



L'avenir de la mobilité dans la région lémanique Appel à la concertation et à la coopération

Les projections démographiques pour l'arc lémanique font état d'une augmentation de plus de 15% de la population, à l'horizon 2030. Les responsables régionaux s'accordent sur un constat : les infrastructures de transport actuelles sont proches de la saturation et ne seront pas à même d'absorber le flux de population annoncé. Rejoignant en partie les mesures prévues dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, le Conseil du Léman vient de rendre public un « schéma de cohérence lémanique des transports » qui analyse les faiblesses du réseau routier et ferroviaire et préconise une prise en compte de la globalité du territoire et une meilleure répartition des flux de déplacements entre la rive suisse et française du lac. Entre la carotte et le bâton, le directeur de l'Observatoire de la mobilité de l'Université de Genève a aussi son idée sur la question. (langue : français)

Pour plus d'informations :

Conseil du Léman

<http://www.conseilduleman.org>

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

<http://www.projet-agglo.org>

Observatoire universitaire de la mobilité

<http://www.unige.ch/ses/geo/oum/>

Die Zukunft der Mobilität in der Genferseeregion Aufruf zur Kooperation und Koordination

Die demografischen Prognosen für die Genferseeregion gehen von einem Bevölkerungswachstum von über 15% bis zum Jahre 2030 aus. Die regionalen Entscheidungsträger sind sich einig, dass die Kapazitäten der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen nicht ausreichen, um die erwartete Nachfragesteigerung zu decken. Mit Bezug auf die vorgesehenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Frankreich-Waadtl-Genf veröffentlichte der „Conseil du Léman“ ein koordiniertes Verkehrskonzept für die Region, welches die Schwächen des Strassen- und Schienenverkehrsnetzes analysiert. Es empfiehlt, die Gesamtheit der Region zu betrachten und die Verkehrsflüsse zwischen dem schweizerischen und dem französischen Ufer des Genfersees besser zu verteilen. Der Direktor des Instituts für Mobilität der Universität Genf bringt ebenfalls seine Meinung zum Thema ein. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Conseil du Léman

<http://www.conseilduleman.org>

Agglomerationsprogramm Frankreich-Waadtl-Genf

<http://www.projet-agglo.org>

Observatoire universitaire de la mobilité

<http://www.unige.ch/ses/geo/oum/>

06.11.2008

www.mobilservice.ch

Mobilservice

Rédaction germanophone

tél./fax 031 311 93 63 / 67

redaktion@mobilservice.ch

Mobilservice

Rédaction francophone

tél./fax 022 733 96 73

redaction@mobilservice.ch



www.conseilduleman.org

Conférence de presse transfrontalière

L'avenir des réseaux de transports autour du Lac Léman

Mesdames et Messieurs les journalistes,

Les Départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie et les Cantons suisses de Vaud, Valais et Genève, unis dans le cadre du Conseil du Léman, viennent d'adopter un schéma de cohérence des transports sur le Bassin lémanique à l'horizon 2020. Les responsables du Conseil du Léman présenteront cette démarche, ses objectifs et ses conclusions à l'occasion d'une conférence de presse qui se tiendra le :

Mardi 4 novembre 2008 à 10 h 30
sur la péniche de l'Art mobile jazz (AMJ)
(ancienne Arteplage de l'Expo 02)
Parc Bussien, au Port du Bouveret
(Parking du Swiss Vapeur Parc).

en présence de :

- **Monsieur Pascal Broulis**, Président du Gouvernement vaudois et Président du Conseil du Léman
et
- **Monsieur Guy Chavanne**, Conseiller général de Haute-Savoie et Président de la Commission Transports et communication du Conseil du Léman.

Cette initiative prise par le Conseil du Léman résulte d'un double constat :

- d'une part, la forte croissance démographique et économique attendue sur le Bassin lémanique augmentera d'autant les besoins en mobilité ;
- d'autre part, les réseaux routier et ferroviaire de la région sont déjà saturés et il est très probable que les projets d'ores et déjà engagés sur les rives Nord et Sud du Lac Léman ne suffiront pas à absorber l'évolution des flux.

Aussi l'élaboration d'un schéma de mise en cohérence des projets structurants de transports sur le Bassin lémanique s'impose comme le premier outil commun réalisé pour garantir le développement équilibré de cette région.

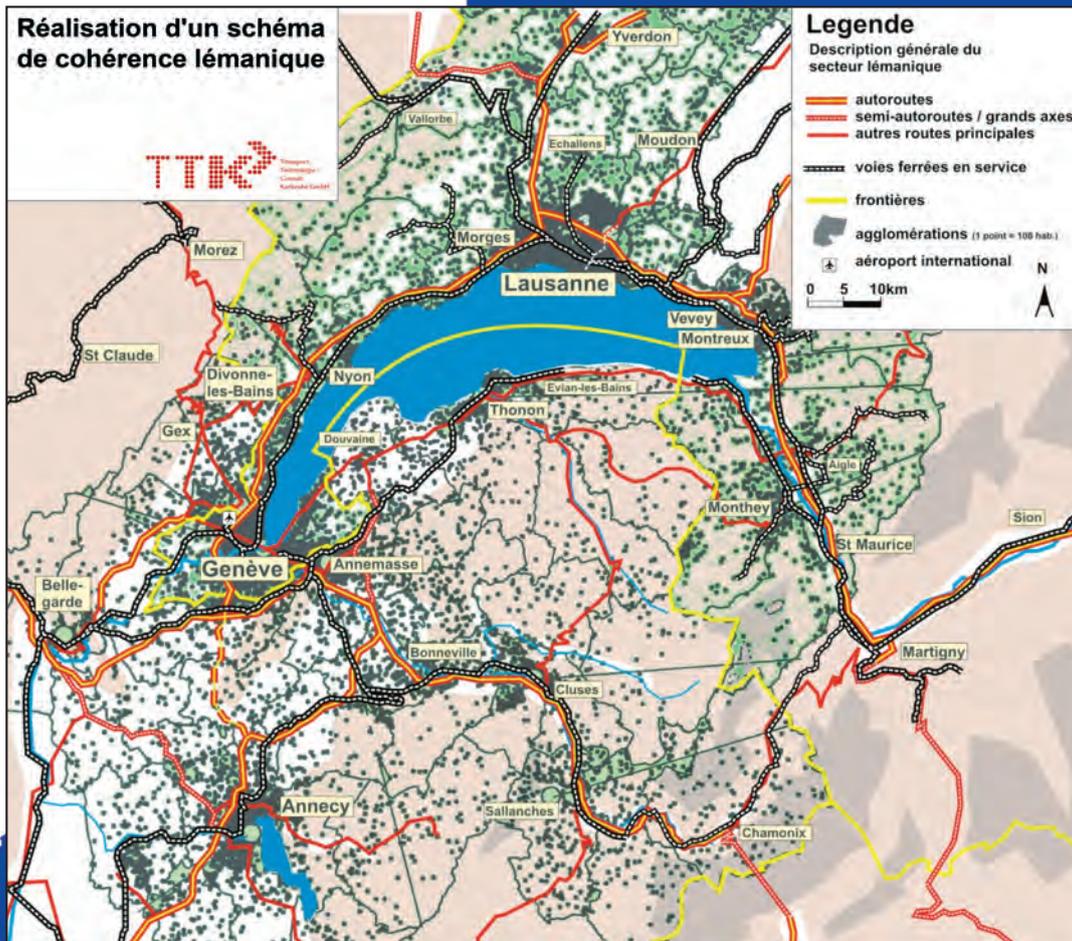
Nous réjouissons de pouvoir vous rencontrer à l'occasion de cette conférence de presse, nous vous prions de croire, Mesdames et Messieurs les journalistes, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Secrétariat général du Conseil du Léman

Lausanne, le 28 octobre 2008

Informations complémentaires : Norbert Zufferey, Secrétaire général du Conseil du Léman, 079 292 54 34, norbert.zufferey@vd.ch

Schéma de cohérence lémanique des transports





Sommaire

PREAMBULE	3
OBJECTIFS	5
OBJET DU SCHEMA	6
1. <i>UN DIAGNOSTIC PARTAGE PAR TOUS</i>	6
2. <i>DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX</i>	8
3. <i>UNE VOLONTE DE METTRE EN COHERENCE LES PROJETS</i>	13
4. <i>UNE VOLONTE DE PERENNISER LA CONCERTATION ET L'INFORMATION DES PARTENAIRES</i>	17
CONTACTS	19

Préambule

Le **Conseil du Léman** est une institution de coopération transfrontalière qui regroupe les Départements français de l'Ain, de la Haute-Savoie et les cantons suisses de Vaud, Valais et Genève.

Présidé par le canton de Vaud, le **Conseil du Léman** travaille dans le cadre de cinq commissions thématiques :

- « *Economie et tourisme* »,
- « *Transports et communication* »,
- « *Environnement et aménagement du territoire* »,
- « *Education et culture* »
- « *Populations frontalières et affaires sociales* ».

La commission « **Transports et communication** » est présidée par le **Département de la Haute-Savoie**.

Plusieurs projets ou dossiers concernant les transports sont à l'étude ou en cours de réalisation sur l'ensemble de la région lémanique. Il s'agit, à titre d'exemples de l'autoroute Annecy-Genève A41, du désenclavement du Chablais, de la ligne ferroviaire sud-Léman dite « du Tonkin », de la Transchablaisienne H144, de la navigation sur le lac Léman, de la saturation de la liaison ferroviaire Lausanne-Genève (construction de la 3^{ème} voie entre Renens et Coppet), du désenclavement du Pays de Gex, de la ligne TGV Mâcon-Genève, de la liaison entre la Haute Vallée de l'Arve et le Valais par voies ferroviaire et routière.

Le trafic autour du lac Léman, sur l'axe Est-Ouest, se concentre sur la rive Nord. Tant les réseaux routier que ferroviaire, avec environ 150'000 mouvements/jour, sont saturés aux heures de pointe. Des projets sont à l'étude pour augmenter la capacité de l'offre ferroviaire, notamment entre Lausanne et Genève, mais ceux-ci ne devraient pas se concrétiser avant 2020. L'amélioration de la desserte Est-Ouest est cependant limitée par la densité de l'habitat sur la rive Nord du lac Léman.

Par ailleurs, la région lémanique connaît une croissance économique et démographique nettement supérieure à la moyenne nationale. Ainsi, la population suisse du Bassin lémanique devrait croître de plusieurs dizaines de milliers d'habitants ces quinze prochaines années, augmentant d'autant les besoins en mobilité.

Dans ce cadre, différentes agglomérations sont recensées dans la région lémanique (l'agglomération franco-valdo-genevoise, Thonon-Publier-Evian, Lausanne-Morges, Vevey-Montreux, Aigle-Monthey) et elles conduisent leurs propres études.

L'ensemble des dossiers énumérés ci-dessus sont conduits au sein de chaque collectivité du **Conseil du Léman**, une information étant faite dans le cadre des instances de coopération transfrontalière. Toutefois certains projets peuvent avoir un impact sur d'autres dossiers également initiés dans la région lémanique. Force est de constater que peu de projets sont conçus et instruits de manière transfrontalière.

Devant l'absence de vision d'ensemble sur les grands projets structurants et multimodaux de la région lémanique, la commission « Transports et communication » a proposé au Conseil du Léman de réaliser un état des dossiers et projets existants mais surtout une analyse prospective des transports dans la région à l'horizon 2020.

Objectifs

L'objectif du Schéma est d'entreprendre une analyse multimodale des réseaux structurants de transports au niveau lémanique prenant en considération l'évolution démographique, la conjoncture économique et l'accroissement des besoins en mobilité des habitants.

La démarche s'est appuyée sur les outils et analyses effectués existants au sein des cinq membres du **Conseil du Léman** mais également dans le cadre du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ou encore du Développement des Transports Publics Régionaux (DTPR). Elle a dépassé le stade de l'étude pour aboutir au présent Schéma de cohérence validé politiquement par les cinq entités membres du **Conseil du Léman**. Axé sur les réseaux de transports structurants et multimodaux, le Schéma se base sur le recensement des projets actuels pour établir une analyse à l'horizon 2020. Avec cet outil, les partenaires du **Conseil du Léman** s'engagent pour favoriser la mise en cohérence des projets de transports structurants dans le Bassin lémanique.

Le Schéma prend en considération, outre les instances partenaires aux projets recensés ainsi que leurs compétences, l'impact des projets sur l'environnement. Il a été établi à partir d'un état des lieux des projets en énumérant les priorités à l'horizon 2020.

Le Schéma fera l'objet d'un suivi régulier. Il vise à mettre en place un outil utile à l'information réciproque des partenaires. La mise à jour et le recensement des projets seront effectués deux fois par année au sein de la commission « **Transports et communication** » qui rendra compte de l'évolution de la situation auprès des instances politiques du **Conseil du Léman**. Celui-ci décidera, le cas échéant, d'attirer l'attention des autorités compétentes sur les points problématiques.

Le Schéma

A travers le Schéma de cohérence lémanique des transports, les partenaires du **Conseil du Léman** expriment leur volonté commune de prendre en compte dès à présent la dimension intermodale des projets, car celle-ci est essentielle pour promouvoir l'usage des transports publics. A travers ce document, les partenaires s'engagent à partager :

- 1) *Un diagnostic*
- 2) *Des enjeux*
- 3) *Une volonté de mettre en cohérence les projets*
- 4) *Une volonté de pérenniser la concertation et l'information entre les partenaires.*

1. UN DIAGNOSTIC PARTAGE PAR TOUS :

La méthodologie adoptée pour la réalisation du Schéma de cohérence lémanique a consisté à faire un diagnostic du territoire et une analyse des multiples dossiers et projets en cours, puis à analyser la cohérence multimodale des projets et, à en déduire une vision stratégique cohérente des transports à l'horizon 2020.

1.1. Rappel du diagnostic

Le diagnostic du Schéma de cohérence lémanique a dressé un état des lieux des besoins de déplacements dans l'espace lémanique à partir des principaux déterminants de la mobilité : les grands générateurs de déplacements (principaux employeurs, universités, pôles hospitaliers, sites touristiques, etc.), les déplacements quotidiens pour le travail et les études, l'accès aux réseaux nationaux et internationaux du Bassin lémanique.

Il a confronté ces besoins à l'offre de transport actuelle, ce qui a permis d'en déduire que :

- les enjeux de l'amélioration des infrastructures et des transports collectifs sont basés sur le développement d'un réseau structurant performant et l'amélioration de la couverture du territoire ;
- les parts de marché des déplacements de personnes sur les grandes liaisons régionales sont systématiquement à l'avantage de la voiture particulière et ce dans de grandes proportions.

2. DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX :

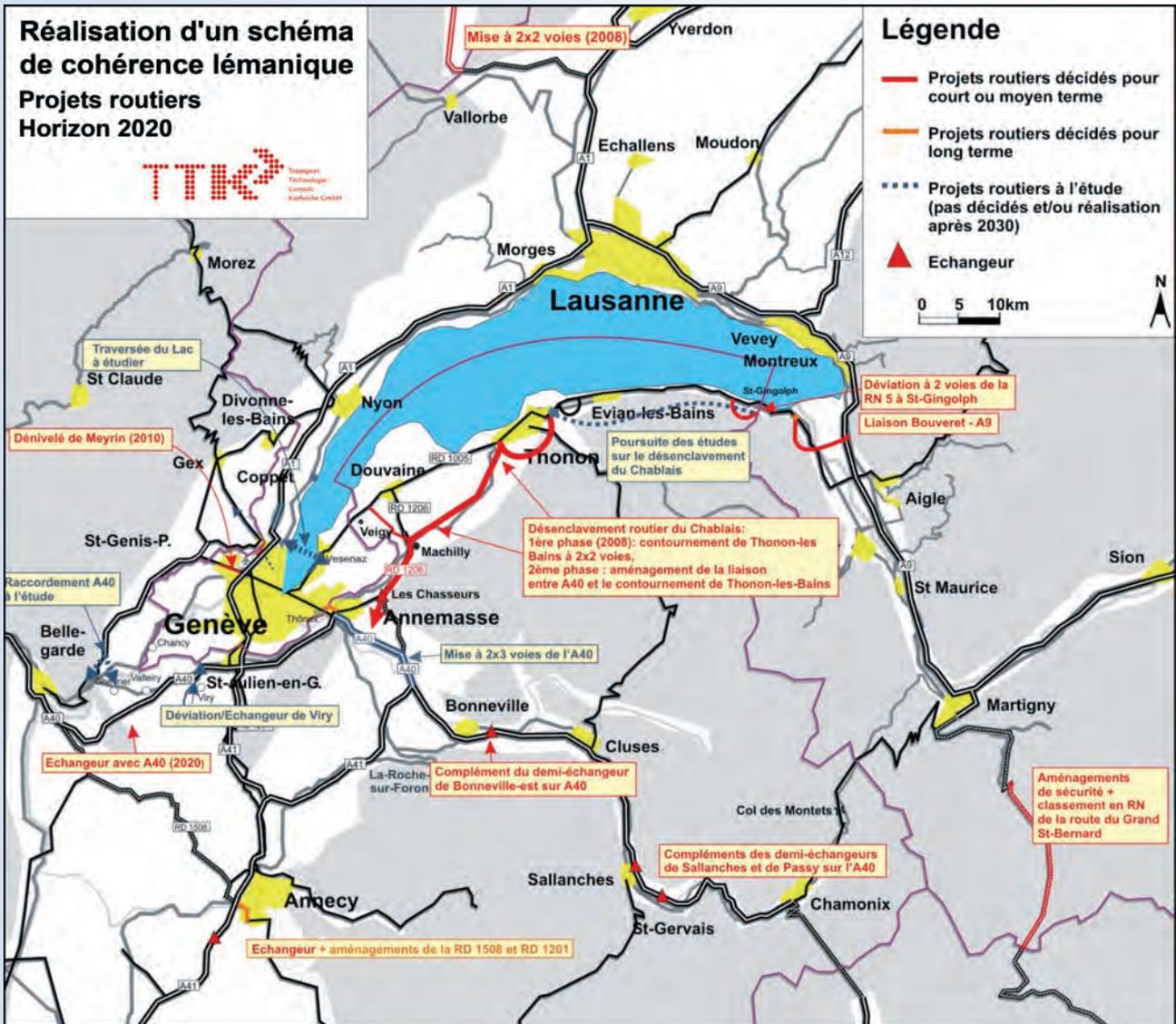
2.1. Le réseau routier

Sur le réseau routier du Bassin lémanique, cinq points faibles ont été identifiés :

- 1) La liaison A40-Thonon est inadaptée aux flux : il existe un maillon manquant entre l'A40 et le Carrefour des Chasseurs ;
- 2) La liaison Thonon-Le Bouveret-Villeneuve est difficile : la route Sud-Léman comporte de nombreuses traversées de villages et a une mauvaise connexion avec l'autoroute N1 ;
- 3) L'absence de liaison A40-Pays de Gex depuis Lyon oblige une traversée de Bellegarde du fait du maillon manquant entre l'A40 et le Pays de Gex ;
- 4) Le problème de la route du col des Montets en hiver : compte tenu des risques importants d'avalanches, cette route doit souvent être fermée après de grosses chutes de neige, obligeant une utilisation mixte rail/route du tunnel ferroviaire contraignante ;
- 5) L'autoroute A1 entre Genève-Lausanne a déjà atteint ses limites de capacité aux heures de pointe.

L'enjeu est ici de prendre en compte la globalité du territoire et de répartir les flux de déplacements entre le Nord et le Sud du lac Léman, ainsi que de compléter les infrastructures nécessaires, pour répondre au mieux aux besoins de tous et faciliter l'accès aux territoires.

Réalisation d'un schéma de cohérence lémanique
Projets routiers
Horizon 2020



Légende

- Projets routiers décidés pour court ou moyen terme
 - Projets routiers décidés pour long terme
 - - - Projets routiers à l'étude (pas décidés et/ou réalisation après 2030)
 - ▲ Echangeur
- 0 5 10km

Mise à 2x2 voies (2008)

Traversée du Lac à étudier

Dénivelé de Meyrin (2010)

St Claude

Morez

Divonne-les-Bains

Gex

Coppet

St-Genis-P.

Bellegarde

Raccordement A40 à l'étude

Genève

St-Julien-en-G.

Déviation/Echangeur de Viry

Echangeur avec A40 (2020)

Annemasse

Mise à 2x3 voies de l'A40

Bonneville

Cluses

Complément du demi-échangeur de Bonneville-est sur A40

Annecy

Echangeur + aménagements de la RD 1508 et RD 1201

Sallanches

St-Gervais

Chamonix

Col des Montets

Aménagements de sécurité + classement en RN de la route du Grand St-Bernard

Yverdon

Vallorbe

Echallens

Moudon

Lausanne

Morges

Vevey

Montreux

St-Gingolph

Evian-les-Bains

Poursuite des études sur le désenclavement du Chablais

Désenclavement routier du Chablais:
 1ère phase (2008): contournement de Thonon-les-Bains à 2x2 voies,
 2ème phase: aménagement de la liaison entre A40 et le contournement de Thonon-les-Bains

Déviation à 2 voies de la RN 5 à St-Gingolph

Liaison Bouveret - A9

Aigle

St Maurice

Sion

Martigny

2.2. L'offre ferroviaire

Le Nord du lac Léman profite d'une offre ferroviaire relativement conséquente. Il n'en demeure pas moins que la liaison Genève-Chablais suisse, et plus particulièrement Genève-Lausanne, est saturée aux heures de pointe, alors que les possibilités matérielles d'extension sont très limitées (espace non disponible).

Les principales faiblesses quant à l'offre ferroviaire observées au Sud du lac Léman sont :

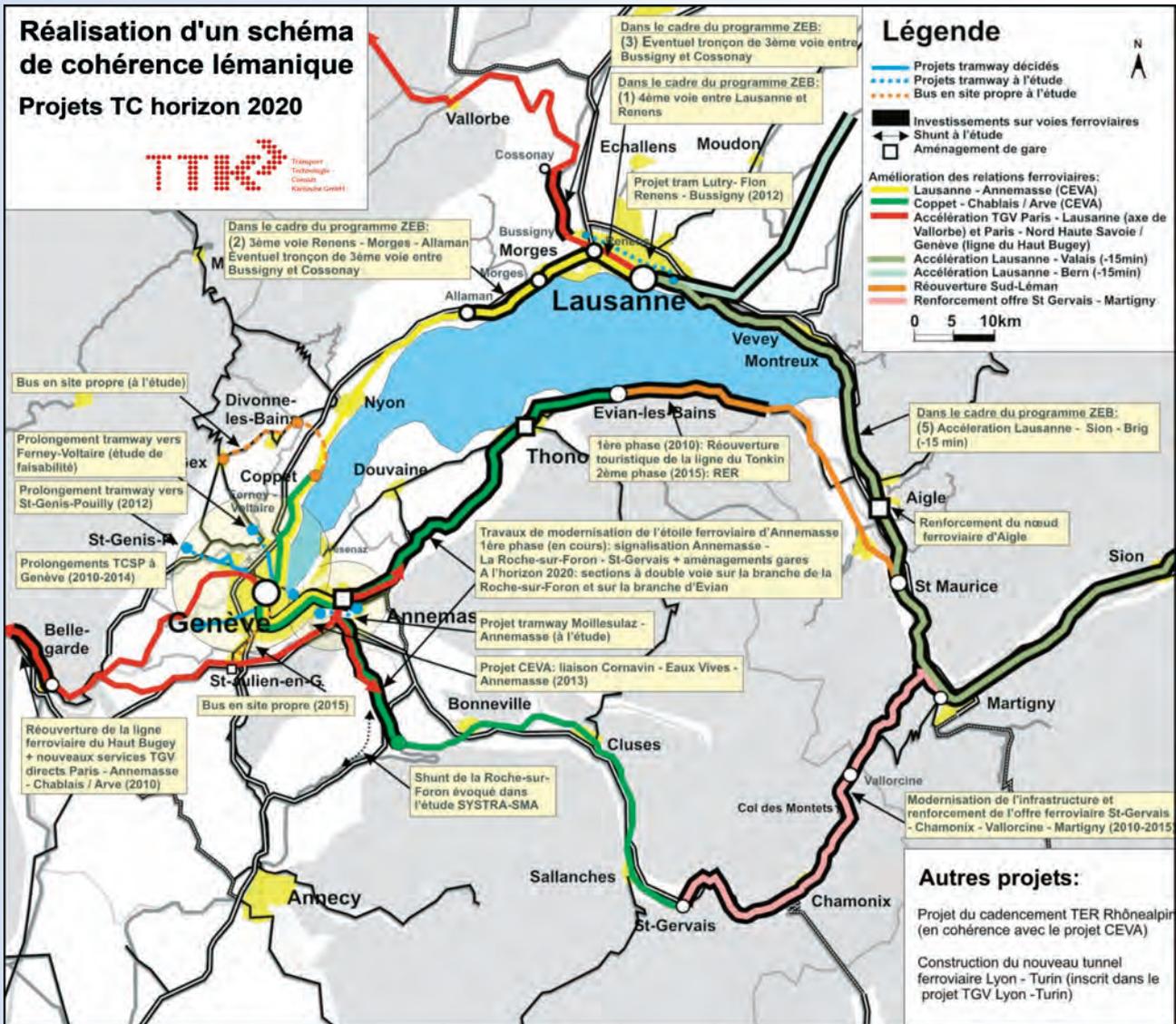
- Des maillons manquants ferroviaires (tronçon Evian-St-Gingolph à réhabiliter, Le Bouveret-Villeneuve et Lancy-Eaux-Vives) ;
- Une faible fréquence quant aux passages de trains et la faible capacité des voies uniques du réseau ferroviaire haut-savoyard ;
- Une liaison de/vers Annecy aux caractéristiques médiocres par rapport au niveau de service offert par l'A41 actuelle et la branche future directe vers Genève ;
- Par ailleurs, côté français, les offres TER / TC urbain / autocar ne sont pas bien articulées (pas d'intégrations tarifaires notamment).

L'enjeu consiste à :

- Penser les déplacements dans la globalité du Bassin lémanique et mieux répartir les flux entre le Nord et le Sud du lac Léman ;
- Répondre aux besoins des déplacements locaux, périurbains et ruraux ;
- Moderniser les services pour répondre aux besoins de tous et faciliter l'accès aux transports publics ;
- Organiser le territoire pour assurer des transports durables et transformer le mode d'organisation des transports collectifs.

Réalisation d'un schéma de cohérence lémanique

Projets TC horizon 2020



Légende

- Projets tramway décidés
 - - - Projets tramway à l'étude
 - - - Bus en site propre à l'étude
 - Investissements sur voies ferroviaires
 - Shunt à l'étude
 - Aménagement de gare
- Amélioration des relations ferroviaires:**
- Lausanne - Annemasse (CEVA)
 - Coppet - Chablais / Arve (CEVA)
 - Accélération TGV Paris - Lausanne (axe de Vallorbe) et Paris - Nord Haute Savoie / Genève (ligne du Haut Bugey)
 - Accélération Lausanne - Valais (-15min)
 - Accélération Lausanne - Bern (-15min)
 - Réouverture Sud-Léman
 - Renforcement offre St Gervais - Martigny
- 0 5 10km

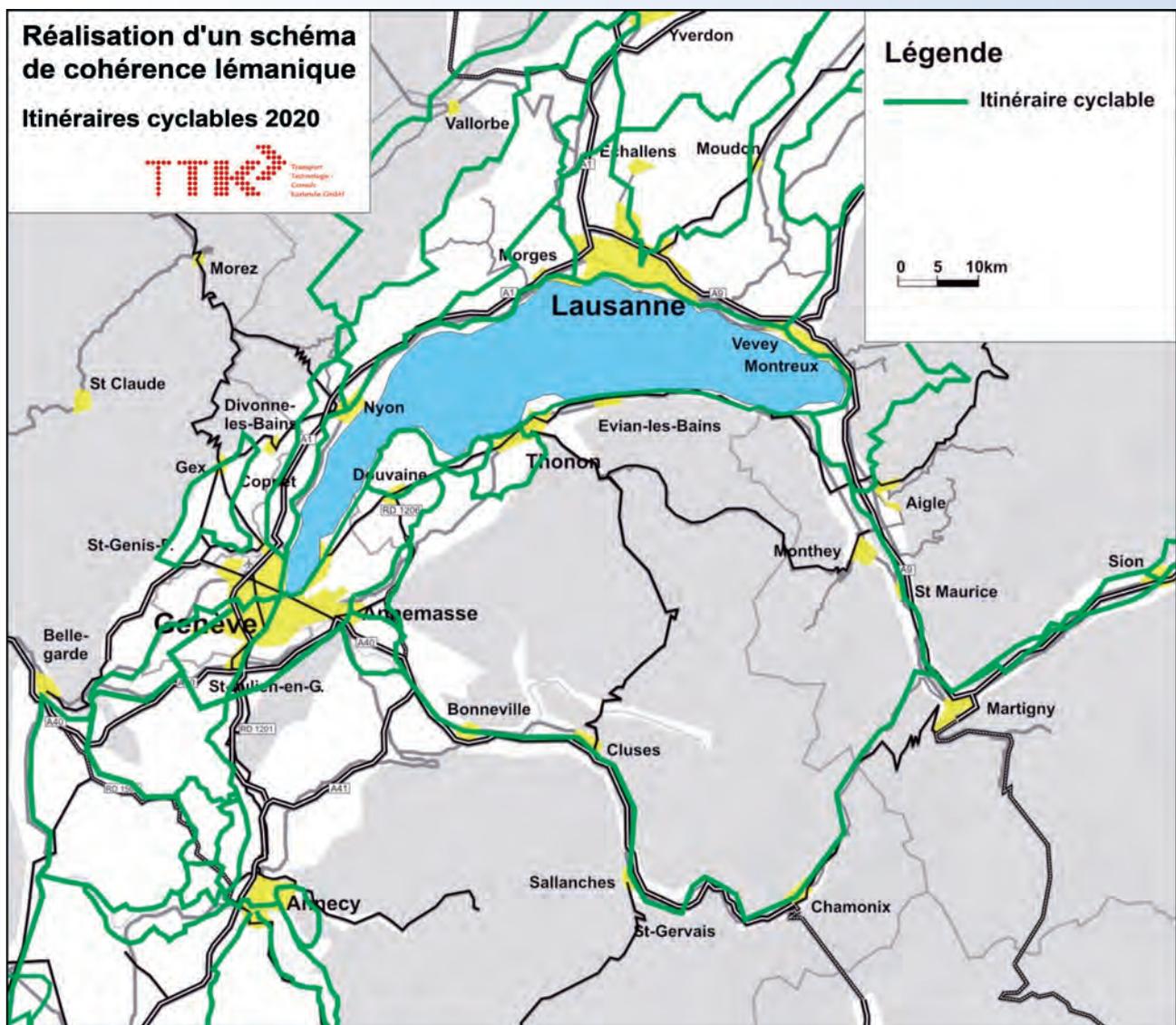
Autres projets:

- Projet du cadencement TER Rhônealpin (en cohérence avec le projet CEVA)
- Construction du nouveau tunnel ferroviaire Lyon - Turin (inscrit dans le projet TGV Lyon - Turin)

2.3. Le réseau cyclable

En matière de réseau cyclable, on note que les axes cyclables inscrits dans les documents touristiques ne sont aujourd'hui le plus souvent que des itinéraires loin d'être aménagés systématiquement en sites propres protégés de la circulation routière. Au regard du potentiel du développement du vélo dans un territoire qui allie des enjeux de déplacements urbains / périurbains à des enjeux d'excursions touristiques au cœur de sites remarquables, les aménagements existants peuvent être considérés comme embryonnaires.

L'enjeu consiste à valoriser et encourager l'usage des modes de transport doux.



3. UNE VOLONTE DE METTRE EN COHERENCE LES PROJETS :

A travers le Schéma de cohérence lémanique des transports, les partenaires du **Conseil du Léman** expriment leur volonté commune de prendre en compte dès à présent la dimension intermodale des projets. Cette volonté de mise en cohérence se décline en plusieurs volets :

- Un réseau routier équilibré, qui allie désenclavement, développement équilibré du territoire et maîtrise des nuisances ;
- Un réseau de transports communs ambitieux, du Valais à Annecy, à la hauteur d'une région lémanique métropolitaine bien arrimée au futur réseau européen à grande vitesse ;
- Un réseau cyclable bien maillé, à la hauteur d'une région lémanique à la fois métropolitaine et touristique.

Les partenaires du **Conseil du Léman** souhaitent que ce Schéma de cohérence devienne un document de référence qui leur permette de pouvoir s'assurer de la cohérence des projets à venir avec les priorités et projets qui y figurent.

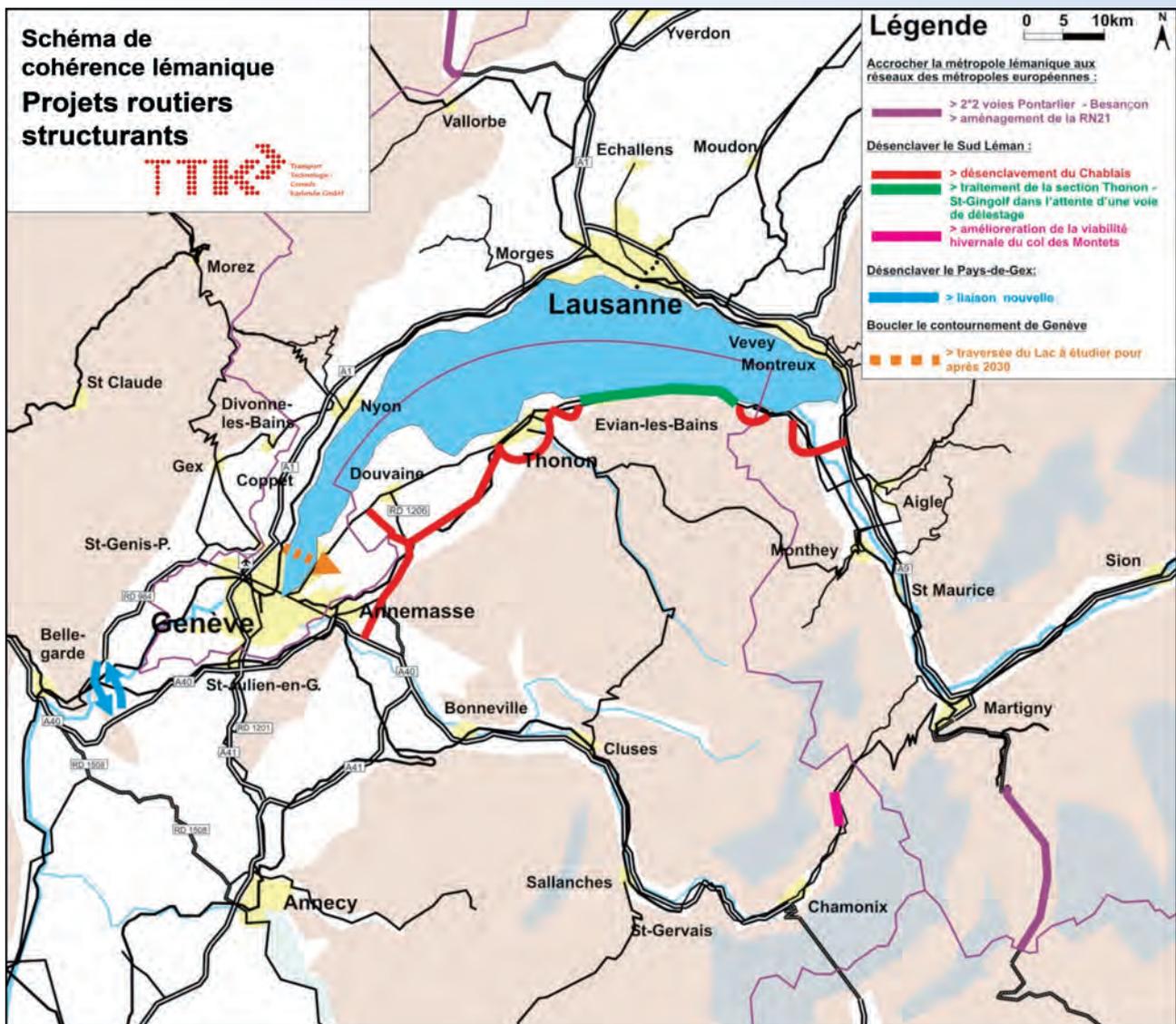
3.1. Un réseau routier équilibré qui allie désenclavement, développement équilibré du territoire et maîtrise des nuisances

Contexte :

La maîtrise des déplacements périurbains est un enjeu fort d'aménagement du territoire et d'environnement. Les investissements sont importants et doivent être coordonnés et hiérarchisés.

Défis à relever :

Faire en sorte que les choix les plus urgents en matière d'infrastructures soient faits en cohérence avec les développements futurs. Ne pas prendre d'options qui nuisent à ces développements et prévoir les synergies.



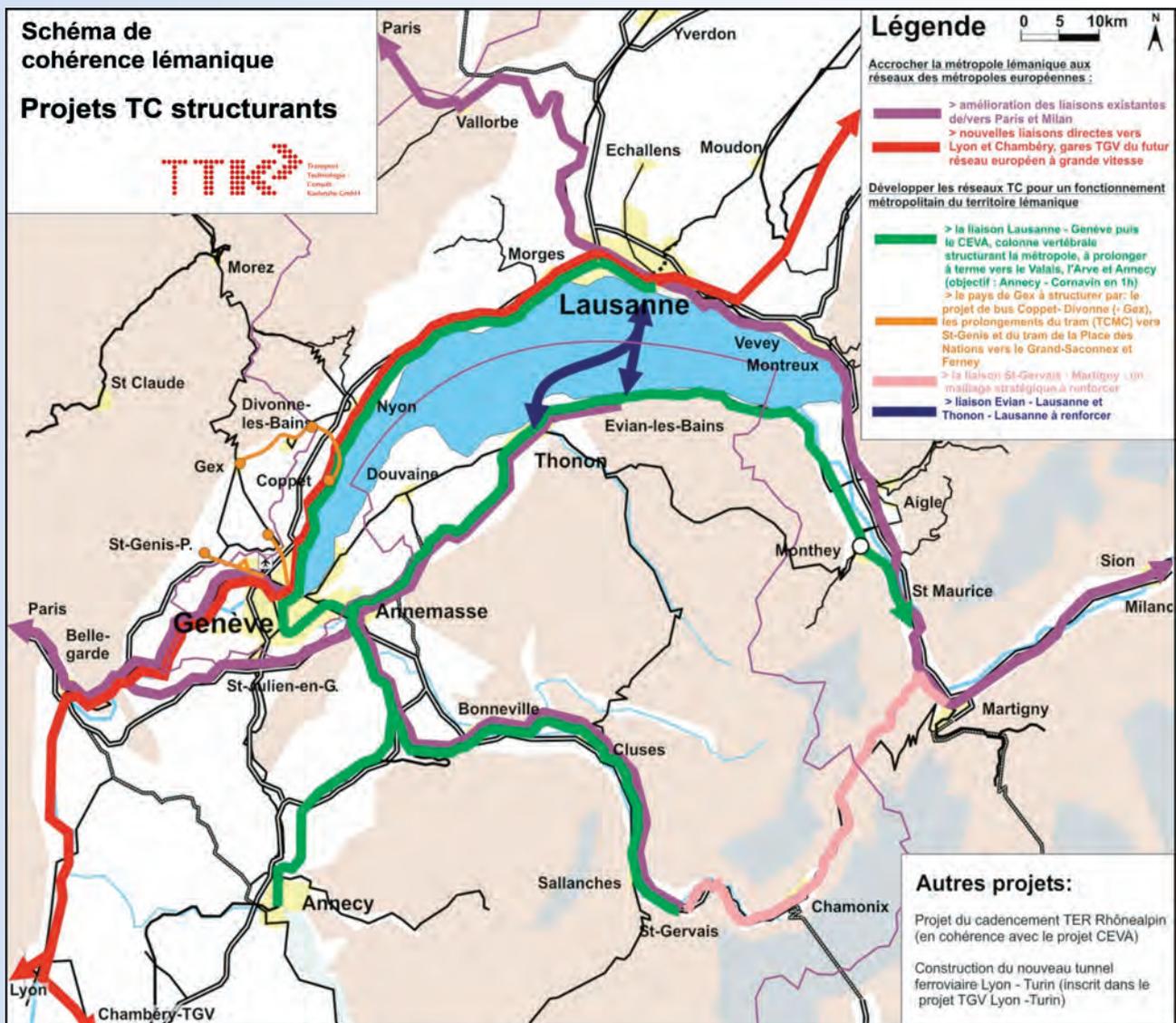
3.2. Un réseau de transports en commun/transports publics ambitieux du Valais à Annecy à la hauteur d'une région lémanique métropolitaine bien arrimée au futur réseau européen à grande vitesse

Contexte :

L'automobile permet des trajets directs d'un point à un autre, tandis que les systèmes de transport public ne peuvent proposer de relations directes sur tous les trajets possibles. Il est envisageable néanmoins de s'approcher des avantages qu'offrent l'automobile en facilitant les correspondances entre réseaux et en améliorant les infrastructures ferroviaires. Le constat de saturation des voies de transport et la recherche d'offres alternatives performantes de transport provoquent des besoins en croissance.

Défis à relever :

Adapter le réseau ferroviaire aux besoins des habitants du bassin lémanique. Faire progresser la part modale des transports publics.



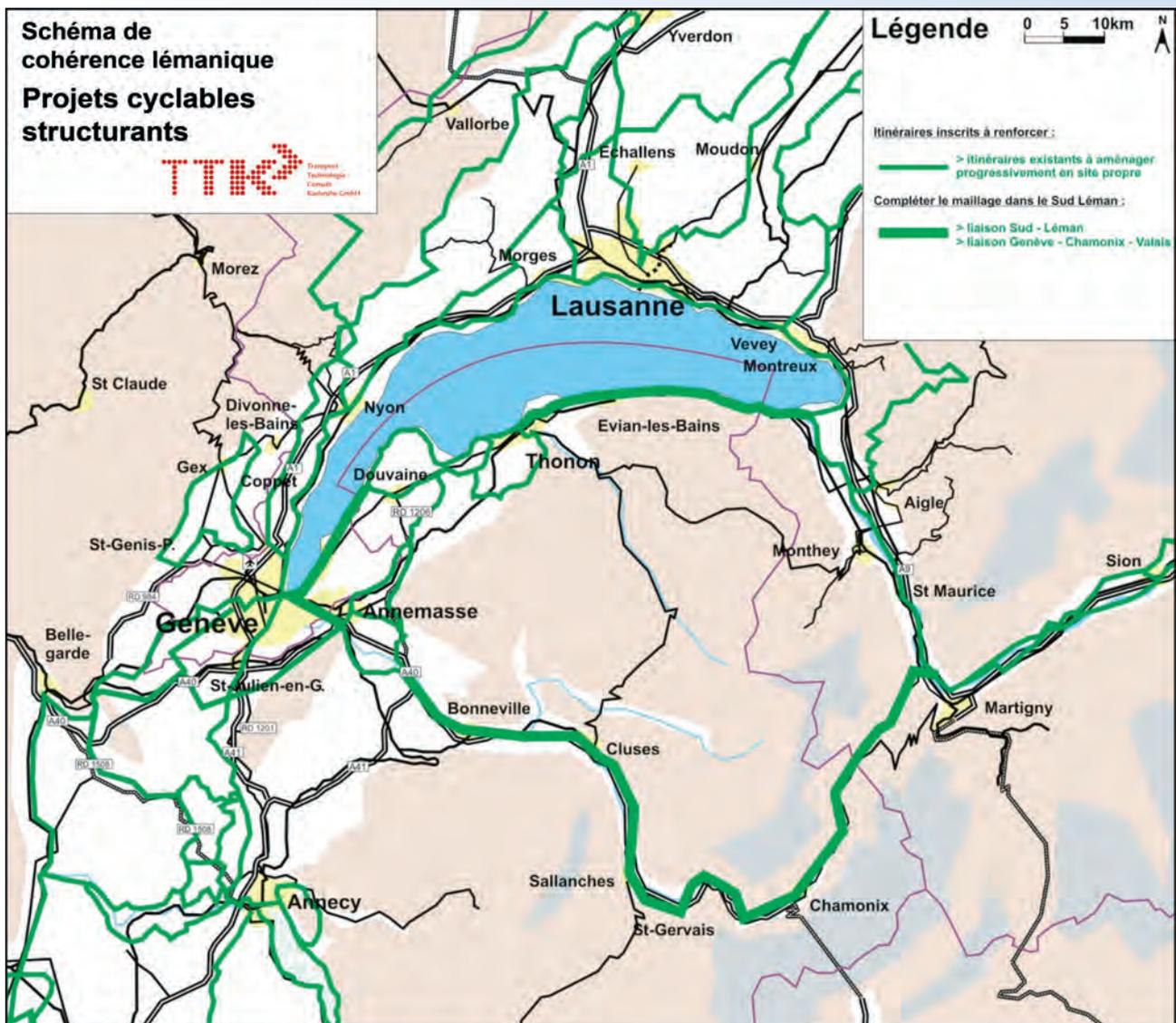
3.3. Un réseau cyclable bien maillé à la hauteur d'une région lémanique à la fois métropolitaine et touristique

Contexte :

Le vélo, outil de loisir en développement, représente également un moyen de transport domicile-travail performant, sur de courtes distances et efficace pour relever les défis environnementaux de demain. Son usage est aujourd'hui faible du fait principalement du manque d'infrastructures, de sensibilisation du public, d'information ou encore d'offres de service adéquates.

Défis à relever :

Développer l'usage du vélo, en particulier en lien avec les transports publics urbains, mais également interurbains et régionaux.



4. UNE VOLONTE DE PERENNISER LA CONCERTATION ET L'INFORMATION DES PARTENAIRES :

Fruit d'une large concertation, le Schéma de cohérence lémanique des transports est l'expression des grandes orientations en matière de politique des transports à l'horizon 2020 que les partenaires du **Conseil du Léman** souhaitent pérenniser.

Dans cet objectif, la mise à jour et le recensement des projets :

- routiers,
- ferroviaires,
- de transports en commun en sites propres (TCSP),
- des autorités organisatrices de transports (AOT),
- de la maîtrise du développement de l'urbanisme,
- et du développement des modes de transport doux,

seront effectués deux fois par an à l'initiative de la commission « **Transports et communication** » et sous la responsabilité d'un groupe technique composé des représentants de chaque entité membre du **Conseil du Léman**. La commission pourra également examiner certains projets prioritaires.

Les résultats de cette mise à jour feront l'objet d'une traduction cartographique par mode - routiers, transports en commun et modes de transport doux - qui sera soumise à l'avis de la commission « **Transports et communication** ». Sur cette base, la commission rendra compte de l'évolution de la situation auprès du **Conseil du Léman** qui, le cas échéant, communiquera et attirera l'attention des autorités compétentes sur des points particuliers.

*Approuvé par le Comité plénier
du Conseil du Léman*

Lausanne, le 26 juin 2008

Contacts

- **Présidence du Conseil du Léman :**

Canton de Vaud

Office des affaires extérieures

Département des finances et des relations extérieures

Château cantonal

CH - 1014 LAUSANNE

Tél. : 0041 (0)21 / 316 40 78

Fax : 0041 (0)21 / 316 44 14

E-mail : norbert.zufferey@vd.ch

- **Secrétariat de la commission « Transports et communication » :**

Conseil Général de la Haute-Savoie

Service des relations transfrontalières

Espace Lémanique - Site d'Archamps

F - 74160 ARCHAMPS

Tél. : 0033 (0)4 50 95 06 40

Fax : 0033 (0)4 50 95 06 42

E-mail : rtcg74@espace-lemanique.org



*Edité en 1000 exemplaires
Le 4 novembre 2008*