Tribune de Genève

SPÉCIAL Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

SUPPLÉMENT GRATUIT RÉALISÉ EN PARTENARIAT

10 ans et des réalisations déjà emblématiques



Avec plus d'un million d'habitants, le Grand Genève est l'un des territoires les plus dynamiques d'Europe mais aussi l'un des plus complexes puisqu'à cheval sur la France et la Suisse.
Organiser des solutions aux défis qui se posent en termes de déplacements, d'aménagement du territoire, de ressources naturelles : depuis dix ans, telle est la mission de l'organisme qui a déjà plusieurs réalisations à son actif, à l'image de l'emblématique Léman Express.

Photo archives Le DL

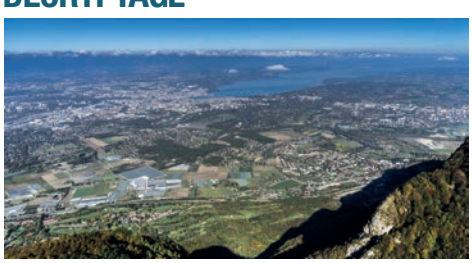
MOBILITÉS



Le tramway, star du Projet d'agglomération 4

P. 2-3

DÉCRYPTAGE

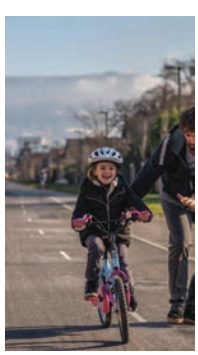


Le Grand Genève, mode d'emploi

P. 6

ENQUÊTE CITOYENNE

Les habitants sollicités pour être au cœur du projet P.12



La révolution des trams transfrontaliers



Avec trois projets d'envergure pour l'agglomération, ici le tram 17 reliant Genève à Annemasse, le tram se taille la part du lion dans la dotation fédérale obtenue pour la période 2024-2027. **Photo archives Le DL**

Au mois de juin dernier, la Confédération suisse a attribué 141 millions CHF au Grand Genève pour ses projets de développement sur la période 2024-2027. Au programme, poursuite du développement du réseau de tramways transfrontaliers, requalification de la Route Suisse et mobilité douce…

Monter dans le tramway à Annemasse et rejoindre Genève en quelques minutes. Avant la Seconde Guerre mondiale, le geste était banal, même si le trajet était long. Démantelés à l'époque de la voiture triomphante – au point que les quais de Genève auraient pu être transformés… en autoroutes dans les années 60 -, les tramways transfrontaliers ont fait leur retour. Précisément en décembre 2019, avec la ligne 17 à destination d'Annemasse. Depuis, on ne les arrête plus. D'ici à la fin de la décennie, les habitants du Grand Genève pourront aller d'un point à l'autre de l'agglomération avec les trams des Transports publics genevois (TPG). Cette possibilité était espérée, les excellents résultats obtenus en juin dernier pour le Projet d'aggloméartion 4 l'ont confirmée…

Trois projets de tram dont deux transfrontaliers

Sur les 141 millions de francs de contribution fédérale à la mobilité du Grand Genève obtenues pour la période 2024-2027, le tram recevra en effet la part la plus importante, avec trois projets d'envergure pour l'agglomération.

Deux d'entre-eux sont transfrontaliers. Il s'agit d'abord du prolongement de celui qui arrive aujourd'hui devant le palais des Nations, et demain au Grand Saconnex, et à Ferney-Voltaire, dans l'Ain. Une porte d'entrée stratégique pour le Pays de Gex, alors que ce territoire de 100 000 habitants n'a pas de rails aujourd'hui. Avec la Route des Nations voisine, il permettra aussi de redessiner la Route de Ferney, axe majeur de la rive droite genevoise. 29 millions de francs sur les 84 du projet seront financés par la Confédération, et c'est de loin le premier chantier de ce projet. Le prolongement du tram d'Annemasse vers Le Perrier est nanti de 12 millions de francs. Non seulement c'est là que réside une partie importante de la population annemassienne, mais en plus cet arrêt permettra de transporter une partie des habitants de la basse vallée de l'Arve. Sur le seul canton de Genève, cette fois, l'adaptation de la ligne de tram rue des Terreaux du Temple, ainsi que la requalification du boulevard James-Fazy seront soutenus à hauteur de 12 millions de francs.

On est là tout près de la gare Cornavin, dont le réaménagement des espaces publics a obtenu 16 millions. Il faut dire que le chantier de la gare genevoise sera l'une des plus importantes transformations de la ville dans les années qui viennent. Si le rail est bien la colonne vertébrale autour de laquelle s'articulent les déplacements dans

en marche avec le Projet d'Agglomération 4

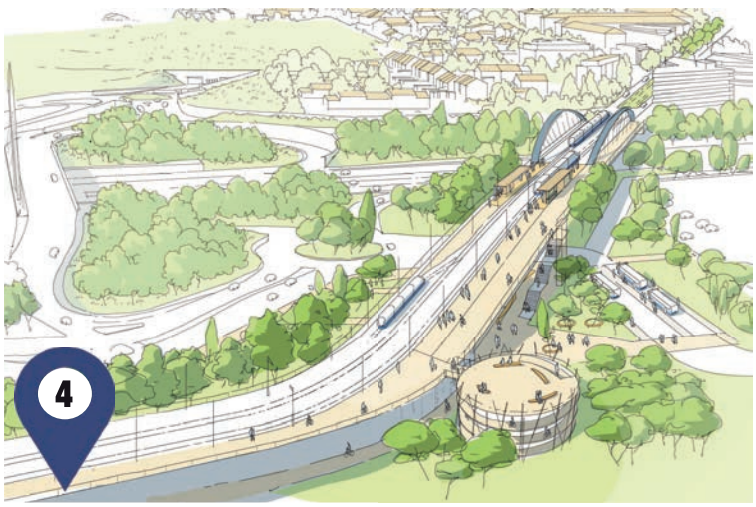
l'agglomération, les autres modes de transport viennent en complément indispensable. Le Bus à haut niveau de service (BHNS) Annemasse-Bonne-Hôpital de Findrol va apporter des déplacements efficaces aux habitants de zones très congestionnées aujourd'hui.
Côté vaudois, c'est la Route suisse entre Gland et Prangins qui va poursuivre sa requalification engagée depuis le Projet d'agglomération 1. L'objectif est de pacifier le trafic automobile dans la traversée des bourgs, tout en aménageant des espaces de qualité pour les piétons, ainsi que des pistes cyclables. Car l'essor du vélo électrique, autant que le boom post-Covid ont montré que la bonne vieille bicyclette était aussi une révolution. À cet égard, tous ces projets déposés permettront de développer les voies vertes du centre de Genève en direction respectivement de Versoix et Bernex. De quoi espérer reproduire l'énorme succès de la Voie verte du Grand Genève.



La Route suisse bénéficie d'une requalification pour gérer le flux automobile mais aussi pour aménager des espaces pour la mobilité douce. **Photo Swiss-Fly Boris Bron**

Objectif : neutralité carbone en 2050

De manière générale, les résultats sont au rendez-vous. Au terme de sa première année de service, l'arrêt de tram Annemasse-Parc s'imposait déjà comme l'un des trois plus fréquentés de l'ensemble du réseau TPG. Après presque trois ans de fonctionnement, le Léman Express dépasse les 60 000 voyageurs quotidiens, alors que l'objectif était fixé à 50 000. En retenant la plupart des propositions, les autorités fédérales ont montré qu'elles étaient enclines à soutenir les efforts faits dans le Grand Genève. L'objectif est une diminution de 60% des gaz à effet de serre d'ici 2030 pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. L'été caniculaire que l'on vient de vivre nous rappelle en effet l'urgence de contenir le réchauffement à 1,5 degré.



