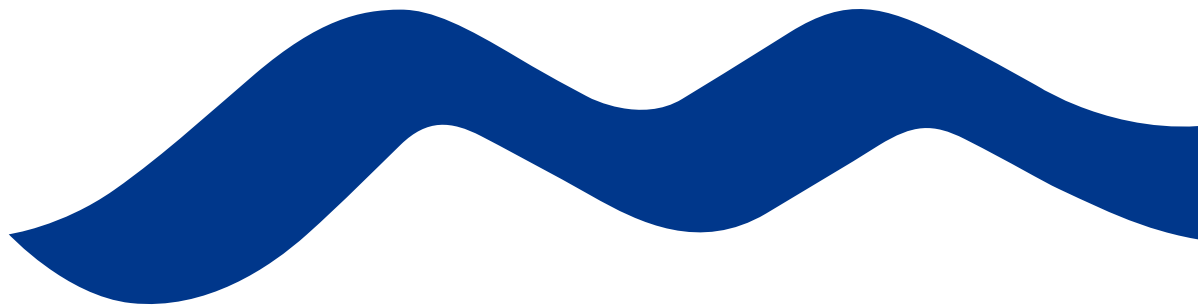




CONSEIL DU LEMAN
AIN HAUTE-SAVOIE
VAUD VALAIS GENEVE

Schéma de cohérence lémanique des transports



Actualisation 2012

Ain - Haute-Savoie - Vaud - Valais - Genève

Sommaire

1. Préambule.....	3
2. Objectifs et intérêt de la démarche.....	4
3. Le Schéma.....	5
1. Un diagnostic partagé.....	5
2. Un enjeu de cohérence.....	6
4. Principales évolutions depuis 2008.....	16
5. Une volonté de pérenniser la concertation et l'information mutuelle des partenaires.....	18
Contacts.....	19

1. Préambule

Au bénéfice d'un essor économique particulièrement soutenu depuis de nombreuses années, la région lémanique connaît une croissance démographique nettement supérieure aux moyennes nationales française et suisse. Cette forte augmentation du nombre d'habitants, appelée à se poursuivre, se traduit par des sollicitations supplémentaires des systèmes et infrastructures de transports. Avec cette croissance accélérée, les besoins en infrastructures deviennent de plus en plus pressants. Pour faire face à des besoins de mobilité en expansion, les collectivités publiques doivent apporter des réponses adaptées et diversifiées, et privilégier la constitution de réseaux véritablement maillés et interconnectés entre eux. Il est donc indispensable qu'une vision globale et des démarches coordonnées soient mises en œuvre, afin de valoriser le mieux possible les infrastructures existantes et les possibilités de synergies.

La mobilité est une condition *sine qua non* de la prospérité économique. L'attractivité économique du bassin lémanique et son cadre de vie de qualité assurent à cette région franco-suisse un rythme de croissance soutenu. Les acteurs institutionnels sont donc amenés à renforcer les atouts de cette région, en dépassant les frontières administratives par le développement de stratégies communes. Les rives françaises et suisses du Léman partagent une même communauté de destin.

Dans ce territoire en permanente évolution, les différentes autorités organisatrices de transports mettent donc en œuvre, à leur échelle, leurs propres infrastructures et leurs propres services de transport. Certains de ces projets peuvent avoir un impact sur d'autres mesures également initiées dans la région lémanique ; mais force est de constater que peu d'entre eux sont conçus et envisagés de manière transfrontalière.

Ainsi, plusieurs projets ou dossiers sont à l'étude ou en cours de réalisation dans l'ensemble de la région lémanique. Il s'agit, à titre d'exemples, de la Transchablaisienne H144, de la ligne ferroviaire sud-Léman Evian St-Gingolph, du développement de l'offre lacustre sur le lac Léman, de la désaturation de l'autoroute Lausanne - Genève, du désenclavement du Pays de Gex, de l'amélioration de la liaison entre la haute vallée de l'Arve et le Valais par voies ferroviaire et routière, ou encore de la traversée du lac à Genève. On citera enfin des études pour augmenter la capacité de l'offre ferroviaire, notamment entre Lausanne et Genève et entre le Valais et Lausanne.

Dans ce contexte, le Conseil du Léman, instance de coopération transfrontalière fondée en 1987 et regroupant les cantons de Vaud, du Valais et de Genève et les Départements de l'Ain et de la Haute-Savoie (www.conseilduleman.org), a souhaité aborder la cohérence de ces différents projets structurants. Il a donc mandaté sa commission « Transports et communication » pour lister l'ensemble de ces projets d'envergure régionale, en proposer une vision d'ensemble et dégager une lecture prospective des transports dans la région à l'horizon 2030.

Depuis 2008, une mise à jour et un recensement des projets ont ainsi été effectués deux fois par an au sein de la commission « Transports et communication » qui rend compte de l'évolution de la situation auprès des instances politiques du Conseil du Léman.

Pour mener à bien ce projet, le Conseil du Léman bénéficie d'un soutien financier au titre du programme INTERREG IV France Suisse 2007-2013.

2. Objectifs et intérêt de la démarche

Le schéma de cohérence lémanique des transports a pour objectif premier la mise en perspective à l'horizon 2030 de l'ensemble des projets de transport portés par les collectivités publiques suisses et françaises qui bordent le lac Léman, afin d'en proposer une vision unique et d'aider à leur mise en cohérence. Depuis quatre ans désormais, il propose une analyse multimodale des réseaux structurants, eu égard aux besoins induits par la croissance économique, l'évolution démographique et l'accroissement des besoins en mobilité.

La méthode de travail adoptée pour la réalisation du schéma de cohérence lémanique a consisté à recenser les différents projets, à établir parallèlement un diagnostic en matière de mobilité, puis à analyser la dimension multimodale de ces projets et à bâtir une vision stratégique cohérente des transports à l'horizon 2030.

Ce travail a été réalisé grâce à des rencontres régulières entre les services techniques en charge de la mobilité des différentes administrations publiques concernées. Lieux d'échanges et de discussion, ces rencontres permettent à chaque technicien de mieux connaître les projets sur lesquels travaillent ses partenaires et de mieux appréhender les interactions des différents projets entre eux.

D'autre part, le schéma de cohérence lémanique des transports, en compilant l'ensemble des projets d'envergure régionale, présente une vision globale de ce que sera l'armature des réseaux de transports en 2030. Il permet notamment de mettre en parallèle les différents projets d'agglomération mis en œuvre dans le territoire lémanique. De ce point de vue, il constitue le document unique synthétisant la planification des transports à l'échelle du bassin lémanique à long terme.

A partir de ce document, une analyse est menée sur l'articulation des différents projets entre eux, afin de déterminer leur compatibilité et la cohérence générale de l'action des collectivités en matière de transport.

