement Populaire des Familles
Genève

Université populaire Savoie Mont-Blanc



Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs
Genève

CLE - CEST

18, rue de Montbrillant CH-1201 GENEVE

© (0)22 777.1002 Courriel: cle@mac.com

adresse pour ce dossier:

Tables des matières

Introduction

1. Remarques liminaires

- 1.1. La Confédération et les infrastructures
- 1.2. La difficile vue d'ensemble
- 1.3. Le contexte a changé
- 1.4. Des études complémentaires

2. Gouvernance et démarche participative

- 2.1 La gouvernance
- 2.2 La démarche participative
- 2.3 Réformer le CRFG
- 2.4. Améliorer la communication du CRFG

3. Renforcer la cohésion sociale

- 3.1. État des lieux en matière de précarité et d'exclusion
- 3.2. Politique de l'emploi et de lutte contre la précarité et l'exclusion
- 3.3. Formation
- 3.4. Santé
- 3.5. Culture

4. Environnement

5. Urbanisation, logement

6. Mobilité

- 6.1. Mobilité douce
- 6.2. Transports publics
- 6.3. Mobilité individuelle motorisée
- 6.4. Mobilité durable

7. Échelonner et adapter la mise en place des PACA et des Pôles de développement économique

Conclusion

Ce suivi se réfère et complète le [Livre vert du CLE et de la CEST](#) publié en juin 2007

Code couleur :

Arial italique bleue : propositions du Livre vert de juin 2007

Arial violet : demandes et propositions 2009

Bleu souligné : lien hypertexte

INTRODUCTION

Le "Projet d'Agglomération franco – valdo – genevois" (PA) a été remis aux autorités fédérales en décembre 2007, il y a maintenant plus d'un an. Comme on pouvait s'y attendre, les deux volets "Mobilité" et "Urbanisation" ont commencé à être mis en œuvre avec les Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) et la construction des lignes de tram en direction de Meyrin et de Bernex. Cependant, le PA a intégré d'autres thématiques regroupées dans une "Politique de services". Dans leur grande majorité, ces thématiques ont pu être traitées par les Commissions et Groupes de travail du Comité Régional Franco – Genevois (CRFG) et cela dès 2008. L'état d'avancement du PA sur ce large front mérite d'être fait.

D'autre part, depuis 2007 le contexte a changé. On connaît mieux l'ampleur de la crise écologique, et surtout, la crise économique, soudaine et profonde n'épargne pas la région franco – valdo – genevoise. Le PA a l'ambition de se projeter à l'horizon 2030. Il doit tenir compte de cette double crise s'il veut assurer un développement durable, dans toutes ses composantes, économiques, sociales et environnementales de cette région. Le document présenté ici concerne les propositions de la CEST et du CLE contenues dans notre "Livre vert" publié en juin 2007.

Nous admettons l'éventualité de poser des questions quand bien même certaines d'entre-elles ont peut-être déjà une réponse dans l'un ou l'autre des documents publiés par le PA et qui auraient échappé à notre attention. Dans ce cas, ce sera avec satisfaction que nous en prendrons acte quand elles correspondent à notre attente.

Ainsi, ce document comporte trois volets : une demande d'état des lieux, (que sont devenues nos propositions ?), une demande de révision des priorités, et enfin, il contient quelques nouvelles propositions.



1. REMARQUES LIMINAIRES

1.1. La Confédération porte son intérêt sur les infrastructures

Le Projet d'Agglomération (PA) a été déposé en décembre 2007. La Confédération a rendu un rapport d'examen le 17 décembre 2008 en ce qui concerne les aspects "transports" et "urbanisation". Il a été mis en consultation jusqu'au 17 avril 2009. Cette consultation porte sur les infrastructures, ouvrages que la Confédération a décidé de subventionner jusqu'à hauteur de 40%. Les autres aspects inclus dans le PA sont du ressort des acteurs régionaux, les organes du PA et les Commissions du CRFG, le tout étant chapeauté par le Bureau du CRFG. Les éléments du PA liés à l'urbanisation et à la mobilité font l'objet d'un intense travail autour des Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) et de l'élaboration d'une Politique de Pôles de Développement Economique (PPDE). Les travaux qui relèvent de la "Politique de services" sont confiés aux diverses Commissions du CRFG. Ils sont plus difficiles à cerner.

1.2. La difficile vue d'ensemble

Dans l'Annexe No 7* du PA, la "Politique de services" est déclinée en dix thématiques, ventilées en 41 fiches actions dont la répartition est la suivante :

Formation (7 fiches) / Social (1 fiche) / Santé (2 fiches) / Culture (3 fiches) / Économie (5 fiches) / Agriculture (2 fiches) / Logement (1 fiche), plus le "Plan directeur de l'habitat transfrontalier" (PDHT) qui est inclus dans le PA / Environnement (6 fiches) / Urbanisation et Mobilité (3 fiches) / Données géographiques et statistiques (8 fiches) / Économie II (3 fiches) concernant l'innovation technologique, l'accueil des ONGs et la promotion économique.

Ces différents thèmes sont essentiellement traités au sein des différentes Commissions et groupes de travail du CRFG. Lors du "Comité plénier" du 9 janvier 2009, un état d'avancement du PA a été présenté, mais le rapport avec les fiches action n'est pas clair. En bref, il est surtout difficile d'avoir une vue d'ensemble de l'état d'avancement dans les domaines de cette "Politique de service". Il est seulement possible de constater que certaines actions ont été entreprises – et abouties – en raison de la publicité qui en a été donnée, comme par exemple le dossier de la bilocalisation des entreprises.

* Lien pdf : [cahier annexe 7 du projet d'agglo](#),

1.3. Le contexte a changé

Depuis le dépôt du PA en décembre 2007, le contexte a considérablement changé. Il y a d'abord les rapports publiés par les experts du climat, notamment ceux du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui soulignent la nécessité de prendre des mesures susceptibles de répondre aux défis de la crise écologique.

Le PA se veut une réponse aux défis des années 2030. Il s'agit d'avoir une vision prospective. Aussi, il est important de tenir compte de la nature et de l'ampleur des changements à opérer dans les modes de production et de consommation pour continuer de rendre la vie humaine compatible avec les ressources de la planète. La croissance telle qu'elle est conçue habituellement a des composantes mortifères (la mauvaise qualité de l'air entraîne une surmortalité) ou susceptibles d'engendrer des confrontations pouvant être violentes (guerre du Kivu). Pour être soutenable, notre développement humain va devoir s'orienter vers la pratique d'une "économie de suffisance" solidaire avec tous les hommes et avec la nature. Il s'agit-là d'un défi majeur à relever, une véritable révolution. Cette mutation dépasse certainement le cadre du PA, mais celui-ci doit "faire sa part" en traduisant l'objectif général en objectifs spécifiques plus opérationnels davantage à sa portée.

La crise écologique s'est doublée d'une profonde crise économique. Le PA s'inscrit maintenant dans une nouvelle réalité qu'il doit prendre en compte. La "politique de service" qui tend à renforcer la cohésion sociale, devient prioritaire pour éviter de voir la fracture sociale s'approfondir. Même si la lutte contre les phénomènes de précarité et d'exclusion dépend en partie de décisions prises hors du cadre du PA, une série de mesures peuvent être mises en œuvre et coordonnées à l'échelon de l'agglomération.

1.4. Des études complémentaires peuvent être réalisées

Depuis le mois de décembre 2007, à notre connaissance, trois annexes supplémentaires ont été introduites au PA : Cahier annexe No 10-1 sur les Leviers pour faciliter la production de logements, le

Cahier annexe No 10-2 sur les aspirations résidentielles des ménages et le Cahier annexe No 11-1 sur la connaissance du tissu économique franco – valdo – genevois. Cela montre que des études complémentaires sont possibles.

2. GOUVERNANCE ET DÉMARCHE PARTICIPATIVE

2.1. La gouvernance

En 2002 déjà, la CEST a proposé d'améliorer le fonctionnement du CRFG dans le domaine de la représentativité et du fonctionnement du CRFG. Nous avons repris cette question dans notre "Livre vert". Nous reprenons le sujet dans le présent document en tenant compte de changements intervenus depuis juin 2007.

2.1.1. La démarche participative

- Cette proposition a été classée comme "**Proposition intégrée**".
 - *Mise en place d'une gouvernance participative associant élus et société civile.*

Nous avons bien noté la manière dont le PA suit une démarche participative pour associer les organisations de la société civile et, par-là, la population au projet. La loi genevoise sur l'aménagement du territoire (LaLAT) a été modifiée en février 2009 : La Commission pour l'aménagement du territoire (CAT) doit prendre en compte le PA et le nombre de ses membres a été augmenté pour une meilleure représentation de la société civile. Côté français, les Conseils Locaux de Développement (CLD) se sont saisis du PA.

Le Forum d'agglomération

La CEST et le CLE demandent que le Forum d'agglomération prévu dans le cahier annexe No 2 « Organisation et démarche participative » soit mis en place

La situation est moins satisfaisante au sein du CRFG où doivent être abordées les autres thématiques que l'urbanisation et la mobilité.

2.1.2. La réforme du CRFG

- Cette proposition a été classée comme "**Proposition non traitée pour l'instant**".
 - *Réformer le CRFG*

Comme cela a été mentionné dans le "Livre vert", en mai 2002, la CEST, le CLE et la CGAS (Communauté Genevoise d'Action Syndicale) avaient déjà formulé des propositions de réforme du CRFG qui portaient sur sa représentativité, son fonctionnement et sur les thèmes à prendre en charge. Depuis cette date, des progrès notoires ont été apportés à sa représentativité, notamment par l'intégration des collectivités publiques que sont la Région Rhône-Alpes, le Canton de Vaud, les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de la couronne frontalière française, regroupées dans l'Association Régionale de Coopération (ARC). Cependant il est évident que la participation de représentants d'organisations de la société civile dans les Commissions et Groupes de travail du CRFG laisse encore à désirer. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne la délégation française. Par exemple, notre demande d'inclure un représentant "français" dans le Groupe de travail "Logement" du CRFG est restée sans réponse. En ce qui concerne les associations de la société civile (le monde associatif), outre la CEST et le CLE, il reste utile d'associer aux travaux du CRFG les "faïtières" d'associations comme le "Rassemblement pour une politique sociale du logement" (Genève), la "Communauté Genevoise d'Action Syndicale", les Chambres genevoise et régionale Rhône-Alpes de l'économie sociale et solidaire et les organisations représentées au sein du Conseil Economique et Social Régional de Rhône-Alpes. **Le règlement intérieur du CRFG, adopté par le Bureau du Comité plénier le 24 avril 2008, prévoit la participation de représentants des milieux socio-économiques et du monde associatif dans ses articles 2 et 4.** Ces dispositions doivent maintenant être appliquées, elles contribueront à l'amélioration sensible de la démarche participative très utile pour la construction de la région franco-valdo-genevoise.

En matière de fonctionnement, nous avons souligné l'importance d'améliorer le travail des Commissions et Groupes de travail du CRFG dans le rythme des réunions, la préparation et le suivi des dossiers. En 2002, nous avons demandé qu'une réunion annuelle, rassemble l'ensemble des personnes qui participent aux diverses instances du CRFG, Comité Plénier, Commissions thématiques et Groupes de travail pour dresser le bilan de l'année écoulée et arrêter les axes de travail pour l'exercice à venir. Si le rythme annuel s'avère trop court, il est possible de réaliser une telle rencontre tous les deux ans.

La CEST et le CLE renouvellent et précisent leur demande par les trois propositions suivantes

- *Le CRFG doit améliorer sa **représentativité** par la présence de représentants des milieux socio-économiques et du monde associatif dans les deux délégations, suisse et française, comme cela est maintenant prévu par son nouveau "Règlement intérieur".*
- *Améliorer le **fonctionnement** du CRFG, de ses Commissions et Groupes de travail (fourniture préalable des documents de travail, par exemple)*
- ***Réunir à intervalles réguliers (au moins tous les deux ans), tous les participants aux Commissions thématiques et Groupes de travail.***

2.1.3. Améliorer la communication du CRFG

Le CRFG est l'organe fédérateur de la région transfrontalière. Compte tenu de l'importance de l'évolution de l'action régionale, il se doit de mieux informer la population. Le site du [CRFG](#) publie déjà le calendrier des réunions de ses différents organes. La CEST propose d'étoffer cette information en donnant l'ordre du jour des séances et, après les réunions, en publiant un bref compte-rendu. Le même type de renseignements pourrait être réalisé que pour le PA et le [Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier \(PDHT\)](#). Le cas échéant, ces informations devraient être en lien avec les différentes fiches actions du PA, ce qui serait une manière d'en suivre l'état d'avancement et, éventuellement d'en suivre les modifications. Cela pourrait se faire par un bulletin de "brèves" publié sur le site du CRFG à un rythme (bimestriel ou trimestriel) à déterminer. Ce serait un instrument d'information, non seulement de tous ceux qui participent de près ou de loin au CRFG et au PA, mais également de la population encore trop laissée ignorante des enjeux de la région. Le site du PA est bien fourni en information. Une synergie devrait être développée entre ces deux médias.

Nouvelle proposition : La CEST et le CLE demandent d'améliorer la communication du CRFG

3. RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE

Ce renforcement de la cohésion sociale passe par la mise en œuvre d'une politique de lutte contre la précarité et la pauvreté. Il s'agit d'une approche systémique qui touche de nombreux domaines : l'emploi, le logement, la formation, les revenus, la santé, les assurances et les aides sociales, la politique familiale, les mesures d'intégration... Dans leur "Livre vert", la CEST et le CLE ont fait des propositions dont certaines ont été retenues, d'autres renvoyées à plus tard (Non traitées pour l'instant) et quelques unes ont été écartées.

3.1. État des lieux sur les phénomènes de précarité et d'exclusion

- **Les propositions ci-dessous ont été classées "Action non traitée pour l'instant"**
 - ***Réaliser un état des lieux sur les phénomènes de précarité et d'exclusion***

Une politique de lutte contre la précarité et la pauvreté, pour avoir une certaine efficacité, doit prendre appui sur un état des lieux aussi exhaustif que possible. Cet état des lieux est souvent lacunaire et, à notre connaissance, jamais transfrontalier. Dans un premier temps, il serait utile de faire l'inventaire des données disponibles de part et d'autre de la frontière et de rechercher comment combler les lacunes.

- **Calculer et publier à intervalles réguliers la répartition des revenus dans l'agglomération au moyen de l'indice de Gini**

Des données existent, comme *l'indice de Gini* de la répartition des revenus, mais il n'est pas certain que les modes et les dates de calcul soient identiques de chaque côté de la frontière. Il serait utile de procéder à une évaluation pour la région.

Le [coefficient de Gini](#) est une mesure du degré d'inégalité de la distribution des revenus dans une société donnée, développée par le statisticien italien [Corrado Gini](#).

Le [coefficient de Gini](#) est un nombre variant de 0 à 1, où 0 signifie l'égalité parfaite (tout le monde a le même revenu) et 1 signifie l'inégalité parfaite (une personne a tout le revenu, les autres n'ont rien).

(...) Wikipédia

Nouvelle proposition : La CEST et le CLE demandent d'introduire *l'Indice de Développement Humain 2* pour mesurer les disparités sociales dans l'agglomération

Le bien connu "Indice de Développement Humain" (IDH) permet des comparaisons intéressantes, généralement calculé à l'échelle d'un pays. Mais des chercheurs ont établi une variante (IDH2) permettant des analyses intéressantes beaucoup plus localisées.

[L'indice de développement humain ou IDH](#) est un indice statistique composite, créé par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) en 1990, évaluant le niveau de développement humain des pays du monde.

L'indicateur précédent utilisé, le [PIB par habitant](#), ne donne pas d'information sur le bien-être individuel ou collectif, mais n'évalue que la production économique. (...) Wikipédia

IDH2 : Un indicateur pour évaluer les disparités sociales dans un document d'urbanisme

Initialement destiné à évaluer le niveau de développement de différents pays, l'IDH a été adapté à une échelle locale sous la forme d'un indice de développement humain amélioré (IDH-2).

Documents à télécharger :

- [Document du CERTU IDH2](#)
- « UN INDICE DE DÉVELOPPEMENT HUMAIN LOCAL COMME INDICATEUR DE DÉVELOPPEMENT DURABLE D'UN TERRITOIRE ». [Retour d'expérience du Grand Lyon](#):

L'Observatoire statistique transfrontalier, le Laboratoire d'économie appliquée de l'Université de Genève et la Mission Régionale (Rhône-Alpes) d'Information sur l'Exclusion (MRIE), et des spécialistes et acteurs dans ce domaine (Hospice Général, DASS, Caritas, CSP, etc.) devraient pouvoir faciliter cet inventaire.

La CEST et le CLE demandent que ces propositions soient reprises dès maintenant

3.2.- Politique de l'emploi et de lutte contre la précarité et l'exclusion

Une politique de l'emploi, c'est d'abord créer des emplois et mieux les répartir. Les emplois à créer en priorité sont ceux qui répondent le mieux aux besoins locaux de la population et ceux qui permettent de relever les défis de la crise écologique. Pour leur part, dans ce domaine, la CEST et le CLE ont proposé plusieurs mesures.

- **Les propositions ci-dessous ont été classées "Non traitée pour l'instant".**
 - *Promouvoir les emplois accessibles aux personnes peu ou faiblement qualifiées.*
 - *Étendre aux services de la promotion économique la tâche de promouvoir des emplois pour des personnes peu ou faiblement qualifiées, ainsi que pour les personnes handicapées ou en situation d'exclusion sociale.*
 - *Étudier et développer les potentialités de l'économie sociale et solidaire (ESS).*

Il existe de nombreuses organisations qui travaillent dans le secteur de l'économie sociale et solidaire. Nombre d'entre elles sont attachées à produire des biens et des services en respectant des normes environnementales. Elles sont souvent des institutions qui font un travail d'insertion professionnelle. Récemment, la municipalité d'Annemasse a réalisé une réunion pour les acteurs de l'ESS. Sur Genève, les services cantonaux de l'emploi ont approché les associations susceptibles d'offrir des "emplois de solidarité" aux chômeurs en fin de droits. A Genève, la Chambre de l'Economie Sociale et Solidaire a été créée en 2006. En Rhône-Alpes, il existe une Chambre régionale de l'Economie sociale et solidaire. Des contacts existent entre les deux entités et sont connus du PA. Celui-ci doit s'engager plus avant dans ce domaine.

La CEST et le CLE demandent que ces propositions soient mises en oeuvre dès maintenant en raison de la situation économique

- ***Traiter la question du maintien et du développement des services publics.***

Il s'agit d'une mesure d'aménagement du territoire qui cherche à maintenir des services publics de proximité. Voir plus loin dans le chapitre "urbanisation"

La CEST et le CLE renouvellent leur demande et formulent une nouvelle proposition : La CEST et le CLE demandent la mise en oeuvre une politique de lutte contre la précarité et la pauvreté au niveau de l'agglomération.

Il s'agit d'une approche systémique qui touche de nombreux domaines : l'emploi, le logement, la formation, les revenus, la santé, les assurances et les aides sociales, la politique familiale, les mesures d'intégration...

Nous sommes conscients que l'on ne part pas de zéro, mais cette politique doit être plus volontariste et coordonnée au niveau régional transfrontalier.

3.3. Formation

En matière de formation, la CEST et le CLE soutiennent les propositions contenues dans l'annexe 7 du PA. Il serait utile de savoir ce que deviennent ces propositions.

- **Les deux propositions ci-dessous qui ont été classées dans les "Actions Intégrées".**

Nos deux organisations sont intéressées de savoir la suite qui a été donnée à ces propositions.

- ***Développer les instruments de formation adaptés aux personnes peu ou pas qualifiées et celles en situation de précarité.***

Il est important de pratiquer une pédagogie adaptée aux personnes qui n'ont pas bénéficié d'un parcours scolaire qui leur facilite un changement d'orientation professionnelle. Avant d'engager une formation professionnelle, il est nécessaire de pratiquer un solide bilan de connaissances.

- ***Élaborer une offre de formation continue pour sécuriser les parcours professionnels.***

La flexibilisation et la précarisation des emplois se développent sans qu'un système de formation permanente soit mis en place pour permettre aux salariés de n'être pas pénalisés par les mutations d'emplois.

Dans cette perspective, il serait important de connaître la nature, le profil des formations souhaitées par les entreprises qui s'installent dans la région. Cela permettra d'adapter l'offre de formation afin que ces entreprises trouvent sur le marché local du travail le personnel dont elles ont besoin. Une telle politique aurait l'avantage d'éviter "l'importation" de main d'œuvre qui pèse sur le marché du logement et de réduire les ressentiments des travailleurs locaux privés d'emploi.

3.4. Santé

- **Nos propositions ont été classées soit en "Objectifs intégrés" ou en "Actions intégrées".**

Que sont devenues ces propositions ?

- *Passer d'une logique de soins à une logique de prévention et de promotion de la santé.*
- *Agir sur les déterminants sociaux et environnementaux de la santé.*
- *Intégrer la sécurité routière dans le Projet d'agglomération.*
- *Promouvoir la collaboration transfrontalière pour les soins.*
- *Concevoir une stratégie d'agglomération pour les métiers de la santé.*

3.5. Culture

- Les propositions ci-dessous ont également été classées soit comme "Stratégies intégrées" ou "Actions intégrées".

Dans ce domaine également nous aimerions savoir ce que sont devenues nos propositions ?

- **Valoriser l'aspect multiculturel de la région**
- **Favoriser l'intégration par la culture**
- **Recenser les diversités culturelles de la région**
- **Recenser les équipements et les projets culturels pour les mettre en réseau**

4. ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT SOUTENABLE.

D'une manière générale, nous avons proposé de faire de l'agglomération un modèle de développement durable. Cet objectif n'est pas repris dans [l'annexe 7](#). Pourquoi ?

- Les propositions ci-dessous ont été classées "objectifs", "stratégie" ou "action" intégrées.

Que sont-elles devenues dans le PA ?

- ***Tendre vers l'objectif de la "société à 2000 watts".***

Le concept a été classé, à Genève, comme [objectif prioritaire de la nouvelle Conception générale de l'énergie](#). Quid au niveau du PA ?

- ***Promouvoir la gestion durable des matériaux de construction et des déblais.***
- ***Étendre les standards Minergie à l'agglomération pour les nouvelles constructions et pour les rénovations.***

Minergie

(...) standard de construction certifié par un label (...) il est établi par l'association Minergie conjointement avec les associations professionnelles et est soutenu par les différents services cantonaux de l'énergie en charge d'inciter à des mesures d'économie d'énergie. En outre, l'utilisateur choisissant de construire selon le label Minergie peut prétendre à des subventions de l'État.

Minergie Eco

Comprend des exigences supplémentaires dans le domaine de la santé (air, bruit, lumière) et de l'écologie de la construction (matières premières, déconstruction) pour les nouvelles constructions de l'agglomération

Minergie France : Il existe actuellement [un certificateur officiel MINERGIE® pour la France](#) sur la région Rhône-Alpes.

La CEST et le CLE renouvellent et précisent leur demande compte tenu de l'évolution récente du concept Minergie

- d'étendre le standard **Minergie (simple)** pour toutes les rénovations
- d'introduire le standard **"Minergie P"** pour les nouvelles constructions dans l'agglomération FVG.
- de prendre en compte le standard **Minergie Eco** qui comprend des exigences supplémentaires dans le domaine de la santé (air, bruit, lumière) et de l'écologie de la construction (matières premières, déconstruction) pour les nouvelles constructions de l'agglomération.

- *Créer un réseau de corridors bio-écologiques multifonctionnels.*
- *Fixer des objectifs chiffrés de développement durable et évaluer l'impact CO₂ de toutes les infrastructures et les actions envisagées.*

Depuis 2005, sous l'égide de l'Office fédéral du développement territoire (ARE), le canton de Genève, avec douze autres cantons, dont celui de Vaud, participe au projet appelé "[Cercle indicateurs](#)" concernant le développement durable. Dans ce projet sont retenus une trentaine d'indicateurs de développement durable répartis à part égale entre "Environnement", "Economie" et "Société". Ce mois de mars 2009, le Service cantonal du développement durable (SDD) et l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT) ont publié une brochure sur ces "Indicateurs du développement durable pour le canton de Genève". C'est à la fois un état des lieux et une comparaison entre Genève et les autres cantons qui participent au projet. Un chapitre de cette brochure traite des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) en tonne par habitant (t/hab). En vingt ans, entre 1987 et 2007, la tendance est à la baisse. On est passé de 4,12 à 2,92 t/hab. Mais cet indicateur ne prend en compte que les émissions issues de la combustion du mazout et du gaz naturel vendus à Genève. Les carburants ne sont pas pris en considération car, pour les quantités vendues à Genève, il est difficile d'estimer les quantités réellement utilisées à l'intérieur du canton. Ces chiffres sont donc bien inférieurs à la réalité. Cet indicateur, disent les auteurs de la brochure, sera vraisemblablement abandonné au profit d'un autre plus fiable. Ce projet est interne à la Suisse.

Au niveau de la Suisse, dans un communiqué du 16 avril 2009, l'Office fédéral de l'environnement annonce que les émissions de gaz à effet de serre ont totalisé 51,3 millions de tonnes en 2007. Cela représente un recul de 1,9 tonnes par rapport à 2006. Pour le seul CO₂, les émissions ont totalisé 43,64 millions de tonnes, soit 5,8 t/hab. En y ajoutant les émissions grises, soit celles causées par l'importation d'électricité et de biens de consommation on arrive à 10 t/hab.

Pour la France, les émissions de CO₂ sont de l'ordre de 6,2 t/hab en 2006 (sans les émissions grise ?). Pour Jean-Marc Jancovici, le polytechnicien spécialiste des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique, en 1990, la nature récupérait 11 milliards de tonnes de CO₂ dans ses "puits" (océans, forêts, etc.), alors que l'humanité émettait environ 22 milliards de tonnes de CO₂ par an, soit 11 milliards de tonnes partis dans l'atmosphère. La capacité de la nature à absorber 11 milliards de tonnes signifie qu'avec 6,5 milliards d'être humains sur terre, chacun ne devrait émettre que 1,7 tonne de CO₂ par an pour ne pas perturber le climat. L'ordre de grandeur des chiffres évoqués ici montre l'ampleur de l'effort à fournir.

La CEST et le CLE demandent de

- disposer de données plus précises d'émission de CO₂ et de Gaz à effet de serre dans l'agglomération.
- définir une politique systémique de *réduction des émissions de CO₂*

Le PA mentionne également la volonté de respecter les normes de qualité de l'air et de lutte contre le bruit. Il s'agit-là d'éléments importants du PA qui pourtant sont relativement mal connus de la population. Il convient d'informer plus et mieux à ce sujet.

- *Calculer à intervalles réguliers l'empreinte écologique de l'agglomération et sensibiliser les acteurs par une formation adéquate.*

L'empreinte écologique est généralement calculée par pays. Il est moins fréquent de la voir calculée à l'échelon d'une agglomération, comme c'est le cas pour le "[Grand Lyon](#)" où elle était de l'ordre de 5 en 2003. Calculer cette empreinte pour une région transfrontalière complique certainement la tâche.

Cependant, étant un indicateur connu au niveau mondial, il est "parlant". C'est ce qui pousse la CEST et le CLE à en demander le calcul pour l'agglomération. Pour l'heure on doit se contenter des chiffres "nationaux" de 2005, publiés par le WWF (Rapport planète vivante 2008). Pour la France, l'empreinte écologique totale est de 4,9, la biocapacité totale est de 3, soit un déficit écologique de 1,9. Pour la Suisse, l'empreinte écologique est de 5, la biocapacité totale est de 1,3, soit un déficit écologique de 3,7. Soulignons ici que l'on trouve en Haute-Savoie et dans la Région Rhône-Alpes des bureaux d'études et des spécialistes et de l'empreinte écologique.

Définition de [l'empreinte écologique](#) (Wikipedia) :

Le Pr Colin Fudge propose une définition simple : « l'empreinte écologique est « la superficie géographique nécessaire pour subvenir aux besoins d'une ville et absorber ses déchets ». Pour William E. Rees , un des pères de ce concept: « l'empreinte écologique est la surface correspondante de terre productive et d'écosystèmes aquatiques nécessaires pour la production des ressources utilisées et l'assimilation des déchets produits par une population définie à un niveau de vie spécifié, là où cette terre se trouve sur la planète ». Pour l'OCDE il s'agit de la « mesure en hectares de la superficie biologiquement productive nécessaire pour pourvoir aux besoins d'une population humaine de taille donnée ». (...)

La CEST et le CLE demandent réitérent leur demande de calcul de l'empreinte écologique de la région

- **Favoriser l'agriculture de proximité (étendre le label Genève Région Terre Avenir).**

En rapport avec la crise écologique, la question de la souveraineté alimentaire devient une préoccupation, d'autant que la PA se veut une projection vers les 25/30 ans à venir. Il ne s'agit pas seulement de loger et de fournir des emplois aux habitants, il faut encore pouvoir assurer leur alimentation. Dans ce domaine, on sait que notre agglomération, comme bien d'autres, est dépendante de "l'extérieur" pour son approvisionnement. À Genève, nourrir la population est même une préoccupation historique. Elle n'a pas échappé à ceux qui ont négocié les frontières du Canton, au début du 19^e siècle, quand ils ont créé les "zones franches" côté Savoie et côté France. Au cours de la seconde guerre mondiale, la Suisse a mis en œuvre le "Plan Wahlen" pour assurer l'approvisionnement du pays, plan dans lequel Genève était impliqué. Plus récemment, en 1989, la Suisse s'est dotée d'une "Ordonnance sur l'aménagement du territoire" et d'un "Arrêté fédéral" en 1992. Ces textes fixent les lignes directrices pour assurer au pays une base suffisante d'approvisionnement dans l'hypothèse où le ravitaillement serait perturbé. Selon ces textes, un plan sectoriel d'assolement a été élaboré. Ainsi, la surface minimale d'assolement est de 438'560 ha pour le pays. Un quota minimum a été fixé à chaque canton. À Genève, il est de 8'400 ha.

À notre connaissance, il n'existe pas de réglementation semblable en France. Selon une étude du professeur S. Erkmann de l'EPFL, il faut 2'500 m² pour nourrir une personne. Autrement dit, un hectare peut nourrir 4 personnes. Selon l'OCSTAT, en 2007, la surface agricole utile du Canton de Genève est de 10'289 ha, auxquels sont ajoutés 1'174 ha cultivés en France voisine, soit un total de 11'463 ha. Ainsi, l'agriculture genevoise pourrait nourrir près de 46'000 personnes, soit 10 % de la population du canton (453'439 habitants à la fin de 2008). Même si certains de ces chiffres restent indicatifs, ils mettent en lumière le haut niveau de dépendance alimentaire de Genève. À cette dépendance à l'égard des produits, il faut ajouter celle concernant les moyens de production (engrais, machines, carburant). Pour l'agglomération, qui compte maintenant 860'000 habitants, la surface agricole utile devrait être de 215'000 ha pour assurer sa pleine souveraineté alimentaire. En fait, qu'en est-il ? Il serait intéressant de connaître la situation pour les parties vaudoise et française de l'agglomération afin d'avoir une vue d'ensemble, même si la notion de "proximité" est relative.

L'hypothèse d'un approvisionnement perturbé n'est pas à écarter si les distances de transports devaient se réduire au minimum. Le principe de précaution mérite d'être appliqué dans ce domaine. Pour cela, il convient de veiller à ne pas réduire la surface agricole utile.

La CEST et le CLE demandent de mettre en œuvre leurs propositions déjà formulées :

- mettre en œuvre des actions de promotion de **l'agriculture de proximité** dans la région.
- mettre à l'étude et à l'extension du **label "Genève région – Terre avenir"** à l'ensemble de l'agglomération.

"Genève région – Terre avenir" est un label qui a une dimension sociale (salaire minimum pour les ouvriers agricoles) qu'il serait utile d'associer avec le label "Indication Géographique Protégée (IGP).

Nouvelles propositions : La CEST et le CLE demandent

- d'intégrer la dimension de la **souveraineté alimentaire** dans le PA. En évaluer le niveau actuel. S'assurer du maintien d'une surface agricole utile

suffisante pour répondre aux besoins essentiels de la population. En tenir compte dans les plans d'urbanisation des PACA et de la PPDE.

- de promouvoir *l'agriculture biologique* qui contribue à renforcer la sécurité alimentaire tout en préservant l'environnement.

La proposition ci-dessous a été classée dans les "actions non traitées pour l'instant".

- *Développer le dispositif territorial en matière de recherche et de formation dans le domaine du développement durable.*

En ce qui concerne la recherche dans le domaine du développement durable, il serait utile de faire, là aussi un état des lieux pour la région. Celui-ci devrait porter sur les centres de recherche en la matière. Il serait également de pouvoir disposer dans l'agglomération d'une statistique relative aux brevets déposés concernant le développement durable, les entités susceptibles d'en favoriser la mise en œuvre et le développement. Il faut favoriser les technologies susceptibles d'être développées dans l'agglomération en y créant des emplois.

La CEST et le CLE demandent que cette proposition soit traitée dès maintenant.

Nouvelles propositions : La CEST et le CLE demandent

- d'établir une *statistique des brevets* déposés dans les différentes parties de la région en distinguant ceux qui peuvent concourir à améliorer l'empreinte écologique.
- que le CRFG distingue une *invention capable de réduire l'empreinte écologique* et favorise son développement dans l'agglomération quand elle entraîne une création d'emplois.

5. URBANISATION, LOGEMENT

- **Les propositions ci-après ont été classées dans les "objectifs, stratégies ou actions intégrées".**

Que sont-elles devenues dans le PA ?

- *Viser un meilleur équilibre habitat/emploi et réduire les distances entre lieu de travail et lieu de résidence.*
- *Maintenir et développer la qualité et la proximité des services publics ainsi que leur accessibilité en transports collectifs.*
- *Intégrer dans les nouveaux quartiers des équipements économiques et sociaux.*

Ces équipements viennent en prolongement de l'habitat pour la qualité de la vie et la convivialité. Il s'agit notamment des écoles, crèches garderies pour enfants, centres de santé, espaces publics, espaces de sports et de détente, locaux communs dans les immeubles pour les habitants, locaux de rencontre et culturels, commerces de proximité et des équipements administratifs. Ce processus devrait être intégré dans les PLU, les plans de quartier, l'étude de projets par des spécialistes mandatés en concertation avec les différents acteurs des projets ainsi que habitants du lieu et les futurs habitants (dans le cas où des immeubles ou fonciers sont attribués à des associations ou des coopératives).

Cette proposition ne concerne pas seulement les PACA. Il s'agit de la prendre en compte dans tous les projets d'urbanisation.

- *Freiner le pavillonnaire*
- *N'autoriser de nouvelles constructions que si elles sont desservies par les transports collectifs*
- *Faire l'inventaire des zones d'activité commerciale, les densifier avant d'en créer de nouvelles*

Il ne nous a pas échappé que les "Cahiers annexes" No 11-2 et 11-3 traitent de ces sujets. Notre questionnaire vaut pour toutes les zones de l'agglomération.

- **Spatialiser le développement de l'habitat transfrontalier**

Là encore, cette proposition ne concerne pas seulement les PACA. Il s'agit de la prendre en compte dans tous les projets d'urbanisation.

- **Les propositions suivantes ont classées dans les "objectifs, stratégies ou actions écartées en l'état"**

- **Restituer à la nature de surfaces au moins équivalentes aux surfaces de zones déclassées. (Voir plus haut, à propos de l'agriculture de proximité).**
- **Définir des règles et des quotas stricts qui s'appliqueront dans l'ensemble de l'agglomération.**
- **Prévoir 30% de logements sociaux dans les nouveaux lotissements.**

La CEST et le CLE demandent que ces propositions soient retenues.

- **Les propositions suivantes ont été classées dans la catégorie des "objectifs, stratégies ou actions non traitées pour l'instant".**

- **S'opposer à la réalisation de l'hôpital de Findrol.**

Les travaux de construction ont commencé. À nos yeux, la localisation de cet hôpital devient un exemple à ne pas suivre.

Une évolution est à constater par rapport aux propositions ci-dessous. Est-ce bien exact ? Cette évolution va-t-elle au-delà des PACA, pour être prise en compte dans tous les projets d'urbanisation ?

- **Privilégier le concept d'éco-quartier dans les nouveaux lotissements.**
- **Harmoniser les plans territoriaux d'urbanisme avec les schémas de cohérence territoriaux.**
- **Pérenniser les logements sociaux.**

Les engagements des partenaires du PDHT sont les suivants :

- pour le canton de Genève : un socle de 15% de logements locatifs aidés pérenne à l'horizon 2017 du parc locatif avec pour objectif, à long terme, la constitution d'un parc de 20% de logements d'utilité publique. Depuis le 14 mai dernier, le Grand Conseil a accepté l'accord DCTI-Asloca de relever à 20% le taux des logements sociaux mais sans limite de temps.
- pour les Communautés de communes françaises : réaliser au moins 20% de logements locatifs aidés dans l'offre nouvelle de logement.
- pour le District de Nyon : subventionner 10% des logements à construire.

- **Mettre en place un observatoire du droit au logement.**

La pénurie de logements dans l'ensemble de l'agglomération est importante. Le PDHT est un outil lié au PA qui doit permettre de réduire cette crise. Il est important que ce plan soit suivi d'effets.

Le suivi des objectifs du PDHT se met en place et devrait être bientôt accessible sur le site du CRFG avec le nombre de logements construits et la part des logements sociaux.

Ce suivi devrait être complété par les informations suivantes, qui découlent des objectifs du PDHT, soit :

- le type de logements : individuels, groupés ou collectifs
- les normes d'économie d'énergie utilisées
- la proximité avec des transports publics

Nouvelles propositions : La CEST et le CLE demandent

- de publier chaque année l'état de l'avancement des **objectifs** du PDHT, notamment en ce qui concerne le logement social.
- de s'assurer de la **bonne coordination** entre les PACA et le PDHT.
- que ces mesures soient traitées **dès maintenant**

6. MOBILITÉ

Contexte

La Confédération a rendu un rapport d'examen le 17 décembre 2008 en ce qui concerne les aspects "transports" et "urbanisation". Il a été mis en consultation jusqu'au 17 avril 2009. Cette consultation

porte sur les infrastructures, ouvrages que la Confédération a décidé de subventionner jusqu'à hauteur de 40%. Les autres aspects inclus dans le PA sont du ressort des acteurs régionaux, les organes du PA et les Commissions du CRFG, le tout étant chapeauté par le Bureau du CRFG. Les éléments du PA liés à l'urbanisation et à la mobilité font l'objet d'un intense travail autour des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) et de l'élaboration d'une politique de pôles de développement économique (PPDE).

Les partenaires du Projet d'agglomération ont rédigé en mars 2009 leur prise de position sur l'Arrêté fédéral et sur le Rapport d'examen de la Confédération de décembre 2008. Cette prise de position inclut plusieurs demandes de réévaluation des priorités assignées par la Confédération lors de son examen. Le présent document tient compte de la Prise de position des partenaires du Projet d'agglomération.

Le présent chapitre concerne les propositions de la CEST et du CLE contenues dans le Livre vert au sujet de la Mobilité (chapitre 4). L'analyse porte sur la manière dont ces propositions ont été traitées, ou laissées de côté, dans le Projet d'agglomération, son examen par la Confédération et la récente prise de position des partenaires du PA. Les changements et l'évolution du contexte général dans lequel se développe le projet d'agglomération influent également sur l'analyse.

Le Livre vert déclarait que la problématique de **la mobilité durable** ou des **déplacements durables** devrait constituer l'une des priorités du projet d'agglomération et constatait qu'on en était alors très loin. Certes, le Projet d'agglomération a intégré plusieurs propositions du Livre vert, mais dans bien des cas sans leur donner de substance et sans définir des projets et des mesures concrètes.

6.1. Mobilité douce

La mobilité douce devait être valorisée et intégrée au projet d'agglomération jusqu'à en constituer une pièce maîtresse. De fait, les documents du projet d'agglomération contiennent de très nombreuses références à la mobilité douce, et de manière générale le développement d'un transfert modal en faveur des transports publics et des mobilités douces est bien un objectif d'agglomération qui définit l'orientation de la stratégie de mobilité. Toutefois, **la mobilité douce reste largement négligée. Si les autorités en parlent, au fond, elles n'y croient guère**, sauf exception notamment à Genève. S'il y avait eu au moins quelques études préliminaires, la Confédération aurait sans doute placé des mesures en catégorie A qui ont été déclassées en catégorie B, voire rejetées.

6.1.1 Mobilité douce en générale et sécurité des déplacements

• **Les propositions suivantes ont été classées "objectifs", "stratégie" ou "action" intégrées dans le Projet d'agglomération:**

- ***Promouvoir la mobilité douce à travers la réalisation d'infrastructures appropriées.***

Un grand nombre de projets d'infrastructure intègrent une composante pour la mobilité douce. La CEST et le CLE suivront avec attention les divers développements pour s'assurer que cette intégration ne sera pas escamotée.

- ***Établir un plan directeur de la mobilité douce pour l'agglomération***

Nous connaissons le concept de mobilité douce à l'horizon 2030 publié dans le cahier No 3 p57, toutefois nous doutons de la volonté de le concrétiser au niveau de l'agglomération. Divers plans localisés existent ou sont en devenir, mais leur intégration fait défaut.

- ***Réaliser le Plan piéton de la ville de Genève***

La mise en oeuvre de ce plan, pourtant approuvé par le Conseil d'Etat, marque le pas. La volonté politique semble faire défaut. La Ville de Genève l'a réintroduit dans son nouveau plan directeur communal.

- ***Adopter une politique volontariste de sécurité routière, en collaboration avec les milieux de la santé***

Les fiches de mesures contiennent de nombreuses références à la sécurité routière.

Cependant, il manque tout lien à l'impact sur la santé, et la notion de volontarisme n'est pas mentionnée. Aucune coordination n'a lieu, la volonté genevoise est gravement défaillante.

- **Liaison piétonne (tunnel) entre la gare de Champel (CEVA) et l'Hôpital**

Cette liaison est désormais considérée comme acquise, en relation avec la construction de CEVA.

La CEST et le CLE réitèrent et précisent leurs demandes

- concrétise le concept de mobilité douce en un **plan directeur de la mobilité douce pour l'agglomération.**
- Réaliser – enfin – le **plan piéton de la Ville de Genève.**
- Traiter la **sécurité routière** sous l'angle de son impact sur la santé, d'appliquer des mesures volontaristes pour son amélioration et de coordonner les mesures.

6.1.2. Aménagements cyclables

Dans le volet concernant les aménagements cyclables, les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **Axe Annemasse – Cornavin – Meyrin – St Genis – Gex – Divonne**

Le récent Cahier no 15-1 du Projet d'agglomération intitulé 'Voie verte d'agglomération, Document cadre' est consacré à cet axe. Dans le détail, les mesures 10-6 Annemasse–Eaux-Vives et 30-4 Eaux-Vives–Hôpital sont retenues en Liste A par la Confédération, d'autres mesures comme 30-12 Franchissement du Rhône pour piétons et cycles sont placées en Liste C et font l'objet de demandes de re-priorisation par les partenaires du Projet d'agglomération. Plusieurs tronçons ne sont pas mentionnés et une vision d'ensemble de l'axe fait défaut. La concertation ne devra pas être oubliée.

- **Axe Nations – Colovrex – Ferney-Voltaire – Gex**

Une voie verte entre Ferney et Gex fait l'objet de la mesure 32-1-8, elle est exclue du financement de la Confédération. Rien ne paraît être prévu entre la place des Nations et Ferney.

- **Vélocôte (voie cyclable le long de la voie ferrée Genève-Lausanne)**

On ne trouve aucune mention de cet aménagement dans les fiches de mesures.

- **Accès aux gares et haltes de transports publics**

Divers aménagements ponctuels sont mentionnés dans des fiches. Les propositions restent vagues.

- **Stations pour vélos**

Dans le détail, le petit nombre de stations- vélo mentionnées dans des fiches de mesures sont soit rejetées soit mises dans la Liste C par la Confédération; les partenaires du Projet d'agglomération demandent leur repriorisation, ce que nous soutenons. En l'état, les propositions sont trop vagues. Ceci explique cela.

La CEST et le CLE demandent que

- les aménagements cyclables ci-dessus, soient reconnus comme actions à intégrer dans le Projet d'agglomération,
- fassent l'objet d'un financement adéquat
- soient réalisés de manière complète, cohérente et coordonnée
- de ne pas oublier la concertation

6.1.3. Passerelles (liaisons) pour la mobilité douce,

les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **Passerelle Stade de Genève – Palettes (Lancy)**

Cette réalisation n'est mentionnée dans aucune fiche de mesures.

- **Passerelle de la Jonction**

Cette réalisation n'est mentionnée dans aucune fiche de mesures. La Mesure 30-1 concerne la 'Nouvelle passerelle piétonne et 2 routes des Vernets' (dont on présume la réalisation en 2008), mais il ne s'agit en principe pas du même ouvrage. Nous sommes très fermement opposés à la proposition de certains députés genevois de transformer la passerelle pour la mobilité douce de la Jonction en un nouveau pont routier.

- **Passerelle Nations – Sécheron**

Cette réalisation fait l'objet de la Mesure 30-7 placée en Liste A par la Confédération.

- **Passerelle Nyon – Prangins (mesure 31.3)**

Cette mesure est un élément important de *VéloCôte* qui permettrait de donner une impulsion forte à ce concept.

La CEST et le CLE demandent d'inclure dans les mesures à réaliser en priorité A les passerelles

- **Stade de Genève–Palettes**
- **Jonction (sans voitures !)**
- **Nyon-Prangins**

6.2. Transports publics

Un fort développement des transports publics est l'autre composante essentielle de la stratégie de mobilité du projet d'agglomération. Un réseau intégré de transports publics transfrontaliers est considéré comme la structure porteuse du développement de l'agglomération. Cependant, le problème du financement des diverses infrastructures requises implique l'abandon de nombreuses réalisations ou leur report à plus ou moins long terme – mettant ainsi en péril le concept même de transports publics suffisamment étoffés et attractifs pour entraîner le report modal escompté.

