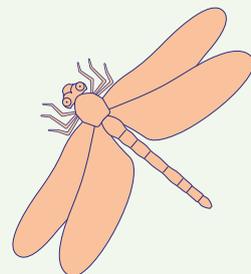


VISION TERRITORIALE
TRANSFRONTALIÈRE

SYNTHÈSE ATELIER DES ASSOCIATIONS



1^{er} février 2024



GRAND GENÈVE
EN TRANSITION

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE

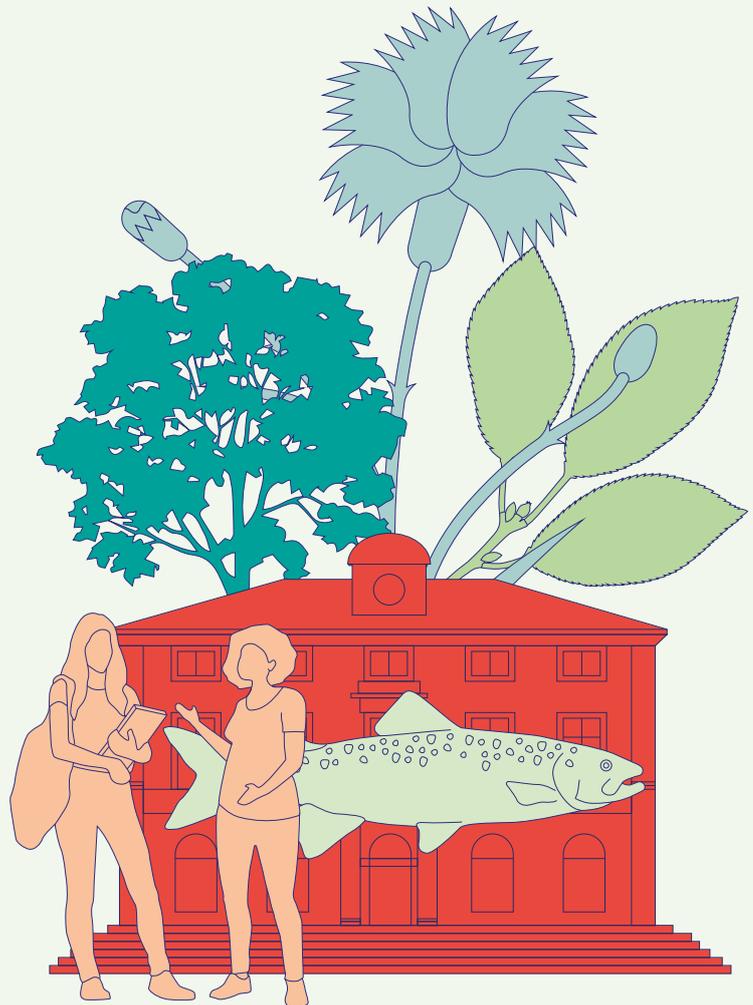


GENEVOIS
FRANÇAIS
Pôle
métropolitain

Région
de Nyon

Introduction	3
Contexte	4
Pistes d'action	5
Axe 1: Primauté du vivant	6
→ Remarques transversales	6
→ Remarques sur les pistes d'action / réflexions sur la mise en œuvre	7
Axe 2: Multipolarité rééquilibrée	8
→ Remarques transversales	8
→ Remarques sur les pistes d'action et questions focus / réflexions sur la mise en œuvre	8

INTRODUCTION



CONTEXTE

Le jeudi 1^{er} février 2024, 7 acteurs et actrices du milieu associatif français et suisses se sont réunis pour contribuer à la Vision territoriale transfrontalière du Grand Genève (VTT).

Cet atelier s'est démarqué par la diversité des thématiques représentées à travers les associations que représentaient les participants : mobilité douce, aménagement du territoire, accessibilités, résilience des territoires, transport logistique, biodiversité et préservation des espaces naturels.

Pendant 4 heures, les participants se sont exprimés et positionnés sur des pistes d'actions structurées autour de deux axes :

- Primauté du socle du vivant ;
- Multipolarité rééquilibrée.

Pour ce 2^{ème} axe, des questions préétablies dites « FOCUS » ont également été posées aux participants.

