



*Date de dépôt : 3 novembre 2025*

## **Rapport**

**de la commission des affaires communales, régionales et internationales chargée d'étudier la proposition de motion de Diane Barbier-Mueller, Jacques Béné, Pierre Conne, Pascal Uehlinger, Alexis Barbey, Alexandre de Senarclens, Joëlle Fiss, Philippe Meyer, Francine de Planta, Thierry Oppikofer, Murat-Julian Alder, Rémy Burri, Geoffray Sirolli, Natacha Buffet-Desfayes, Jean-Pierre Pasquier, Francisco Taboada, Pierre Nicollier, Jacques Blondin, Charles Poncet, Uzma Khamis Vannini, Julien Nicolet-dit-Félix, Angèle-Marie Habiyaakare, Emilie Fernandez, François Erard : Redynamisons la Métropole lémanique !**

*Rapport de Jacques Béné (page 4)*

## **Proposition de motion (3115-A)**

### **Redynamisons la Métropole lémanique !**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- que la précieuse coopération entre les cantons de Vaud et de Genève présente d'inquiétants signes d'essoufflement ;
- que les communications communes se font de plus en plus rares et que la dernière prise de position date de novembre 2023<sup>1</sup> ;
- que, pendant ce temps, les deux cantons continuent à se développer autour d'un territoire commun, avec une économie et des transports imbriqués ;
- que Vaud et Genève rencontrent actuellement des problématiques politiques similaires, notamment concernant les sujets liés aux mobilités ;
- que les deux cantons accusent un retard important dans la planification et la réalisation de nouvelles infrastructures, malgré la croissance importante de la population valdo-genevoise ;
- que les enjeux lémaniques ne semblent rencontrer qu'un faible écho dans la Berne fédérale ;
- qu'un rapport sur le rail est attendu pour les prochains mois, et que plusieurs projets risquent d'être ralentis ou remis en cause ;
- que l'offre des CFF s'est considérablement dégradée pour la région lémanique suite aux nouveaux horaires<sup>2</sup>,

invite le Conseil d'Etat

- à relancer de manière urgente la dynamique de la Métropole lémanique en engageant des discussions avec les autorités compétentes du canton de Vaud afin d'établir une vision commune et partagée pour l'avenir de cette agglomération intercantonale ;
- à réactiver la plateforme transport de la Métropole lémanique ;

---

<sup>1</sup> <https://metropole-lemanique.ch/>

<sup>2</sup> « Nouveaux horaires CFF : ce qui change pour Genève », Tribune de Genève : <https://www.tdg.ch/nouveaux-horaires-cff-ce-qui-change-pour-geneve-589611483826>

- à envisager de présenter un « front commun » à Berne avec son homologue vaudois pour défendre le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne dans les prochains messages sur l'aménagement ferroviaire (2026/27 et 2030) ;
- à étudier la mise en place de mécanismes financiers et de partenariats pour soutenir des projets communs dans la région lémanique.

## Rapport de Jacques Béné

La commission des affaires communales, régionales et internationales (ci-après : CACRI) a étudié cette motion sous la présidence de M. Laurent Seydoux durant les deux séances suivantes : 3 juin et 26 août 2025. M<sup>me</sup> Tina Rodriguez, secrétaire scientifique (SGGC), a assisté aux travaux de la commission sur cet objet et les procès-verbaux ont été rédigés par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils soient remerciés de leur contribution aux travaux de la commission.

### Résumé des travaux

La motion vise à **relancer la dynamique de la Métropole lémanique** (coopération Genève-Vaud) afin de :

- Etablir une **vision commune** pour l'agglomération intercantonale.
- Réactiver la **plateforme transport**.
- Défendre ensemble la **nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne** auprès de Berne.
- Etudier des **mécanismes financiers** pour des projets communs.

Les constats principaux sont :

- **Coopération Genève-Vaud en perte de vitesse** (dernière communication en 2023).
- **Besoins en mobilité en forte croissance** (+55% d'ici 2050).
- **Retards dans les infrastructures ferroviaires** malgré la croissance démographique.
- **Offre CFF dégradée** pour la région lémanique.
- Enjeux peu pris en compte par la Confédération.

Les arguments clés en faveur de la motion :

- **Urgence ferroviaire** : La ligne Genève-Lausanne est stratégique pour la deuxième région économique du pays.
- **Croissance démographique et mobilité** : +55% de besoins en mobilité d'ici 2050.

- Perte de subventions fédérales si les projets d'agglomération ne sont pas réalisés.
- **Renforcer le poids politique face à Berne** par un front commun Vaud-Genève.
- **Coordination élargie : santé, formation, économie, logement** – au-delà du ferroviaire.

Les positions des partis :

- **PLR, S, Ve, MCG, LC** : Soutien à la motion pour renforcer la coordination et défendre le ferroviaire. Le PLR insiste sur « une seule voix » pour Genève et Vaud.
- **UDC** : Favorable, mais souhaite élargir à l'ensemble des cantons romands (incl. Valais).
- **LJS** : Opposé, estimant le concept de Métropole lémanique dépassé.

**Au vote final, la motion est acceptée par 13 oui (PLR, S, Ve, MCG, LC, UDC) contre 1 non (LJS) et 1 abstention (UDC).**

### **Présentation par M<sup>me</sup> Diane Barbier-Mueller, auteure**

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller déclare que la Métropole lémanique a pour vocation d'anticiper le développement du canton de Genève et du canton de Vaud ; c'est une région qui connaît un accroissement du nombre de personnes voyageant d'un canton à l'autre chaque jour. Elle précise que **les prévisions en besoins de mobilité dans l'arc lémanique évoquent une augmentation de plus de 55% d'ici 2050.**

Elle évoque ensuite le projet de ligne ferroviaire parallèle entre Lausanne et Genève qui est à l'étude, mais elle mentionne que la dernière communication à ce propos date de 2023. Elle se demande s'il y a véritablement une volonté de ne pas laisser mourir cette Métropole lémanique. Elle se demande également s'il y a des contacts entre les autorités vaudoises et genevoises et si un front commun existe à Berne à l'égard de la politique des CFF.

Un député (S) demande si M<sup>me</sup> Barbier-Mueller a pris contact avec les autorités vaudoises. Il se demande si le canton de Vaud partage cette même volonté.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond avoir déposé cette motion parallèlement à un postulat déposé par un député vaudois qui estime également que la coordination entre les deux cantons laisse à désirer.

Un député (LJS) remarque qu'il est question de Métropole lémanique et il demande s'il ne faudrait pas ajouter le volet transfrontalier à cette motion.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond que le Léman Express a permis de développer la mobilité avec la France voisine, alors que la voie de décharge entre Genève et Lausanne fait constamment l'objet de débats, mais elle pense que tout ce qui peut développer la mobilité et limiter le trafic automobile à Genève est le bienvenu.

Le député (LJS) remarque que cette motion a un focus très ferroviaire.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond que la Métropole lémanique ne comporte pas qu'un volet ferroviaire, et elle remarque que la motion vise à avoir un point de situation.

Un député (S) comprend cette motion comme un bras de levier fort à l'égard de Berne. Il se demande ce qu'il en est du canton du Valais qui a aussi des enjeux en matière de transport et si le Valais ne devrait pas être intégré.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond que la Métropole lémanique a été conceptualisée en raison du développement de bourgs comme Coppet ou Versoix, le Valais étant plus décentré. Elle pense que se concentrer sur la relation valdo-genevoise permettrait d'obtenir des retours concrets.

Un député (MCG) pensait qu'il y avait des rapports étroits entre Genève et Lausanne, et il est surpris qu'il n'y ait pas de communications depuis 2023. Il se demande s'il faut s'en tenir au rail et s'il ne faudrait pas prendre en compte d'autres éléments comme la dimension fiscale.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond que la première invite est plus large que le ferroviaire. Elle ajoute que la question de la Métropole lémanique porte inévitablement sur la dimension économique, ou sur le logement par exemple.

Un député (UDC) remarque que les Valaisans sont intéressés et sont partie prenante à ces questions, raison pour laquelle le Valais a voté une ligne de crédit portant sur le projet de la ligne du Tonkin. Il pense que, si l'on veut étudier le rôle de la Métropole lémanique, il faut adjoindre le Valais.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller acquiesce, mais remarque avoir préféré se concentrer sur un périmètre plus modeste avant d'élargir la dynamique.

Un député (PLR) demande quelle serait la personne que la commission devrait auditionner, un conseiller d'Etat genevois et un conseiller d'Etat vaudois, par exemple.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller répond qu'elle aurait aimé entendre par exemple M<sup>me</sup> Fontanet et M. Maudet, puis entendre un conseiller d'Etat vaudois.

Un député (UDC) déclare que l'on parle depuis des années de cette ligne du Tonkin avec des crédits qui auraient été votés. Il ne conteste pas cette

motion, mais il propose de rajouter dans celle-ci une invite portant sur la ligne du Tonkin.

M<sup>me</sup> Barbier-Mueller n'y voit pas d'inconvénient.

### Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM

*En présence de M<sup>me</sup> Anna-Karina Kolb, représentante du service chargé de la Métropole lémanique pour le canton de Genève – CHA*

M. Maudet déclare que le dossier de la Métropole lémanique dont il est question dans cette motion, qui enfonce des portes ouvertes, implique les coopérations développées entre les cantons de Genève et Vaud en raison notamment de la métropolisation de la rive nord du lac Léman. Il mentionne toutefois que cette appellation de « Métropole lémanique » est invoquée, ou pas, en fonction des projets. Il ajoute que cette appellation est en effet tributaire des aléas et des circonstances, et il n'est pas certain qu'il soit nécessaire de la redynamiser. Il signale à ce propos qu'il se rendra la semaine suivante à Lausanne pour accueillir le conseiller fédéral Albert Rösti afin de plaider la cause de la gare de Lausanne avec les autorités vaudoises. Il rappelle en effet que la gare de Genève est largement tributaire des développements devant être réalisés pour la gare de Lausanne. Il précise en outre que la promotion de la ligne Genève, Lausanne, Fribourg, Berne doit également être défendue et promue dans peu de temps par les autorités politiques de différents cantons.

Une députée (PLR) observe que Berne a clairement délaissé l'offre ferroviaire dans les cantons romands et plus particulièrement à Genève et elle demande ce qui est fait à ce propos. Elle se demande également si le site web qui devrait communiquer des informations sur la Métropole lémanique est encore d'actualité. Elle se demande par ailleurs si une vision politique existe à l'égard de la Métropole lémanique.

M. Maudet répond que les contacts entre Vaud et Genève sont permanents. Il ajoute qu'il existe **un programme nommé Léman 2030 actif pour le ferroviaire**, et il remarque que **Berne investit massivement pour les gares de Lausanne et de Genève ainsi que pour les infrastructures des deux cantons**. Il signale que Neuchâtel et le Jura estiment également être des parents oubliés et il n'est pas certain qu'il faille faire perdurer le cliché du canton préterité. Cela étant, il rappelle que la Métropole lémanique sert à accréditer et à mettre en lumière le fait que **la région allant de Genève à Villeneuve est la deuxième région économique la plus dynamique du pays**. Il pense que les enjeux relevant de la collaboration entre les deux cantons relèvent pour l'essentiel de la dynamique collaborative entre les élus. Quoi qu'il en soit, il estime que créer un lobby ferroviaire au niveau de la Confédération devrait

envisager un périmètre romand plutôt qu'une relation purement valdo-genevoise.

Il observe toutefois que la motion ne parle pas que du ferroviaire. Et il remarque qu'il est possible d'en faire plus, sans aucun doute. Il rappelle alors que le canton de Vaud est le seul canton limitrophe de Genève, faisant de ce canton un partenaire privilégié, et il mentionne qu'il **conviendrait d'améliorer la coopération, notamment dans le domaine médical, puisque chaque canton veut avoir son hôpital universitaire**. Il remarque par ailleurs qu'en termes de formation, les dynamiques sont relativement proches avec, pourtant, une année supplémentaire pour le gymnase à Genève. Cela étant, il rappelle que Vaud souhaite maintenant se rallier au modèle genevois.

La députée (PLR) déclare ne pas avoir le sentiment que la collaboration soit très effective entre les deux cantons, un sentiment partagé par des députés vaudois qui ont déposé un postulat allant dans le même sens devant le parlement vaudois.

M. Maudet répond que les contacts sont hebdomadaires entre les magistrats genevois et vaudois et il remarque que la collaboration fonctionne.

La députée (PLR) se demande ce qu'il en est de la vision régionale notamment à l'égard des transports publics via Nyon, par exemple.

M. Maudet répond que s'il y a des communautés tarifaires, il n'y a pas de logique d'unification des partenaires entre les deux cantons. Il précise que c'est le ferroviaire qui est considéré comme un trait d'union important. Il indique que Genève soutient le développement de la gare de Nyon pour améliorer le rythme au quart d'heure à Genève. Il pense que la communication est suffisante.

Cela étant, il déclare qu'il y a des approches culturelles différentes entre les deux cantons. Il remarque que, si les pressions financières devaient s'intensifier à l'avenir, il faudrait sans doute se poser la question de la proximité de deux hôpitaux universitaires.

M<sup>me</sup> Kolb évoque le site web et mentionne que les bannières idoines sont affichées sur le site en fonction des projets. Elle ajoute que certains sujets apparaissant sur ce site ne relèvent pas forcément de la Métropole lémanique. Elle précise que des sujets discutés et communs aux Conseils d'Etat vaudois et genevois ne relèvent pas forcément non plus de la Métropole lémanique.

M. Maudet déclare que des réunions avec ses homologues romands se déroulent quatre fois par an à propos de la problématique ferroviaire. Il rappelle qu'une planification est prévue pour les infrastructures ferroviaires et que le premier tronçon, envisagé pour 2042, est le segment Morges-Perroy, tronçon qui devrait être conçu en souterrain. Il ajoute que des réunions régulières ont



également lieu avec les Vaudois sur des éléments ferroviaires structurants de l'agglomération, notamment à l'égard du projet de liaison ferro-souterraine, ou du projet de ligne Genève-Lyon. Il remarque que des réunions se déroulent donc au moins une fois par mois.

Quant au domaine de la santé, il explique rencontrer sa collègue vaudoise six à sept fois par année, ce d'autant plus que Genève et Vaud possèdent un droit de veto compte tenu de l'existence de leur hôpital universitaire respectif, et il mentionne que les intérêts sont souvent partagés. Il observe toutefois que certaines questions sont évidemment taboues comme des services hospitaliers très pointus. Il rappelle à cet égard le différend à propos de la chirurgie cardiaque pédiatrique. Il signale par ailleurs que des collaborations ont permis de mutualiser des achats dans le domaine médical, un aspect qui entraîne des réunions quatre fois par année. Il rappelle, cela étant, qu'au-delà de ces collaborations, chaque canton est confronté à des réalités pouvant être différentes, le secteur public de la santé dans le canton de Vaud étant par exemple en litige avec le secteur privé, contrairement à Genève.

Il évoque encore l'invite portant sur la dimension financière et rappelle que **Genève participe à la péréquation intercantonale alors que Vaud est un canton bénéficiaire**. Il déclare que la collaboration a donc des limites.

Une députée (S) n'a pas le sentiment que cette motion enfonce des portes ouvertes et elle pense que les questions qui sont posées sont légitimes. Elle rappelle que, **lorsque des projets d'agglomération ne sont pas mis en œuvre, les subventions de la Confédération sont perdues**. Elle se demande alors quel est le lien qui est fait au sein de la Métropole lémanique entre les mesures d'aménagement et la politique des transports. Elle ajoute avoir compris que les deux cantons avaient des réalités financières différentes, mais elle se demande si des mécanismes communs de financement ne pourraient pas être envisagés. Elle rappelle que la réalité quotidienne démontre que bien des aspects dépassent la notion de frontière cantonale.

M. Maudet évoque la question d'éventuels mécanismes communs de financement, et explique à cet égard, en exemple, qu'un programme ambitieux portant sur les violences sexuelles a été développé à Genève, et il mentionne en avoir parlé à ses homologues vaudois et valaisans. Il remarque qu'une dynamique commune a dès lors été entamée sur le sujet. Il estime, à cet égard, qu'il n'est pas utile de créer un mécanisme spécifique pour développer des projets en commun. Il évoque également le dossier de la CGN et mentionne que ce dernier a été discuté en commun avec les autres cantons lémaniques qui se positionnent sans avoir le besoin de se baser sur un mécanisme spécifique. Il rappelle, cela étant, qu'il n'y a aucune ristourne dans le domaine fiscal de la part du canton de Vaud en faveur de Genève alors que de nombreux

**Vaudois travaillent à Genève.** Il peine dès lors à comprendre la 4<sup>e</sup> invite et mentionne que son application entraînerait une usine à gaz.

Il évoque ensuite la politique d'aménagement et déclare que ce pan est mené dans le canton de Vaud par des instruments régionaux et pas du tout dans le cadre de la Métropole lémanique.

Une députée (Ve) demande si les problématiques locales, comme le Collectif 500 qui s'oppose au projet de Cornavin, sont discutées entre les conseillers d'Etat genevois et vaudois. Elle se demande par ailleurs quelle a été la genèse du centre romand de médecine légale. Elle se demande à cet égard si des efforts ne pourraient pas être faits pour harmoniser les formations, notamment dans le domaine de la santé. Elle se demande en fin de compte si la France voisine est incorporée dans ces débats.

M. Maudet répond que l'appellation « Grand Genève » est vécue par les partenaires comme arrogante, même si en réalité Genève possède un aéroport international qui profite à toute la région. Il mentionne que la Métropole lémanique fait sens en premier lieu sous l'angle économique, comme le démontre à l'international le label « Great Geneva Bern Area ».

Il explique alors qu'en termes de formation, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des cantons romands pour faire sens et non deux uniques cantons. Il indique à ce propos que le centre de médecine légale se développe sur l'ensemble des cantons romands et pas uniquement sur Genève et Vaud. Il estime que **les freins, en fin de compte, relèvent pour l'essentiel du niveau politique et non de problématiques locales.** Il rappelle à cet égard **l'existence des concordats intercantonaux qui complexifient l'architecture de la Confédération.** Il indique que, si l'on ajoute la dimension transfrontalière, la réalité devient particulièrement complexe. Il déclare que toutes ces dimensions donnent aux invites de cette motion un aspect très théorique.

Un député (MCG) déclare que la Métropole lémanique est fondée sur un accord de 2011 qu'il n'a pas trouvé et qu'il serait intéressé à consulter si le département le faisait parvenir à la commission (voir annexe). Il signale qu'il était alors prévu de créer une statistique de la Métropole lémanique pour laquelle il n'a trouvé qu'un opuscule en 2012. Il ajoute qu'il était également prévu de créer un comité rail-route Vaud-Genève. Il se demande s'il est possible d'avoir des précisions sur ces différents points.

M. Maudet répond que ce comité s'est transformé en plateforme technique sous les auspices de la Métropole lémanique. Il ajoute que c'est en 1996 que le peuple a voté sur le réseau hospitalier suisse et que le projet proposé par Guy-Olivier Segond, qui envisageait un rapprochement des deux hôpitaux, a échoué. Il mentionne que la collaboration a tout de même évolué depuis lors

avec une répartition de certains actes médicaux en Suisse. Il rappelle que les greffes hépatiques sont effectuées à Genève et non à Lausanne. Il rappelle également que Genève compte 530 000 habitants et que l'hôpital ne prend pas de clientèle française pour des raisons d'assurance, ni de clientèle vaudoise pour des questions de territorialité. Mais il déclare que cette limitation de bassins de population est nuancée par des collaborations. Il rappelle en outre qu'à terme il est prévu de n'avoir en Suisse que trois hôpitaux universitaires de premier rang.

Une députée (S) déclare avoir l'impression que la plupart des collaborations avec Vaud se font en dehors de la Métropole lémanique, et elle se demande dès lors quel est le but de cette entité.

M. Maudet répond que la Métropole lémanique est une auberge espagnole qui abrite ce que l'on y amène. Cela étant, il mentionne que cette entité a suscité une réaction de la part des cantons non lémaniques et il déclare que ce n'est pas la carte qu'il faut jouer aujourd'hui puisque Neuchâtel et le Jura sont nécessaires dans le dossier des CFF. Il déclare que, si les deux Conseils d'Etat sont d'accord d'évoquer la notion de Métropole lémanique, cette appellation doit encore être adoptée par chacun d'entre eux en fonction des dossiers.

**M<sup>me</sup> Kolb indique qu'à l'époque, plusieurs régions suisses avaient décidé de créer des groupements appelés « métropoles », notamment à Bâle et à Zurich, et elle mentionne que Genève et Vaud avaient alors décidé de créer la Métropole lémanique afin d'exprimer l'importance économique de l'arc lémanique.**

Une députée (S) demande pourquoi ne pas adopter cette appellation plus fréquemment.

M. Maudet répond que c'est un outil à disposition et il mentionne qu'il convient de déterminer s'il s'agit de l'outil le plus pertinent selon le dossier qui est étudié. Il déclare que voter ou pas cette motion reviendra au même.

Une députée (S) demande quels sont les cantons qui appartiennent à la Métropole zurichoise.

M<sup>me</sup> Kolb répond que c'est un espace métropolitain qui abrite plusieurs cantons et de nombreuses communes et qui produit des projets d'aménagement du territoire, des projets similaires à ceux produits dans le cadre du Grand Genève.

M. Maudet déclare que cette entité est très forte avec des fonds importants injectés par le périmètre de l'aéroport (Great Zurich Area) et au travers de collaborations avec Zoug, Glaris et Schaffhouse, par exemple.

M<sup>me</sup> Kolb déclare qu'il existe un projet d'aménagement au niveau suisse qui est renouvelé tous les dix ans, et elle déclare que, cette année, la redéfinition de ce projet a pris en compte le Valais et la France voisine.

Un député (LJS) demande si la définition de la Métropole lémanique n'est pas dépassée aujourd'hui et s'il ne faudrait pas prendre en compte également la France voisine.

M. Maudet acquiesce, mais il se demande s'il ne faut pas prendre en compte la substance en premier lieu, avant de penser à la forme. Il mentionne que la France implique une frontière nationale avec des différences de fonctionnement fondamentales. Il rappelle, quoi qu'il en soit, que la Métropole lémanique est un label qui relève du marketing.

Une députée (Ve) demande si la LAMal est discutée dans le cadre de la Métropole lémanique.

M. Maudet répond que c'est un dossier fédéral.

Une députée (PLR) déclare ne pas partager totalement les propos du magistrat. Elle observe que d'autres régions ont des métropoles et que certains périmètres comme celui de Nyon se développent. Elle observe également que les objectifs déterminés il y a quinze ans ne sont plus forcément poursuivis et elle pense qu'**avoir une seule voix entre Genève et Vaud pour défendre le ferroviaire serait une nécessité**. Elle mentionne qu'elle soutiendra donc cette motion.

Une députée (S) déclare que son groupe votera cette motion afin d'obtenir des informations et des réponses écrites.

Un député (MCG) déclare que le MCG soutiendra cette motion qui est fondée sur la réalité institutionnelle de la région. Il ajoute avoir compris que l'essentiel portait sur le ferroviaire, lequel doit être soutenu. Il remarque qu'il serait également possible de s'inspirer du modèle zurichois.

Une députée (Ve) aimerait attendre les communiqués de presse de septembre et d'octobre, mais elle mentionne que son groupe soutiendra ce texte pour épauler le magistrat qui travaille déjà dans ce sens.

Un député (LC) déclare ne pas avoir été convaincu par la motion qui présente toutefois le mérite d'avoir permis de recueillir des informations. Il ajoute qu'un problème se posera d'ici quinze ans entre le CHUV et l'hôpital genevois. Il observe également que les autres cantons estiment que Genève a un côté méprisant. Il remarque enfin que Zurich a 30 ans d'avance sur Genève en termes de mobilité. Au-delà de ces digressions, il mentionne que son groupe soutiendra cette motion.

Un député (UDC) déclare que son groupe ne s'opposera pas à cette motion, mais il pense qu'il faudrait aller plus loin que les deux cantons de Vaud et de Genève. Il rappelle que la région lémanique implique aussi le Valais. Il pense en fin de compte que c'est l'ensemble des cantons romands qu'il faudrait intégrer dans un cadre de cette nature.

Un député (LJS) mentionne que son groupe n'acceptera pas cette motion, estimant que la Métropole lémanique est un concept dépassé.

### **Vote de la M 3115**

Oui :	13 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)
Non :	1 (1 LJS)
Abstentions :	1 (1 UDC)

**La M 3115 est acceptée.**

### **Conclusions**

La commission constate que la coopération entre les cantons de Genève et de Vaud, bien que réelle, souffre d'un manque de visibilité et de coordination stratégique, notamment dans le domaine des infrastructures ferroviaires et des projets d'agglomération.

Face à une croissance démographique soutenue et à des besoins en mobilité appelés à augmenter de plus de 55% d'ici 2050, il est impératif de renforcer la dynamique intercantonale afin de garantir la compétitivité économique et la qualité de vie dans l'arc lémanique. La création d'un front commun auprès de la Confédération pour défendre les projets ferroviaires structurants, en particulier la nouvelle ligne Genève-Lausanne, constitue un enjeu majeur pour éviter un retard préjudiciable et la perte de financements fédéraux.

La motion, en invitant à réactiver la plateforme transport et à envisager des partenariats financiers, offre un cadre pragmatique pour relancer la coopération et consolider la voix romande dans les débats nationaux.

En conséquence, la majorité de la commission recommande l'adoption de cette motion, considérant qu'elle représente un instrument utile pour affirmer la place stratégique de la région lémanique et répondre aux défis de mobilité, d'aménagement et de développement économique.

*Catégorie de débat préavisée : III*



## Création par les cantons de Vaud et de Genève de la « Métropole lémanique »

### Préambule

Les Cantons de Vaud et de Genève forment une communauté d'intérêts découlant notamment des fortes interactions économiques et des intenses flux de pendulaires. Autour des deux centres urbains de Genève et de Lausanne, respectivement deuxième et quatrième ville du pays, ils forment un des pôles économiques les plus dynamiques d'Europe avec, ces dix dernières années, une progression du nombre d'emplois et d'habitants nettement supérieure à la moyenne nationale.

L'évolution de la société de l'industrie et du savoir a favorisé la formation d'un espace métropolitain de la région lémanique, espace étroitement lié du point de vue fonctionnel et offrant des centres de savoir et d'innovation.

Soucieux de développer des solutions tenant compte des réalités sociales à l'échelle des espaces de vie de leurs citoyennes et citoyens, et permettant de maintenir une qualité de vie élevée, les gouvernements des Cantons de Vaud et de Genève ont développé ces dernières années de nombreuses et fructueuses collaborations sectorielles, notamment dans le domaine de la santé.

Les deux cantons collaborent par ailleurs étroitement dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo genevois. En avril 2009, ils ont signé un accord-cadre portant sur le développement des infrastructures d'importance suprarégionale.

Constatant les avantages de la concertation et de la collaboration, les gouvernements des deux cantons qui forment le cœur de la Métropole lémanique décident de renforcer leur collaboration et de créer les bases d'une organisation métropolitaine.

### Appellation

Sous le nom de «Métropole lémanique», les Cantons de Vaud et de Genève conviennent de formaliser leur collaboration à l'échelle métropolitaine.

### Objectif

L'objectif général de la « Métropole lémanique » est d'assurer la compétitivité économique des deux Cantons et de la région lémanique tout en y maintenant une qualité de vie élevée.

La « Métropole lémanique » a pour but de renforcer le rayonnement et le poids de la région à l'échelle nationale et de développer des politiques à l'échelle métropolitaine.

## **Contenu et calendrier**

Les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève prévoient deux étapes :

### **1<sup>ère</sup> étape**

Dans une première étape, les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève conviennent de renforcer leur collaboration dans les politiques publiques d'importance majeure pour la Métropole lémanique.

Cette collaboration s'inscrit dans le renforcement des alliances sectorielles existantes. Elle porte prioritairement sur la défense des intérêts de la Métropole lémanique dans les politiques publiques suivantes :

- mobilité (transports ferroviaires, autoroutiers et trafic d'agglomération);
- recherche et formation (hautes-écoles, hôpitaux universitaires, R&D);
- accueil des organisations internationales et des fédérations internationales sportives;
- santé (promotion du pôle d'excellence).

Les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève adoptent les premières mesures suivantes :

- formalisation d'une plate-forme commune entre les gouvernements cantonaux et les autres partenaires publics et privés concernés avec pour objectif de défendre les intérêts de la région en matière de développement des infrastructures routières et ferroviaires d'importance suprarégionale;
- réalisation d'un document de référence illustrant la cohérence d'ensemble des projets et de la planification des deux cantons en matière d'infrastructures de transports;
- actions de lobbying communes à Berne, sous l'égide de la Métropole lémanique, sur les dossiers d'importance majeure;
- opérations de relations publiques et actions de communications communes;
- création de la Statistique de la Métropole lémanique pour offrir une vision homogène, complète et régulièrement actualisée des deux cantons

### **2<sup>ème</sup> étape**

La deuxième étape devra permettre de définir un cadre juridique et institutionnel adapté à la collaboration à l'échelle métropolitaine. A cette fin, les gouvernements des cantons de Vaud et de Genève évalueront d'ici fin 2012 les différents modèles, dont la création d'une association au sens des articles 60 et suivants du Code civil suisse.

Pourront être associés aux travaux de cette future organisation les collectivités territoriales de droit public suisses, situées dans le périmètre de la métropole lémanique, ainsi que les associations et organisations économiques, les milieux de la recherche et

de la société civile. La participation de collectivités territoriales françaises sera envisagée en fonction des projets de collaboration concrets.

La future organisation métropolitaine poursuivra, en collaboration avec les acteurs concernés, le renforcement des collaborations et la défense des intérêts de la région métropolitaine, en principe dans les politiques publiques prioritaires retenues pour la première étape. En fonction des décisions prises par les acteurs concernés, d'autres thématiques pourront faire l'objet de collaborations à l'échelle métropolitaine.

Prangins, le 9 novembre 2011

**Pour le Gouvernement de la République et Canton de Genève**



Mark Muller  
Président du Conseil d'Etat



Pierre-François Unger  
Conseiller d'Etat



Michèle Künzler  
Conseillère d'Etat

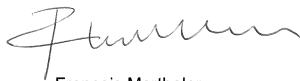
**Pour le Gouvernement du Canton de Vaud**



Pascal Broulis  
Président du Conseil d'Etat



Anne-Catherine Lyon  
Conseillère d'Etat



François Marthaler  
Conseiller d'Etat