En 2024, le tram des Nations sera prolongé et la ligne de tram 15 roulera sur la route de Ferney, reliant la place des Nations au Grand-Saconnex et à Ferney-Voltaire. Le projet a obtenu une dotation de 78 millions CHF. **Illustration Richez Associés**

Les Projets d'agglomération, qu'est-ce que c'est ?


À Coppet, en juin 2021, les partenaires du Grand Genève ont signé le Projet d'agglomération 4 pour obtenir des financements de Berne pour des infrastructures sur sol français et suisse. **Photo Gilles BERTRAND**

C'est en 2007 que la Confédération suisse a lancé la démarche des Projets d'agglomération. Ce mécanisme assure, pour les 42 agglomérations suisses, le cofinancement de projets « contribuant à la mise en œuvre d'un développement coordonné des transports et de l'urbanisation ».
Concrètement, il repose sur un appel à projets à intervalles réguliers (2007, 2012, 2016 et 2021) soumis par les différentes unités urbaines suisses, dont le Grand Genève transfrontalier. À chaque fois, de nombreuses mesures de mobilité, d'urbanisation et d'environnement-paysage liées sont proposées. Les services de la Confédération en évaluent la pertinence, l'urgence mais aussi le degré de maturité pour une réalisation rapide.
Au terme de cette évaluation technique et d'une approbation par le Parlement, des cofinancements sont accordés. C'est dans ce cadre-là que le Grand Genève touchera 141 millions de francs pour la période 2024-2027.

Voir sur la carte en page 5

507 millions de francs pour les trois premiers Projets d'agglomération

Les trois premiers Projets d'agglomération ont permis d'obtenir 507 millions de francs de la Confédération suisse, pour des infrastructures déjà réalisées comme le Bus à haut niveau de service Annemasse-Ville-La-Grand, le BHNS Ferney-Gex, ou encore à venir comme le tram du Grand-Saconnex...



Les pôles d'échanges multimodaux du Léman express font partie des réalisations financées par le Projet d'agglomération. Ici, la gare de Genève-Champel. **Photo Serge FRUEHAUF**

À côté de la gare d'Annemasse en pleine transformation, sur le panneau qui présente le projet, un logo discret "Soutenu par la Confédération suisse". On est pourtant bien en France, mais ce financement d'un pays voisin est l'une des particularités autant que l'une des richesses de notre région. Le Grand Genève est un bassin de vie transfrontalier, et cette notion, la Confédération l'a prise en compte dès 2007, avec le premier Projet d'agglomération. Créé pour cofinancer des infrastructures en lien avec l'urbanisation dans toutes les villes suisses, ce mécanisme a pensé d'emblée le Grand Genève comme un ensemble cohérent, les habitants se jouant de la frontière dans leurs déplacements quotidiens. Cette philosophie a trouvé son expression la plus concrète en décembre 2019 avec le prolongement du tram 17 vers Annemasse et la mise en service du Léman Express. Les aménagements extérieurs de ses gares ou plutôt pôles d'échanges multimodaux, ont été financés par ce biais. Si ces inaugurations avaient un caractère historique, il s'agissait davantage d'une étape que d'un aboutissement. Car réduire la part de la voiture dans le Grand Genève, et proposer une mobilité plus simple pour ses habitants, est une stratégie de longue haleine. Celle-ci consiste en des axes structurants sur rails ou via BHNS (Bus à haut niveau de service). Ces derniers sont déployés vers Ville-la-Grand, Gex, ou encore Vernier. Côté piétons et cycles, la réalisation la plus emblématique est la Voie verte du Grand Genève, qui relie la commune de Bonne en Haute-Savoie au quartier des Eaux-Vives à Genève. À terme, elle ira jusqu'à Saint-Genis-Pouilly, traversant Vernier et Meyrin. Parfois, il s'agit aussi de réaménagements routiers, comme à la jonction de Rolle vers l'A1 où les conditions de circulation des bus sont améliorées. Toujours dans le canton de Vaud, ainsi qu'entre Versoix et Bellevue, les travaux sur la Route suisse au bord du lac ont déjà permis de sécuriser les pistes piétonnes et cyclables dans certaines localités.

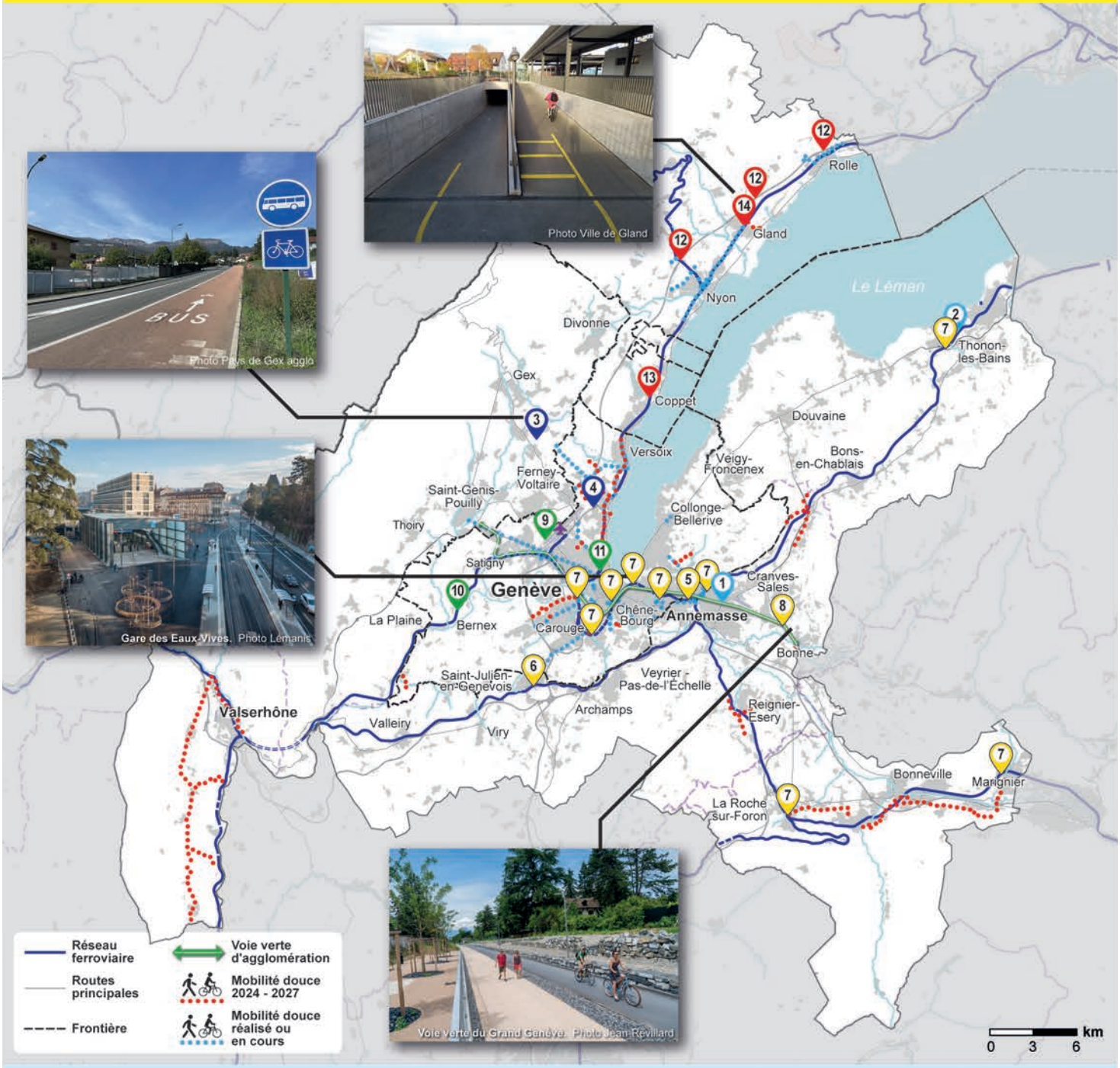


La gare d'Annemasse, qui connaît de nombreuses transformations, bénéficie elle aussi des fonds suisses. **Photo Gilles BERTRAND / Les Eclaireurs**

