Conseil lémanique pour l'environnement

Le CLE, fondé en 1989, regroupe près de 80'000 adhérents dans l'Ain, à Genève, en Haute-Savoie, en Valais et dans le Pays de Vaud

AGENA Association gessienne de protection de la nature, Ain

Amis de la Terre, Haute Savoie

GENESIS, Genevois 74

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

(éco)mobilité à Genève-Sud

développement du réseau des transports publics à Genève-Sud

Suivi du Livre vert

Coordination économique et sociale transfrontalière

Ain - Genève - Haute Savoie

A**ssociation 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

Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs, Genève

Université populaire Savoie Mont-Blanc, Fédération de Haute-Savoie

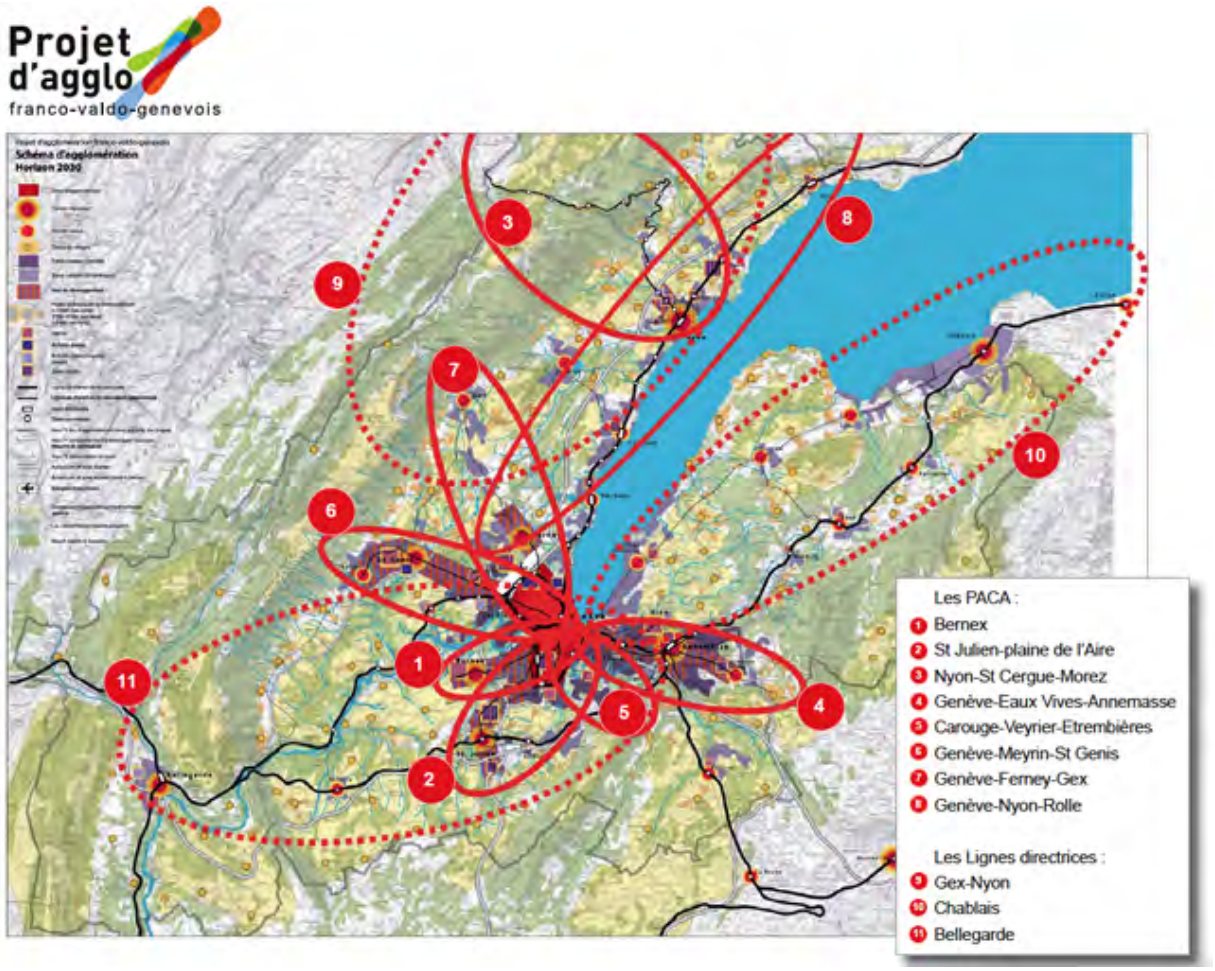
mars 2010

18, rue de Montbrillant CH-1201 GENEVE
(0)22 777.1002 Courriel: cle@mac.com

Constats

1. Discussion autour des PACA

La discussion dans les tables rondes des PACA (projet d'aménagement coordonné d'agglomération) a commencé. Les tables rondes des PACA de Bernex-Onex et de St Julien - Plaine de l'Aire seront réunies pour poursuivre la démarche ensemble.



Les PACA se basent essentiellement sur un réseau de trams en étoile dirigé sur le centre de Genève : Cornavin – place Bel-Air.

Les PACA ne sont pas reliés entre eux par les transports publics de haute capacité (tram).

2. « Tout à la voiture »

L'ouverture de l'autoroute Genève – Annecy sans mesures d'accompagnement renforce la tendance « tout à la voiture » de la Haute-Savoie.
La part modale des transports publics est de 1% dans le couloir de St-Julien-en-Genevois, le plus mauvais de l'agglomération (voir page 5).

