



# 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.



**AGENA**  
Association gessienne de protection de la nature  
Ain



**Amis de la Terre**  
Haute Savoie



**Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**  
Haute Savoie



**Association transports et environnement**  
Genève, Valais, Vaud



**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 2  
**PA2**

## *Livre vert 2*

mars 2012



## 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 de Haute Savoie**



**Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs**  
Genève



**CLE - CEST**

18, rue de Montbrillant CH-1201 GENEVE

adresse pour ce dossier:

© (0)22 777.1002 Courriel: cest@coordination-transfrontaliere.org

## Sommaire

### Résumé

#### Avant-propos

#### 1. Introduction

#### 2. Bilan et questionnement

- 2.1.- Le bilan du PA1
- 2.2.- Une meilleure connaissance du territoire
- 2.3.- Un nouveau questionnement

#### 3. Remarques sur divers thèmes de politique des services

- 3.1. La gouvernance
- 3.2. L'emploi
- 3.3. L'économie sociale et solidaire
- 3.4. Le chômage
- 3.5. La précarité
- 3.6. La formation
- 3.7. La santé
- 3.8. La culture
- 3.9. L'environnement
  - 3.9.1 Empreinte écologique de l'Agglomération
  - 3.9.2 Pollution de l'air
  - 3.9.3 Bruit
  - 3.9.4. Nature
  - 3.9.5 Nuisances et espaces naturels
  - 3.9.6 Non au gaz de schiste
- 3.10. L'agriculture
  - 3.10.1. L'étalement urbain sur les zones agricoles

#### 4. Urbanisation / logement

- 4.1. Urbanisation/Mobilité/Paysage
- 4.2. « Modèle bernois » ou densifier les noeuds de transports publics
- 4.3. Urbanisation des tangentiels
- 4.4. Acquisition des terrains

#### 5. Mobilité

- 5.1. Fonds transfrontalier d'infrastructures
- 5.1. Mobilité douce (MD) et écomobilité
  - 5.1.2. Écomobilité innovante
- 5.2. Réseau de trams
  - 5.2.1. Ceinture tram (moyen - long terme)
  - 5.2.2. Lignes tangentiels trams (et bus)
  - 5.2.3. Tram de St Julien
- 5.3. Réseau ferroviaire
  - 5.3.1. Liaisons
  - 5.3.2. Harmonisation des trois courants électriques
  - 5.3.3. Gare principale de l'agglomération
- 5.4. Bus dit «rapides»
- 5.5. Liaisons interrégionales et internationales
- 5.6. Trafic marchandise
- 5.7. Communauté de transports
- 5.8. Transports individuels motorisés (TIM)
  - 5.8.1. Capacité de l'autoroute
  - 5.8.2. Nouvelles routes à Genève
  - 5.8.3. Routes du district de Nyon
  - 5.8.4. Routes en Haute Savoie et dans l'Ain
- 5.9. Intermodalité
- 5.10. Mobilité et sécurité durables

## Le Projet d'Agglomération doit renforcer la cohésion sociale

Ce deuxième "Livre Vert" veut accompagner la seconde phase quadriennale (2015 – 2019) du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PA2) en cours d'élaboration. Il est la suite logique des divers documents produits par la CEST et le CLE depuis juin 2007. Dans le présent document, nous rappelons nos précédentes propositions. Et nous en formulons de nouvelles en tenant compte de l'évolution inquiétante du contexte marqué par la crise internationale qui a des effets concrets dans notre région.

### Cohésion sociale

Nos deux organisations réaffirment avec force que le premier objectif d'un tel projet doit être le renforcement de la cohésion sociale. La société à deux vitesses dénoncée dès 2007 dans notre premier "Livre vert" continue de développer ses effets. Le PA doit être porteur d'espoir. Il doit aller au-delà de mesures – importantes en soi - d'aménagement du territoire, d'actions en faveur de l'environnement et de la réalisation d'infrastructures, de transports publics notamment.

Même si nous ne disposons pas encore d'une vision d'ensemble des actions entreprises dans le cadre du PA1, nous avons pu observer comment la "Politique des services" peine à être mise en œuvre. Elle pouvait être initiée dès 2008. Elle n'est pas tributaire de la manne fédérale. Elle dépend surtout d'une volonté politique. La crise aidant, la population des différentes parties de la région s'interroge sur le type de développement dont ce territoire est le cadre. Elle a besoin de résultats tangibles montrant que la construction de l'agglomération a des résultats positifs pour la majorité des habitants.

Sans entrer dans le détail, nos propositions concernent d'abord la gouvernance du PA, le renforcement du CRFG et la "démarche participative", brutalement stoppée avec le PA2 (pages 6 et suivantes). Un séminaire d'agglomération est prévue le 15 mars au Lignon pour en débattre, cinq ans après la signature de la Charte d'agglomération de 2007 !

Plusieurs d'entre elles tendent à une meilleure connaissance de la réalité socio-économique et environnementale du territoire. Cette connaissance est indispensable pour conduire des politiques publiques en phase avec les besoins de la population.

Nous formulons également des propositions dans les domaines de l'emploi, du chômage, de la formation, de la lutte contre la précarité, de l'environnement et de l'agriculture. (pages 7 et suivantes)

### Pollution de l'air - bruit (pp 14 à 17)

Nous tirons la sonnette d'alarme. Les niveaux de la pollution de l'air et de bruit sont tels qu'ils constituent un *danger sanitaire* – dans l'indifférence générale ! Selon nos calculs –extrapolés des chiffres du Ministère de l'écologie pour la France – 400 personnes décèdent chaque année dans l'Agglo, victimes de la pollution provenant principalement de la circulation routière. Pour le bruit – selon les normes OMS – la grande majorité des habitants de l'Agglo subissent un bruit routier dangereux ou très dangereux pour la santé.

### Un réseau de transports publics performant svp (p24 et suivantes)

Depuis plus de 5 ans nos organisations dénoncent le manque d'ambition de l'Agglo en matière de transports publics. Le réseau de trams est resté bloqué à l'horizon 2018 alors que l'urbanisation est prévue pour 2030. La mise à l'enquête publique en octobre 2011 d'un réseau plus ambitieux avec notamment une *ceinture tram tangentielle* donnait l'espoir d'une prise en compte d'un réseau enfin ambitieux. Hélas, il faut déchanter, les techniciens du Projet d'Agglo continuent à vouloir concentrer tout le réseau tram des TPG sur les places de Cornavin et de Bel-Air. Une hérésie!

De plus, nous devons malheureusement constater que les liaisons ferroviaires indispensables avec la France (barreaux nord et sud) sont repoussées aux calendes grecques...

Nous attirons l'attention des décideurs de l'Agglo, son urbanisation et la nécessaire construction de logements sont mises en danger par l'inéquation entre le développement du réseau des transports publics pas assez ambitieux et la pression automobile croissante, ce qui va bloquer à relativement court terme tous les réseaux de transports et faire échouer l'urbanisation.

### Nota bene

Notre prise de position souffre de la *politique du secret* instituée pour l'élaboration du PA2, avec l'arrêt brutal du dialogue social et de trop rares réunions à huis clos...

## Avant propos

Avec le "Livre vert" (1) de juin 2007, la CEST et le CLE ont eu l'occasion de formuler de nombreuses remarques au sujet du "Projet d'Agglomération". Pour rappel, ce premier document a eu un complément en juin 2009 intitulé "Suivi du livre vert"(2). En septembre 2010, en raison du retard constaté dans la mise en œuvre du volet "Politique de services" du projet d'agglomération nos deux organisations ont rendu publique une lettre ouverte intitulée "Suivi de la politique de services"(3) pour manifester sa préoccupation à ce sujet. En janvier 2011, quand ont été présentées les grandes lignes du Plan directeur cantonal (genevois), très lié au Projet d'Agglomération 2, nous avons manifesté notre mécontentement face à un projet établi sans dialogue social et qui, à nos yeux, présentait de nombreux défauts dans le domaine de la mobilité notamment. Comme son nom l'indique ce document était une "1ère prise de position sur le schéma d'agglomération 2"(4). En juin 2011, un cinquième document qui constitue notre "Prise de position sur le Plan directeur cantonal"(5) a été rendu public. Il exprime notre questionnement quant au type de développement favorisé par le canton de Genève. Il rappelle la nécessité du dialogue social sur ce projet. Il formule des remarques sur les fiches relatives à l'urbanisation, et la mobilité.

Ces documents peuvent être consultés sur le site Internet de la [CEST](#) et/ou du [CLE](#). Voir les liens hypertextes ci-dessous.

Le document présenté ici se veut surtout une actualisation des propositions et remarques présentées depuis 2007. Il marque aussi l'évolution de notre réflexion en fonction du contexte auquel nous sommes confrontés.

\*\*\*

1. [Livre vert](#) (2007) avant-projet d'aggl 1
2. [Suivi du Livre vert](#) (2009) Projet d'aggl 1
3. [Suivi de la politique des services](#) (2010)
4. [Prise de position sur l'avant-projet d'aggl 2](#) (janvier 2011)
5. [Plan directeur cantonal genevois](#) Genève 2030 (juin 2011)

## Important

Le présent "Livre Vert 2" est publié alors que nos organisations ne disposent pas encore du bilan du Projet d'Agglomération 1, ni des éléments spécifiques du Projet d'Agglomération 2. Il a été rédigé en fonction des informations dont nous disposons pour avoir suivi une partie de l'évolution du Projet ces dernières années, mais aussi des demandes déjà exprimées dans le passé. Il est donc susceptible de comporter des lacunes. Des ajustements ultérieurs seront peut-être nécessaires.



**Livre vert 1  
juin 2007**

**Suivi du Livre vert 1  
juin 2009**

**Suivi politique des  
services  
Septembre 2010**

## 1. Introduction

### **Renforcer la cohésion sociale doit être le premier objectif du Projet d'Agglo**

La politique d'agglomération voulue par la Confédération helvétique a pour objectif d'améliorer l'urbanisation et la mobilité dans celles-ci. Pour cela, elle apporte une part non négligeable du financement des infrastructures à réaliser pour atteindre le but fixé. Pour le "Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – PA1, déposé en décembre 2007, l'administration fédérale a décidé d'apporter une subvention à hauteur de 40% du montant des ouvrages inscrits dans le projet.

Dès l'élaboration du Projet d'Agglomération 1 (PA1), les partenaires genevois, qu'ils soient français ou suisses, ont voulu donner un sens plus large à ce projet. Pour cela ils ont défini une "Politique de services" déclinée en plusieurs volets : économie, logement, formation, etc. Pour ces partenaires, c'était une manière d'affirmer que les infrastructures sont au service de la population. Ce "supplément d'âme" donné au PA1 a favorablement influencé l'importance de la part la subvention fédérale.

La CEST et le CLE ont soutenu cette position. Les deux organisations ont très tôt affirmé qu'un tel projet devait en premier lieu servir à renforcer la cohésion sociale dans l'ensemble de l'agglomération. On l'a vu, dès juin 2007, elles ont formulé plusieurs dizaines de propositions allant dans ce sens.

Pour le PA1, et maintenant pour le PA2, des sommes importantes ont été, ou sont consacrées à divers diagnostics et études d'urbanisme, de mobilité, d'environnement notamment. Très vite nos organisations ont eu le sentiment que le PA était "unijambiste". Les aspects «spatiaux» étant l'objet de beaucoup d'attention, alors que les volets de la "Politique des services" restent "à la traîne". Cela explique notre lettre ouverte de septembre 2010.

Plusieurs études montrent comment ce territoire est marqué par de fortes disparités en matière de revenus, d'accès aux soins, aux études, à l'emploi, au logement, etc. Ces disparités mettent en cause la cohésion sociale. Elles engendrent des tensions, des phénomènes de repli dommageables à la construction d'une agglomération solidaire. Nous le répétons, l'organisation du territoire voulu par le projet d'agglomération n'a de véritable sens que s'il est au service de toute la population.

La région franco-valdo-genevoise n'est pas isolée du reste du monde. Elle subit, elle aussi, mais à sa manière, les effets de la crise qui secoue de nombreux pays. La hausse du franc suisse par rapport au dollar et à l'euro entraîne des répercussions non négligeables. À l'évidence, certains problèmes trouvent leurs origines et leurs solutions dans des décisions qui relèvent d'instances internationales ou nationales. Se pose alors la question de savoir comment intervenir à ces niveaux ?

Les difficultés engendrées par cette crise sont une invitation à redoubler d'efforts au niveau de l'agglomération pour en atténuer les effets. Et les mesures à mettre en œuvre doivent également répondre à la crise écologique, un véritable défi !

Le *dialogue social* est le moyen à privilégier pour la recherche de solutions conformes au bien commun. Pour la CEST et le CLE, le "*Forum d'agglomération*" prévu dans le PA doit être ce lieu de dialogue. Ce forum doit être suffisamment ouvert pour permettre aux diverses sensibilités de s'exprimer sur la mise en œuvre du projet d'agglomération. Ce dialogue social répond au vœu des autorités fédérales qui souhaitent que la mise en œuvre des PA soit le résultat d'une démarche participative.

En guise de conclusion, à l'occasion de la préparation du PA2, nos organisations réaffirment le but à donner à ce projet : le renforcement de la cohésion sociale. Nous souhaitons que les autorités fédérales soient sensibles à cet objectif fondamental.

