



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral du développement territorial ARE**

30 octobre 2009

---

# **Projet d'agglomération franco-valdo- genevois**

## **Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence: 321.1 / I414-0033

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi  
Directrice

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet, but, procédure .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
<b>2</b>	<b>Résumé des résultats .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Examen des exigences de base.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....</b>	<b>8</b>
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité .....	8
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	11
<b>5</b>	<b>Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures .....</b>	<b>12</b>
5.1	L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives .....	12
5.2	Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération .....	12
5.3	Prestations assumées entièrement par l'agglomération .....	14
5.4	Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	14
5.5	Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération.....	15
5.6	Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité .....	19
<b>6</b>	<b>Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs .....</b>	<b>20</b>
6.1	Interaction avec le plan sectoriel des transports.....	20
6.2	Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux .....	20
<b>7</b>	<b>Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....</b>	<b>20</b>
	<b>ANNEXE.....</b>	<b>21</b>

---

# 1 Objet, but, procédure

## 1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, qui se compose des éléments suivants :

- Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, décembre 2007
- Cahier annexe N°1, décembre 2007
- Cahier annexe N°2, décembre 2007
- Cahier annexe N°3, décembre 2007
- Cahier annexe N°4, décembre 2007
- Cahier annexe N°5, décembre 2007
- Cahier annexe N°6, décembre 2007
- Cahier annexe N°7, décembre 2007
- Cahier annexe N°8, décembre 2007
- Cahier annexe N°9, mars 2008

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 14 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies.
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale.
3. Examiner la priorité des mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

## 1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

## 2 Résumé des résultats

### Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois propose une très bonne conception transport-urbanisation à l'échelle du territoire transfrontalier. Dans le domaine des transports, le concept est traduit en mesures concrètes et pertinentes et dépassant les frontières du canton de Genève. Les mesures envisagées, notamment aux niveaux ferroviaire et axes forts, permettent un renforcement des capacités, une diminution des temps de déplacements et une amélioration de la qualité du service. L'amélioration des réseaux de transports publics est accompagnée d'une valorisation des modes doux et de requalifications sur le réseau routier principal.

Combinant judicieusement le développement du réseau de transports et le développement urbain, le schéma d'agglomération constitue une très bonne base de planification pour orienter les planifications territoriales des différents territoires constitutifs de l'agglomération. La méthode de mise en œuvre proposée pour les développements urbains permet de renforcer la crédibilité de la traduction du schéma en actions concrètes.

Les mesures de requalification routière et de mobilités douces permettent d'améliorer la sécurité des déplacements, principalement sur les axes les plus sensibles du réseau.

Par ailleurs, la modification des parts modales en faveur des transports collectifs et des mobilités douces, la concentration du développement urbain dans des pôles et le concept paysager permettent une diminution du bruit, une amélioration de la qualité de l'air et une réduction des besoins en surfaces.

Malgré une bonne conception d'ensemble du futur réseau des transports publics et de la pertinence des projets d'infrastructures en découlant, la traduction en termes d'exploitation (notamment fréquences et structures des lignes, surtout pour les lignes transfrontalières) reste peu précise. Une conception du fonctionnement du réseau routier et des mesures correspondantes visant à favoriser l'accessibilité au détriment du transit et à augmenter la qualité de vie dans le milieu bâti dense ne ressort pas suffisamment du projet d'agglomération.

De même, malgré une bonne conception en matière de structuration territoriale, le projet d'agglomération ne comprend que peu de mesures concrètes visant à réglementer l'implantation d'installations à forte fréquentation, à diminuer l'importance des zones à bâtir en périphérie, à réglementer les nouvelles mises en zones ou à protéger les secteurs identifiés par le concept paysager.

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 637.27 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût moyen pour une grande agglomération.