Des nouveaux quartiers créés

Les mesures des Projets d'agglomération permettent aussi de transformer la ville, comme à Gland, où le passage sous-voie de la gare a rapproché le nord et le sud de la commune. Des nouveaux quartiers comme celui de l'Étang à Vernier, ou l'écoquartier des Sires du Faucigny à Bonneville bénéficient aussi de ces soutiens. Signalons que les premiers Projets d'agglomération n'ont pas encore été complètement mis en œuvre, puisqu'il faut du temps pour les travaux. Ces prochaines années, des réalisations marquantes vont donc entrer en service. Les deux plus importantes sont sans conteste les prolongements des tramways. Celui des Nations va atteindre le Grand Saconnex puis être prolongé jusqu'à Ferney-Voltaire, tandis que celui de Lancy-Palettes, va continuer vers Plan-les-Ouates et la "zone industrielle de Plan-les-Ouates" puis Perly-Certoux et Saint-Julien-en-Genevois. Au total, sur les trois premiers Projets d'agglomération, 507 millions de francs de contribution fédérale ont été accordés au Grand Genève, c'est dire l'importance du dispositif pour faciliter la mobilité de ses habitants...

14 RÉALISATIONS MARQUANTES POUR LE GRAND GENÈVE



HAUTE-SAVOIE

1. Bus à haut niveau de service d'Annemasse Agglo (réalisé)

2. Création d'une passerelle mode doux en gare de Thonon-les-Bains (réalisée)

GENÈVE-AIN

3. Bus à haut niveau de service entre Gex et Genève (en fin de travaux)

4. Tramway Place des Nations-Grand Saconnex-Ferney-Voltaire (à venir)

GENÈVE-HAUTE-SAVOIE

5. Nouveau tramway 17, Genève - Annemasse (réalisé) et prolongement phase 2 (à venir)

6. Prolongement du tramway 15 vers Plan-les-Ouates la Ziplo (en cours) et Saint-Julien-en-Genevois (à venir)

7. Création des espaces publics autour des nouvelles gares Léman Express (réalisée), La Roche-sur-Foron (à venir)

8. Voie verte du Grand Genève (réalisée pour le tronçon Bonne-Genève, en cours pour le reste)

GENÈVE

9. Bus à haut niveau de service Cornavin-Vernier-Zimeysaver (en cours)

10. Allongement des quais des gares de l'axe Genève-La Plaine (réalisé/en cours)

11. Passerelle de Sécheron pour les modes doux (réalisée)

VAUD

12. Réaménagement des jonctions de Rolle, Nyon et Gland pour favoriser les transports publics et les modes doux (en travaux)

13. Requalification de la Route suisse entre Genève et Gland avec aménagement d'espaces sécurisés pour les piétons et cycles (réalisée/en cours)

14. Passage sous-voie piétons-cycles pour améliorer l'accessibilité à la plateforme de la gare de Gland (réalisée)

Le Grand Genève en trois questions



Chaque jour, on compte 660 000 passages aux frontières du Canton de Genève, montrant, l'interdépendance du bassin de vie franco-suisse.
Photo archives Le DL / G.Y.

Pourquoi le Grand Genève ?

Il suffit de monter au sommet du Salève pour le mesurer. La géographie dessine le Grand Genève. L'arrière-pays du canton de Genève se situe en France, pays avec lequel il partage 105 kilomètres de frontières pour 4,5 avec le district de Nyon, dans le canton de Vaud, qui fait aussi partie du Grand Genève. Réalité géographique, le Grand Genève en est aussi une humaine. Chaque jour, 660 000 passages aux frontières sont enregistrés. Et la courte période de fermeture de la frontière au printemps 2020 lors de la pandémie de Covid a montré combien ces liens dépassaient de loin les seuls déplacements des travailleurs frontaliers. Situé à cheval sur deux pays, dont l'un est hors de l'Union européenne, le Grand Genève est donc l'entité qui organise un territoire plus harmonieux en tenant compte des spécificités nationales, et en tentant de surmonter les difficultés que deux législations très différentes peuvent engendrer.

Comment s'articule le Grand Genève avec les institutions existantes ?

Il ne se substitue pas aux institutions propres à chaque pays, au fonctionnement très différent, mais vient en complément. D'ailleurs, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), qui est l'entité juridique qui pilote le Grand Genève depuis 2013, compte en son sein les huit partenaires et deux membres associés*, qui prennent les décisions politiques dans chacun des deux pays. Concrètement, le GLCT se réunit de sept à huit fois par an sous forme de bureaux ou d'assemblées, et discute des grands sujets du territoire. Ils relèvent souvent de l'urbanisme ou de la mobilité, mais aussi de la cohésion sociale avec le retour de la diffusion de la RTS en France voisine par exemple. La transition énergétique au quotidien est aussi un axe fort, comme avec le cadastre solaire, qui permet aux habitants du Grand Genève de visualiser en quelques clics le potentiel solaire de leur habitation. La société civile peut aussi s'exprimer par le biais du Forum d'agglomération, qui fait régulièrement des propositions au GLCT.

Quels sont les enjeux ?

Fort de plus d'un million d'habitants, le Grand Genève est l'un des territoires les plus dynamiques d'Europe. Avec une croissance moyenne d'1,7%, il a reçu 13 400 habitants annuellement en moyenne de 2013 à 2019. Dans ce contexte, l'objectif que poursuit le Grand Genève est d'organiser au mieux le territoire et ses défis : mobilité individuelle en expansion ou préservation des ressources naturelles, du foncier aux réserves d'eau potable. Pour cela, le Grand Genève a un objectif : la transition écologique, dont la neutralité carbone en 2050. Le déséquilibre dans la répartition entre emplois et habitants amène, par exemple, des difficultés à se loger, ou à avoir accès aux soins dans certaines parties de l'agglomération ou pour certains de ses habitants. D'où les travaux en cours pour trouver des solutions ensemble.

* *Canton de Genève, Ville de Genève, Canton de Vaud, Région de Nyon, Pôle métropolitain du Genevois français, Département de la Haute-Savoie, Département de l'Ain, Région Auvergne-Rhône-Alpes. Les membres associés : l'État français, la Confédération suisse.*

Un territoire partagé qui exige un fonctionnement commun

Comment le Grand Genève a changé le visage du canton et de la ville de Genève ? Un Conseiller d'Etat et un Conseiller administratif répondent.



Le cadre institutionnel du Grand Genève correspond à la réalité d'un territoire complexe à gérer en termes de mobilités et de répartition des emplois et de foncier. **Photo Jean REVILLARD**

Conseiller d'État depuis bientôt neuf ans, c'est aux premières loges que Serge Dal Busco a participé à la construction du Grand Genève. Pour le Bernésien de 63 ans, cette structure suprarégionale relevait de la nécessité. « Depuis le début des années 2000, le dynamisme du Grand Genève ne faiblit pas. On compte une augmentation moyenne de plus de 13 000 habitants et de 7 000 emplois par an rien que dans notre canton. Cela en fait une des agglomérations les plus dynamiques d'Europe. Ce constat réjouissant implique aussi des conséquences complexes à gérer en termes de mobilité individuelle, de déséquilibre dans la répartition des emplois et des habitants, du prix du foncier en hausse, de difficultés à se loger et de menaces sur les espaces ouverts. Et la présence d'une frontière accroît davantage encore les réponses à apporter à ces problèmes. Dans ce contexte, une coopération des acteurs franco-valdo-genevois s'est révélée indispensable. »

Des territoires imbriqués

L'élu estime qu'en 2022, avec son souci constant de préservation des ressources, le Grand Genève est plus d'actualité que jamais. « C'est la seule échelle cohérente pour traiter des enjeux de la transition écologique tant les activités qui composent la vie quotidienne des concitoyens de notre territoire impliquent un fonctionnement complètement imbriqué entre Genève, Vaud, l'Ain et la Haute-Savoie », dit-il.