Il est important pour le CLE et la CEST d'intervenir pour des questions de mobilité, d'environnement, mais aussi de **cohésion sociale.**
En effet, le fossé s'agrandit entre l'agglomération de Genève où la part modale de la voiture diminue – selon le chiffres de l'OUM (Observatoire universitaire de la mobilité) – depuis quelques années et la France voisine où elle continue d'augmente. L'élargissement de ce fossé est porteur de difficultés à venir, faisant augmenter le ressentiment anti-frontalier.

3. Fonds d'infrastructure

Les projets suivants sont retenus par la Confédération pour le projet d'agglomération franco-valdo-genevois dans les domaines transports publics – mobilité douce. Au total A + B Fr 650 millions de francs dont 40% co-financée par la Confédération (250 millions de francs), y compris sur les tronçons situés en France. Participation français : environ 70 millions de francs.

Priorité A : 2011-2014
Priorité B : 2014 – 2018
Priorité C : après 2020

En bleu : agglo d'Annemasse
En rose : St Julien-en-Genevois
En noir : reste de l'agglo

Ferroviaire:

A 12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet–Genève: création de deux points de croisements: millions de Fr 69.40 (27.76)
B 13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine 4.34 (1,74)

Trams

A 34-2 Tram Cornavin–Onex– Bernex (TCOB): tronçon Cornavin– George-Favon (complément) 79,82 (31.93)
A 34-5 Extension du tramway: extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex 60.73 (24.29)
A 36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève) 59 (23.60)
B 33-7 Extension du tramway TCMC: prolongement entre CERN (CH) et Saint- Genis–Pouilly centre (01) 109.31 (43.72)

BUS

A. 34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB 6,46 (2.58)
A. 36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram 9.43 (3.77)
A. 36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives–Communaux d'Ambilly (MICA): infrastructures pour trolleybus 10.47 (4.19)
B. 12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud 12.22 (4.89)
B. 36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la gare d'Annemasse 6.98 (2.79)

TIM (Transp individuels motorisés)

A et B: rien

Mobilité douce

A. 30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc 12.22 (4.89)
A. Mise en œuvre concept MD (liste A)18.33 (7.33)
B. Mise en œuvre concept MD (liste B) 17.45 (6.98)
France : rien

Traversées de localités / sécurité

A. 33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin 5.24 (2.09)
A. 34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy 5.24 (2.09)
A. 36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse–route de Genève 5.76 (2.30)
A. 30-6 Requalification de l'espace public du projet Praille-Acacias-Vernets 2.79 (1.12)
A. 52-1 Requalification de la route Suisse (première étape) 17.45 (6.98)

B. 35-15 Requalification de l'espace rue sur la route de St-Julien, y c. aménagements pour bus 21.82 (8.73) partie suisse

Interfaces multimodales

A. 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares / haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux- Vives, Chêne-Bourg **et Annemasse),** amélioration de l'intermodalité 78.55 (31.42)
A. 10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel 12.22 (4.89)
A. 30-7 Nouvelle passerelle piétonne et deux-roues de Sécheron 8.73 (3.49)

Rappel : CEVA (projets urgents du Fonds d'infrastructure) 1'500 millions

Autres

B. 35-3 TCSP Saint-Julien–Genève: tronçon Saint-Julien (sous- préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte 3.32 (1.33)
B. 12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon–St-Cergue–Morez (autre fonds que Infrastructure) 11.28

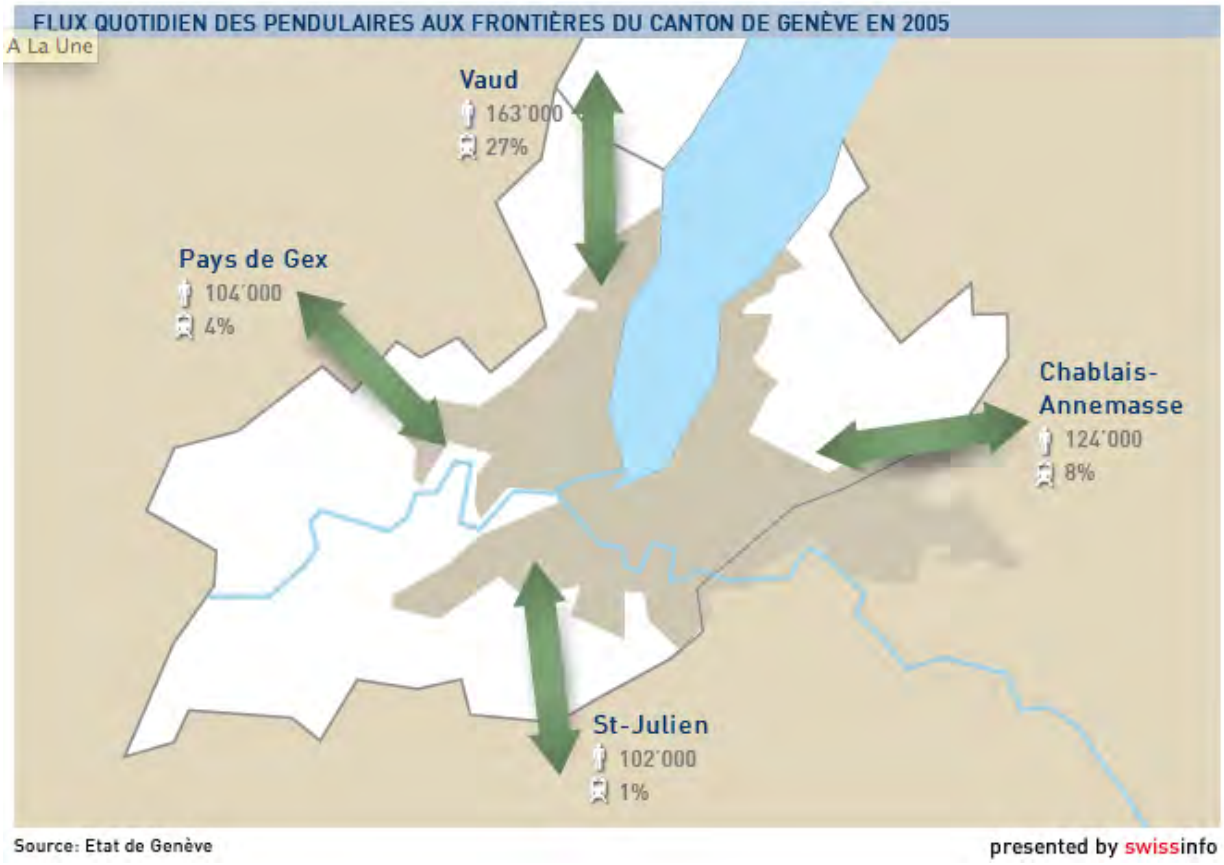
Commentaires:

- Le secteur Plaine de l'Aire (GE) – St Julien (74) reçoit la part congrue: Fr 3.3. Millions de francs pour mettre le bus D en site propre à St Julien même. La mise en site propre du bus D sur la partie suisse (Fr 22 millions) est repoussée à 2014 – 2018 !
  Quant au tram de St Julien, il a été relégué en 3ème division, en priorité C sans date ni financement !! Il n'a « *pas atteint le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement* » p17 du rapport d'examen de la Confédération
- Plusieurs routes sont passées de priorité A (demandées par le PA FVG, mais auxquelles nous nous opposions) en priorité C (tunnel de Vésenaz, route des Nations, Rte de distribution urbaine de Nyon), voire rejetées du financement fédéral (route des Communaux d'Ambilly, collectrice ouest de Gland,...)
- Les P+R sont tous repoussés ou rejetés
- Les propositions de mobilité douce franco-françaises ne sont pas retenues.

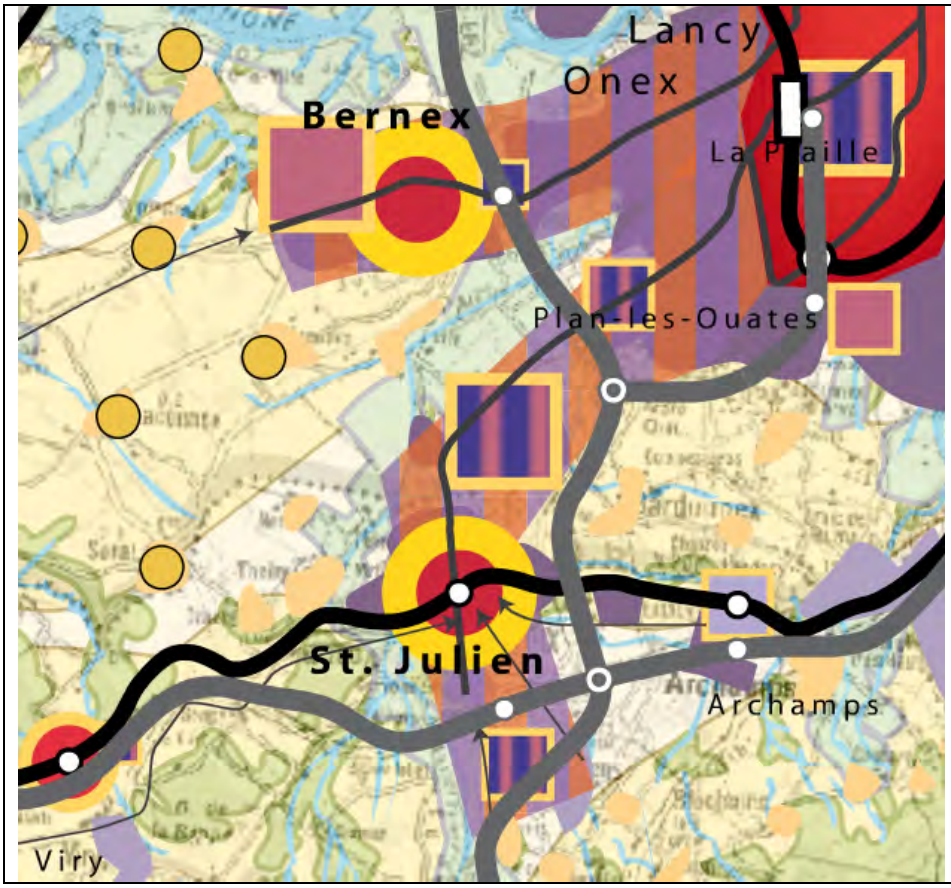
L'arrêté fédéral devrait être adopté par les Chambres fédérales en 2010. Les parlementaires peuvent encore y apporter des modifications.