#### **Un problème de fond se pose:**

**tant le Projet d'Agglo que le PDCan Genève 2030 ont été élaborés sur la base d'un réseau de transports 2011 - 2019 (sic).**

**Le réseau 2020 et après présenté en octobre 2011 ouvre des perspectives complètement différentes du point de vue de l'urbanisation. Une révision de ces deux documents s'imposent.**

## 2. Bilan et questionnement

### 2.1. Le bilan du PA 1

À notre connaissance, le bilan des actions entreprises sous l'égide du PA1 n'a pas encore été publié. Pour l'instant, nous ne disposons que de quelques projets de textes, ne concernant qu'une partie des fiches actions. Dans plusieurs domaines, nous ne savons que ce que nous avons pu suivre, par exemple dans les Commissions ou groupes de travail du CRFG dans lesquels nous avons un représentant. Nous attendons le bilan général pour nous faire une opinion sur l'état d'avancement du PA1.

### 2.2. Une meilleure connaissance du territoire

Ces dernières années, les documents publiés par l'Observatoire Statistique Transfrontalier, ses "fiches", ses synthèses annuelles, ont sensiblement amélioré la connaissance que nous avons de la région. D'autres publications, élaborées plus ou moins directement en lien avec le PA, permettent également d'en savoir plus sur la réalité régionale. À titre d'exemple citons l'étude sur le métabolisme de la région et sa sécurité alimentaire. Nos organisations demandent de poursuivre cet effort. Nous en verrons les détails plus loin.

### 2.3. Un nouveau questionnement

À plusieurs reprises on a pu constater comment le contenu même du développement de Genève et de sa région est mis en question. Pourquoi cette monoculture du tertiaire à Genève ? Quel est l'objectif, qui sont les bénéficiaires de l'octroi d'avantages fiscaux. Nombreux sont ceux qui s'inquiètent de la fragilité, du côté périlleux du type de développement que l'on connaît aujourd'hui. La crise qui dure depuis plusieurs années durcit les fronts de la bataille économique, financière et fiscale.

Que Genève soit une place financière et place tournante du commerce international des matières premières connu pour sa caractéristique très spéculative interpelle alors que sévit cette crise de l'endettement. La place qui est faite au "marché" est devenue centrale. Le "marché" est la mesure de tout. Toute l'activité humaine – l'économie - doit se plier à ses seules exigences de la rentabilité financière. Les mesures d'ajustement structurel imposées aux pays touchés par la crise créent le désordre. Pour des années, des populations entières connaîtront la misère. Passent à la trappe les valeurs humaines de solidarité, d'équité qui font le ciment d'une société. Nous le réaffirmons, l'économie n'a de sens que si elle est au service du bien commun.

Cette crise économique se double d'une crise écologique. Le contenu même de la croissance interpelle. Jusqu'à quand, jusqu'à quel point notre planète va-t-elle supporter ce "développement" qui met déjà en danger une partie de l'humanité ?

Nous sommes d'avis qu'il est important de penser dès maintenant à la nécessaire reconversion de l'économie. Ne faut-il pas s'acheminer vers une économie de simplicité et de suffisance ? Le suffisant n'est pas la misère. Le développement de "l'être" n'est-il pas préférable à la croissance de "l'avoir" ? N'y a-t-il pas une trop grande connivence entre « pouvoir » et « avoir » ? Ces questions fondamentales peuvent paraître "hors sujet" quand il faut mettre en œuvre un Projet d'Agglomération qui cherche à canaliser une croissance démographique et économique. Mais si le Projet d'agglomération incite à penser l'avenir, ces questions doivent être prises en compte. La réorientation de l'activité économique que beaucoup appellent de leurs vœux, suppose de relever un défi de taille : Quelles mesures prendre dès aujourd'hui pour aller "dans le bon sens" tout en minimisant à la précarité ?

### 2.4. Mobilité

Le plan du réseau des transports publics – [mis à l'enquête publique en octobre 2011](#) – montre enfin un réseau de trams 2030 qui ne soit pas entièrement concentré dans le secteur Cornavin - Place Bel-Air, déjà complètement saturé en 2012. Cette «révolution» de l'approche doit encore être intégrée par les responsables de la mobilité dans l'Agglo et ceux du Plan directeur genevois.

Par ailleurs, le besoin de rattrapage en matière de transports est évident, un **moratoire routier** s'impose donc.

### 2.5. Dialogue social

Nous déplorons que le *Forum d'agglomération* n'ait jamais vu le jour alors qu'il fait pourtant partie de la charte acceptée en 2007 (cahier 2).

Les démarches participatives du PA1 avaient suscité un espoir d'ouverture, de changement des manières de faire. Un processus à huis clos et de secrets pour le PA2 engendre une immense déception et équivaut à un retour en force des attitudes de méfiance et d'opposition que le PA1 avait réussi à faire évoluer.

### 3. Remarques et propositions sur différents thèmes

#### 3.1. Gouvernance

##### 3.1.1. Le Comité Régional Franco – Genevois – CRFG

En 2007, nous avons estimé que le CRFG était l'organe le plus approprié pour assurer la mise en œuvre de la coopération transfrontalière indispensable à cette région, mais ceci à la condition d'en améliorer la représentativité et le fonctionnement. Pour ce faire il est indispensable que l'effet de la centralisation administrative française soit réduit afin que le pouvoir des élus locaux soit prépondérant et le jeu des intérêts transparent.

La représentativité peut aussi être améliorée par la composition des Commissions et de leurs Groupes de travail. Nos associations relèvent l'importance pour le Comité de veiller au respect des dispositions du règlement intérieur adopté en 2008.

C'est souvent à ce niveau que peut se faire la nécessaire connaissance des réalités et des dossiers, les arbitrages, la recherche et la mise en œuvre de solutions. Nous avons pu observer comment le rythme des réunions et le travail effectué varient selon les Commissions.

À l'occasion de plusieurs votations et des travaux de la Constituante genevoise, nous avons constaté comment, non seulement l'opinion publique, mais aussi des élus, ignorent le travail, et même l'existence, du CRFG.

Nous réitérons la proposition de réunir, à intervalle régulier, par exemple tous les deux ans, l'ensemble des membres des Commissions et Groupes de travail du CRFG pour un bilan des actions réalisées, une analyse de conjoncture et la définition d'objectifs pour le futur.

Le CRFG doit impérativement faire un effort de communication.

Propositions déjà formulées :

*Réformer le CRFG*

- Améliorer la représentativité du CRFG.

- Améliorer le fonctionnement du CRFG

- Réunir tous les participants (Commissions et GT) à intervalle régulier

- Améliorer la communication du CRFG

#### Nouveau

- Publication régulière d'une "Lettre d'information" abordant l'ensemble des activités du CRFG et

- Rendre plus attractif et plus complet le site Internet du CRFG.

- Dotation de personnel et de moyens budgétaires supplémentaires aux secrétariats du CRFG, notamment pour la mise en œuvre du volet "Politique de Services" du projet d'agglomération.

##### 3.1.2. Groupement Local de Coopération Transfrontalière – GLCT et Forum d'Agglomération

Le GLCT "Projet d'Agglomération- PA" est en cours de discussion au sein des différentes entités qui constituent le PA. Le GLCT est un organe exécutif qui sera doté d'un budget. Pour éviter le possible déficit démocratique d'une telle structure, nos organisations réitèrent la demande de mise en place du "Forum d'agglomération" prévu dans la charte de 2007. Un tel Forum doit être représentatif des partenaires sociaux et des organisations de la société civile. Il doit pouvoir être un organe de propositions et de consultation sur les projets en phase initiale.

Notre lettre ouverte du 12 janvier – signée par les responsables de la CEST, du CLE, du CLD du Genevois français et de la Coordination Climat et Justice sociale – aux trois co-président-es du PA était explicite. Elle faisait suite au Forum transfrontalier du 3 décembre 2011 auquel 130 associations - organismes étaient représentés directement ou indirectement.

*Le 3 décembre dernier environ 150 personnes de Genève, de Vaud, de l'Ain et de la Haute-Savoie ont participé au Forum transfrontalier organisé par la Coordination Climat Justice Sociale, le Conseil Lémanique de l'Environnement – CLE et la Coordination Economique et Sociale Transfrontalière – CEST, auquel s'est joint le Conseil Local de Développement du Genevois français – CLD/GF, et diverses associations et organismes franco-suisses<sup>1</sup>.*

*Le forum avait pour titre : "Notre espace transfrontalier, quel modèle de développement voulons-nous ?"*

*Lors des ateliers et séances plénières qui ont eu lieu ce jour-là, il est apparu que les associations de la société civile et les habitants de l'agglomération ont très vivement regretté de n'avoir pas l'occasion de s'exprimer sur le Projet d'agglomération 2 (PA2), comme cela s'est fait pour le Projet d'Agglomération 1. La rencontre, tenue à Genève le 30 juin dernier, n'a en effet pas porté sur un tel avant-projet.*

La démarche participative initiée pour l'élaboration du "Projet d'Agglomération 1" a été appréciée, non seulement par nos associations, mais également par les autorités fédérales. De notre point de vue, celle-ci doit être reprise pour l'élaboration du "Projet d'Agglomération 2". **A notre avis le PA2 ne répond plus aux éléments de base édictés par la Confédération, en particulier sur la concertation.**

Face à l'altération de certaines conditions de vie dans la région, la population et le monde associatif – à savoir la société civile demande aujourd'hui non seulement à exprimer ses préoccupations et à être entendue par les responsables politiques du projet mais encore à devenir un acteur impliqué dans sa réalisation. Il s'agit de passer de la simple information à une véritable participation citoyenne, ce qui ne pourra que consolider la construction harmonieuse de l'agglomération.

Par la présente, nous vous demandons

- de mettre en oeuvre un processus de concertation avant d'avoir "bouclé" ledit projet.
- de mettre sur pied le "Forum d'agglomération" prévu dans la charte de 2007. Voir le cahier annexe No2, partie intégrante de ladite charte.

Extrait du cahier annexe No 2 de la charte de décembre 2007 "Organisation de la démarche participative du projet d'agglomération FVG"

page 31

(...)  
"A l'échelle de l'agglomération toujours, il est proposé de mettre en place un forum d'agglomération, sorte de conseil du développement durable, composé d'un nombre restreint de représentants de la société civile organisée, assurant une équité de représentation des territoires franco-valdo-genevois et des trois « piliers » du développement durable (économie, environnement et social).

Ce forum assurera un suivi régulier de l'avancée des travaux à l'échelle de l'agglomération. Se réunissant aux moments clés du Projet, il permettra au Comité de pilotage d'orienter la conduite du Projet de manière consolidée. Ce forum fonctionnera selon un double système de saisine et d'auto-saisine. Le cahier des charges du forum d'agglomération doit être précisé, de même que les modalités de désignation et les conditions de représentativité de ses membres. Un règlement intérieur et une charte de bonne pratique seront mis en place.  
(...)"

Rappelons que côté français, les Autorités n'ont pas le choix, elles **doivent** appliquer la charte de l'environnement. Ce n'est pas une option à bien plaisir des autorités, c'est une obligation !

En effet, le Conseil constitutionnel a précisé, dans une décision rendue le 14 octobre 2011, qu'une simple information du public ne pouvait pas équivaloir à une participation de ce même public à l'élaboration des décisions ayant un impact sur l'environnement.

Il s'agit de la première décision remarquable du Conseil constitutionnel relative à la Charte de l'environnement. Cette décision devrait mettre fin à la pseudo-concertation qui accompagne un grand nombre de décisions publiques.

Le Conseil constitutionnel apporte une forte contribution au renforcement de la **démocratie participative**. Cette décision devra être appliquée à tous les champs de la concertation publique. La Charte de l'environnement trouve enfin pleinement sa place en tant qu'outil de préservation de l'environnement et de la santé publique. » [Voir le site de la CEST](#)

**Nouveau**

**- Créer le "Forum d'agglomération" dans les meilleurs délais**

## 3.2. L'emploi

### 3.2.1. La connaissance de la réalité est encore insatisfaisante

La statistique de l'emploi en Suisse/Genève couvre tous les secteurs d'activité, le secteur public comme le privé. En France, l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques – INSEE est le principal organe officiel de référence pour la statistique globale de l'emploi. Mais les séries qu'il publie le sont avec un retard relativement important, notamment quand il s'agit de chiffres plus localisés, par départements par exemple.

Des chiffres sont publiés par d'autres administrations, par exemple par "Pôle emploi", mais leurs données ne portent pas sur l'ensemble des emplois, notamment ceux du secteur public. Ainsi pour la France, les chiffres les plus récents connus, sont surtout le reflet d'une tendance, ce qui n'est pas négligeable, mais reste insatisfaisant.

En 2010, l'INSEE a procédé à un remodelage\* des "Zones d'emploi" de France. Une zone d'emploi (ZE) est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les entreprises peuvent trouver l'essentiel de leur main d'œuvre. Dans la Région Rhône-Alpes, les 27 anciennes ZE ont été remplacées par 24 nouvelles et cela pour mieux coller à la réalité. Celle du "Genevois Français" comprend

maintenant 173 communes de l'Ain et de la Haute-Savoie contre 140 auparavant. Il y a quatre autres ZE en Haute-Savoie : Annecy, Chablais, Mont-Blanc et Vallée de l'Arve. Dans l'Ain, la ZE d'Oyonnax est limitrophe à celle du Genevois Français.

Cependant, au niveau de l'agglomération franco-valdo-genevoise, les comparaisons et les analyses de l'évolution de l'emploi dans les différents territoires de l'agglomération sont difficiles. Une bonne connaissance de la réalité serait nécessaire à toute politique dans ce domaine, surtout quand il s'agit de corriger les déséquilibres constatés au sein de l'agglomération. L'existence de ces ZE devrait être une opportunité de disposer d'une statistique de l'emploi côté français semblable à celle de Genève.