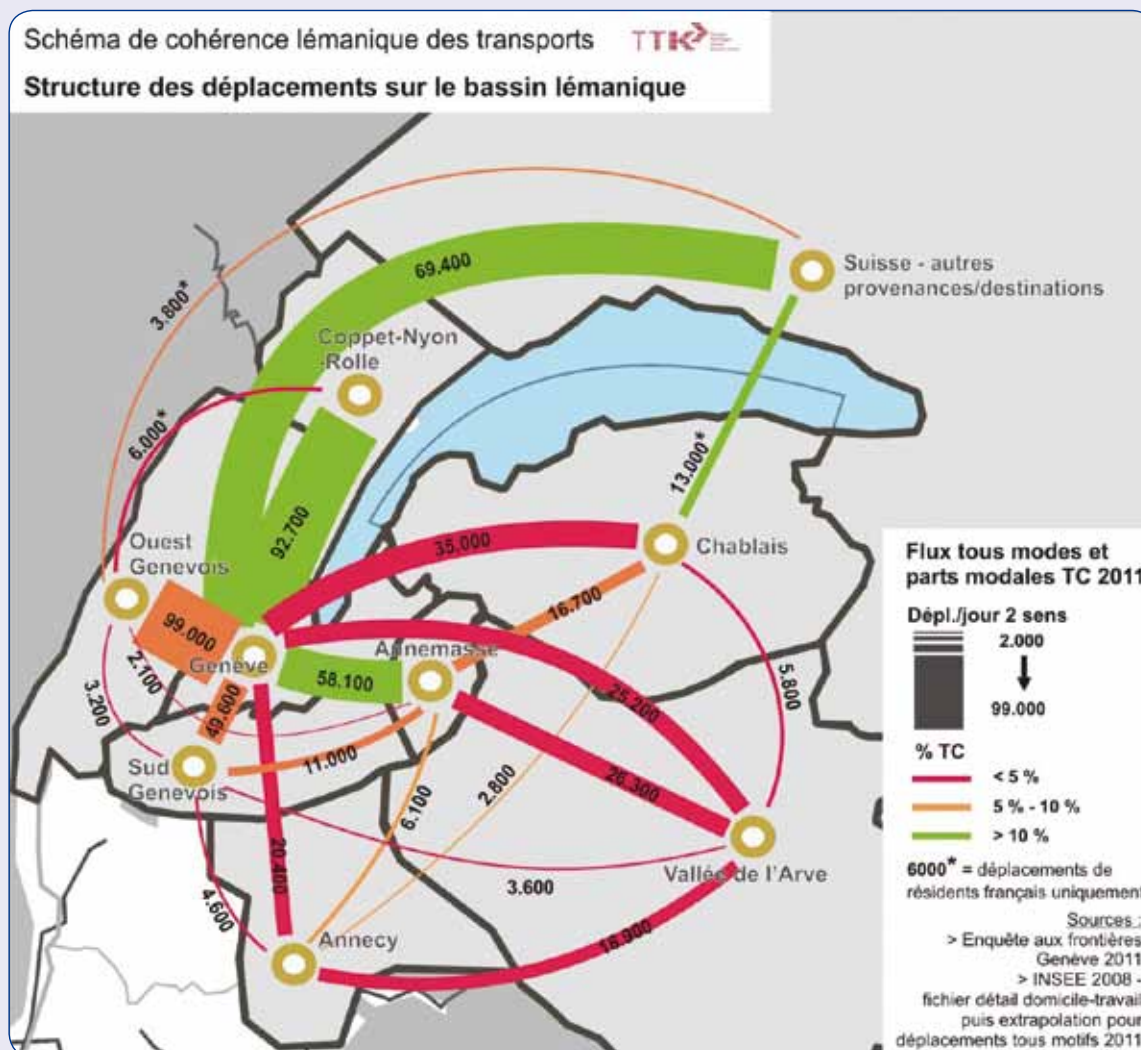
Lorsque des incohérences sont identifiées, les membres de la commission « Transports et communication » sont alertés. Ils peuvent alors saisir le Bureau du Conseil du Léman qui décide, le cas échéant, d'attirer l'attention des autorités compétentes sur les points identifiés comme problématiques.

3. 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 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 :

- Un diagnostic
- Un enjeu nécessaire de cohérence
- La volonté de maintenir la concertation entre partenaires.

3. 1. Un diagnostic partagé



Synthèse des besoins de déplacements structurants

Sur la base de la structure des déplacements dans le bassin lémanique, il ressort :

- Une dynamique forte de déplacements autour de Genève
- Des parts modales du transport collectif faibles pour les flux transfrontaliers (à l'exception des flux entre Annemasse et le canton de Genève et entre Genève et le canton de Vaud) et pour les flux internes à la France.

3.2. Un enjeu de cohérence

A. - Le réseau routier

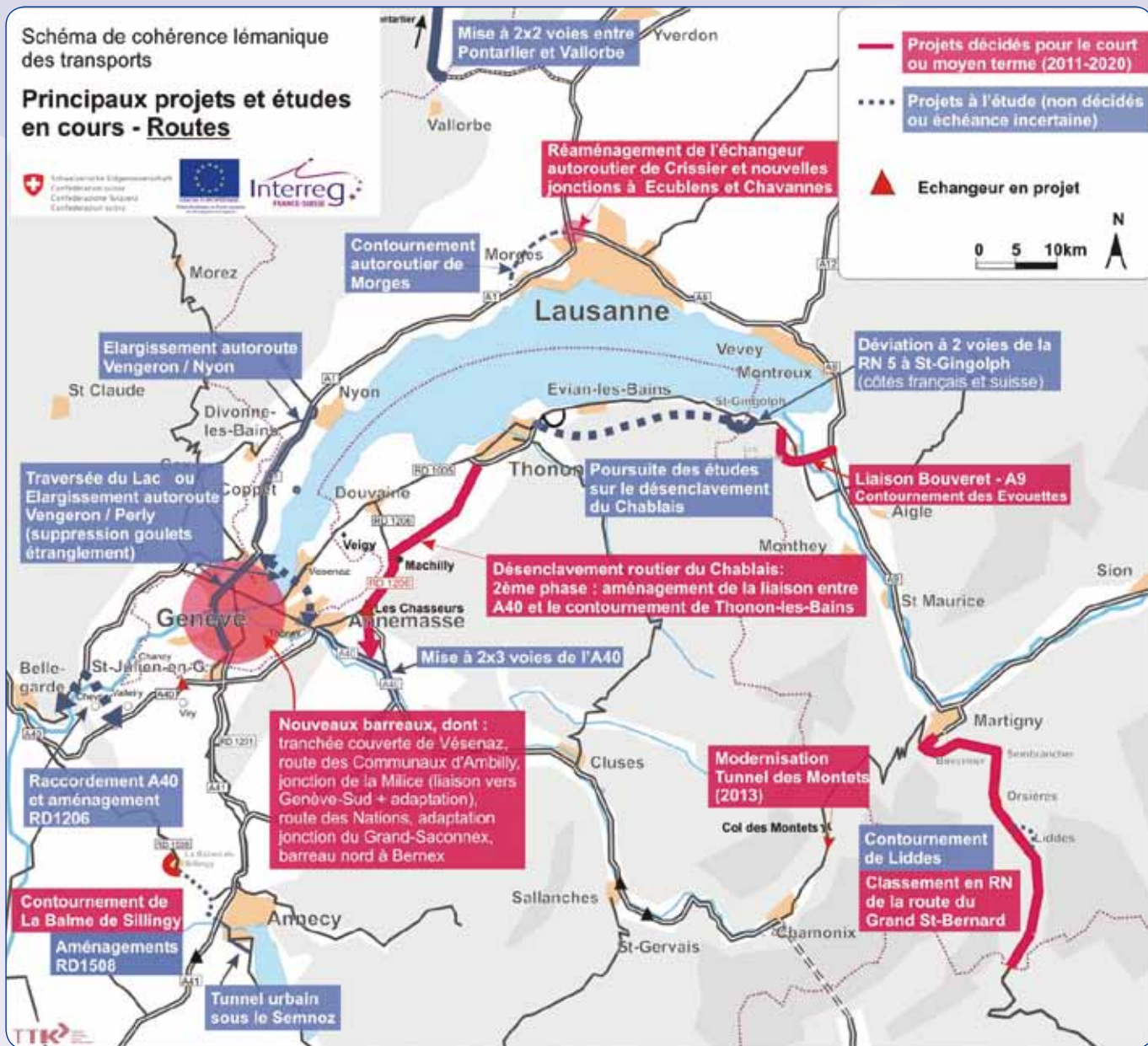
Etat des lieux :