Pour lui, beaucoup de choses s'articulent autour du Léman Express, « véritable colonne vertébrale du réseau de transport de notre agglomération qui valorise le potentiel de report modal et construit progressivement une métropole ferroviaire. Laquelle nourrit des projets urbains à proximité des nouvelles haltes et gares et favorise des comportements de mobilité moins dépendants de l'automobile. » Et le ministre genevois des Infrastructures de citer aussi les nouvelles lignes de tramway vers Meyrin, Bernex, Annemasse mais aussi les lignes à venir vers Saint-Julien-en-Genevois et Ferney-Voltaire.

« Je pense également aux voies vertes pour cycles et piétons, et aux espaces publics autour des nouvelles gares genevoises du Léman Express, précise-t-il. Mais au-delà des infrastructures de transport, c'est bien l'ensemble des quartiers autour qui ont été transformés, avec la création de nouveaux logements ou de nouveaux espaces de travail, de commerces et de services proches des habitants, et des espaces publics reconfigurés pour une meilleure qualité de vie. »

Une vision de long terme

Mathias Buschbeck, Conseiller administratif Vert de la Ville de Vernier depuis 2020, constate de son côté, que sa commune, qui n'est autre que la cinquième plus peuplée de Suisse romande, est aussi l'une des plus impactée par la vision du Grand Genève. « Vernier a été jusqu'ici le back office d'une société basée sur le pétrole. Nous sommes sous le bruit des avions. Nous hébergeons les réserves d'essence cantonale et l'autoroute de contournement nous traverse… Le Grand Genève est en train de corriger ces problèmes de mal-développement hérité des Trente glorieuses. »



Mathias Buschbeck.
Photo Magali Girardin



Serge Dal Busco.
Photo Canton de Genève

Le géographe de métier estime que dans cinq à dix ans, sa ville et notamment son cœur seront transformés, « plus urbains, plus durables. L'arrivée de la gare de Châtelaine, de la Voie verte d'agglomération, de la passerelle sur l'autoroute feront de Vernier un secteur urbain à part entière et non plus une banlieue trop souvent oubliée… »

Le quadragénaire est d'avis que le cadre institutionnel représenté par le Grand Genève correspond à une réalité que connaissent la cité de Calvin et ses environs depuis plusieurs siècles. « Ces territoires ont une communauté de destin et les envisager dans une échelle de temps et d'espace long, comme nous oblige à le faire le Grand Genève, est primordial ! »

Propos recueillis par César DEFFEYES

Dans le Genevois français, déjà des effets concrets sur la mobilité

L'arrivée du Léman Express et du tram 17 à Annemasse ainsi que de plusieurs lignes de bus ont déjà réduit le trafic automobile dans le Genevois français. Même s'il reste encore du chemin à faire.



La plus grande révolution du Pays de Gex sera l'arrivée du tram des Nations à Ferney-Voltaire. Le projet devrait voir le jour d'ici 2026. **Photo archives Le DL**



Patrice Dunand.
Photo Pays de Gex agglo



Pierre-Jean Crastes.
Photo Gilles Bertrand

Diminuer la part modale de la voiture, tel est l'objectif du Grand Genève pour répondre notamment à l'urgence climatique. Il y a encore du chemin à parcourir, mais les premiers effets de la révolution de la mobilité se font sentir dans le Genevois français et sont très encourageants. À l'image du tram 17 à Annemasse qui chaque jour transporte plus de 8 500 voyageurs en moyenne sur la partie française - avec des pointes allant jusqu'à 11 000 -, tous les objectifs sont largement atteints. Au printemps dernier, le Léman Express affichait 60 000 voyageurs quotidiens, quand il n'était espéré que 50 000 au bout de quelques années de fonctionnement. Certaines lignes cartonnent comme la Ligne 1 vers le Chablais ou la Ligne 3 vers la vallée de l'Arve. La Voie verte d'agglomération est sur la même tendance.

De nouvelles habitudes de transport déjà prises

Certes, cette amélioration est un peu contrebalancée par le fait que le phénomène frontalier s'étend géographiquement de plus en plus loin. Mais ce qui se passe dans les endroits où des infrastructures lourdes ont été mises en place montrent que les nouvelles habitudes se prennent très vite, ce qui est de bon augure pour les secteurs qui vont à leur tour bénéficier de changements importants dans les années qui viennent. « Je suis convaincu du succès du tram. La ligne D de bus qui relie Saint-Julien à Genève, a déjà un taux de couverture qui approche les 80 % (NDLR : ratio entre les dépenses et les recettes), l'un des plus élevés du réseau genevois. Le fait d'être mieux connecté à la gare de Lancy, les temps de parcours réduits, la croissance démographique sont autant d'arguments pour une future réussite », relève Pierre-Jean Crastes, président de la Communauté de communes du Genevois.

Bientôt le tram à Saint-Julien-en-Genevois

Le tram aura-t-il la capacité de drainer la population des environs ? « Oui et c'est pour cela que l'on fait un parking de 500 places à la gare, car Viry est proche, Collonges-sous-Salève aussi. Il y aura aussi une partie de la population qui prendra le train + le tram grâce à la ligne TER Annemasse-Bellegarde. En revanche, je ne pense pas que l'on pourra aller chercher au-delà du Genevois proche, car l'attente lors du changement de transport reste un frein », explique-t-il. Voilà pour la Haute-Savoie, en avance sur l'Ain, sauf Valserhône, bien desservie par la ligne 6 du Léman Express.

À l'aube de transformations importantes dans le Pays de Gex

Côté Pays de Gex, qui dépasse désormais les 100 000 habitants, on n'est qu'à l'aube de changements importants, alors que le territoire n'a pas de lignes du RER transfrontalier.
« Aujourd'hui, grâce au Projet d'agglomération, là où c'était possible la ligne de bus Gex-Cornavin a été mise en site propre sur le Pays de Gex. Il reste une partie des travaux à finir sur Ferney-Voltaire, qui seront prêts pour cet hiver. Cela nous fait gagner 10 minutes sur un trajet d'une heure, ce qui n'est pas négligeable », souligne Patrice Dunand, président de Pays de Gex agglo. Avec déjà un report d'automobilistes vers les transports publics ? Depuis plusieurs années, les chiffres de fréquentation de la ligne F Gex - Genève-Cornavin montrent qu'à chaque augmentation de l'offre, la demande répond largement. C'est encourageant, d'autant plus que nous sommes dans un contexte où la population du Pays de Gex ne cesse d'augmenter », poursuit-il.
Du côté de Saint-Genis-Pouilly, là aussi un bus est prévu pour rejoindre plus facilement le tram au Cern, à échéance 2026. Cette fois, il se fera sans financement de la Confédération et uniquement avec des fonds français.
Reste que la plus grande révolution du Pays de Gex sera l'arrivée du tram des Nations à Ferney-Voltaire. Cette extension est prévue d'ici 2026, grâce au financement de 35 % du Projet d'agglomération 4. « Nous serons enfin raccordés au réseau ferré genevois, ce qui est nécessaire compte-tenu de notre développement », souligne Patrice Dunand. « Pour cela, il nous faudra aussi construire des parkings-relais. Concernant leur financement, nous devons boucler un tour de table entre les différents partenaires. Dans ce contexte, le Grand Genève a un rôle important : il est un espace d'échanges et de discussions entre les élus où nous pouvons aborder ces sujets, et qui produit des résultats intéressants », conclut le président de Pays de Gex agglo.
La révolution de la mobilité est donc bel et bien en marche partout.