### Liens :

\*voir "La Lettre" No 152 – octobre 2011 : [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/rhone-alpes/themes/syntheses/lettre\\_analyses/01152/01152\\_zonage\\_ZE\\_.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/rhone-alpes/themes/syntheses/lettre_analyses/01152/01152_zonage_ZE_.pdf)

- La "Synthèse 2011 de l'OST : [http://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/publications/syntheses/Synthese\\_2011.pdf](http://www.statregio-francosuisse.net/telechargements/publications/syntheses/Synthese_2011.pdf)

### Nouveau

**Améliorer la statistique de l'emploi pour la partie française de l'agglomération, notamment son actualisation, afin de la rendre compatible avec la statistique suisse.**

### 3.2.2. Politique de l'emploi

Le Projet d'Agglo veut essentiellement répondre à l'évolution prévisible de l'emploi et du nombre d'habitants dans la région. Il veut aussi apporter un rectificatif au déséquilibre de leur localisation. En plus des aspects quantitatifs et spatiaux, les organisations de la société civile sont sensibles à l'aspect qualitatif de l'emploi (voir le "questionnement ci-dessus). Leur interrogation peut se traduire par une question : Comment permettre à chacun d'accéder à un emploi de qualité utile à tous et qui ne soit prédateur, ni pour d'autres hommes, ni pour la planète ?

Les entités membres de la CEST, en particulier les organisations syndicales ont exprimé leur point de vue à diverses occasions. Par exemple, en février 2011, la Communauté Genevoise d'Action Syndicale - CGAS a adopté un texte sur les principes et orientations dans le domaine des marchés publics. Un mois plus tard, le 24 mars 2011, dans "Manifeste pour une autre politique cantonale en matière de chômage", la Communauté demande la mise en œuvre d'une politique volontariste de création d'emplois qui soit *"une véritable offensive de diversification des débouchés professionnels. Il faut créer des emplois qui correspondent aux profils des chômeurs-euses de longue durée..."*, *"... développer une politique de réindustrialisation durable, de soutien aux industries locales socialement utiles..."*, *"la création d'emplois ne peut pas faire l'impasse sur l'important déséquilibre qui existe actuellement à Genève entre emplois, logements et moyens de transport..."* et aussi *"appliquer le principe d'un nouvel emploi = un nouveau logement..."*

Pour répondre à ce défi nos organisations sont d'avis de susciter des études prospectives dans le genre de celle réalisée par Pôle emploi Rhône-Alpes sur les emplois liés à la croissance verte.\* Une autre proposition serait de donner une **orientation plus endogène** au développement économique grâce à une meilleure collaboration entre grandes écoles, universités, centres de recherche nationaux ou internationaux (CERN) et entreprises et à un soutien aux créateurs de nouvelles activités.

### Liens :

\* "La croissance verte – Région Rhône-Alpes. Évolution à fin décembre 2010 – Version au 11/03/2011 / [http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo\\_pdf/croissance\\_verte\\_1012.pdf](http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo_pdf/croissance_verte_1012.pdf)

- [Manifeste CGAS sur le chômage](#) :

- [Document CGAS sur les "Marchés publics à Genève"](#) :

### Propositions déjà formulées :

- Promouvoir des 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.
- Mise en chantier rapide d'une politique transfrontalière pour l'emploi et la lutte contre le chômage, la précarité et l'exclusion.
- Établir une statistique des brevets déposés dans les différentes parties de la région
- Accorder une distinction (par le CRFG) à une invention capable de réduire l'empreinte écologique et favoriser son développement dans l'agglo quand elle entraîne une création d'emplois

**Nouveau**

- **Créer un Groupe de Travail "Emploi" au sein de la Commission "Economie, emploi et formation professionnelle" du CRFG chargé de mettre en oeuvre une politique transfrontalière de l'emploi, notamment pour les aspects qualitatifs et prospectifs. Il devrait être composé de représentants des partenaires sociaux et des spécialistes de l'emploi des milieux académiques.**
- **Inventaire quantitatif et qualitatif du profil professionnel des métiers liés au développement durable (cleantech, etc)**
- **Ouverture de nouveaux emplois pour les collectivités publiques pour répondre aux besoins résultants de la croissance démographiques**

**3.3. Economie sociale et solidaire**

Des contacts et des rencontres ont eu lieu entre les acteurs de l'économie sociale et solidaire de la région franco-valdo-genevoise. Ce travail doit être soutenu et mieux connu. Il est utile de rappeler ici que l'ESS est une autre forme de produire des biens et des services. Elle n'est pas à confondre avec un service social

**Proposition déjà formulée :**

- *Étudier et développer les potentialités de l'économie sociale et solidaire*

**Nouveau**

- **Créer un Groupe de Travail "Economie Sociale et Solidaire" au sein de la Commission "Economie, emploi et formation professionnelle" du CRFG.**

**3.4. Chômage****3.4.1. Genève "exporte" une partie de son chômage.**

Le bassin d'emploi de Genève est transfrontalier. Le canton l'a voulu ainsi depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Un bassin d'emploi est un espace de recrutement, mais aussi de chômage. Si Genève recrute au-delà de ses frontières, il est moins connu que les travailleurs licenciés dans ce canton, les chômeurs, ne sont pas tous des résidents "intra-muros". L'OCSAT publie régulièrement la statistique des licenciements collectifs (6 personnes et plus). Entre 2005 et 2011, 391 entreprises ont procédé à des licenciements touchant 6'918 personnes, dont 4'096 habitent le canton, soit environ 60% des licenciés. Ainsi, 4 sur 10 des personnes touchées par ces mesures résident à l'extérieur du canton. Le même phénomène "d'exportation" du chômage est observé pour les licenciements individuels.

La dernière évaluation que nous avons réalisée concerne le mois de juin 2011. À la fin de ce mois "Pôle emploi" avait indemnisé 5'634 chômeurs frontaliers, dont 1'211 dans le département de l'Ain et 4'423 en Haute-Savoie. À cette date, l'Ain comptait 18'562 demandeurs d'emploi dans la catégorie A; la part des chômeurs frontaliers représente ainsi 6,5 % du total. En Haute-Savoie, il y avait 26'688 demandeurs d'emploi dans la catégorie A; la part des chômeurs frontaliers représente 16,6% du total. Pôle emploi ne précise pas le dernier canton d'emploi de ces chômeurs. Notons seulement qu'à fin juin, Genève comptait 12'773 "chômeurs inscrits". Notre évaluation n'a rien d'officiel, mais L'Observatoire Statistique Transfrontalier- OST évoque des chiffres de cet ordre de grandeur. (Voir les "Synthèses" annuelles).

C'est avec satisfaction que la CEST a constaté la récente publication, par l'Observatoire Statistique transfrontalier, d'une [statistique des chômeurs frontaliers](#) indemnisés par Pôle emploi.

Ainsi, pour avoir une idée de l'ampleur du chômage du canton de Genève, au nombre des chômeurs qui habitent à Genève, il faut tenir compte de ceux qui résident en dehors du canton. À ce sujet, il serait intéressant de connaître le bilan "chômeurs" entre Genève et le reste de la Suisse.

Cette réalité est généralement peu connue, notamment à Genève. Elle montre que les travailleurs frontaliers sont victimes du chômage tout comme les travailleurs résidents à Genève.

À propos de la politique de l'emploi, nous avons déjà évoqué le "Manifeste syndical pour une autre politique cantonale en matière de chômage". Cette faïtière des organisations syndicales de Genève demande de "développer une politique basée sur la création d'emplois et une vraie protection sociale pour ceux et celles qui risquent d'être exclus durablement du marché du travail".

(Voir lien ci-dessus dans le thème "Emploi")

### 3.4.2. Les offres d'emploi

La statistique des offres d'emploi selon le groupe de professions à Genève n'est plus publiée par l'Office Cantonal de la Statistique depuis la fin 2005. (Tableau OCSTAT T 03.03.1.13). La connaissance des offres d'emploi est essentielle. Non seulement elle facilite les recherches des demandeurs d'emploi, mais elle permet aussi d'analyser les besoins de formation et d'en adapter l'offre. La statistique des offres d'emploi de l'agglomération devrait constituer un outil précieux pour conduire une politique de l'emploi.

A titre d'exemple d'étude sur les besoins de main d'œuvre, on peut citer la publication par Pôle emploi Rhône-Alpes d'une "Enquête – Besoins en main d'œuvre 2011" pour les départements de la Région, en particulier ceux des deux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie. À défaut d'être obligatoire, la transmission systématique, par les employeurs, des offres d'emplois aux services de chômage serait un acte apprécié contribuant au renforcement du partenariat social.

#### Liens :

Documents de Pôle emploi sur les besoins de main d'œuvre :

[http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo\\_pdf/bmo2011\\_74.pdf](http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo_pdf/bmo2011_74.pdf)

[http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo\\_pdf/bmo2011\\_01.pdf](http://www.emploi-rhonealpes.fr/medias/bmo_pdf/bmo2011_01.pdf)

#### Nouveau

- **Encourager l'annonce systématique (obligatoire ?) par les employeurs des offres d'emploi aux services publics chargés du traitement du chômage.**
- **Étude des profils professionnels et anticipation des formations en fonction des besoins actuels.**
- **Permettre aux chômeurs licenciés à Genève de s'inscrire comme demandeurs d'emploi à l'office cantonal genevois.**
- **Créer un office régional de l'emploi pour l'agglomération.**

### 3.5. Précarité

L'annonce a été faite, en 2010 déjà, de la mise en chantier d'une étude de l'INSEE et de l'OCSTAT sur la précarité dans la région. Les difficultés méthodologiques rencontrées devraient avoir comme résultat la publication de deux études séparées, une côté suisse, et l'autre côté français. La publication de ces études serait imminente. La CEST se réjouit de ce premier pas.

D'autres entités ont travaillé sur ce thème.

La mise en place d'une "Politique de la ville" a conduit les municipalités de l'Agglomération d'Annemasse, en septembre 2010 déjà, à procéder à une étude\* des "Indicateurs de contexte pour la politique de la ville" qui pointe les éléments de précarité sur son territoire.

Le "Centre d'Analyse Territoriale des Inégalités à Genève – CATI" a publié\*\*, en novembre 2011, un "Rapport sur les inégalités territoriales dans le canton de Genève". Ce document doit servir de base à la conduite d'une «politique de cohésion sociale en milieu urbain» pour le canton de Genève..

Ces exemples montrent comment la volonté de préserver la cohésion sociale commence à faire son chemin au sein de la classe politique.

Des contacts ont été établis entre les services de la "Politique de la ville" d'Annemasse-agglo et ceux de la "Politique de cohésion sociale en milieu urbain" du canton de Genève. Ces initiatives doivent être développées et trouver leur place au niveau du CRFG et du "Projet d'agglo".

Il est indispensable pour que chacun ait une image vraie de la situation dans l'ensemble du territoire de l'agglomération transfrontalière que ces études soient chaque fois menées globalement et non pas par pays ou canton. La CEST et le CLE souhaitent que de telles études soient renouvelées à intervalle régulier afin de mesurer si la mise en œuvre du Projet d'agglomération a été bénéfique pour la partie de la population la plus défavorisée de cet espace. La réalisation d'un état des lieux est une première étape, mais le plus important reste à entreprendre : la mise en œuvre d'une politique de lutte contre la précarité et l'exclusion qui est une approche systémique ce qui est reconnu généralement (Voir le "Manuel sur la pauvreté en Suisse" édité par Caritas – Suisse en 2007).

(Voir le [dossier de presse](#))

Au début du mois d'octobre 2011, la Communauté Genevoise d'Action Syndicale – CGAS a lancé une initiative populaire cantonale pour le renforcement du contrôle des entreprises pour lutter contre la sous-enchère salariale. En

ce début 2012 la récolte des signatures est en cours. Comme son nom l'indique, l'initiative veut augmenter les contrôles pour faire respecter les conditions salariales notamment. C'est aussi une façon de lutter contre la précarité.

### Liens et références :

\* Annemasse Agglo "Indicateurs de contexte pour la politique de la ville" Septembre 2010 - Association de PROspective en POLITique Sociale - APROPOS - Université Pierre Mendès France - Grenoble

\*\* CATI - Rapport sur les inégalités territoriales dans le canton de Genève :

[http://www.unige.ch/ses/lea/publications/Autrespub/Cohesion\\_sociale\\_CATIGE\\_nov2011.pdf](http://www.unige.ch/ses/lea/publications/Autrespub/Cohesion_sociale_CATIGE_nov2011.pdf)

- L'initiative de la CGAS : <http://www.cgas.ch/SPIP/spip.php?article1910>

### Propositions déjà formulées :

- Réaliser un état des lieux global sur les phénomènes de précarité et d'exclusion.
- Calculer et publier à intervalles réguliers la répartition des revenus dans l'Agglo au moyen de l'indice de Gini.
- Calculer l'indice de développement humain 2 dans les différentes parties de l'Agglo.
- Mise en œuvre d'une politique de lutte contre la précarité et l'exclusion.

### Nouveau

- **Renouveler les études à intervalles réguliers (tous les cinq ans par exemple) pour vérifier les résultats des politiques engagées.**

### 3.6. Formation

À Annemasse, le 22 juin 2011, un colloque\* transfrontalier "Formation tout au long de la vie" a été l'occasion de présenter les résultats d'un travail de deux ans pour élaborer une méthode transfrontalière de "modularisation" de formation professionnelle pour quelques métiers. D'abord dans les domaines de la santé, du social. L'objectif est de pouvoir procéder à une validation d'acquis professionnels permettant de certifier des qualifications correspondant aux exigences légales des niveaux officiellement reconnus, par exemple le Certificat Fédéral (suisse) de Capacité - CFC. Ces niveaux de capacité ont une incidence sur les salaires. Comme souvent quand elle débute, la collaboration transfrontalière est confrontée à deux réalités différentes : la législation, les démarches, les termes sont différents de part et d'autre de la frontière. Pour la CEST et le CLE, ce travail doit servir de modèle pour les autres métiers. Un travail semblable est en cours pour la formation de base : savoir lire, écrire et compter permettant à une personne en défaut de scolarisation d'acquies un niveau permettant de commencer une formation professionnelle. Ces deux démarches sont capitales pour lutter contre la précarité.

En France, l'Accord National Interprofessionnel – ANI, du 9 juillet 1970 a été à l'origine de la loi du 16 juillet 1971 qui a introduit une obligation de dépenses de formation à la charge des entreprises. La loi du 4 mai 2004 instaure un droit à la formation professionnelle tout au long de la vie. En 2007, une partie du système a été étendu à la fonction publique.

Genève a fêté en 2011, les dix ans de l'entrée en application de la loi sur la formation continue des adultes (Loi du 18 mai 2000). À cette occasion, en novembre 2011, la Communauté Genevoise d'Action Syndicale – CGAS a publié un manifeste dans lequel elle demande l'application de huit mesures pour garantir l'accès de toutes et de tous à une formation continue.

La formation continue est donc un moyen reconnu de lutte contre la précarité. Si la CEST et le CLE l'ont déjà relevé, elles réitèrent et précisent leur demande concernant l'agglomération.

### Liens :

Pour en savoir plus sur le travail de modularisation :

\* Lien : <http://www.ftlv-francesuisse.com>

- Le manifeste de la CGAS sur la formation continue :

[http://www.cgas.ch/SPIP/IMG/pdf/2011-11-21cgas\\_manifeste\\_formation\\_continue\\_16a4.pdf](http://www.cgas.ch/SPIP/IMG/pdf/2011-11-21cgas_manifeste_formation_continue_16a4.pdf)

### Propositions déjà formulées :

- Développer les instruments de formation adaptés aux personnes peu ou pas qualifiées et celles en situation de précarité.
- Élaborer une offre de formation continue pour sécuriser les parcours professionnels

### Nouveau

- Étendre la "modularisation" des apprentissages à l'ensemble des professions.
- Rendre opérationnelle la validation des acquis de l'expérience à l'ensemble des professions.
- Aboutissement du processus pour la formation de base : savoir lire, écrire et compter.
- Etude des profils professionnels et anticipation des formations en fonction des besoins actuels.
- Rechercher un accord international pour la reconnaissance – collective - des titres de formation professionnelle de base (type CFC, CAP).

### 3.7. Santé

#### Propositions déjà formulées :

- Passer d'une logique de soins à une logique de prévention et de promotion de la santé.
- Agir sur les déterminants sociaux 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

### 3.8. Culture

#### Propositions déjà formulées :

- Valoriser l'aspect multiculturel de la région, **notamment par le soutien à la création locale**
- 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

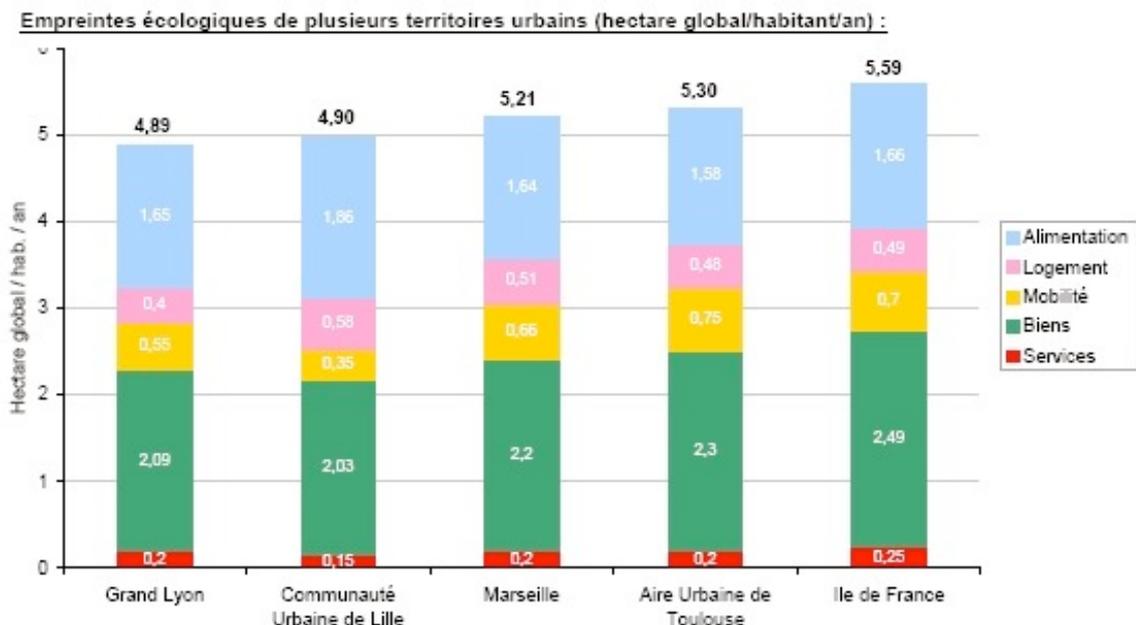
### 3.9. Environnement

#### 3.9.1 Empreinte écologique de l'Agglomération

Dans le domaine de l'environnement, il apparaît que des sujets ont fait l'objet d'études et que des dispositions sont en cours de réalisation. Toutefois, Les études faites jusqu'à présent on consisté à comparer une situation sans Projet d'agglomération, c'est à dire un développement incontrôlé, et les améliorations apportées par le projet. Il ressort du Cahier 5 de la Charte de 2007 que, naturellement, la situation sera meilleure que si on ne fait rien, mais qu'elle se dégradera quand même par rapport à la situation actuelle du fait de son développement. Et cela sur la base d'une croissance de



#### EMPREINTE ECOLOGIQUE (Source : Région Midi-Pyrénées - étude empreinte écologique® 2005)



population de 200 000 habitants à l'horizon 2030 alors que celle maintenant prévue dépasse nettement ce chiffre. Ce sujet est probablement l'un de ceux pour lesquels le bilan du PA1 est indispensable.

Nous avons très vite demandé le calcul de l'empreinte écologique de l'agglomération. *L'empreinte écologique* a l'avantage de résumer en un chiffre le "poids" de l'activité humaine sur l'environnement. Mais c'est un calcul qui semble se heurter à des difficultés méthodologiques quand il s'agit de prendre en compte un espace transfrontalier. Ou bien les indications données seraient de portée limitée. Cependant, en 2009, la Ville de Lancy (Genève) a procédé à un tel calcul en même temps qu'elle établissait son "Bilan carbone". À la lumière de ce qui a été fait dans cette commune, souhaitons qu'une étude de faisabilité soit conduite pour l'agglomération.

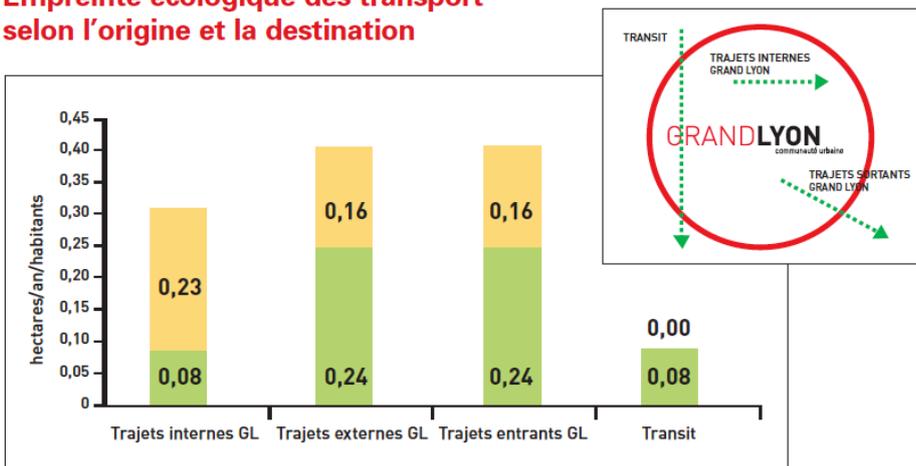
On notera que la démarche est courante dans plusieurs agglomérations françaises (tableau) ci-dessus et l'exemple du Grand Lyon ci-dessous.

**Liens :**

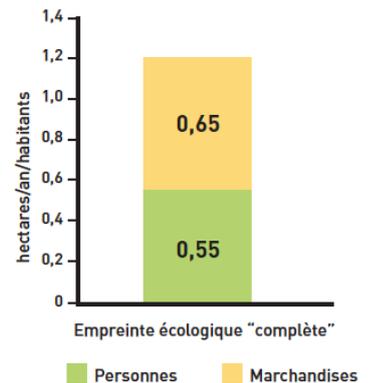
- Définition et présentation de l'empreinte écologique dans [Wikipedia](#)
- Empreinte écologique et bilan carbone de la **Ville de Lancy** : [http://www.lancy.ch/jahia/webdav/site/lancy/shared/import/Agenda%2021/Résumé\\_EmpreinteEcologiqu\\_BilanCarbone\\_2009.pdf](http://www.lancy.ch/jahia/webdav/site/lancy/shared/import/Agenda%2021/Résumé_EmpreinteEcologiqu_BilanCarbone_2009.pdf)
- Démarche dans le [Nord-Pas-de-Calais](#)

**Détail du calcul «transports» pour le Grand Lyon**

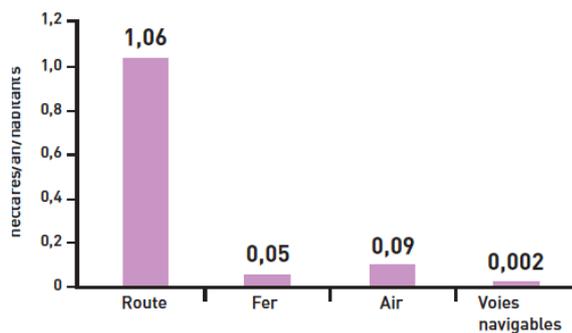
**Empreinte écologique des transport selon l'origine et la destination**



**Détail de l'empreinte selon usage**



**Empreinte écologique des transport selon les modes**



- Propositions de [réduction de l'empreinte écologique](#) dans la région Nord Pas-de-Calais
- Calcul de l'empreinte écologique pour le [Grand Lyon](#) (à télécharger)

**Nouveau**

Étudier la faisabilité puis l'introduction d'un calcul de l'empreinte écologique au niveau de l'agglomération.

### 3.9.2. Remblais de chantier

Une mauvaise gestion des déblais de chantier cause de graves dommages à l'environnement.

Des avancées ont été faites ces dernières années que nous saluons. Elles amènent à un meilleur contrôle aux passages en frontière et une diminution des quantités exportées du côté de Genève.

Toutefois, et avant même le début du chantier du CEVA, de graves tensions persistent.

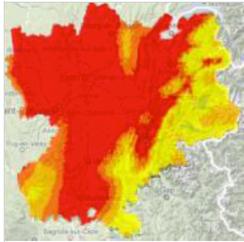
Les sites de réception des déblais en Haute-Savoie ne sont pas suffisants. Une bonne partie de ceux-ci sont occupés par les déblais suisses et une partie des déblais français manque de place. De plus la loi française sur les ISDI peut être contournée avec la possibilité offerte par un « aménagement » accordé par la simple autorité communale sans étude d'impact approfondie.

#### Nouveau

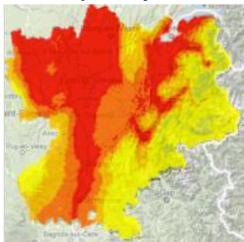
**Dans le cadre du PA2, le CLE et la CEST demandent d'harmoniser la législation et les méthodes des deux côtés de la frontière.**

→ Evolution qualité air  
en Rhône-Alpes

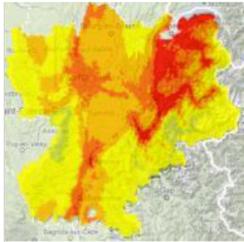
Etat hier



Prévision pour aujourd'hui



Prévision pour demain



Bonne Moyenne Mauvaise

### 3.9.3 Pollution de l'air

La pollution de l'air et les nuisances sonores dans l'agglomération sont un scandale sanitaire qui paraît laisser les décideurs indifférents. Pourtant les normes de pollution de l'air sont dépassées régulièrement par les particules fines et ce dans toute l'Agglo. La Région Rhône-Alpes est, malheureusement, l'une des régions les plus polluées de France avec un record de pollution de son air automnal aux particules fines, avec 23 jours de dépassements consécutifs des seuils, entre le 10 novembre et le 2 décembre. Sur les 11 premiers mois de l'année, la station de Passy a déjà enregistré 62 jours de dépassements, au lieu des 35 jours autorisés par la loi. Un record pour cette station.

**Miraculeusement – on le sait depuis Tchernobyl – la pollution s'arrête à la douane !**

A Genève, le Service de protection de l'air minimise en effet le danger de la pollution de l'air et refuse d'informer la population sous prétexte que le dépassement doit avoir lieu dans deux cantons simultanément et 3 stations.

Les principaux polluants dont les normes sont régulièrement dépassées sont

1. L'ozone (en été)
2. Le NOx (oxyde d'azote)
3. Les particules fines PM10 et PM2.5

Les conséquences sont pourtant connues : en France **40'000 décès annuels** (en Suisse, environ 4000) dont 30'000 sont directement occasionnés par la pollution de l'air occasionné la circulation routière, ce qui représente environ **400 décès pour l'Agglomération FVG !**

L'étude européenne Aphekom a démontré qu'une personne vulnérable habitant près d'un axe de circulation aurait 15 à 30% de risques sanitaires supplémentaires : asthmes pour les enfants et pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes de 65 ans et plus.

Rappelons que La [directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant](#) impose aux États membres de limiter l'exposition de la population aux microparticules PM10. La législation fixe des valeurs limites d'exposition concernant la concentration annuelle (40 µg/m³). Par ailleurs, elle fixe une concentration journalière (50 µg/m³) qui ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an. **A cet égard la France vient, à fin novembre 2011, d'être poursuivie par Commission européenne devant la Cours de justice**

**européenne (CJ-UE) pour non respect des normes européennes de qualité de l'air.**

Citons Martial Saddier, député UMP de Haute-Savoie et président du Conseil national de l'air : *"la pollution aux particules constitue un vrai souci de santé publique"*, estime l'élu qui rappelle que *"les constats médicaux et scientifiques sont sans appel. La prise de conscience des autorités publiques et la mise en œuvre de mesures de lutte contre la pollution atmosphérique est comparable à celle intervenue il y a quinze ans face aux menaces de sanctions européennes pour la mauvaise qualité de l'eau"*.

Dans l'image ci-dessus, la pollution en Rhône-Alpes le 7 mars 2011: niveau d'alerte !

La situation est complexe, différence de normes entre les pays, de manière de communiquer. Les plans sont nombreux (Genève, Vaud, France, Agglo : Plan de Protection de l'Atmosphère, Plan Climat, Plan d'assainissement de l'air OPair, Conception énergétique, etc...

Les coupables sont connus. Côté français, le diesel. Pour mémoire 75% du parc automobile français est constitué de véhicules diesel. En Suisse, l'Aéroport et la circulation au centre-ville de Genève.

### Nouveau

#### Vu le danger sanitaire évident

#### Le CLE et la CEST demandent

- que l'Agglomération mette en place un Plan de protection de l'Atmosphère (PPA).
- que le Canton de Genève adapte son plan de mesures OPair aux normes européennes et concrétise rapidement un plan d'actions à l'échelle de l'Agglo
- qu'une collaboration transfrontalière soit mise en place en matière de lutte contre les particules fines (PM10 et PM2.5). Elle existe partiellement pour l'ozone.
- qu'une politique réelle d'information soit mise en place au niveau de l'Agglomération

#### Définition d'un PPA

Ce plan a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. Le décret en Conseil d'Etat (français) du 25 mai 2000 en a précisé le contenu. Il s'applique aux agglomérations de plus de 250.000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées. Il vise à ramener dans la zone les concentrations en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Pour ce faire des prescriptions particulières applicables aux différentes sources d'émission (chaudières, usines, trafic routier, combustion du bois, ...) sont prises par arrêté préfectoral. Chaque plan doit faire l'objet d'une enquête publique.

#### Définition particules fines PM10 et PM5:

*Les particules PM10, d'une taille égale ou inférieure à 10 micromètres, peuvent pénétrer dans les poumons, entrer dans la circulation sanguine et provoquer des cardiopathies, des cancers du poumon, des cas d'asthme et des infections des voies respiratoires inférieures"*

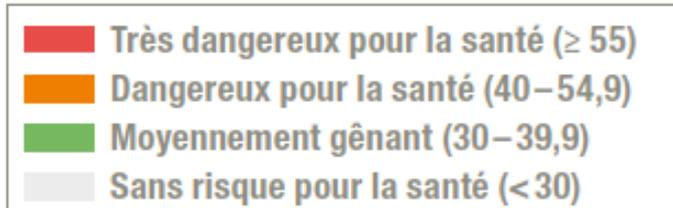
Source OMS

### 3.9.3. Le bruit

Les normes de bruit sont dépassées dans l'Agglomération des deux côtés de la frontière, en cause les infrastructures de transports.

A Genève, 40% des habitants sont touchés, en Ville de Genève ce sont 200 km de rues qui doivent être assainies. En extrapolant les chiffres de 1'300'000 personnes victimes du bruit en Suisse à l'Agglomération on arrive à 200'000 personnes exposées à un *niveau bruit nuisible voire très dangereux pour la santé* (150'000 la nuit). Il y a peu ou pas de zones qui soient épargnées par le bruit.

Voir la **carte isophone** ci-dessous de l'OFEV (Office fédéral de l'environnement 2012)



### Bases légales:

En Suisse, l'ordonnance fédérale sur le bruit : OPBruit

En France : La directive européenne 2002/49 a instauré l'obligation, pour les autorités compétentes désignées par les États membres, d'élaborer des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Elle a été transposée en droit français par les articles L. 572-1 et suivants, et R. 572-11 et suivants du Code de l'environnement.

Les mesures sont connues, mais généralement repoussées pour des questions politiques,

- 1 diminuer le nombre de véhicules sur les routes, en favorisant l'écomobilité, la mobilité douce et les transports publics;
- 2 réduire la vitesse des véhicules, par exemple en créant des zones 30 km/h;
- 3 supprimer le trafic de transit à l'intérieur des quartiers;
- 4 mettre en place des revêtements qui absorbent mieux le bruit;
- 5 diminuer la largeur des chaussées, pour modérer la circulation.
- 6 La ville de Zurich, propose d'introduire le 30 km/h généralisé la nuit, y compris sur les axes principaux

### Propositions déjà formulées :

- Faire de l'agglomération un modèle en matière de développement durable
- Tendre vers l'objectif de la «société à 2000 watts»
- Calculer à intervalles réguliers l'empreinte écologique de l'agglomération et sensibiliser les acteurs par une formation adéquate.
- Créer un réseau de corridors bio-écologiques multifonctionnels.
- Promouvoir la gestion durable des matériaux de construction et des déblais
- Fixer des objectifs chiffrés de développement durable et évaluer l'impact CO<sub>2</sub> de toutes les infrastructures et les actions envisagées.
- Développer le dispositif territorial en matière de recherche et de formation dans le domaine du développement durable
- Appliquer le Standard Minergie (simple) pour toutes les rénovations
- Appliquer le Standard "Minergie P" pour les nouvelles constructions
- Prendre en compte le standard "Minergie Eco" pour les nouvelles constructions
- Disposer de données plus précises des émissions de CO<sub>2</sub> et GEF dans l'agglomération
- Définir une politique systémique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>
- Calculer régulièrement l'empreinte écologique
- Mise en œuvre d'un Plan Climat transfrontalier

Vu l'urgence sanitaire :

**Nouveau**

le CLE et la CEST demandent dans un premier temps

1. côté suisse, que les Autorités respectent la date limite d'assainissement du 31 mars 2018
  2. côté français, que les Autorités respectent les directives européennes (en octobre 2011, la Commission européenne a lancé un ultimatum à la France pour non mise en œuvre de la directive)
  3. que la partie française de l'Agglomération soit considérée comme une agglomération de plus de 250'000 habitants et non une succession de villages et de bourgs..., 250'000 habitants est la taille critique européenne pour que des mesures soient prises
- dans un deuxième temps
4. mette en place une politique coordonnée de réduction du bruit (limitation de vitesse, du nombre de véhicules, de réhabilitation des rues et routes)
  5. d'étudier la mise en place du 30 km/h généralisé la nuit sur le modèle développé à Zurich

### 3.9.4 Nature

**Nouveau**

Le CLE et la CEST demandent

- de développer la **nature en ville** au niveau de l'agglomération par la plantation d'espèces végétales indigènes dans les aménagements extérieurs et les surfaces résiduelles; encourager une gestion différenciée des espaces verts publics et privés.
- de récupérer et valoriser les **eaux de pluie** (ou météoritiques) provenant de surfaces imperméabilisées par des constructions
- la renaturation des cours d'eau situés en terres vaudoises et celles qui ne figurent pas encore dans le **Contrat Rivières genevois**.

### 3.9.5. Espaces naturels et transports

Selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE) un autre type de pollution liée aux transports est la **fragmentation des espaces naturels**. Et près de 30 % du territoire de l'UE est relativement, très ou très fortement fragmenté, notamment par les routes et les voies de chemin de fer, limitant ainsi les déplacements et la reproduction de nombreuses espèces. Il est à craindre que les chiffres pour l'Agglomération soit encore plus élevés

### 3.9.6. Gaz de schiste

La problématique du gaz de schiste commence à être bien connue.

**Rappel :**

Voici ce que dit le Ministère français du développement durable:

**Quels sont les risques pour l’environnement de l’exploitation des gaz de schiste ?**

*L’exploitation des gaz de schiste a deux conséquences potentiellement majeures pour l’environnement:*

- La première est **mondiale**, la consommation de gaz participant à l’effet de serre et donc aux changements climatiques. L’effet varie suivant l’énergie à laquelle elle se substitue.
- La seconde **conséquence est locale** avec notamment des risques de pollution des nappes souterraines par manque d’étanchéité des forages (le risque étant aggravé pour le gaz qui est par nature éruptif par rapport aux huiles plus denses) et de pollution des sols (en cas de fuite des canalisations). La consommation d’eau est élevée (15 000 à 20 000 m<sup>3</sup> par puits). L’implantation des machines à forer et des installations connexes peut émettre du bruit et avoir un impact important sur les paysages.

**Les trois projets touchant l’Agglo**

Demande de permis Lyon Anncy	Demande de permis de Gex Sud	Le permis de recherche exclusif de Gex
 <p>Source : Bureau Exploration-Production des Hydrocarbures (BEPH) Bulletin d'information N°47 (Janvier 2011)</p>		
<p><a href="#">Dossier de demande de “permis de Lyon Anncy” (Janvier 2009)</a>  <a href="#">Rapport complémentaire “permis de Lyon Anncy”</a></p>	<p><a href="#">Dossier de demande de “permis Gex Sud” (Avril 2010)</a>  <a href="#">Rapport complémentaire “permis de Gex Sud”</a></p>	<p><a href="#">Rapport ECorp. Nautical. Eagle dans le cadre de la loi du 13 Juillet 2011</a>  <a href="#">Dossier de demande de “permis Gex” (Juin 2007)</a>  <a href="#">Rapport complémentaire “permis de Gex”</a>  <a href="#">Publication au journal officiel</a></p>

Le CLE et la CEST soutiennent les démarches des opposants à la poursuite des recherches sur le gaz de schiste.

Lien et source : [Stop gaz de schiste](#)

**Nouveau**

**Le CLE et la CEST demandent que les Autorités constituées de l’Agglo s’opposent catégoriquement aux projets en cours et interviennent auprès des autorités concernées**

### 3.10. Agriculture

La place de l'agriculture dans l'agglomération a fait l'objet d'un diagnostic. Une étude commandée à l'Institut des Sciences de l'environnement a mis en évidence l'état d'autosuffisance alimentaire de l'Agglomération : 48% en termes quantitatifs et 31% en termes caloriques. Pour le seul Canton de Genève les taux sont respectivement de 20 et 15%. Les discussions qui ont eu lieu à propos du déclassement de la zone agricole dite des Cherpines et des Charrotons a montré la sensibilité de la population à l'endroit de la souveraineté alimentaire.

Dans la position adoptée à l'égard du Plan directeur cantonal (genevois), nous avons souligné la nécessité de prendre des mesures d'économie dans l'usage des terres agricoles

#### 3.10.1. L'étalement urbain sur les zones agricoles

Le schéma d'agglomération 2007, dans sa publication «Genève Agglo 2030 un projet pour dépasser les frontières » signale, qu'à l'horizon 2030, le développement compact des nouvelles zones urbanisées permettra de limiter la consommation de terres agricoles à 2'500 hectares, contre plus de 5'000, si la tendance à l'étalement avait dû se poursuivre.

Ces chiffres étonnants sont confirmés par le volet « plan paysage » que nous considérons comme une des études les plus sérieuses et fiables du projet d'agglomération.

Contat de départ : le SA2, horizon 2030, serait basé sur le concept de l'urbanisation compacte, toutefois si pour les potentiels presque équivalents (100'000 nouveaux habitants à Genève, 80'000 dans le territoire français et 20'000 dans le district de Nyon), correspond une utilisation du sol agricole de 500-600 hectares pour Genève et 1'900-2'000 hectares pour la partie française et vaudoise ?

Nous questionnons le principe de l'urbanisation dense et compacte sur la partie non genevoise de l'agglomération. Le projet utilise-t-il vraiment un minimum de terrain agricole, dans l'esprit « d'une agglomération verte, préservant ses paysages et son agriculture dynamique » ?

Ainsi, vu l'importance de la zone agricole comme valeur paysagère et espace de détente, mais surtout comme lieu de production alimentaire, il est indispensable que la quantification des surfaces qui seront soustraites à l'agriculture soit plus finement détaillée dans le SA2 (du moins comme l'indique le CRFG dans un document de février 2007 : « *L'agriculture dans l'aménagement du territoire F-V-G* », en distinguant a) SAU totale ; b) surfaces des grandes cultures ; c) surfaces des prairies ; d) surfaces viticoles ; e) surfaces de maraîchage et horticulture et f) surfaces d'arboriculture.

#### Liens :

- Métabolisme agricole de l'agglomération franco-valdo-genevoise [http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/Plaque\\_METABOLISME.pdf?ComponentId=kmelia187&SourceFile=1286871454564.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/](http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/Plaque_METABOLISME.pdf?ComponentId=kmelia187&SourceFile=1286871454564.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/)

#### Propositions déjà formulées :

- Favoriser l'agriculture de proximité (étendre le label Genève Région Terre Avenir)
- Intégrer les dimensions de la souveraineté et de la sécurité alimentaire
- Maintien d'une surface agricole utile pour répondre aux besoins essentiels de la population
- Promouvoir l'agriculture biologique et l'agriculture de proximité

Le CLE et la CEST demandent

#### Nouveau

- **Créer un Groupe de travail "Agriculture" au sein de la Commission "Environnement" du CRFG**
- **de ne pas procéder à des déclassements de nouvelles zones agricoles sans avoir résolu préalablement les questions liées à sa mise en œuvre, nombre de projets ont démarré mais restent à l'état de projets. Ceci serait une fuite en avant, lourde de conséquences dans les années à venir.**

- **d'actualiser les chiffres du CRFG sur l'usage des terres agricoles et de les détailler selon les cartes des 7 projets de PACA : 1) Ge-Rolle, 2) Ge-St Genis-Gex, 3) Bellegarde, 4) Ge-Bernex-St Julien, 5) Ge-Annemasse-Salève, 6) Vallée de l'Arve-Porte des Alpes, 7) Chablais.**

**Seule la connaissance de ces données permettra, entre autres, d'évaluer concrètement la maîtrise de l'étalement urbain sur les zones agricoles.**

- **de promouvoir la mise en réseau des surfaces de compensations écologiques au sens de l'[Ordonnance sur la qualité écologique \(réseaux OQE\)](#),**
- **d'encourager la remise à ciel ouvert des cours d'eau mis sous tuyaux.**

## 4. Urbanisation / Logement

À l'occasion de la votation (à Genève) du 15 mai 2011 sur le déclassement de la zone des Cherpines et Charrotons, la CEST a publié un document\* faisant le point sur la problématique du logement dans la région. A cette occasion, nous avons appris que dans la Communauté de Communes du Genevois une bonne moitié des habitants du parc locatif privé a un niveau de ressources leur permettant d'être éligibles pour occuper un logement social. Dans l'agglomération d'Annemasse\*\*, 70% des ménages sont éligibles à un logement social s'ils en faisaient la demande, dont 56% ont des ressources inférieures au plafond "Prêt Locatif à Usage Social – PLUS" et 31% ont des ressources inférieures au "Prêt Locatif Aidé d'Intégration – PLAI".

Ainsi, on peut observer qu'une grande partie des ménages qui seraient éligibles pour occuper des logements dans les catégories "Prêt Locatif Social – PLS" et PLUS habitent dans des logements achetés ou loués dans le marché libre. Il y a lieu alors, pour les collectivités, de se focaliser sur les deux populations aux revenus les plus faibles.

Compte tenu de ces besoins, des Communautés de communes les plus concernées se sont dotées de PLH (Programme Local de l'Habitat) qui les amène renforcer les exigences de la loi "Solidarité et au Renouveau Urbain – SRU", qui oblige à avoir de 20% de logements aidés dans les communes de 3500 habitants et plus.

À Genève, l'insuffisance de logements aidés est bien connue. La loi vise à constituer un parc de logements sociaux à hauteur de 20% du parc locatif.

Cette part de logements aidés est un plancher. Pour vraiment répondre aux besoins, et empêcher que le coût du logement soit davantage un facteur de paupérisation, il serait nécessaire de fixer le taux de logements aidés en fonction du nombre de ménages dont le niveau de ressources leur permettant d'y accéder.

Par ailleurs, il est essentiel que Genève soit amené à réaliser les 50% des nouveaux logements nécessaires à l'agglomération, sans quoi la solution des problèmes de transport restera un vœu pieux, l'empreinte écologique globale de l'agglomération continuera de croître, l'anarchie de la construction perdurera sur la partie française, et tous les déséquilibres ne feront qu'empirer.

Enfin, nous regrettons vivement la rareté des réunions du Groupe de travail "logement" et de la Commission "Logement" du CRFG alors que le sujet à traiter est capital pour cette agglomération.

### Liens :

\* Référendum Cherpines :

<http://www.coordination-transfrontaliere.org/logement/urbanisation-logement/référendu-cherpines/>

\*\*Annemasse Agglo :

[http://www.annemasse-agglo.fr/fileadmin/user\\_upload/Pdf/habitat/Diagnostic\\_PLH\\_bd.pdf](http://www.annemasse-agglo.fr/fileadmin/user_upload/Pdf/habitat/Diagnostic_PLH_bd.pdf)

### 4.1. Urbanisation/Mobilité/Paysage

Depuis les prémisses du projet en 2007, les objectifs du nouveau volet spatial d'agglo se basent sur les principes d'une urbanisation dense et compacte, multipolaire et verte.

En constatant que le SA2 prévoit logiquement la synthèse des volets : urbanisation, mobilité et paysage, force est de constater que ces trois thématiques n'ont pas été étudiées avec le même degré de développement sur l'ensemble de l'agglomération. A notre avis, seule l'homogénéité d'approfondissement des différents volets permettrait une véritable synthèse des options retenues quant à l'urbanisation et l'armature générale liée à la mobilité, qui l'accompagne.

Ainsi, nous avons des doutes que les principes TP et TIM, présentés dans le document du 2 décembre 2011, sont le support cohérent pour un projet d'agglo compact et multipolaire et évolutif dans le temps. Sommes-nous sûr que cet

important processus de transformation territorial a pu être suffisamment approfondi, pour intégrer les indispensables modifications temporelles dans les quartiers, villages, cités et parties existants de l'agglomération, avec les propositions d'urbanisation future ?

Nous estimons ainsi que différents principes liés à la spatialisation et aux réseaux, énoncés dans le concept et dans le programme du SA2, devraient faire l'objet d'approfondissement et être soumis à un monitoring afin de devenir crédibles.

#### 4.2. « Modèle bernois » ou densifier les noeuds de transports publics

La notion du Projet d'Agglomération de densifier les axes de transports doit être modulée. La densification en priorité des noeuds de transports doit être introduite. Il est en effet capital que l'habitant, le visiteur ou le travailleur aient plus qu'une possibilité de se déplacer en transports publics. C'est d'autant plus important avec le réseau TC présenté en octobre 2011 qui comprend une ceinture tram.

#### 4.3. Urbanisation des tangentielles des TC

Cette notion, liée à la mise en place d'un axe de transports publics lourds manque gravement au projet. Le réseau 2020 et après présenté par le Conseil d'État genevois permettra de combler cette grosse lacune (voir point 4.2).

**Un problème de fond se pose: tant le Projet d'Agglomération que le PDCan Genève ont été élaborés sur la base d'un réseau de transports basé sur la situation 2011 - 2017 (sic). Le réseau 2020 et après présenté en octobre 2011 ouvre des perspectives complètement différentes du point de vue de l'urbanisation.**

#### Demands déjà formulées :

- 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.
- 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
- Spatialiser le développement de l'habitat transfrontalier
- Intégrer dans les nouveaux quartiers des équipements économiques et sociaux
- Restituer à la nature des surfaces au moins équivalentes aux surfaces des zones déclassées.
- 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 (modifié par une nouvelle proposition)
- 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.
- Mettre en place un observatoire du droit au logement
- Publier chaque année l'état d'avancement des objectifs du Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier - PDHT
- S'assurer de la bonne coordination entre les PACA et le PDHT
- Mise en œuvre du PDHT dans les différents territoires et en assurer le suivi, notamment en ce qui concerne l'accès au logement pour les plus défavorisés.

#### Nouveau

- Dans chaque partie du territoire, adapter le volume de l'offre de logements aidés en fonction du nombre de ménages dont le niveau de revenu leur donne le droit d'y accéder.
- Appliquer la loi SRU à toutes les Communautés de communes et non plus aux seules communes de plus de 3'500 habitants.
- Appliquer le principe "un emploi un logement".
- Réunions plus fréquentes des instances du CRFG en charge de la politique du logement dans l'agglomération.
- Contrôle des terrains à bâtir par les collectivités publiques

- Appliquer le "Plan Directeur cantonal" progressivement en fonction des besoins et des réalisations dans les zones déclassées.
- Réserves foncières, maîtrise du sol par les pouvoirs publics
- En analogie avec le « *modèle bernois* » prévoir l'urbanisation et la densification principalement aux noeuds de transports publics de haute capacité (gare, croisements de deux trams, d'un tram avec un train ou d'un tram avec plusieurs bus).  
On y développera prioritairement les structures qui drainent beaucoup de visiteurs
- Urbaniser les tangentielles de transports publics reliant les PACA / centres régionaux entre eux
- l'ensemble du projet d'agglomération, dans sa dimension « urbanisme/mobilité/paysage » devra être discuté par l'ensemble des acteurs concertés au sein du Forum d'agglomération (voir 3.1.2), où les propositions émanant de la société civile seront discutées et évaluées.

## 5. La mobilité

### 5.0. Création d'un "Fonds transfrontalier d'équipements"

Depuis quelques mois, une discussion est engagée en vue de la création d'un "Fonds transfrontalier d'équipements". La CEST et le CLE sont favorables à la constitution de ce fonds à la condition qu'il soit consacré aux infrastructures de transports publics et à la mobilité douce.

#### Charges d'exploitation

Un système de mutualisation – de péréquation – des frais d'exploitation devra être trouvé entre les différents territoires, par exemple dans la future « communauté de transports régionale ». Voir 5.8 ci-après

### 5.1. Mobilité douce (MD) et écomobilité

**5.1.1.** Rappelons que la mobilité douce comprend la marche, le cyclisme, la randonnée pédestre et la pratique des nouvelles formes de mobilité (NFM) tels la trottinette, la planche ou le patin à roulettes.

La distinction ne paraît pas faite dans le PA2 entre les déplacements à pied et à vélo quotidiens et la randonnée pédestre et cycliste.

Si la partie vélo de la MD paraît relativement prise en compte, les déplacements piétons quotidiens paraissent oubliés<sup>5</sup>.

Il manque l'idée de coordonner les plans piétons de responsabilité communales.

Les mesures en faveur de la mobilité douce ne doivent pas être que constructives.

#### Suggestions :

Donner un mandat spécifique, l'ingénieur de transports qui s'occupe du volet ferroviaire n'est pas le mieux placé pour faire des propositions. L'échelle est différente

#### Propositions déjà formulées

- *Promouvoir la mobilité douce à travers la réalisation d'infrastructures appropriées*
- *Etablir un plan directeur de la mobilité douce pour l'agglomération*
- *Réaliser le [plan piéton de la ville de Genève](#)<sup>1</sup>*
- *Adopter une politique volontariste de sécurité routière, en collaboration avec les milieux de la santé*
- *Liaison piétonne (tunnel) entre la gare de Champel ([CEVA](#)) et l'Hôpital*

#### Aménagements cyclables

- *Axe Nations – Colovrex – Ferney-Voltaire – Gex*
- *Vélocôte (voie cyclable le long de la voie ferrée Genève-Lausanne)*

- Accès aux gares et haltes de transports publics
- Stations pour vélos

#### Passerelles (liaisons) pour la mobilité douce

- Passerelle Stade de Genève – Palettes (Lancy)
- Passerelle de la Jonction
- Passerelle Nations - Sécheron
- Passerelle Nyon-Prangins

#### Nouveau

**Le CLE et la CEST demandent de reprendre l'idée développée dans le cadre du PAV de prévoir des mailles de 100m pour les piétons et de 300m pour les cyclistes, dans les parties urbanisées de l'agglomération FVG.**

Le lien avec la sécurité des déplacements manque ou est peu clair.

#### 5.1.2. Écomobilité innovante

Si on relève de nombreuses mesures en matière de transports publics, parfois coûteuses, il manque des propositions en faveur de l'écomobilité innovante, souvent relativement peu coûteuses. Par exemple,

- Le [covoiturage](#) à l'échelle de la région
- « P+R spontanés ou organisés » sur les routes/autoroutes d'accès au centre pour permettre le co-voiturage
- L'[autopartage](#)
- L'encouragement des [vélos à assistance électrique \(VAE\)](#), sans recours au nucléaire
- Les réseaux de [vélos en libre service](#) (nous préconisons de reprendre sur l'agglomération le système vaudois de [Vélopass](#), il est plus proche de nos besoins que celui de Paris !)
- Etc.

**L'addition de toutes ces propositions n'est pas négligeable. Or, et c'est un réel problème, personne ne paraît s'en préoccuper. La Ville de Genève ne peut, ne doit pas assumer seule la promotion de ce type d'écomobilité pour toute l'agglomération.**



Voir aussi «intermodalité» 5.10.6

## 5.2. Réseau de trams

Nous avons déjà dit avec insistance que la concentration des axes forts trams sur l'hyper-centre-ville (Cornavin – Plainpalais – Bel-Air – Rive) conduira inéluctablement à un engorgement marqué du centre-ville : les prémices de cet engorgement peuvent déjà être constatées à Bel-Air depuis la mise en service du tram Bernex – comment imaginer ce qu'il en sera dans quelques années avec les futures extensions sur France du réseau tram? Il faut cesser d'inciter un trop grand nombre d'usagers à transiter par l'hypercentre.

**Il faut au contraire relier les PACA – centres régionaux – entre eux sans passer par le centre ou alors on renonce au concept d'un Projet d'Agglo multi-polaire.**

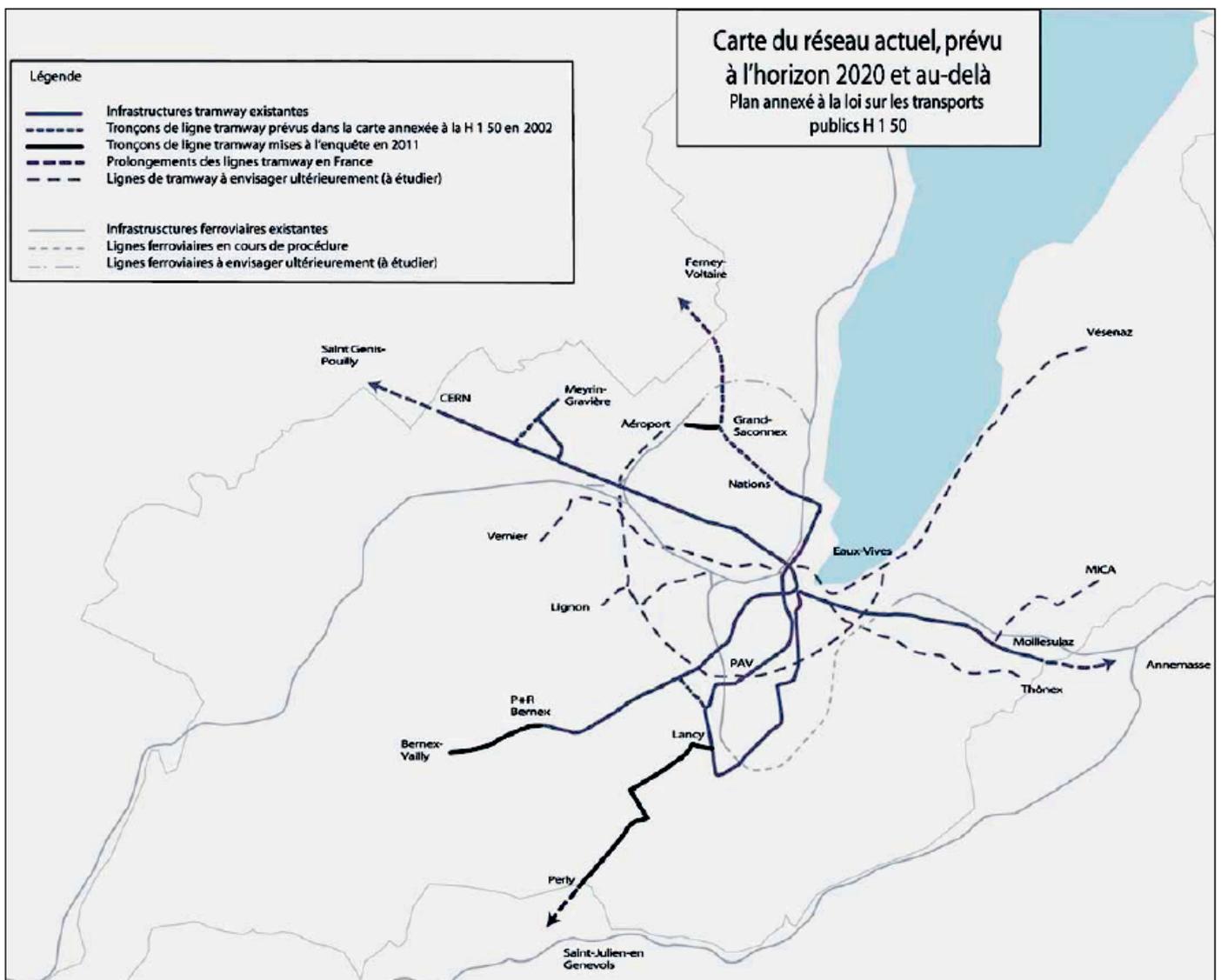
Tous les projets depuis 2006 ne comportaient pas de lignes tangentielles comme si les responsables de la mobilité n'avaient pas intégré la notion de centres régionaux.

Les divers prolongements transfrontaliers des lignes de tram – que nous soutenons pleinement – ajouteront une pression ingérable et intolérable sur les pôles de Cornavin, Bel-Air et Rive.

Le 5 octobre 2011, le Conseil d'État genevois annonçait la [mise à l'enquête publique du réseau des transports publics](#) à l'horizon 2020 et après. Le plan – reproduit ci-dessous – sera annexé à la loi sur les transports publics H 1.50.

Le Plan directeur cantonal genevois (PDcan Genève 2030) – rédigé avant – n'en tenait pas encore compte.

Le Projet d'Agglo n'avait en date en janvier 2012 toujours pas intégré cette donnée capitale et indiquait encore sur ses planches des lignes de bus en lieu et place du tram!



Sur la plan ci-dessus on distingue nettement la **ceinture tram** que nous demandons depuis plus de 5 ans, des lignes nouvelles en traitillés vers Vésenaz, Thônex, MICA, Le Lignon et Vernier, avec un passage du tram par le Pont du Mont-Blanc. >Les lignes transfrontalières sont marquées par des flèches (St Genis, Ferney, Annemasse)

### 5.2.1. Ceinture tram (moyen - long terme)

Nous insistons avec force pour que la priorité soit mise sur une liaison de type 'ceinture urbaine' forte et performante (tram en site propre intégral ou protégé), selon un tracé, à préciser, entre l'Aéroport et la Rive Gauche par Blandonnet, Châtelaine/Lignon, Pont Butin, Lancy – PAV – Eaux-Vives. Cette liaison pourrait être mise en place par étapes, l'étape prioritaire étant alors Aéroport – Esserts, voire Aéroport – PAV (Etoile). Les études pour cette liaison doivent donc être entreprises sans délai, et la réalisation peut se faire par étape; la première le plus rapidement possible. Voir également 5.2.2 ci-dessous.

Les autres axes forts – repris dans le plan ci-dessus – devront être planifiés et réalisés en fonction des diverses urbanisations prévues, et de l'accroissement de la demande. Ainsi, l'axe Cornavin – Châtelaine – Vernier sera sans doute nécessaire à relativement court terme pour soulager le tram sur l'axe Meyrin/CERN qui montre déjà des signes de saturation. Sa planification est donc aussi requise sans délai.

**Le réseau tram à l'horizon 2030 que l'on nous présentait était totalement irréaliste. Toutefois, la mise à l'enquête du réseau 2020 et après est une petite révolution pour les techniciens et mandataires du Projet d'Agglo qui étaient restés bloqués sur le réseau 2011-16. Nous nous en réjouissons, mais restons dans l'attente d'une confirmation que la volonté du Conseil d'État sera bien concrétisée dans les plans du Projet d'Agglo.**

### 5.2.2. Lignes tangentielles trams (et bus)

Rappel de nos propositions:

A court terme, les liaisons les plus évidentes sont :

- a. ligne tangentielle tram Bachet-Étoile-Jonction (voir extrait Résolution 566 ci-après)
- b. ligne tangentielle tram entre le Petit et le Grand-Lancy.
- c. ligne tangentielle bus entre St Julien – Bernex-est – Satigny et Aéroport

Rappelons que le Grand-Conseil genevois a déjà pris position

a) par l'intermédiaire de sa *résolution 566*, en lien avec le PAV.

*Demande du Grand-Conseil au Conseil d'État :*

(...)

*Renforcement des transports notamment par l'étude de l'implantation d'une desserte structurante de transports publics urbains en site propre ou réservé suivant principalement l'axe longitudinal du périmètre (axe Arve-Route de Saint-Julien) ».*

A noter que le projet de réseau 2020 ne comprend pas cette liaison liée au PAV.

b) en inscrivant en 2004 la liaison Petit et Grand-Lancy dans le plan du réseau des transports publics (*loi sur le réseau des transports publics H1.50*).

Le Conseil d'État vient d'étendre cette notion avec sa [proposition d'octobre 2011](#) déjà mentionnée

c) les propositions de liaisons tangentielles par bus annoncées sont au mieux des liaisons interquartiers réduites, mais pas de véritable liaisons tangentielles.

**En d'autres mots, l'opérateur de transport attend l'urbanisation dense qui attend l'opérateur de transport. Il manquait un projet ambitieux urbanisation-transports de la couronne de Genève, faite de bric et de broc et que rien ne promettait d'améliorer.**

**La principale critique faite au PA1 était le manque de propositions en termes de mobilité pour faire fonctionner une agglo multipolaire.**

**Le PA2 devra apporter une réponse à cette critique et ne plus, encore et toujours, renforcer une agglomération multi-linéaire, plutôt que multipolaire, en intégrant le projet de réseau TC2020.**

### 5.2.3. Autres lignes de tram

#### ▪ Tram de St Julien

Selon les plans, il apparaît parfois que seule la branche de la route de Base est retenue, sur d'autres les deux branches le sont.

Ce choix de deux branches et de la densification de l'axe de la route de Saint-Julien étaient un des acquis des Tables rondes des PACA et du Comité de pilotage.

**Nous craignons que la branche Plan-les-Ouates soit purement et simplement abandonnée, ce qui serait regrettable. Sa réalisation doit être réservée.**

#### ▪ Pont du Mont-Blanc

Pour soulager la pression sur la place Bel-Air nous demandons que le tram passe rapidement **sur le Pont du Mont-Blanc**. Du point de vue de la circulation, cela devrait être possible sans problème majeur, le nombre de véhicules ayant diminué fortement sur cet axe ces dernières années -20'000 véhicules/jours.

#### Propositions déjà formulées

*Lignes de tram à étudier.*

*Ces propositions sont partiellement reprises dans le projet de réseau 2020.*

- *Chêne-Bourg – Communaux d'Ambilly – Gare d'Annemasse (GE-74)*
- *Plainpalais – Rive (GE)*
- *Rive – Vérenaz – La Pallanterie (direction Veigy) (GE-74)*
- *liaisons tangentielles, 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).*

### Le CLE et la CEST demandent

#### Nouveau

- **d'inclure le réseau des transports publics 2020 et après**
  - dans le Plan directeur cantonal (PDCan Genève 2030)
  - dans le Projet d'Agglo
- **de réserver la possibilité de faire passer une branche du tram de St Julien par la route de St Julien et Plan-Les-Ouates.**
- **de prévoir, rapidement le passage du tram sur le pont du Mont-Blanc**

### 5.3. Réseau ferroviaire

#### 5.3.1. Liaisons ferroviaires

Le schéma de desserte TP à échelle de l'agglo entière, étape 2 montre le Barreau Sud et celui vers St-Genis et Gex, situés à un horizon '2030 plus'. On ne voit pas ces barreaux sur d'autres documents (report indéterminé dans le temps !!).

Nous demandons que la priorité de l'ensemble de ces aménagements d'infrastructures soit relevée, de manière à ce qu'ils puissent être construits le plus rapidement possible et ainsi contribuer au développement nécessaire du réseau RER.

Il n'est en effet pas admissible que les éléments Barreau Sud et Barreau St-Genis, ainsi que la réhabilitation de la ligne du Pied du Jura, en tous cas entre St-Genis et Gex, soient reportés à un horizon post-2030 : bien avant cette échéance l'agglomération aura étouffé sous le trafic routier causé par l'insuffisance d'axes lourds de transports publics. Au besoin, des mécanismes de pré-financement devront être mis sur pied.

**Le raccourci ou «shunt» de Blandonnet et la raquette Aéroport – Nations – Cornavin** sont utiles pour les raisons suivantes :

- C'est la manière rationnelle d'intégrer la desserte de l'Aéroport dans un réseau RER performant et efficace. En l'absence de cette raquette, il faut soit avoir des rebroussements à Cornavin (pénalisants pour la capacité de la gare, occupation des voies) soit passer par le tunnel de Châtelaine (peu favorable, sans desserte de Cornavin).
- Avec la raquette on peut imaginer des circulations RER Annemasse (et au-delà) – CEVA – Cornavin – Aéroport – La Plaine (- Bellegarde), ainsi que des circulations RER Coppet – Cornavin – Aéroport, ainsi que des variantes de parcours basées sur ce dispositif.
- La raquette peut aussi être utilisée pour des circulations directes TGV et TER par Bellegarde – Aéroport – Cornavin – Annemasse – Haute-Savoie, par ex. Paris – Genève – St.Gervais ou Lyon – Genève – Evian.

**Le barreau Sud** – dont les plans devraient autoriser son extension vers Neydens (Vitam-parc) – permettra des circulations en provenance et à destination de St-Julien, Valleiry, et même Bellegarde qui sera alors efficacement reliée à la région Genève-Sud, ce qui permettra aussi de réduire la pression sur la seule ligne Genève – La Plaine – Bellegarde.

Le flux de circulation correspondant à cet axe de la porte sud de Genève est celui qui utilise le moins le transport collectif étant démunie de moyens et aussi celui qui est le plus susceptible de croître vu les poids des populations sur cet axe vers Annecy. Il est donc indispensable que ce barreau sud soit envisagé très rapidement dans une vision stratégique à moyen et long terme.