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés :

40%
-----

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

**Liste A**

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
10-3	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA	90.00	78.55	31.42
10-4	Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	14.00	12.22	4.89
33-6	Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	6.00	5.24	2.09
34-2	Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	92.00	79.82	31.93
34-5	Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	70.00	60.73	24.29
34-3	Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	7.40	6.46	2.58
34-4	Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	6.00	5.24	2.09
35-3	TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare)	3.80**	3.32	1.33
36-1-6	Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëllesulaz (par route de Genève)	68.00	58.99	23.60
36-1-4	TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	10.80**	9.43	3.77
36-1-5	Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	6.60	5.76	2.30
36-3-2	Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	12.00	10.47	4.19
30-3	Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	14.00	12.22	4.89
30-6	Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	3.20	2.79	1.12
30-7	Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	10.00	8.73	3.49
52-1	Requalification de la route Suisse (première étape)	20.00	17.45	6.98
12-9	Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	80.00	69.40	27.76
	Concept mobilité douce Liste_A		18.33	7.33
	Total		465.15	186.05

Tableau no 2-1 (\* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; \*\* coûts adaptés selon le Benchmark « systèmes de gestion du trafic »)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

**Liste B**

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
33-7	Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	126.00	109.31	43.72
12-8	Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	14.00	12.22	4.89
13-7	Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	5.00	4.34	1.74
35-15	Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	25.00	21.82	8.73
36-3-4	Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Annemasse	8.00	6.98	2.79
	Concept mobilité douce Liste B		17.45	6.98
	Total		172.12	68.85

Tableau no 2-2 (\* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

**Remarque importante sur les coûts des mesures**

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

### 3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base. Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

### 4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

#### 4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
<p>CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet propose une bonne conception générale d'un réseau de transports publics transfrontaliers. Le concept est traduit en mesures d'infrastructures concrètes et pertinentes, couvrant l'ensemble du territoire transfrontalier.</li> <li>▪ Le développement des transports publics s'articule autour de la création d'une offre RER, de la poursuite de la réalisation d'axes forts (principalement trams) et de rabattements sur ces réseaux.</li> <li>▪ Les mesures prévues permettent de renforcer de manière importante l'accessibilité de l'ensemble de l'agglomération par la structuration du réseau de transports publics et par la bonne coordination entre développement urbain et développement de l'offre en transports publics.</li> <li>▪ L'intermodalité est renforcée par l'amélioration de l'accessibilité aux arrêts des réseaux supérieurs de transports publics.</li> <li>▪ Le concept de mobilité douce traite de l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Il identifie les liaisons principales à développer entre les centres urbains. Dans les secteurs urbains, les principales lacunes sont comblées par les réaménagements routiers liés aux axes forts.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En comparaison avec l'envergure du développement des axes forts, la traduction du concept des transports publics en mesures concrètes n'est pas suffisamment développée, notamment concernant les lignes de rabattement ou l'accélération des lignes de bus. Une analyse systématique des points faibles et des mesures nécessaires pour y remédier fait encore défaut, notamment dans la couronne française, mais également dans le district de Nyon où une optimisation de la desserte incluant les TP routiers et ferroviaires n'est pas proposée.</li> <li>▪ Une conception du fonctionnement du réseau routier et des mesures correspondantes visant à favoriser l'accessibilité au détriment du transit et à augmenter la qualité de vie dans le milieu bâti dense, ne ressort pas du projet d'agglomération.</li> </ul>



- Les mesures visant à influencer la demande de transport, notamment la gestion de la mobilité d'entreprise ou l'extension de la gestion du stationnement, hors du centre urbain, sont encore peu concrètes.
- Certains projets d'extension du réseau routier, principalement dans la partie française de l'agglomération, comme le désenclavement du Chablais, sont en contradiction avec le développement important de l'offre ferroviaire régionale prévu avec la mise en service du CEVA.

