

ARE  
Section Politique des transports  
3003 Berne

Genève, le 31 octobre 2013

## **Consultation relative à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015**

Madame, Monsieur,

En date du 26 juin dernier, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) tient à faire part de sa position aux autorités fédérales compte tenu de l'importance cruciale de cet enjeu pour le développement de Genève.

### **L'agglomération du Grand Genève - Agglomération franco-valdo-genevoise**

#### **Une agglomération dynamique – un territoire sous pression**

Le Grand Genève est actuellement un des pôles à la croissance démographique parmi les plus dynamiques d'Europe. Entre 2001 et 2008, le canton de Genève a ainsi vu le nombre d'emplois sur son territoire augmenter de 15%, cette progression ayant été de 30% dans le district de Nyon et de 20% dans le Genevois français. Il en résulte donc une conjonction entre une croissance démographique forte, une concentration des emplois au cœur de l'agglomération, mais également un certain mouvement vers la périphérie. Le marché de l'emploi genevois draine ainsi une main d'œuvre en provenance d'un bassin géographique toujours plus large. Le nombre d'actifs étrangers frontaliers travaillant à Genève a ainsi doublé en dix ans.

Or, si cette croissance constitue indéniablement une grande chance, elle se traduit concrètement également par un certain nombre d'impératifs à respecter, entre autres dans les domaines du logement et des infrastructures.

#### **Le Grand Genève : un pilier de la santé économique suisse et de la cohésion nationale**

Pris isolément, le canton de Genève sera le troisième contributeur en termes de versements nets à la péréquation financière au sens strict en 2014, à hauteur de plus de 270 millions de francs. Ces contributions importantes reflètent indubitablement la bonne santé économique du canton, elle-même tributaire de la vitalité de son agglomération. Or, s'il convient bien évidemment de se réjouir de cette vitalité économique, celle-ci amène son lot de défis à relever.

L'agglomération du Grand Genève accuse, pour des raisons tant historiques que géographiques, un retard certain en matière de développement des infrastructures de transport régionales, en particulier sur ses parties genevoises et françaises. Des progrès notables sont intervenus ces

dernières années, notamment par la mise en service de plusieurs lignes de tram. Qui plus est, la réalisation de CEVA dans les années à venir constituera un pas important vers une région mieux irriguée en transports publics forts.

S'il convient de se féliciter de ces progrès, force est toutefois d'admettre qu'il demeure encore énormément à faire. Si la mise en service à terme du RER franco-valdo-genevois contribuera quelque peu à combattre l'engorgement chronique des axes routiers de la région, il n'est qu'une pièce d'un puzzle plus global qu'il convient de compléter.

La difficulté née du caractère transfrontalier de l'agglomération est patente. L'agglomération zurichoise peut compter sur un réseau RER dense, reliant les principaux centres régionaux au cœur de l'agglomération. Les infrastructures similaires faisant aujourd'hui défaut à Genève, le trafic notamment pendulaire se retrouve inmanquablement absorbé par le réseau routier, contribuant ainsi à son engorgement chronique. Ce point est renforcé par la nature éminemment centrale et compacte de l'agglomération, la très grande majorité des activités étant concentrées sur le territoire relativement exigu du cœur de l'agglomération, là où Zurich peut compter sur la répartition des activités sur plusieurs centres urbains. Genève compte ainsi 80'000 emplois de plus que le nombre d'actifs résidents.

**→ Afin de permettre à l'agglomération genevoise de continuer à jouer pleinement son rôle de moteur économique et poursuivre sa forte contribution à la péréquation intercantonale, il faut veiller à ce que les infrastructures indispensables de la région soient réalisées et permettent le développement harmonieux et efficace de celle-ci.**

**→ Une meilleure prise en compte des impératifs des cantons contributeurs nets à la péréquation intercantonale est aussi nécessaire dans un contexte financier difficile.**

#### **Le financement futur des projets d'infrastructure**

La CCIG constate avec inquiétude que les montants du fonds d'infrastructure destinés au financement des projets en lien avec le trafic d'agglomération se révéleront visiblement insuffisants à l'avenir. Il serait dès lors souhaitable qu'une emphase supplémentaire soit placée sur l'utilité marginale des mesures examinées. Il conviendrait également, dans un contexte de ressources financières limitées, de valoriser le développement des agglomérations sises dans des cantons contributeurs à la péréquation intercantonale.