Sur le réseau routier du bassin lémanique, les points faibles suivants ont été identifiés :

- La liaison A40 - Thonon est inadaptée aux flux : il existe un maillon manquant entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs ;
- 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 ;
- 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 ;
- La route du Col des Montets peut poser problème 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 ;
- L'autoroute A1 entre Genève et Lausanne a déjà atteint ses limites de capacité aux heures de pointe ;
- Des problèmes de saturations sur l'axe entre Le Vengeron et Perly.

Schéma de cohérence lémanique des transports

Principaux projets et études en cours - Routes



3. 2. UN ENJEU DE COHERENCE

A. Le réseau routier

Les enjeux :

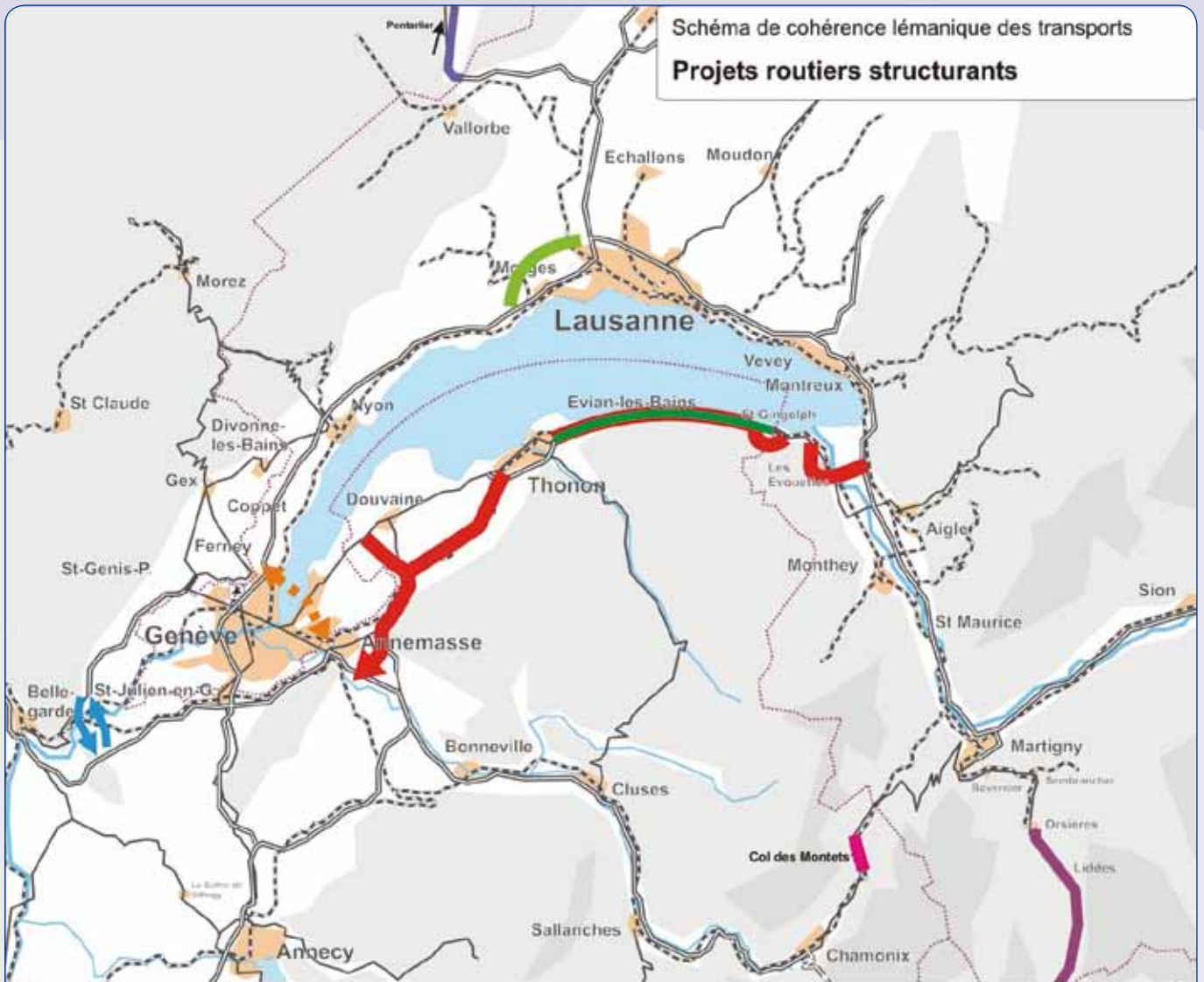
Il s'agit d'avoir un réseau routier équilibré qui allie désenclavement, développement harmonieux du territoire et maîtrise des nuisances.

Pour répondre efficacement à ces enjeux, les collectivités suisses et françaises doivent poursuivre ensemble l'objectif de développer un réseau performant et coordonné.

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.