6.2.1. Lignes de tram (et de bus)

Lignes de tram à réaliser rapidement, les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **TCOB: extension Bernex-Ouest (GE)**

Mesure 34-5 en Liste A, semble désormais acquis dans le cadre du PACA Bernex. Toutefois, ce prolongement devra se faire sans interruption du service ET la desserte ne devra pas être péjorée. **Le CLE et la CEST sont fermement opposés à l'arrêt d'un tram sur deux à la Croisée de Confignon, comme le prévoit les TPG.**

- **TMC: extension St Genis (01)**

Mesure 33-7, déclassée de Liste A à Liste B par la Confédération, les partenaires du projet d'agglomération demandent la réintégration en Liste A. Une incertitude semble apparaître au sujet du financement français.

- **Tram Bachet – St Julien (GE-74) (voire tram-train)**

La situation concernant cette proposition est peu claire. Le projet d'agglomération ne parle que d'un TCSP dont la partie suisse (Mesures 35-1 et 35-2) est financée entièrement par l'agglomération et censée être réalisée jusqu'en 2010. La Mesure 35-3 'tronçon St-Julien sous-préfecture–gare' est retenue en priorité A par la Confédération. Dans le cadre du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire, le TCSP est en fait un tram dont le tracé n'est pas encore fixé (route de St-Julien ou route de Base). Les partenaires du projet d'agglomération demandent de mettre le tram Genève-St-Julien en Liste B, mais il n'apparaît pas comme tel dans la Fiche 35. Des clarifications sont nécessaires.

- **Tram Nations – Ferney-Voltaire (GE-01)**

Mesure 32-1-2, déclassée de Liste A à Liste C 'avec opportunité reconnue' par la Confédération en raison du degré de maturité insuffisant du projet. Les partenaires du projet d'agglomération demandent sa mise en Liste B. La réalisation du tram Nations–Ferney est liée à celle de la route des Nations, également déclassée en Liste C par la Confédération, et dont les partenaires du Projet d'agglomération demandent la réintégration en Liste A.

La CEST et le CLE

- . appuient la demande des partenaires du Projet d'agglomération de réintégrer ***l'extension St-Genis du TCMC en Liste A***;
- . demandent une clarification rapide concernant la liaison tram ***entre Genève et St-Julien***, la repriorisation en Liste A de cette réalisation, et une prise de position du des partenaires du projet d'agglomération vis-à-vis de la proposition de tram-train;
- . soutiennent la demande des partenaires du projet d'agglomération de réintégrer ***l'extension St-Genis du tram Nations-Ferney en Liste B***.

Lignes de tram à étudier, les propositions du Livre vert ci-dessous ont également été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

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

La Mesure 36-3-6 'Extension tram Chêne-Bourg – MICA' est dans la Liste C; la Mesure 36-3-4 'Prolongement de l'axe TC MICA Gare d'Annemasse' est retenue dans la Liste B par la Confédération, mais l'axe en question est présumée être un trolleybus.

- ***Moillesulaz – Annemasse (74)***

Situation confuse pour cette proposition: la Mesure 36-1-6 'Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllesulaz (tracé par route de Genève) est bien retenue sur la Liste A par la Confédération, mais une contradiction apparaît avec les récents plans du fonds d'infrastructure français qui mentionnent un BHNS sur le même tracé. Des clarifications seront nécessaires.

- ***Plainpalais – Rive (GE)***

Aucune mention dans les fiches du Projet d'agglomération.

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

Aucune mention dans les fiches du Projet d'agglomération, ce qui est plus qu'étonnant étant donné l'intense trafic sur cet axe. Aux yeux de la CEST et du CLE, ce projet a clairement la priorité sur un projet de tunnel à Vézenaz.

- ***Création d'axes tangentiels (rocares tram et bus) Nouveau***

Le redéveloppement du réseau de tram à Genève consiste actuellement à créer essentiellement **des axes lourds** convergeant **tous** au centre-ville qui est déjà proche de la saturation, ce qui est bien sûr la faiblesse du système. De plus les PACA ne sont pas reliés entre-eux, ce qui aura une influence négative sur la répartition modale.

La CEST et le CLE proposent de remédier à ces ***graves lacunes du réseau de trams***. Voir annexe 2

A. Tangente 1 tram reliant la Jonction, le carrefour de l'Etoile et le Bachet via la Route des Jeunes, comme élément essentiel pour une bonne desserte du Projet PAV. Interfaces avec: tram Bernex à la Jonction, tram Acacias à l'Etoile, tram Carouge au Bachet, RER à l'Etoile et au Bachet.

B. Tangente 2 tram entre le Bachet et l'Aéroport via Palettes, Grand-Lancy, Esserts, Pont-Butin, Châtelaine, Blandonnet.

Cet axe pourrait être réalisé en deux étapes, la première étape reliant Bachet à Esserts – la partie Bachet – Grand-Lancy existant déjà, seule la liaison entre le Grand-Lancy et le carrefour des Esserts serait nécessaire. Le passage par le pont de Lancy se ferait en site banalisé (cf tram de Wabern, dans la banlieue bernoise).

A noter que cette liaison Petit-Grand Lancy fait déjà partie de la loi sur le réseau. **Elle est à réaliser en priorité.**

C. Axe tangentiel autobus

Relie St-Julien à Meyrin-CERN via Perly, Certoux, Lully, Bernex, Aire-la-Ville, Peney, Satigny et la ZIMEYSA. Il s'agit là d'un renforcement et d'un prolongement de la ligne S existante, qui devrait être considérablement revalorisée et dotée d'une capacité et de fréquences attractives.

Interfaces avec: TCSP St-Julien à St-Julien, TCOB tram Bernex à Bernex, TCMC tram Meyrin-CERN

à Meyrin, RER à Satigny et à Zimeysa.

La CEST et le CLE demandent

- un engagement ferme du Projet d'agglomération en faveur de *l'extension tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse*;
- la mise à l'étude des *lignes Plainpalais–Rive et Rive–La Pallanterie*, reconnues comme actions intégrées au Projet d'agglomération;
- la mise à l'étude de *l'extension MICA-route de Chêne* (divers tracés peuvent encore être étudiés à ce stade)

Nouvelles propositions :

La CEST et le CLE demandent l'étude des liaisons tram et de la liaison tangentielle par autobus, indispensables au bon fonctionnement du réseau»

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

6.2.2. Lignes ferroviaires

Lignes ferroviaires, les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- *Nyon – St-Cergue (VD) doublements de voie pour fréquence au ¼ d'heure et rôle de tram-train dans l'agglomération nyonnaise*

L'amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Nyon-St Cergue-Morez (mesure 12-3) avec création et transformation de haltes, nouveau tronçon de doubles voies, sera réalisée par le budget ordinaire des entreprises de transport. C'est une bonne solution que nous soutenons.

- *Aménagement de la Renfile (GE) pour liaisons directes Haute-Savoie – Aéroport*

Assumé comme inclus dans la Fiche 13 'Valorisation de la ligne Genève – Bellegarde', plus spécifiquement dans la Mesure 13-6 'Amélioration de la capacité, tronçon Vernier – Genève', dégradée de Liste B à Liste C par la Confédération, et dont les partenaires du projet d'agglomération demandent la réintégration en Liste B. Toutefois, les aménagements spécifiques permettant des liaisons directes Haute-Savoie–Aéroport ne sont pas mentionnés.

En revanche, les propositions du Livre vert ci-dessous ont été écartées:

- *Tram-train de Genève-Sud (Bellegarde – St Julien – Cornavin avec prolongement sur Nyon et Gland)*
- *Shunt d'Ambilly pour réduction temps de parcours Genève Chamonix et Annecy*

Il est incompréhensible que ces propositions importantes et raisonnables n'aient pas été retenues. Nous revenons à la charge. Voir annexe 1.

A noter que la proposition connexe 'Liaison ferroviaire performante entre Genève, Annemasse et Annecy' est classée comme 'action intégrée' mais ne fait l'objet d'aucune mention dans les fiches.

Le Livre vert mentionnait aussi, avec la note 'à étudier', la proposition suivante:

- *Tram-train du Pays de Gex: nouvel axe à créer en raccordant la ligne du Pied du Jura à St-Genis (01) avec celle du Mandement, au niveau de Vernier-Meyrin ou Bourdigny (GE)*

'Tram-train du Pays de Gex', sans autres détails, est classé comme 'Action intégrée' dans le Projet d'agglomération. Toutefois, dans la Fiche 13 on ne trouve que 'Option à conserver pour le futur en réservant le tracé: connexion de la ligne de la Plaine avec la ligne sans trafic voyageurs du Pied du Jura entre Satigny et Thoiry'. Aucune mention n'est faite du tram-train proposé par les élus de l'Ain.

- **3^{ème} voie CFF**

Le CLE et la CEST soutiennent évidemment l'amélioration de la *capacité de la ligne ferroviaire Genève-Coppet* (mesure 12-9) via de nouveaux points de croisements, elle est essentielle à la mise en place de l'offre RER dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

A noter que c'est une mesure plus poussée par les Genevois que les Vaudois...