Il est par exemple préoccupant de constater que l'agglomération bernoise, sise dans un canton déjà grandement bénéficiaire des flux péréquatifs intercantonaux, sera l'agglomération qui bénéficiera de la plus forte contribution fédérale dans le cadre de ce projet.

**→ Il faudra que les futures demandes pour des projets soient soumises à une analyse rigoureuse de leur rapport coût-urgence-utilité.**

**→ De même, ce rapport coût-urgence-utilité devra tenir davantage compte du rôle de moteur de la croissance nationale joué par certaines agglomérations.**

La CCIG prend par ailleurs acte du fait que les projets d'infrastructures ferroviaires de 3<sup>e</sup> génération sont appelés à être financés par le futur FIF, ceci dès l'entrée en vigueur du FAIF.

**→ Les conséquences pour le financement des infrastructures d'agglomération sises sur sol étranger devront être précisées et, si besoin, adaptées. Ces projets devront bénéficier du même traitement que les projets des agglomérations sises entièrement sur sol suisse. La CCIG se permet ainsi de rappeler l'importance de la mise en service du RER franco-valdo-genevois.**

#### **Réexamen de certaines mesures**

En vertu des éléments mentionnés ci-dessus, la CCIG souhaiterait qu'un certain nombre de mesures non prises en compte soient intégrées en catégorie A. De même, deux mesures actuellement classées en catégorie B devraient être prises en considération en catégorie A.

## **Mesures actuellement non prises en compte**

### **1. 33-7 Construction d'un axe de tram entre le CERN et Saint-Genis centre**

Cette mesure s'inscrit dans le prolongement direct et logique de la mise en service du Tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC).

Le centre urbain de Saint-Genis est appelé à connaître une forte croissance dans les années à venir, croissance qui induira une forte hausse des passages à la frontière, de l'ordre de 49% d'ici 2020. Afin de canaliser cette hausse et de favoriser les déplacements en transports en commun (TC) sur un axe déjà très fortement saturé, le prolongement de l'axe de tram actuel jusqu'à Saint-Genis revêt une importance capitale.

Enfin, au vu de l'importance du CERN comme source de déplacements tant professionnels que privés et touristiques, la nécessité d'une liaison transfrontalière efficace relève du simple bon sens.

### **2. 36-1-11 Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier**

Cette mesure est rendue particulièrement nécessaire du fait des avancées en matière d'urbanisation dans le secteur concerné. Destiné à terme à desservir jusqu'à 30% de la population de l'agglomération d'Annemasse, ce projet permettra de contribuer à faire en sorte qu'une large partie de la future demande en déplacements issue des projets urbains se fasse en TC. En facilitant le report modal vers les TC, cette mesure contribuera à soulager le trafic vers le centre du canton de Genève.

Ce projet constitue enfin la suite naturelle du prolongement de la ligne de tram de la frontière suisse jusqu'au centre d'Annemasse. On peut y voir le pendant local de la mesure 33-7 ci-dessus, favorisant le report modal vers les TC à travers une meilleure capillarité des lignes au cœur des centres d'habitation denses.

Il s'agit enfin d'un complément essentiel au CEVA à travers la desserte de la gare de Chêne-Bourg.