Échéance pour le projet d'agglo 2 (priorités B) : juin 2012

4. Mobilité et urbanisation dans la Plaine de l'Aire – St Julien



La part modale est extrêmement défavorable pour le PACA St Julien – Plaine de l'Aire



Urbanisation de l'axe St Julien – Plaine de l'Aire :

Habitants : + 32'000

Emplois : + 14'000

(sans le PAV Praille-Acacias-Vernets)

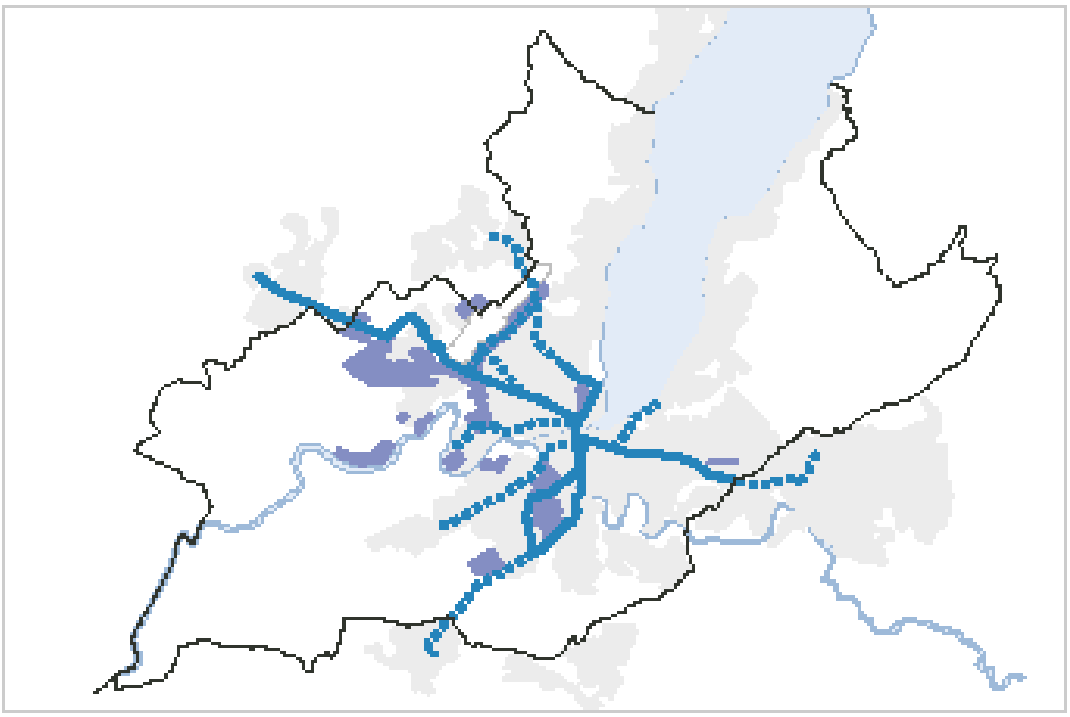
Propositions

1. Création d'axes tangentiels (rocades tram)

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. Les plans présentés dans le cadre du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire incluent deux axes de TCSP, dont on imagine qu'un au moins sera réalisé sous forme de ligne de tram. Ces deux axes se rattachent au réseau existant, d'une part au Bachet, d'autre part dans le secteur Grand-Lancy/Palettes, d'où les lignes principales convergent au centre-ville. Ils croisent le tracé de CEVA et permettront donc des interfaces avec le RER à Carouge-Bachet et à Lancy-Pont-Rouge, mais les lignes RER actuellement planifiées convergent elles aussi à la gare de Cornavin.

Des lignes de transports publics fortes **de type tangentiel (ou: en rocade),** permettant des liaisons directes entre diverses zones de l'agglomération sans passer par le centre de Genève, sont nécessaires. Actuellement les besoins de desserte tangentielle sont partiellement couverts par, d'une part les lignes de bus 11 et 21, d'autre part les lignes de bus 22 et 23. Toutefois, les parcours compliqués de ces lignes, leurs fréquences peu attractives et de nombreux points d'interface peu pratiques avec les lignes radiales, réduisent considérablement l'attractivité de ces lignes.

Compte tenu des PACA St-Julien - Plaine de l'Aire, Bernex-Onex, GE-Meyrin-St Genis et du Projet Praille-Acacias-Vernets, nous proposons la création et le renforcement des 3 tangentes/rocades suivantes permettant de les relier:



Toutes lignes *du réseau de tram genevois actuel et planifié* mènent dans l'hyper-centre, à Cornavin et/ou Bel-Air (extrait du plan directeur cantonal genevois), ce qui est bien sûr la grande faiblesse du système.