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

**Forces**

- Le projet propose une très bonne conception générale transports-urbanisation, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Le schéma d'agglomération, sur lequel les autorités politiques se sont engagées, constitue un plan d'orientation pour les différents territoires.
- La hiérarchie urbaine proposée constitue un bon outil d'aide à la réflexion pour comprendre et structurer le territoire de l'agglomération.
- La méthode et les ressources de mise en œuvre proposées permettent une réelle traduction des concepts en mesures concrètes.
- Les requalifications routières liées aux axes forts de transports publics permettent de diminuer l'effet de coupure des infrastructures sur les réseaux principaux.
- Le projet considère les espaces ouverts comme éléments structurant du développement urbain. La présence d'un concept paysager permet un renforcement de la qualité de vie en milieu urbain.

**Faiblesses**

- Le projet propose une méthode de mise en œuvre du schéma d'agglomération permettant d'orienter le développement sur les axes forts et dans les pôles de développement. Il ne présente toutefois pas de mesure d'accompagnement visant à éviter que le développement ait lieu en périphérie et en dehors de ces axes forts. En particulier sur la partie française et vaudoise, les développements urbains le long des axes forts ne sont pas encore ancrés de manière suffisamment contraignante.
- En dehors des axes forts, le projet ne propose pas de mesures systématiques pour augmenter la qualité de vie ou la qualité urbaine. Les requalifications routières et les mesures de modération contenues dans le projet sont uniquement des mesures isolées et ne répondent pas à une analyse systématique des besoins d'assainissement.
- Une base de réflexion est proposée pour la localisation des installations commerciales à forte fréquentation. Le projet ne propose cependant pas de critères précis pour la qualité de desserte par les transports collectifs dans le cas des nouvelles mises en zones ou pour les installations à forte fréquentation.

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

**Forces**

- La réalisation des axes forts de transports publics est systématiquement mise à profit pour requalifier l'espace urbain et améliorer les conditions de déplacement des modes doux notamment, ce qui améliore la sécurité des déplacements.
- Les principaux axes et points sensibles du réseau routier sont traités par les requalifications liées aux axes forts.

**Faiblesses**

- Le projet ne propose pas de représentation systématique des points noirs en termes d'accidents.
- En dehors des axes forts, les mesures proposées sont uniquement des mesures isolées et ne répondent pas à une analyse systématique des besoins d'amélioration de la sécurité routière. Le projet ne propose notamment pas de programme systématique de requalification routière ou de gestion du trafic.

<p>CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet permet une modification sensible des parts modales, actuellement très nettement favorables aux transports individuels motorisés, en faveur des transports collectifs et des mobilités douces grâce notamment à la réalisation des axes forts. Il en résulte une amélioration de la qualité de l'air et une diminution des expositions au bruit routier. Les requalifications routières participent également à l'amélioration de la situation en matière de bruit.</li> <li>▪ Le concept paysager constitue une bonne base pour la préservation des espaces ouverts et naturels au sein de l'agglomération et pour renforcer ainsi le développement dans les secteurs centraux. La reconnexion biologique avec la région du Salève (passage à faune) est indispensable au fonctionnement durable des espaces paysagers préservés dans la région de l'Arve.</li> <li>▪ La pression importante de l'urbanisation sur les espaces ouverts, liée à la forte croissance économique et démographique, est dans une large mesure réduite grâce à la concentration du développement dans les pôles urbains bien desservis par les transports publics, ce qui réduit le besoin en surface par rapport à la tendance.</li> <li>▪ Les mesures permettent une augmentation importante de la traction électrique pour les transports publics.</li> </ul> <p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet ne comporte pas suffisamment de mesures d'accompagnement permettant d'éviter que le développement se localise en périphérie et en dehors des axes forts. Ainsi, les mesures ne contribuent que de manière limitée à la diminution de la pression environnementale.</li> <li>▪ Les nouvelles infrastructures routières envisagées dans la couronne française de l'agglomération impliquent des besoins en surfaces importants, augmentent l'effet de coupure dû aux infrastructures et menacent l'effet positif du projet d'agglomération sur la modification des parts modales en faveur des transports collectifs.</li> <li>▪ La traduction du concept paysager, notamment le traitement des points de frottement, est peu précise. La valeur contraignante du concept paysager pour la limitation de la croissance de l'urbanisation reste en suspens.</li> </ul>
<p>Mesures antérieures CE 1-4</p>	<p>Bien que certaines actions aient été entreprises ou soient en cours dans le domaines des transports, au niveau transfrontalier notamment, l'agglomération franco-valdo-genevoise n'a pas consenti des efforts de plusieurs années ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact sur l'environnement.</p>