Des projets d'envergure devenus réalité dans le district de Nyon

La forte croissance du district de Nyon impose à ses communes des enjeux dont l'importance dépasse leurs moyens individuels. Frédéric Mani, président de la Région de Nyon, et Christine Girod, responsable politique du Territoire, nous expliquent les avantages de l'organisation en agglomération du Grand Genève.



Seules les communes n'auraient pu réaliser des projets d'envergure comme les interfaces multimodales ou le réaménagement de la Route suisse. **Photo Jean REVILLARD**



Christine Girod. **Photo Jo Simoes**



Frédéric Mani. **Photo Région de Nyon**

La Région de Nyon est l'association de villes et villages du district de Nyon pour la réalisation de projets communs. Trois membres de son Comité de direction la représentent auprès du Grand Genève : Frédéric Mani, Christine Girod et Pierre-Alain Schmidt. Intégrer la transition écologique dans un territoire en forte croissance de population est un des enjeux de l'agglomération. Explications.

Comment le district de Nyon est-il impacté par les questions transfrontalières ?

Frédéric Mani : Nous sommes le district vaudois avec la plus grande croissance de population. Une projection nous donne 15 000 personnes supplémentaires d'ici 2030 et 15 000 autres d'ici 2040. Nous sommes fortement impactés par les trois grandes thématiques du Grand Genève : mobilité, aménagement du territoire et environnement.

Comment le Grand Genève vous soutient-il sur ces questions ?

Christine Girod : C'est un levier pour des projets importants qui, à notre échelle seule, ne seraient pas réalisables. La coordination intercommunale est grandement facilitée pour les projets d'envergure grâce à la garantie de leur autonomie décisionnelle territoriale ainsi qu'à l'accès à des financements non négligeables de la Confédération et du Canton. Des études macroscopiques nous permettent de justifier des projets intercommunaux, intercantonaux et même internationaux essentiels pour faire face aux enjeux de croissance et d'écologie.

Pouvez-vous citer des exemples récents ?

C.G. : Le plus important est la mise en service du Léman Express, dont la tête de pont est à Coppet. Ensuite, la commune de Gland a bénéficié d'un projet de rénovation de sa gare, qui est un nœud multimodal important pour les communes du secteur. Nous pouvons citer également le réaménagement de la Route suisse RC1 abouti sur les communes de Mies, Tannay, Coppet et Founex. La planification de ces projets importants est rendue possible grâce au Grand Genève. Seules, les communes n'auraient pas pu le faire.

La mobilité ferroviaire représente des projets-clé pour la Région de Nyon.

F.M. : Le Léman Express en est un bon exemple : même si nous regrettons qu'il ne soit pas prolongé jusqu'à Nyon, il permet de réguler les flux croissants entre la France et la Suisse et son succès est à la hausse car il constitue une alternative concurrentielle à la voiture. L'agglomération transfrontalière nous permet également de revaloriser nos besoins en transports ferroviaires. Par exemple, l'intérêt de la ligne Nyon-Saint-Cergue-Morez avait été rejeté au niveau fédéral, il y a une quinzaine d'années, alors qu'un rapport récent du Grand Genève a signalé cet axe comme essentiel pour la région.

Et qu'en est-il du réseau de bus ?

F.M. : La Région de Nyon a créé il y a 11 ans un fonds pour les transports publics, alimenté par 51 communes. Ceci a permis de mettre en place le réseau et les infrastructures nécessaires au rabattement des lignes de bus sur les quatre gares régionales. Cette optimisation a permis une croissance de 70 à 80 % de la fréquentation pour certains axes, et participe à la diminution de la mobilité individuelle motorisée. Le projet répond aux objectifs du Grand Genève d'améliorer la mobilité sur notre territoire.

« Demain, un Grand Genève



La Vision territoriale transfrontalière est comme un super document d'urbanisme en fonction duquel les parties suisses et françaises pourront s'organiser. **Photo Alisson DE ANDRADE**

Un Grand Genève "équilibré et multipolaire", mais aussi plus durable et offrant une belle qualité de vie. Voilà comment Antonio Hodgers, président du Grand Genève, Christelle Luisier-Brodard, première vice-présidente, et Christian Dupessey, deuxième vice-président, voient l'avenir. Ils expliquent comment y parvenir.

Le Grand Genève lance cet automne la Vision territoriale transfrontalière. Quel est le sens de cette démarche ?

Antonio Hodgers : « La Vision territoriale transfrontalière est fondamentale, car il s'agit de la réponse des pouvoirs publics à la réalité de la vie des habitants du territoire du Grand Genève, qui se joue des frontières administratives et politiques. Il s'agit d'une nouvelle façon d'aborder l'aménagement du territoire, car l'on pense d'abord la vision transfrontalière, ensuite la cantonale. Le gouvernement de l'État de Genève a en effet validé le fait que nous travaillions à l'échelle du Grand Genève jusqu'en 2024, et qu'ensuite seulement, on entame nos travaux sur le Plan directeur cantonal, qui est un document contraignant approuvé par la Confédération suisse. »

Christian Dupessey : « Cette Vision territoriale transfrontalière permet de répondre à toute la question de l'aménagement du territoire, qui est essentielle pour faire face aux défis écologiques, en incluant les citoyens dans la démarche, dans le contexte d'urgence climatique que l'on connaît. Le fait que l'on ait des frontaliers de plus en plus loin renforce les déplacements qui se font encore majoritairement en voiture. Il faut que l'on se pose ensemble la question du développement économique, et de la répartition des logements et des emplois, autant que leur qualité. Par exemple, en organisant l'économie circulaire, qui bénéficie aux habitants et à l'ensemble du territoire. La Vision territoriale transfrontalière permettra de répondre à toutes ces questions et bien d'autres. »

Christelle Luisier-Brodard : « Je salue la volonté des acteurs du Grand Genève de travailler à l'élaboration de cette vision. L'agglomération constitue un seul espace fonctionnel, un même cadre de vie. Une vision transfrontalière permet d'identifier des mesures cohérentes et favorisant la durabilité sur l'ensemble du territoire. Les partenaires vaudois du



Christelle Luisier-Brodard, première vice-présidente, représentant l'État de Vaud. **Photo Etat de Vaud**

équilibré et multipolaire »

Grand Genève s'associeront avec conviction à cette démarche. »

En quoi le Grand Genève est-il le territoire adapté pour agir sur les enjeux climatiques et environnementaux en général ?

Christelle Luisier-Brodard : « Il constitue un vaste territoire dans lequel convergent des échanges transfrontaliers, intercantonaux ou intercommunaux. La mobilité des personnes comme des marchandises à l'intérieur de ce périmètre est un élément clé pour relever le défi climatique. Le développement des lignes de tram et la création du Léman Express apportent, par exemple, des réponses concrètes, avec un impact positif sur le quotidien de la population. »

Antonio Hodgers : « L'échelle d'aménagement la plus essentielle, c'est le Grand Genève. Où habite la population ? Où travaille-t-elle ? Ou vit-elle ses loisirs ? Où fait-elle ses courses ? Où est-elle scolarisée ? Où profite-t-elle de la nature ? Lorsque l'on répond à ces questions, on se rend compte que dans tous ces usages quotidiens, la frontière n'a plus de sens. »

Christian Dupessey : « Le Grand Genève est l'une des régions frontalières d'Europe les plus intégrées, et forme un vrai bassin de vie. Que l'on habite d'un côté ou de l'autre de la frontière, on est quotidiennement lié pour se nourrir, travailler ou simplement se promener... Et j'ajouterais que lorsque l'on veut faire la transition écologique, on aborde les questions des ressources en eau, de la biodiversité ou de la qualité de l'air qui n'ont pas de frontières non plus. »

L'objectif est de baisser les émissions de carbone de 60 % d'ici à 2030, et d'arriver à la neutralité en 2050. Quels sont les principaux défis pour y arriver ?