Il s'agit de faire en sorte que les choix les plus urgents en matière d'infrastructures soient faits en cohérence avec les développements futurs, de ne pas prendre d'options qui nuisent à ces développements et de prévoir les synergies.

Schéma de cohérence lémanique des transports
Projets routiers structurants



Accrocher la métropole lémanique aux réseaux des métropoles européennes

- > 2x2 voies Pontarlier - Besançon
- > aménagement de la RN21

Désenclaver le Pays de Gex

- > liaison nouvelle

Boucler le contournement de Genève

- ■ ■ ■ > traversée du Lac (étude en cours)

Assainir la traversée de Morges

- > contournement autoroutier

Désenclaver le Sud Léman

- > désenclavement du Chablais
- > traitement de la section Thonon - St-Gingolph dans l'attente d'une voie de délestage
- > amélioration de la viabilité hivernale du col des Montets



3. 2. UN ENJEU DE COHERENCE

B. Le réseau de transport collectif

Etat des lieux :

Le nord du lac Léman profite d'une offre ferroviaire relativement importante. 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).

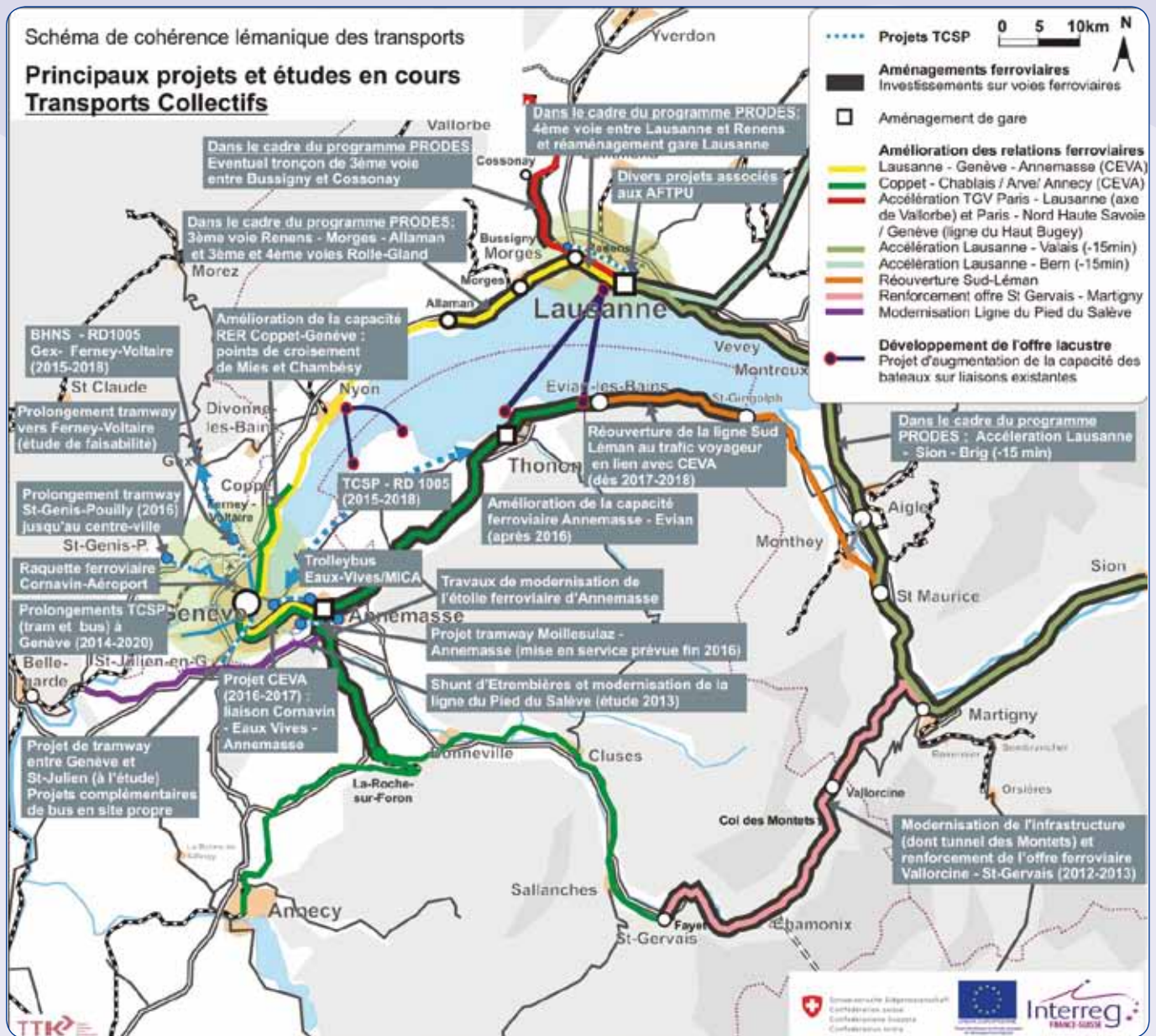
Les principales faiblesses quant à l'offre ferroviaire observées au sud du lac Léman sont :

- Des maillons ferroviaires manquants : tronçon Evian – St Gingolph (réhabilitation à l'étude), tronçon Lancy – Eaux-vives et liaison entre l'axe sud-Léman et l'axe du Simplon, entre Villeneuve et Aigle (l'horizon de ce projet est à plus long terme);
- 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 Transports express régional (TER) / Transport Collectif urbain / autocar ne sont pas bien articulées en termes d'information voyageurs et de politique tarifaire notamment.

Des liaisons lacustres en développement complètent ce maillage, notamment en reliant les rives sud et nord du lac Léman.

Schéma de cohérence lémanique des transports

Principaux projets et études en cours
Transports Collectifs



3. 2. UN ENJEU DE COHERENCE

B. Le réseau de transports collectifs (TC)

Les enjeux :

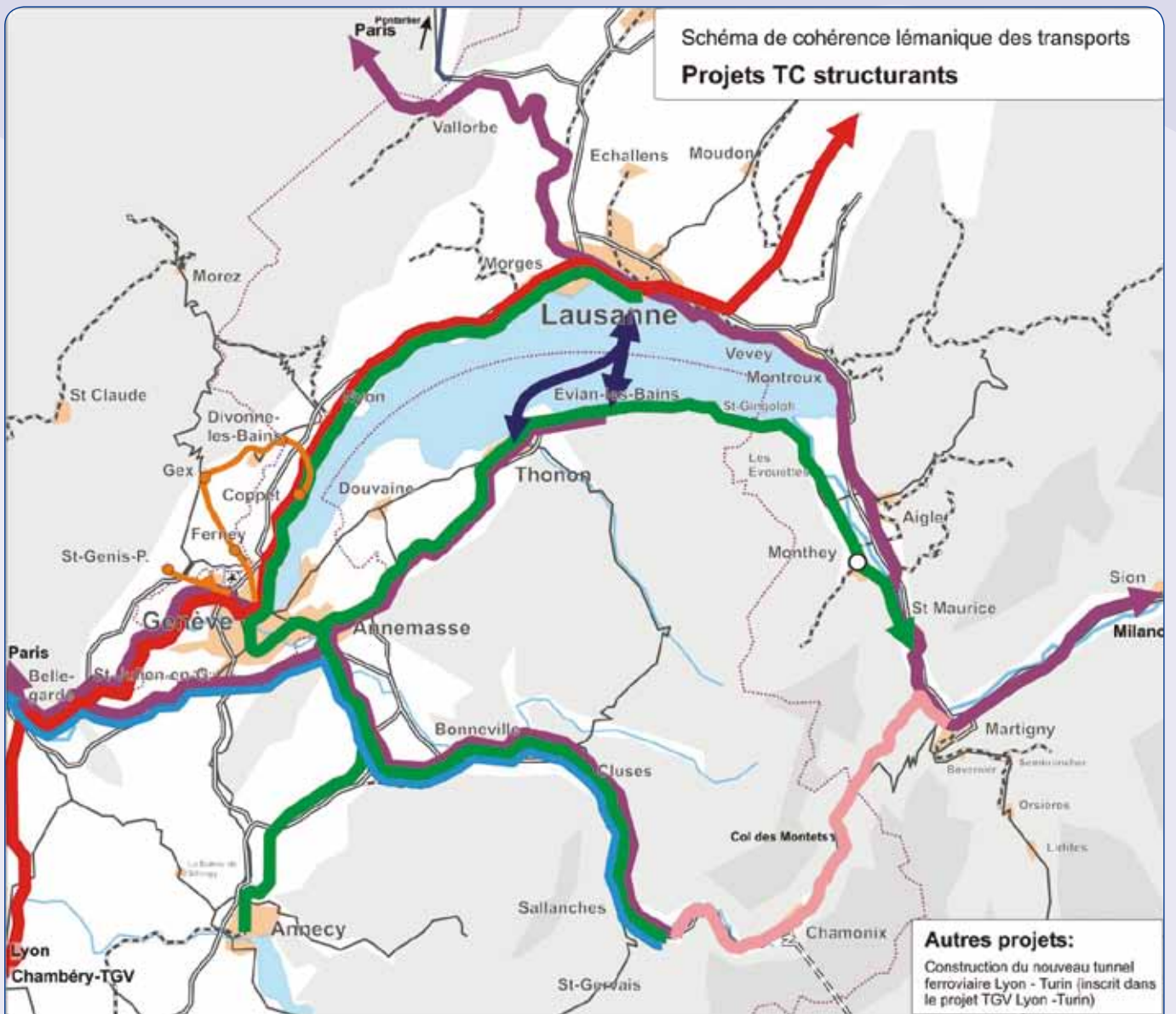
L'inscription pleine et entière du bassin lémanique dans des systèmes performants de transports est une condition indispensable au développement du territoire.

La région lémanique dispose d'atouts importants mais doit répondre à des évolutions d'ores et déjà en cours et anticiper l'avenir.

Sur la base de ces divers enjeux, l'objectif est de promouvoir des projets qui visent à :

- l'intégration du bassin lémanique dans les réseaux de transports nationaux et internationaux
- structurer l'ensemble des modes de transports en commun en un réseau unifié pour offrir aux usagers une image cohérente et une facilité d'usage. La recherche d'une complémentarité systématique entre axes lourds (de type tramways), dessertes ferroviaires et lignes routières régionales (Suisse) et départementales (France) est un enjeu particulièrement important pour que les relations périurbaines soient compétitives

Schéma de cohérence lémanique des transports
Projets TC structurants



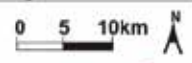
Autres projets:
Construction du nouveau tunnel ferroviaire Lyon - Turin (inscrit dans le projet TGV Lyon - Turin)

Développer les réseaux TC pour un fonctionnement métropolitain du territoire lémanique

- █ > la liaison Lausanne - Genève puis le CEVA, colonne vertébrale structurant la métropole, à prolonger à terme vers le Valais, l'Arve et Annecy (objectif : Annecy - Cornavin en 1h)
- █ > le pays de Gex à structurer par :
 - le projet de bus Coppet - Divonne (- Gex),
 - les prolongements du tram (TCMC) vers St-Genis et du tram de la Place des Nations vers le Grand-Saconnex et Ferney
 - le projet BHNS Gex - Ferney-Voltaire
- █ > la liaison St-Gervais - Martigny : un maillage stratégique à renforcer
- █ > liaison Evian - Lausanne et Thonon - Lausanne à renforcer

Accrocher la métropole lémanique aux réseaux des métropoles européennes :

- █ > amélioration des liaisons existantes de/vers Paris et Milan
- █ > nouvelles liaisons directes vers Lyon et Chambéry, gares TGV du futur réseau européen à grande vitesse
- █ > amélioration des liaisons entre Paris et la vallée de l'Arve



3. 2. UN ENJEU DE COHERENCE

C. Le réseau cyclable

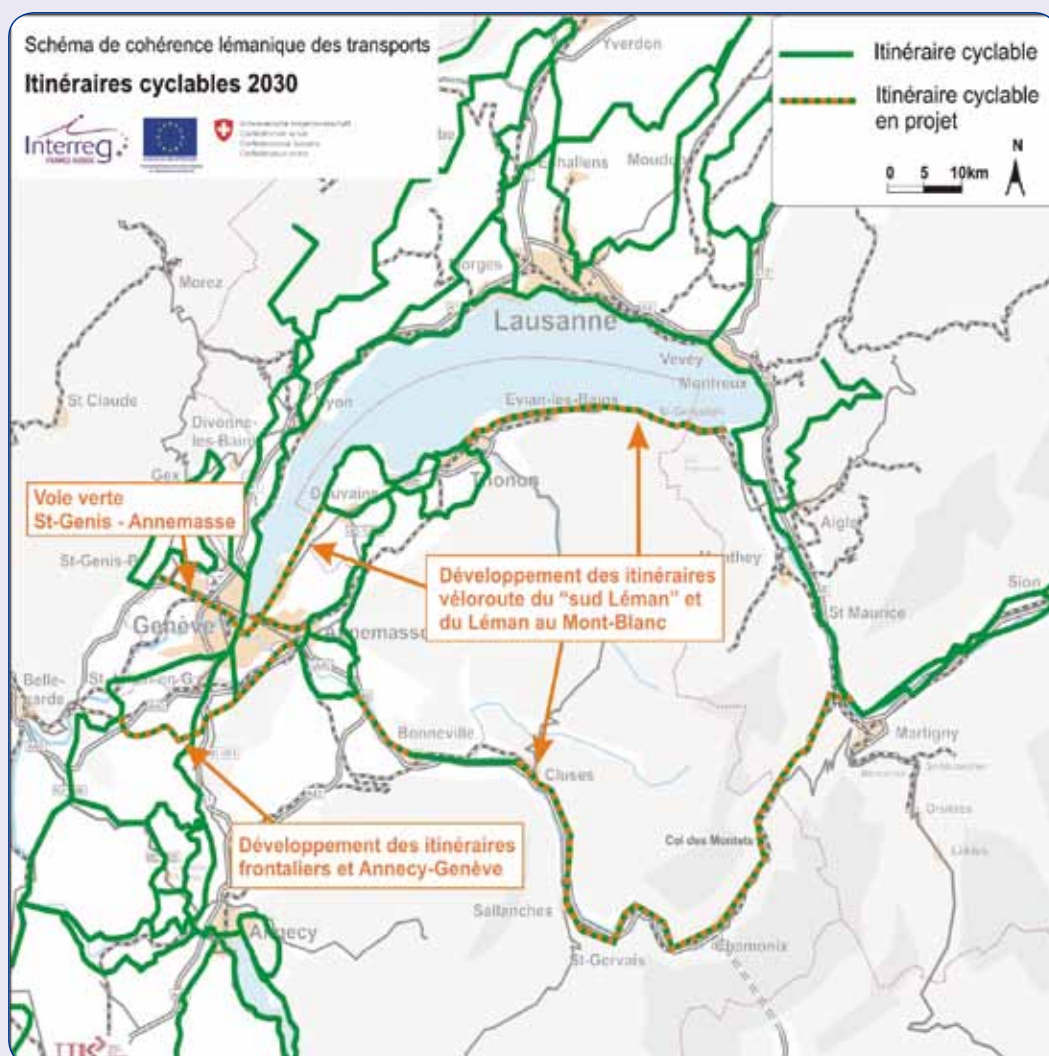
Etat des lieux :

Le vélo est un outil de loisir et représente également un moyen de transport domicile-travail particulièrement performant sur de courtes distances. A ce titre, il s'avère efficace pour relever les défis environnementaux de demain. Malheureusement, le développement de son utilisation pour des déplacements quotidiens est grevé par le manque d'adaptation des infrastructures, d'informations et de sensibilisation auprès du public.

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

Engagement du Conseil du Léman en faveur de la mobilité douce :

Le Conseil du Léman s'est engagé en faveur de la mobilité douce et prévoit à moyen terme la mise en place d'un itinéraire cycliste à vocation de loisirs et de tourisme tout autour du lac.



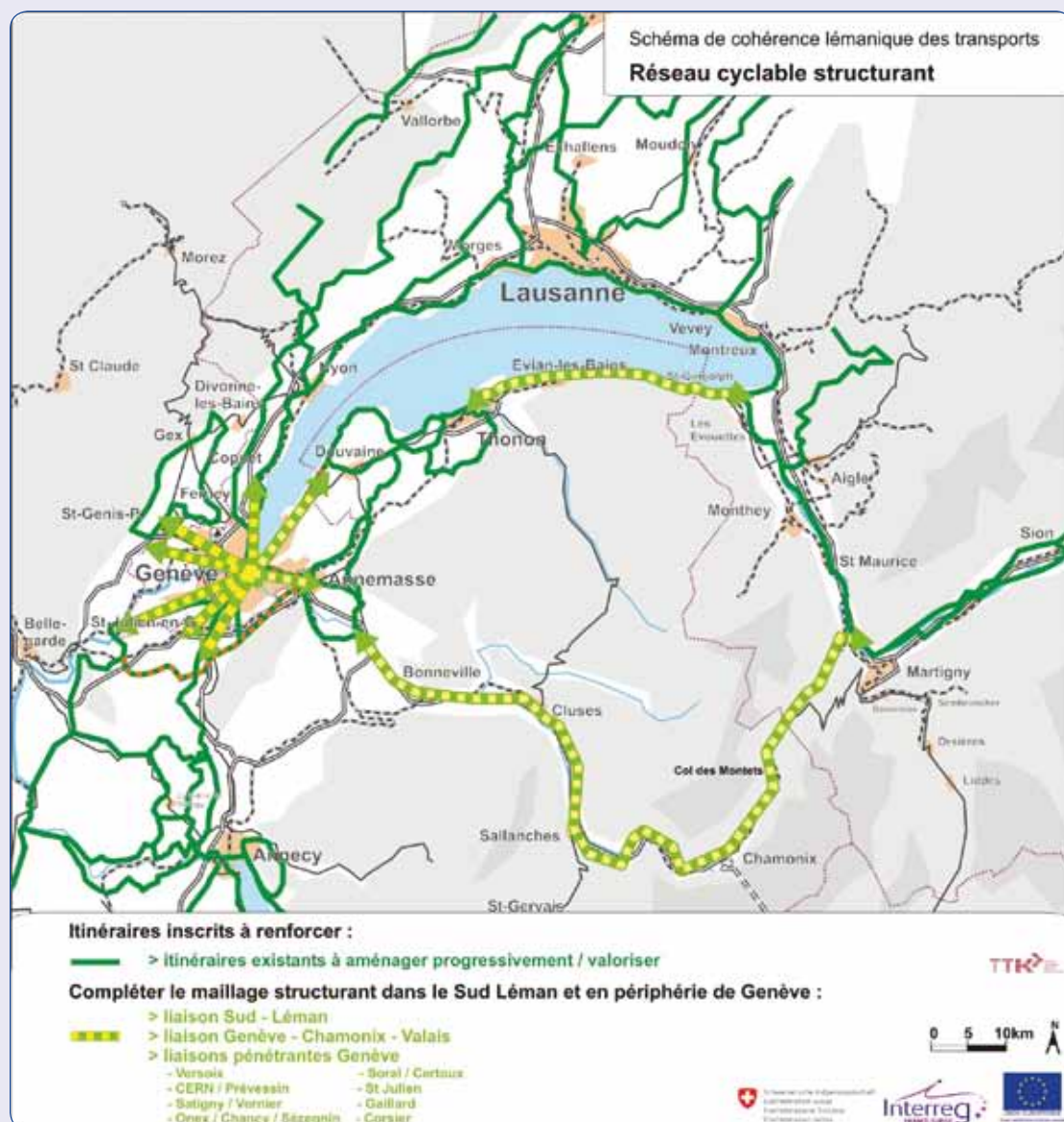
3. 2. UN ENJEU DE COHERENCE

C. Le réseau cyclable

Les enjeux :

Plusieurs itinéraires cyclables existent dans le territoire lémanique. Certains d'entre eux sont dédiés à la pratique touristique et sportive alors que d'autres, plus courts, sont utilisés pour les déplacements quotidiens. L'objectif est de développer un réseau à l'échelle du bassin lémanique qui permette d'articuler et de joindre ces deux échelles de pratiques et de déplacement.