Tableau no 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2	0	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2	0	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2	0	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2	0	2
<b>Somme CE1 – CE4 (utilité)</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Tableau no 4-2

#### 4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération franco-valdo-genevois s'élèvent à 637.27 millions. Pour une grande agglomération, ces coûts sont considérés comme moyens.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

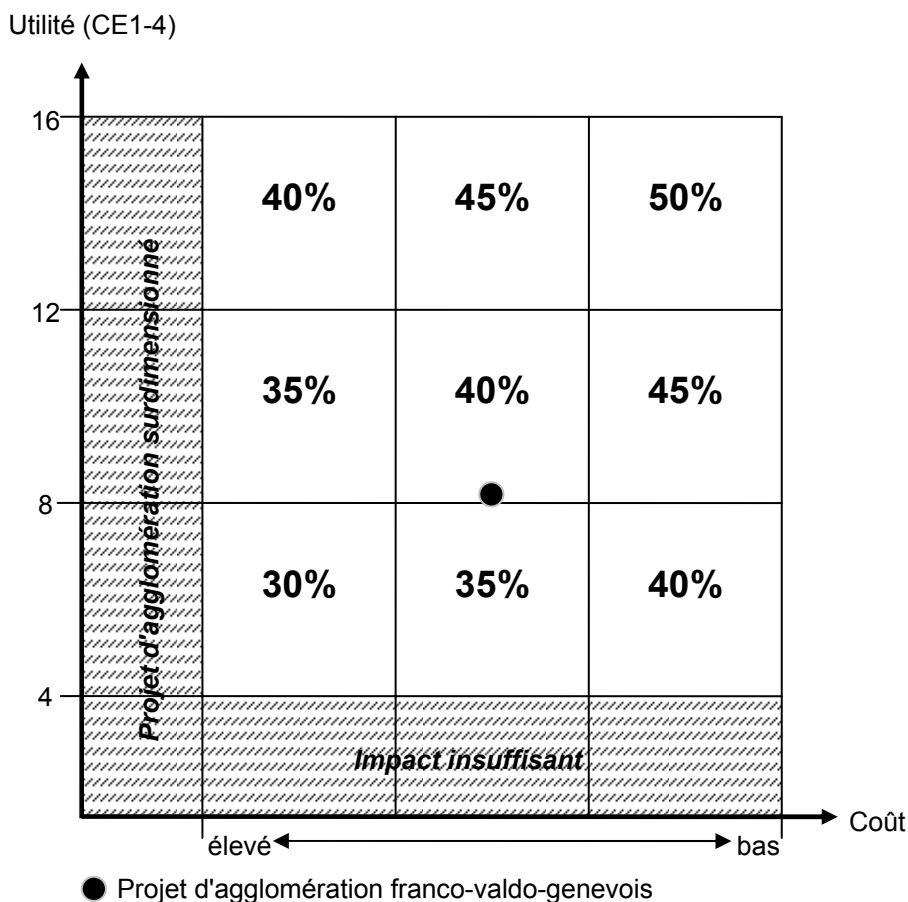


Fig. no 4-1

## 5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

### 5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen homogène de tous les projets d'agglomération et sur la base des dispositions des Directives du DETEC, les mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois ont été considérées individuellement et non globalement selon les fiches de mesures proposées.