La CEST et le CLE demandent

- la prise en compte de la nécessité de liaisons ferroviaires directes entre l'Aéroport et la Haute-Savoie, et par conséquent,
- la réintégration en Liste B de la Mesure 13-6 pour améliorer la capacité du tronçon Vernier-Genève;
- l'intégration en Liste B des réactivations de gares sur la ligne Bellegarde – Evian et leur cofinancement par la Confédération;

La CEST et le CLE demandent la reconsidération des propositions actuellement rejetées

- **le tram-train de Genève Sud,**
- les améliorations de performance ferroviaire entre Genève et Annecy (incluant le Shunt d'Ambilly)
- **la reconstruction de la gare de Gland.**

Nouvelle proposition

- lancer une première étude pour **le tram-train du Pays de Gex.**

6.2.3. Gares du réseau ferré

Les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Actions intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **Construction d'une gare de transbordement à Châtelaine**

Mesure 13-7 du Projet d'agglomération, sur la Liste B.

- **Rénovation et réouverture de gares sur la ligne Bellegarde – Evian (74)**

Cependant les diverses mesures concernant les réactivations des gares d'Archamps/Collonges, de Viry et de Veyrier-Pas de l'Echelle sont exclues du cofinancement par la Confédération, tandis que les mesures concernant de nouvelles haltes à Mesinges et à Ville-la-Grand sont sur la Liste C.

La proposition du Livre vert ci-dessous a été écartée:

- **Reconstruction totale de la gare de Gland (VD)**

La CEST et le CLE réitèrent et précisent leur demande

- l'intégration en Liste B des réactivations de gares sur la ligne Bellegarde – Evian et leur cofinancement par la Confédération

Plus précisément

- Lien avec la TAC qui dessert le Pas-de-l'Echelle depuis Annemasse par bus ligne 5, aux heures de pointe en semaine.
 - remettre en service voyageurs la gare de Bossey-Veyrier et y prolonger la ligne TPG 8
 - remettre en service la halte de Collonges-sous-Salève et y prolonger la ligne TPG 44
 - créer une halte au droit du complexe d'Archamps, à Etrembières
- etc

6.3. Transports individuels motorisés

Les propositions du Livre vert ci-dessous ont été classées comme 'Stratégies intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **Construction de P+R en-dehors des zones urbaines**

De très nombreux projets de P+R en divers points du territoire de l'agglomération se trouvent dans les fiches. Pour tous ces P+R, aucun cofinancement n'est prévu par la Confédération, la prestation devant être assumée entièrement par l'agglomération; la réaction des partenaires du projet d'agglomération est que la Confédération devrait revoir sa position pour les P+R non situés sur des axes ferroviaires (p.ex. Tuileries, Divonne, Brouaz-Etrembières etc.)

- **Valorisation des gares CEVA par des B+R (pour vélos) en zone urbaine**

Dans le 'Schéma du concept de mobilité douce pour les axes de développement' (Cahier annexe n° 3, page 58) il est question de « Rabattement vélos à l'interface principale (avec B+R et station-vélo pour gare importante) », mais il n'est pas fait spécifiquement référence aux gares CEVA.

Sur la carte 'Concept mobilité douce horizon 2030' (Cahier annexe n° 3 page 154) des B+R avec stations-vélos sont représentés pour les gares de Cornavin, Eaux-Vives et Annemasse, et un B+R est représenté pour Lancy-Pont-Rouge. Aucune mesure spécifique pour ces aménagements n'est toutefois prévue dans les fiches.

Les propositions du Livre vert ci-dessous ont été écartées:

- **Moratoire routier (exceptions à négocier)**

Le CLE et la CEST acceptent la proposition de remonter la mesure RC1 52-2 en catégorie B (*tronçon Mies-Founex* 20 Mo CHF). Un concept directeur est élaboré et la mesure fait suite à celle RC1 52-1 octroyée en A.

Cette requalification améliorera la sécurité (pistes cyclables) et diminuera les nuisances sonores.

- **Un taux de financement maximal de 20% pour les routes et de 25% pour les P+R (part du fonds d'infrastructures)**

La CEST et le CLE

- soutiennent la démarche des partenaires du projet d'agglomération demandant que la Confédération revoie sa position sur le **cofinancement des P+R** non situés sur des axes ferroviaires;
- demandent que la création **d'aménagements B+R** fasse partie intégrante, d'une part de la construction des gares et stations CEVA, d'autre part de la rénovation et/ou la réactivation de gares et stations sur les futures lignes de RER de la région;
- demandent que leurs propositions concernant un **moratoire routier** et une limitation du taux de financement des aménagements routiers, actuellement écartées, soient réintégrées au Projet d'agglomération.

6.4. Mobilité durable

Dans le Livre vert, la CEST et le CLE exprimaient que la réduction du trafic routier dans l'agglomération devait devenir non seulement une priorité mais aussi un but chiffré et concret. Dans l'organisation du projet d'agglomération il a beaucoup été question de développement durable, et à quelques reprises d'agglomération durable; l'expression 'mobilité durable' n'apparaît pas dans les documents du projet, et même la notion de développement durable est à peine mentionnée dans les fiches de mesures.

Les propositions ont été classées comme 'Stratégies intégrées' dans le Projet d'agglomération:

- **Etablir un plan de réduction de la circulation automobile**

Cependant le concept TIM du Projet d'agglomération 'ne vise pas à accroître significativement les capacités du réseau de voiries' : non seulement il n'est pas question de réduction, mais un certain accroissement de la circulation automobile est postulé.

- **Contrôler l'offre en matière de routes et de places de parking**

Pour les routes, voir ci-dessus; pour le stationnement il n'y pas de mention de 'contrôle', mais on trouve dans les fiches plusieurs mesures visant à diverses formes de limitation.

- **Prise en compte de la sécurité routière dans tous les projets de mobilité, p.ex. dans le cadre d'une étude d'impact sur la santé**

Ce point est déjà évoqué dans le cadre de la mobilité douce, voir plus haut. « Améliorer la sécurité des déplacements » est mentionné dans le 'Concept TIM'; on trouve aussi plusieurs autres références à la sécurité, mais aucune référence à l'impact sur la santé, alors même qu'une étude d'impact sur la santé a été réalisée par le Pôle environnement de l'Université de Genève. On ne voit la volonté des autorités de prendre des mesures, ni même de prévoir de plans de concrétisation.

- **Assainissement des points noirs**

Les 'Points noirs' sont mentionnés dans le Cahier annexe n° 3, mais uniquement dans le contexte de leur franchissement prioritaire par les transports publics. Dans la position des partenaires du projet d'agglomération, il est fait référence au projet 'Mistra' de la Confédération.

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

Coordination régionale:

- **Développer les échanges véhicules privés – transports collectifs (P+R) le plus en amont possible des centres urbains**
- **Développer les échanges vélos – transports collectifs aux arrêts des transports publics (trains, trams et bus)**
- **Intégrer la mobilité douce dans tous les projets de transport**
- **Coordonner les plans piétons et cyclistes existants de la région (cantons, départements et communes), en particulier les plans ayant une importance supra communale**

Ces divers principes sont évoqués à plusieurs reprises dans le Cahier annexe n° 3 du Projet d'agglomération, aussi bien de manière générale que de manière spécifique dans diverses fiches.

- **Valoriser les gares de CEVA grâce à la mobilité douce et aux B+R**

Voir plus haut dans le chapitre sur les Transports individuels motorisés.

Les propositions du Livre vert ci-dessous ont été écartées:

- **Introduire un péage urbain si les objectifs ne sont pas atteints**
- **Rendre obligatoire un Plan de déplacements d'entreprise (PDE) dans les entreprises de plus de 50 personnes et dans l'administration (PDA)**

toutefois

- **Plan de déplacement d'entreprise (PDE)**

La fiche 21 contient « La mise en oeuvre de plans de mobilité d'entreprise est promue par les cantons de Genève et Vaud ». Cette proposition doit être reprise au niveau de l'agglomération.

La CEST et le CLE réitèrent et précisent leur demande

- établissement d'un **plan de réduction du trafic automobile**, reconnu comme stratégie intégrée au projet d'agglomération, fasse l'objet d'une série de mesures concrètes;
- **contrôle de l'offre en matière de routes et de stationnement** soit traduit par des mesures concrètes;
- la **santé publique** ne soit pas seulement considérée sous l'angle des 'points noirs' du réseau à éliminer mais qu'elle fasse l'objet d'un plan général qui intègre non la sécurité routière et le respect futur des normes OPAir et OPB, avec des objectifs chiffrés et contraignants
- de coordonner l'introduction de **« zones environnementales »** (accès restreint aux véhicules polluants) à l'étude à Genève au niveau de l'agglomération