Propositions du CLE et de la CEST :

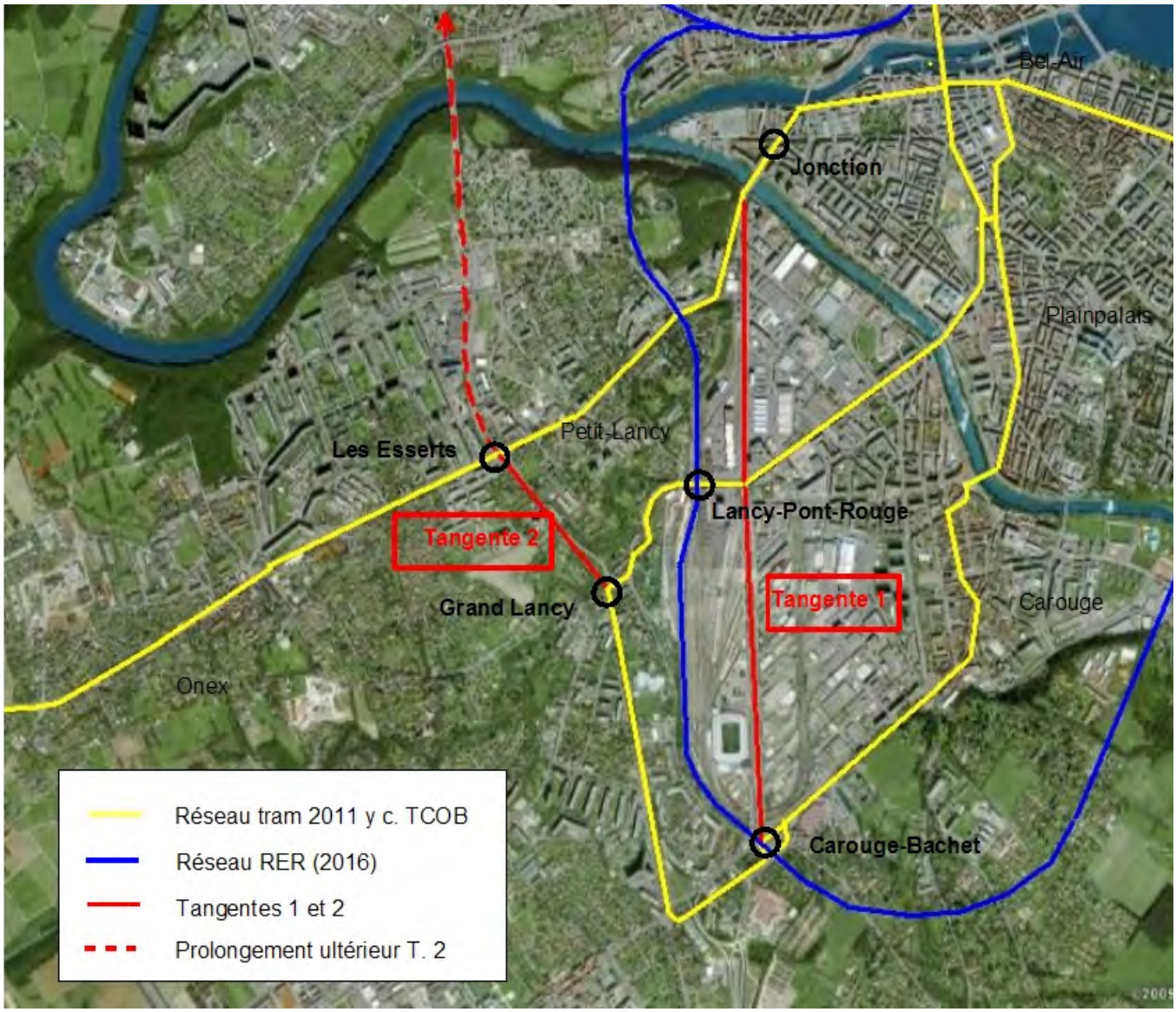
A. Tangente 1 tram reliant la Jonction, le carrefour de l'Etoile et le Bachet via la Route des Jeunes,

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. Curieusement, les décideurs genevois ne voient pas l'utilité de cette proposition, ils tablent sur un axe uniquement routier !

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.
A noter que cette liaison fait déjà partie de la loi sur le réseau. **A réaliser en priorité.**

Le tronçon entre les Esserts et l'Aéroport, dont le tracé sur la rive droite du Rhône devrait être affiné, formerait la seconde étape. Interfaces avec: tram Carouge au Bachet, tram Acacias au Grand-Lancy, tram Bernex aux Esserts, tram Meyrin-CERN à Blandonnet, RER à Châtelaine et à l'Aéroport. Il relie 3 PACA.