Genève-Sud est bien le parent pauvre de l'agglomération en matière de transports publics, l'offre est essentiellement axée sur l'autoroute. Ce n'est pas viable à moyen et long terme. Des mesures correctives doivent être prises étant donné le développement prévu dans le Genevois et dans la Plaine de l'Aire, sans compter l'axe d'Annecy.

**Le barreau de St-Genis** et la réhabilitation de la portion St-Genis – Gex de la ligne du Pied du Jura reliera le pied du Jura au centre de l'agglomération par un axe fort. Cet axe fort est complémentaire au prolongement du tram jusqu'à St-Genis, qui a une vocation de desserte locale fine, tout comme le Barreau Sud est complémentaire au tram St-Julien. (Il faut faire ressortir cet aspect de complémentarité, qui est souvent peu ou pas compris).

Les propositions de liaisons vers le Pied du Salève et la boucle de l'Aéroport vers Cornavin sont de bonnes solutions, mais des propositions doivent être faites pour que les réalisations commencent avant 2030. Avance de fonds. La priorité donnée à la liaison de l'aéroport renforce un secteur déjà fortement développé au détriment de Genève-Sud entièrement dédié aux déplacements individuels motorisés.

La distinction entre les différents types de liaisons ferroviaires (RER, TER, interrégio etc) nous paraît pertinente.

#### Nouveau

#### Le CLE et la CEST demandent

- que des avances de financement du Canton de Genève soient faites pour permettre l'étude de ces diverses liaisons ferroviaires.
- que les études – indispensable – soient toutes effectuées sans délai pour éviter que si un projet était repoussé l'on se retrouve sans alternative. Les priorités entre les diverses liaisons doivent encore être discutées.
- que le barreau sud soit considéré comme prioritaire
- que les barreaux nord et sud soient intégrés dans le projet de loi genevois H1.50

La majeure partie du financement des ouvrages devrait être incluse dans les futurs contrats de prestations des CFF, seule une petite partie devrait être incluse dans le fonds d'infrastructure des projets d'agglomération.

A noter que la question d'augmenter le financement des transports publics au plan suisse va être posée au Peuple, probablement en 2013, le calendrier pourrait donc s'accélérer...

#### 5.3.2. Harmonisation des deux courants français de l'Ain, et de la Haute Savoie et du courant suisse

Cette harmonisation permettra de gagner de la capacité dans le secteur La Plaine - Praille - Cornavin

#### Nouveau

## Le CLE et la CEST demandent que les deux courants français et le courant suisse soient harmonisés rapidement

### 5.3.3. Gare principale de l'agglomération

Contrairement à ce que demandent certains, nous sommes favorables au maintien de Cornavin comme gare voyageurs principale de l'agglomération. La future gare de Lancy – Pont-Rouge devrait devenir une gare secondaire, et non plus une halte. C'est la gare de l'Étoile et donc du « centre-ville » du PAV.

**Toutefois**, nous sommes fermement opposés à la destruction d'immeubles de logements dans le quartier des Grottes, au nord de la gare Cornavin. Nous avons des propositions à faire...

Les études doivent être poursuivies avec l'implication de la société civile

### 5.4. Bus dit «rapides»

Nous devons exprimer notre profond scepticisme vis-à-vis des concepts de 'bus rapides'.

Des bus rapides tangentiels sur autoroute sont justifiables uniquement sur la liaison Aéroport – Annecy ; en raison de la demande relativement restreinte, ces bus ne peuvent circuler avec des fréquences attractives. La liaison St-Julien – Aéroport par bus rapide ne peut être envisagée que comme solution temporaire en attendant la réalisation du Barreau Sud ferroviaire.

Des bus rapides sur des lignes radiales ne peuvent être valablement mis en place que sur des artères permettant leur circulation sur des voies réservées (sinon ils sont engorgés dans la circulation, à la densité de laquelle ils contribuent, et ne méritent alors plus leur qualificatif 'rapide'). Peu d'artères se prêtent à de tels aménagements. Parmi les tracés proposés, les axes Ferney – Gex et Annemasse – Bonne/Findrol peuvent se prêter aux aménagements requis, parfois au prix d'élargissements de chaussées coûteux et difficiles (p.ex. traversée de Bas-Monthoux sur l'axe Annemasse – Bonne/Findrol). Certains tracés, par ex, celui entre Bernex et Lancy-Pont-Rouge empruntant la route du Grand-Lancy, ne paraissent pas réalistes.

En aucun cas la mise en service de lignes de bus rapides ne doit servir de prétexte à retarder la réalisation d'infrastructures ferroviaires en site propre, plus performantes et plus conformes aux impératifs d'un développement durable.

### 5.5. Liaisons interrégionales et internationales

L'Agglo doit être plus active dans ce domaine

#### 5.5.1. Sud-Léman

Le lien avec la future liaison vers le Sud - Léman doit être précisé. L'Agglo doit être un partenaire actif et ne pas laisser le poids de la réhabilitation de la ligne au Valais et à la Région Rhône-Alpes.

La revitalisation de la ligne du «Tonkin» par la Région Rhône-Alpes se précise en effet. Les coûts des travaux et des frais d'exploitation sont connus. Le CAVA est pris en compte.

#### 5.5.2 Sillon alpin

La liaison ferroviaire avec le Sillon alpin, dont partie les principales villes entre Genève et Valence doit être pris en compte.

#### 5.5.3. Liaisons vers Turin, Bruxelles, Londres

La liaison directe Genève - Bruxelles a été supprimée alors qu'elle était rentable selon les critères SNCF. Elle doit être remise en service, elle ouvre la porte à une liaison vers Londres.

### Nouveau

**Le CLE et la CEST demandent que l'Agglo soit moins passive et se batte pour activer et/ou réactiver les liaisons interrégionales et internationales**

## 5.6. Trafic marchandise

Il faut saluer la prise en compte du fret marchandise dans le PA2.

Quelques remarques :

Côté suisse, contrairement à ce qui est indiqué, la base légale est bien la loi fédérale et l'objectif un *transfert modal de la route au rail* et non la multi-modalité. Elle ne concerne pas que les traversées alpines. Citation

1) RPLP RS 641. 81

**Section 1 But et champ d'application**

**Art. 1 But**

1 La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.

2 L'introduction de cette redevance doit par ailleurs contribuer à:

- a. améliorer les conditions-cadre du chemin de fer sur le marché des transports;
- b. **acheminer davantage de marchandises par le rail.**

Par ailleurs, nous sommes favorables au maintien de la *Gare de La Praille* comme gare marchandises No1 et la gare de *Vernier-Meyrin Cargo* comme numéro 2. Les CFF sont d'ailleurs en train d'investir des dizaines de millions pour remettre à niveau la gare de La Praille. De plus, le raccordement routier et autoroutier est plus nettement à *La Praille* qu'à Vernier dont le réseau routier local est proche de la saturation.

La gare de *Vernier-Meyrin Cargo* accueillera le fret vers la Zimeysa et les hydrocarbures. Elle aura son utilité aussi pour les trains en transit vers la France. (avec des motrices bi-courants, toutefois).

## 5.7. Communauté de transports

L'harmonisation des réseaux et types de transports dans la région laisse à désirer. Trains (CFF, SNCF, NstCM), réseaux de tram-bus urbains, bus départementaux, TER bus et trains régionaux. La communauté tarifaire existante partielle ne doit être qu'une première étape

### Nouveau

**Le CLE et la CEST demandent la création d'une communauté de transports à l'échelle de l'agglomération. Le GLCT n'est pas la réponse à cette demande !**

### Rappel des propositions précédentes

*Déception. Le PA2 ne fait pas de propositions innovantes en matière de mobilité.*

*Tram-train et/ou tram rapide*

*Le refus du PA2 d'envisager des solutions transitoires entre le réseau de trams, bientôt saturé, et le développement ferroviaire qui pourrait se faire après l'horizon 2030 est frappant.*

*Les idées de tram-trains ou de tram rapide<sup>9</sup> entre St Julien et Bachet ou Pont-Rouge, par exemple sont écartés d'un revers de la main.*

*Pas de propositions de réseau tram à l'horizon 2030*

*Pas de proposition de liaisons avec le Sud-Léman et le Sillon alpin*

## 5.8. Transports individuels motorisé (TIM)

Nous proposons l'instauration d'un **moratoire routier de 15 ans** sur l'agglomération FVG, sauf exceptions négociées.

### 5.8.1. Routes et autoroutes

Nous proposons l'instauration d'un **moratoire routier de 15 ans** sur l'agglomération FVG, sauf exceptions négociées le rattrapage en matière de transports publics et de mobilité douce devant se poursuivre.

### 5.8.2. Capacité de l'autoroute

En participant aux différents PACA (Bernex, Plaine de l'Aire, Ferney - Pays-de-Gex) on ne pouvait qu'être frappé par l'utilisation de l'autoroute – pourtant proche de la saturation – comme solution à tous les problèmes de circulation.

Le choix, trompeur à nos yeux, de mettre un bus sur l'autoroute, renforce cette illusion.

**Une addition des différents reports prévus est indispensable.**

### 5.8.3. Nouvelles routes à Genève

#### Traversée du Lac

Nous sommes opposés à cet ouvrage démesuré.

#### Perly-Certoux

Nous sommes **opposés** à la création la création d'une nouvelle infrastructure routière à Perly, c'est un gâchis d'espace et anéantit la qualité de vie des riverains qui seront cernés par la route de St Julien et cette nouvelle route.

#### Barreau nord de Bernex-nord

Nous avons de très fortes réserves contre ce nouvel ouvrage routier. La réflexion sur la maîtrise du trafic de transit ne nous semble pas avoir été suffisamment étudié.

### 5.8.4 Routes du district de Nyon

Nous acceptons d'entrer en matière sur les améliorations routières suivantes

- la requalification de la route suisse de Mies à Rolle
- la route de desserte urbaine de Nyon-Prangins (RDU), mais seulement si des mesures d'accompagnement très fortes sont intégrées au projet.

Nous sommes par contre toujours très fermement opposés :

- au projet de Collectrice Ouest de Gland
- à l'aberrante route des montagnards que certains ressortent du chapeau. Elle est notamment incompatible avec la coulée verte prévue dans le même secteur (empiètement sur la réserve du Bois-de-chênes)

### 5.8.5 Routes en Haute Savoie et dans l'Ain

La priorité financière doit être donnée au développement des transports publics. Nous sommes très fermement opposés à tout financement éventuel du projet d'Agglo en faveur de ces routes.

Nous sommes en particulier opposés à la création d'une route entre Machilly et la route de Douvaine, de même que la route entre le Pays-de-Gex et l'autoroute Genève - Lausanne.

Le projet d'ouverture d'une entrée et sortie d'autoroute à Viry vers Saint-Julien peut amener à faire croître le trafic routier vers Soral et le terminus du tram à Bernex, comme le feront aussi les projets d'urbanisation de Viry et Valleiry et les projets d'industrialisation de Bernex (40% d'emplois pour frontaliers), il serait utile qu'une réflexion soit rapidement menée sur ce sujet.

**Il nous paraît particulièrement incohérent de dépenser des milliards de francs / Euros pour les transports publics pour prévoir dans un même temps des aspirateurs à voitures et des concurrences routières aux transports publics.**

### 5.9. Intermodalité : P+R (voitures) et B+R (cycles)

L'[intermodalité](#) doit être fortement développée, en particulier pour les deux roues (motos, VAE et cycles), des pistes nouvelles doivent être imaginées, comme l'intensification du co-voiturage avec pour objectif d'augmenter le nombre de personnes par véhicule. Aujourd'hui, 1,27 selon l'enquête sur les flux de déplacements à la frontière franco-valdo-genevoise 2011.

Le PA2 paraît beaucoup trop modeste à cet égard.

Aujourd'hui la part modale de l'intermodalité est de 1%, le potentiel est donc très grand.

#### Nouveau

**Désignation d'un organe qui prenne en charge l'intermodalité dans l'agglomération par l'extension des**

**prérogatives de la Fondation des Parkings. Les représentants des associations d'utilisateurs – la société civile – devront y être représentés**

### 5.10. Mobilité et sécurité durables

Il est incompréhensible d'un point de vue éthique que les points noirs dangereux et identifiés comme tels, 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.

#### 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 la sécurité routière**

#### Nouveau

- **En France voisine, reprise des ZAPA (Zones d'Action Prioritaires pour l'Air) issues de la loi**
- **Grenelles II, pour le Genevois français**
- **En Suisse, relancer l'introduction de « zones environnementales » (accès restreint aux véhicules polluants).**

#### Propositions déjà formulées

- *Etablir un plan de réduction de la circulation automobile*
- *Contrôler l'offre en matière de routes et de places de parking*
- *Introduire un **péage urbain** si les objectifs ne sont pas atteints*
- *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*
  - *Assainissement des points noirs routiers*
  - *Le respect des normes OPAir et OPB (en Suisse), avec des objectifs chiffrés et contraignants*
  - *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*
  - *Valoriser les gares de CEVA grâce à la mobilité douce et aux P+B*
  - *Rendre obligatoire un **Plan de déplacements d'entreprise** (PDE) dans les entreprises de plus de 50 personnes et dans l'administration (PDA)*

mars 2012

### Note importante :

#### Volet mobilité

Le secret qui entoure l'étude du projet d'agglomération PA2 ne nous permet pas toujours de savoir si les mesures prévues le sont pour le PA2 ou le PA3 ou plus tard ou pas du tout. Notre analyse s'en ressent.