De plus, la mesure suivante a été adaptée :

<i>Mesure selon le PA</i>	<i>Modification mesure et explication</i>
31-1 Route de distribution urbaine de Nyon	Pour des raisons de degré de maturité, la mesure est séparée en deux parties : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Route de distribution urbaine de Nyon_première partie ; 10 mios ; prestation assumée entièrement par l'agglomération</li> <li>▪ Route de distribution urbaine de Nyon_deuxième partie ; 43 mios ; priorité C</li> </ul>

Tableau no 5-1

### 5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUmin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 6.3) :

<i>No</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération</i>
14-0	Pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève	La mesure n'a pas pour objectif d'améliorer les systèmes de transport au sens de l'art. 17a LUmin.

No	Mesure	Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération
13-5	Modification de l'électrification de la ligne ferroviaire Bellegarde - Genève	L'opportunité de la modification d'électrification est reconnue par la Confédération pour des questions de rationalité d'exploitation. La partie suisse du tronçon Cornavin-Bellegarde est financée par le budget ordinaire de la Confédération. La présente mesure, située entièrement sur sol français est du ressort du propriétaire français de l'infrastructure.
33-2	Extension du tramway : traversée directe de Meyrin par route de Meyrin (direttissima)	La convention de financement du TCMC (tram Cornavin Meyrin Cern) a fait l'objet d'une adaptation permettant d'intégrer la direttissima dans le projet urgent. Ceci annule parallèlement sa sollicitation au cofinancement pour la période dès 2001.
10-7	Construction d'une vélostation à la gare d'Annemasse	
12-5	Développement d'un réseau MD à Divonne	
13-3	Développement d'un réseau MD à Chancy, Pougny et Challex	
14-1	Développement des modes doux en liaison avec les gares/haltes de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse	
14-2	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare d'Archamps/Collonges	
14-4	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare de Viry	
14-5	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare ferroviaire à Veyrier - Etrembières (Pas de l'Échelle)	L'utilité de la mesure sur la partie suisse de l'agglomération n'est pas suffisante.
16-1	Développement modes doux vers les gares de Bons, Machilly, Perrignier et Thonon	
32-1-8	Requalification RD 1005	
33-5	Développement des réseaux modes doux à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	
36-1-7	P+R / B+R Pas de l'Echelle	
36-2-4	Voie verte gare d'Annemasse - centre d'Annemasse - quartier du Perrier	
37-3	Revalorisation du centre-ville de Douvaine et amélioration des mobilités douces	

Tableau no 5-2

### 5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locales ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prise en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

#### Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
12-6	P+R à Coppet et à Gland	4.50	A
12-7	Coppet accès gare	4.00	A
12-11	P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne ferroviaire Nyon – St-Cergue – Morez	12.50	B
13-4	P+R complémentaire à Bellegarde	2.40	A
13-8	P+R de Pougny	0.50	B
15-1	P+R à Reignier	0.80	A
16-2	P+R de Machilly	1.60	A
16-3	P+R de Bons-en-Chablais	0.70	A
16-4	P+R de Perrignier	0.70	A
16-5	Extension du P+R / B+R de Machilly	1.60	B
31-1	Route de distribution urbaine de Nyon première partie	10.00	A
31-2	Collectrice ouest de Gland	17.00	A
35-4	Organisation du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien	4.00	A
35-6	Liaison rurale modes doux St-Julien - Certoux - Genève	0.30	A
36-2-3	Aménagement du pôle multimodal Etoile Annemasse, y compris développement des réseaux d'accès modes doux et stationnement vélos	27.00	A
36-3-1	Route des Communaux d'Ambilly	7.00	A
37-1	Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève – Douvaine – Thonon – Évian : réalisation d'aménagements d'amélioration de la vitesse commerciale	0.50	A

Tableau no 5-3

### 5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement
12-3	Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez	13.00	Budget ordinaire des entreprises de transports

Tableau no 5-4

## 5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
33-7	Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint- Genis-Pouilly centre	126.00	A → B	B : rapport coût-utilité suffisant La réalisation du tram doit s'accompagner de densifications conséquentes. Les études urbaines n'ont pas le degré de maturité suffisant pour justifier la réalisation du tram avant 2014. Le fonctionnement des lignes TP de rabattement doit être précisé. Par ailleurs, en matière d'opportunité, un axe tram en direction de Ferney est plus justifié que vers St-Genis. Toutefois, pour des raisons de degré de maturité, la Confédération admet une inversion de l'ordre de priorité de ces deux axes.
12-8	Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	14.00	A → B	Le degré de maturité de la mesure n'est pas encore suffisant, notamment dans le lien qu'elle entretient avec les mesures 12-12 et 12-13. Des mesures plus légères (exploitation) doivent être évaluées avant la réalisation de nouvelles infrastructures.
33-3	P+R et B+R de Saint- Genis-Pouilly	8.00	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.
35-7	P+R de St-Julien 1ère étape en lien avec l'autoroute et le réseau de bus	2.50	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.
32- 1-2	Extension du tramway : tronçon Nations - Grand-Saconnex	56.00	A → C	La Confédération reconnaît l'opportunité des branches de tram vers Grand-Saconnex et Ferney. Toutefois, pour des questions de degré de maturité, celles-ci seront réalisées après la branche de tram vers St-Genis. Une priorité C avec opportunité reconnue est donc donnée à ces branches.
32- 1-3	Requalification de l'espace-rue en lien avec le tram Nations – Grand-saconnex	40.00	A → B	La priorité de la mesure est coordonnée avec la réalisation de la branche de tram.
10-5	P+R du Bachet-de- Pesay	8.50	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.
32- 1-5	P+R d'Ornex	0.50	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.
32- 1-6	Création d'un P+R à la douane de Ferney- Voltaire (France)	0.50	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
36-3-3	P+R Tulette	12.50	A → C	Voir le chapitre concernant les P+R dans le rapport explicatif.
31-1	Route de distribution urbaine de Nyon	43.00	A → C	<p>C : rapport coût-utilité insuffisant</p> <p>En comparaison avec les autres mesures de même type la mesure présente un rapport coût-utilité insuffisant. Son efficacité reste faible, notamment pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les charges de trafic attendues à l'horizon 2020 restent dans un cadre acceptable</li> <li>▪ la population concerné par le délestage est peu importante</li> <li>▪ la mesure n'est pas indispensable pour l'amélioration du réseau de transports collectifs</li> </ul> <p>En outre, la fonction principale de la route consiste en une desserte d'un pôle de développement, ce qui est en principe une prestation assumée entièrement par l'agglomération.</p>
32-1-4	Route des Nations	135.00	A → C	<p>C : rapport coût-utilité insuffisant</p> <p>Le délestage de la route de Ferney et la population concernée ne sont pas suffisants en regard des coûts.</p> <p>Par ailleurs, compte tenu des charges de trafic actuelles, une nouvelle infrastructure routière n'est pas nécessaire à la réalisation d'un tram sur la route de Ferney. Des mesures de gestions du trafic doivent permettre de réaliser le tram sans accroissement des capacités routières.</p>
37-2	Dénivelé de Vézenaz	55.00	A → C	<p>C : rapport coût-utilité insuffisant</p> <p>L'efficacité de la mesure est faible en raison d'un délestage uniquement partiel du centre du village (la route d'Hermance reste en surface) et de la faible quantité de population concernée.</p>
13-6	Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Bellegarde-Genève (tronçon Vernier-Genève)	à définir	B → C	<p>Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver aujourd'hui un cofinancement pour la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.</p> <p>A noter que l'arrêté fédéral relatif au raccordement LGV fixe un crédit de 40 mio. CHF pour l'aménagement du nœud de Genève. Il est prévu de réaliser une électrification commutable (15 kv/ 25 kv) entre Châtelaine et Cornavin. Ceci permettra d'augmenter la capacité de la ligne en direction de la France.</p>



No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
15-3	Ligne ferroviaire Annemasse - Vallée de l'Arve/Annecy : Modernisation de la signalisation lumineuse	73.00	B → C	
15-4	Ligne ferroviaire Annemasse - Vallée de l'Arve/Annecy : Tronçon de double voie entre Reignier et Roche-sur- Foron	41.00	B → C	Le niveau d'offre pour lequel les mesures sont nécessaires n'est pas suffisamment explicite. Les aménagements du réseau français nécessaires à la mise en service du CEVA sont compris dans la mesure 10-2 : CEVA (tronçon français). Une augmentation supplémentaire de l'offre doit être réévaluée en fonction de la demande à la suite de la mise en service du RER.
15-5	Poursuite de l'amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire de la ligne Annemasse - Vallée de l'Arve	0.00	B → C	Par ailleurs, des mesures concrètes en matière de structuration territoriale doivent être prises sur la partie française de l'agglomération pour concentrer le développement autour des gares.
16-6	Augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Annemasse- Thonon et Annemasse- St-Gervais	179.00	B → C	
32- 1-7	Extension du tramway : tronçon Grand- Saconnex - Ferney- Voltaire et réaménagements de voiries au centre de Ferney-Voltaire	96.00	B → C	La Confédération reconnaît l'opportunité des branches de tram vers Grand-Saconnex et Ferney. Toutefois, pour des questions de degré de maturité, celles-ci seront réalisées après la branche de tram vers St-Genis. Une priorité C avec opportunité reconnue est donc donnée à ces branches.
32- 2-2	Extension du tramway : tronçon Grand- Saconnex - aéroport	48.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant L'opportunité de la mesure devra être réévaluée en fonction des densifications à long terme.
35- 14	Création d'un 2 <sup>ème</sup> axe TCSP (ligne structurante sur la route de base) entre Saint- Julien et Genève	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
12- 12	Amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Gland pour les bus	30.00	B → C	C : rapport coût-utilité insuffisant Les améliorations apportées par la mesure sont faibles en regard du montant investi. Les études en cours doivent affiner les propositions d'intervention. Des mesures d'exploitation doivent jouer un rôle prépondérant.
32- 2-3	Aménagements pour bus entre Ferney- Voltaire et Meyrin et création d'une nouvelle liaison MD	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
35-12	Priorisation des TC en entrée Sud de Saint-Julien et accessibilité à la gare - requalification de l'ex route nationale	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
10-8	Construction d'une vélo-station à la gare des Eaux-Vives	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
32-2-4	Création d'une voie verte dans le pays de Gex entre les axes de développement de St-Genis et de Ferney	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
35-10	Liaisons modes doux d'accès au centre de St-Julien	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
35-11	Liaisons modes doux d'accès à la zone d'activités d'Archamps	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
36-3-5	Cheminement modes doux entre la gare d'Annemasse et les Communaux d'Ambilly	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
10-9	P+R complémentaire au Bachet	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.
13-9	Extension du P+R de Meyrin-Vernier	0.60	B → C	La réalisation de parcs-relais n'est pas considérée comme nécessaire tant qu'un système de transports publics régional de rabattement n'est pas développé et mis en service.
32-1-9	Extension du P+R à Ornex	3.20	B → C	La réalisation de parcs-relais n'est pas considérée comme nécessaire tant qu'un système de transports publics régional de rabattement n'est pas développé et mis en service.
34-6	P+R Bernex Nord	2.50	B → C	La réalisation de parcs-relais n'est pas considérée comme nécessaire tant qu'un système de transports publics régional de rabattement n'est pas développé et mis en service.
35-13	P+R de Saint-Julien (Sud) en connexion avec le TCSP Saint-Julien - Genève	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
51-3	Complément au réseau routier de Genève-Sud	23.00	B → C	L'intérêt d'une mise en valeur du complément de jonction est avéré. La discussion de la variante à réaliser n'est pas aboutie. Le degré de maturité de la mesure n'est ainsi pas suffisant pour permettre d'évaluer le rapport coût/utilité de la mesure.
52-2	Requalification de la route Suisse (étape ultérieure)	à définir	B → C	Les mesures dont le coût n'a pas fait l'objet d'une évaluation sont considérées comme n'ayant pas le niveau de maturité suffisant pour réserver un cofinancement.