Christelle Luisier-Brodard : « Les domaines où nous pouvons agir concrètement sont identifiés. Il y a bien entendu la mobilité, avec le développement des transports publics et les incitations en faveur de l'électrification du parc automobile. Nous devons également nous engager pour la production d'énergie renouvelable, l'efficacité énergétique des bâtiments. Les collectivités publiques ont un devoir d'exemplarité dans ce domaine et elles doivent encourager les propriétaires à s'engager dans cette transition. Notre consommation d'énergie doit par ailleurs être la plus rationnelle possible, et ceci au-delà des enjeux géopolitiques actuels. Pour préserver le climat et notre qualité de vie, la meilleure énergie est simplement celle que nous ne brûlons pas. »

Christian Dupessey : « La neutralité carbone est un défi colossal, mais un impératif essentiel. Il y a effectivement toute une série de réponses où le bassin de vie transfrontalier est pertinent. Nous parlons bien entendu de la mobilité ou du développement des modes doux (vélo, marche à pieds, etc.), mais nous pouvons également réaliser l'isolation des bâtiments ensemble, pour ne citer que quelques exemples. »

Antonio Hodgers : « Il faut offrir un cadre de vie résilient par rapport aux variations extrêmes que l'on aura en 2050. Ce défi-là est planétaire, pas propre au Grand Genève. Mais nous sommes bien outillés pour y faire face. La crise actuelle montre aussi l'intérêt économique d'organiser notre territoire pour qu'il soit le moins dépendant possible des énergies fossiles. L'enjeu est moins la question du nombre d'habitants qu'aura le Grand Genève que l'organisation et la qualité de la vie dans l'agglomération. »



Antonio Hodgers, président du Grand Genève. **Photo Luc Frey**



Christian Dupessey, 2e vice-président, représentant le Pôle métropolitain du Genevois français. **Photo Gilles BERTRAND**

Plus généralement, comment imaginez-vous le Grand Genève en 2030 et après ?

Christian Dupessey : « Je rêve d'un Grand Genève équilibré, avec la capacité de bien faire vivre ses habitants dans des lieux où ils se plaisent. Un Grand Genève multipolaire, avec plusieurs centres reliés par une mobilité apaisée. Cela grâce à la révolution dans ce domaine commencée depuis dix ans avec le Léman Express, le tram, ou le bus à haut niveau de service, qui ont permis de faire reculer la voiture du cœur de ville. Celle-ci sera peut-être plus dense mais avec une "densité heureuse". Annemasse est une petite ville en superficie, 5 km² avec 37 000 habitants. Mais levez la tête, vous avez le Salève et les Voirons à côté, la campagne genevoise. Imaginons, inventons, n'ayons pas de tabous qui nous bloqueraient ! »

Antonio Hodgers : « Le Grand Genève, est constitué de 84 % de nature et d'agriculture aujourd'hui, je pense qu'il faut maintenir ces chiffres. Je le vois aussi plus équilibré. Il y aura plus de déplacements vers des polarités moyennes, et pas uniquement un grand mouvement vers le centre. Comme nous pouvons aller voir un spectacle au centre culturel de Château-Rouge à Annemasse depuis Genève aujourd'hui, il faudra multiplier ce genre d'échanges dans tous les domaines. Je combats une vision purement utilitariste de l'agglomération, où l'on irait chez l'autre uniquement pour profiter des avantages. »

Christelle Luisier-Brodard : « Je vois une agglomération certes plus dense, mais encore plus durable et offrant aux populations qui la constituent une qualité de vie aussi importante, voire supérieure à celle dont on bénéficie aujourd'hui. Nous sommes face à de grands défis, mais je suis convaincue qu'en travaillant ensemble, nous trouverons les solutions pour garantir aux générations futures un espace de vie et de travail agréables, respectueux de l'environnement. »

La population invitée à participer au chemin vers le zéro carbone

Avec le lancement de la Vision territoriale transfrontalière, le Grand Genève va se doter dès 2024 d'un nouveau cadre de référence pour son aménagement du territoire. Ses habitants sont invités à participer dans le cadre d'une démarche participative inédite à cette échelle et ambitieuse dans ses résultats attendus.



À quoi ressemblera notre agglomération demain ? C'est ce que va définir la Vision territoriale transfrontalière, qui a été lancée mardi 13 septembre dernier à Genève, en présence des élus et des représentants des différentes collectivités de l'agglomération transfrontalière. « À mes yeux, il n'y a qu'une échelle pertinente pour l'aménagement du territoire, c'est celle du Grand Genève », a précisé en préambule Antonio Hodgers, président du Grand Genève et conseiller d'État chargé du département du territoire du Canton de Genève. De fait, cette vision est comme un super document d'urbanisme en fonction duquel s'organiseront les futures planifications, aussi bien côté français que suisse: « Elle vise à donner de la cohérence à notre territoire », reprend Antonio Hodgers.

À partir de 2024, date de son aboutissement, elle donnera ainsi un cadre à la protection et à la valorisation des ressources naturelles et à la planification des futurs logements, des emplois, des équipements publics, ou encore des infrastructures de mobilité. Son fil rouge sera la transition écologique, qui doit se traduire par une agglomération à zéro émission carbone en 2050, ainsi que la préservation et la restauration des ressources, du paysage et du patrimoine qui sont autant d'objectifs pour lesquels les partenaires de l'agglomération se sont accordés. Comment y arriver ? Le chemin va être tracé par un travail commun de ses collectivités, mais aussi avec la population. Le 1er octobre dernier, huit forums ouverts ont eu lieu simultanément dans huit villes du Grand Genève. Intitulés "Le samedi qui peut tout changer", ils visaient à concerter les citoyens de la région sur deux questions centrales : "Comment habitons-nous notre territoire aujourd'hui ?" et "Comment préparer demain ?".

Si vous n'avez pas pu y participer, pas de panique ! D'autres rendez-vous citoyens arrivent : les cahiers de la transition seront disponibles fin octobre et divers ateliers seront proposés dès novembre. L'objectif est de permettre aux habitantes et habitants de progressivement construire des points de vue collectifs qui alimenteront la vision territoriale transfrontalière et la concrétisation de la transition écologique. Et jusqu'au 31 octobre 2022, vous pouvez participer à l'enquête citoyenne "Demain, c'est aujourd'hui?", qui sonde les habitants du Grand Genève sur leurs aspirations et engagements en faveur du climat et de la préservation de la biodiversité.

Pour rester informé des prochains rendez-vous citoyens : grand-geneve-en-transition.org

Participez à la grande enquête "Demain c'est aujourd'hui"

Partenaires du Grand Genève

Coopérer par-delà les frontières !

« Le Département de l'Ain est l'un des huit partenaires du Grand Genève, cette agglomération transfrontalière comprenant 39 communes aindinoises réunies dans les intercommunalités du Pays de Gex et du Pays Bellegardien.
Ce partenariat au sein du Groupement de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève traduit notre volonté de travailler ensemble, par-delà les frontières avec l'ambition commune de répondre aux enjeux et aux défis transfrontaliers du dynamisme et de l'attractivité de ce bassin de vie.


Photo Département de l'Ain

Il a donné lieu, pour notre collectivité, à des engagements concrets. Par exemple, notre participation à l'élaboration de "PACT'Air", programme d'action transfrontalier pour la qualité de l'air du Grand Genève de 2016 à 2019. De même, la mise en œuvre du bus à haut niveau entre Gex et Ferney-Voltaire, sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Ain qui devrait entrer en service fin 2023.
En cohérence avec notre ambition environnementale, le Grand Genève s'est également engagé dans un programme d'action concerté pour la transition écologique et énergétique auquel nous adhérons.
Avec mes collègues conseillers départementaux siégeant au Grand Genève, Gérard Paoli, Aurélie Charillon et Pierre-Marie Philipps, nous avons à cœur de maintenir ensemble cette dynamique et de poursuivre la construction de cette agglomération dont les promesses transcendent les frontières. »

Jean Deguerry, président du Département de l'Ain

Trait d'union entre nos deux territoires

« Membre actif du Groupement de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage résolument pour faciliter la vie quotidienne de l'ensemble des habitants limitrophes de la Suisse, aux côtés de ses partenaires suisses et français.


Photo Laurence BARRUEL

La mise en service du Léman Express, en décembre 2019, est sans doute la plus belle preuve de notre capacité à travailler ensemble et du dynamisme de ce bassin de vie transfrontalier.
Véritable trait d'union entre nos deux territoires, ce RER transfrontalier dessert 45 gares françaises et suisses, accueille 240 trains et transporte désormais 60 000 voyageurs par jour, facilitant les trajets quotidiens domicile-travail des frontaliers mais aussi les déplacements de loisirs et d'accès aux services de chaque habitant du territoire. La Région a investi plus de 400 millions d'euros dans cet écosystème de mobilité performant dont le succès permet aujourd'hui d'imaginer un développement à l'échelle de nos deux territoires. »

Laurent Wauquiez, président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Une vision élargie pour nos mobilités

« Regarder dans le rétroviseur de la coopération transfrontalière sur une décennie, c'est réaliser à quel point notre partenariat franco-suisse transfigure déjà nos territoires. Bien que majoritairement souterraine, la liaison ferroviaire CEVA a aussi laissé sa marque en surface. Le réaménagement, toujours en cours, du secteur de la gare des Eaux-Vives en constitue un exemple frappant. Quant à la gare de Champel, richement arborisée, c'est un coup de cœur pour les lecteurs de la Tribune de Genève qui viennent d'en faire leur place favorite. La Voie verte, elle, poursuit ses ramifications. La Ville de Genève s'apprête à réaliser sa prolongation le long de la rive gauche de l'Arve. Et qui le sait encore ? Le chantier en cours de la rue des Rois – avec un apaisement et une arborisation à la clé – trouve son origine dans le premier projet d'agglomération (2007), avec le but d'améliorer les liaisons piétonnes vers le nouveau tram de la rue du Stand. C'est ensemble que nous changeons notre Grand Genève, avec une vision élargie de nos mobilités, pour la qualité de vie de toutes et tous. »


Photo Ville de Genève

Frédérique Perler, conseillère administrative, Ville de Genève

Un interlocuteur privilégié

« Le Conseil départemental de la Haute-Savoie est le premier partenaire des communes et des intercommunalités de la Haute-Savoie. C'est à ce titre qu'il a contribué à la réalisation du Léman Express à hauteur de 100 millions d'euros. Il a soutenu et soutiendra fortement de nombreuses réalisations d'envergure telles que les trams transfrontaliers de Saint-Julien et d'Annemasse, dont la prolongation a été proposée. Enfin, le Conseil Départemental accompagne la réalisation d'un maillage de pistes cyclables et de modes doux, en finançant la réalisation de plusieurs tronçons de pistes cyclables.


Photo Département de la Haute-Savoie

En matière de coopération transfrontalière, le Conseil départemental de la Haute-Savoie est donc un membre et interlocuteur privilégié du Grand Genève. »

Martial Saddier, président du Conseil départemental de la Haute-Savoie

Une nuit d'extinction de l'éclairage public pour des effets durables



Photo Grand Genève Gilles BERTRAND

Vendredi 23 septembre s'est déroulée la troisième édition de La Nuit est belle sur le thème de la sobriété énergétique. 187 communes ont participé à cette opération ponctuelle d'extinction de l'éclairage public qui sensibilise à la nécessité d'éclairer plus finement nos villes…

Il est 20h30 ce vendredi 23 septembre, jour d'équinoxe d'automne, où la durée du jour est exactement la même que celle de la nuit. La pénombre commence à tomber. Dans le parc du Muséum d'Histoire naturelle de Genève, une procession de lampes de poche. Elles sont tenues par des dizaines d'enfants, excités par le petit parfum d'aventure qui se dégage. Eux qui sont habitués au suréclairage des villes d'aujourd'hui, s'apprêtent à découvrir le parc dans l'obscurité, en compagnie des guides du Muséum. Cette visite fait partie de la centaine d'animations proposées dans la cadre de La Nuit est belle. Pour sa 3e édition, l'opération de sensibilisation à la pollution lumineuse réunit 187 communes françaises et suisses du Grand Genève sur 209. Mais aussi la vallée de Chamonix, celle d'Abondance ou Evian, qui se sont laissés gagner par l'envoûtement de l'opération lancée dans l'agglomération transfrontalière en 2019.

Dans le parc, il ne faut d'ailleurs pas longtemps aux enfants pour découvrir les premières chauves-souris. Elles volent entre les arbres centenaires, à la recherche des insectes qui pullulent lors de cette nuit un peu couverte, mais aux températures encore clémentes. Toute la philosophie de La Nuit est belle est résumée en ces quelques instants. Du partage convivial et la démonstration qu'en luttant contre la pollution lumineuse, la biodiversité s'épanouit en plein cœur de nos villes. C'est d'ailleurs précisément ce thème qui a donné à l'ex-conservateur du Muséum, Pascal Moeschler, et à l'astronome Eric Achkar, l'idée de cette opération qui redonne le goût aux plaisirs de la nuit. Parmi ceux-là, il y a aussi l'observation du ciel, même si ce vendredi soir, il faut un peu naviguer dans le Grand Genève pour trouver une trouée nuageuse. Mais quand elle est là, certains chanceux peuvent même voir les anneaux de Saturne.

Un tiers des communes du Grand Genève qui modulent leur éclairage

La Nuit est belle est donc une manifestation qui propose de multiples animations de sensibilisation, organisées dans différentes communes du Genevois français, du district de Nyon ou du canton de Genève. De nombreux acteurs privés ont également décidé de participer à la soirée. Surtout, cette manifestation ponctuelle permet d'initier une démarche de plus long terme vers des économies d'énergie rendues indispensables par l'urgence climatique. Ce sont désormais plus d'un tiers des communes du Grand Genève qui éteignent quotidiennement ou diminuent significativement l'intensité lumineuse en coeur de nuit. Sur le Genevois français, ce sont même deux tiers des communes qui sont en extinction quotidienne partielle ou totale. Côté genevois, de nombreuses communes ont entamé une réflexion autour de la trame noire (zones où l'obscurité peut être préservée).

Et les économies qui en découlent ne sont pas négligeables. La petite commune de Sauverny dans le Pays de Gex et ses 1000 habitants a, par exemple, réduit sa consommation d'électricité de 33 % en éteignant la nuit et en améliorant son éclairage, avec un retour sur investissement qui s'est fait en moins de deux ans à peine. Mieux éclairer est donc une opération intéressante pour les collectivités et leurs habitants, surtout dans le contexte de flambée des coûts énergétiques que l'on connaît actuellement. C'est donc là aussi la réussite de La Nuit est belle. En plus de proposer un beau moment de poésie, cette opération de sensibilisation permet de mettre la question de l'éclairage public à l'agenda. Pas pour le supprimer complètement, mais pour le rendre plus intelligent au bénéfice de tous.

Pour vous, c'est quoi le Grand Genève ?