Ce compte-rendu a été organisé en deux temps par axe :

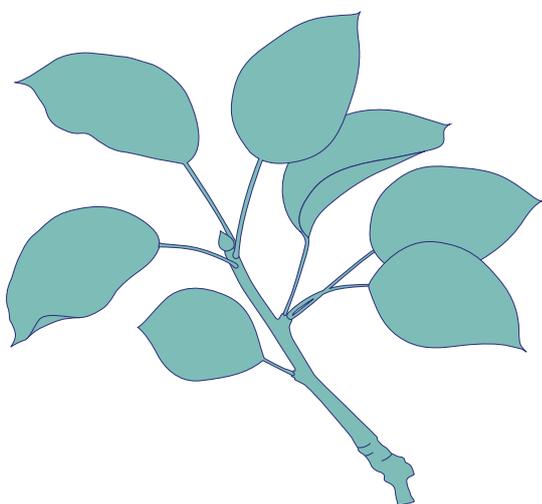
- Une première partie faisant état des échanges transversaux soulevés par les participants ;
- Une seconde partie restituant les réflexions sur la mise en œuvre des pistes d'action présentées.

PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT, C'EST QUOI ?

La primauté du socle du vivant consiste à donner la priorité à l'environnement et aux écosystèmes dans la planification de nos territoires. Il s'agit d'améliorer les conditions de leur développement, autant dans les espaces agricoles, les forêts ou les rivières que dans les villes ou les villages

MULTIPOLARITÉ RÉÉQUILBRÉE, C'EST QUOI ?

La multipolarité rééquilibrée consiste à renforcer la diversité des villes, petites villes, bourgs et villages dans le Grand Genève. Il s'agit de créer les conditions pour accueillir les logements et les emplois dans les lieux qui s'y prêtent le mieux, mais aussi de développer un accès beaucoup plus proche et facilité aux infrastructures et aux services essentiels, comme les transports, les écoles et les services de santé.



PISTES D'ACTION



AXE 1: PRIMAUTÉ DU VIVANT

Remarques transversales

- **Importance de concerter les acteurs et les usagers du territoire** : se doter de lieux institutionnels de dialogue, impliquant tous les acteurs concernés (collectivités, associations, habitants). L'absence de dialogue et d'interactions entre les différentes autorités est un frein majeur à la mise en œuvre des pistes d'actions.
Quelques exemples réussis de concertation :
 - La concertation autour du projet de révision de la charte du parc naturel régional du massif des Bauges (2023-2038)
 - La concertation autour de la renaturation de l'Aire à Saint-Julien-en-Genevois et plus généralement le projet de gouvernance transfrontalière sur l'ensemble du Vallon de l'Aire
- **Se donner les moyens d'arrêter les projets qui ne sont pas compatibles avec la Vision territoriale transfrontalière et ses enjeux de transition**
 - Exemple: le centre commercial projet OPEN
- **L'accès à l'eau est un sujet important et sur lequel plusieurs activités économiques reposent alors qu'elles sont contraires à la transition**
 - Exemple: les golfs qui nécessitent d'être arrosés alors qu'il y a des pénuries d'eau.
- **Ajouter un nouvel axe dans la Vision territoriale transfrontalière - « reconnecter l'humain et le vivant »** : pour réussir la transition, il est nécessaire de repenser nos approches en se posant ces questions essentielles: comment renouer le lien entre les humains et le socle du vivant ?
- **Capitaliser sur les structures et instances de concertation «jeunes» existantes** : dans certaines écoles secondaires françaises, des comités d'élèves pour l'environnement sont déjà en place, ces jeunes étant les futurs leaders politiques; leur exclusion des processus décisionnels ne favoriserait pas les perspectives à venir. Il serait bénéfique de concevoir des forums et des ateliers pour écouter et impliquer activement les jeunes.
- **Intégrer la donnée fiscale aux réflexions autour de la Vision territoriale transfrontalière qui est un levier important pour réussir la transition** : comment mieux et plus taxer ceux qui nuisent au vivant ?

Remarques sur les pistes d'action / réflexions sur la mise en œuvre

MODE D'ACTION 1: PROTÉGER

Protéger le réseau hydrographique

1.1. Garantir l'inconstructibilité des berges (100m) du réseau hydrographique

- La limitation des 100 mètres (50m de chaque côté) semble être arbitraire selon la taille du cours d'eau concerné: la limite pourrait être définie de manière proportionnelle en fonction de la largeur du cours d'eau concerné;
- Cette piste d'action nécessite des modifications législatives importantes, et peut potentiellement entraîner des conflits en matière de propriété privée;
- Mener des démarches de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés pour s'assurer de la faisabilité de cette piste d'action.

1.2. Protéger les embouchures spécifiques et certaines rives du lac

- Une piste d'action qui reste à être précisée: pourquoi se concentrer seulement sur «certaines» rives du lac?
- La présence de nombreuses propriétés privées autour du lac est un obstacle majeur: ce constat soulève la question cruciale de la façon de procéder dans de telles circonstances, nécessitant une clarification essentielle.

Protéger les meilleurs 30 % de l'infrastructure écologique (IE)

2.1. Assurer une protection différenciée suivant la situation dans la tache urbaine ou en-dehors

- S'inspirer largement de l'expérience française des atlas de la biodiversité communale (ABC) pilotés par l'Office français de la biodiversité (OFB): chaque année, l'OFB permet à des communes et à des structures intercommunales de candidater pour avoir un accompagnement et un financement afin de constituer un inventaire des milieux et espèces présents sur un territoire donné. Cette démarche se démarque par sa dimension participative en intégrant l'ensemble des acteurs d'une commune (élus, citoyens, associations, entreprises...) en faveur de la préservation du patrimoine naturel. C'est un modèle intéressant à creuser pour le Grand Genève sachant qu'il n'existe pas d'équivalent côté suisse. Cela permettrait également à la France d'être motrice dans ce projet, et de plaider pour un échange d'expérience qui irait dans le sens d'une construction d'une identité commune.

MODE D'ACTION 2: RECONNECTER

Reconnecter au travers des infrastructures

1.1. Construction de passages à faune / aménagements hybrides sur les infrastructures de mobilité existantes et/ou projetées

- Organiser de manière systématique une analyse fine des lieux, du biotope: mettre en place une obligation d'étude dans le Grand Genève pour assurer un meilleur impact et une plus grande cohérence sur le territoire;
- Garantir l'existence de «trames noires» (ensemble des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité, permettant l'accomplissement du cycle de vie et le déplacement des espèces nocturnes sans contrainte). Par ailleurs, ces trames noires peuvent venir en contradiction avec les réseaux de mobilité active, notamment pour les parcs naturels régionaux pour lesquels l'éclairage est indispensable;
- Faire preuve d'imagination et d'inventivité pour penser une cohabitation durable entre automobilistes / piétons / mobilité douce et la faune: très souvent, ces dispositifs ne prennent pas en compte les interactions multiples entre les différentes mobilités humaines et la faune (par exemple, le déplacement des batraciens se conjugue mal avec le passage de vélos à grande vitesse).

Quelques exemples de modèles innovants et inventifs:

- L'écopont de Péron dans le pays du GEX;
- L'écoécuroduc à Vernier.

Pour converger vers des initiatives communes, il est nécessaire d'établir un incubateur de projets pour réaliser des tests de faisabilité en développant des projets pilotes afin d'évaluer leur efficacité et leur impact.

AXE 2: MULTIPOLARITÉ RÉÉQUILBRÉE

Remarques transversales

→ Souvent, les modes de transport sont mis en opposition sans envisager leur complémentarité. Par exemple, associer vélo et train peut s'avérer très efficace. Augmenter le nombre de places réservées aux vélos dans les trains est une piste d'action à explorer. Le train offre une régularité et une efficacité de transport, qui doit devenir une solution privilégiée pour le report modal.

Remarques sur les pistes d'action et questions focus / réflexions sur la mise en œuvre

MODE D'ACTION : CONNECTER LES HABITANTS

Question focus 1: au-delà de l'action traditionnelle de la mise à disposition des infrastructures, quels sont les leviers comportementaux à activer pour répondre à cet enjeu de connecter les habitants tout en décarbonant nos modes de transport ?

Plusieurs leviers ont été identifiés par les participants :

1. Le levier financier

Actuellement, il existe une grande disparité de revenus dans le Grand Genève, avec des coûts importants en matière de mobilité. Très souvent les habitants travaillent au centre et habitent en périphérie. Les billets de transports en commun n'ont pas un prix uniformisé empêchant parfois les usagers à basculer sur un autre mode de transport.

→ **Piste d'action concrète: aller vers une tarification commune «Grand Genève»**
Il serait utile de négocier un tarif commun «Grand Genève» qui inciterait au report modal.

2. Uniformiser les règles pour assurer une plus grande cohérence territoriale

Actuellement il n'existe pas de règles communes entre la France et la Suisse. Par exemple: en France, transporter un vélo dans un train est gratuit et non en Suisse.

3. Inciter les employeurs à inciter les employés à réduire l'usage de la voiture individuelle

S'inspirer du canton de Genève, et de son label Ecomobile. Un label qui fonctionne par le volontariat. Facultatif, gratuit et valable 5 ans, ce label a une portée commerciale puisqu'il peut être utilisé publiquement par l'entreprise. Aussi, la conception des lignes doit prendre en compte les offres horaires qui répondent aux horaires du travail permettant d'adapter la fréquence des transports.

4. Le levier communicationnel

Il existe aujourd'hui un problème de communication autour des actions mises en place à l'échelle du Grand Genève. Exemple: très peu de personnes savent que le Léman Express s'étend jusqu'à Annecy.

5. L'implication active des habitants

Il est essentiel d'impliquer les habitants dès le départ pour développer en eux un sentiment d'appartenance fort et partagé. L'intérêt et l'implication passent avant tout par le sentiment d'être écouté, et consulté avant même la décision de lancer des nouvelles infrastructures.

Question focus 2: comment requalifier les voiries existantes pour favoriser l'émergence des nouvelles mobilités (la marche à pied et le vélo)?

Il est essentiel de distinguer les voiries du centre-ville et les voiries pavillonnaires.

- **Dans le cas des voiries de centre-ville:**
 - Sécuriser les parkings vélos, et en prévoir en conséquence (pour éviter les vols et pour protéger des intempéries);
 - Prévoir de manière systématique des différences de niveau, en évitant impérativement l'installation de bandes: il est indispensable de séparer les modes de transport avec quelque chose de physique. Il est également essentiel de mettre en relief ces limitations physiques pour les personnes aveugles ou en situation de déficience visuelle.
- **Dans le cas des voiries pavillonnaires:**
 - Pas de parkings à prévoir puisque les habitants peuvent garer leur vélo chez eux.

De manière générale:

- Prendre en compte les publics «captifs» (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, enfants): il s'agit ici de publics particulièrement dépendants des modes de transport collectifs;
- Concevoir des pistes cyclables pour tous les types de véhicules autorisés (fauteuils roulants, etc);
- Les habitants doivent pouvoir se stationner en surface (les accès aux parkings peuvent être compliqués): actuellement, il n'y a toujours pas de solution mise en œuvre pour faciliter l'accès aux parkings. On doit donc garder des places en surface, puisqu'il serait illusoire de penser qu'il n'y aura plus du tout besoin de parking pour les voitures (ne serait-ce que pour les livraisons et pour les urgences);
- Les voiries doivent être absolument végétalisées.

MODE D'ACTION : CIRCULARISER

Circulariser la logistique de biens de consommation et de matériaux

Quelques idées de pistes d'action proposées par les participants:

- Mettre à disposition des hubs, et des points multimodaux pour permettre aux camions d'arriver: ces hubs pourraient être installés sur des infrastructures déjà existantes, et permettre également des échanges entre des camionnettes et des vélos;
- Développer la logistique sur voie navigable: s'inspirer de la ville de Lyon qui développe plusieurs projets et expérimentations. L'entreprise ULS devrait opérer prochainement une ligne de logistique urbaine sur le Rhône. Sur la Saône, une ligne expérimentale Beaujo'Lyon, opérée par BFT Transport, a aussi été ouverte début novembre. Cette proposition ne doit pas être perçue comme la solution unique car il ne s'agit pas de saturer le réseau hydrographique;
- Repenser l'activité de proximité: créer des quartiers multifonctionnels afin de diminuer le recours au transport individuel motorisé;
- Développer la pratique du vélocargo: cette pratique devrait être généralisée en passant par des incitations et subventions aux entreprises (donner des aides, subventionner les entreprises etc.).

RÉDACTION

Missions Publiques

GRAPHISME

Plates-Bandes communication

REMERCIEMENTS

À l'ensemble des participants et participantes
pour leurs contributions