Il s'agit d'aménager et sécuriser le réseau cyclable existant pour faciliter l'utilisation du vélo lors des déplacements domicile-travail, de favoriser autant que possible l'intermodalité vélo-transports publics, de développer une offre de déplacements touristiques étoffée (en veillant au maillage et aux interconnexions des différents itinéraires des véloroutes), ainsi que de sensibiliser le grand public à la pratique sportive du vélo en promouvant des itinéraires d'exception.



4. Principales évolutions depuis 2008

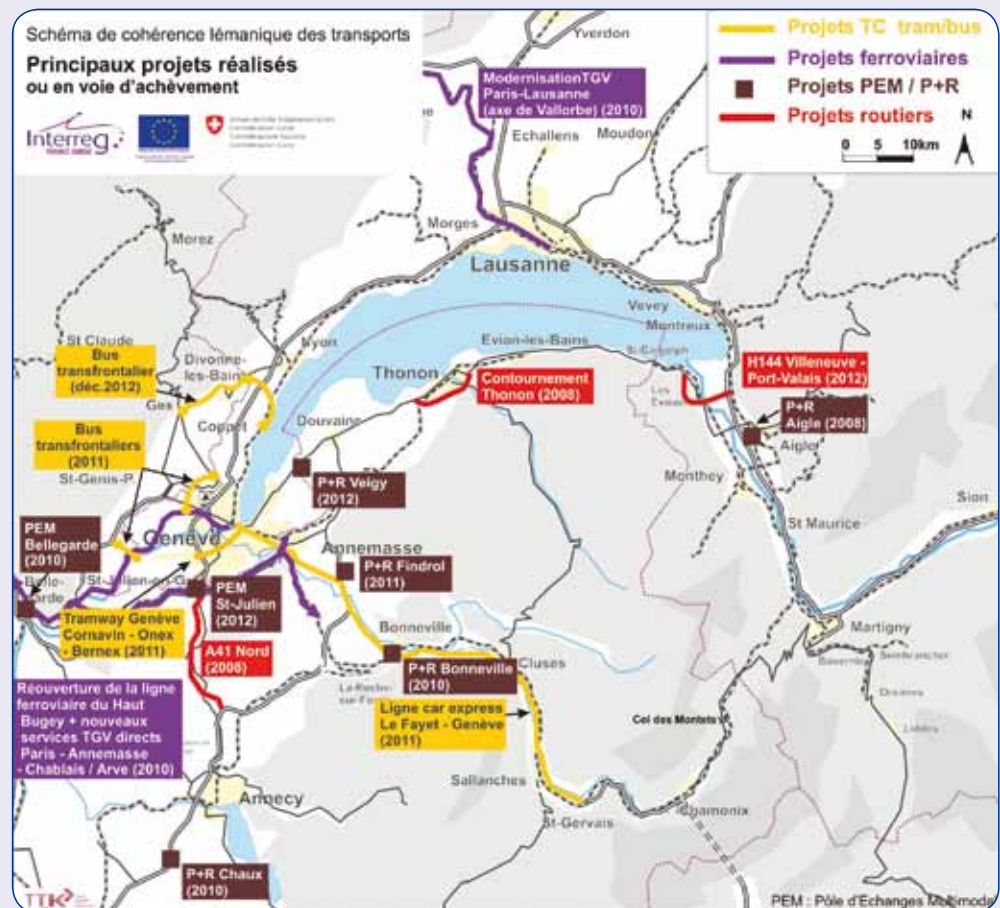
Depuis 2008, date d'approbation du schéma de cohérence lémanique des transports, de nombreux projets d'infrastructures de transport, ferroviaires ou routières, ou de nouvelles liaisons de transport collectif ont été réalisés, venant modifier le paysage des transports dans le bassin lémanique. Ceux-ci peuvent être regroupés selon deux axes :

Connecter le bassin lémanique aux réseaux nationaux et internationaux

- La réouverture de la ligne du Haut-Bugey en décembre 2010 qui a permis d'améliorer la liaison ferroviaire entre Mâcon et Genève via Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine, mettant Genève à 3 heures de Paris (gain de 20 minutes). Dans ce contexte, la gare de Bellegarde-sur-Valserine a été réaménagée en pôle multimodal d'échanges.

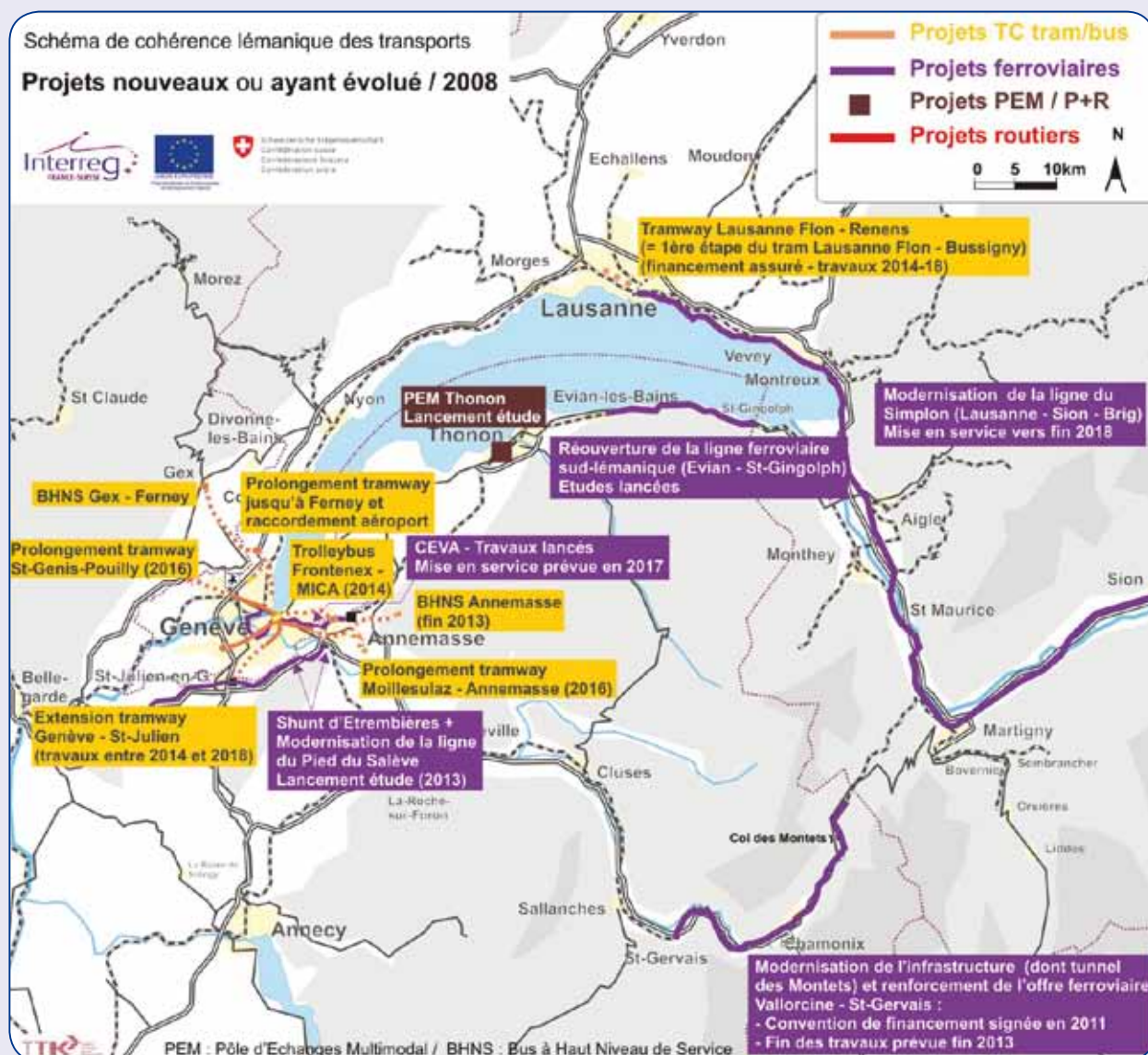
Développer des liaisons performantes entre les villes du bassin lémanique