Olivier Dufour, président du Forum d'agglomération du Grand Genève, membre du Comité du Club en fauteuil roulant Genève.
Photo Olivier DUFOUR

« Le Forum d'agglomération rassemble les acteurs de la société civile français et suisses »

« La frontière est une couture qui nous lie. Pour moi qui ai grandi à Genève, il a toujours été évident que notre bassin de vie ne s'arrêtait pas aux frontières cantonales. Bien avant l'entrée en vigueur des accords bilatéraux de 2002, il y avait déjà des dispositifs de coopération, que l'on songe à la zone franche par exemple. Le rôle du Forum d'agglomération est de rassembler les acteurs de la société civile français et suisses – associations, entreprises, etc. – pour réfléchir et trouver ensemble des solutions aux difficultés qui pourraient apparaître, notamment liées à nos différences législatives. La crise sanitaire de 2020 et la fermeture de la frontière, nous ont montrés à quel point nous étions interdépendants, mais aussi à quel point nous pouvions trouver des solutions rapidement. Ces dernières années, la réalisation la plus concrète du Forum pour la vie des habitants est peut-être le retour de la RTS sur la TNT (télévision numérique terrestre) en France. Nous avons aussi participé à la préparation du Projet d'agglomération 4. Actuellement, nous travaillons sur la mobilité active, particulièrement celle des piétons. Le Forum mène aussi une réflexion sur les espaces naturels partagés, comme le Salève, avec les impératifs de la transition écologique. Le Forum réfléchit également à la gouvernance du Grand Genève, en particulier la façon dont les opinions des habitants pourraient être pris en compte. »



Claude Farine, membre du Forum d'agglomération du Grand Genève, membre de l'Association Transport et Environnement.
Photo Région de Nyon

« Avancer tous ensemble, malgré les différences de pratiques et de besoins »

Nous sommes dans un moment de transition, tout cela prend du temps, c'est normal. Beaucoup de projets sont en cours de réalisation et d'autres en attente. Nous prenons un virage vers une mobilité durable, ce qui nous invite tout à la fois à revoir nos habitudes de déplacement et à faire preuve de patience. Le district de Nyon est l'un des plus motorisés du canton ; c'est un grand défi de changer ses pratiques. Des efforts considérables ont été réalisés en ce qui concerne les transports en commun. Huit millions de voyageurs transportés en 2019, ce n'est pas rien ! Aujourd'hui, les déplacements sur Genève se font plus facilement et rapidement en train qu'en voiture. Tous les jours, de nouvelles solutions sont proposées pour répondre à des besoins croissants. Les projets de l'agglomération nous permettent d'avancer tous ensemble, malgré les différences de pratiques et de besoins entre districts, et de voir les choses à plus long terme.



Nathalie Hardyn, directrice adjointe Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, membre du Forum d'agglomération
Photo Lumière Noire

« Nous vivons le Grand Genève sans forcément sentiment d'appartenance »

« Nous vivons dans le Grand Genève sans forcément avoir un sentiment d'appartenance à cette métropole. Nous restons avant tout Genevois, Haut-Savoyards, Nyonnais ou Aindinois. Les échanges sont très intensifs sur le plan économique, social et culturel. Les entreprises genevoises ont besoin de la main-d'œuvre régionale car le canton compte davantage d'emplois que sa population active. Revers de la médaille, les entreprises françaises peinent à recruter dans l'industrie, les services ou la santé. Faute de logements dans leur canton, des Genevois déménagent en France avec les problèmes que cela pose dans les communes concernées. Même si nous avons tous tendance à voir surtout les inconvénients de l'interdépendance de nos territoires (embouteillages, tourisme d'achat, prix du foncier, sentiment "anti-frontalier"), nous vivons dans une région très dynamique où la qualité de vie est finalement jugée bonne par ses habitants. Le sentiment d'appartenance ne se décrète pas mais peut-être faudrait-il davantage rappeler que le Grand Genève apporte beaucoup à chacun, même à ceux qui ne pensent pas en profiter».



Michel Hirsig, retraité, 74 ans. **Photo Laurent Grabet**

« Une instance nécessaire avec la frontière »

« Le Grand Genève est clairement incontournable pour que notre canton, et son économie notamment, puissent continuer à se développer harmonieusement. Cette instance suprarégionale est nécessaire ne serait-ce qu'à cause des quelques 120km de frontière que nous avons avec la France. J'ai constaté maintes fois sa pertinence lorsque je travaillais encore à la direction de Transports publics genevois (TPG). Cette structure permet de gommer les difficultés posées par le fait qu'il y a dans la France centralisée au moins cinq niveaux de décision contre trois seulement en Suisse. Elle permet peut-être aussi d'obtenir plus facilement des financement fédéraux pour des projets portant une vision d'ensemble et de long terme bien pensée. Le Léman Express et le CEVA sont clairement les réalisations les plus abouties du Grand Genève à ce jour. Elles permettent de fluidifier le trafic transfrontalier, qui en a grand besoin, et de gagner donc du temps et des nuisances sonores et de pollution. L'accent mis par le Grand Genève sur une gestion intelligente et durable de l'environnement va aussi dans le bon sens. »



Sawssen Chenna, pré-apprentie, 19 ans.
Photo Laurent GRABET

« Des projets chers aux jeunes de ma génération »

« Pour moi, le Grand Genève, c'est avant toute chose, le Léman Express. Comme beaucoup de copains ou de personnes de ma famille, je l'utilise quasi quotidiennement et j'y gagne du temps précieux et pas mal d'énergie. Depuis sa mise en place, la circulation est moindre en ville. Il y a moins de bouchons que quand j'étais gamine même si la situation est encore très loin d'être idéale... Ensemble, on est toujours plus forts et ouverts. Chacun apporte ses arguments ce qui permet de tirer ensuite tous à la même corde et dans la meilleure direction. Je constate aussi que cette instance franco-suisse porte des projets durables et écologiques qui sont très chers aux jeunes de ma génération. Je pense à la voie verte mais aussi aux applications smartphone mises sur pied pour favoriser le covoiturage ou s'informer en temps réel de la qualité de l'air. Elles peuvent avoir l'air un peu gadget mais elles ne le sont pas. Car tout ce qui contribue à un éveil des consciences sur ces questions est bienvenu et même s'il y a encore tant à faire ! ».

Les 10 chiffres clés du Grand Genève

660 000 passages aux frontières
du canton de Genève chaque jour, **en hausse de 110 000 depuis 2011** *(chiffre enquête aux frontières 2019)*, sur un total de 4,2 millions de déplacements *(tous motifs confondus)* quotidiens sur le territoire du Grand Genève.

1,027 million d'habitants
avec une croissance de **13 400 habitants supplémentaires par an** *(+1,7% entre 2013 et 2019)*, supérieure aux autres agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes et de Suisse.

209 communes sur 2 000 km²
dans les cantons de Genève et Vaud, ainsi que les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

6 152 vélos
comptés sur la Voie verte du Grand Genève le 19 mai 2022.

2050
l'objectif pour arriver au zéro carbone sur le territoire du Grand Genève.

553 000 emplois,
avec une croissance de **5 700 emplois par an** entre 2012 et 2019, ce qui en fait l'une des agglomérations les plus dynamiques d'Europe.



60 000 voyageurs quotidiens
sur les six lignes du Léman Express ont été enregistrés au printemps 2022, supérieur à l'objectif de 50 000 qui avait été fixé au lancement du réseau de trains transfrontalier en décembre 2019.

84%
de zone non urbanisée

40%
de forêt et nature

33%
culture et milieux ouverts

11%
de lacs et cours d'eau

65
le nombre d'organisations membres du Forum d'agglomération, l'instance qui représente la société civile dans la gouvernance du Grand Genève, Il intègre des structures réparties au sein de 3 thématiques : économie, social-culturel et environnement.

1 474 exploitations agricoles
qui se répartissent équitablement entre la **Suisse** *(51%)* et la **France** *(49%)*.

Source : Le Grand Genève