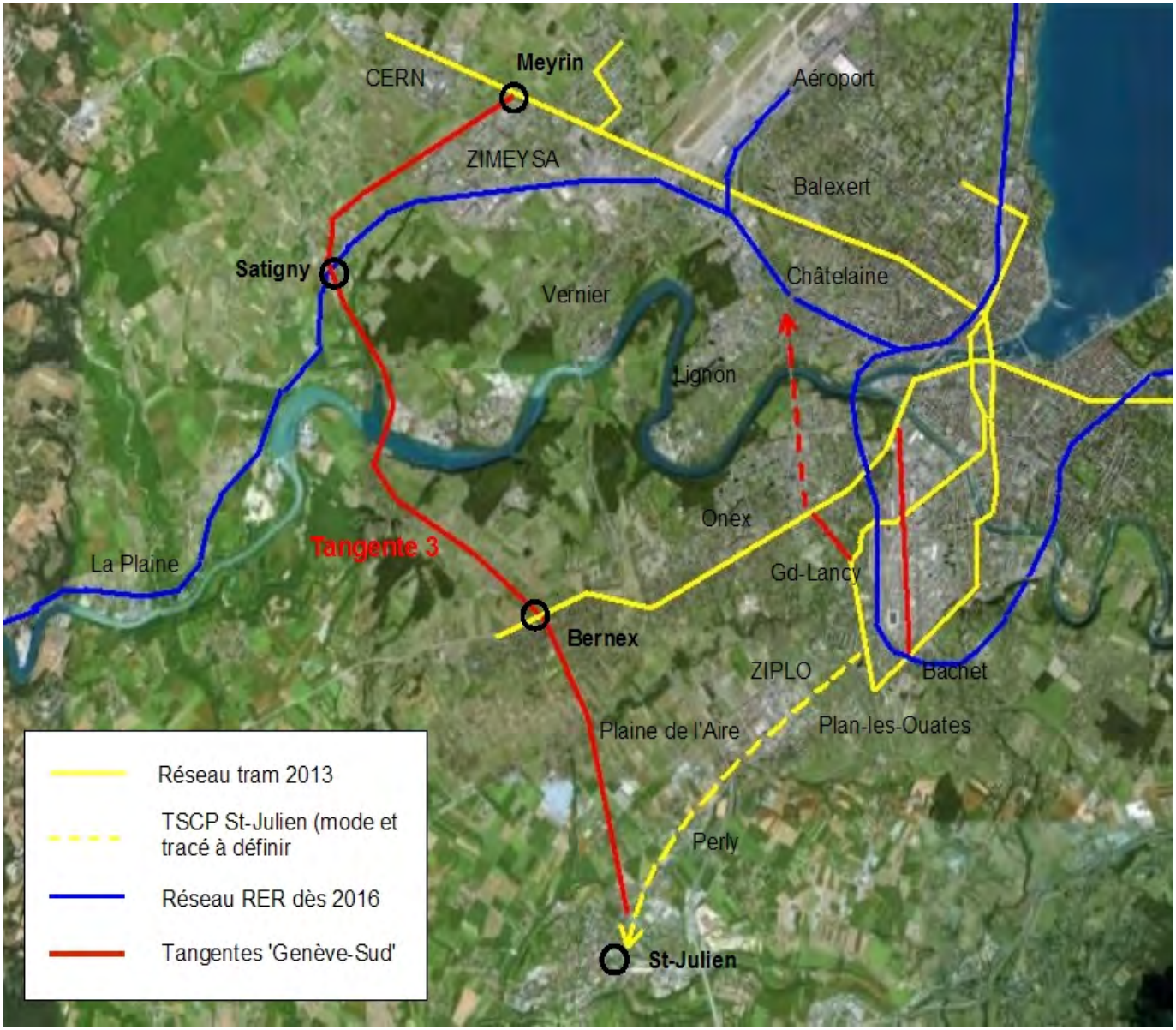


C. Axe tangentiel autobus

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.



Ces axes tangentiels, judicieusement tracés et desservis de manière attractive, permettraient d'une part de réduire la pression sur les transports publics au centre-ville, d'autre part de diminuer les temps de déplacement entre le secteur du PACA St-Julien / Plaine de l'Aire et d'autres parties importantes de l'agglomération

2. Priorité au tram de St Julien

Cela devrait être le point fort du PACA. Or, ce n'est pas le cas. Le tram de St Julien a été recalé par la Confédération !
La desserte par bus, dont la mise en site propre n'est même pas programmé en priorité A, prévue est dérisoire.
Aujourd'hui, selon la DGM (Direction générale de la mobilité) genevoise environ 1% des usagers franchissant la frontière du couloir St Julien utilisent les transports en commun.

Proposition du CLE et de la CEST :

Passer le tram de St Julien de priorité C en priorité B (2015-2019, ce qui implique d'accélérer les études et de mener plusieurs procédures en paralèle).

3. Requalification de la route de St Julien

Passer de priorité B à A (2011-2015) et ainsi préparer la mise en place du tram dès 2015

4. Valorisation de la *ligne du Pied du Salève*.

Cette ligne ferroviaire – directions Bellegarde et Annemasse - doit être prise en compte et (re)valorisée et connectée aux réseaux de bus TPG / TAC.

Propositions du CLE et de la CEST :

- 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

4. Création de P+ R et de P+B

Créer des P+R à St Julien, Viry, Valleiry etc en lien avec le tram-train, et des P+B aux arrêts des transports publics (Bus, tram, chemin de fer).

5. Tram – train de Genève-Sud

Proposition du CLE et de la CEST :

Prévoir un **tram-train.**
Lors de la mise ne place du tram de St Julien prévoir toutes réservations et préparations pour permettre la mise ne place d'un tram – train.
(fiche pages suivantes)

6. Liaison Bachet – Pied-du-Salève

Proposition du CLE et de la CEST :

Prévoir les réservations de terrains entre le Bachet-de-Pesay (GE) et le Pled-du-Salève (74) en vue d'une liaison ferroviaire**.**

Inscrire cette démarche dans une étape ultérieure du fonds d'infrastructure fédéral.

7. Liaison Genève – Sillon alpin

Proposition du CLE et de la CEST :

Réactiver l'étude la liaison entre le réseau franco-suisse de Genève-Agglo et le sillon alpin Annecy – Chambéry – Grenoble – Valence. L'inscrire dans les plans État – Région ultérieures et prévoir les réservations de terrain.