- La mise en place du cadencement sur le réseau TER rhônalpin en décembre 2007.
- La mise en service de l'A41 Nord entre Annecy et Genève en 2008 mettant Annecy à 30 minutes en voiture de Genève (contre plus de 2 heures en train, sans liaison directe)
- L'ouverture du contournement à 2x2 voies de Thonon en juillet 2008, inscrit dans le cadre plus large du désenclavement du Chablais
- L'ouverture en décembre 2008 de la ligne Navimobilité (N2) de la CGN entre Thonon et Lausanne, ligne qui rencontre un succès croissant (+31% en 2010 et + 49% en 2011) et qui permet de relier les deux villes en moins de 30 minutes
- La mise en service prochaine de la H144 (Transchablaisienne), prévue pour novembre 2012, qui reliera Villeneuve (VD) à Port-Valais (VS)



La démarche de mise à jour, depuis 2008, des projets lancés à l'échelle des territoires des différents partenaires du Conseil du Léman a permis de mettre en évidence l'émergence de nouveaux projets et l'avancée significative d'autres, qui se concrétisent. Parmi eux, citons notamment :

- Renforcement de la desserte ferroviaire à St-Gervais – Chamonix - Vallorcine – Martigny avec modernisation du Tunnel des Montets et modernisation de la ligne (travaux terminés vers 2013-2015)
- Modernisation (accélération et mise au gabarit pour les trains à 2 étages) de la ligne du Simplon (Lausanne - Sion - Brigue) – mise en service vers fin 2018
- Réouverture de la ligne ferroviaire Sud lémanique (Evian - St-Gingolph), dont le tronçon St-Gingolph – Evian est aujourd'hui hors service : la mise en service est projetée après la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin Eaux-Vives Annemasse (CEVA)
- Prolongements ou créations de lignes de tramway ou de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Genève et Annemasse, Genève et St-Julien, Genève et le Pays de Gex, dans les agglomérations d'Annemasse, d'Annecy, de Lausanne-Morges et de Genève.



5. Une volonté de pérenniser la concertation et l'information mutuelle 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 2030, démarche que les partenaires du Conseil du Léman souhaitent pérenniser.

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

- routiers,
- ferroviaires,
- de transports collectifs
- de développement des modes de transports doux,

doivent être effectués chaque année 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 peut également examiner certains projets prioritaires.

Les résultats de cette mise à jour font alors l'objet d'une traduction cartographique par mode de déplacement - routier, transports en commun et modes de transport doux - qui est soumise à l'avis de la commission « Transports et communication » du Conseil du Léman. Sur cette base, la commission rend compte de l'évolution de la situation auprès des organes décisionnels du Conseil du Léman qui, le cas échéant, communiquent et attirent l'attention des autorités compétentes sur des points particuliers.

Cette démarche permet ainsi de faciliter le dialogue entre les institutions et aide à mobiliser les acteurs locaux et régionaux sur les projets à mettre en œuvre.

Dans cette perspective, le schéma de cohérence lémanique des transports est donc avant tout un outil aidant à planifier le développement cohérent et efficace des réseaux et des infrastructures de transports dans le bassin lémanique.

Mais c'est également devenu au fil du temps un espace de dialogue et de concertation entre administrations françaises et suisses afin de répondre le mieux possible aux besoins de mobilité accrus des habitants d'une région en fort développement malgré, et grâce, et par-delà la frontière.

C'est enfin, et surtout, la parfaite illustration de la portée des démarches de coopération transfrontalière. C'est en effet par le dialogue transfrontalier et la construction de projets communs que le Conseil du Léman cherche à répondre aux enjeux d'avenir auxquels la région lémanique est confrontée pour bénéficier pleinement de son dynamisme exceptionnel tout en préservant son cadre paysager et naturel unique.

Contacts

Présidence du Conseil du Léman :

Conseil Général de l'Ain

Service des affaires européennes et transfrontalières

45, avenue Alsace Lorraine
F – 01000 BOURG-EN-BRESSE

Tél : +33 (0)4 74 24 48 12
E-mail : delphine.goujon@cg01.fr

Secrétariat de la commission

« Transports et communication » du Conseil du Léman :

Conseil Général de la Haute-Savoie

Service de la coopération transfrontalière

1, rue du 30^e Régiment d'infanterie – BP 2444
F - 74041 ANNECY Cedex

Tél : +33 (0)4 50 33 58 30
E-mail : relations.transfrontalieres@cg74.fr

Autres entités membres du Conseil du Léman :

Canton de Genève

Service des Affaires extérieures de Genève

Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

Rue Henri-Fazy 2 - CP 3984
CH-1211 GENEVE 3

Tél : +41 (0)22 / 327 90 60
E-mail : christine.ricci@etat.ge.ch

Canton de Vaud

Office des affaires extérieures du Canton de Vaud

Département des finances et des relations extérieures

Rue de la Paix 6
CH – 1014 LAUSANNE

Tel : + 41 (0)21 / 316 40 78
E-mail : norbert.zufferey@vd.ch

Canton du Valais

Chancellerie d'Etat

Palais du Gouvernement

CH - 1950 SION

Tél : + 41 (0)27 / 606 72 30
E-mail : brigitte.pitteloud@admin.vs.ch



CONSEIL DU LEMAN
AIN HAUTE-SAVOIE
VAUD VALAIS GENEVE



Edité à 1000 exemplaires
Le 14 mars 2012