### **3. 16-20 Aménagements routiers pour la priorisation et la mise en site propre de la ligne rapide TP interurbaine entre Genève et Thonon le long de la RD 1005**

La RD 1005 constitue une pénétrante directe à destination du centre de l'agglomération depuis Thonon. Il s'agit véritablement de la colonne vertébrale des déplacements en direction de Genève en provenance de toute la région comprise entre les deux villes, jouant en cela un rôle comparable à celui du tronçon Lausanne-Genève de l'autoroute A1 côté Suisse. Au vu de l'extrême congestion constatée quotidiennement sur ce tronçon, il devient urgent de favoriser un report modal vers des TC efficaces et efficaces, lui-même tributaire de leur efficacité et efficacité. L'alternative consiste en effet en une hausse continue du trafic individuel motorisé et un report de circulation sur le réseau secondaire suisse.

### **4. 34-9 Construction et aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération**

En tant que véritable centre régional de l'agglomération, Bernex est appelé à connaître un fort développement dans les années à venir. Cette commune se situe en effet au bout de l'axe Genève-Lancy-Onex-Confignon-Bernex desservi par un tram. Le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) de Bernex se base sur la prévision de l'arrivée de 8'000 emplois supplémentaires et 20'000 nouveaux habitants.

Afin de canaliser l'augmentation inéluctable de la demande de transport et de permettre une absorption optimale de cette demande par la mobilité douce, il convient de veiller à ce que les infrastructures adaptées à celle-ci et permettant de l'encourager soient créées de concert.

Enfin, cette mesure participe à l'élaboration d'un réel réseau de voies vertes au sein de l'agglomération, favorisant le transfert modal vers la mobilité douce, l'agglomération accusant un retard important en la matière. Bernex est appelé à devenir un cas d'école pour le

développement urbain du 21<sup>e</sup> siècle : il importe que les aménagements prévus y soient exemplaires en termes de mobilité douce.

### **Mesures actuellement classées sur la liste B à classer sur la liste A**

#### **1. 12-19 Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1<sup>ère</sup> étape)**

Cette première étape du réaménagement complet de la gare de Rolle améliorera énormément l'accessibilité de la gare en transports publics. Le calendrier prévu tient compte de celui élaboré par les CFF au niveau des infrastructures ferroviaires, de même que de l'évolution des quartiers directement adjacents à la gare. Différer dans le temps cette mesure, dont l'importance intrinsèque n'est pas remise en cause, revient dès-lors à ne pas utiliser pleinement le potentiel des nouvelles infrastructures créées.

#### **2. 31-5 Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais**

De la même manière que la mesure 12-19, le calendrier de cette mesure tient compte de celui s'appliquant aux mesures prévues dans le cadre de Léman 2030. Cette mesure permet un accès optimal aux lignes de bus autour de la gare et permet ainsi le renforcement nécessaire de la gare de Gland comme réelle plateforme multimodale. De même, en créant un point de passage supplémentaire entre le nord et le sud de la ville, cette mesure renforce grandement l'attrait de la MB au sein de celle-ci avec des incidences positives en termes de report modal.

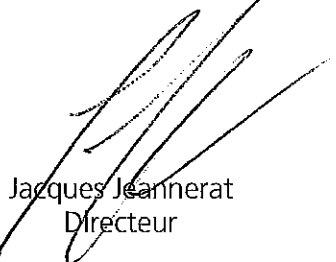
### **Synthèse**

La CCIG souhaite que les éléments suivants soient pris en considération :

- **Le réexamen de la prise en compte des mesures du projet d'agglomération listées ci-dessus ;**
- **Une meilleure prise en compte du rapport coût-urgence-utilité des projets de manière générale, notamment sous l'angle d'une meilleure prise en compte des flux péréquatifs intercantonaux ;**
- **Une clarification du futur financement des infrastructures ferroviaires par le FIF, cette architecture de financement ne devant pas hypothéquer la réalisation des projets ferroviaires sis sur le territoire français de l'agglomération.**

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Jacques Jeannerat  
Directeur



Charles Lassauce  
Membre de la Direction

**Copie** : Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT)