

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

Pôle métropolitain du Genevois français
SIEGE : 15 avenue Emile zola
74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

OBJET :

Séance du 20 novembre 2020

AVIS SUR LA PARTIE
« PROGRAMME PLAN
SECTORIEL DES
TRANSPORTS » DE
LA CONFÉDÉRATION
SUISSE

L'an deux mil vingt, le vingt novembre, à douze heures,
le Bureau, dûment convoqué, s'est réuni au siège
d'Annemasse Agglomération, sous la présidence de
Monsieur Christian DUPESSEY, Président,

Convocation du : 13 novembre 2020

Secrétaire de séance : Gabriel DOUBLET

Membres présents :

• Délégués titulaires :

M. Christian DUPESSEY – M. Vincent SCATTOLIN –
M. Gabriel DOUBLET – M. Marin GAILLARD –
M. Christophe ARMINJON – Mme Catherine BRUN –
M. Benjamin VIBERT– Mme Carole VINCENT –
M. Sébastien JAVOGUES – M. Stéphane VALLI –
Mme Nadine PERINET – M. Philippe MONET – M. Pierre-
Jean CRASTES – Mme Aurélie CHARILLON - Mme
Chrystelle BEURRIER

• Délégués excusés :

M. Jean-Claude GEORGET

Nombre de délégués
titulaires
en Exercice : 16
Nombre de délégués
Présents : 15
Pouvoirs : 0

N° BU2020-17

AVIS SUR LA PARTIE « PROGRAMME PLAN SECTORIEL DES TRANSPORTS »
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE

Contexte

Dans le cadre de la procédure de consultation et de participation portant sur la partie Programme du plan sectoriel des transports de la Confédération Suisse (jusqu'au 15 décembre 2020), le Pôle métropolitain en tant qu'acteur directement concerné par la stratégie des transports suisse (programme ferroviaire, projet d'agglomération, aéroport) souhaite donner son avis sur les grandes lignes du programme.

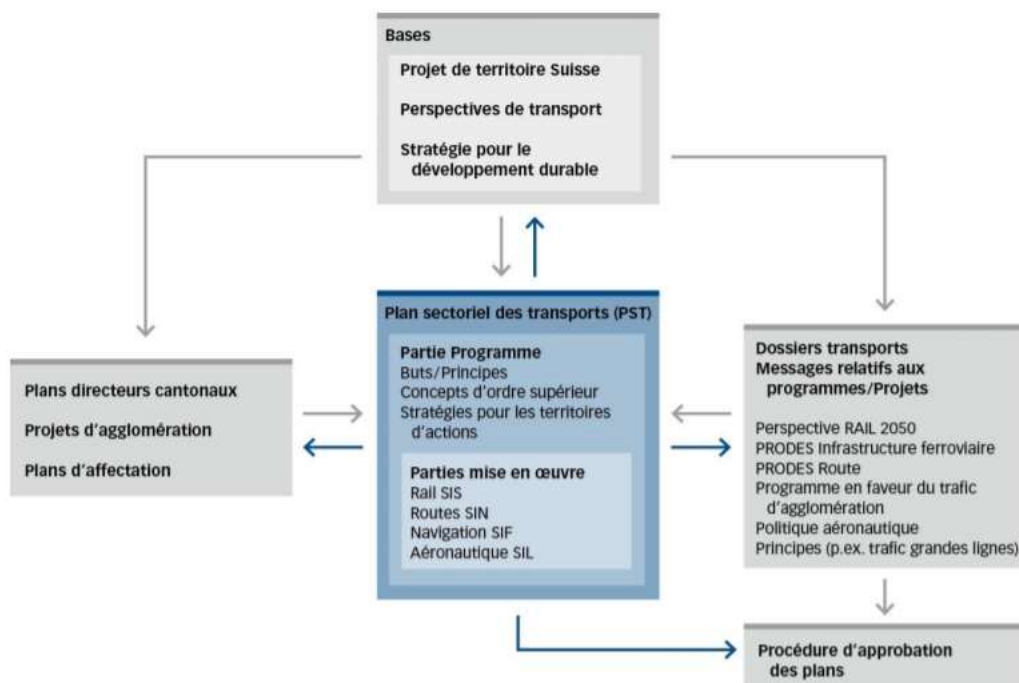
La partie Programme du plan sectoriel des transports de la Confédération Suisse – nommée Mobilité et territoire 2050 – fixe le cadre du développement à long terme du système des transports en Suisse, en coordination avec le développement territorial. Elle constitue l'instrument stratégique de la coordination au niveau national entre route, rail, aéronautique et navigation. Son contenu a un caractère contraignant pour les autorités suisses, qu'elles soient fédérales, cantonales ou communales. Les plans sectoriels sont pour la Confédération l'instrument de planification le plus important. Dans ses plans sectoriels, le Conseil fédéral montre comment il

prévoit d'accomplir ses tâches dans différents domaines, précise les objectifs qu'il poursuit et comment il entend agir.

La partie Programme du plan sectoriel des transports, ou Mobilité et territoire 2050, abrite sous un même toit les planifications relatives aux routes nationales, aux lignes ferroviaires, à l'aéronautique et à la navigation en Suisse.

Elle pose ainsi un cadre contraignant pour les autorités de la Confédération, des Cantons et des communes pour :

- les dossiers dans le domaine des transports et les messages relatifs aux programmes de la Confédération tels que les programmes de développement stratégique (PRODES) pour les infrastructures ferroviaires ou les routes nationales ou encore pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération,
- les projets d'agglomération,
- les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation des communes.



Il s'agit donc d'un document-pivot qui structure les grands dossiers transports ayant des répercussions sur nos territoires français, tels que les projets d'agglomération, les perspectives RAIL 2050 ou encore le programme PRODES qui participe au financement des infrastructures ferroviaires y compris sur sol français. Dans cette perspective, les étapes de développement post Léman Express et de planification des transports sur le Grand Genève élargi s'inscrivent clairement dans ce plan sectoriel des transports.

Aussi, la stratégie mobilité du Grand Genève est directement concernée par ce plan sectoriel, notamment d'un point de vue financier.

Avis du Pôle métropolitain sur le programme du plan sectoriel des transports suisse

La partie Programme du plan sectoriel des transports Mobilité et territoire 2050 présente les principales évolutions, défis et interrogations qui sont d'actualité dans les domaines du territoire, des transports, de l'infrastructure et de l'environnement.

Sur cette base, elle formule la manière dont ces défis doivent être relevés et les objectifs à atteindre d'ici 2050. Mobilité et territoire 2050 déduit de ces objectifs des stratégies de

développement pour les douze territoires d'action du pays définis dans le Projet de territoire Suisse.

Le Grand Genève est concerné à travers le territoire de la Métropole lémanique, soit le pourtour lémanique.

Le document s'organise en 5 chapitres principaux. Les retours sont formulés par chapitre.

1. Evolutions et défis

Les défis posés par le système de transport prévoient une meilleure répartition des charges et une utilisation des réseaux plus conforme aux besoins, une gestion de la multimodalité, la gestion de l'avancée technologique (être en capacité de réagir à tout changement de donne), la planification d'infrastructures opérationnelles.

Il est également indiqué que la neutralité carbone dans le domaine des transports suppose des efforts considérables (neutralité en 2050), par un changement de comportement porté sur un transfert modal.

Il en ressort des enjeux majeurs qui invitent à maîtriser le trafic et à renforcer les coordinations entre planification du territoire et transport : la sauvegarde d'un environnement intact et de paysages de valeur ainsi que l'atteinte des objectifs climatiques sont en conflit avec les exigences de mobilité et l'augmentation des nuisances du trafic.

Avis du Pôle métropolitain :

Au regard de la forte croissance du volume aérien et considérant l'impact de l'aéroport international de Genève sur certains territoires du Genevois français (qualité de l'air, bruit, trafic routier), le Pôle métropolitain du Genevois français souhaite insister sur les enjeux de desserte de l'aéroport en transports publics et la nécessité de développer et de favoriser les lignes TGV Lyria pour les dessertes continentales dans un rayon de 2 000 km.

2. Vision 2050 pour la mobilité et le territoire :

La vision repose sur le Projet de territoire Suisse et sur les cinq objectifs suivants :

1. Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale ;
2. Ménager les ressources naturelles ;
3. Gérer la mobilité ;
4. Renforcer la compétitivité ;
5. Encourager les collaborations.

On y retrouve les principes fondateurs des projets d'agglomération, qui visent à coordonner urbanisation, transports et environnement.

Avis du Pôle métropolitain :

Le Pôle métropolitain du Genevois français souligne la volonté de la Confédération de préserver les ressources naturelles et de protéger les individus des nuisances excessives liées au trafic. Il salue l'objectif consistant à concevoir et exploiter au mieux les interfaces de transports, en prenant en compte les différents modes de transports, les intérêts des différents acteurs et actrices et en coordination avec l'urbanisation. Ces principes structurent l'aménagement du territoire du Grand Genève.

3. Stratégies de développement et principes d'action :

La stratégie de développement s'appuie sur la coordination de l'urbanisation et des transports, la place accordée aux combinaisons de mode (chaque mode de transport est intégré de manière optimale dans la chaîne de transport), les effets minorés des transports sur l'environnement, et fait nouveau la remise en question du libre-choix en matière de mobilité, en privilégiant une meilleure répartition de la demande dans le temps ainsi que dans l'espace. « *Le libre choix en matière de mobilité et le maillage fin des réseaux de transport contribuent à l'attrait de la place économique et à la qualité de vie, mais se répercutent négativement sur l'environnement et le territoire.* »

Dans les agglomérations transfrontalières, le développement des réseaux et de l'offre doit être coordonné tout en déployant des effets significatifs dans la partie suisse de l'agglomération.

Avis du Pôle métropolitain :

Le Pôle métropolitain tient à préciser que, dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève, la mobilité est plurielle et tient compte des singularités des territoires composant l'agglomération transfrontalière. En ce sens, dans les espaces de faible densité, les collectivités françaises redoublent d'efforts pour proposer une combinaison de modes de transports, comme alternative à la voiture individuelle, bien que celle-ci reste encore dominante dans les déplacements transfrontaliers aujourd'hui.

La mise en service du Léman Express et l'ensemble des grandes infrastructures de transports collectifs qui maillent ou vont mailler le Grand Genève ont pour objet de limiter l'usage de la voiture individuelle et d'agir également sur la demande. Le Pôle métropolitain salue ainsi la prise en compte des nouvelles formes de mobilités nouvelles, qui doivent permettre de trouver des solutions de mobilité transfrontalières efficaces à l'intérieur et en dehors des agglomérations, telle que la Confédération et les Cantons l'encouragent à travers ce programme.

Le Pôle métropolitain et le Grand Genève s'attachent notamment à promouvoir toute la chaîne de mobilité (Mobility As A Service) pour faciliter le parcours usager et développer une approche multimodale à l'échelle transfrontalière : Transports Publics (Tramways, Bus, navettes lacustres, ...); Pôles d'échanges Multimodaux ; Parkings-Relais (P+R) ; Modes actifs et services à la mobilité (autopartage, lignes de covoiturage dynamique, vélostations, etc) ; informations voyageurs en temps réel ; tarification combinée (communauté tarifaire Unirés0). Il paraît ainsi primordial que la Confédération suisse puisse accompagner ces évolutions et cette stratégie transfrontalière à travers l'articulation différents programmes permettant la mise en œuvre de son Plan sectoriel des Transports.