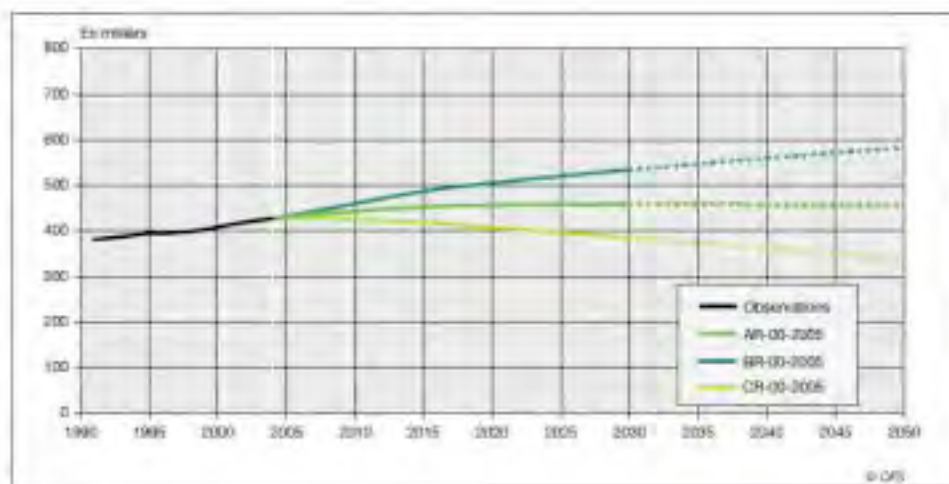
La CEST et le CLE demandent de réintégrer les propositions actuellement écartées :

- introduction d'un **peage routier** en cas de non atteinte des objectifs,
- obligation en matière de plans de déplacement d'entreprises

7. ÉCHELONNER ET ADAPTER LES ÉTAPES DE REALISATION

Le CLE et la CEST sont d'avis que la présente crise économique aura probablement des répercussions profondes. La projection qui est faite de l'augmentation de la population et des emplois dans la région reste une prévision. L'office fédéral de la Statistique (OFS) vient d'actualiser les diverses probabilités d'évolution de la population résidente dans les différents cantons suisses. Pour le canton de Genève, le scénario "moyen" indique que la population résidente qui était de 431'000 personnes en 2005, augmentera jusqu'en 2031 où elle atteindra 459'000 résidents, pour revenir à 455'900 habitants en 2050.

La population du canton de Genève se monte à 431'000 personnes en 2005. Selon le scénario « moyen » AR-00-2005, elle augmentera jusqu'en 2031 où elle atteindra 459'000 personnes. En 2030, on dénombre ainsi 459'000 résidents permanents dans le canton. En 2050, un peu moins de 456'000 personnes y résideront de manière permanente.



Ces chiffres ne correspondent pas aux projections publiées en novembre 2008 par l'Observatoire statistique transfrontalier (Fiche 01" 11 08). Les raisons de cette différence méritent d'être éclaircies. L'impact de l'évolution démographique est important. Ces prévisions, plus la crise économique appellent à la prudence. **Il paraît judicieux de prévoir des étapes et des adaptations dans la mise en œuvre des PACA et de la politique de Pôles de développement économique. Il semble judicieux de ne pas mettre en chantier l'ensemble de chaque PACA, de les redimensionner.** Avant d'entamer une nouvelle étape, il sera utile de vérifier si les hypothèses de départ en matière d'évolution démographiques et d'emplois se confirment.

Propositions nouvelles :

- Prévoir un **échelonnement et une adaptation de la mise en œuvre des PACA** et des Pôles de Développement Économique, voire un redimensionnement
- Clarifier rapidement la **divergence de chiffres** entre Genève et la Confédération.

CONCLUSION

Le Projet d'Agglomération franco – valdo – genevois doit apporter un mieux être à toute la population. La CEST et le CLE ont souscrit à l'idée de concevoir l'évolution de cette région en tenant compte de toutes les composantes du développement durable. Depuis le début du projet, des progrès ont été accomplis, notamment pour associer la population à la démarche des PACA. Cependant, beaucoup reste à faire pour les autres thématiques du PA, notamment celles qui relèvent des Commissions et Groupes de travail du CRFG.

La CEST et le CLE ont bien conscience que l'évolution de la région dépend de nombreux facteurs extérieurs sur lesquels elle a peu de prise. Mais cela n'empêche pas la mise en œuvre de mesures locales qui contribuent à résoudre les problèmes plus globaux.

La CEST et le CLE souhaitent une réponse à leurs questions et à leurs propositions sur lesquelles les deux organisations sont prêtes à poursuivre le dialogue.

Juin 2009

Documents du CLE et de la CEST

Les documents suivants sont disponibles au téléchargement sur le [site du CLE](#) :

- [Livre vert du CLE et de la CEST](#) (PDF 678 ko)
- Assises de la société civile transfrontalières: **actes de la session du 17 mai 2008** (pdf 659 kO)
- Assises : **Fiche 1 Population** (pdf 52 ko)
- Assises : **Fiche 2 Emploi** (pdf 55 k0)
- Assises : **Fiche 3 Chômage** (pdf 53 k0)
- Assises : **Fiche 4 Salaires-revenus** (pdf 54 k0)
- Assises : **Fiche 5 Précarité** (pdf 35 kO)
- Assises : **Fiche 6 Logement** (pdf 53 kO)
- Assises : **Fiche 7 Infrastructures de transports** (pdf 51 ko)
- Assises : **Fiche 8 Mobilité** (pdf 39 ko)
- Assises : **Fiche 9 Gouvernance** (pdf 52 ko)
- Assises : **Fiche 10 Environnement - santé** (pdf 53 ko)
- **MICA (Ambilly): communiqué du CLE et de la CEST** Janvier 2009 (PDF 15 kO)
- **A41: bémols du CLE** Janvier 2009 (PDF 29 ko)

Annexe 1. Le Tram-train de Genève-Sud

Le **tram-train** est un système de transport en commun proche du **train-tram**, qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le périurbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire.

Le tram-train de Genève-Sud relie Bellegarde (01) à Gland (VD) via St Julien (74) - Lancy-Bachet (GE) et Cornavin, avec la mise en place de plusieurs P+R/P+B, notamment à Viry, Valleiry, St Julien et Perly (existant).

Le projet nécessite la pose d'un 3e rail entre St Julien et Lancy-Bachet (les projets de trams en prévoient l'espace). **Cet axe serait complémentaire à CEVA, et d'un coût raisonnable.**

En effet, la liaison tram Bachet – St Julien est déjà comprise dans le projet d'agglomération.

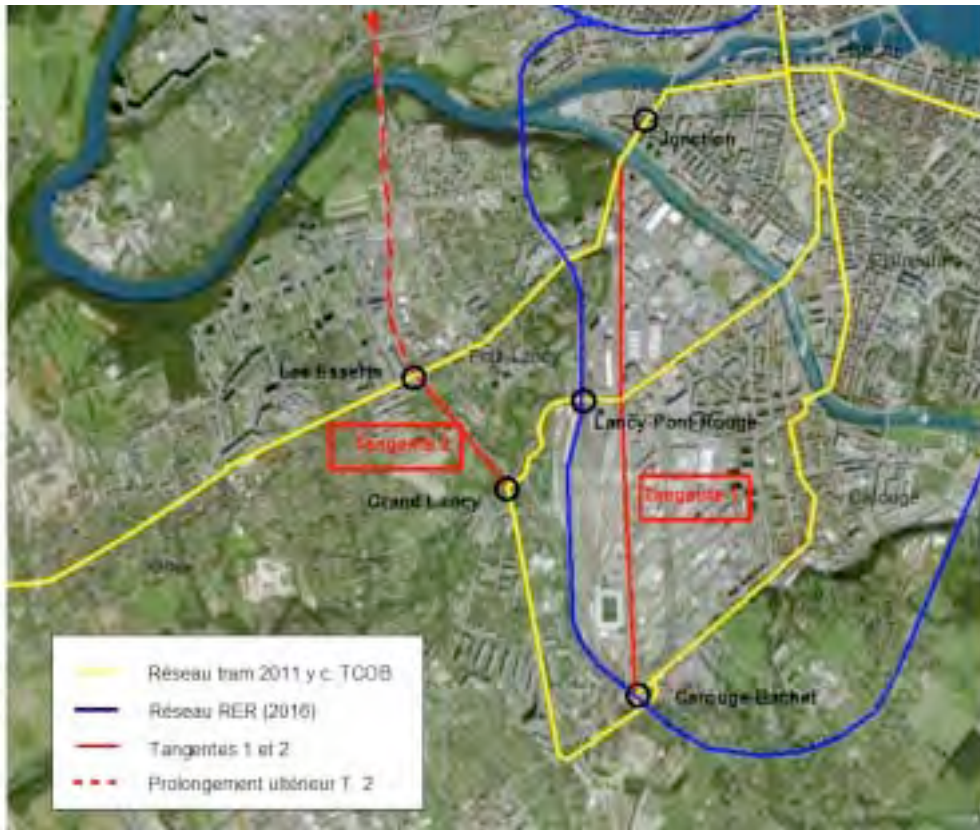
Le surcoût du 3e rail serait faible par rapport à la qualité du service offert. Pour des questions techniques (pose de traverses larges pouvant accueillir 3 rails) il est toutefois indispensable d'opter pour le tram-train de Genève-Sud **avant** de commencer les travaux sur la liaison de tram Bachet – St Julien.

La réalisation de ce projet permettrait de répondre à une demande constante des élus français: accéder à Genève depuis l'ouest. Le tram-train de Genève-sud répond également aux besoins de desserte en transports publics d'importantes zones d'activités: la ZIPLO, La Praille-Acacias (PAV), dont plus 40% des travailleurs sont frontaliers, ainsi que le secteur de Cornavin-Sécheron. Le projet d'aggllo FVG et le PAV envisagent la création de dizaines de milliers d'emplois supplémentaires dans la plaine de l'Aire.



Annexe 2

A. Création d'axes tangentiels (rocares tram)



B. Axe tangentiels autobus