Tableau no 5-5

## 5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A et B sont présentées au chapitre 2.

### Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût/utilité ou le degré de maturité ne justifie pas le maintien d'un degré de priorité B.

No	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA
32-1-2	Extension du tramway : tronçon Nations - Grand-Saconnex	56.00
32-1-3	Requalification de l'espace-rue en lien avec le tram Nation – Grand-saconnex	7.00
32-1-7	Extension du tramway : tronçon Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire et réaménagements de voiries au centre de Ferney-Voltaire	96.00
35-14	Création d'un 2 <sup>ème</sup> axe TCSP (ligne structurante sur la route de base) entre Saint-Julien et Genève	150.00

Tableau no 5-6

## **6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs**

### **6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports**

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

### **6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux**

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le projet d'agglomération ne comprend pas de contradiction avec le plan directeur du canton de Genève, ni avec celui du canton de Vaud (si ce n'est la question du développement possible dans toutes les communes qui doit être relativisée et clairement expliquée dans le cadre de la future fiche régionale du plan directeur cantonal). Les aspects relatifs aux installations à forte fréquentation restent cependant à régler dans les deux plans directeurs (pas de critères précis quant à la localisation).

Plan directeur cantonal genevois : la fiche "Projet d'agglomération" classée en information préalable ainsi que les projets de transport mentionnés dans des fiches générales classées dans la catégorie "Coordination en cours" (CEVA, Desserte ferroviaire régionale, Extension du réseau de tram, etc.) devront sans doute être adaptés/complétés en lien avec le projet d'agglomération.

Plan directeur cantonal vaudois : une fiche régionale (comme il en existe pour le PALM) devra être élaborée pour la partie vaudoise du projet d'agglomération.

Les adaptations nécessaires des deux plans directeurs cantonaux dans le domaine de la structure de l'urbanisation, visant à garantir la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération, sont à ancrer dans le plan directeur d'ici à la signature de la convention de prestations.

## **7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération**

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le point central du développement ultérieur du projet d'agglomération franco-valdo-genevois devra consister en un approfondissement de la conception du fonctionnement du réseau routier et des réseaux de transports publics de rabattement sur les axes forts. Par ailleurs des mesures couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération et renforçant les développements urbains dans les sites stratégiques doivent être proposées et leur ancrage dans les outils de gestion du territoire affiné.

## ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Priorité de la mesure
10-6	Voie verte modes doux sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	0.60	0.52	A
30-4	Prolongement de la voie verte sur la couverture CEVA vers l'Hôpital (tronçon de la ceinture modes doux de la ville de Genève)	12.00	10.50	A
33-4	Nouvelle liaison directe modes doux entre St-Genis et la zone d'activités de la ZYMESA	1.80	1.57	A
30-2	Aménagements piétonniers d'accès à la ligne TCOB à la Jonction	2.00	1.75	A
35-5	Liaison modes doux entre St-Julien et Perly, en lien avec les aménagements pour bus	1.60	1.40	A
30-5	Construction de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	3.00	2.62	A
12-10	Accessibilité modes doux de la gare de Coppet : prolongement du passage sous-voie à Coppet	6.00	5.24	B
31-3	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : passerelle entre Prangins et Nyon	2.00	1.75	B
31-4	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Nyon	6.00	5.24	B
31-5	Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud : nouveau passage sous-voie à Gland	6.00	5.24	B
Total		41.00	35.83	

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

Voir l'explication de la méthode dans le rapport explicatif.

Concept mobilité douce Liste A	18.33	A
Concept mobilité douce Liste B	17.45	B

Tableau Annexe (\* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; \*\* Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)