Par ailleurs, le Pôle métropolitain du Genevois français note l'effort de la Confédération afin de transférer une partie du trafic aérien vers le rail et approuve la stratégie pour mettre en œuvre et développer des mesures de compensation et de réduction des émissions de CO2 liées au trafic aérien. En effet, si le rôle économique de l'aéroport international est important pour le Grand Genève, il est également nécessaire de programmer des mesures compensatoires relatives aux émissions des aéronefs.

Ces mesures devraient permettre de financer sur le territoire du Grand Genève le développement d'infrastructures et de services de mobilité durable ainsi que le développement des énergies renouvelables, ou encore des participations aux contrats verts et bleus du Grand Genève, à l'exemple de l'ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc). Compte tenu des impacts de l'Aéroport international de Genève sur certains territoires du Genevois français, il est nécessaire que les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière soient associées au processus de révision et de la mise en œuvre de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève qui découlera de l'adoption de la Partie Programme du Plan sectoriel des transports « Mobilité et territoire 2050 ».

4. Modalités de mise en œuvre

Les perspectives d'évolution du transport de la Confédération – sur lesquelles repose la planification à long terme des infrastructures – prennent appui sur les objectifs stratégiques de la partie Programme du plan sectoriel des transports. Cette partie vise à définir les modalités d'intégration de projets transports au sein du programme (effets importants sur le territoire, besoin de coordination élevée).

Avis du Pôle métropolitain :

Le Pôle métropolitain insiste sur l'importance de l'articulation des différents programmes (Projet d'agglomération, PRODES infrastructure ferroviaire ; PRODES Fonds Route ; Politique aéronautique) selon une logique de mise en œuvre du Projet de Territoire transfrontalier du Grand Genève. La prise en compte de la dimension transfrontalière du Grand Genève est ainsi essentielle dans la mise en œuvre de ces différents dispositifs, programmes et démarches.

5. Territoires d'action : objectif pour la Métropole lémanique

Les stratégies de développement et principes d'action fixés dans le plan sectoriel à l'horizon 2050 sont concrétisés sous la forme d'une stratégie multimodale pour chaque territoire d'action défini par le Projet de territoire Suisse. 12 territoires sont concernés. Notre territoire se retrouve au sein de la Métropole lémanique qui englobe le pourtour lémanique (Cantons de Genève, de Vaud, une partie du Canton de Fribourg et le Canton du Valais).

Il s'agit d'identifier les besoins d'action pour le système global de transport en vue d'une coordination entre transports, territoire et environnement. En découlent des orientations quant à la marche à suivre et à la coordination des différentes planifications. Ces indications structurées de manière unifiée servent de base pour les parties infrastructurelles du plan sectoriel des transports, pour l'élaboration des PRODES, pour les projets d'agglomération et pour les plans directeurs et leur examen par la Confédération.

Augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures et gestion des goulets d'étranglement

La demande de transport liée au développement urbain augmente. Les orientations promeuvent une approche globale incluant les modes doux pour permettre de délester les infrastructures de Transports Publics (TP) et de Transports Individuels Motorisés (TIM).

Le développement de l'urbanisation doit être coordonné en tenant compte des mesures de gestion du trafic destinées à éviter ou déplacer le trafic ainsi que des capacités du réseau routier.

Espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP

Il est indiqué en besoin d'actions la nécessité de renforcer l'offre en TP sur les axes transfrontaliers, que ce soit pour la mobilité pendulaire ou de loisirs.

Interface de transport

La Confédération invite les acteurs concernés à concrétiser les interfaces de transports dans les planifications. Si nécessaire, cette concrétisation peut avoir lieu avec le soutien de la Confédération.

Avis du Pôle métropolitain :

Le Pôle métropolitain du Genevois français prend acte des pistes de recommandations au sein du chapitre "Métropole lémanique", qui mentionnent un besoin de renforcement de la multimodalité et des efforts à consentir en matière de développement de réseau TP sur les axes transfrontaliers. Il souhaite toutefois que ce chapitre intègre davantage le développement des transports à l'échelle de la Métropole lémanique et de manière transfrontalière, tant pour la mobilité du quotidien que pour la mobilité de loisirs.

Il est notamment demandé que le texte et les cartes en p66 et p70 intègrent plus précisément :

- les couloirs de déplacements transfrontaliers,
- le réseau ferré du Léman Express,
- l'augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière et de l'offre de transport ferroviaire de voyageurs du Léman Express et des compléments nécessaires,
- le bouclage ferroviaire du Léman, notamment avec, pour le transport de voyageurs et à l'exclusion du transport de marchandises (et particulièrement de matières dangereuses) la ligne dite du « Tonkin » reliant Evian, Saint-Gingolph et le Valais ;
- le développement du transport lacustre entre les rives françaises et suisses du Lac Léman, notamment pour la mobilité du quotidien ;
- le développement d'un réseau transfrontalier de modes actifs (Voie verte du Grand Genève, pistes cyclables) ;
- le développement d'une offre combinée de services à la mobilité à l'échelle transfrontalière, selon une stratégie multimodale et de facilité d'usage.

Les cartes doivent ainsi permettre ainsi de schématiser le développement des transports ferroviaires et lacustres à l'échelle de la Métropole lémanique, ainsi que le réseau Léman Express de manière plus transfrontalière et pas uniquement sur le réseau suisse.

Plus spécifiquement, il convient ainsi de prendre en compte le Léman Express avec ses besoins de développement et la montée en charge du ferroviaire à l'échelle transfrontalière :

- échelle Grand Genève : Bellegarde-Genève; Ligne du Pied du Salève Annemasse-Bellegarde-Bugey ; Genève-Annemasse-Evian ; Vallée de l'Arve-Annemasse-Genève ; diamétrale ferroviaire Genève-Pays de Gex/Saint-Julien/Annemasse ;
- de connexions inter-régionales et internationales avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la France : desserte ferroviaire performante à travers le Léman Express jusqu'à Saint-Gervais - Chamonix (desserte ferroviaire « Léman – Mont-Blanc », vers le Sillon Alpin (Annecy-Chambéry-Grenoble-Valence), vers les Métropoles de Lyon et de Paris (Genève-Paris et Lausanne-Paris).

Le Pôle métropolitain souligne à nouveau le besoin d'améliorer l'accessibilité terrestre en transports publics de l'Aéroport International de Genève Cointrin. Pour limiter les nombreux flux routiers, tant sur le Genevois français que sur le Canton de Genève et le Canton de Vaud, il est indispensable de développer une offre transfrontalière réelle et efficace qui permette une accessibilité terrestre à l'aéroport favorisant au maximum l'usage des transports en commun, des modes doux ou bien du covoiturage. Pour réaliser ces mesures, une coopération transfrontalière étroite est nécessaire.

La très forte interdépendance franco-suisse de notre territoire et les défis à relever en matière de transition écologique et de trajectoire zéro carbone appellent à développer une stratégie multimodale intégrée au plan transfrontalier. Les différents programmes de mise en œuvre de la Stratégie sectorielle des Transports de la Confédération doivent donc permettre d'intervenir de manière coordonnée et de porter des programmes d'investissements conjoints à l'échelle transfrontalière, comme c'est déjà le cas à travers les différentes générations de Projet d'agglomération du Grand Genève.

Au regard de ces éléments, le Bureau, après en avoir délibéré à l'unanimité :

- **PREND ACTE** de la partie Programme du Plan sectoriel des transports de la Confédération suisse (version mise en consultation, datée du 15 septembre 2020) ;
- **DEMANDE** la prise en compte des remarques et compléments portés par la présente délibération ;
- **DONNE MANDAT** à Monsieur le Président de finaliser cet avis et l'autorise à le transmettre à Monsieur le Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, chargé de la coordination des avis des différents partenaires français du Comité Régional Franco Genevois (CRFG).

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Président certifie le caractère exécutoire du présent acte transmis en Préfecture d'Annecy le 25/11/20

Publié ou notifié le 25/11/20

Le Président,
Christian DUPESSEY