Rappelons, même si cela se sait peu – que Genève fait partie du sillon alpin

8. « Modèle bernois »

Demande du CLE et de la CEST:

Le CLE demande qu'en analogie avec le « modèle bernois » **l'urbanisation et la densification se fasse à des noeux de transports publics de haute capacité** (croisements de deux trams ou d'un tram avec un train). On y développera prioritairement les structures qui drainent beaucoup de visiteurs, et non en pleine nature…

Sites Internet

Les documents suivants, en rapport avec la mobilité, sont téléchargeables sur le site du CLE: www.cle.li

- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois; **Livre vert CEST/CLE (2007)** (PDF 678 kO)
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois; **Suivi du Livre vert CEST/CLE (2009)** (PDF 668 kO)
- Assises de la société civile transfrontalières CEST-CLE: **actes du 17 mai 2008** (pdf 659 kO)
- Assises : **Fiche 7 Infrastructures de transports** (pdf 51 kO)
- Assises : **Fiche 8 Mobilité** (pdf 39 kO)
- Assises : **Fiche 9 Gouvernance** (pdf 52 kO)
- **A41: bémols du CLE** Janvier 2009 (PDF 29 kO)

Ils sont également visibles et téléchargeables avec d'autres sur **le site de la CEST** :
http://coordination-transfrontaliere.jimdo.com => projet-d-agglomération

Le Tram-train de Genève-Sud

Le **tram-train** est un système de transport en commun 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-Pont-Rouge (GE) et Cornavin. Il est à combiner avec la mise en place de plusieurs P+R/P+B, notamment à Viry, Valleiry, St Julien et Perly (existant). Il peut-être mis en service par étape.

La réalisation de ce projet permettrait de répondre à une demande constante des élus français: accéder à Genève depuis le sud et l'ouest. Le tram-train de Genève-sud répond également aux besoins de desserte en transports publics d'importantes zones d'activités: la ZIPLO (Plan-les-Ouates), La Praille-Acacias-Vernets (PAV) ainsi que le secteur de Cornavin - Rive Droite et Sécheron (institutions internationales). Tous avec un grand nombre de travailleurs frontaliers.
De plus, le projet d'agglo FVG envisage la création de dizaines de milliers d'emplois supplémentaires dans la plaine de l'Aire

Légende:
orange : ligne SNCF et CFF existantes
rouge : nouveau tracé tram avec en **pointillé** le tracé par la route de Base (tram-train)

Tram-train de Genève-Sud

Tram-train de Zwickau (Saxe) à Kraslice en République tchèque (véhicule diesel)
A relever les **3 rails dans dans un site urbain**

3ème rail

Le projet nécessite la pose d'un 3e rail entre St Julien et Lancy - Pont-Rouge (les projets de trams en réservent l'espace).

Cet axe est complémentaire à CEVA, et d'un coût raisonnable. En effet, la liaison tram Genève – St Julien est déjà comprise dans le projet d'agglomération, mais non validée par Berne.
Le surcoût du 3e rail serait relativement faible par rapport à la qualité du service offert.

Pour des questions techniques (pose de traverses larges pouvant accueillir 3 rails), il est indispensable d'opter pour le tram-train de Genève-Sud ***avant*** de commencer les travaux sur la liaison de tram Lancy-Pont Rouge – St Julien-en-Genevois.

Tram de Wabern (BE)
*Le tram de Wabern, circule en **site partagé** dans la commune de Köniz, dans la banlieue de Berne.*

Un tram-train «express»

Le projet d'agglo prévoit que la liaison Genève - St Julien-en-Genevois se fasse par deux tracés: le premier par la route de St Julien, le second par la route de base.

Proposition du CLE :

1. Prolonger le ***tram 12*** sur la route de St Julien depuis le Bachet-de-Pesay à travers Plan-les-Ouates (écartement métrique). Partiellement en *site partagé* sur le modèle de Wabern (banlieue de Berne). Voir ci-contre.

2. Créer une nouvelle liaison par la route de Base adaptée au ***tram-train express*** (site propre, nombre d'arrêts réduits, possibilité de rouler à 60 km/h etc.). Écartement standard (ferroviaire). Une ***liaison rapide*** est indispensable pour assurer l'attractivité de la relation Genève-Cornavin - St Julien. A noter que le tram-train utilise la liaison CEVA entre Lancy Pont-Rouge et Genève-Cornavin.

3.

Ligne du Pied-du-Salève

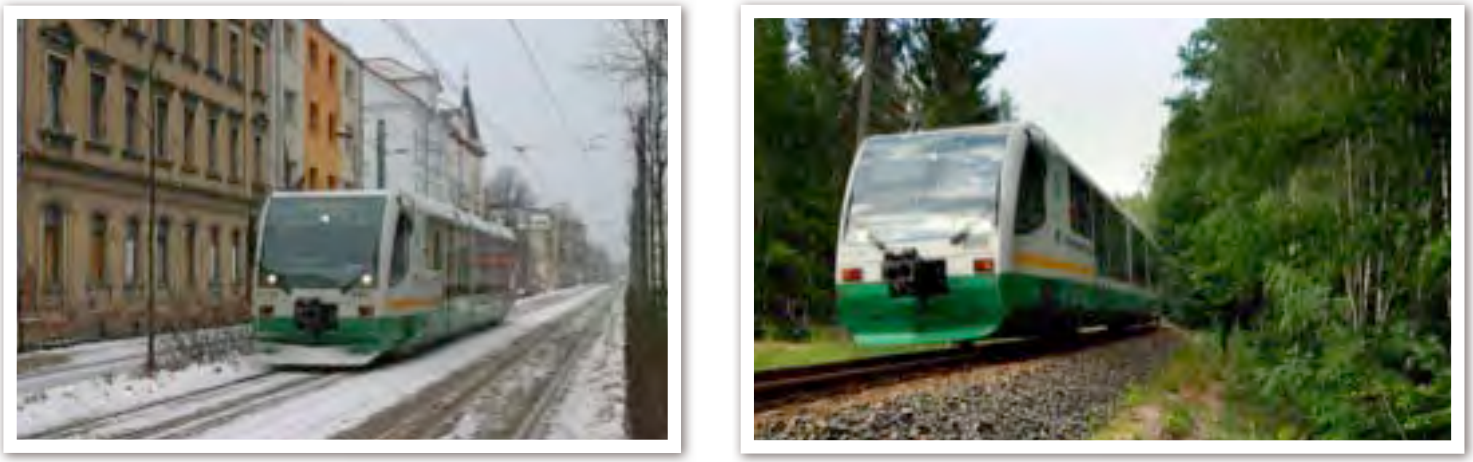
Le coût de réhabilitation des gares françaises de la ligne Bellegarde – Annemasse est un complément indispensable au projet et doit être pris en compte.

Gare de St Julien-en-Genevois (74)

Exemples européens de tram-trains

Tram-train de Karlsruhe

De la zone piétonne de Karlsruhe...à la Forêt-Noire en passant par les lignes classiques de la Deutsche Bahn



Tram-train transfrontalier de Zwickau (Saxe)

Tram-train reliant Zwickau (Saxe) à Kraslice en République tchèque (véhicule diesel)

Tram-train de la Seine - St Denis

*La **ligne 4** (Aulnay-sous-Bois - Bondy) exploitée par la SNCF*

Tram-train transfrontalier de Sarrebrück (Sarre)

Relie la ville allemande à Sarregemine (Moselle)

Source des illustrations: Wikipedia

Mesures d'accompagnement

Mobilité douce

Il convient de mettre en place les réseaux de mobilité douce prévus dans le projet d'agglo (annexe 3 pages 54 - 58).

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**. (...). (Suivi du Livre vert p13)

P+B Parc et bicyclette

P+R (Parc - relais)

P+R spontanés

Il convient de développer les interfaces entre les vélos et les transports publics **(P+B)**, aux arrêts des bus, des futurs trams et du chemin de fer.

De même, les **P+R** – en lien avec des transports publics performants – doivent être mis en place, y compris en France. La Fondation des parkings de Genève est un partenaire naturel.

Les **P+R spontanés de l'A41** (regroupement d'automobilistes dans un seul véhicule) doivent être développés et encouragés.

Co-voiturage

Il convient d'augmenter le taux d'occupation des véhicules privés, actuellement de 1,2 par voiture. Les différents partenaires du projet d'agglo doivent collaborer à une centrale de co-voiturage pour la région.

Annexe :

Démarche environnementale stratégique

Tout au début du projet les associations ont demandé le calcul de **l'empreinte écologique** afin d'amorcer une discussion sur les crises annoncées : pénurie et renchérissement des matières premières ; bouleversements climatiques, crises financière et économique qui nécessairement vont amener des changements profonds dans nos comportements et notre vision du monde.

Le projet d'agglo propose une démarche environnementale stratégique pour faire face aux grands défis que constituent un laisser faire qui a duré des dizaines d'années, l'anarchie qui risque d'arriver si rien n'est fait pour maîtriser l'afflux estimé à 200 000 personnes d'ici 2030.

Ce qui est proposé est de comparer deux tendances : le « Laisser Faire » et les mesures d'aménagement incluses dans le projet pour maîtriser l'afflux de population dans les conditions les moins mauvaises possibles.

Notamment le projet atténue les déséquilibres des 2 côtés de la frontière en rééquilibrant les habitants et l'emploi afin de réduire les distances parcourues. L'objectif est d'avoir plus de transports en communs et moins de transports individuels, qui passeraient de 56 à 50%.

La question qui se pose est de savoir s'il s'agit de valeurs relatives ou absolues. S'il devait y avoir finalement plus de voitures, il y aurait aussi plus de pollution.

La réponse semble être donnée page 32 de l'annexe 5 « Démarche d'évaluation stratégique »[1] : la réduction du dioxyde d'azote (NOx) prévue par le projet ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés par la législation suisse à l'horizon indiqué, mais constitue une avancée dans la bonne direction.

Il est prévu également une très forte réduction de CO^2 pour les nouvelles constructions ainsi que dans la rénovation du bâti ancien.

Les conflits pouvant exister entre la nécessité de construire des logements, des routes et la fragmentation des milieux naturels sont bien énumérés et des propositions sont faites pour les atténuer.

Il s'agit là de très bonnes propositions qui auraient dû être faites il y a 20 ans alors qu'on n'avait pas à l'horizon les crises qui maintenant se profilent. On ne voit non plus d'indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés par rapport à des objectifs environnementaux et sociaux chiffrés.

La discussion avec les concepteurs du projet devrait permettre de clarifier ces points.

[1] Téléchargeable sur le site du projet d'agglo : http://www.projet-agglo.org/